

**REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**  
**COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - URBANISME**

---

**COMMISSION DE CONCERTATION**  
Procès-verbal n° 548 de la séance du 04/12/2023.

**Demande mixte de permis d'urbanisme PUFD/1765560/2021 et de permis d'environnement IPE/1A/2020/1769448**

Localisation : Avenue Hippocrate 10

Objet : Urbanisme : Demande initiale:  
construire une nouvelle tour d'hospitalisation et un parking, rénover lourdement le socle médico-technique, réaffecter la tour d'hospitalisation existante, réaménager les abords, réaménager des voiries, revoir la mobilité sur le site

Demande amendée:  
construire une nouvelle tour d'hospitalisation, rénover lourdement le socle médico-technique, réaffecter la tour d'hospitalisation existante, modifier le parking 'Esplanade' et le parking 'Gravier', ajouter des étages au parking 'Faculté Nord', modifier les abords et la mobilité

Environnement : Exploitation d'un centre hospitalier universitaire

Zonage : P.R.A.S. : zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public,  
P.P.A.S. : Le bien se situe dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol n°45 « UNIVERSITE » du 24/07/1973

Demandeur : Cliniques universitaires Saint-Luc

Motifs principaux de l'enquête en urbanisme :

- application de l'art. 126§11 du COBAT : Dérogation à un PPAS
- application de l'art. 153 §2.al 2&3 du COBAT (dérogation à un règlement communal d'urbanisme ou à un règlement des bâtisses)
- application de l'art. 176/1 du COBAT : MPP dans le cadre d'un projet mixte qui requiert à la fois un permis d'environnement de classe 1B ou 1A et un permis d'urbanisme
- application de l'art. 188/7 du COBAT : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou installation sur un site Natura 2000
- application de la prescription générale 0.5. du PRAS (projets de construction ou de lotissement sur une propriété plantée de plus de 3.000 m<sup>2</sup>)
- application de la prescription particulière 8.3. du PRAS (commerce complémentaire)
- application de la prescription particulière 8.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)
- dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)
- dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées)
- dérogation à l'art.7 du titre I du RRU (implantation - constructions isolées)

Motifs principaux de l'enquête en environnement :

- 1A : articles 30 et 31 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement (demande + cahier des charges + étude d'incidences + amendements) :

rubrique 3 : batteries stationnaires, rubrique 14 A: bassin de natation, rubrique 18 B: ateliers pour le travail du bois et la fabrication d'articles en bois ou en bois reconstitué, avec une force motrice supérieure à 20 kW, rubrique 40 A: installations de combustion, rubrique 40 B: installations de combustion, rubrique 40 C: installations de combustion, rubrique 45 1B: dépôts de déchets dangereux, rubrique 45 4A: dépôts de déchets d'équipements électriques, rubrique 47 A: dépôts de déchets non dangereux, rubrique 70 A: installations et compresseurs destinés à remplir des récipients, rubrique 70 B: installations et compresseurs destinés à remplir des récipients, rubrique 72 1B: gazomètres, dépôts en récipients fixes de gaz comprimés,

liquéfiés ou maintenus dissous , rubrique 72 2A: réservoirs et/ou bouteilles de gaz d'extinction reliés à un système d'extinction automatique (250 litres), rubrique 74 1A: dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous , rubrique 79 A: dépôts de déchets de soins à risque dont la surface totale destinée au stockage est égale ou supérieure à 1 m<sup>2</sup> , rubrique 85 B: installation exerçant une quelconque activité dans le domaine biologique ou chimique, rubrique 85 B: installations (laboratoires, unités de production) exerçant une quelconque activité dans le domaine biologique ou chimique, rubrique 88 1B: dépôts de liquides inflammables, rubrique 88 3B: dépôts de liquides inflammables , rubrique 101 A: ateliers pour le travail des métaux, rubrique 104 B: moteurs à combustion interne , rubrique 121 B: dépôts de substances ou préparations dangereuses , rubrique 125 A: dépôts de produits cosmétiques , rubrique 125 B: dépôts de produits cosmétiques, rubrique 132 A: installation de réfrigération , rubrique 132 B: installation de réfrigération, installation de refroidissement, frigo, pompe à chaleur, tour de refroidissement, groupe de froid, rubrique 132 C: tour de refroidissement, rubrique 148 A: transformateurs statiques, rubrique 148 B: transformateurs statiques, rubrique 153 A: ventilateurs, rubrique 160 A: aérodrome , rubrique 173 : utilisation et dépôt de substances REACH, rubrique 224 : parking

Enquête : 27/09/2023 au 26/10/2023

Plaintes/Remarques : 5 réclamations et observations ont été adressées à la commune durant l'enquête publique

Avis de la commission de concertation du 8/11/2023 :

**AVIS REPORTE**, unanime et en présence d'un représentant de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, direction de l'urbanisme.

**La commission de concertation demande les compléments d'informations présentées en séance ainsi que les informations complémentaires avant la tenue de la commission de concertation qui aura lieu le 4/12/2023 à huit clos :**

- **une vue 3D ou une axonométrie avec point de vue du côté 'entrée nord'**
- **des visualisations plus précises et réalistes de la nouvelle façade de la tour existante et des exemples des applications déjà réalisées**
- **L'affectation de l'ancienne tour**
- **La nouvelle proposition de l'aménagement du parvis**

En application de l'article 126 §7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire, les dérogations sollicitées ne sont pas acceptées.

