

Préambule.

Au préalable, notons qu'au contraire de ce qu'affirme le demandeur le projet n'est pas conforme au [PCA du Centry](#), puisqu'il introduit lui-même une série de dérogations.

Architecture et conception des bâtiments

L'architecture en tant que telle semble correspondre aux prescrits du PCA. Regrettons cependant, d'une part, que le projet ne semble pas plus ambitieux que les normes de la Région wallonne en termes d'isolation et d'autre part, qu'il n'y ait pas de recours, au vu des surfaces, à des techniques alternatives de chauffage (cogénération, chauffe-eau solaires, ...).

Implantation des bâtiments



Le [plan d'implantation](#) prévu par le demandeur s'éloigne du plan d'implantation prévu par le PCA repris ci-contre. Par la création d'une voirie de desserte parallèle à la chaussée de la Libération, il donne accès à une zone importante de commerces et de parking.

Le demandeur justifie cela par l'interdiction de rampes d'accès prévue par le PCA (Point 7.6 de l'étude d'incidence). Il ne semble pourtant pas que cela soit le cas. (Extrait 1 du PCAⁱ)

L'option choisie impose d'importantes modifications de terrain ((Point 2.1 de l'étude d'incidence) et conduit à être en contradiction avec la recommandation de modifier un minimum le relief. (Extraits 2 à 4ⁱⁱ). Cela conduit également à avoir des bâtiments à 3 niveaux + comble, ce qui ne semble pas avoir été la volonté des prescripteurs du PCA.

Le demandeur place donc bien ses commerces au rez-de-chaussée comme le prévoit l'extrait 5ⁱⁱⁱ mais, semble-t-il, pas au niveau qu'avaient prévu les prescripteurs du PCA. Les vitrines se trouveront au niveau actuel de la chaussée de la Libération

De manière générale, nous avons un doute sur le respect des différentes zones de recul.

A noter qu'il ne semble pas y avoir, dans le dossier, de vue de ces immeubles à partir de la chaussée de la Libération pour se rendre compte de leur impact visuel.

Installation des commerces

Notons tout d'abord la notice d'incidences, en son point 2, ne reprend des commerces que pour le bâtiment A. Aucun n'est répertorié pour le B.

La présence de surfaces commerciales à cet endroit peut se justifier pour un commerce de proximité, mais il semble que l'on s'éloigne de cela. Selon nos informations, le permis socio-économique parlerait notamment de surface dédiée au bricolage ou à l'équipement de l'habitat et de moyenne surface. Cela appelle différentes réflexions :

- La création d'un pôle de commerces trop important pourrait conduire à une concurrence forte pour le centre de Grez, pourtant proche.
- La présence de trop nombreux commerces pourrait augmenter la circulation, donc les nuisances. Selon le type de commerce, il serait faux croire que seuls les usagers de la N240 en feront usage (voir infra circulation).

- La présence de nombreux commerces potentiellement ouvrables le dimanche pourrait conduire également à une augmentation des nuisances.
- (Point 7.4 de l'étude d'incidence : le demandeur s'engage à ne pas autoriser les commerces occasionnant des nuisances olfactives. Comment se concrétise cet engagement ?)

Etait-ce cela qui était souhaité ? Quelle est la zone de chalandise que l'on veut donner à ces commerces ?

Circulation

Particulièrement liée aux nouvelles infrastructures de commerce, elle mérite que l'on s'y attarde. Tout d'abord, les raccordements de la voie de desserte des parkings réservés aux usagers des commerces à la chaussée nous semblent problématiques. Le premier, avec la proximité de la sortie du rond-point, pourrait constituer un danger. L'accès central n'est guère plus sécurisé. Le dernier, côté Grez, ne permet qu'un virage à gauche. Par ailleurs, selon nos informations, le rond-point avait été créé pour absorber la circulation en provenance du nouveau lotissement. Ensuite, considérer que l'augmentation de trafic serait négligeable, eu égard au fait que les clients seraient déjà des utilisateurs de la N240 (Point 5.6 de l'étude d'incidence), ne nous semble pas étayé par de bons arguments. Tout dépendra du type de commerces et de leur attractivité.

Par ailleurs, le bruit (Point 7.5 de l'étude d'incidence) ne sera pas réduit par un écran d'arbres^{iv}. Il faut prévoir d'autres mesures que celle-là si l'on vise la réduction de bruit^v.

Engagements

Le demandeur s'engage à ne pas autoriser les commerces occasionnant des nuisances olfactives. Ne serait-il pas plutôt utile de préciser les types de commerce réellement autorisés, correspondant à des critères de proximité ?

Le demandeur s'est-il acquitté de l'engagement de céder les terrains liés aux espaces communautaires ?^{vi}

Conclusions

Soyons de bon compte. Si nous faisons abstraction de nos conceptions urbanistiques, nous pouvons considérer que ce projet immobilier offre des facettes attrayantes.

Cependant, nous ne pouvons que constater, entre autres choses :

- qu'il s'éloigne fortement de la lettre et de l'esprit du PCA,
- qu'il présente un facteur de déséquilibre pour le commerce local de Grez-Centre,
- que la circulation automobile induite n'est pas correctement gérée,
- que les nuisances sonores sont sous-estimées, qu'il n'est guère ambitieux en termes environnementaux.

ⁱ Extrait 1.

