

NUE - Annexe 19.
MODIFICATIONS DU NIVEAU D'IMPLANTATION DES BATIMENTS ABCD
MODIFICATION D'IMPLANTATION DES BATIMENTS GH
MODIFICATION DU PROFIL DES BÂTIMENTS EF
SENS DE CIRCULATION

NOTE EXPLICATIVE

**1. CADRE GENERAL DU PROJET
et MODIFICATION DES SENS DIRECTIONNELS DE VOIRIE**

- ▶ Entrée place de la Gare par la rue de la Sucrierie
- ▶ Sens directionnel sortant descendant rue Ledocte
- ▶ Sens directionnel montant ponctuel ruelle de Perbais

Le projet immobilier mené par IGE s.a., ses aménagements et les créations de voiries et espaces publics s'inscrivent le cadre d'un partenariat public-privé et du projet de revitalisation urbaine portant sur l'îlot complet compris entre la rue Ledocte (1), la place de la Gare (2), la parcelle Pourvoyeur (3) et la rue de la Sucrierie (4).

La rue de la Sucrierie et la rue Ledocte se rejoignent en point bas du site, au rond point de la RN273.

La voie d'accès à la place de la Gare est la rue de la Sucrierie poursuivie par la ruelle de Perbais partiellement en sens unique montant vers la place. La sortie de la place se fera par la rue Ledocte qui sera mise à sens unique sortant, contrairement à son statut actuel à double sens. Il s'agit d'une première modification du projet par rapport à celui introduit en décembre 2020.

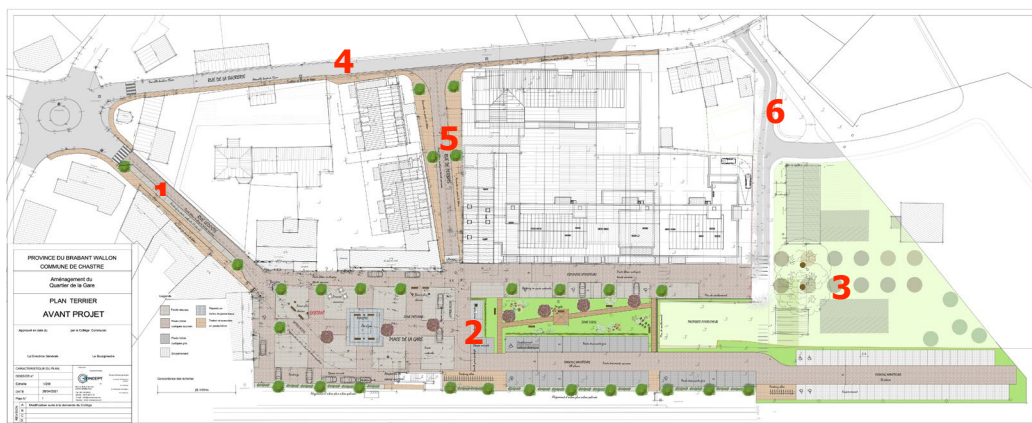
Toutes ces voiries seront traitées dans l'esprit de la réalisation de la première phase d'aménagement de la place de la Gare, déjà exécutée.

Partant du double sens de la rue de la Sucrierie et de la mise à sens unique de la rue Ledocte, la circulation projetée induit un bouclage retour vers le rond-point de la RN 273 (voie de circulation à grand trafic) par la future ruelle dite de Perbais (5) et par la future voirie en about du site sur la parcelle Pourvoyeur (6) toutes deux interfaces entre la rue de la Sucrierie et la place.

Ces aménagements voiries font partie d'une demande globale reprise dans le cadre d'une demande de permis technique de voiries non comprise dans la présente demande de permis d'urbanisme qui recouvre l'ensemble de la partie immobilière. La demande de permis technique de voiries fait l'objet d'un marché public spécifique dont la conception de chacun des éléments est en lien étroit avec les orientations définies par le dossier de REVITALISATION réalisé et approuvé ~~en cours d'instruction.~~

A noter: tous les sens uniques sont réversibles.

Le marché de la réalisation des abords a été attribué au bureau Concept dont le projet est illustré ci-dessous.

