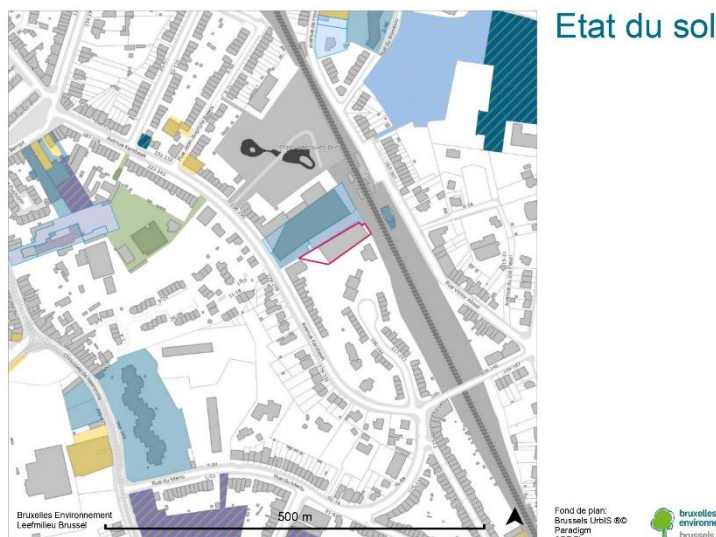


PRAS : La propriété se trouve en zone de forte mixité.



PPAS : il n'y a pas de PPAS pour cette situation

Etat du sol : le terrain n'est repris dans aucune catégorie



- Catégorie 0
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 0+1
- Catégorie 0+2
- Catégorie 0+3
- Catégorie 0+4

Patrimoine : la parcelle est limitrophe à la gare de Uccle-Stalle qui a été classée le 14 juillet 1994.



Situation existante :

Le bâtiment existant a été construit en 1963 en tant que entrepôt pour une société de déménagements. Il se compose d'une structure en béton, de murs en maçonnerie de briques et d'une toiture non isolée sur charpente métallique.

En 1995 y fut aménagé un petit bâtiment pour l'administration, comprenant 2 niveaux. L'entrepôt comprend un seul niveau, actuellement affecté à un usage de garde-meubles.

La superficie totale au sol existante est de **1.604 m²**.

Le bâtiment existant est situé en retrait par rapport à la rue et est accessible via la parcelle voisine (servitude de passage).

Côté Nord-Ouest, Il est accolé à un autre entrepôt, actuellement sans occupation.

Côté Sud-Est et Nord-Est le bâtiment est longé par le chemin vicinal qui mène à la gare de Uccle-Stalle (site classé).

Présentation succincte du projet

Le projet vise la transformation de l'entrepôt de la société de déménagements Cocquibus Wahl en immeuble de logements avec un atelier de restauration d'ancêtres automobiles.

Le projet prévoit la construction d'une dalle de béton dans l'enceinte du bâtiment existant, sur laquelle sera construite un immeuble de logements, avec de part et d'autre des zones plantées (toitures intensives). Dans l'espace sous la dalle sont aménagés un atelier, un garage pour les voitures et vélos des résidents, des caves individuelles et des locaux techniques (local poubelles, cabine haute tension).

Les murs porteurs longitudinaux du bâtiment existant sont maintenus et rabaissés jusqu'au niveau de la nouvelle dalle de béton. Le mur du fond est entièrement démoli, en fonction de la réduction de l'emprise du nouveau bâtiment.

Voir reportage photo de l'intérieur du bâtiment.

Emprise du bâtiment

La partie arrière du bâtiment sera démolie sur une profondeur de 6,80 m, afin d'augmenter la zone de pleine terre.

L'espace devant le bâtiment, actuellement asphalté à 100%, est entièrement revu, avec l'aménagement de zones plantées en pleine terre.

La zone de pleine terre passe ainsi de 3 à 17% de la surface de la parcelle.

L'emprise du bâtiment passe de 75 à 64% de la surface de la parcelle. 44% de la surface de l'emprise du bâtiment sont en outre aménagés en toiture verte intensive.

Gabarit

Le gabarit de l'immeuble de logement (R + 3) projeté correspond aux gabarits des immeubles voisins construits récemment : l'immeuble de bureaux de la société 3N (R+2, dont le niveau R se situe au niveau +1 du bâtiment projeté) et l'immeuble d'appartements à rue (R+ 3).

