

**REGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
COMMUNE D'AUDERGHEM**

**PROJET DE PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL DELTA PARTIM 13**

**Exposé des motifs, relations avec les plans en vigueur et prescriptions littérales**

---

LE CONSEIL COMMUNAL A CHARGE LE COLLEGE DES BOURGMESTRES ET ECHEVINS DE SOUMETTRE LA PROJET DE PLAN A ENQUETE PUBLIQUE ACCOMPAGNE DU RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE) EN SEANCE DU 27/09/2012

---

LE COLLEGE DES BOURGMESTRES ET ECHEVINS CERTIFIE QUE LE PRESENT PLAN ACCOMPAGNE DU RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE) A ETE DEPOSE A LA MAISON COMMUNALE AUX FINS DE CONSULTATION PAR LE PUBLIC DU                    AU

---

LE CONSEIL COMMUNAL A ADOPTE DEFINITIVEMENT LE PLAN ACCOMPAGNE DU RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE) EN SEANCE DU



Environnement    Mobilité    Géomarketing    Urbanisme



Planeco s.p.r.l.  
Chemin du Stocquoy, 1-3  
1300 Wavre  
Tél : 010 48 33 12  
Fax : 010 48 33 13  
info@planeco.be  
www.planeco.be



# Table des matières

|                   |  |           |
|-------------------|--|-----------|
| <b>PARTIE I</b>   | <b>EXPOSE DES MOTIFS .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>I.1</b>        | <b>SITUATION EXISTANTE DE DROIT .....</b>  | <b>8</b>  |
| I.1.1             | Plans .....  | 8         |
| I.1.2             | Alignements, permis d'urbanisme, servitudes, .....   | 14        |
| <b>I.2</b>        | <b>SITUATION EXISTANTE DE FAIT.....</b>  | <b>17</b> |
| I.2.1             | La situation de fait – description .....   | 17        |
| I.2.2             | Reportage photographique.....  | 19        |
| I.2.3             | Photographie aérienne du site .....  | 27        |
| <b>I.3</b>        | <b>OBJECTIFS ET CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PPAS.....</b>   | <b>28</b> |
| <b>PARTIE II</b>  | <b>RELATIONS AVEC LES AUTRES PLANS ET REGLEMENTS EN VIGUEUR ET INVENTAIRE DES DEROGATIONS AU PRAS.....</b> | <b>30</b> |
| <b>II.1</b>       | <b>PRAS.....</b>   | <b>32</b> |
| <b>II.2</b>       | <b>PRD.....</b>  | <b>33</b> |
| <b>II.3</b>       | <b>RRU.....</b>  | <b>33</b> |
| <b>PARTIE III</b> | <b>PRESCRIPTIONS LITERALES.....</b>  | <b>34</b> |
| <b>ARTICLE 1:</b> | <b>PREAMBULE .....</b>   | <b>36</b> |
| ARTICLE 1.1:      | relations entre les prescriptions graphiques et les prescriptions littérales.....                          | 36        |
| ARTICLE 1.2:      | cotations .....  | 36        |
| ARTICLE 1.3:      | glossaire.....   | 36        |
| <b>ARTICLE 2:</b> | <b>GENERALITES .....</b>   | <b>36</b> |
| ARTICLE 2.1:      | prescriptions urbanistiques générales.....   | 36        |
| ARTICLE 2.2:      | prescriptions environnementales générales.....   | 37        |
| ARTICLE 2.3:      | prescriptions générales en mobilité .....  | 38        |
| <b>ARTICLE 3:</b> | <b>PRESCRIPTIONS PARTICULIERES .....</b>   | <b>38</b> |
| ARTICLE 3.1:      | zone d'équipement .....  | 38        |
| ARTICLE 3.2:      | zone multifonctionnelle .....  | 39        |
| ARTICLE 3.3:      | zone de structuration .....  | 40        |
| ARTICLE 3.4:      | zone de réserve .....  | 40        |
| ARTICLE 3.5:      | zone de recul .....  | 40        |
| ARTICLE 3.6:      | zone de voirie publique.....   | 40        |
| <b>ARTICLE 4:</b> | <b>PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES.....</b>  | <b>41</b> |
| ARTICLE 4.1:      | perimetre de retrait lateral.....  | 41        |
| ARTICLE 4.2:      | perimetre de chemin de fer .....   | 41        |



## **PARTIE I EXPOSE DES MOTIFS**

---



## I.1 SITUATION EXISTANTE DE DROIT

- ▶ Voir carte hors texte de la situation de droit à l'échelle 1/1.000

### I.1.1 PLANS

#### I.1.1.1 Plan Régional d'Affectation du sol (PRAS)

Le site du PPAS est affecté, pour majeure partie, en zone d'industrie urbaine et en zone de chemin de fer, et de façon beaucoup plus réduite, en zone administrative, auquel il faut également ajouter l'espace structurant formé par la portion de boulevard du Triomphe repris dans le périmètre.

Autour du périmètre du PPAS sont présents des îlots dont les affectations actuelles sont respectivement :

- des zones d'habitation ;
- des zones de mixité (zones mixtes et zone de forte mixité) ;
- une zone d'industrie (une zone d'industrie urbaine) ;
- des zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ;
- des zones administratives ;
- des zones de chemin de fer.

Les boulevards du Triomphe et de la Plaine ainsi que la rue Jules Cockx sont, eux, repris en espaces structurants.

Aucune zone d'intérêt culturel, historique esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) n'est présente au sein de l'aire géographique ; la ZICHEE la plus proche couvre le boulevard Général Jacques (à environ 500 m au nord de l'aire géographique).

Le présent PPAS a pour vocation de mettre en œuvre une partie de la zone levier Delta, dont l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (voir ci-dessous) fixe les modalités de mise en œuvre juridique et qui permet au présent PPAS de déroger au PRAS (voir également le chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

#### **Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décidant l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol couvrant une partie de la zone levier n°13 « Delta » sur le territoire de la commune d'Auderghem (7 octobre 2010)**

*Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,*

*Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, en particulier les articles 53 à 57;*

*Vu l'arrêté du 12 septembre 2002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le Plan régional de développement (ci-après PRD);*

*Vu l'arrêté du 3 mai 2001 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le Plan régional d'affectation du sol (ci-après PRAS);*

*Vu l'ordonnance du 19 juillet 2007, relative à l'affectation d'une partie des réserves régionales à certains équipements;*

*Considérant que le présent arrêté concerne une zone située sur le territoire de la commune d'Auderghem, telle que délimitée sur le plan ci-joint;*

*Considérant que la zone concernée fait partie de la zone levier n° 13 « Delta » définie par le PRD;*

Considérant que la zone-levier n° 13 « Delta » est une « zone d'intervention prioritaire » au sens de l'article 17 du COBAT;

Considérant que le préambule du PRD (p. 258) justifie cette zone levier comme suit : « Considérant que la zone de levier Delta bordée par un pôle universitaire important se situe sur une des principales voies de pénétration dans la ville et comprend un site ferroviaire appelé à se développer à l'avenir; Considérant que cette zone concentre un nombre important de problèmes de mobilité, que le site jouit d'une bonne accessibilité (ring, métro, RER) et constitue un site de grande visibilité; »;

Considérant qu'une grande partie des terrains compris dans le périmètre concerné par le présent arrêté faisait partie des anciens actifs immobiliers « valorisables » de la SNCB, transférés le 1er janvier 2005 au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) détenu à 100 % par l'Etat belge; qu'aux termes d'un acte authentique de vente du 25 avril 2006, ces terrains ont été acquis par la Société d'Acquisition Foncière (SAF), société anonyme de droit public créée par ordonnance du 20 juillet 2005 (Moniteur belge du 1er août 2005) pour la mise en œuvre de la politique foncière de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que, dans une convention-cadre signée le 26 mars 2009, la SAF s'est engagée à constituer un droit d'emphytéose sur ces terrains en faveur de l'asbl « Centre Hospitalier Interrégional Edith Cavell – les Cliniques et hôpitaux de la Basilique, de Braine l'Alleud - Waterloo, Edith Cavell, Lambermont et du Parc Léopold » (en abrégé CHIREC), laquelle regroupe quatre hôpitaux de Bruxelles et du Brabant wallon, dont la clinique Edith Cavell;

Considérant en effet que la gestion optimale et à long terme des hôpitaux du CHIREC et plus spécialement de celui situé rue Edith Cavell impose à brève échéance un regroupement sur un nouveau site permettant un renouvellement complet et une extension substantielle des infrastructures existantes; qu'il est apparu que les terrains concernés par le présent arrêté correspondaient à ces besoins d'extension;

Considérant qu'en échange, le CHIREC s'est engagé à céder à la SAF le droit d'emphytéose dont il bénéficie sur le complexe hospitalier sis rue Edith Cavell, 32, à l'angle de la rue Marie Depage, Général Lotz et Vanderkindere à Uccle;

Considérant que la convention du 26 mars 2009 précitée prévoit le programme immobilier suivant sur les terrains concernés par le présent arrêté :

#### « 1.3. Programme immobilier

Le développement immobilier sur Delta Auderghem à destination mixte (équipement d'intérêt collectif hospitalier, commerce, hôtel, ) qui comprend le Projet hospitalier décrit au point 1.4. et présente une Superficie de plancher minimale de 125.000 m<sup>2</sup>, en ce non compris les aménagements nécessaires à la viabilisation du terrain (voiries internes, réseaux divers, plantations, abords, équipements divers,...). Ce Programme doit par ailleurs permettre la construction et l'exploitation maximale de « bâtiments moyens » au sens de l'AR du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie, le niveau 0 de référence étant situé à hauteur du Bld du Triomphe.

