



- qu'il y aura cependant lieu de formuler des réserves relatives au charroi (véhicules de livraison des marchandises, zone de stationnement sur la voie publique...);

#### **AVIS FAVORABLE ....(conditionnel)**

1. qu'un certain nombre d'emplacements de vélos (+/- 30) soit prévus dans le parking ainsi que des installations de douche ;
2. de remettre un plan de déplacement cohérent à l'Administration communale et à Bruxelles Environnement vu le nombre important d'employés (estimation de 1595 personnes) allant travailler dans les immeubles de cet îlot ;
3. de prévoir un local poubelle spécifique afin de ne pas laisser les poubelles dans le garage pour des raisons évidentes de sécurité;
4. de faire procéder aux livraisons par des camions de gabarits tels que la circulation ne sera pas perturbée. Les jours et heures de livraison seront communiqués de la même manière. Les livraisons de marchandises ne peuvent représenter des nuisances en termes de circulation, de bruit et de vibrations ainsi que des entraves à la circulation ;
5. de revoir à la hausse les dimensions des bassins d'orage prévus dans la demande (1,5 m<sup>3</sup> = 1.500 l., ce qui semble peu par rapport à la capacité d'évacuation des eaux pluviales pour ce genre d'immeuble et compte tenu des problèmes d'inondation rencontrés dans le quartier).
6. de respecter la tranquillité du voisinage et les normes de bruit concernant l'utilisation des installations de refroidissement et de ventilation situées en toiture (prévoir dès le début des caissons acoustiques...) ;

#### **PERMIS D'URBANISME**

Considérant la situation de la demande en zone administrative, en liseré de noyau commercial (Angleterre/de Mérode) et le long d'un espace structurant (Av. Fonsny) au PRAS ;

Considérant également la situation de la demande dans le « PPAS Fonsny 1 » approuvé par arrêté du Gouvernement du 14 septembre 1995 (îlot G1c, zone mixte pour Hôtel/bureaux/ commerces de détail-café-resto) ;

Considérant que la demande vise à construire un immeuble de bureaux (±13 600m<sup>2</sup> et 72 emplacements de parkings répartis sur deux niveaux de sous-sol) ;

Considérant en effet qu'un permis de démolition (permis d'urbanisme 2001-021) a été octroyé par le Collège des Bourgmestre et Echevins le 4/04/06 concernant notamment les parcelles faisant l'objet de la présente demande ;

Considérant que la demande rentre effectivement dans le cadre de la rénovation globale et d'envergure du quartier de la gare du Midi ;

Considérant que la demande fait l'objet d'une procédure mixte (demande conjointe de permis d'urbanisme et de permis d'environnement) ;

Considérant également que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes (PU 2006-225 et 2006-241) afin de rebâtir l'îlot C sur sa totalité ;

---

Considérant la liste de remarques (lettre signée par plusieurs riverains) introduite lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/05/07 au 11/06/07 ;

Considérant également les remarques émises oralement lors de la commission de concertation : remarques émanant de riverains et remarques émanant d'Inter-Environnement, du CODA, du BRAL, et du Comité de défense de Saint-Gilles ;

Considérant que l'ensemble de ces remarques a été établi globalement sur les trois demandes de permis concernant l'îlot C, et que parmi celles-ci, les remarques suivantes concernent la présente demande :

- contestation de la scission en 3 demandes et de l'absence d'étude d'incidence,
- contestations des dérogations relatives aux gabarits jugés trop importants ou mal adaptés à la composition urbaine,
- non respect du liseré de noyau commercial sur la rue de Mérode et la rue d'Angleterre
- contestation des dérogations relatives à l'absence de toitures vertes,
- contestation de l'aspect de façades aveugles à l'endroit des zones de livraison et des entrées de parking,
- craintes au niveau des zones de livraison, au niveau de l'impact sur le stationnement, au niveau de la mobilité des voiries adjacentes,
- contestation de la localisation des entrées de parking et de la division en trois entités de parking ,
- rapport d'incidence peu explicite quant à l'impact des camions durant le chantier sur l'ensemble du quartier,
- bassins d'orage jugés insuffisants ;

Considérant que des remarques plus globales ont également été soulevées oralement :

- question sur la destination des charges d'urbanisme,
- question sur la synergie possible avec le contrat de quartier,
- moyens d'informations insuffisants, enquête publique jugée trop courte par rapport l'ampleur du projet,
- problématique écologique,
- problématique de la mobilité,
- aspects sécuritaires (pas de lieux intégrés pour des antennes de police),
- aspects liés à l'affectation: risques d'avoir des bureaux inoccupés, demande accrue de logements, manque de logements sociaux, problème de délocalisation des anciens petits commerces, question de la pertinence d'une affectation d'hôtel et sur la pertinence des emplacements de parkings,
- critique du principe de démolition au détriment du principe de rénovation,
- critique du principe d'expropriation de logements pour la création de bureaux ou d'hôtels,
- questions relatives à l'avenir du quartier, crainte d'avoir un quartier « dynamité » plutôt qu'un quartier « dynamisé » ;

Considérant par contre qu'il n'y a pas eu d'opposition aux dérogations relatives à la profondeur, ni d'opposition à la typologie architecturale ;

Considérant que de nombreuses remarques visent les principes constitutifs du PPAS Fonsny, les principes du plan d'expropriation, ou les principes règlementaires déterminant la procédure ;

Considérants néanmoins que seules les remarques rentrant dans le cadre réglementaire qui régit la présente demande de permis d'urbanisme peuvent être prises ici en considération ;

---

Vu le rapport d'incidence (rapport tenant compte de l'ensemble des interventions de l'îlot G1D), justifié par :

- l'annexe B, 21) du COBAT (bureaux de plus de 5000m<sup>2</sup>)
- l'annexe B, 26) du COBAT (plus de 25 emplacements de parkings)
- l'objet de la demande de permis d'environnement liée à une installation de classe 1B (plus de 25 emplacements de parkings couverts) ;

Considérant en effet qu'une étude d'incidence n'a pas lieu d'être demandée dans la mesure où les trois projets, quoi que formant un ensemble architectural cohérent, sont clairement distincts sur le plan fonctionnel ;

---

Vu la conformité de l'affectation projetée avec le PPAS et le PRAS;

Considérant en effet que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes de façon à respecter les prescriptions du PPAS relatives à la répartition des affectations sur la globalité de cet îlot ;

Considérant toutefois que le programme de bureau -projeté sur l'ensemble du rez-de-chaussée- ne permet pas de rencontrer les objectifs du PRAS sur le point suivant : le projet ne prévoit aucune surface commerciale sur la rue d'Angleterre et sur la rue de Mérode, ce qui empêche dès lors la réalisation du noyau commercial visé par le PRAS ;

Considérant de plus que le PPAS permet l'installation de commerces au niveau des rez-de-chaussée, ceci de manière compatible avec le PRAS ;

---

Considérant que le projet déroge à plusieurs articles du PPAS en matière de gabarit et d'aspect architectural ;

