

Projet « Les Berges de l'Argentine »

rue François Dubois 2

Demande de permis unique - démolition de bâtiments existants, construction de 210 logements, d'un pôle senior, de professions libérales, de parkings souterrains, ouverture de voiries communales, réaménagement des berges du cours d'eau

Avis du Collège suite à la réunion d'information préalable des 20 et 21/1/2021 : observations, demandes de mise en évidence de points particuliers et alternatives techniques à envisager

Faisant suite à la réunion d'information préalable concernant le projet d'aménagement du site dit des anciennes papeteries de La Hulpe, réunion qui s'est tenue à l'initiative des demandeurs, les Constructeurs des Berges, la Commune de La Hulpe souhaite faire parvenir les observations suivantes, considérant qu'elles devront être étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences consécutive à la présentation.

I. À titre préliminaire

Le Collège considère qu'il aurait été préférable que l'évaluation des incidences du projet et la procédure de demande de permis soient entamées, après qu'un nouveau cadre planologique et des nouvelles options d'aménagement soient définis précisément.

Il en va d'autant plus ainsi que la Commune a entamé une procédure de révision du plan de secteur, en vue de l'inscription d'une ZEC et d'une zone d'espaces verts, et que la RIP relative à cette procédure a été organisée, mi-janvier 2021.

La cohérence de la réflexion relative au réaménagement du site voudrait donc que l'instruction de toute demande de permis soit postérieure à la révision effective du plan de secteur.

De plus, l'évaluation des incidences du projet doit tenir compte, entre autres, de la situation en droit du site d'implantation du projet, alors que cette situation en droit est en cours de révision.

Nous tenons dès lors à rappeler que le timing du dépôt de permis reste prématuré, au regard de la procédure en cours de révision du plan de secteur pour laquelle un rapport sur les incidences environnementales doit être réalisé. Les informations et données contenues dans le dossier de base de celle-ci ne peuvent pas être avancées comme

justification de l'adéquation du projet et de la volonté communale, dès lors que ces informations et données n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie de leur impact sur l'environnement et le cadre de vie de la Commune de La Hulpe.

II. Points d'attention de l'étude d'incidences

Concernant la mobilité :

- Il convient de déterminer l'impact généré par le projet sur le trafic et en particulier au regard de la capacité de la Rue François Dubois, des points nœuds alentours (carrefour des 3 colonnes et carrefour d'autoroute Overijse), de la rue des Combattants, de la rue de la Procession, de la rue du Cerf (en partie sur La Hulpe) et des abords de la gare. Ces chiffres devront être mis en perspective de la situation existante actuelle et de la situation lorsque la société Swift était présente sur le site.
- Concernant la capacité de la Rue François Dubois, la Commune de La Hulpe est actuellement saisie de plusieurs demandes de permis de bâtir pour un total de près de 600 logements dont 210 à 220 uniquement pour le projet des papeteries. Pour garantir un traitement équitable des demandes, il convient de tenir compte de l'évolution future des constructions à La Hulpe à court terme (+600 logements) et à long terme telle que reprise dans le schéma de structure.

A ce titre, afin d'appréhender les effets cumulés, l'évaluation des incidences doit tenir compte d'un périmètre plus large que celui du projet. En l'absence de réponse satisfaisante sur ce point, il faudra attendre l'évaluation des incidences de la Zone d'Enjeu Communal pour définir la densité acceptable pour le projet.

Il importe de définir des solutions d'entrée et de sortie du site alternatives à la seule rue François Dubois et leurs conséquences et ce afin de diluer le trafic sur les autres axes routiers. Le Collège rappelle que le projet doit être phasé et que la condition de la réalisation de la deuxième phase sera la réalisation d'une sortie par l'arrière du site.

- L'évolution de notre société nous amène à repenser notre mobilité. Le projet tel que présenté n'offre pas de solutions alternatives de mobilité. Nous souhaitons dès lors connaître le besoin en emplacements de stationnement généré par la mise en œuvre totale du projet. Il convient également de prévoir un nombre d'emplacements visiteurs en suffisance, car les voiries environnantes sont d'ores et déjà saturées et ne peuvent recueillir du stationnement supplémentaire. Le projet devra donc être auto-suffisant, tant pour les résidents que pour les visiteurs. Par ailleurs, la Commune envisage qu'une partie de la charge d'urbanisme relative au projet porte sur la rétrocession d'un certain nombre

d'emplacements de stationnement soit pour les riverains de la rue François Dubois soit pour les riverains de la rue de la procession : il est donc nécessaire d'intégrer cela dans le comptage.