Enfin, ce Programme doit également permettre aux locaux qui, en raison de la déclivité naturelle du terrain Delta Auderghem à certains endroits, seront situés sous le niveau 0 mentionné ci-avant, de bénéficier d'une lumière naturelle suffisante que pour les exploiter de manière optimale ».

Considérant qu'en date du 22 mai 2006, le Gouvernement a décidé d'élaborer un schéma directeur pour la zone levier Delta; que suite à la désignation d'un auteur de projet le 20 décembre 2006, ce schéma directeur est actuellement en cours de finalisation;

Considérant qu'à ce jour certaines options d'aménagement ont déjà pu être dégagées; que, concernant plus particulièrement les terrains concernés par le présent arrêté, leur affectation au complexe hospitalier du CHIREC apparaît comme opportune;

Considérant par ailleurs que le projet de schéma directeur a d'ores et déjà mis en avant le fait que la déclivité des terrains concernés devait être prise en compte dans le développement des terrains concernés par le présent arrêté; qu'ainsi, il serait opportun que ces terrains soient connectés aux terrains situés de l'autre côté de la ligne de chemin de fer et appartenant également à la SAF; que de la même manière, il serait opportun que ces terrains puissent être traversés de façon à permettre une liaison entre le campus de La Plaine et les terrains appartenant à la SAF, situés au-delà de la ligne de chemin de fer;

Considérant que le projet de schéma directeur a également mis en avant le fait que la zone concernée devrait contenir des servitudes de passage permettant aux véhicules d'intervention mais également aux piétons de circuler entre le boulevard du Triomphe et les terrains situés au Sud de la ligne de chemin de fer;

Considérant par ailleurs que les différents actes d'acquisition et conventions dont question ci-dessus prévoient des servitudes dont le PPAS objet du présent arrêté devra tenir compte;

Considérant que le projet de schéma directeur porte sur une zone beaucoup plus vaste que celle concernée par le présent arrêté; que les enjeux principaux ont trait à la mobilité et plus particulièrement au reconditionnement du boulevard du Triomphe, de l'avenue J. Cockx et de l'arrivée de la E411, aussi bien au niveau de la circulation automobile, que des transports en commun, des cyclistes, des piétons et des parkings;

Considérant que, compte tenu de la taille de la zone levier et des enjeux en cause la procédure d'élaboration du Schéma directeur demandera encore un certain temps;

Considérant toutefois que les options dont question ci-dessus qui ont déjà pu être dégagées pour les terrains concernés par le présent arrêté;

Considérant que les terrains concernés sont directement accessibles depuis le boulevard du Triomphe; que leur viabilisation ne dépend donc pas du reconditionnement global des espaces publics de la zone levier;

Considérant que la zone levier Delta devra en tout état de cause faire l'objet de plusieurs PPAS, compte tenu de sa taille et du fait qu'elle est située sur le territoire de plusieurs communes;

Considérant dès lors que l'élaboration d'un PPAS pour la zone concernée par le présent arrêté peut d'ores et déjà être entamée ;

Considérant que ce PPAS devra prévoir la viabilisation de la zone concernée en tenant compte de l'état actuel des voiries (accès uniquement par le boulevard du Triomphe), tout en permettant la connexion de la zone concernée aux terrains sis de l'autre côté de la ligne de chemin de fer par un accès direct aux parkings souterrains du complexe hospitalier;

Considérant que le périmètre du PPAS, figuré sur le plan joint au présent arrêté, a été choisi en tenant compte des barrières naturelles (boulevard du Triomphe, ligne de chemin de fer) et administratives (limite communale avec la commune d'Ixelles);

Considérant toutefois que certains terrains compris dans ces limites et affectés en zone administrative par le PRAS sont déjà urbanisés (immeubles sis boulevard du Triomphe, 172, 173, 174); qu'il n'y a dès lors pas lieu de les inclure dans le périmètre du PPAS;

Considérant que la zone concernée, à savoir le terrain de la SAF, est affecté par le PRAS pour partie en zone administrative, pour partie en zone d'industries urbaines et pour partie en zone de chemins de fer;

Considérant que, si le complexe hospitalier envisagé était strictement limité à la réalisation d'un équipement d'intérêt collectif hospitalier, il aurait pu être admis en zone d'industrie urbaine qu'en effet, en zone d'industrie urbaine, la prescription 5.3. admet les équipements d'intérêt collectif ou de service public sans limitation de superficie; qu'en outre, la prescription 0.7. admet les équipements d'intérêt collectif ou de service public dans toutes les zones, dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone considérée et les caractéristiques du cadre urbain environnant et, le cas échéant, moyennant mesures particulières de publicité;

Considérant toutefois que, comme exposé ci-dessus, ledit complexe consiste dans la réalisation d'un ensemble immobilier mixte; que cet ensemble sera constitué non pas uniquement d'un équipement hospitalier mais également de commerces, ainsi que d'un établissement hôtelier, qui ne sont pas conciliables avec les affectations du PRAS prévues pour les zones d'industries urbaines;

Considérant que le complexe immobilier mixte envisagé n'est pas non plus compatible avec les affectations autorisées par le PRAS en zone de chemin de fer;

Considérant que les activités envisagées sont par contre compatibles avec les prescriptions applicables en zone administrative;

Considérant que les composantes hôtelière et commerciale du projet participent d'une vision moderne et contemporaine d'un complexe hospitalier de grande ampleur;

Considérant que l'article 42 du Code Bruxellois pour l'Aménagement du Territoire (COBAT) prévoit la possibilité pour un PPAS de déroger au PRAS en vigueur moyennant une motivation et le respect de trois conditions cumulatives;

Considérant que tout d'abord « qu'il ne peut être porté atteinte aux données essentielles du plan régional d'affectation du sol ni aux dispositions de ce plan indiquant les modifications à apporter aux plans particuliers d'affectation du sol »; que cette condition a pour objectif d'éviter que le plan inférieur remette en cause la conception du bon aménagement des lieux qui a présidé à l'élaboration du plan supérieur;

Considérant qu'en l'espèce, les dérogations qui seraient apportées à la zone d'industries urbaines et à la zone de chemin de fer ne seraient pas de nature à compromettre fondamentalement les affectations de ces zones et de mettre en cause la conception du bon aménagement des lieux; qu'une telle conclusion s'impose, d'une part, parce que les affectations actuellement prévues par le PRAS sont déjà des zones urbanisables et, d'autre part, parce que le PPAS dérogatoire comportera des affectations qui ne sont pas particulièrement en contradiction avec les affectations actuelles; qu'en effet, la composante principale du projet (établissement hospitalier) est conforme aux affectations actuelles du PRAS;

Considérant que la seconde condition prévoit que la dérogation au plan supérieur « doit être motivée par des besoins économiques, sociaux, culturels ou d'environnement, qui n'existaient pas au moment où le plan régional d'affectation du sol a été adopté ou approuvé »;

Considérant qu'en l'espèce, la nécessité de déroger au PRAS résulte plus d'un besoin économique et social de regrouper en un seul lieu les activités hospitalières lourdes de trois hôpitaux situés en région de Bruxelles-Capitale, à savoir la Clinique Cavell, la Clinique du Parc Léopold et la Clinique de la Basilique; que, dans la mesure où ces trois centres hospitaliers se situent dans la région de Bruxelles-Capitale, il a fallu déterminer dans cette même région un site suffisamment grand et accessible pour implanter un nouvel hôpital ainsi que les bâtiments annexes qu'un tel projet requiert; que ce complexe hospitalier n'a pas vocation à satisfaire un besoin individuel mais un besoin d'intérêt général;

Considérant en outre que les affectations prévues dans le PRAS pour le site concerné sont aujourd'hui dépassées par une situation nouvelle résultant notamment de la vente de terrains concernés par la SNCB; qu'en effet, le site faisait initialement partie du patrimoine immobilier de la SNCB; que c'est précisément en raison de la qualité du propriétaire du site que le PRAS a prévu certaines affectations particulières, c'est-à-dire celles propre à l'activité de la SNCB (zone ferroviaire et zone d'industries urbaines complémentaires à la zone ferroviaire);

Considérant que la décision de la SNCB de qualifier le site en tant que « terrain valorisable » et de vendre celui-ci à un tiers investisseur aboutit à la constatation que la SNCB a pris la décision de ne plus exploiter ce site pour les besoins de son activité, ce qui, par conséquence, a entraîné l'émergence d'un nouveau contexte qui ne pouvait pas être pris en considération au moment de l'adoption du PRAS; que ce nouveau contexte permet de justifier la nécessité de déroger aux prescriptions du PRAS;