- dérogation à l'article 7.3.1. en ce que la profondeur de bâtisse est dépassée côté rue de Mérode et au niveau de la passerelle centrale,
- dérogation à l'article 7.3.2., en ce que le gabarit maximum est dépassé (côté Fonsny et Angleterre),
- dérogation à l'article 7.3.4., en ce que des toitures plates sont prévues hors du gabarit maximum et sans que des versants de toiture ne soient préservés sur une hauteur de 3m50, et en ce que l'imposition des toitures vertes n'est pas respectée,
- dérogation à l'article 7.4.1. en ce que l'architecture ne fait pas référence aux immeubles construits entre 1860 et 1920 et en ce qu'il n'y a pas de référence à la trame parcellaire ancienne,
- dérogation à l'article 7.4.2. en ce que les matériaux ne sont pas tous prévus par le PPAS (bardage zinc pour une toiture à l'aspect contemporain)),
- dérogation à l'article 7.6., en ce que un emplacement de voiture est prévu au rez-de-chaussée ;

Considérant que la plupart de ces dérogations se justifient ;

Considérant en effet que la profondeur de bâtisse est liée d'une part à la fonction même

de bureau et d'autre part au système de patios structurant l'ensemble de l'îlot ;  
Considérant de plus que la passerelle centrale est prévue seulement à partir du 2<sup>ème</sup> étage, ce qui permet un dégagement visuel sur l'enfilade des deux patios ;

Considérant que les dérogations demandées ne sont pas substantielles et considérant que par ailleurs la profondeur de l'immeuble côté Fonsny et côté Angleterre est nettement inférieure à la limite maximale autorisée (14,5 m au lieu de 18 m de profondeur) ;  
Considérant en outre que le rapport P/S est inférieur à 6 pour l'ensemble de l'îlot (limite de densité d'occupation du sol -fixée par le PPAS- pour un regroupement parcellaire de plus de 50% de la zone mixte) ;

Considérant également que la dérogation 7.3.2. doit être considérée dans la restructuration globale du quartier du Midi ;

Considérant en effet que ce projet d'une part s'inscrit dans la continuité des permis d'urbanisme délivrés précédemment pour les îlots A et B, et d'autre part se situe au point de césure avec les gabarits du reste de l'avenue Fonsny ;

Considérant que les dépassements de gabarit côté avenue Fonsny permettent en effet le raccord architectural entre le gabarit élevé prévu place de Hollande (justifications voir PU 2006-225 et PU 2000-019) et le gabarit nettement moins élevé de l'îlot D ;

Considérant de plus que le parti urbanistique autorisé dans le PU 2000-119 impliquait un report des gabarits élevés sur la partie longeant l'avenue Fonsny, compensation de gabarit dont cette demande ne peut bénéficier (vu les gabarits moindres prévus pour l'îlot D) ;

Considérant qu'une marge de tolérance peut dès lors être acceptée dans la mesure où il ne s'agit pas de dérogations substantielles (seule la hauteur de corniche est dépassée sur la totalité de la façade avenue Fonsny, la hauteur de faîte est dépassée uniquement au niveau de la deuxième « tour ») ;

Considérant que le dépassement de gabarit côté rue d'Angleterre (1 à 2 niveaux supplémentaires) concerne uniquement le 1<sup>er</sup> tronçon et est lié à la transition entre le gabarit côté avenue Fonsny et le gabarit plus bas du tissu urbain ancien ;

Considérant de plus que le gabarit projeté sur ce 1<sup>er</sup> tronçon de la rue d'Angleterre est similaire au gabarit de l'hôtel situé en vis-à-vis (toiture fortement inclinée et dépassant sensiblement le gabarit autorisé par le PPA) ;

Considérant ainsi, que même si des transitions de gabarit sont discutables sur le principe (cf plaintes), il n'y a pas lieu d'imposer des gabarits inférieurs à ceux situés en vis-à-vis ;

Considérant que la typologie projetée côté rue de Mérode s'accorde avec la typologie environnante ancienne ;

Considérant que l'architecture projetée côté rue d'Angleterre et côté avenue Fonsny est par contre en rupture avec la typologie ancienne et présente un caractère propre, mais conformément au PPAS (article 7.4.1.) ;

Considérant en effet que de manière générale l'expression des façades à rue est guidée par une volonté d'expression architecturale contemporaine, et par une volonté d'éviter le pastiche architectural ;

Considérant en effet que l'introduction simultanée des trois demandes de permis permet d'obtenir une cohérence architecturale sur l'ensemble de l'îlot C ;

Considérant de plus que les locaux techniques sont tous intégrés à l'intérieur du volume bâti ;

**Considérant ainsi que globalement l'architecture et la progression de gabarits projetées correspondent bien aux volontés fondamentales du PPAS, ceci dans la mesure où une transition est opérée entre le tissu urbain ancien et la nouvelle zone de mixité prévue aux abords de la gare du Midi ;**

**Considérant par contre qu'il n'y a pas lieu de déroger à l'article 7.3.4. quant à l'imposition de toitures vertes ;**

**Considérant en effet que des toitures vertes seraient judicieuses tant sur le plan écologique que sur le plan paysager et que celles-ci ne porteraient pas préjudice à l'architecture projetée;**

---

**Considérant en outre que la demande a été introduite avant l'entrée en vigueur du RRU et qu'il n'y a donc pas lieu de considérer les dérogations relatives à celui-ci ;**

**Considérant toutefois que le RRU reprend les principes de l'ancienne circulaire 18 et qu'il y a lieu d'en tenir compte ;**

---

**Considérant que le nombre de parkings projetés correspond bien aux principes de l'ancienne circulaire 18 ;**

**Considérant également que le nombre de parking a été apprécié d'une part dans le contexte particulièrement bien desservi en transports en communs dans le quartier de la gare du Midi, et d'autre part dans le contexte du manque de stationnement dans le quartier (voir rapport d'incidence)**

**Considérant que l'entrée des parkings en sous-sol se justifie dans cette voirie locale vu la pression automobile sur les voiries plus importantes (difficulté d'installer des entrées de parking rue de Mérode et avenue Fonsny) ;**

**Considérant toutefois qu'aucun emplacement pour vélo n'est prévu au sein de l'immeuble (non respect de la circulaire 18);**

**Considérant que le projet n'intègre pas d'emplacement de livraison pour camion à l'intérieur de l'immeuble ;**

**Considérant néanmoins que les livraisons par camionnettes sont envisageables et cohérentes avec une situation urbaine très dense ;**

**Considérant toutefois que l'emplacement intérieur de livraison pourrait être intégrée au sous-sol afin de limiter l'impact de celui-ci en façade ;**

**Considérant en effet que la juxtaposition de portes d'accès au parking et à la zone de livraison entraîne une façade aveugle sur environ 11 mètres de largeur (impact dommageable sur la rue de Mérode, dérogation à l'article 7.6. du PPAS) ;**

**Considérant par ailleurs que la zone de livraison en voirie est indiquée à titre indicatif : elle relève d'un règlement complémentaire de la police de la circulation routière et dépend d'une décision communale ultérieure;**