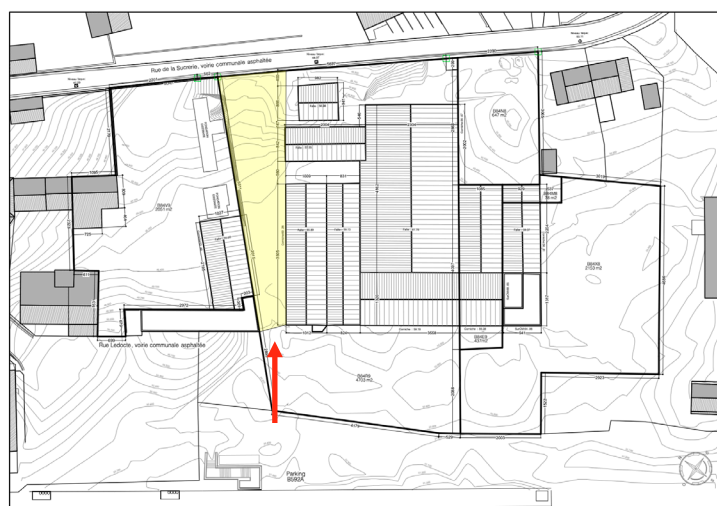


L'ensemble de la parcelle de la Sucrerie et de l'ancienne centrale à béton est complètement minéralisé et présente un relief plat plus ou moins de niveau avec la place de la Gare et en surplomb de la rue de la Sucrerie sur laquelle elle n'a qu'un accès via une rampe à l'arrière du hall principal (voir flèche verte)

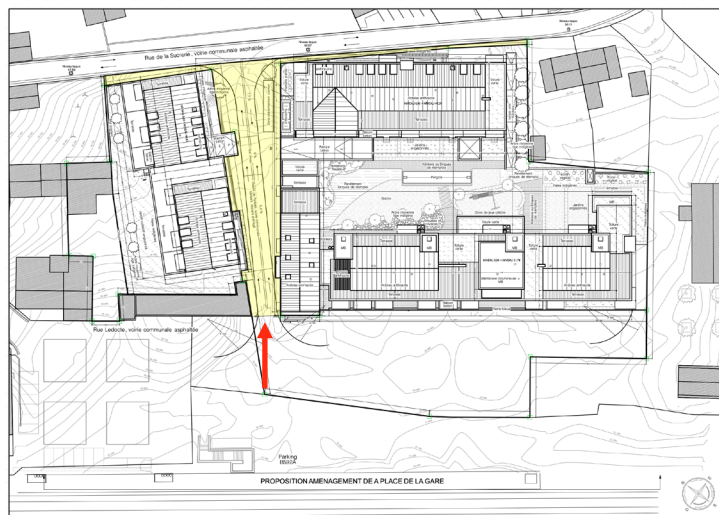
Le tracé de la future ruelle de liaison dite « ruelle de Perbais » reprend l'implantation de la voie d'accès au site depuis la place de la Gare (voir trait rouge pointillé).



Il est aussi strictement délimité par l'implantation du bâti existant, tant dans son orientation que dans ses emprises.



On constate sur l'illustration ci-contre que les bâtiments projetés s'implantent sur le front de bâtisse des bâtiments existants (qui seront remplacés) sans modification sensible de la morphologie de l'espace qui deviendra public.



2. MODIFICATION DU NIVEAU DE DALLE REZ-DE-PLACE BÂTIMENTS ABCD **(voir plans MODIF 01/02/03/04/05/06/07/08/09)**

- ▶ Un même niveau 00 pour tous les bâtiments, constitué par le rez de dalle ABCDEF
- ▶ Niveau de rez de place – 50cm
- ▶ Adaptation-Prolongation des rampes d'accès au garage
- ▶ Déplacement des portes et des trémilles de ventilation
- ▶ Adaptation du jardin de l'appartement E1b et de l'aménagement paysager de l'espace intérieur d'îlot
- ▶ Profil ruelle de Perbais abaissé côté place

La future ruelle (dite « ruelle de Perbais ») liaisonne la place de la Gare (niv 50.94) et la rue de la Sucrerie (niv 48.97). Alors qu'aujourd'hui l'emprise de la future voirie est une dalle quasi au niveau de la place sur toute sa longueur, et en contre-haut de la rue de la Sucrerie, la future voirie reprend la différence de niveau qui existe entre la place de la Gare et la rue de la Sucrerie suivant un profil régulier et confortable, réparti en plusieurs tronçons de pentes variant entre 0% au droit des

raccords avec les rampes d'accès aux parkings des immeubles projetés, 5,6% pour le tronçon amont et 7,7 % pour le tronçon aval.