Avis de la commission de concertation du 8/11/2023 :

Considérant que la demande initiale de permis d'urbanisme vise à construire une nouvelle tour d'hospitalisation et un parking, à rénover lourdement le socle médico-technique, à réaffecter la tour d'hospitalisation existante, à réaménager les abords, à réaménager des voiries et à revoir la mobilité sur le site, projet appelé 'HospitaCité' ;

Considérant que la demande initiale de permis d'environnement vise à poursuivre l'exploitation des installations classées existantes des Cliniques Universitaires de Saint-Luc (maintenues dans le cadre du projet HospitaCité), en ce compris celles prévues au droit des deux nouveaux immeubles IPI et IRAII, ainsi que les nouvelles installations classées prévues dans le cadre du projet HospitaCité ;

Considérant que les deux demandes ont fait l'objet d'une procédure mixte (PU-PE) et d'une étude d'incidences ;

Considérant que le périmètre des demandes de PU et de PE n'est pas identique pour la raison suivante : la demande de permis d'urbanisme vise spécifiquement la mise en œuvre du projet dit 'HospitaCité', alors que la demande de permis d'environnement vise la totalité des activités et installations classées regroupées au sein de l'unité technique et géographique (UTG) des cliniques, parkings inclus. Une nouvelle demande de PE sur l'ensemble du site des CUSL était en effet requise du fait de l'échéance du PE en vigueur fixée à 2024.

Considérant que la demande de PE initiale incluait également une autre UTG, regroupant les parkings Esplanade et Hippocrate, couverte par un permis octroyé à QPark Belgium valable jusqu'en 2033 ;

Considérant que le projet de la demande de PU se situe en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public au plan régional d'affectation du sol ; qu'elle se situe dans le périmètre du PPAS n°45 approuvé par arrêté du 24/07/1973 ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme est soumise à étude d'incidences (EI) en application de l'article 175/1 du CoBAT et des points 16, 18 et 20 de l'annexe A du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), intitulés :

- 16) « bureaux dont la superficie de plancher dépasse 20 000 m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur » ;
- 18) « garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques » ;
- 20) « Tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidence en vertu des ordonnances du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement et du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I.A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement » ;

Considérant que la demande de permis d'environnement est également soumise à étude d'incidences, en application de l'article 11 de l'Ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997 » ;

Considérant que le Comité d'Accompagnement s'est réuni une première fois le 09/09/2021 pour établir sa décision concernant les aires géographiques à considérer par thématique, les alternatives et variantes à étudier et les informations supplémentaires demandées en vertu de l'article 175/8 du CoBAT, ainsi que pour approuver le choix du chargé d'étude CSD Ingénieurs pour la réalisation de l'étude d'incidences ;

Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni à 22 reprises du 16/11/2021 au 19/12/2023 pour analyser les différents rapports du chargé d'études, avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le 23/12/2023 ;

Considérant que l'étude d'incidences a été rédigée en français, langue d'introduction de la demande, mais que le résumé non technique a été traduit en néerlandais ; et que ces documents étaient accessibles durant l'enquête publique ;

Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément à la décision du 1er CA :

Alternatives :

- Alternative 0 : Maintien de la situation actuelle en prenant en compte les évolutions pertinentes dans la zone (situation de référence).
- Alternative d'aménagement des voiries et des abords garantissant une desserte optimale de la zone par le projet de tram prévu au plan Good Move.
- Alternative urbanistique, architecturale et paysagère de requalification de l'avenue Hippocrate et de la façade nord du projet : cette alternative visera à améliorer la connexion entre le projet, la toiture du socle en particulier, et l'avenue Hippocrate et ses abords.

Variantes :

- Variante d'itinéraire au bus 42 :
  - o Boucle autour du complexe hospitalier via l'avenue Hippocrate, l'avenue de la Palestre, puis l'avenue Emmanuel Mounier avant de regagner l'avenue Hippocrate ;
  - o Passage de la ligne de bus uniquement au niveau de l'avenue Mounier ;
  - o Passage du bus via la voie interne longeant la nouvelle tour du complexe hospitalier en vue de desservir directement le futur parvis de l'hôpital ;
- Variante prévoyant la localisation du parking provisoire chantier sur le territoire de la Région bruxelloise, en dehors de la zone verte située en Flandre, proposée via l'installation d'un parking silo modulaire sur le parking existant « Faculté Nord » permettant d'atteindre une capacité supplémentaire de min. 170 emplacements ;

- Variante de gestion des eaux pluviales (EP) : variante évaluant l'opportunité / la faisabilité d'un raccord de certains nouveaux collecteurs des EP vers le bassin de la Woluwe ;
- Variantes Energie :
  - o Installation d'une cogénération
  - o Installation d'une PAC (pompe à chaleur) permettant d'alimenter le réseau froid et chaud
- Variantes de configuration du parking Hippocrate pour réduire son emprise au sol et permettre le développement d'autres fonctions ou espaces publics ;
- Variante d'aménagement du parvis offrant un espace multimodal sécurisé et suffisamment large pour permettre la cohabitation et l'efficacité des différents modes de déplacement. Cette variante peut envisager une modification de l'implantation du bâtiment et/ou de la localisation du parvis ;

Considérant que dans la demande initiale introduite par les Cliniques, le projet prévoyait d'inverser la destination des principaux parkings pour les patients et les employés par rapport à la situation existante (parking Hippocrate et Esplanade devant accueillir les employés, Gravier et Odyssee les patients) ;