**Considérant de plus qu'il y a lieu de tenir compte du permis d'urbanisme relatif à l'aménagement de la place Broodthaers (il y lieu notamment de tenir compte du fait que les livraisons ne sont pas prévues sur la place)**

**Considérant en outre que les livraisons en voirie sont à proscrire le long de l'avenue Fonsny pour des raisons de sécurité routière élémentaires;**

---

Considérant que le rapport d'incidence fait état de 2 citernes de 1500 litres (1.5 m<sup>3</sup>) par projet (capacité dérisoire compte tenu des quelques 6000 m<sup>3</sup> de surface imperméable de l'ensemble des 3 projets);

Considérant que, vu les inondations apparues dans l'avenue Fonsny ces dernières années, il est impératif de prévoir des citernes d'eau de pluie d'une contenance minimale telle que prévue au RRU;

Considérant en outre que le rapport d'incidence présente des informations incomplètes sur certaines questions :

- impact du chantier,
- évacuation des déchets générés à l'intérieur de l'hôtel,
- sur la collecte des eaux usées et des eaux de pluie (et leur répercussion sur les inondations répertoriées dans le quartier),
- sur le raccordement aux réseaux d'égouttage, d'alimentation d'eau, de gaz,....,
- les livraisons (types de véhicules, adaptation à la voirie),

---

Vu l'avis globalement favorable du SIAMU ainsi que ses remarques (avis du 14/12/06) ;

**AVIS FAVORABLE aux conditions suivantes :**

- Aucune communication intérieure ne pourra être prévue avec les deux autres projets de l'îlot C (en quel cas un permis d'urbanisme avec étude d'incidence serait requis).

-Participer à la réalisation du noyau commercial : plusieurs surfaces commerciales conformes au PPAS seront prévues au rez-de-chaussée de la rue d'Angleterre ainsi qu'à l'angle Angleterre/de Mérode. Ces surfaces commerciales pourraient toutefois être limitées à la travée de l'immeuble situé à front de rue.

- Prévoir des toitures vertes sur l'ensemble des toitures plates (leur dispositif n'entravera toutefois pas le rôle efficace de bassin d'orage des citernes à prévoir).

- Prévoir des emplacements vélos (1 emplacements par 400 m<sup>2</sup> de surface plancher, soit 34 emplacements minimum) et réévaluer le nombre d'emplacements voiture en fonction des surfaces commerciales à prévoir en lieu et place des surfaces de bureau.

- Intégrer l'emplacement de livraison camionnette en sous-sol et supprimer celui prévu au rez-de-chaussée ;

- Privilégier les livraisons de l'immeuble par des camionnettes.  
Les livraisons en voirie seront en tous les cas proscrites sur la place Broodthaers et l'avenue Fonsny, elles seront privilégiées côté de Mérode.

- Prévoir une citerne d'eau de pluie d'une contenance minimale de 33l/m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée. Une étude relative à son efficacité en temps que bassin d'orage et par rapport aux risques d'inondation dans le quartier ainsi que le plan des installations seront fournis.

**- Les plans du réseau d'égouttage seront fournis et soumis à l'avis préalable de la société gestionnaire du réseau d'égout saint-gillois (Vivaqua, rue aux Laines 70, 1000 Bruxelles).**

**- Si le raccordement aux équipements des réseaux de gaz, électricité, téléphone, eau, etc....impliquent des installations complémentaires de la part des sociétés concessionnaires, (ex : cabines.....) celles-ci seront intégrées aux constructions selon les prescriptions des concessionnaires. Elles ne pourront en effet avoir aucune implication en façade ou sur l'espace public.**

**- Le stockage des poubelles sera prévu de manière telle que les containers des occupants n'occupent aucune emprise permanente dans l'espace public (trottoir, zones de stationnement, voirie).**

**- Toutes les mesures supplémentaires nécessaires à sécuriser l'espace public pendant le chantier -notamment la situation avenue Fonsny- seront mises en place (ex : panneau lumineux signalant les passages piétons, etc.....)**

**ABSTENTION de l'A.A.T.L. (D.U. et D.M.S.) – de la S.D.R.B. et de l'I.B.G.E.**

7<sup>ème</sup> point : Demande de **permis mixte 2006-225** introduite par **ATENOR GROUP sa – MM Collier Sonnevile et Colin** avenue Reine Astrid, 92 à 1310 La Hulpe, pour la construction d'un immeuble de bureaux avec rez commercial et 3 niveaux affectés au parking : **avenue Fonsny/ place Broodthaers.**

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/05/2007 au 11/06/2007, le courrier suivant est arrivé au nom du Collège des Bourgmestre et Echevins :

**Monsieur et Madame Frenay Bourlon** rue d'Angleterre, 46 1060 Bruxelles  
**Monsieur Rode** avenue Maréchal Joffre, 114 1190 Bruxelles  
**Inter-Environnement Bruxelles** rue du Midi, 165 1000 Bruxelles  
**Comité de Défense de Saint-Gilles** rue Dethy, 79 1060 Bruxelles

### **EXPOSE DU DOSSIER**

Situé : PPAS Fonsny I : zone mixte (hôtels/bureaux/commerces de détail/cafés/restos)  
 PRAS : Zone administrative

**DEROGATION** : PPAS Fonsny I : art. 7.3.1 (profondeur)  
 art. 7.3.2 (gabarit)  
 art. 7.3.4 (toiture)  
 art. 7.4.2 (matériaux)  
 art. 7.6 (garage).

Soumis à l'avis de la commission de concertation et à l'enquête publique pour rapport d'incidences – actes et travaux qui portent atteinte en intérieur d'îlot – dérogations aux prescriptions du PPAS Fonsny I : art. 7.3.1 (profondeur), art. 7.3.2 (gabarit), art. 7.3.4 (toiture), art. 7.4.2 (matériaux) et art. 7.6 (garage).

### **PERMIS D'ENVIRONNEMENT**

**Considérant :**

- **que des lettres sont parvenues à l'Administration communale durant l'enquête publique (plaintes + demande d'audition) ;**
- **que les installations classées (en dehors du parking) faisant l'objet de la demande sont nécessaires au bon fonctionnement de l'immeuble;**
- **que le parking contient un nombre d'emplacements limités (97) par rapport à la capacité totale d'accueil de l'immeuble ceci afin de favoriser l'utilisation des transports en commun puisque la proximité de la gare du Midi rend cet objectif réalisable.**
- **que la présence de ce parking devrait permettre à ses utilisateurs de ne pas encombrer davantage les rues avoisinantes ;**

- qu'il y aura cependant lieu de formuler des réserves relatives au charroi (véhicules de livraison des marchandises, zone de stationnement sur la voie publique...);

#### **AVIS FAVORABLE ....(conditionnel)**

1. qu'un certain nombre d'emplacements de vélos (+/- 30) soit prévus dans le parking ainsi que des installations de douche ;
2. de remettre un plan de déplacement cohérent à l'Administration communale et à Bruxelles Environnement vu le nombre important d'employés (estimation de 1595 personnes au total) allant travailler dans les immeubles de cet îlot ;
3. de faire procéder aux livraisons par des camions de gabarits tels que la circulation ne sera pas perturbée. Les jours et heures de livraison seront communiqués de la même manière. Les livraisons de marchandises ne peuvent représenter des nuisances en termes de circulation, de bruit et de vibrations ainsi que des entraves à la circulation ;
4. de revoir à la hausse les dimensions des bassins d'orage prévus dans la demande (1,5 m<sup>3</sup> = 1.500 l., ce qui semble peu par rapport à la capacité d'évacuation des eaux pluviales pour ce genre d'immeuble et compte tenu des problèmes d'inondation rencontrés dans le quartier) ;
5. de respecter la tranquillité du voisinage et les normes de bruit concernant l'utilisation des installations de refroidissement et de ventilation situées en toiture (prévoir dès le début des caissons acoustiques...) ;
6. de faire parvenir les plans modifiés concernant le système de rejet d'air vicié en toiture et ceci avant la délivrance du PE.