Considérant que la troisième condition consiste à démontrer que « l'affectation nouvelle répond aux possibilités d'aménagement existantes de fait »; qu'en l'espèce, la situation de fait du site DELTA est particulièrement bien adaptée à la destination projetée; que c'est en effet précisément en raison de la configuration des lieux et de la situation de fait que le site DELTA a été sélectionné pour accueillir le complexe hospitalier projeté;

Considérant les développements futurs de l'ensemble de la zone levier « Delta »; qu'il s'agit de privilégier la réalisation de commerces accessoires à l'équipement hospitalier, mais aussi de répondre aux besoins futurs du quartier;

Considérant la proximité du pôle universitaire et du site ferroviaire appelé à se développer à l'avenir; que cet environnement particulier pourrait amener à des besoins en terme d'équipements à développer en lien aux fonctions présentes et futures;

Considérant que l'ordonnance du 19 juillet 2007, relative à l'affectation d'une partie des réserves régionales à certains équipements mérite d'être appliquée à l'ensemble de la zone levier Delta; qu'il s'agit néanmoins au PPAS d'analyser les possibilités de réserver une part de logements à cette population spécifique ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales devra étudier l'impact de l'urbanisation de cette zone en terme de mobilité, sur les infrastructures existantes hors périmètre et notamment étudier la capacité du Pont Fraiteur et les connexions vers la Gare d'Etterbeek,

Arrête :

Article 1er. Le Conseil communal d'Auderghem est invité à procéder, conformément aux dispositions légales, à l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol dérogatoire au PRAS couvrant la partie de la zone levier n° 13 Delta, délimitée par les limites communales, la ligne de chemin de fer 26/bis et la limite est de la zone d'industrie urbaine, telle que précisée au plan ci-joint.

Le conseil communal est invité à transmettre au Gouvernement, dans le mois de la notification du présent arrêté, la décision d'entamer l'élaboration du plan particulier d'affectation du sol et de lancer la procédure administrative en vue de la désignation de l'auteur de projet.

Le Collège soumettra au Gouvernement le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales dans les sept mois de la notification du présent arrêté.

Le plan approuvé définitivement par le conseil communal sera soumis au Gouvernement dans les 13 mois de la notification de l'arrêté du Gouvernement fixant la composition du comité d'accompagnement chargé de suivre la réalisation du rapport sur les incidences environnementales.

Art. 2. Ledit PPAS consacrera, en matière d'affectations, les principes suivants : Développement d'un quartier mixte comprenant des équipements d'intérêt collectif, dont un établissement hospitalier et ses affectations accessoires (commerces, hébergement des familles, équipements techniques, ...); industrie urbaine; commerces; établissements hôteliers; logements.

Une partie des logements sera adaptée aux personnes handicapées et/ou accessible aux personnes à mobilité réduite.

Superficies de planchers hors sol : minimum 125.000 m<sup>2</sup>, le niveau rez étant celui de l'axe du Bld du Triomphe.

La conception devra viser la haute performance énergétique et environnementale du nouvel ensemble (énergie, matériaux, gestion de l'eau, des déchets, mobilité), la qualité des espaces publics et des espaces verts, création d'une connexion entre le site de La Plaine et le centre du site SAF,

La structure urbaine devra tenir compte des objectifs régionaux en matière de mobilité.

Art. 3. Le PPAS tiendra compte des servitudes contenues dans les actes et conventions relatifs aux terrains concernés, il prévoira les liaisons et traversées piétonnes et des modes doux de telle façon que le site ne soit pas enclavé et puisse être en lien avec les futurs développements prévus à l'arrière du site, sur le site de La Plaine entre autre.

Art. 4. Le PPAS devra prévoir la viabilisation de la zone concernée en tenant compte de l'état actuel des voiries (accès uniquement par le boulevard du Triomphe), tout en permettant la connexion ultérieure de la zone concernée aux terrains sis de l'autre côté de la ligne de chemin de fer.

Au niveau du rez, c'est-à-dire au niveau de l'axe du boulevard du Triomphe, le PPAS prévoira une connexion pour véhicules d'intervention et piétons entre le Boulevard du Triomphe et un futur espace public situés sur les terrains sis de l'autre côté de la ligne de chemin de fer.

Le PPAS devra prévoir les aménagements nécessaires afin d'assurer une accessibilité optimale de toutes les fonctions qui seront créées sur le site et qui seront destinées aux utilisateurs des transports en commun, ainsi qu'aux cyclistes et aux piétons.

Au niveau des sous-sols, le PPAS permettra un accès direct aux parkings souterrains du complexe hospitalier.

*L'offre de parking tiendra compte de l'accessibilité optimisée pour les utilisateurs des transports en commun, les piétons et les cyclistes.*

*Les modalités de parking lié à l'équipement hospitalier tiendront compte des caractéristiques spécifiques des visiteurs et clients de cette institution de façon à en permettre un accès optimal.*

### **I.1.1.2 Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)**

Le périmètre élargi du RIE (100m) constitué autour du PPAS comprend trois périmètres de PPAS, un étant situé à Auderghem (50) et un troisième à Ixelles, portant la référence régionale n°38.

#### **a. Le PPAS n°50 (Auderghem)**

Le PPAS n°50 correspond au PPA n°6 dit « Quartier Chasse Royale » arrêté le 8/02/1985 sur le territoire de la commune d'Auderghem.

Dans cette partie du PPAS interceptée par l'aire géographique, deux affectations destinées à l'urbanisation sont présentes à front du boulevard du Triomphe, il s'agit :

- des zones d'habitation ;
- des zones d'habitation, commerce et industrie.

A l'arrière de ces zones à front du boulevard sont aussi présentes :

- des zones « d'arrière bâtiment à toiture aménagée » ;
- des zones « d'arrière bâtiment ».

En surimpression à ces différentes zones, le plan renseigne les hauteurs maximales admissibles pour les constructions ; hauteur calculée entre le trottoir et la corniche. A ces zones s'ajoutent encre des zones vertes, voirie, et chemin de fer.

Une partie des bâtiments existants au moment de l'adoption de ce PPAS a fait l'objet de démolition/reconstruction. Un bâti plus vétuste est cependant encore maintenu.

#### **b. Le PPAS n°38 (Ixelles)**

Le dernier des trois PPAS référencés dans l'aire géographique est présent sur le territoire communal d'Ixelles. Il s'agit du PPAS n°38 (référence régionale) correspondant au PPAS dit « llot 251 (Partie Nord) du site dit « de la Gare d'Etterbeek » arrêté en date du 8/10/1992.

Il est réservée à des entreprises commerciales, artisanales et à des entreprises industrielles (non polluante et en collaboration avec les universités proches). Des activités administratives complémentaires ou accessoires peuvent y être implantées ; il pourra comprendre des bâtiments d'un gabarit allant de R+5+local technique (LT) à R+6+LT (aux extrémités du périmètre).

Ce PPAS est aujourd'hui largement mis en œuvre ;

#### **c. Le PPAS « Campus de la plaine », n°46 (Ixelles)**

En cours d'élaboration.

### **I.1.1.3 Plan Régional de Développement (PRD)**

Le périmètre du PPAS est compris dans la zone levier n°13-DELTA. Les zones levier font partie de la priorité 1 du PRD, qui vise à « renforcer l'attractivité résidentielle et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse notamment en matière de rénovation urbaine, d'espaces publics, d'équipements collectifs, de propreté et de patrimoine.

Le concept de zones-leviers renvoie à la nécessité de mieux organiser l'intervention régionale et de mieux coordonner les interventions d'autres acteurs sur des espaces urbains qui, soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit nécessitent un effort - ponctuel ou durable - pour les tirer d'une situation jugée problématique. »

Suite à l'inscription de la zone levier DELTA, un schéma directeur (document d'orientation) est en cours d'élaboration.

Des espaces de développement renforcé du logement et de la rénovation (EDRLR) sont par ailleurs localisés le long du boulevard du Triomphe, au nord-est du site visé.

Ces espaces font partie des conditions transversales de mise en œuvre du projet de ville du PRD. Il s'agit de quartiers où une action renforcée du secteur public doit être menée. Des instruments sont mis en place dans ces quartiers, de manière renforcée, afin d'y créer une discrimination positive, ce qui permettra d'y intensifier la rénovation. Il s'agit principalement :

- réalisation de contrats de quartier ;
- majoration des primes à la rénovation et des primes à l'embellissement des façades ;
- majoration de l'abattement des droits d'enregistrement ;
- subsides aux communes (travaux subsidiés et dotation générale aux communes).

## **I.1.2 ALIGNEMENTS, PERMIS D'URBANISME, SERVITUDES, ...**

---

### **I.1.2.1 Permis d'urbanisme délivrés**

Il n'y a pas de permis d'urbanisme de moins de 3 mois délivrés au sein du périmètre du PPAS, ainsi qu'au sein du périmètre élargi.

### **I.1.2.2 Les alignements**

Le périmètre du PPAS comporte un alignement sur le boulevard du Triomphe. Suivant les informations fournies par Bruxelles mobilité, via le bureau de géomètre « Société d'Etudes Topométriques » (SET), il ressort que pour le boulevard du Triomphe (sur base du plan de mesurage du Fonds des Routes de Bruxelles-Capitale n°G.7.48.2 du 30/12/1975) l'alignement a été placé à environ 0,40 mètre du bord extérieur du nouveau trottoir mesuré en décembre 2005.