Considérant cependant qu'il s'est avéré en début d'étude que cette inversion était peu réaliste tant que courraient les conventions d'exploitation de Q-Park pour les 2 principaux parkings publics ;

Considérant qu'au vu de cette situation, il a été décidé de développer dans l'étude d'incidences une alternative ne prévoyant pas cette inversion des flux patients et personnel ;

Considérant que cette modification nécessitant de repenser d'autres aspects du projet, le demandeur a participé activement à la définition de l'alternative étudiée dans l'EI afin d'avoir au final un projet relativement abouti et réaliste à étudier de manière poussée dans l'EI ;

Considérant que cette alternative « Non inversion des parkings » présente les caractéristiques suivantes :

- Conservation du parking Hippocrate dans son état actuel (pas de construction) ;
- Exploitation permanente du parking Faculté Nord après accroissement de sa capacité à l'aide d'un système modulaire à étages (+200 à 250 places), sur base d'un accord avec l'UCLouvain (le niveau inférieur continuerait d'être partagé avec l'université) ;
- Tenant compte de la contrainte d'emprise liée au maintien de ce parking, intégration des cours logistique et des urgences dans l'emprise actuelle des cliniques (au sud du tracé actuel de l'avenue Hippocrate) ;
- Tenant compte de ce recul des cours, raccourcissement de la longueur de la tour (aussi bien au Nord qu'au Sud car la structure modulaire du bâtiment est conçue de façon symétrique) ;
- Avec le recul de la tour au Sud, déplacement du dépose-minute devant son pignon sud ;
- Adaptation de l'accès nord de la nouvelle tour pour accueillir pleinement les visiteurs, au même titre que l'entrée sud-ouest prévue au projet de base devant le parvis ;
- Conservation de l'alignement actuel au rez de l'avenue Emmanuel Mounier (moins de surface commerciale et pas d'extension du restaurant du personnel) ;
- Conservation du rond-point Mounier et éventuellement du rond-point Hippocrate Ouest ;
- Nouvelle répartition des visiteurs et du personnel dans les différents parkings ;

Considérant que cette alternative a été étudiée de manière poussée au sein de l'EI, de manière comparable au projet initialement introduit ;

Considérant qu'au terme de l'analyse des incidences de cette alternative, le bureau d'étude a constaté qu'elle était compatible avec les fondements et les objectifs du projet de base et qu'elle permettait d'atténuer certaines incidences propres au projet (réduction de la durée et des nuisances liées au chantier, etc.) ;

Considérant que celle-ci présentait également ses propres impacts ; que le chargé d'étude a par conséquent abouti à une série de recommandations permettant d'atténuer les incidences de cette alternative ce qui a mené à conclure qu'avec la mise en œuvre de ces pistes d'amélioration, l'alternative était recommandée par rapport au projet initial ;

Considérant qu'à la suite du premier CA en présence du chargé d'étude, les alternatives et variantes ont par ailleurs été adaptées de la manière suivante : Etant donné que l'alternative visant à permettre le passage du futur tram nécessitait principalement une réflexion sur le réaménagement du Parvis, cette alternative a été regroupée avec la variante visant l'aménagement du Parvis « offrant un espace multimodal sécurisé et suffisamment large pour permettre la cohabitation et l'efficacité des différents modes de déplacement » ;

Considérant que les alternatives ont été étudiées dans tous les domaines de l'étude d'incidences tandis que les variantes ont été traitées dans certains chapitres spécifiques, ainsi que dans le chapitre relatif aux interactions ;

Considérant que l'analyse du projet et des alternatives et variantes a permis au chargé d'étude de produire une série de recommandations permettant d'améliorer le projet ;

Vu la déclaration de clôture de l'étude d'incidences par le comité d'accompagnement, notifiée le 23/12/2022 ;

Considérant que le demandeur a notifié le fonctionnaire délégué de sa décision d'amender le projet en fonction des conclusions et recommandations de l'étude d'incidences en date du 23/12/2023 ;

Considérant que le projet amendé de la demande de permis d'urbanisme a été introduit le 20/06/2023 ;

Considérant que le projet amendé de la demande de permis d'environnement a été introduit le 14/06/2023 ;

Considérant que les modifications apportées au projet dans le cadre des amendements permettent de répondre à la majorité des recommandations formulées dans l'étude d'incidences ;

Considérant qu'une série de recommandations ne sont pas directement intégrées dans la présente demande de permis, du fait de leur nature, mais qu'il est précisé que celles-ci seront intégrées à une étape ultérieure, dans le dossier d'exécution, lors de la mise en œuvre du chantier, lors de la mise en exploitation du site, ou seront à réaliser en concertation avec les Autorités ;

### XXX

Considérant que la demande amendée de permis d'urbanisme vise à construire une nouvelle tour d'hospitalisation, à rénover lourdement le socle médico-technique, à réaffecter la tour d'hospitalisation existante, à modifier le parking 'Esplanade' et le parking 'Gravier', à ajouter des étages au parking 'Faculté Nord', à modifier les abords et la mobilité ;

Considérant que la demande amendée de permis d'environnement vise à poursuivre l'exploitation des installations classées existantes des Cliniques Universitaires de Saint-Luc (maintenues dans le cadre du projet HospitaCité), en ce compris celles prévues au droit des deux nouveaux immeubles IPI et IRAII, ainsi que les nouvelles installations classées prévues dans le cadre du projet HospitaCité ;