#### **PERMIS D'URBANISME**

Considérant la situation de la demande en zone administrative et le long d'un espace structurant (Av. Fonsny) au PRAS ;

Considérant également la situation de la demande dans le « PPAS Fonsny 1 » approuvé par arrêté du Gouvernement du 14 septembre 1995 (îlot G1c, zone mixte pour Hôtel/bureaux/ commerces de détail-café-resto) ;

Considérant que la demande vise à construire un immeuble de bureaux (±18 300m<sup>2</sup>, ±400 m<sup>2</sup> de commerces et 97 emplacements de parkings répartis sur 3 niveaux de sous-sol)

Considérant en effet qu'un permis de démolition (permis d'urbanisme 2001-021) a été octroyé par le Collège des Bourgmestres et Echevins le 4/04/06 concernant notamment les parcelles faisant l'objet de la présente demande ;

Considérant que la demande rentre effectivement dans le cadre de la rénovation globale et d'envergure du quartier de la gare du Midi ;

Considérant que la demande fait l'objet d'une procédure mixte (demande conjointe de permis d'urbanisme et de permis d'environnement)

Considérant également que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes (PU 2006-226 et 2006-241) afin de rebâtir l'îlot C sur sa totalité ;

---

Considérant la liste de remarques (lettre signée par plusieurs riverains) introduite lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/05/07 au 11/06/07 ;

Considérant également les remarques émises oralement lors de la commission de concertation : remarques émanant de riverains et remarques émanant d'Inter-Environnement, du CODA, du BRAL, et du Comité de défense de Saint-Gilles ;

Considérant que l'ensemble de ces remarques a été établi globalement sur les trois demandes de permis concernant l'îlot C, et que parmi celles-ci, les remarques suivantes concernent la présente demande :

- contestation de la scission en 3 demandes et de l'absence d'étude d'incidence,
- contestations des dérogations relatives aux gabarits jugés trop importants ou mal adaptés à la composition urbaine,
- contestation des dérogations relatives à l'absence de toitures vertes,
- contestation de l'aspect de façades aveugles à l'endroit des zones de livraison et des entrées de parking,
- craintes au niveau des zones de livraison, au niveau de l'impact sur le stationnement, au niveau de la mobilité des voiries adjacentes,
- contestation de la localisation des entrées de parking et de la division en trois entités de parking,
- rapport d'incidence peu explicite quant à l'impact des camions durant le chantier sur l'ensemble du quartier,
- bassins d'orage jugés insuffisants ;

Considérant que des remarques plus globales ont également été soulevées oralement :

- question sur la destination des charges d'urbanisme,
- question sur la synergie possible avec le contrat de quartier,
- moyens d'informations insuffisants, enquête publique jugée trop courte par rapport l'ampleur du projet,
- problématique écologique,
- problématique de la mobilité,
- aspects sécuritaires (pas de lieux intégrés pour des antennes de police),
- aspects liés à l'affectation: risques d'avoir des bureaux inoccupés, demande accrue de logements, manque de logements sociaux, problème de délocalisation des anciens petits commerces, question de la pertinence d'une affectation d'hôtel et sur la pertinence des emplacements de parkings,
- critique du principe de démolition au détriment du principe de rénovation,
- critique du principe d'expropriation de logements pour la création de bureaux ou d'hôtels,
- questions relatives à l'avenir du quartier, crainte d'avoir un quartier « dynamité » plutôt qu'un quartier « dynamisé » ;

Considérant par contre qu'il n'y a pas eu d'opposition aux dérogations relatives à la profondeur, ni d'opposition à la typologie architecturale ;

Considérant que de nombreuses remarques visent les principes constitutifs du PPAS Fonsny, les principes du plan d'expropriation, ou les principes réglementaires déterminant la procédure ;

Considérants néanmoins que seules les remarques rentrant dans le cadre réglementaire qui régit la présente demande de permis d'urbanisme peuvent être prises ici en considération ;

---

Vu le rapport d'incidence (rapport tenant compte de l'ensemble des interventions de l'îlot G1D), justifié par :

- l'annexe B, 21) du COBAT (bureaux de plus de 5000m<sup>2</sup>),
- l'annexe B, 26) du COBAT (plus de 25 emplacements de parkings),
- l'objet de la demande de permis d'environnement liée à une installation de classe 1B (plus de 25 emplacements de parkings couverts) ;

Considérant en effet qu'une étude d'incidence n'a pas lieu d'être demandée dans la mesure où les trois projets, quoi que formant un ensemble architectural cohérent, sont clairement distincts sur le plan fonctionnel ;

---

Vu la conformité de l'affectation projetée avec le PPAS et le PRAS;

Considérant en effet que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes de façon à respecter les prescriptions du PPAS relatives à la répartition des affectations sur la globalité de cet îlot ;

---

Considérant que le projet déroge à plusieurs articles du PPAS en matière de gabarit et d'aspect architectural ;

- dérogation à l'article 7.3.1. en ce que la profondeur de bâtisse est dépassée,
- dérogation à l'article 7.3.2., en ce que le gabarit maximum est dépassé (niveaux de faite et de corniche),
- dérogation à l'article 7.3.4., en ce que des toitures plates sont prévues hors du gabarit maximum et sans que des versants de toiture ne soient préservés sur une hauteur de 3m50, et en ce que l'imposition des toitures vertes n'est pas respectée,
- dérogation à l'article 7.4.2. en ce que les matériaux ne sont pas tous prévus par le PPAS (bardage zinc façade arrière),
- dérogation à l'article 7.6., en ce que un emplacement de voiture est prévu au rez-de-chaussée ;

Considérant que la plupart de ces dérogations se justifient ;

Considérant en effet que la profondeur de bâtisse est liée d'une part à la fonction même de bureau et d'autre part au système de patios structurant l'ensemble de l'îlot ;

Considérant en outre que le rapport P/S est inférieur à 6 pour l'ensemble de l'îlot (limite de densité d'occupation du sol -fixée par le PPAS- pour un regroupement parcellaire de plus de 50% de la zone mixte) ;