Ce procès-verbal de mesurage et de bornage ne fait pas explicitement mention d'une imposition particulière de recul imposé vis-à-vis de cet alignement. Contact pris avec Bruxelles mobilité (AED), il apparaît que de telles impositions de recul sont encore basées sur les anciennes réglementations que sont les arrêtés royaux datés du 20 août 1934 et du 1er août 1939.

Le boulevard du Triomphe n'étant pas repris dans les tableaux annexés à l'arrêté royal du 20 août 1934 et prévoyant des exceptions à la disposition générale, c'est bien cette dernière, la disposition générale, qui trouverait à s'appliquer.

### **I.1.2.3 Le statut des voiries**

Le boulevard du Triomphe, qui fait partie du périmètre du PPAS, est une voirie régionale.

### I.1.2.4 Les servitudes

- **La localisation et l'énoncé des servitudes sont repris dans le plan de la situation de droit.**

#### a. Servitudes de passage

Plusieurs servitudes de passage découlent des différents actes d'acquisition et conventions existants.

A ce titre, les conventions d'échange d'emphytéose d'une part et d'échange de tréfonds d'autres parts conclues entre la SAF et respectivement le CHIREC (Centre Hospitalier Inter-Régional Edith Cavell et BPHG (Belgian Private Hospitals Group) font état de trois servitudes « nouvelles » suivantes :

- une servitude temporaire de passage pour piétons et véhicules pendant toute la durée des travaux relatifs à la mise en œuvre de la zone « Delta Sud » ;
- une servitude perpétuelle de passage « piéton » ;
- une servitude perpétuelle de passage pour « véhicule d'intervention et d'évacuation de personne ».

Ces trois servitudes établies sur le site Delta Nord au profit de la zone Delta Sud sont contrebalancées par des servitudes similaires sur la zone Delta Sud au profit de la zone Delta Nord et ce, en cas de désenclavement de la zone Delta Sud.

Ces servitudes de passage - temporaires et perpétuelles – si elles sont arrêtées sur le principe ne font pas l'objet d'une localisation précise, cette dernière étant laissée au choix du propriétaire.

Tout au plus, il est fait mention que les servitudes relatives au passage de véhicules présenteront « une assiette conforme aux minima imposés par l'AR du 7 juillet 1994 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie ».

A ce propos, les normes de base en matière de prévention contre l'incendie applicables aux bâtiments moyens renseignent pour la voirie les caractéristiques suivantes :

- largeur libre minimale : 4 m ; elle est de 8 m lorsque la voie d'accès est en impasse ;
- rayon de braquage minimal : 11m de rayon intérieur et 15 m de rayon extérieur ;
- hauteur libre minimale : 4 m ;
- pente maximale : 6 % ;
- capacité de portance : suffisante pour que des véhicules de 13t maximum puissent y circuler et y stationner sans s'enliser même s'ils déforment le terrain ;
- permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15 t ;
- la distance entre le bord de cette voie et le plan de la façade est comprise entre 4 m et 10 m.

#### b. Servitudes liées aux impétrants

##### b.1 Convention de constitution de servitude

Il existe une convention de constitution de servitude établie entre la SAF (Société d'Acquisition Foncière) et la société Elia. Cette convention, a été établie en présence du CHIREC (en qualité d'Emphytéote) et de l'a.s.b.l. BPHG (en qualité de Tréfoncier).

Ces derniers ont cosigné la convention afin que, selon les propres termes de cette convention « elle leur soit opposable, dans le strict respect des conventions signées avec la SAF et uniquement pour la partie du site « DELTA NORD » les concernant. »

En résumé, l'objet de la servitude au profit d'ELIA porte sur l'installation, l'entretien, la surveillance et les réparations de câbles à haute tension souterrains de 150 kV et de ses équipements annexes.

En termes de mise en œuvre de la servitude la convention indique que :

« L'emprise au sol et les gabarits de la servitude consentie à ELIA sont repris aux plans, schémas et coupes annexés à la convention. Le volume disponible peut être résumé comme suit :

- hauteur libre au-dessus du niveau du sol : 4,00 m
- profondeur libre au-dessous du niveau du sol : 1,50 m à 2,00 m (voir plans)
- largeur libre au niveau du sol : entre 3,00 m et 6,00 m pour la partie DELTA NORD et 4,00 m à compter à partir d' 1,00 m de la limite parcellaire pour la partie DELTA SUD (voir plans) ».

### *b.2 Prescriptions légales et réglementaires applicables aux installations existantes*

Plusieurs lignes électriques et conduites de gaz sont présentes sous le boulevard du Triomphe. Par ailleurs, le site du PPAS est traversé du nord au sud par un réseau d'égouttage ainsi que d'adduction d'eau géré par la société Vivaqua. En l'état, il n'existe pas de convention de servitude liée à ce réseau.

### *b.3 Servitudes liées aux installations ferroviaires*

La convention d'échange d'emphytéose d'une part et d'échange de tréfonds d'autre part conclues entre la SAF et respectivement le CHIREC et BPHG font état, en ce qui concerne les installations ferroviaires, d'une servitude de passage « accordée sur le bien sur une assiette déterminée par le FIF [Fond de l'Infrastructure Ferroviaire], au profit des parcelles 21 et 22 qui se trouvent à l'arrière du site n°43 « Delta Etterbeek », à moins qu'un autre accès à la voie publique puisse être offert pour ces parcelles directement via le site n°43<sup>1</sup> ».

Outre cette servitude à charge du site du projet de PPAS, il existe des servitudes dites de « surplomb » - au profit du site cette fois - au droit des propriétés d'Infrabel.

---

<sup>1</sup> Par site n°43 il faut comprendre la zone « Delta Sud »

## I.2 SITUATION EXISTANTE DE FAIT

- ▶ Voir carte hors texte de la situation de fait à l'échelle 1/1.000

### I.2.1 LA SITUATION DE FAIT – DESCRIPTION

#### I.2.1.1 L'environnement bâti dans le PPAS

Le site est une friche depuis que les bâtiments appartenant à la SNCB ont été démolis. Seuls subsistent une station-service au nord-ouest du site, qui fait l'objet d'une démolition dans le cadre du projet hospitalier, et une stèle commémorative à la mémoire de victimes de la guerre 1940-45, située au nord-est du périmètre, non visible depuis l'espace public.

#### I.2.1.2 L'environnement bâti aux abords du PPAS

Les environs du site sont composés de plusieurs ensembles bâtis, très hétérogène d'un point de vue urbanistique, et qui se succèdent le long du boulevard du Triomphe/boulevard de la Plaine. On rencontre ainsi successivement une zone de constructions d'immeubles de bureaux et de commerce (Showroom), des infrastructures du Campus de la plaine ; une zone de logements (maisons unifamiliales et immeuble à appartements) ; une zone de commerce (Station service) et service (Station métro) ; une zone de constructions d'immeubles de bureaux ; les bâtiments du dépôt STIB de Delta.

#### I.2.1.3 Les espaces publics dans le PPAS

Hormis le boulevard du Triomphe, il n'y a pas d'espaces publics au sein du périmètre du PPAS.

#### I.2.1.4 Les espaces publics aux abords du PPAS

Les espaces publics situés aux abords du périmètre du PPAS correspondent essentiellement, pour ne pas dire uniquement, aux espaces rue (emprises viaires), et ne comprennent ainsi aucun espace identifiable tel qu'une place, un square,... Ce constat reflète bien les fonctions et les usages (transport) du site et de ses environs. L'absence de mobilier lié à la détente et au repos confirme encore ce constat.

Les espaces publics des abords du PPAS comprennent également le parking Delta et la station de métro Delta, zones qui restent, comme le réseau viaire, fortement attachés à la fonction de transport.

#### I.2.1.5 Le maillage vert dans le PPAS

Le maillage vert au sein du site est peu développé. Il contient néanmoins, plusieurs éléments de liaison : une amorce de « talus de chemin de fer » à l'extrémité ouest du site, alors que la partie sud, longeant la voie de chemin de fer (ligne 26/bis), est considérée comme étant un « site à valeur biologique moindre – zone de liaison ».

Le reste du site est considéré comme biologiquement moins précieux.

#### I.2.1.6 Le maillage vert aux abords du PPAS

Le maillage écologique comprend les talus des lignes de chemin de fer avoisinantes, qui constituent une zone biologiquement précieuse, et qui pourraient jouer le rôle de couloir de

liaison entre les îlots que constituent les zones naturelles ou semi-naturelles dans un tissu environnant relativement urbanisé.

Le Cimetière d'Ixelles ainsi que le Centre Sportif Albert Demuyter sont considérés comme biologiquement moins précieux mais assurent, suivant la carte du maillage écologique, un rôle de zone de liaison. Ce rôle de liaison est cependant à tempérer tenant compte que les zones qui les bordent (côté ouest de la ligne de chemin de fer n°161) sont fortement urbanisées.