Considérant que la demande de PE amendée concerne plus l'autre UTG regroupant les parkings Esplanade et Hippocrate, ces parkings n'étant plus repris dans l'objet de la demande (en tant qu'installations classées) et que, dès lors, seuls les parking Odyssée, Gravier, IPI et IRAII, ainsi que les petites poches de stationnement prévus aux abords du site sont désormais repris dans la rubrique 224 de la demande ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme a été soumise à enquête publique pour les motifs suivants :

- Application de la prescription générale 0.5 du plan régional d'affectation du sol ;
- actes et travaux sur une propriété plantée de plus de 3.000m<sup>2</sup> ;
- Application de la prescription particulière 8.3 du plan régional d'affectation du sol (commerces complémentaires) ;
- Application de la prescription particulière 8.4 du plan régional d'affectation du sol (modification des caractéristiques urbanistiques) ;
- Application de l'article 176/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), projet mixte ;
- Application de l'article 175/14, §1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) : demande soumise à étude d'incidences ;
- Application de l'article 188/7 al. 2 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) : demande soumise à évaluation appropriée des incidences ;
- Application de l'article 188/7 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) :
  - o dérogation au règlement régional d'urbanisme :
    - Titre I, article 7 : implantation ;
    - Titre I, article 8 : hauteur des constructions isolées ;
    - Titre I, article 13 : aménagement des zones de cours et jardins ;
  - o dérogation aux règlements communaux d'urbanisme :
    - Titre 5, article 30 : clôtures ;
    - Titre 10, article 52 : Plinthe ;
  - o dérogation au plan particulier d'affectation du sol :

- Article 1.5 : densité de la zone 1 ;
- Article 1.6 : nombre d'emplacements de parking ;

Considérant que l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/09/2023 au 26/10/2023 a donné lieu à 5 réactions ;

Considérant que les réactions portaient essentiellement sur les aspects de mobilité, en particulier sur l'inquiétude de l'accroissement des problèmes de mobilités que les nouvelles activités vont engendrer, sur l'avenir incertain de la nouvelle ligne de tram, sur le manque d'ampleur du Kiss and Ride, sur les incidences du déplacement de l'entrée principale, sur l'étroitesse du passage place Carnoy, sur la sous-évaluation du nombre de stationnement, sur le manque d'espace de stationnement vélo fermé ; qu'en outre des remarques ont été émises sur le paysage que le projet va modifier depuis le Moulin à vent, sur des questions de statut du parking Esplanade et Hippocrate de la part la société Q Park, emphytéote et exploitante de ces parkings et sur une réaction ponctuelle du manque d'accès au dossier bilingue pendant la durée de l'enquête publique ;

Considérant que la demande est conforme au PRAS ;

Considérant que la demande est conforme au PPAS sauf en ce qui concerne la densité (dérogation à l'art.1.5) et au nombre d'emplacements de parking (dérogation à l'art. 1.6) ;

Considérant que la demande déroge au titre I du RRU en ce qui concerne l'article 7 (implantation), l'article 8 (hauteur des constructions), l'article 11 (aménagement et entretien des zones de recul) et l'article 13 (perméabilité de la zone de cours et jardins) ;

Considérant que la demande déroge au RCU en ce qui concerne l'art.30 du titre 5 (clôtures) et l'art.52 du titre 10 (plinthes) ;

Considérant que les dérogations ont été étayées par le demandeur et qu'elles sont globalement acceptables ;

Considérant que les instances suivantes ont été consultées sur le projet initial et sur le projet amendé:

- Le SIAMU
- AccesAndGo
- Astrid
- Bruxelles environnement – Instance
- Vivaqua
- La Direction Général des Transports Aériens
- Bruxelles Mobilité
- La STIB

Considérant que le SIAMU a émis le 26/10/2023 un avis favorable sous réserve de conditions techniques ;

Considérant qu'AccesAndGO n'a pas émis d'avis ;

Considérant que la Commission de sécurité Astrid a émis le 13/08/2023 un avis favorable sous condition de prévoir une couverture radio-électrique interne ;

Considérant que Vivaqua a émis le 13/09/2023 un avis sous réserve de conditions techniques ;

Considérant que la DGTA a émis le 20/09/2023 un avis négatif dû à un léger dépassement de la hauteur de la tour par rapport aux opérations de l'héliport et invite le demandeur à vérifier les conditions des opérations de l'héliport ;

Considérant que la Vlaamse Overheid – Departement Landbouw & Visserij a émis des remarques dans son avis du 29/09/2023 et conclu que le projet n'entraîne pas d'incidence significative d'un point de vue agricole ;

Considérant que le demandeur a sollicité l'avis du BMA sur le projet amendé ; que celui-ci a émis un avis positif le 11/07/2023 ;

Considérant que le BMA conclut son avis en estimant que le projet parvient, notamment, à connecter les cliniques au campus et à leur contexte ; que dans sa nouvelle version, le projet améliore un défaut identifié dans l'avis BMA de 2020, ce qui est apprécié ; que le pavillon technique des urgences, au niveau du socle, gagnerait à être limité autant que possible en taille et en hauteur, pour accentuer les relations (spatiales, visuelles) entre la toiture du socle et le paysage ;

Considérant que pendant l'étude d'incidences, la STIB était présente aux comités d'accompagnement lorsqu'il était question de mobilité ;

Considérant que la STIB a précisé pendant ces réunions que le tracé prévu du futur tram passerait par l'avenue Mounier mais que la réalisation des travaux ne serait pas prévue avant plusieurs années ;