Les rampes d'accès au sous-sol ne sont autorisées que pour les immeubles d'appartements. Dans ce cas, elles sont situées exclusivement dans l'enceinte des bâtiments.

ii Extrait 2.

10.1.3 Constructions résidentielles en ordre continu sous la forme d'habitat collectif avec possibilité de commerces, services ou bureaux au rez-de-chaussée

Sont autorisées dans ces zones, les constructions à usage principal d'habitation sous la forme d'immeubles à appartements.

Les commerces et les bureaux sont autorisés au rez-de-chaussée, à l'exception des commerces de nuit qui y sont interdits « C.C. Adoption définitive du 07/11/2006 ».

Les services publics et équipements communautaires liés à la vie du quartier y sont également autorisés. Les aménagements complémentaires tels que les terrasses, les rampes d'accès pour les immeubles à appartements ainsi que les murs de clôture ou de soutènement ne sont autorisés que dans cette zone.

Extrait 3.

– *Modification du relief du sol*

Les modifications du relief naturel du sol ne sont autorisées que pour permettre l'aménagement d'une terrasse à l'arrière des constructions ainsi que pour ajuster le relief entre la zone de recul et la zone de cours et jardins. Dans ce cas, elles sont réalisées de façon à limiter au maximum les déblais et les remblais et à rester compatibles avec les niveaux de la parcelle voisine.

Les portes d'entrée et de garages se situent de plain-pied avec la voirie et s'ouvrent sur la zone de recul.

Les rampes d'accès au sous-sol autorisées uniquement pour les immeubles de bureaux ou d'appartements, n'empiètent pas sur la zone de recul (zones 10.1.2 et 10.1.3)

Extrait 4

■ **Implantation**

Le volume bâti sera contigu au volume bâti de la zone 10.1.3 implanté le long de la Chaussée de la Libération.

La limite de zone de construction est parallèle à la limite de zone de construction de la zone 10.1.3 et à 12 mètres de celle-ci.

– *Modification du relief du sol*

Les modifications du relief naturel du sol sont réalisées de façon à limiter au maximum les déblais et les remblais.

iii Extrait 5

10.1.3 Constructions résidentielles en ordre continu sous la forme d'habitat collectif avec possibilité de commerces, services ou bureaux au rez-de-chaussée

Sont autorisées dans ces zones, les constructions à usage principal d'habitation sous la forme d'immeubles à appartements.

Les commerces et les bureaux sont autorisés au rez-de-chaussée, à l'exception des commerces de nuit qui y sont interdits « C.C. Adoption définitive du 07/11/2006 ».

Les services publics et équipements communautaires liés à la vie du quartier y sont également autorisés. Les aménagements complémentaires tels que les terrasses, les rampes d'accès pour les immeubles à appartements ainsi que les murs de clôture ou de soutènement ne sont autorisés que dans cette zone.

iv **L'effet des arbres sur la réduction de bruit** : Les riverains du chemin de fer ont souvent l'impression que les arbres qui poussent le long de la ligne ont un effet de réduction sur le bruit en période de végétation. Selon la SNCB et divers autres experts en acoustique, cette impression est purement psychologique: le fait de ne pas voir la source du bruit réduit la perception de ce bruit. Pourtant, une étude faite par l'Université de Gand ("Effect of a row of trees behind noise barriers in wind", T. van Renterghem et D. Botteldooren) a montré que des arbres en combinaison avec un mur anti-bruit peuvent en effet réduire le bruit d'une autoroute par > 2 dB, en comparaison avec le mur anti-bruit seul (et en fonction de la direction et de la force du vent). Alternatives 161 considère que ceci est un argument contre l'abattage des arbres du talus de chemin de fer, ou bien pour la replantation d'arbres là où c'est possible.

Source : <http://alternatives161.be/Site/Resources/Bruitferroviaire.doc>

^v La réduction de la propagation du son

Les caractéristiques du site (relief, caractéristiques du sol, type de bâti,...) et la direction du vent sont les principaux éléments ayant une influence sur la propagation du bruit. Divers types de dispositifs de protection contre le bruit existent, mais sont moins efficaces pour réduire la gêne que les mesures de réduction du bruit à la source.

· les murs anti-bruit doivent être placés entre le bâtiment et l'infrastructure routière, idéalement le plus près possible de cette dernière. Le matériau peut être absorbant ou réfléchissant. Leur principal inconvénient réside dans la difficulté à les intégrer dans le paysage ;

· les buttes ou merlons se placent également entre les habitations et l'axe routier et peuvent atteindre des épaisseurs de quelques mètres. Ils nécessitent d'importants volumes de terre.

La couverture de l'axe routier (en trémie, tunnel), très coûteuse, reste exceptionnelle.

(Vade-mecum du bruit IEW 2010)

^{vi} Extrait 6

▪ **Espace communautaire**

Le plan communal d'aménagement prévoit une zone d'équipement communautaire à destination de maison de quartier, salle de réunion, ...

La délivrance du premier permis (permis de lotir éventuel, permis d'urbanisme pour la réalisation des voiries et espaces publics ou permis d'urbanisme pour un chantier groupé) pourra être subordonnée à une déclaration par laquelle le demandeur s'engage, au moment où les travaux sont entamés, à céder à la commune à titre gratuit, quitte et libre de toute charge et sans frais pour elle, la propriété du terrain destiné à l'équipement communautaire ainsi que celle du terrain contigu destiné aux abords et au parcage.