

Note d'argumentation – Conservation partielle du bâti pour l'aménagement du parking

Demande de permis d'urbanisme portant la référence : 09/PFD/2000528

• Commune :	Ixelles
• Demandeur :	BESIX REAL ESTATE DEVELOPMENT Avenue des Communautés 100 1200 Woluwe-Saint-Lambert
• Situation de la demande :	Chaussée de Waterloo 567 - 569
• Objet de la demande :	Démolir la halle existante et rénover la dalle centrale afin de créer 46 appartements répartis entre 2 bâtisses à front de rue sur la chaussée de Waterloo et la rue Léon Jouret ainsi que 3 espaces commerciaux au rez-de-chaussée de la chaussée de Waterloo et 32 emplacements de parking.

La demande de permis d'urbanisme identifiée ci-dessous a été déclarée incomplète le 20 octobre 2025, notamment pour la raison suivante : « *Fournir une note justifiant la conservation du volume au rez-de-chaussée, en intérieur d'îlot, pour la réalisation du parking du projet* ».

La présente note vise à répondre à cette demande formulée par l'autorité délivrante et est déposée en complément du dossier initial du 5 septembre 2025.

Le rapport d'incidences a été légèrement complété en conséquence et est dès lors déposé à l'appui des compléments, dans une version « B ». Par facilité, les quelques adaptations limitées ont été identifiées directement dans le texte.

1. Contexte du projet

Le projet concerne un îlot traversant reliant la chaussée de Waterloo à la rue Léon Jouret.

Il prévoit la démolition des bâtiments à front de rue pour créer deux nouveaux immeubles résidentiels, tout en conservant partiellement les constructions situées en cœur d'îlot, réaffectées en parking.

Cette approche de réutilisation du bâti existant s'inscrit dans une logique de sobriété constructive : elle valorise les ressources en place et permet la création d'un jardin paysager de 900 m² en pleine terre, sur une parcelle qui – en situation de droit, est intégralement imperméable et construite.

2. Bénéfices environnementaux

- Réduction du carbone incorporé.

La phase de construction concentre jusqu'à 60 % des émissions de CO₂ d'un bâtiment. La conservation de ce volume au rez-de-chaussée et sa réhabilitation permettent de les réduire de 40 à 70 % les émissions attendues dans le cadre du chantier.

Conserver la structure en béton du parking de 2300 m² est estimé à un gain de près de 1.000 tonnes de CO₂, soit l'équivalent de +/- 10 ans de consommation énergétique du futur immeuble.

- Réduction des déblais et des nuisances.

La conservation de ce volume existant pour la réalisation du parking permet de limiter la construction de sous-sols.

L'absence de sous-sols profonds limite les déblais à 2.500 m³ (environ 190 camions) en phase chantier, contre plus de 12.000 m³ (près de 900 camions) dans les versions antérieures du projet qui prévoyaient la réalisation d'un parking en sous-sol, ce qui généraient de nombreuses inquiétudes auprès des riverains voisins (notamment, quant à la stabilité des constructions voisines).

Cette réduction de plus de 700 trajets poids lourds diminue fortement les bruits, vibrations, poussières et émissions de la phase chantier, tout en allégeant la circulation locale.

Le chantier devient ainsi plus propre, plus court et plus acceptable pour les riverains ; vu les sous-sols limités prévus au projet, les craintes quant à la stabilité des bâtiments voisins se voient également apaisées.

- Économie circulaire et réemploi.

Le maintien des structures porteuses s'inscrit dans une logique d'économie circulaire : moins de béton neuf, moins de déchets et moins de transports. Cette démarche concrétise les objectifs du Plan Climat Européen et des certifications BREEAM .

3. Avantages techniques et constructifs

- Gain de temps et simplification.

En supprimant les fondations profondes et les excavations relatives à la réalisation d'un parking, quai de livraison, etc. en sous-sol, la durée du chantier passe de 36 à 24-28 mois.