Au sud-est du site visé on trouve le quartier de Tercoigne, qui est : « un quartier vert et aéré avec un complexe d'immeubles entouré d'un grand parc et de maisons unifamiliales avec jardins. Cette zone est reprise comme étant un ensemble d'éléments de valeur biologique moindre et de haute valeur biologique par la carte d'évaluation biologique. Elle est en liaison avec les étangs des Pêcheries et le parc de la Héronnière. Cet ensemble fait l'objet d'une gestion écologique par l'IBGE et fait partie du Maillage vert »<sup>2</sup>.

Au nord du site visé, de l'autre côté du Boulevard du Triomphe, on trouve le site du campus de la Plaine, des « zones biologiquement précieuses, » et des « zones de complexe d'élément biologiquement moins précieux », « précieux » et « très précieux »<sup>3</sup>.

### **I.2.1.7 L'accessibilité aux abords du PPAS**

Le périmètre du PPAS se situe à moins de 500 mètres de la halte ferroviaire de Delta, qui constitue un point d'arrêt sur la ligne 26 reliant Malines à Hal.

Au même niveau, se situe la station de métro Delta, sur la ligne 5, qui permet notamment de se connecter au quartier européen et au centre de Bruxelles.

Le site bénéficie également d'arrêts de bus de la STIB, avec la ligne 71 qui dessert notamment la place Flagey, la porte de Namur et le centre de Bruxelles, et le 72, qui dessert l'ULB (Solbosh) et l'ADEPS.

Plusieurs lignes DeLijn également (341, 343, 348 et 349) et une ligne du T.E.C (« Conforto ») desservent l'ULB/gare d'Etterbeek vers la périphérie bruxelloise (Wavre, Overize, La Hulpe, Louvain-la-Neuve).

### **I.2.1.8 Densité au sein du PPAS**

La surface plancher et l'emprise au sol de la station-service (dont le bail arrive à terme et qui sera démolie dans le cadre du projet hospitalier) sont de 223m<sup>2</sup>.

Ainsi, vu la surface du périmètre (env 58.000m<sup>2</sup>), le P/S et la densité du périmètre du PPAS sont proches de zéro.

### **I.2.1.9 Densité aux abords du PPAS**

Le P/S des parcelles voisines, situées le long du boulevard (éléments de comparaison qui nous paraissent ici les plus appropriés), sont comprises entre 2,01 et 2,10.

---

<sup>2</sup> Etude d'Incidences sur l'Environnement réalisée dans le cadre de la mise à 4 voies de la ligne 161

<sup>3</sup> carte d'évaluation biologique des sites, l'Instituut voor Natuurbehoud, IBGE.