Considérant en effet que la densité d'occupation du sol très importante de ce projet est compensée par une densité nettement moindre des deux autres projets de l'îlot C ;

Considérant que la dérogation 7.3.2. est significative mais qu'elle doit avant tout être considérée dans la restructuration globale du quartier du Midi ;

Considérant en effet que ce projet s'inscrit dans la continuité des permis d'urbanisme

délivrés précédemment pour les îlots A et B ;

Considérant que l'îlot C forme avec l'îlot B un ensemble urbain ;

Considérant en effet que ces îlots délimitent de manière symétrique la future place Broodthaers qui fait face à l'entrée de la Gare du Midi (côté Fonsny) ;

Considérant de plus que le permis d'urbanisme délivré pour l'aménagement de l'espace public de la place Broodthaers développe clairement le parti urbanistique de la symétrie de la place;

Considérant que des dérogations significatives ont été accordées par rapport à la hauteur des constructions le long de l'avenue Fonsny pour l'îlot A et B (dérogations de gabarit pour les PU 2000-019 et 2000-072) ;

Considérant que ces dérogations ont été justifiées pour la raison suivante : les gabarits prévus sur la place Broodthaers ont été « inversés afin de reporter les hauteurs maximales le long de l'avenue Fonsny et afin de dégager le plus possible le centre de l'îlot » ;

Considérant que même si cette inversion de gabarit est discutable, il semble primordial de maintenir cette cohérence de gabarit au niveau de la place Broodthaers afin de ne pas déformer la symétrie de la Place (gabarits élevés) ;

Considérant par ailleurs la nécessité de s'accorder aux gabarits nettement plus bas de l'îlot D (îlot limitrophe de gauche) et des îlots situés au début de l'avenue Fonsny ;

Considérant que dans le cadre de cette contrainte supplémentaire (adaptation à des gabarits plus bas de l'îlot D), une légère compensation de gabarit est acceptable de manière ponctuelle au niveau de la place de Hollande (l'immeuble tour projeté est légèrement plus élevé que les immeubles de l'îlot B) ;

Considérant de plus qu'une légère différence de hauteur entre les « tours » de l'îlot C et les « tours » de l'îlot B n'aurait pas d'impact sensible sur la cohérence de la place Broodthaers, ceci dans la mesure où il s'agit de bâtiments particulièrement élevés et dans la mesure où il s'agit d'une expression architecturale ponctuelle ;

Considérant par ailleurs que globalement l'architecture et la progression de gabarits projetées sur l'ensemble de l'îlot correspondent bien aux volontés fondamentales du PPAS, ceci dans la mesure où une transition est opérée entre le tissu urbain ancien et la nouvelle zone de mixité prévue aux abords de la gare du Midi ;

Considérant que l'architecture projetée est en rupture avec la typologie ancienne et présente un caractère propre, mais conformément au PPAS (article 7.4.1.) ;

Considérant en effet que de manière générale l'expression des façades à rue est guidée par une volonté d'expression architecturale contemporaine, et par une volonté d'éviter le pastiche architectural ;

Considérant par ailleurs que le bardage zinc, non conforme au PPAS, n'est pas visible depuis l'espace public ;

Considérant en effet que l'introduction simultanée des trois demandes de permis permet d'obtenir une cohérence architecturale sur l'ensemble de l'îlot C ;

Considérant de plus que les locaux techniques sont tous intégrés à l'intérieur du volume bâti ;

Considérant de plus que l'aménagement de commerces sur la place Broodthaers et le coin de la rue de Hollande semble judicieux ;

**Considérant que des commerces sont également aménagés dans la galerie menant au patio de l'hôtel et que ceux-ci renforcent dès lors le caractère semi-public de cet intérieur d'îlot ;**

**Considérant que par ces aspects le projet rencontre les objectifs du PPAS : valorisation du nouvel espace public situé en face de la gare du Midi ;**

**Considérant par contre qu'il n'y a pas lieu de déroger à l'article 7.3.4. quant à l'imposition de toitures vertes ;**

**Considérant en effet que des toitures vertes seraient judicieuses tant sur le plan écologique que sur le plan paysager et que celles-ci ne porteraient pas préjudice à l'architecture projetée;**

---

**Considérant en outre que la demande a été introduite avant l'entrée en vigueur du RRU et qu'il n'y a donc pas lieu de considérer les dérogations relatives à celui-ci ;**

**Considérant toutefois que le RRU reprend les principes de l'ancienne circulaire 18 et qu'il y a lieu d'en tenir compte ;**

---

**Considérant que le nombre de parkings projetés correspond bien aux principes de l'ancienne circulaire 18 ;**

**Considérant également que le nombre de parking a été apprécié d'une part dans le contexte particulièrement bien desservi en transports en communs dans le quartier de la gare du Midi, et d'autre part dans le contexte du manque de stationnement dans le quartier (voir rapport d'incidence) ;**

**Considérant que l'entrée des parkings en sous-sol se justifie dans cette voirie locale (rue de Hollande) vu la pression automobile sur les voiries plus importantes (difficulté d'installer des entrées de parking avenue Fonsny ou de grouper les entrées rue de Mérode);**

**Considérant toutefois qu'aucun emplacement pour vélo n'est prévu au sein de l'hôtel (non respect de la circulaire 18);**

**Considérant que le projet n'intègre pas d'emplacement de livraison pour camion à l'intérieur de l'immeuble ;**

**Considérant néanmoins que les livraisons par camionnettes sont envisageables et sont cohérentes avec une situation urbaine très dense ;**

**Considérant toutefois que l'emplacement intérieur de livraison pourrait être intégrée au sous-sol afin de limiter l'impact de celui-ci en façade ;**

**Considérant en effet que la succession des entrées de garage prévues le long de la rue de Hollande (cf. projet limitrophe du PU 2006-241) pourrait entraîner une impression de façade aveugle et pourrait dénaturer le statut de la rue de Hollande ;**

**Considérant en effet que la rue de Hollande ne peut avoir comme seul statut la desserte en parkings d'immeubles privés ;**

**Considérant par ailleurs que la zone de livraison en voirie est indiquée à titre indicatif : elle relève d'un règlement complémentaire de la police de la circulation routière et dépend**

d'une décision communale ultérieure;

Considérant de plus qu'il y a lieu de tenir compte du permis d'urbanisme relatif à l'aménagement de la rue de Hollande et de la place Broodthaers (il y lieu notamment de tenir compte du fait que les livraisons ne sont pas prévues sur la place, et que la rue de Hollande est prévue à sens unique avec des zones de stationnement, limitées à 1m90 de largeur) ;

Considérant en outre que les livraisons en voirie sont à proscrire le long de l'avenue Fonsny pour des raisons de sécurité routière élémentaires;

---

Considérant que le rapport d'incidence fait état de 2 citernes de 1500 litres (1.5 m<sup>3</sup>) par projet (capacité dérisoire compte tenu des quelques 6000 m<sup>3</sup> de surface imperméable de l'ensemble des 3 projets);