Considérant que le chargé d'étude a vérifié la possibilité du passage du tram, tant pour l'espace disponible, notamment sous les passerelles que pour les rayons de girations devant le parvis ;

Considérant que la STIB a émis le 21 septembre un avis indiquant sa satisfaction de la relativement bonne prise en compte des besoins du transport public et reprenant quelques points d'amélioration potentielle ;

Considérant que la commission de concertation s'est réunie le 8 novembre 2023 ;

Considérant que le demandeur a présenté d'initiative lors de la séance de la commission de concertation des compléments d'informations en vue de répondre aux réclamations ;

Considérant que la commission de concertation a reporté son avis et a sollicité auprès du demandeur que les documents complémentaires soient versés au dossier ;

Vu les compléments d'information reçu le 09/11/2023 qui comportent le Power Point présenté par le demandeur lors de la séance de la commission de concertation ainsi que diverses annexes ;

Considérant que le demandeur a transmis le 01/12/2023 les documents sollicités par la commission de concertation, à savoir : la vue 3D et les vues axonométriques avec un point de vue sur l'« entrée Nord », des visualisations précises et réalistes de la nouvelle façade de la tour existante ainsi que des exemples d'applications déjà réalisées, le détail de la réaffectation de la tour existante, ainsi qu'une nouvelle proposition d'aménagement du parvis de l'entrée Sud ;

Considérant qu'à l'analyse approfondie du dossier et de l'étude d'incidences, et suite aux réclamations, aux avis des différentes instances consultées et aux diverses observations qui ont été formulées au cours de l'instruction de la demande de PU et de PE, il peut être dégagé ce qui suit :

#### **En ce qui concerne l'architecture et l'urbanisme :**

Considérant, à l'instar de l'avis du BMA, que :

- les conditions d'habitabilité dans les halls d'entrée et dans la tour d'hospitalisation sont assez qualitatives, avec de la lumière naturelle en abondance et un soin apporté à l'ambiance des chambres.
- Le projet consiste à transformer le socle médico-technique et à construire une nouvelle barre d'hospitalisation, parallèle à l'existante ; qu'ainsi, le « centre de gravité » du projet est déplacé, passant de l'avenue Hippocrate (parking visiteur et donc accès principal au bâtiment) à l'Avenue Mounier, où se trouvera l'entrée principale du bâtiment.
- Cette approche semble pertinente : la transformation du socle fait sens dans la mesure où celui-ci a été bien pensé à l'origine et permet des adaptations ; la construction d'une nouvelle barre permet de redéfinir tout le côté ouest du site, actuellement peu lisible ; la conservation de la tour d'hospitalisation existante est appréciée pour les possibilités de réutilisation qu'elle induit, et enfin l'inversion du « centre de gravité » du bâtiment permet de reconnecter ce dernier au campus universitaire et au métro.
- Cette reconnexion est un enjeu important du projet. Actuellement, les cliniques sont peu visibles depuis le campus et mal connectées à celui-ci. Le projet prévoit de démolir la passerelle enjambant l'avenue Mounier au 4eme étage pour la descendre au niveau de la place Jean-Baptiste Carnoy et ainsi assurer une liaison piétonne directe entre les cliniques et la station de métro.
- Les quatre étages du socle sont partiellement démolis pour réduire l'effet de gouffre de l'avenue Mounier et laisser plus d'espace aux piétons arrivant du campus. Des circulations verticales sont créées entre l'avenue et la toiture du socle, où un jardin public est prévu. L'entrée principale des cliniques est directement sur l'avenue Mounier, tournée vers le campus, et enfin les activités placées au rez-de-chaussée (commerce, restaurant public) cherchent à activer l'espace public pour faire de l'avenue Mounier, actuellement principalement à usage logistique, un véritable espace public qualitatif.

- Toutefois, cette approche présente une faiblesse que le projet cherche à corriger : le déplacement du centre de gravité du projet vers l'avenue Mounier a pour effet de délaissé l'avenue Hippocrate, de la faire apparaître comme « l'arrière » du site.
- Or, la qualité du jardin en toiture du socle et des liaisons avec le campus tendent à définir l'hôpital non pas comme « le bout » du campus mais plutôt comme un lien entre celui-ci et le paysage.
- Pour améliorer encore cette connexion, le pavillon abritant le garage et le local technique des urgences devrait être réduit autant que possible, en taille et en hauteur.
- Les images 3D reçues entretemps font apparaître que la connexion entre la voie d'accès à la cour logistique et le passage Nord pourrait être améliorée par une séparation plus franche (aménagement paysager, mobilier urbain, ...)

Considérant que l'esplanade au niveau S01 constitue un espace accessible au public potentiellement intéressant mais non suffisamment exploité dans l'état actuel du projet ; qu'il doit prévoir des aménagements paysagers (mobilier urbain, plantations,...).

### **Patrimoine**

Considérant que l'architecture actuelle de la tour existante est représentative de son époque ainsi que de l'œuvre d'Henri Montois;

Considérant que le traitement des façades de la tour existante efface les éléments clés de la typologie fonctionnaliste actuelle; que le jeu des formes et la matérialité sont transformées; que la lecture horizontale actuelle du bâtiment disparaît;

Considérant que ce traitement altère la cohérence avec les bâtiments existants à l'est de la zone concernée par le projet ;

Considérant néanmoins que les nombreux projets aux alentours modifient déjà cette cohérence ;

### **L'aménagement du Parvis**

Considérant que :

- Le Parvis d'accueil des cliniques donnant sur l'avenue Mounier a été fortement revu dans le projet amendé par rapport à la demande initiale.
- L'avenue Mounier n'étant plus réaménagée, le rondpoint est conservé et le nouveau parvis s'intègre dans cet espace existant.
- Le nouvel aménagement du Parvis suit la plupart des recommandations de l'EI (accès du rondpoint à une zone de dépose minute, plateaux pour les passages piétons, maintien des bordures de l'avenue Mounier pour canaliser le flux piéton, etc) mais il a été constaté que ce dernier présentait quelques problèmes de sécurité, en particulier pour les modes actifs, relégués au second plan par rapport aux véhicules motorisés. L'implantation de la zone de dépose minute s'avère en particulier problématique car elle engendre des risques de conflits entre modes.