*PROFIL EN LONG DE LA FUTURE VOIRIE dite « RUELLE DE PERBAIS » (vue vers ancienne sucrerie).
SITUATION PROJETEE INITIALE NIV REZ-DE-PLACE = 51.78*

Si le profil de la « ruelle de Perbais » est dicté par le niveau amont de la Place de la Gare (niv 50.94) et par le niveau aval de la rue de la Sucrierie (niv 48.97), l'implantation altimétrique des bâtiments dépend aussi des niveaux des égouts auxquels ils se raccordent. Dans les documents de demande du permis d'urbanisme initial, l'altimétrie du rez-de-Place des bâtiments ABCD (dont l'égouttage se raccorde rue de la Sucrierie) a été déterminée à la cote **niv 51.78**.

Cette cote d'implantation de rez-de-Place mis en lien avec le terrain naturel et la Place de la gare induisait que les bâtiments ABCD présentent un niveau de dalle de rez situé $\pm 80\text{cm}$ au-dessus du niveau de la Place au raccord avec le bâti. Cette disposition était exploitée pour niveler la place en pente et gérer le ruissellement.

Observant cette situation après introduction des documents de demande de permis d'urbanisme, **la commune de Chastre** a analysé cette disposition:

- partant de ce qu'elle ne souhaitait pas avoir une différence de niveau marquée entre le niveau de dalle rez du bâti projeté le long de la Place et le nouvel espace public qu'elle a en charge d'aménager,
- observant que, pour ce faire, les aménagements proposés de l'espace public présentaient un profil de pentes que le collège estimait inconfortable, plus spécifiquement pour les PMR,
- constatant que les contraintes d'implantation des niveaux du bâti étaient liées à la profondeur de l'égout en aval du projet, qui pouvait être modifiée,

la commune de Chastre a opté la réfection de l'égout de la rue de la Sucrierie en l'implantant de manière à permettre de descendre le niveau des bâtiments ABCD de 50cm.

Forts de cette décision communale importante, nous pouvons présenter un projet reprenant un niveau de rez-de-Place pour ABCD mis à la cote **niv 51.28**. Ce niveau permet, en pied de façade, un raccordement homogène et continu avec le domaine public. Cette modification et rabaissement de niveau a des conséquences sur l'aménagement des rampes d'accès aux parkings ABCD qui doivent être adaptées aux 50cm supplémentaires à reprendre.

Une adaptation simple a pu être mise au point. La rampe donnant accès au parking AB a été prolongée d'une travée et la porte d'accès au parking AB a été mutée de la travée 4-5 à la travée 5-6. La contrainte des pompiers qui exigent que cette porte soit à l'air libre, a induit que la trémie soit adaptée à cette modification et l'ouverture de la dalle couvrant la courive a suivi le déplacement de la porte. En conséquence, l'aménagement paysager de l'espace intérieur d'îlot a été modifié à la marge et le jardin privatif de l'appartement E1b s'est vu adapté à la configuration de cette nouvelle trémie.

Outre ces aménagements à la marge du projet, **la décision communale de baisser le niveau de l'égout de la rue de la Sucrierie**, même si elle fut très tardive dans le processus de conception, permet un meilleur aménagement général des lieux:

- elle rencontre la volonté du Collège de limiter les pentes de l'espace public sur la future place de la Gare, pour une praticabilité facilitée pour tous,
- elle permet un meilleur traitement des limites parcellaires publiques avec les parcelles privées mitoyennes comme la parcelle cadastrale Pourvoyeur (n°84r8).
- elle facilite le traitement des eaux de ruissellement,
- et, enfin, elle diminue l'impact visuel du bâti en descendant le niveau des rives de toitures et pignon



PROFIL EN LONG DE LA FUTURE VOIRIE dite « RUE DE LA SUCRERIE » (vue vers ancienne sucrierie et ancienne centrale béton). SITUATION PROJETEE DEFINITIVE NIV REZ-DE-PLACE = 51.28

Ce faisant, l'ensemble des niveaux des dalles d'étages de F a été abaissé quant à eux de 145cm (soit -121cm pour le parking et -145cm pour les dalles d'étages), induisant aussi un rabaïssement de la toiture auquel nous reviendrons ci-après. Nous noterons ici que, si le niveau du rez-de-dalle et des autres étages du

bâtiment **F** ont été rabaissés de 145cm, seule la dalle de parking du bâtiment **E** a été rabaissée de 121cm et les autres dalles maintenues sur leurs niveaux initiaux.