Considérant que, vu les inondations apparues dans l'avenue Fonsny ces dernières années, il est impératif de prévoir des citernes d'eau de pluie d'une contenance minimale telle que prévue au RRU;

Considérant en outre que le rapport d'incidence présente des informations incomplètes sur certaines questions :

- impact du chantier,
  - évacuation des déchets générés à l'intérieur de l'hôtel,
  - sur la collecte des eaux usées et des eaux de pluie (et leur répercussion sur les inondations répertoriées dans le quartier),
  - sur le raccordement aux réseaux d'égouttage, d'alimentation d'eau, de gaz,....,
  - les livraisons (types de véhicules, adaptation à la voirie),
- 

Vu l'avis globalement favorable du SIAMU ainsi que ses remarques (avis du 14/12/06) ;

**Avis favorable aux conditions suivantes :**

- Aucune communication intérieure ne pourra être prévue avec les deux autres projets de l'îlot C (en quel cas un permis d'urbanisme avec étude d'incidence serait requis) ;

- Prévoir des toitures vertes sur l'ensemble des toitures plates (leur dispositif n'entravera toutefois pas le rôle efficace de bassin d'orage des citernes à prévoir) ;

- Prévoir des emplacements vélos (1 emplacements par 400 m<sup>2</sup> de surface plancher, soit 47 emplacements minimum) ;

- Intégrer l'emplacement de livraison camionnette en sous-sol et supprimer celui prévu au rez-de-chaussée ;

- Privilégier les livraisons de l'immeuble par des camionnettes.

Les livraisons en voirie seront en tous les cas prosrites sur la place Broodthaers et l'avenue Fonsny, elles seront privilégiées côté de Mérode.

- Prévoir une citerne d'eau de pluie d'une contenance minimale de 33l/m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée. Une étude relative à son efficacité en temps que bassin d'orage et par rapport aux risques d'inondation dans le quartier ainsi que le plan des installations seront fournis.

**- Les plans du réseau d'égouttage seront fournis et soumis à l'avis préalable de la société gestionnaire du réseau d'égout saint-gillois (Vivaqua, rue aux Laines 70, 1000 Bruxelles).**

**- Si le raccordement aux équipements des réseaux de gaz, électricité, téléphone, eau, etc....impliquent des installations complémentaires de la part des sociétés concessionnaires, (ex : cabines.....) celles-ci seront intégrées aux constructions selon les prescriptions des concessionnaires. Elles ne pourront en effet avoir aucune implication en façade ou sur l'espace public.**

**- Le stockage des poubelles sera prévu de manière telle que les containers des occupants n'occupent aucune emprise permanente dans l'espace public (trottoir, zones de stationnement, voirie).**

**- Toutes les mesures supplémentaires nécessaires à sécuriser l'espace public pendant le chantier -notamment la situation avenue Fonsny- seront mises en place (ex : panneau lumineux signalant les passages piétons, etc.....)**

**ABSTENTION de l'A.A.T.L. (D.U. et D.M.S.) – de la S.D.R.B. et de l'I.B.G.E.**

8<sup>ème</sup> point : Demande de **permis mixte 2006-241** introduite par **SOUTH CITY HOTEL – MM Bricout et De Pauw** avenue Reine Astrid, 92 à 1310 La Hulpe, pour la construction d'un hôtel avec 2 niveaux en sous-sol affectés au parking : **rue de Mérode, 51 – 61 / rue de Hollande, 14-26.**

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/05/2007 au 11/06/2007, le courrier suivant est arrivé au nom du Collège des Bourgmestre et Echevins :

**Monsieur et Madame Frenay Bourlon** rue d'Angleterre, 46 1060 Bruxelles  
**Monsieur Rode** avenue Maréchal Joffre, 114 1190 Bruxelles  
**Inter-Environnement Bruxelles** rue du Midi, 165 1000 Bruxelles  
**Comité de Défense de Saint-Gilles** rue Dethy, 79 1060 Bruxelles

### **EXPOSE DU DOSSIER**

Situé : PPAS Fonsny I : zone mixte (hôtels/bureaux/commerces de détail/cafés/restos)  
 PRAS : Zone administrative

**DEROGATION** : PPAS Fonsny I : art. 7.3.1 (profondeur)  
 art. 7.3.2 (gabarit)  
 art. 7.3.4 (toiture)  
 art. 7.4.1 (façade)  
 art. 7.6 (garage).

Soumis à l'avis de la commission de concertation et à l'enquête publique pour rapport d'incidences – actes et travaux qui portent atteinte en intérieur d'îlot – dérogations aux prescriptions du PPAS Fonsny I : art. 7.3.1 (profondeur), art. 7.3.2 (gabarit), art. 7.3.4 (toiture), art. 7.4.1 (façade) et art. 7.6 (garage).

### **PERMIS D'ENVIRONNEMENT.**

Considérant :

- que des lettres sont parvenues à l'Administration communale durant l'enquête publique (plaintes + demande d'audition) ;
- que les installations classées (en dehors du parking) faisant l'objet de la demande sont nécessaires au bon fonctionnement de l'hôtel;

- que le parking contient un nombre limité d'emplacements (39 places) par rapport à la capacité totale d'accueil de l'hôtel comprenant 142 chambres au total.
- que la proximité de cet hôtel par rapport à la Gare du Midi ne demande pas une capacité de parking plus élevée ;
- que la présence de ce parking devrait permettre à ses utilisateurs de ne pas encombrer davantage les rues avoisinantes ;
- qu'il y aura cependant lieu de formuler des réserves relatives au charroi (véhicules de livraison des marchandises, zone de stationnement sur la voie publique...);

#### **AVIS FAVORABLE ....(conditionnel)**

1. de faire procéder aux livraisons par des camions de gabarits tels que la circulation ne sera pas perturbée (idem pour l'enlèvement des poubelles). Les jours et heures de livraison seront communiqués de la même manière. Les livraisons de marchandises et le ramassage des poubelles ne peuvent représenter des nuisances en termes de circulation, de bruit et de vibration ainsi que des entraves à la circulation ;
2. de revoir à la hausse les dimensions des bassins d'orage prévus dans la demande (1,5 m<sup>3</sup> = 1.500 l, ce qui semble peu par rapport à l'évacuation des eaux pluviales pour ce genre d'immeuble et compte tenu des problèmes d'inondation rencontrés dans le quartier).
3. de respecter la tranquillité du voisinage et les normes de bruit concernant l'utilisation des installations de refroidissement et de ventilation situées en toiture (prévoir dès le début des caissons acoustiques...) ;

#### **PERMIS D'URBANISME**

Considérant la situation de la demande en zone administrative au PRAS ;  
 Considérant également la situation de la demande dans le « PPAS Fonsny 1 » approuvé par arrêté du Gouvernement du 14 septembre 1995 (îlot G1c, zone mixte pour Hôtel/bureaux/ commerces de détail-café-resto)