## I.2.2 REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

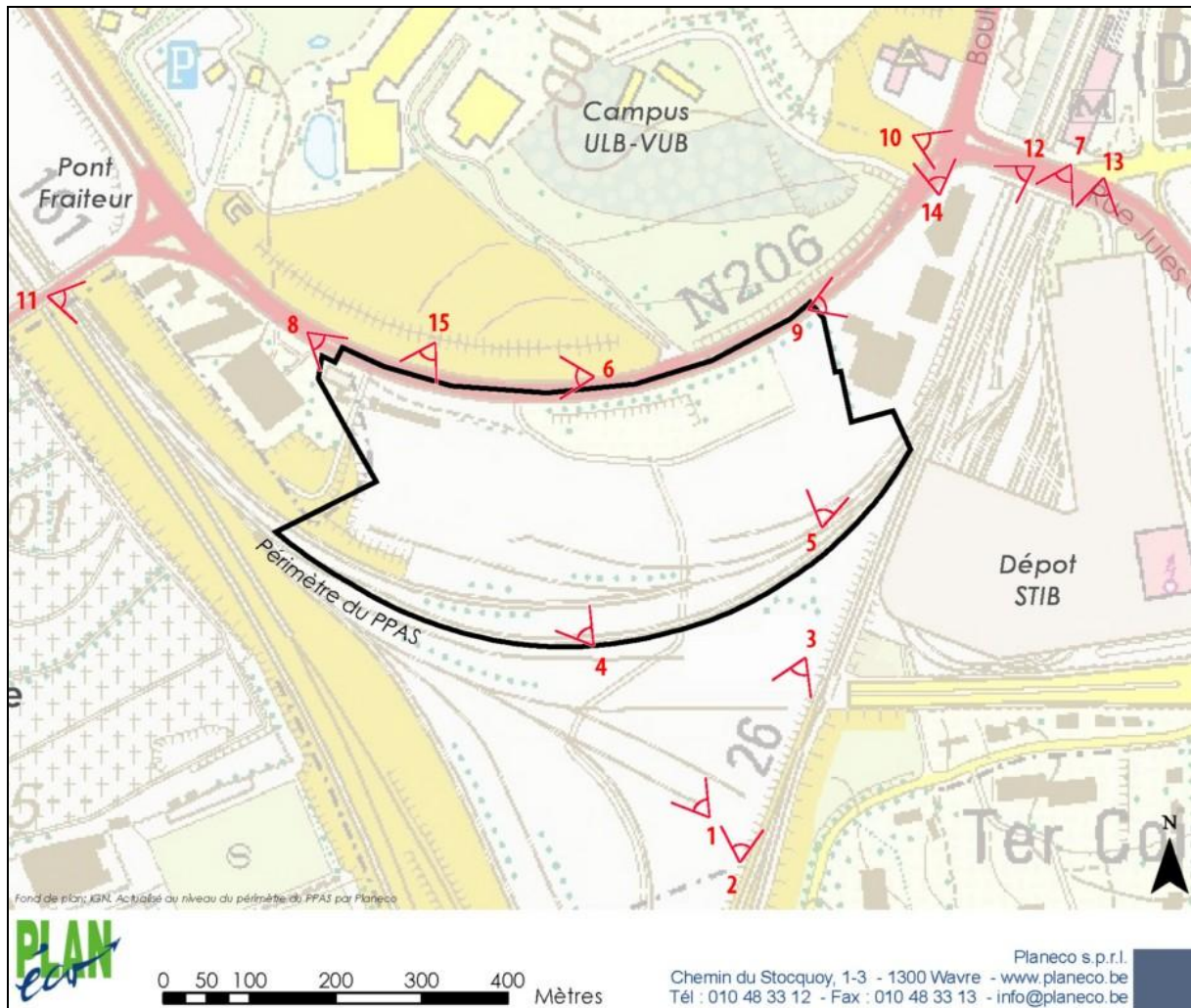


Figure 1: localisation des prises de vues

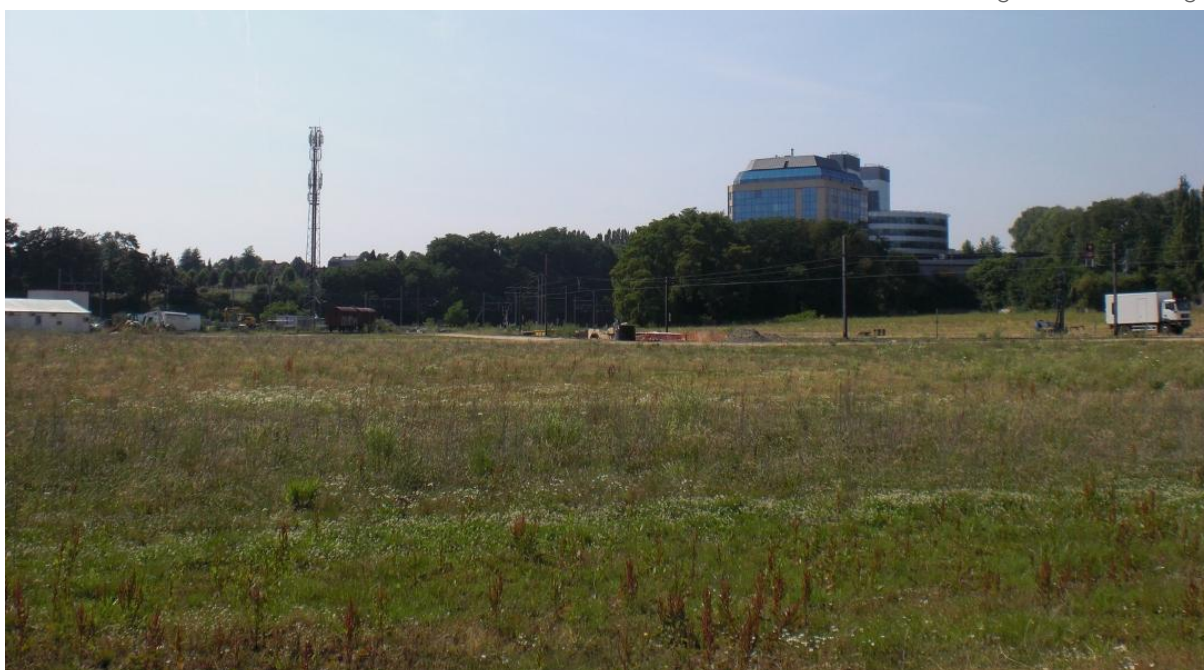


Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8



Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12



Photo 13



Photo 14



Photo 15

1.2.3 PHOTOGRAPHIE AERIEENNE DU SITE

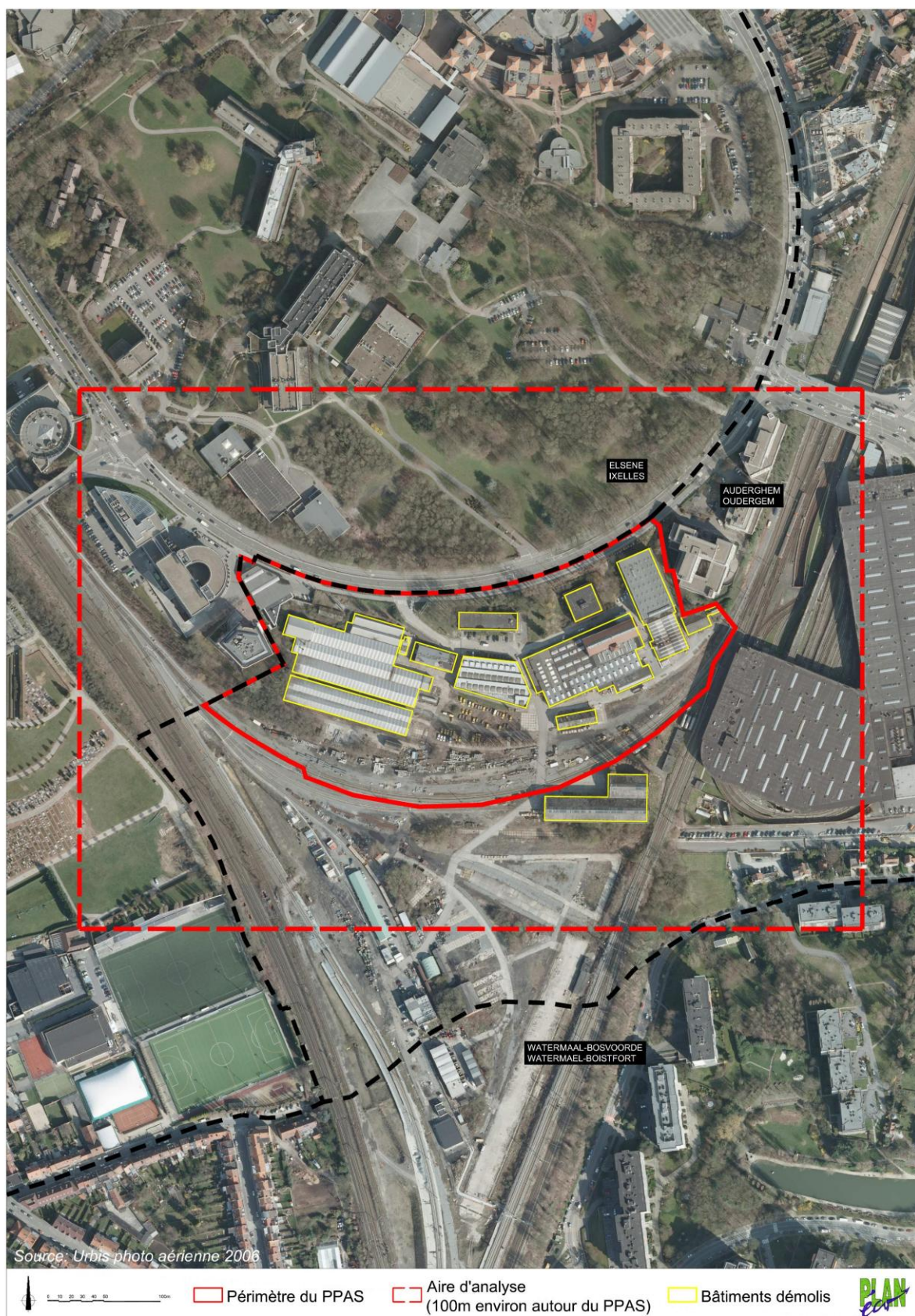


Figure 2 : photographie aérienne du site

Source : Urbis Orthophoto, 2006

## **I.3 OBJECTIFS ET CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PPAS**

### **I.3.1.1 Les objectifs du PPAS**

Le présent PPAS vise à la mise en œuvre d'une partie de la zone levier « Delta ».

Il vise au développement d'un quartier mixte comprenant des équipements d'intérêt collectif, dont un établissement hospitalier et ses affectations accessoires (commerces, hébergement des familles, équipements techniques, ...), de l'industrie urbaine, des commerces, des établissements hôteliers et des logements.

La superficie de planchers hors sol est de maximum de 125.000 m<sup>2</sup>, le niveau du sol étant défini pour le niveau de référence du boulevard.

Il devra prévoir les liaisons et traversées piétonnes et des modes doux de telle façon que le site ne soit pas enclavé et puisse être en lien avec les futurs développements prévus notamment au sud du site et sur le site de La Plaine.

### **I.3.1.2 La charte de développement durable**

Conformément aux objectifs principaux du PPAS, qui préconisent une meilleure qualité environnementale du site, et issue de l'analyse et des recommandations du RIE, la présente charte vise à définir un ensemble de recommandations dans le but de mettre en œuvre, lors des phases de réalisation, des solutions de développement durable.

Une attention particulière devra être portée sur la qualité des aménagements à mettre en œuvre, ceci afin d'augmenter la durabilité du développement urbain. Ainsi, des critères comme la performance énergétique, la nocivité et l'empreinte écologique devront être pris en compte quant au choix des matériaux utilisés pour l'aménagement global du site.

Par ailleurs, des matériaux spécifiques devront être employés pour réduire l'impact généré par le projet. Cela concerne particulièrement voirie, et plus spécifiquement au niveau des entrées du parking souterrains, dont les revêtements devront être composés de manière à absorber le bruit.

D'autre part, afin de répondre aux besoins d'un environnement urbain dense, la végétalisation du site devra être suffisante pour créer les conditions d'un véritable espace vert d'aération et de respiration.

La construction du parking souterrain ne devra donc pas être un obstacle à la végétalisation du site. Pour ce faire, il devra être prévu au dessus de l'ouvrage, une couche de terre suffisante afin permettre la bonne croissance des arbres. La plantation d'arbres participera également à la retenue des eaux de surface.

Enfin, dans le souci de maintenir la qualité et l'originalité des édifices architecturaux du site, les éléments patrimoniaux devront être préservés.



## **PARTIE II RELATIONS AVEC LES AUTRES PLANS ET RÈGLEMENTS EN VIGUEUR ET INVENTAIRE DES DEROGATIONS AU PRAS**

---



## II.1 PRAS

Hormis ce qui concerne l'affectation « Equipement d'intérêt collectif » qui au travers de la prescription générale 0.7 applicable à toutes les zones indique que « les équipements d'intérêt collectif ou de service public peuvent être admis dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone considérée et les caractéristiques du cadre urbain environnant »<sup>4</sup>, les affectations inscrites dans le PPAS ne sont pas conformes sur différents points aux prescriptions du PRAS approuvé par arrêté du gouvernement le 03/05/2001. Cette non-conformité porte en particulier sur l'implantation de commerces et d'un établissement hôtelier et, dans une certaine mesure, pour ce qui est de la création de logements.

C'est précisément la raison pour laquelle le choix du Gouvernement s'est porté sur l'élaboration d'un PPAS dérogatoire, et ce conformément aux dispositions de l'article 42 du CoBAT. Comme l'article 42 le prévoit, sous réserve d'une motivation circonstanciée de trois conditions, le PPAS peut déroger au PRAS en vigueur auquel cas « les dispositions du plan régional d'affectation du sol auxquelles il est dérogé cessent de produire leurs effets ».

L'AGRBC du 7 octobre 2010 présente dans ces considérants, la motivation circonstanciée aux trois conditions posées par l'article 42 du code, à savoir :

- Pour ce qui est de la condition qu'« il ne peut être porté atteinte aux données essentielles du plan régional d'affectation du sol ni aux dispositions de ce plan indiquant les modifications à apporter aux plans particuliers d'affectation du sol », l'arrêté indique que :
  - « les dérogations qui seraient apportées à la zone d'industries urbaines et à la zone de chemin de fer ne seraient pas de nature à compromettre fondamentalement les affectations de ces zones et de mettre en cause la conception du bon aménagement des lieux ;
  - qu'une telle conclusion s'impose, d'une part, parce que les affectations actuellement prévues par le PRAS sont déjà des zones urbanisables et, d'autre part, parce que le PPAS dérogatoire comportera des affectations qui ne sont pas particulièrement en contradiction avec les affectations actuelles ;
  - qu'en effet, la composante principale du projet (établissement hospitalier) est conforme aux affectations actuelles du PRAS ».
  