Elargissement du chemin vicinal

Le fossé existant entre le bâtiment et le chemin vicinal (façade Nord-Est) sera comblé afin de créer une voie d'accès aux véhicules pompiers de 4 m de largeur, dans le prolongement de la voirie pompiers existante qui mène depuis l'avenue à l'immeuble de bureaux voisin.

Un accord a été établi avec le propriétaire de la parcelle voisine, la société 3N sa, pour combler le fossé, qui se trouve sur son terrain (voir pièce jointe).

Ce comblement permettra d'enlever le grillage actuel et de supprimer les tirants d'ancrage du mur de soutènement le long du chemin. Conjugué à la réduction de la hauteur du mur de l'entrepôt actuel, l'élargissement du chemin vicinal de 1,60 m à 4,0m augmentera significativement le confort des usagers et réduira le sentiment d'insécurité qui caractérise actuellement ce passage.

L'atelier

L'atelier, d'une surface de 374 m² est destiné à l'entretien et la restauration d'ancêtres automobiles. Il n'y a pas de cabine de peinture de prévu.

Il est accessible directement depuis l'extérieur et ne comporte aucune connexion avec les logements ou le garage.

Les gaz d'échappement sont évacués en toiture via la trémie derrière l'ascenseur.

La surface de l'atelier représente 16,3% de la superficie utile totale, qui est de 2.300 m² (1.926 m² pour les logements + 374 m² pour l'atelier).

Les logements

Au nombre de 18, les logements sont construits sur la dalle couvrant le sous-sol (atelier + garage).

Côté chemin vicinal, des jardins privatifs intensifs sont aménagés. Côté entrepôt voisin, une rue piétonne avec espaces verts est créée, donnant accès aux logements ; à son extrémité, un escalier rejoint le chemin vicinal menant à la gare de Uccle-Stalle.

Les logements sont organisés autour de 2 noyaux de circulation verticale et se répartissent sur 3 niveaux (voir en annexe le tableau des surfaces). Deux logements sont organisés en duplex, avec un accès direct sur la rue intérieure.

Les appartements sont traversants afin de permettre le contact avec la rue intérieure, tout en offrant l'accès aux terrasses situées en façade Sud-Est, bien exposée à l'ensoleillement et offrant une vue dégagée. Les studios ouvrent sur la façade Sud-Est. Tous les logements sont directement accessibles depuis la voirie pompiers (chemin vicinal).

Hormis les deux logements en duplex, tous les logements sont accessibles aux PMR.

Chaque logement est autonome au niveau des installations techniques.

Le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire sont assurés par une pompe à chaleur. La ventilation, de type D, est assurée par un groupe individuel ; la toiture s'en trouve ainsi dégagée de la présence de gainages et groupes de ventilation, ce qui libère l'espace pour l'installation ultérieure de panneaux solaires.

Chaque logement dispose d'une cave de rangement, située au sous-sol.

Le garage

Le projet comprend 14 emplacements de voitures, dont deux emplacements pour PMR. Le nombre d'emplacements de voitures est défini par le calculateur de parking fourni lors de la demande de permis d'environnement.

Deux emplacements sont équipés d'un chargeur de batteries pour véhicules électriques.

50 emplacements pour vélos sont prévus, dont 8 pour vélos-cargo.

Deux issues de secours sont prévues, l'une à côté de la porte sectionnelle d'accès, l'autre donnant accès au noyau de circulation verticale vers les logements.

Le garage est équipé d'un système de ventilation de désenfumage automatique, avec rejet d'air vicié en toiture. Les entrées d'air frais se font par des grilles dans la porte sectionnelle et par des baies ouvertes en façade arrière.

Le garage comporte également un bassin d'orage de 34 m³ avec une citerne de 12m². L'eau de pluie récoltée dans la citerne sera réutilisée pour l'entretien et l'arrosage des plantations.

Un local poubelles de 15,5 m² à destination des résidents est accessible depuis le garage. Ce local a été dimensionné pour accueillir au moins 10 conteneurs standards de 240 litres (2 par flux de collecte sélective), conformément aux recommandations de Bruxelles-Propreté pour un immeuble de 18 logements représentant environ 46 occupants (4 studios × 1,5 pers. + 9 logements 2 chambres × 2,5 pers. + 5 logements 3 chambres × 3,5 pers.).

Cabine haute tension

Un local pour une cabine haute tension est prévu dans le projet. Ce local est accessible directement depuis l'extérieur, sans nécessiter un accès par le bâtiment. La puissance du transformateur reste à définir (voir note explicative « Cabine Haute Tension »).