Considérant que la demande vise à construire un hôtel (142 chambres et 39 emplacements de parkings répartis sur deux niveaux de sous-sol).  
 Considérant en effet qu'un permis de démolition (permis d'urbanisme 2001-021) a été octroyé par le Collège des Bourgmestre et Echevins le 4/04/06 concernant notamment les parcelles faisant l'objet de la présente demande ;  
 Considérant que la demande rentre effectivement dans le cadre de la rénovation globale et d'envergure du quartier de la gare du Midi ;

Considérant que la demande fait l'objet d'une procédure mixte (demande conjointe de permis d'urbanisme et de permis d'environnement)

Considérant également que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes (PU 2006-225 et 2006-226) afin de rebâtir l'îlot C sur sa totalité ;

---

Considérant la liste de remarques (lettre signée par plusieurs riverains) introduite lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/05/07 au 11/06/07 ;  
Considérant également les remarques émises oralement lors de la commission de concertation : remarques émanant de riverains et remarques émanant d'Inter\_Environnement, du CODA, du BRAL, et du Comité de défense de Saint-Gilles ;

Considérant que l'ensemble de ces remarques ont été établies globalement sur les trois demandes de permis concernant l'îlot C, et que parmi celles-ci, les remarques suivantes concernent la présente demande :

- contestation de la scission en 3 demandes et de l'absence d'étude d'incidence,
- contestations des dérogations relatives aux gabarits jugés trop importants ou mal adaptés à la composition urbaine,
- contestation des dérogations relatives à l'absence de toitures vertes,
- contestation de l'aspect de façades aveugles à l'endroit des zones de livraison et des entrées de parking,
- craintes au niveau des zones de livraison, au niveau de l'impact sur le stationnement, au niveau de la mobilité des voiries adjacentes,
- contestation de la localisation des entrées de parking et de la division en trois entités de parking,
- demande d'aménagement de parkings vélo pour l'hôte,
- rapport d'incidence peu explicite quant à l'impact des camions durant le chantier sur l'ensemble du quartier,
- bassins d'orage jugés insuffisants ;

Considérant que des remarques plus globales ont également été soulevées oralement :

- question sur la destination des charges d'urbanisme,
- question sur la synergie possible avec le contrat de quartier,
- moyens d'informations insuffisants, enquête publique jugée trop courte par rapport l'ampleur du projet,
- problématique écologique,
- problématique de la mobilité,
- aspects sécuritaires (pas de lieux intégrés pour des antennes de police),
- aspects liés à l'affectation: risques d'avoir des bureaux inoccupés, demande accrue de logements, manque de logements sociaux, problème de délocalisation des anciens petits commerces, question de la pertinence d'une affectation d'hôtel et sur la pertinence des emplacements de parkings,
- critique du principe de démolition au détriment du principe de rénovation,
- critique du principe d'expropriation de logements pour la création de bureaux et d'hôtels
- questions relatives à l'avenir du quartier, crainte d'avoir un quartier « dynamité » plutôt qu'un quartier « dynamisé » ;

Considérant par contre qu'il n'y a pas eu d'opposition aux dérogations relatives à la profondeur, ni d'opposition à la typologie architecturale ;

Considérant que de nombreuses remarques visent les principes constitutifs du PPAS

Fonsny, les principes du plan d'expropriation, ou les principes réglementaires déterminant la procédure ;

Considérants néanmoins que seules les remarques rentrant dans le cadre réglementaire qui régit la présente demande de permis d'urbanisme peuvent être prises ici en considération ;

---

Vu le rapport d'incidence (rapport tenant compte de l'ensemble des interventions de l'îlot G1D), justifié par :

-l'annexe B, 22) du COBAT (hôtels de plus de 100chambres),

-l'annexe B, 26) du COBAT (plus de 25 emplacements de parkings,)

-l'objet de la demande de permis d'environnement liée à une installation de classe 1B (plus de 25 emplacements de parkings couverts) ;

Considérant en effet qu'une étude d'incidence n'a pas lieu d'être demandée dans la mesure où les trois projets, quoi que formant un ensemble architectural cohérent, sont clairement distincts sur le plan fonctionnel ;

---

Vu la conformité des affectations proposées avec le PPAS et le PRAS;

Considérant en effet que la demande de permis est introduite simultanément à deux autres demandes de façon à respecter les prescriptions du PPAS relatives à la répartition des affectations sur la globalité de cet îlot ;

---

Considérant que le projet déroge par contre à plusieurs articles du PPAS en matière de gabarit et d'aspect architectural ;

-dérogation à l'article 7.3.1. en ce que la profondeur de bâtisse est dépassée au niveau du rez-de-chaussée (côté rue de Mérode),

-dérogation à l'article 7.3.2., en ce que le gabarit maximum est dépassé (côté de Mérode et angle de Mérode/Hollande),

-dérogation à l'article 7.3.4., en ce que des toitures plates sont prévues hors du gabarit maximum et en ce que l'imposition des toitures vertes n'est pas respectée,

-dérogation à l'article 7.4.1. en ce que l'architecture ne fait pas référence aux immeubles construits entre 1860 et 1920 et en ce qu'il n'y a pas de référence à la trame parcellaire ancienne,

-dérogation à l'article 7.6., en ce que un emplacement de voiture est prévu au rez-de-chaussée ;

Considérant que la plupart de ces dérogations se justifient ;

Considérant en effet que la profondeur de bâtisse est dépassée uniquement au rez-de-chaussée pour des raisons inhérentes à une affectation d'hôtel et que la profondeur des étages est par contre inférieure à la limite maximale autorisée ;

Considérant par ailleurs que le rapport P/S est inférieur à 6 pour l'ensemble de l'îlot (limite de densité d'occupation du sol -fixée par le PPAS- pour un regroupement parcellaire de plus de 50% de la zone mixte) ;

Considérant également que la dérogation 7.3.2. est extrêmement minime côté rue de

**Mérode : uniquement un dépassement du faîte de 17 cm ;**  
**Considérant que la dérogation 7.3.2. au niveau de l'angle du bâtiment est ponctuelle (accent architectural qui marque l'angle) et qu'un traitement similaire a été octroyé pour l'îlot B ;**  
**Considérant la dérogation 7.3.2. coté rue de Hollande concerne uniquement le niveau sous corniche et non le niveau sous faîte, et que des gabarits similaires ont été autorisés pour les façades situées en vis-à-vis (façades rue de Hollande pour l'îlot B) ;**  
**Considérant ainsi que même si des transitions de gabarit sont discutables sur le principe (cf plaintes), il n'y a pas lieu d'imposer des gabarits inférieurs à ceux situés en vis-à-vis ;**

**Considérant que l'expression des façades à rue est guidée par une volonté d'expression architecturale contemporaine, et par une volonté d'éviter le pastiche architectural ;**  
**Considérant que la typologie projetée s'accorde avec la typologie environnante, mais qu'une teinte plus claire serait plus adaptée au contexte environnant (nombreuses façades enduites de teintes claires) ;**  
**Considérant en outre que l'introduction simultanée des trois demandes de permis permet d'obtenir une cohérence architecturale sur l'ensemble de l'îlot C ;**  
**Considérant de plus que les locaux techniques sont tous intégrés à l'intérieur du volume bâti ;**