Une version modifiée a dès lors été proposée par le demandeur le 01/12/2023.

Ce nouvel aménagement, modifiant la zone de dépose minute et améliorant les cheminements dédiés aux modes actifs permet de répondre aux préoccupations émises en séance du 08/11/2023 ;

### **Le parking Gravier**

Considérant qu'une version modifiée a été proposée par le demandeur le 01/12/2023.

Considérant que le parking Gravier est réaménagé afin d'offrir un Hub Mobilité sur le site, comprenant des emplacements pour vélos sécurisés avec casiers et bornes de recharges, une « Dropzone » et une aire de stationnement pour les taxis et navettes.



Considérant par ailleurs qu'aucun dispositif d'éclairage n'est représenté sur les plans de ce parking.

Afin de garantir la sécurité des lieux, l'implantation de luminaires doit être prévue. Le choix du dispositif (couleur, intensité, cône d'éclairage) devra se faire en ayant une réflexion sur la minimisation des impacts sur la faune et la flore à proximité, le parking étant situé en bordure de zone Natura 2000.

### **En ce qui concerne la GIEP et le traitement des eaux usées et la gestion des eaux souterraines**

Considérant :

- L'ampleur du projet immobilier et l'importance de son volet "aménagement des abords et espaces publics attenants";
- Le fort potentiel d'infiltration du sol et du sous-sol au droit du site (d'après les derniers essais réalisés sur et aux abords du projet) ;
- Les risques d'interaction entre les futurs ouvrages d'infiltration prévus aux abords de la nouvelle tour et la future citerne de mazout de 30.000 l prévue dans le cadre du projet;
- Le manque de précisions et certaines contradictions observées au droit des documents, études et plans relatifs à la gestion des eaux pluviales et au projet de station d'épuration prévus au droit du projet (dans sa version de base et sa version amendée) ;
- L'absence de dispositif permettant la gestion des eaux pluviales au droit de la zone Ouest du projet amendé comportant pourtant des zones imperméables (notamment une voirie);
- Le profil et la forme géométrique de la noue d'infiltration (prévue par le projet amendé) non adapté à ce type d'ouvrage et à son intégration paysagère et biologique ;
- L'opportunité d'installer sur le site une station d'épuration, mais reconnaissant le caractère encore incertain de ce projet (en termes de faisabilité technique et financière);
- Les contraintes techniques liées la mise en place d'un système permettant de récolter l'ensemble des eaux pluviales du jardin des Cliniques ;
- le risque d'effet barrage sur l'écoulement de la nappe souterraine dans le cadre du chantier de construction et en phase d'exploitation des sous-sols de la nouvelle tour d'hospitalisation, et ces impacts potentiels sur les zones humides du site Natura 2000 'Hof ter Musschen' situées en contrebas ;
- Concernant le sol et les eaux souterraines, le premier monitoring de la nappe (rapport D5386-1) est actuellement insuffisant pour évaluer les incidences de la construction d'un niveau de sous-sol supplémentaire sur l'écoulement des eaux souterraines. Vu que la nappe se dirige naturellement en direction de la zone Natura2000, il est essentiel d'évaluer si un rabattement de nappe sera nécessaire en phase chantier et si ladite nappe risque d'être entravée par le bâtiment sur le long terme. Ce point doit être absolument éclairci avant que la Région soit amenée à statuer sur la demande de permis et ce, au regard de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura2000 (présence de prairies humides dont le régime hydrique pourrait être perturbé).

### **En ce qui concerne l'Energie :**

Considérant :

- L'absence, dans le dossier, d'un plan global des toitures de tous les bâtiments repris au sein du futur permis d'environnement ;

### **En ce qui concerne la Nature :**

Considérant :

- La proximité du site et de son projet d'extension du site Natura 2000 nommé 'Hof ter Musschen' (n°10);
- Le manque de précisions et certaines contradictions observées au droit de la Note paysagère, de la Liste des Essences d'arbres, du Plan d'implantation (joint au projet amendé) : certaines espèces mentionnées (dans la liste des plantations, ainsi que dans la liste des essences d'arbres) n'étant pas indigènes (contrairement à ce qui est annoncé par le demandeur), voire même pour certaines exotiques et envahissantes ;

## **En ce qui concerne la Mobilité :**

### Circulation automobile

Considérant que les incidences du projet sur la mobilité ont été évaluées dans l'étude d'incidences (sur base notamment de l'étude réalisée par le bureau Tractebel), en considérant le projet Hospitalité seul mais également en considérant une situation future prévisible comprenant les projet IPI et IRA II et plusieurs hypothèses sur l'évolution du trafic motorisé lié à la mise en œuvre de la stratégie inscrite au sein du plan régional de mobilité Good Move ;

Que cette évaluation des incidences en situation future prévisible a considéré également une augmentation de la fréquentation du site de 10% ;