Le sous-sol réduit, éloigné des mitoyens, évite en outre toute intervention en limites de propriété et supprime le recours à des pieux ou autres soutènements complexes.

Des états des lieux contradictoires seront tout de même réalisés en amont, pour garantir la transparence et la sérénité des travaux.

- Stabilité des constructions voisines.

L'absence d'excavation lourde élimine le risque de déstabilisation des bâtiments adjacents. Le projet renforce ainsi la sécurité des ouvrages mitoyens et permet d'apporter apaisement aux craintes des riverains formulées dans les précédentes versions du projet (qui prévoyaient des sous-sols importants).

4. Qualités urbaines et d'usage

- Intégration urbaine.

L'accès au parking (voitures, vélos, zone de livraison) par la rue Léon Jouret évite une interruption de la façade animée prévue sur la chaussée de Waterloo, artère commerciale active, reprise en liseré de noyau commercial au PRAS.

Ce faisant, le projet peut proposer une façade qualitative du côté de la chaussée de Waterloo et limiter les portions « aveugles » de la façade du côté de la rue Léon Jouret puisque la conservation d'un espace de parking et livraison au rez-de-chaussée en simplifie considérablement les accès.

➤ Livraisons et fonctionnement.

Un emplacement de livraison a été prévu rue Léon Jouret afin d'éviter toute nuisance sur la chaussée de Waterloo. Cet emplacement situé de plain-pied et intégré dans l'espace de parking permet la livraison en camionnette. Les commerces étant de petite taille, la livraison par camionnette suffit et il n'y aura donc pas de livraisons par camion.

➤ Sécurité et confort.

L'absence de rampe d'accès avec une forte pente permet d'éviter les conflits entre véhicules, piétons et cyclistes. Les trajets piétons, à ciel ouvert, sont plus clairs et agréables et la sécurité des flux est ainsi améliorée.

➤ Qualité du parking.

La parking s'insère dans la structure existante, offrant une hauteur sous plafond généreuse, une lumière naturelle généreuse et une ventilation naturelle ; des aménagements paysagers de qualité permettent à cet égard d'en assurer une belle intégration dans l'intérieur d'îlot, tout en offrant un espace extérieur qualitatif aux futurs occupants du projet.

➤ Stationnement vélos.

Le volume existant permet l'intégration des emplacements vélos, créant un pôle de mobilité complet, aisément accessible, dont les flux sont clairs et sécurisés, sans compromettre le jardin ni les surfaces du rez-de-chaussée.

5. Espaces verts et gestion des eaux pluviales

La démolition des fronts bâtis libère 900 m² de pleine terre, tandis que les toitures du parking seront végétalisées.

Si les bâtiments du cœur d'îlot étaient démolis, la surface perméable serait certes accrue, mais au prix d'une perte de structures réutilisables et d'un impact environnemental supérieur, pour toutes les considérations reprises ci-avant.

Or, même avec la conservation partielle du bâti, le projet parvient à gérer l'ensemble des eaux pluviales sur site, grâce à la combinaison des zones de pleine terre et toitures végétalisées.

Ce dispositif limite les rejets au réseau public, prévient les risques d'inondation et améliore le microclimat urbain par rapport à une situation existante qui, rappelons-le, est totalement imperméabilisée.

6. Conclusion et synthèse

La conservation partielle du bâti constitue la solution la plus équilibrée : elle réduit massivement l’empreinte carbone du projet, raccourcit le chantier et en réduit les nuisances (- 700 trajets de camions), garantit la stabilité des mitoyens et permet la création d’un vaste jardin de 900 m², tout en assurant une gestion exemplaire des eaux pluviales.

L’intégration urbaine et la qualité d’usage du parking – lumineux, ventilé, sécurisé – illustrent une approche résolument sobre et qualitative.

**

Bilan global : une option techniquement maîtrisée, écologiquement vertueuse et urbaine dans sa cohérence, parfaitement adaptée au site et à ses enjeux contemporains.