La construction du nouvel égout rue de la Sucrierie devra tenir compte de ces contraintes altimétriques.

La dalle du parking au droit du bâtiment F étant donc implantée à un niveau inférieur (-1,21m), il n'était plus possible d'y raccorder l'entrée piétonne telle initialement implantée. Celle-ci est organisée désormais au niveau Rez-de-Dalle (niveau de référence du RDC) via une rampe et un escalier extérieur donnant accès à un perron surplombant le trottoir.

Cet aménagement en domaine privé crée aussi une animation le long de la façade du bâtiment F limitant ainsi l'effet de longueur d'un soubassement continu.

Le profil de la ruelle de Perbais est, quant à lui, coordonné avec le projet communal d'aménagement de l'espace public tenant compte des niveaux des bâtis qui le bordent

3. MODIFICATION DE L'IMPLANTATION DES BATIMENTS GH **(voir plans MODIF 15)**

- ▶ Trottoir continu au long de la rue de la Sucrierie, entre la ruelle de Perbais et le rond-point
- ▶ Expropriation en long de rue, entre le rond-point et le périmètre du projet
- ▶ Recul des bâtiments G-H du projet

Continuant l'analyse du projet d'aménagement de l'espace public, **la commune** s'est penchée sur le profil de la rue de la Sucrierie qui fait partie intégrante du schéma de circulation du projet.

Ce schéma de circulation prévoit que les parkings des immeubles projetés soient accessibles principalement via la rue de la Sucrierie qui présente une largeur suffisante pour établir une circulation à double sens partant et aboutissant au rond-point existant sur la RN 273, vers les principales destinations locales et régionales.

Partant de ce constat, la majeure partie de la circulation est donc maintenue en partie basse du site, évitant le report de la circulation résidentielle dans la rue Ledocte (étroite et bordée d'habitations) et sur la place de la Gare destinée à être, entre autres, une zone d'agrément.

Pour rappel cf. ci-avant Point 1. 6^{ème} §, partant de la mise à sens unique sortant de la rue Ledocte, la circulation projetée induit un bouclage retour vers le rond-point de la RN 273 (voie de circulation à grand trafic) par la future ruelle dite de Perbais et la future voirie en about du site sur la parcelle Pourvoyeur, toutes deux interfaces entre la rue de la Sucrierie et la place.

L'utilisation de la ruelle Pourvoyeur dépend du développement de la parcelle Pourvoyeur non programmé à ce jour. Sa réalisation ultérieure donc -et hors cette phase de chantier- permettra de proposer deux voies d'entrée et une sortie sur et depuis la place de la Gare (et significativement, depuis la zone de parkings navetteurs prévues au fond de la place).

Ces options d'organisation de la circulation ont été analysées par le bureau d'études agréé en études de mobilité ~~d'incidences sur l'environnement~~ STRATEC dans son étude du 11 décembre 2020 jointe à la demande de permis. Elle aboutit à la conclusion que le projet n'amènera pas de détérioration des conditions de circulation par rapport à la situation actuelle qui restera globalement fluide. Une zone de ralentissement à l'approche du rond-point avec moins de fluidité au carrefour Perbais/Sucrierie est cependant mentionnée avec jusqu'à une dizaine de véhicules sortants du site qui pourront être en attente d'insertion dans la rue de la Sucrierie, attente liée aux remontées de véhicules entrant et se confrontant à la portion aujourd'hui trop étroite de rue de la Sucrierie.