Considérant que les simulations réalisées ont permis de conclure que malgré l'augmentation du trafic sur certaines voiries, le trafic devrait rester fluide sur les différents axes de circulation et au droit des différents carrefours étudiés ;

Considérant par ailleurs que l'étude met en avant le fait que la solution alternative de non inversion des parkings (suivi dans le projet amendé) permet, par rapport à la demande initiale, de réduire le trafic sur certaines voiries du quartier dont l'avenue Chapelle-aux-Champs et l'avenue Mounier ;

Considérant qu'au vu de cette non inversion des parkings, la création d'un accès secondaire aux Cliniques au nord du site est pertinent afin de permettre aux personnes stationnant au sein des parkings Esplanade ou Hippocrate d'accéder plus rapidement au bâtiment ;

Considérant que la tour existante réaffectée sera occupée par les cliniques pour les étages 0 à+6, et par l'UCL pour tout ou partie du restant des niveaux supérieurs, pour ses activités en rapport avec la santé, l'enseignement et/ou la recherche ;

Considérant que cette occupation concerne essentiellement la relocalisation des activités existantes et non la création de nouvelles activités ;

### Stationnement

Considérant :

- Le probable déficit en stationnement automobile pour le personnel du site en situation projetée par rapport aux besoins de cette catégorie d'usager, selon la répartition actuelle de leurs parts modales des déplacements (62% de part modale pour la voiture) ;
- Le potentiel de transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo pour le personnel du site notable mis en évidence par l'étude d'incidences en situation future (Selon le dernier PDE, 22% des usagers de la voiture individuelle résident pourtant à Woluwe-Saint-Lambert ou dans une Commune situées à proximité de l'hôpital) ;
- Le manque de précisions et certaines incohérences observées au droit des documents et plans relatifs à la mobilité, et le stationnement vélos en particulier ;
- L'absence de stationnement dédié spécifiquement aux utilisateurs de tour existante réaffectée ;
- La réserve de capacité existante pour le stationnement motorisé pour les visiteurs, justifiant une diminution de l'offre, mais le nombre de place insuffisant en cas d'augmentation de la fréquentation du site sans réduction de la part modale de la voiture ;
- La nécessité de veiller à la bonne desserte en transport en commun du site et de prévoir une offre qualitative en emplacements vélos pour les visiteurs

### Accessibilité

Considérant que l'ouverture créée depuis la place Carnoy vers les cliniques permet d'améliorer la connexion, visuelle et physique, entre le campus et l'hôpital ;

Considérant que la largeur de ce passage est contrainte pas la présente des immeubles existants de part et d'autres du passage ;

### Le droit d'emphytéose

Considérant que la modification des accès du parking Esplanade est de nature à avoir un impact sur la relation contractuelle qui existe entre la commune et Q-Park ;

## **AVIS FAVORABLE À CONDITION DE :**

Fournir des plans complets reprenant les informations fournies dans les compléments introduits le 01/12/2023

### **I. En ce qui concerne l'architecture et l'urbanisme :**

1. Réduire autant que possible, le pavillon abritant le garage et le local technique des urgences en taille et/ou en hauteur ;
2. Prévoir une séparation plus franche entre la voie d'accès à la cour logistique et le passage Nord (aménagement paysager, mobilier urbain, ... ) ;
3. Pour la demande de permis d'urbanisme, apporter les adaptations aux constructions et à l'aménagements des abords inclus dans le périmètre de la demande de PU, en fonction des conditions reprises en infra dans les différentes thématiques ;
4. Prévoir des aménagements paysagers (mobilier urbain, plantations,...) à l'esplanade au niveau S01.

### **II. En ce qui concerne la GIEP et le Traitement des Eaux usées et les eaux souterraines :**

1. Revoir le profil et la configuration de la noue d'infiltration prévue aux abords de l'accès Sud afin de permettre son intégration paysagère et biologique - Préciser également sa connexion éventuelle avec le maillage pluie (gravitaire/pompage? Pourquoi un débit de fuite est-il prévu ?);
2. Relocaliser la nouvelle citerne de mazout de 30.000 l au sein de la nouvelle tour afin d'éviter tout risque d'interaction avec les zones d'infiltration prévues aux abords du projet ;
3. Prévoir un dispositif de gestion des EP au droit de la zone Ouest (conformément aux recommandations de l'EIE), en utilisant le nouvel outil de dimensionnement de BE, permettant de gérer, au minimum, les EP collectées au droit de cette zone avec, en option, celles issues des 25% de la surface du jardin des Cliniques que les auteurs de projet envisagent de pouvoir récupérer via les décharges accessibles depuis le niveau -3 ;
4. Concernant la toiture stockante prévue au droit du bâtiment New urgence - joindre à la demande un profil technique et préciser sa capacité de stockage et le mode de calcul de celle-ci ;
5. Joindre à la demande les profils techniques des toitures vertes envisagées sur le site;
6. Préciser le mode de gestion et le sens d'écoulement des eaux pluviales au droit du parking gravier,
7. Concernant le projet de traitement des eaux usées du site via une STEP, veuillez :
  - a. Apporter des précisions quant à la gestion des eaux usées en cas de dysfonctionnement de la STEP (dispositifs à mentionner également sur le plan d'égouttage), dispositifs gravitaires ou via pompage ?...
  - b. Fournir une étude de faisabilité d'un raccordement jusqu'aux tours de refroidissement situées au niveau du parking Hippocrate (tel qu'envisagé par le projet amendé),
  - c. Fournir une étude de faisabilité concernant la solution alternative de réutilisation de ces 'eaux industrielles' en surplus pour l'alimentation de certains WC de la nouvelle tour (à ce stade le projet ne prévoit que la réutilisation de 1.200 m<sup>3</sup>/an pour cet usage),
  - d. Fournir un plan représentant le circuit de réutilisation des eaux traitées par la STEP finalement choisi, au regard des conclusions des deux études précédentes.
8. En cas d'avortement du projet de Station d'épuration, veuillez concevoir, à l'aide du nouvel outil de dimensionnement de BE, une solution alternative au sein de la nouvelle Tour d'hospitalisation permettant la récupération et la réutilisation des eaux pluviales au sein de celle-ci, en ce compris les réseaux de distribution prévus en cas de mise en œuvre de cette alternative ;
9. Revoir en conséquence des points ci-avant 1 à 8 les documents concernés joints à la demande : Note gestion des eaux, l'ensemble des plans Sanitaire Evacuation, etc...
10. Transmettre pour fin décembre les résultats intermédiaires de l'étude de caractérisation hydrogéologique en cours, menée par Geolys, afin d'identifier l'impact du projet sur la nappe.