**Considérant par contre qu'il n'y a pas lieu de déroger à l'article 7.3.4. quant à l'imposition de toitures vertes ;**  
**Considérant en effet que des toitures vertes seraient judicieuses tant sur le plan écologique que sur le plan paysager et que celles-ci ne porteraient pas préjudice à l'architecture projetée;**

**Considérant également que le projet respecte l'esprit du PPAS par l'aspect suivant : l'hôtel participe à l'animation de la place Broodthaers dans la mesure où l'entrée principale se fait par la galerie commerçante qui donne sur la place elle-même (via l'immeuble de bureaux et de commerces) ;**  
**Considérant dès lors que l'intérieur d'îlot est conçu comme une succession de patios prolongeant avantageusement l'espace public ;**  
**Considérant qu'un 2<sup>ème</sup> accès à l'hôtel anime également la rue de Hollande ;**

---

**Considérant en outre que la demande a été introduite avant l'entrée en vigueur du RRU et qu'il n'y a donc pas lieu de considérer les dérogations relatives à celui-ci ;**

**Considérant toutefois que le RRU reprend les principes de l'ancienne circulaire 18 et qu'il y a lieu d'en tenir compte ;**

---

**Considérant que le nombre de parkings projetés correspond bien aux principes de l'ancienne circulaire 18 ;**  
**Considérant également que le nombre de parking a été apprécié d'une part dans le contexte particulièrement bien desservi en transports en communs dans le quartier de la gare du Midi, et d'autre part dans le contexte du manque de stationnement dans le quartier (voir rapport d'incidence)**

Considérant que l'entrée des parkings en sous-sol se justifie dans cette voirie locale vu la pression automobile sur les voiries plus importantes (difficulté d'installer des entrées de parking avenue Fonsny ou de grouper les entrées rue de Mérode);

Considérant toutefois qu'aucun emplacement pour vélo n'est prévu au sein de l'hôtel (non respect de la circulaire 18);

Considérant que le projet n'intègre pas d'emplacement de livraison pour camion à l'intérieur de l'immeuble ;

Considérant néanmoins que les livraisons par camionnettes sont tout à fait envisageables pour un hôtel;

Considérant toutefois que l'emplacement intérieur de livraison pourrait être intégré au sous-sol afin de limiter l'impact de celui-ci en façade ;

Considérant en effet que la succession des entrées de garage prévues le long de la rue de Hollande (cf. projet limitrophe du PU 2006-225) pourrait entraîner une impression de façade aveugle et pourrait dénaturer le statut de la rue de Hollande ;

Considérant en effet que la rue de Hollande ne peut avoir comme seul statut la desserte en parkings d'immeubles privés ;

Considérant par ailleurs que la zone de livraison en voirie est indiquée à titre indicatif : elle relève d'un règlement complémentaire de la police de la circulation routière et dépend d'une décision communale ultérieure;

Considérant de plus qu'il y a lieu de tenir compte du permis d'urbanisme relatif à l'aménagement de la rue de Hollande et de la place Broodthaers (il y a lieu notamment de tenir compte du fait que les livraisons ne sont pas prévues sur la place, et que la rue de Hollande est prévue à sens unique avec des zones de stationnement, limitées à 1m90 de largeur)

Considérant en outre que les livraisons en voirie sont à proscrire le long de l'avenue Fonsny pour des raisons de sécurité routière élémentaires;

---

Considérant que le rapport d'incidence fait état de 2 citernes de 1500 litres (1.5 m<sup>3</sup>) par projet (capacité dérisoire compte tenu des quelques 6000 m<sup>3</sup> de surface imperméable de l'ensemble des 3 projets);

Considérant que, vu les inondations apparues dans l'avenue Fonsny ces dernières années, il est impératif de prévoir des citernes d'eau de pluie d'une contenance minimale telle que prévue au RRU;

Considérant en outre que le rapport d'incidence présente des informations incomplètes sur certaines questions :

-impact du chantier ?

-évacuation des déchets générés à l'intérieur de l'hôtel ?

-sur la collecte des eaux usées et des eaux de pluie (et leur répercussion sur les inondations répertoriées dans le quartier) ?

-sur le raccordement aux réseaux d'égouttage, d'alimentation d'eau, de gaz,... ?

-les livraisons (types de véhicules, adaptation à la voirie).

---

Vu l'avis globalement favorable du SIAMU ainsi que ses remarques (avis du 14/12/06) ;

**Avis favorable aux conditions suivantes :**

- Aucune communication intérieur ne pourra être prévue avec les deux autres projets de l'îlot C (en quel cas un permis d'urbanisme avec étude d'incidence serait requis).
- Prévoir une teinte plus claire en façade à rue.
- Prévoir des toitures vertes sur l'ensemble des toitures plates (leur dispositif n'entravera toutefois pas le rôle efficace de bassin d'orage des citernes à prévoir).
- Prévoir des emplacements vélos (1 emplacements par 400 m<sup>2</sup> de surface plancher, soit 19 emplacements minimum).
- Intégrer l'emplacement de livraison camionnette en sous-sol et supprimer celui prévu au rez-de-chaussée.
- Privilégier les livraisons de l'hôtel par des camionnettes.  
Les livraisons en voirie seront en tous les cas proscrites sur la place Broodthaers et l'avenue Fonsny, elles seront privilégiées côté de Mérode
- Tenir compte des aménagements prévus pour la rue de Hollande (PU 2005-171 relatif à la place Broodthaers et à la rue de Hollande) : respect de la largeur des zones de stationnement, adaptation des accès à l'immeuble en fonction des zones de stationnement et en fonction de l'implantation des arbres.
- Prévoir une citerne d'eau de pluie d'une contenance minimale de 33l/m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée. Une étude relative à l'efficacité de celle-ci en temps que bassin d'orage et par rapport aux risques d'inondation dans le quartier ainsi que le plan des installations seront fournis.
- Les plans du réseau d'égouttage seront fournis et soumis à l'avis préalable de la société gestionnaire du réseau d'égout saint-gillois (Vivaqua, rue aux Laines 70, 1000 Bruxelles).
- Si le raccordement aux équipements des réseaux de gaz, électricité, téléphone, eau, etc..., impliquent des installations complémentaires de la part des sociétés concessionnaires, (ex : cabines.....) celles-ci seront intégrées aux constructions selon les prescriptions des concessionnaires. Elles ne pourront en effet avoir aucune implication en façade ou sur l'espace public.
- Le stockage des poubelles sera prévu de manière telle que les containers des occupants n'occupent aucune emprise permanente dans l'espace public (trottoir, zones de stationnement, voirie).
- Toutes les mesures supplémentaires nécessaires à sécuriser l'espace public pendant le chantier -notamment la situation avenue Fonsny- seront mises en place (ex : panneau lumineux signalant les passages piétons, etc.....).

**ABSTENTION de l'A.A.T.L. (D.U. et D.M.S.) – de la S.D.R.B. et de l'I.B.G.E.**