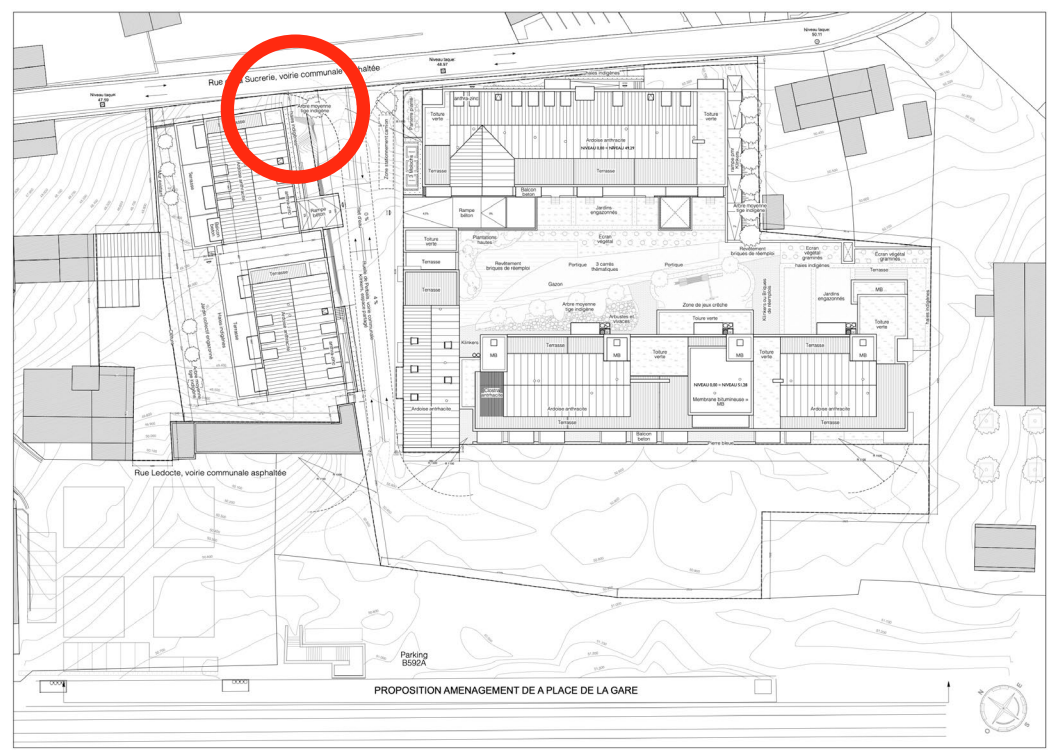
Cette situation pourrait être résolue par l'adaptation de la largeur de l'assise de la rue de la Sucrierie, comme il a été prévu de le faire dans le permis octroyé pour la construction de l'immeuble d'angle Sucrierie/Ledocte.

En réponse à cette analyse, pour améliorer la fluidité du trafic à cet endroit mais aussi pour sécuriser le parcours piéton sur un trottoir de 1,50m de large tout le long de la rue de la Sucrierie sur le domaine de Chastre, **le collège a décidé** de mettre en oeuvre le processus d'expropriation qui touche les parcelles longeant la rue de la Sucrierie depuis le rond-point de RN 273.

Si la parcelle d'angle ne sera pas modifiée dans une première phase, la parcelle 84Y9 qui présente un mur de clôture tout le long de sa limite d'alignement avec un volume bâti abritant un garage plus ou moins en son centre, se voit amputée d'une bande de terrain d'un mètre sur toute sa longueur. Cette nouvelle sur-largeur de l'espace public participe à un triple effet: sécurité des usagers et des usagers faibles en particulier, fluidité du trafic et aménagement proportionné de l'espace public compte tenu du relief existant du site (voirie en contre-bas des jardins).

Dans le prolongement de ce nouvel alignement, et toujours pour permettre l'établissement d'un trottoir continu le long de la rue de la Sucrierie, il est apparu, **aux yeux de la commune**, nécessaire de déplacer les bâtiment GH dont le pignon nord jouxte la rue de la Sucrierie.

Elle a demandé de déplacer les bâtiments GH de 80cm vers la place de la Gare afin d'accroître l'espace libre à l'angle de la rue de la Sucrierie et la future ruelle de Perbais, dans une emprise plus sécuritaire et confortable, souhaitée par le Collège communal.



Cette modification d'implantation n'a aucune incidence, ni architecturale ni paysagère, ni altimétrique: les adaptations nécessaires ne portent que sur le profil de la rampe d'accès au parking de GH qui se voit modifiée de ± 4 cm en hauteur à reprendre par apport à son niveau d'accroche initial à la ruelle de Perbais.