- Pour ce qui est de la seconde condition qui prévoit que « la dérogation au plan supérieur doit être motivée par des besoins économiques, sociaux, culturels ou d'environnement, qui n'existaient pas au moment où le plan régional d'affectation du sol a été adopté ou approuvé » l'arrêté considère que :
  - « la nécessité de déroger au PRAS résulte plus d'un besoin économique et social de regrouper en un seul lieu les activités hospitalières lourdes de trois hôpitaux situés en région de Bruxelles-Capitale, à savoir la Clinique Cavell, la Clinique du Parc Léopold et la Clinique de la Basilique; que, dans la mesure où ces trois centres hospitaliers se situent dans la région de Bruxelles-Capitale, il a fallu déterminer dans cette même région un site suffisamment grand et accessible pour implanter un nouvel hôpital ainsi que les bâtiments annexes qu'un tel projet requiert; que ce complexe hospitalier n'a pas vocation à satisfaire un besoin individuel mais un besoin d'intérêt général ;

<sup>4</sup> Moyennant mesures particulières de publicité

- les affectations prévues dans le PRAS pour le site concerné sont aujourd'hui dépassées par une situation nouvelle résultant notamment de la vente de terrains concernés par la SNCB; qu'en effet, le site faisait initialement partie du patrimoine immobilier de la SNCB; que c'est précisément en raison de la qualité du propriétaire du site que le PRAS a prévu certaines affectations particulières, c'est-à-dire celles propre à l'activité de la SNCB (zone ferroviaire et zone d'industries urbaines complémentaires à la zone ferroviaire) ;
  - la décision de la SNCB de qualifier le site en tant que « terrain valorisable » et de vendre celui-ci à un tiers investisseur aboutit à la constatation que la SNCB a pris la décision de ne plus exploiter ce site pour les besoins de son activité, ce qui, par conséquence, a entraîné l'émergence d'un nouveau contexte qui ne pouvait pas être pris en considération au moment de l'adoption du PRAS; que ce nouveau contexte permet de justifier la nécessité de déroger aux prescriptions du PRAS ».
- que la troisième condition consiste à démontrer que « l'affectation nouvelle répond aux possibilités d'aménagement existantes de fait » ce que fait l'AGRBC du 7 octobre 2010 en précisant que :
    - « la situation de fait du site DELTA est particulièrement bien adaptée à la destination projetée; que c'est en effet précisément en raison de la configuration des lieux et de la situation de fait que le site DELTA a été sélectionné pour accueillir le complexe hospitalier projeté ;
    - Considérant les développements futurs de l'ensemble de la zone levier « Delta »; qu'il s'agit de privilégier la réalisation de commerces accessoires à l'équipement hospitalier, mais aussi de répondre aux besoins futurs du quartier ;
    - Considérant la proximité du pôle universitaire et du site ferroviaire appelé à se développer à l'avenir; que cet environnement particulier pourrait amener à des besoins en terme d'équipements à développer en lien aux fonctions présentes et futures ».

**De par le caractère dérogatoire du présent projet de PPAS et conformément à l'article 42 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, les dispositions de l'article 5 du PRAS, auxquelles il est dérogé, cessent de produire leurs effets pour les matières visées par la dérogation.**

## II.2 PRD

Le PPAS permet la mise en œuvre d'une partie de la zone 13 « Delta » du PRD, qui est une zone levier, et qui fait partie de la priorité 1 du PRD (attractivité résidentielle).

Le programme du PPAS est également en accord avec la vocation du PRD en ce qui concerne la cadre de vie (mise en valeur d'une friche ferroviaire, programme de mixité) et le développement économique (développement commercial en lien avec des équipements).

## II.3 RRU

L'article 2.2.4 sur les bassins d'orage est plus restrictif que le RRU. En effet le RRU impose la réalisation d'une citerne, alors que les prescriptions imposent d'un bassin d'orage. Par ailleurs, alors que le RRU, pour le calcul de m<sup>2</sup> de toiture à prendre en compte, s'arrête aux surfaces de toitures en projection horizontale, les prescriptions y ajoutent les surfaces de dalle.

L'article 2.2.2 permet également, dans la mesure du possible, de porter ponctuellement les épaisseurs de terre arable au dessus des constructions en sous-sol à 0.80m, le RRU prévoyant 0.60m.

## **PARTIE III PRESCRIPTIONS LITTÉRALES**

---



## **ARTICLE 1: PREAMBULE**

### **ARTICLE 1.1: RELATIONS ENTRE LES PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES ET LES PRESCRIPTIONS LITTÉRALES**

Les prescriptions littérales complètent et détaillent les mesures d'aménagement exprimées graphiquement par les plans. Elles précisent, en outre, les intentions non figurées sur le plan de destination, parce que peu susceptibles d'être représentées graphiquement.

En cas de contradiction entre les mesures d'aménagement exprimées graphiquement sur le plan et les présentes prescriptions, les prescriptions littérales sont d'application.

Les prescriptions générales sont d'application partout. Elles sont précisées par des prescriptions particulières.

### **ARTICLE 1.2: COTATIONS**

Dans le cadre de la réalisation des dossiers de demandes de permis d'urbanisme, les plans font référence aux cotes altimétriques IGN et mentionnent la cote altimétrique de référence du boulevard, qui est de 94m (situé au nord-est du périmètre du PPAS).

### **ARTICLE 1.3: GLOSSAIRE**

Les termes utilisés dans les prescriptions littérales font référence au glossaire du Plan Régional d'Affectation du Sol approuvé par AG du 3 mai 2001, ainsi qu'aux définitions du Règlement Régional d'Urbanisme approuvé par AG du 21 novembre 2006.

## **ARTICLE 2: GENERALITES**

### **ARTICLE 2.1: PRESCRIPTIONS URBANISTIQUES GÉNÉRALES**

#### ***Article 2.1.1: Superficies constructibles***

La superficie totale des planchers hors-sol des bâtiments implantés dans le périmètre du PPAS, sans préjudice à ce qui est prévu dans l'article 3.4, ne dépasse pas 125.000m<sup>2</sup>.

Les niveaux et les superficies de planchers hors-sol et sous-sol sont définis à partir du niveau de référence du boulevard du Triomphe, correspondant à la cote altimétrique IGN 94m.

L'urbanisation du site pourra passer par la réalisation d'une dalle qui permet de se raccrocher aux niveaux du boulevard.

#### ***Article 2.1.2 : Implantation***

A front de rue, l'implantation des bâtiments en hors-sol est laissée libre, pour autant que les bâtiments participent à la structuration du boulevard, et en soulignent sa courbure.

L'implantation des bâtiments respecte les prescriptions des zones non aedificandi.

#### ***Article 2.1.3 Façades***

Les façades, y compris celles des annexes et des étages techniques, sont traitées comme si elles étaient visibles de la voie publique, avec la même qualité de traitement qu'une façade à front de rue.

Toutes les façades, y compris les étages techniques, sont réalisées en matériaux de parement, en ce compris les enduits.

**Article 2.1.4 : Toitures**

Les toitures à versant sont interdites.

Les éventuelles conduites et canalisations en toiture sont couvertes et intégrées paysagèrement à la toiture.

**Article 2.1.5 : Matériaux**

Les matériaux métalliques ne sont autorisés que sur un maximum de 1/3 de la superficie de la façade des bâtiments en hors-sol (par rapport au niveau de référence du boulevard).

**ARTICLE 2.2: PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES GÉNÉRALES****Article 2.2.1: Sol**

La mise en place de dispositifs visant à l'infiltration des eaux sous les structures bâties est interdite.

**Article 2.2.2: Espaces verts**

Les espaces non bâtis en hors-sol et les espaces non strictement dédiés aux circulations sont végétalisés. Les espaces nécessitant des revêtements spécifiques pour le fonctionnement ou la sécurité d'une activité, peuvent déroger à la végétalisation.

Les espaces verts sont réalisés de préférence en pleine terre. La végétalisation est réalisée sur dalle, là où elle n'est pas possible en pleine terre.

Les espaces verts sont autant que possible continus, visibles et accessibles depuis les espaces de circulation. Ils sont de préférence traités en prairie fleurie et/ou en massif arbustif paysager.

Hors zones bâties en hors-sol et dédiées aux circulations, les surfaces de dalle sont couvertes de terre arable d'une épaisseur de 0,60m. Dans la mesure du possible, cette épaisseur est portée ponctuellement à 0,80m.

Des fosses de plantation semi-enterrées, dont la profondeur est de minimum 1 mètre et le volume de minimum 3,5m<sup>3</sup>, sont installées et permettent la croissance d'arbres de moyenne et haute tige.

**Article 2.2.3: Réseau d'égouttage**

Le réseau d'égouttage au droit du site sera de type séparatif.

**Article 2.2.4: Bassin d'orage**

La capacité de bassin d'orage sur le site est calculée sur base d'un ratio de 33l par m<sup>2</sup> de surface de toiture en projection horizontale. Les surfaces de dalle couvrant des structures et infrastructures souterraines, et même recouvertes de végétations, sont considérées comme des toitures, et sont donc prises en compte dans le calcul de capacité de bassin d'orage.

Les modalités de vidange seront définies en accord avec les gestionnaires de réseau d'égouttage (Hydrobru).

Sous réserve de faisabilité technique, et de l'accord de la société en charge de l'égouttage, la connexion au réseau d'eau pluviale à mettre en place sur le site, se fait en un point unique sur le réseau d'égouttage public.