### **III. En ce qui concerne l'Energie :**

Joindre à la demande un plan localisant l'ensemble des surfaces de toitures couvertes par des panneaux solaires photovoltaïques prévues au droit du projet (avec indication des surfaces brutes et nettes couvertes (Nouvelle et ancienne tour, parking Odyssée, IPI et IRAII,...)

#### **IV. En ce qui concerne la Nature :**

1. Revoir et compléter la Note paysagère et la liste des essences d'arbres, en fonction des remarques et recommandations du Facilitateur Nature ;
2. Joindre à la demande un plan d'aménagement paysager du site et de ses abords, et ce, en cohérence avec les nouvelles - Note paysagère et Liste des arbres - et les recommandations du Facilitateur Nature. Ce plan devra également préciser les différents types d'éclairage prévus sur le site (en ce compris leur température d'éclairage en K) et ce, en cohérence avec les recommandations de l'étude d'incidences et du Facilitateur Nature.  
Ce plan indiquera également les types de paravent et structures pour plantes grimpantes prévus sur le jardin des cliniques.

#### **V. En ce qui concerne la Mobilité**

1. Revoir l'offre en stationnement vélos prévue au droit du site en fonction des critiques et remarques suivantes :
  - a. Revoir l'offre en stationnement vélo prévue pour les employés : celle-ci doit être sécurisée, comporter des postes de recharge pour vélos électriques, des emplacements accessibles aux vélos cargos et des casiers en suffisance, et être située au plus proches des accès vers les différents lieux de travail (et si possible à l'intérieur même des bâtiments);
  - b. Revoir l'itinéraire vers ces locaux vélos 'personnel' de manière aisée, le plus direct possible et comporter le moins d'obstacles (escaliers, portes, bordures,...) à franchir - à cet égard la poche de stationnement de parkings vélo prévue au RDC à l'est de la Tour existante, notamment, n'apparaît pas idéale...
  - c. Prévoir des dispositifs/moyens permettant de garantir un certain niveau de sécurité/surveillance au droit des zones de stationnement vélos prévus pour les visiteurs ;
  - d. Etudier la faisabilité d'aménager de nouveaux locaux vélos sécurisés dans la nouvelle Tour (via accès Nord notamment) et dans la Tour existante (accessibles directement depuis l'av. Mounier);
  - e. Prévoir des emplacements vélos couverts et sécurisés dédiés aux futurs utilisateurs de la tour existante réaffectée.
2. Compléter et modifier la Note Mobilité jointe à la demande, des informations suivantes :
  - a. Evoquer également les locaux et zones de stationnement vélos existants maintenus et/ou supprimés dans le cadre du projet (par ex. au sien du parking Odyssee, accès personnel...);
  - b. Ajouter un tableau de synthèse comparatif des capacités en situation existante et projetée/catégorie d'usagers et type de vélo ;
  - c. Préciser pour chaque zone/poche de stationnement vélos s'il s'agit d'emplacements couverts ou non, au sein d'un local sécurisé ou non, et s'ils sont accessibles uniquement aux employés ou ouverts au public ;
  - d. Pour les principales zones de stationnement prévues : décrire le mode d'accès et les itinéraires vers et depuis ces poches et vérifier leur adéquation ;
  - e. Décrire les dispositifs/moyens permettant de garantir un certain niveau de sécurité/surveillance au droit des zones de stationnement vélos prévus pour les visiteurs ;
  - f. Préciser si des douches sont mises à la disposition des membres du personnel cycliste à leur arrivée sur le site.
3. Fournir un plan ou une figure permettant d'identifier les locaux vélos existants maintenus et ceux projetés et leurs caractéristiques : emplacements couverts ou non, au sein d'un local sécurisé ou non, accessibles uniquement aux employés ou ouverts au public.

#### **VI. En ce qui concerne l'héliport**

Vérifier les conditions des opérations de l'héliport avec la DGTA.

#### **VII. En ce qui concerne le SIAMU,**

Se conformer à l'avis du Siamu, notamment pour les parkings Esplanade et Faculté Nord et préciser si les dérogations ont été accordées par le SPFI.

#### **VIII. En ce qui concerne le droit d'emphytéose du parking Esplanade**

Un accord entre les deux parties doit être conclu avant la délivrance du permis d'urbanisme.