Les abords

L'espace à l'avant du bâtiment, d'une surface de 463 m² et actuellement entièrement asphalté, est revu totalement, en y aménageant des espaces verts d'une surface de 167 m² (36% de la surface).

Cinq emplacements de parking pour visiteurs sont prévus ; ils sont revêtus de klinkers drainants.

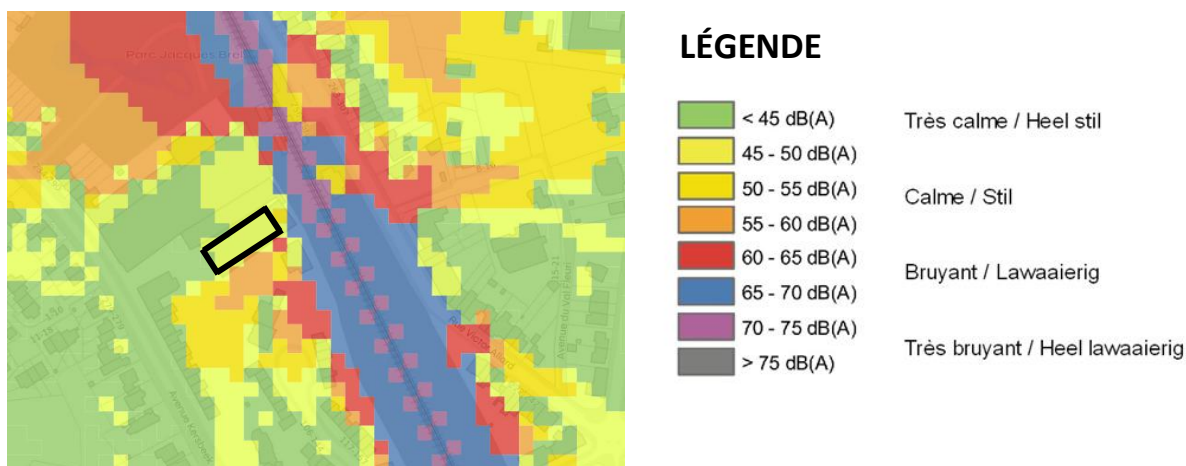
L'accès au parking et à l'atelier est également revêtu de klinkers drainants. Les eaux de ruissellement sont dirigées vers les zones vertes pour y être infiltrées (voir note explicative « Gestion des eaux de pluie »).

A l'arrière du bâtiment, la zone de pleine terre nouvellement créée, d'une surface de 201 m², contiendra un wadi d'un volume de 14 m³, destiné à l'infiltration d'une partie des eaux de toiture (voir note explicative « Gestion des eaux de pluie »).

Présence de la ligne ferroviaire

La façade Nord-Est, la plus proche du chemin de fer, se trouve à +/-30m de l'axe de la voie ferrée.

Sur la carte du bruit ferroviaire, publiée le 29 mars 2023 par Inter Environnement, le bâtiment projeté se situe dans une zone de bruit entre 45 et 50 dB(A).



Pour parer les nuisances sonores du trafic ferroviaire, les menuiseries extérieures seront prévues de vitrages acoustiques adéquats.

Les critères de bon confort acoustique qui seront pris en considération sont ceux du confort acoustique normal de la norme NBN S.01.400-1

Exigences en matière d'isolation des façades	L _{Aref} NBN S.01.400-1,	
Type 1 : $LA_{1,2m,i} \leq 60$ dB (p. ex. chemins calmes de campagne, lotissements à circulation locale, rues en ville à circulation réduite, avec façades protégées dans les autres environnements)	60dB	
Type 2 : $60 \text{ dB} < LA_{1,2m,i} \leq 65$ dB (p. ex. rues asphaltées en ville avec trafic normal sur une seule bande de circulation dans chaque sens)	65dB	
Type 3 : $65 \text{ dB} < LA_{1,2m,i} \leq 70$ dB (p. ex. trafic intense et lourd)	70dB	
Type 4 : $70 \text{ dB} < LA_{1,2m,i}$ (p. ex. rues à trafic dense en ville, routes dont le revêtement est en béton et le trafic important, routes nationales, voies d'accès des grandes villes, routes de liaison avec des zones industrielles régulièrement fréquentées par des véhicules lourds)	> 77dB	

Annexes : 1. Convention avec 3N sa
2. Tableau des surfaces