**Article 2.2.5: Réutilisation des eaux de ruissellement**

Les eaux de ruissellement des toitures non végétalisées sont récupérées dans des citernes. Ces citernes sont dimensionnées en fonction des superficies de toiture et des besoins attendus, dans l'objectif de réutiliser au minimum 50% de la pluviométrie annuelle récupérable.

## **ARTICLE 2.3: PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES EN MOBILITE**

### **Article 2.3.1 : Stationnement**

Le terme de stationnement doit se comprendre selon la définition du code de la route.

### **Article 2.3.2 : Liaison boulevard du Triomphe-zone sud du site delta**

L'aménagement du périmètre du PPAAS permet la réalisation d'une connexion, limitée aux circulations piétonnes, cyclistes et aux véhicules d'intervention, entre le boulevard du Triomphe et la zone sud du site Delta.

## **ARTICLE 3: PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES**

### **ARTICLE 3.1: ZONE D'ÉQUIPEMENT**

#### **Article 3.1.1: Espace bâti**

##### **§1 Affectations**

Les superficies bâties de la zone ne dépassent pas les 105.000 m<sup>2</sup> de plancher hors-sol (par rapport au niveau de référence du boulevard du Triomphe, correspondant à la cote altimétrique IGN 94m).

Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. Elle vise particulièrement à l'accueil d'un équipement hospitalier et ses affectations accessoires (commerces, hébergement des familles, équipements techniques,...), et de son éventuelle extension. Les affectations accessoires ne dépassent pas 10% de la superficie hors-sol autorisée pour la zone.

Cette zone accueille également les espaces logistiques nécessaires au fonctionnement et aux accès de la zone d'équipement.

En cas de non réalisation totale ou partielle de l'extension de l'équipement hospitalier, les affectations de la zone multifonctionnelle sont autorisées, dans les limites de superficie de plancher hors-sol encore disponibles dans la zone d'équipement, et pour une superficie plancher maximale hors-sol de 30.000m<sup>2</sup>.

Sont également autorisées, sous réserve de compatibilité avec les autres fonctions, des activités productives ou logistiques pour un maximum de 3.000m<sup>2</sup>.

##### **§2 Hauteur des bâtiments**

La hauteur des bâtiments, étages techniques compris, ne dépasse pas la cote altimétrique IGN 128m.

#### **Article 3.1.2: Accès et circulation**

Une liaison piétonne continue est assurée entre le boulevard du Triomphe et les entrées de l'équipement hospitalier.

#### **Article 3.1.3 : Stationnement**

Le stationnement à l'air libre des véhicules motorisés est interdit. Des unités de stationnement dont la capacité ne dépasse pas 25 places par unité, avec un maximum total de 75 places pour la zone, sont néanmoins autorisées.

Ces unités de stationnement font l'objet d'un traitement paysager de qualité.

#### **Article 3.1.4: Espaces verts**

En cas de présence d'espaces non bâtis le long du boulevard, des éléments végétaux (haies, arbustes), à hauteur d'homme (1m80) sont plantés à la limite entre la zone de recul et la zone d'équipement. Ils ne sont interrompus que par les voies d'accès.

Les éventuelles pentes des espaces non bâtis bordant la zone de recul sont traitées avec des plantations denses, mi hautes et comportent différentes strates végétales (haies, arbustes, arbres).

## **ARTICLE 3.2: ZONE MULTIFONCTIONNELLE**

### **Article 3.2.1: Espace bâti**

#### **§1 Affectations**

La zone multifonctionnelle est affectée aux commerces, aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, et aux logements.

Les superficies plancher constructibles hors-sol (par rapport au niveau de référence du boulevard, correspondant à la cote altimétrique IGN 94) sont au maximum de 30.000m<sup>2</sup>, sachant qu'est fixé, par affectation, une superficie de plancher hors-sol maximale possible :

- établissement hôtelier : 10.000m<sup>2</sup>
- commerce et grand commerce spécialisé : 5.000m<sup>2</sup>
- équipement d'intérêt collectif ou de service public: 8.500m<sup>2</sup>
- logement : 14.500m<sup>2</sup>

Afin que le public et les professionnels disposent d'informations actualisées sur le solde des surfaces disponibles par affectation, un système de mise à jour et d'affichage est mis en place par la commune.

Les commerces s'implantent uniquement en rez-de-chaussée. Des activités Horeca aux étages sont néanmoins ponctuellement autorisées pour autant que leur fonctionnement soit compatible avec les fonctions existantes.

#### **§2 Hauteur des bâtiments**

La hauteur des bâtiments, étages techniques compris, ne dépasse pas la cote altimétrique IGN 132m.

Le gabarit des bâtiments en intérieur de parcelle présente des hauteurs maximales ne dépassant pas celles des bâtiments implantés à front de boulevard.

### **Article 3.2.2 : Stationnement**

Le stationnement à l'air libre des véhicules motorisés est interdit, *excepté pour les véhicules d'intervention ou liés à la fonction médicale, les véhicules partagés, les véhicules de livraison et les véhicules transportant des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).*

### **Article 3.2.3: Espaces verts**

Une zone d'espace vert, comprenant au minimum une superficie continue de 1.000 m<sup>2</sup>, est aménagée. Ponctuellement, sans dépasser 20% de cette superficie continue, les pelouses à usage récréatif sont autorisées.

### **ARTICLE 3.3: ZONE DE STRUCTURATION**

#### **Article 3.3.1 : Définition**

*« Hors-sol, la zone de structuration permet l'accès multimodal du public au site. Sans préjudice d'un accès permanent aux véhicules d'intervention, cette zone est conçue et aménagée comme un espace public de rencontre et de convivialité au sein d'un terrain privé, et permet aux modes doux de disposer d'une connexion entre le Campus de la Plaine, le boulevard du Triomphe, les autres zones du PPAS et le site Delta Sud. »*

#### **Article 3.3.2 : Actes et travaux autorisés**

La zone de structuration est une zone non aedificandi en hors-sol. Seul le mobilier urbain, des éventuels auvents, les édicules nécessaires à la mobilité, les accès et ventilations d'un éventuel parking, sont autorisés.

En sous-sol, les affectations de la zone multifonctionnelle et de la zone d'équipement sont autorisées.

Les panneaux publicitaires sont interdits.

Le stationnement à l'air libre des véhicules motorisés est interdit, *excepté pour les véhicules d'intervention ou liés à la fonction médicale, les véhicules partagés, les taxis, les véhicules transportant des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).*

### **ARTICLE 3.4: ZONE DE RESERVE**

Cette zone constitue une réserve foncière d'intérêt communal.

Y sont seuls autorisés en l'état les travaux d'infrastructure liés à l'aménagement des voies d'accès aux zones contiguës. Lorsque la nécessité de son affectation aura été démontrée par délibération motivée du Conseil communal, l'aménagement et l'affectation de cette zone seront déterminés dans le respect des prescriptions applicables à l'une des zones qui la borde. En fonction des besoins concrets à rencontrer, la zone de réserve pourra recevoir des constructions pour une superficie de planchers hors sol totale de 5.000 m<sup>2</sup> et – le cas échéant – la superficie totale de planchers hors sol du PPAS (dont mention à l'article 2.1.1) sera alors portée à 130.000 m<sup>2</sup>. »

### **ARTICLE 3.5: ZONE DE REcul**

#### **Article 3.5.1 : Définition**

La zone de recul est une zone non aedificandi, d'une largeur de 8 mètres à partir de l'alignement, implantée le long du boulevard du Triomphe.

La zone de recul est plantée en pleine terre, et comprend des arbres de hautes tiges, qui complètent la trame végétale existante sur le boulevard.

L'alignement est planté avec des éléments végétaux de petite taille (hauteur inférieure ou égale à 1m).

#### **Article 3.5.2 : Actes et travaux autorisés**

Les zones non-plantées sont strictement limitées aux cheminements piétons et aux voiries nécessaires à la desserte du site. Les voiries ne peuvent servir de liaison motorisée entre deux accès.

Les panneaux publicitaires et le stationnement sont interdits.

### **ARTICLE 3.6: ZONE DE VOIRIE PUBLIQUE**

La zone de voirie publique est destinée à garantir l'accessibilité multimodale des parcelles riveraines. Elle est aménagée en accord avec sa vocation telle que définie dans le réseau viaire régional.

## **ARTICLE 4: PRESCRIPTIONS COMPLÉMENTAIRES**

### **ARTICLE 4.1: PERIMETRE DE RETRAIT LATERAL**

Le périmètre de retrait latéral est non constructible en superstructure au dessus du niveau naturel du terrain des propriétés voisines, le niveau étant calculé au droit de la mitoyenneté.

Les accès et les espaces de circulation sont autorisés et sont implantés à une distance de minimum 1 mètre de la limite mitoyenne. Le reste du périmètre est planté, et garantit une intégration paysagère des abords du site vis-à-vis des parcelles voisines (par exemple talus ou gradins végétalisés, plantés,...).

### **ARTICLE 4.2: PERIMETRE DE CHEMIN DE FER**

Ce périmètre est affecté aux installations de chemin de fer.

La construction en surplomb de ce périmètre est autorisée, excepté en cas de superposition avec des zones non aedificandi, où le périmètre de chemin de fer est dans ce cas non constructible, tout en restant pontable.