- Il convient également de définir des alternatives à la voiture privée telles que des véhicules partagés ou toute autre solution permettant de réduire le trafic et le tout à la voiture.
- Le projet repose sur le principe d'un parking souterrain. Compte tenu des spécificités du site (aléas d'inondation, présence d'un cours d'eau et portance du sol), il convient de démontrer que cette solution est possible et de mesurer son impact financier et environnemental (rabattage éventuel de la nappe phréatique) *a fortiori* compte tenu de la proximité d'une zone Natura 2000 qui ne pourra en aucun cas être fragilisée ou menacée par les travaux ou les conséquences de la création de ces parkings souterrains.
- Concernant les accès au site, il est nécessaire d'étudier l'importance du flux de sortie entrant et sortant du site et d'envisager une sécurisation des accès. Sera-t-il nécessaire de mettre en place des infrastructures en vue de fluidifier et de sécuriser les dits accès ? Quelles alternatives peuvent être envisagées (déplacement des entrées/sorties ou multiplication des entrées/sorties) et avec quelles conséquences ?
- Concernant les cheminements destinés aux modes doux, quels sont les matériaux les plus en adéquations avec le milieu naturel et écologique du site (rivière + Natura 2000) ?
- Afin de favoriser ces modes doux, des cheminements en site propre semblent indispensables.
- Nous demandons que l'impact d'un cheminement piéton et/ou cyclistes le long des berges remises à l'air libre soit étudié tout en valorisant les berges sur les plans écologique et biodiversité.
- Il convient d'étudier la pertinence de la création d'une servitude permettant l'accès à l'arrière des jardins des habitations sises rue de la procession et les avantages à celle-ci.
- Le projet ne présente pas de parking pour les vélos et/ou trottinettes électriques. C'est dommage pour un site proche d'une gare qui pourrait miser sur la multimodalité. Il convient d'en ajouter. Une synergie pourrait être créée avec les fonds de jardin de la Rue de la Procession et la création d'une servitude pour en faire bénéficier les habitants de la rue.
- Il convient d'analyser les espaces publics, voiries et cheminements projetés dans un souci d'offrir des espaces de qualité (et pas de simples lieux de passage). La création d'une zone apaisée doit être étudiée.

Concernant la densité et le programme en général :

- Il convient de calculer l'impact de la création de 210~220 logements sur les infrastructures, équipements et services publics ainsi que l'augmentation de population y afférant (nbr de personnes). Y a-t-il une adéquation entre le projet et les infrastructures et équipements existants ? Dans la négative, le projet devra présenter des alternatives permettant d'accueillir tout ou partie des équipements/services manquants. Ceci implique une étude de la situation existante au niveau de la commune. Cette étude doit prendre en considération tous les projets de développements en cours pour le territoire communal, afin d'appréhender les effets cumulés.
- Il convient de justifier la pertinence de la densité proposée au regard d'autres projets réalisés en Région Wallonne. Sur ce point, il convient de comparer les densités en logement pur ainsi qu'en suivant la règle utilisée par le CREAT pour la ZEC (bureau/services : 100m² = 1 logement ; MRS : 70m² = 1 logement).
- Il convient de justifier la densité proposée au regard de la superficie réellement bâtable.
- Il convient de définir la densité proposée au regard d'autres quartiers la hulpois, notamment le centre et la gare ainsi qu'au regard des règlements actuellement en vigueur.
- Il convient de définir l'impact de la création des logements sur la structure de la population la hulpoise et son effet sur la pyramide des âges : la densité et la typologie des logements proposés permettent-ils d'accueillir davantage de jeunes familles conformément à la volonté communale
- Une augmentation du nombre de maisons unifamiliales de type 2 façades de petite à moyenne taille (110 à 160m² nets) permettrait-il d'attirer davantage de jeunes familles ? Si oui, dans quelle proportion ? Si non, quelles alternatives pourraient rencontrer cette problématique considérant que la mixité sociale est un enjeu primordial pour la commune et la réussite du projet ?
- Quel serait l'impact de l'intégration d'une collocation sur le site visant soit les jeunes travailleurs soit les familles monoparentales (12% de la population la hulpoise) ? Comment garantir que des projets de ce type soient réellement affectés à de l'habitat groupé (structures de type fondation ou CLT) ?
- Concernant le programme, il convient de comparer les incidences du projet proposé avec :
 - la mise en œuvre complète du SAR dans un programme de types « services » ;
 - un ou deux projets de type industriel conforme au plan de secteur ;
 - un projet de logements purs ;
 - l'implémentation dans ce projet de commerces ou de fonction non résidentielles pour équilibrer les incidences environnementales.
 - Un projet totalement conforme au Guide communal d'urbanisme.

Concernant l'architecture et les implantations :

- Il convient de préciser l'impact du projet sur les propriétés voisines et particulièrement au regard de la proximité de certains bâtiments avec les propriétés voisines (rue François Dubois, rue du Cerf terrains de M. Kupper par exemple ou rue de la Procession proximité des maisons unifamiliales) et au regard des gabarits de la MRS par rapport aux habitations du Bois d'Hennessy (ensoleillement, luminosité, perte d'intimité, entrave aux vues vers le grand étang...).
- Il convient de réaliser une analyse de la qualité paysagère du projet dans son ensemble : au sein même du site (disposition des bâtiments projetés entre eux, recul des bâtiments par rapport aux voiries projetées, par rapport à la rivière, par rapport au bâtiment patrimonial,...) et au niveau de ses entrées (site de l'actuel bâtiment Seval notamment)
- Concernant la recomposition du paysage, il convient de définir l'impact visuel du projet depuis plusieurs lieux environnants tels que la Place communale, le Grand Etang, le bois d'Hennessy, l'impasse des Crapauds...
- Concernant l'impact des implantations sur la zone Natura 2000, il convient de définir l'impact d'une implantation à 15m, à 20m ou à 25m ainsi que la pertinence d'établir une MRS de 3 étages et d'une longueur importante au bord du talus boisé au regard des incidences environnementales. Le cas échéant, quelles autres implantations à l'intérieur du site permettrait d'accueillir cette fonction avec moins de conséquences ?
- Concernant la conduite Fluxys qui traverse le terrain, nous souhaiterions connaître l'incidence de l'implantation de certains bâtiments par rapport à celles-ci ? Quel risque cela représente-t-il ? Une augmentation de la distance est-elle nécessaire ?
- Nous souhaitons que des alternatives de projets soient étudiées spécifiquement par rapport au gabarit : quel impact si le projet consomme moins de surface au sol ? Quel impact si le projet n'accepte pas de gabarits en Rez + 3 ?
- Par rapport à l'Argentine, certains bâtiments s'implantent très (trop) près de celle-ci. Quel est l'impact de l'implantation des bâtiments à la distance projetée ? Quel impact si cette distance augmente (de 1, 2, 5 et 10 mètres) ?
- Par rapport au périmètre du projet, il convient de définir clairement le périmètre sur lequel le projet peut raisonnablement être appréhendé : les demandeurs font en effet référence à des chiffres divers concernant la superficie totale du terrain.
- Concernant l'intégration urbanistique, il convient de définir la pertinence d'inverser la position de la MRS et celle de la Résidence services, permettant peut-être une meilleure transition entre le front de rue et l'intérieur du site au niveau des gabarits et de l'impact visuel du projet.

Concernant l'environnement, la gestion des eaux et la zone Natura 2000 :

Le site est traversé par l'Argentine et longé par la Mazerine ; ces rivières constituent des éléments majeurs du réseau écologique. Il est en outre concerné par des zones d'aléas d'inondation très faible à moyen, par des zones à risque de ruissellement concentré « Erruissol » et traversé par des axes de ruissellement concentré à la carte des Lidaxes.

- Il convient d'étudier l'impact de l'ensemble du projet (constructions, parkings, voiries, aménagements des abords, jardins,...) et de sa minéralisation sur ce site particulièrement sensible et sur son environnement, notamment en amont le Grand Etang. A cet égard, il apparaît que la gestion/préservation du Grand Etang est passée sous silence alors qu'il fait partie intégrante de la propriété.
- Il convient de justifier la pertinence d'implanter des constructions, des parkings souterrains, des voiries, un réseau d'égouttage,... dans des zones inondables et/ou concernées par des axes de ruissellement.
- Il convient de définir l'ampleur et l'impact des abattages consécutifs à la réalisation du projet
- Il convient de préciser les replantations envisagées ainsi que les mesures prises pour permettre rapidement une reconstitution qualitative du paysage existant ; ceci dans la perspective de la création d'un réel parc paysager. Diverses vues devront être jointes au dossier. Ces replantations, le cas échéant écrans de verdure, devront être significatives et de qualité.
- Il convient de définir l'impact du chantier et de la création de parking sur la zone Natura 2000 et sur la faune et la flore.
- Il convient d'étudier l'impact et la nécessité de gérer les eaux de ruissellement et la gestion des sources qui entraînent parfois des inondations et des débordements sur le site ou sur les propriétés environnantes
- Quelles mesures/alternatives permettraient de protéger au mieux la zone Natura 2000 des incidences liées au projet ainsi que de l'impact humain ? Est-il possible de préserver la zone tout en prévoyant une traversée vers la gare de Genvat ? Est-il envisageable d'ouvrir un tracé le long des Berges du Grand étang et avec quelles conséquences ?
- Pouvez-vous confirmer la présence sur le site du **Castor européen** (Castor fiber) ? Si oui, quel sera l'impact du projet sur l'animal et son milieu de vie ?
- De manière générale, quelles mesures contribueraient à renforcer la présence des espèces animales sur le site ? Idem pour les espèces végétales ?
- De réaliser une étude approfondie de la gestion des eaux pluviales et usées du projet et du « jardin de pluie » ainsi que les coûts à court, moyen et long terme.

Concernant la répartition des espaces publics et privés :

- Nous constatons qu'à ce stade, la délimitation n'est pas claire et n'a pas été discutée avec les autorités communales. Ce point doit être éclairci urgemment.

Concernant les techniques liées au projet :

De manière générale, nous souhaitons :

- une étude approfondie de toutes les techniques liées au projet (nuisances + impact écologique) et particulièrement la pertinence de placer les techniques sur le toit de la MRS et non en sous-sol,
- que soit précisée la façon dont seront intégrés dans le projet les égouttages existants : collecteur et probables égouts privés du côté des jardins de la rue de la Procession. Plusieurs riverains ont émis le souhait de pouvoir être égouttés par l'arrière de la parcelle.

A La Hulpe, le 3 février 2021,

La Directrice générale ff.,
Hélène Grégoire

Le Bourgmestre,
Christophe Dister