4. **MODIFICATION DES BATIMENTS E ET F**

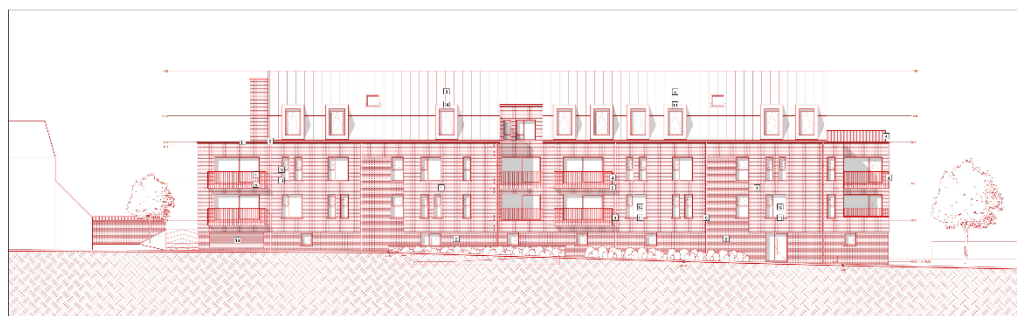
(voir plans MODIF 03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14)

- ▶ Diminution de gabarit des bâtiments E-F (< effet de socle-hauteur bâti)
- ▶ Abaissement des niveaux de dalle et recul de l'entrée des parkings E-F de 121cm
- ▶ Abaissement des rez-de-dalle du bâtiment F de 145cm

Faisant suite à l'enquête publique, tenant compte des remarques du voisinage et des Collèges communaux de Walhain et Chastre, et dans le but de répondre au mieux à celles-ci et aux objectifs de la meilleure implantation et adéquation possibles des gabarits projetés avec le contexte bâti et non bâti, le demandeur et son auteur de projet ont revu la composition, l'implantation et le profil des bâtiments E et F.

Les modifications les plus perceptibles concernent le bâtiment F et visent une meilleure adaptation de son gabarit en lien avec le PCAR et le bâti voisin direct.

Pour minimiser au maximum l'effet de socle continu que proposait la version initiale des bâtiments E et F, le niveau de leur parking commun a été descendu de 121 cm par rapport au premier plan de permis et a été aligné sur le niveau de parking des bâtiments ABCD.



ELEVATION AVANT SITUATION PU 2020 : 1 / 100



ELEVATION AVANT AVEC MODIFICATIONS DU BÂTIMENT F : 1 / 100



INTEGRATION PU SUR FACADE AVANT AVEC MODIFICATIONS DU BÂTIMENT F : 1 / 100

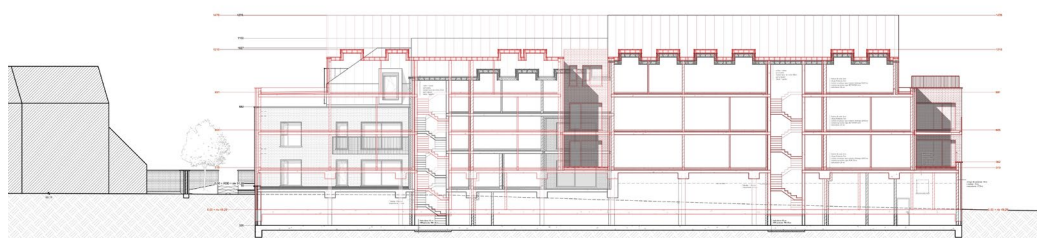
Pour permettre cette option, l'entrée du parking EF a du être reculée et est désormais alignée à l'entrée du parking CD en fond de circulation d'accès intérieure.

Ce faisant, l'ensemble des niveaux des dalles d'étages de F a été abaissé quant à eux de 145cm (soit -121cm pour le parking et -145cm pour les dalles d'étages), induisant aussi un rabaïssement de la toiture auquel nous reviendrons ci-après. Nous noterons ici que, si le niveau du rez-de-dalle et des autres étages du bâtiment **F** ont été abaïssés de 145cm, seule la dalle de parking du bâtiment **E** a été abaïssée de 121cm et les autres dalles maintenues sur leurs niveaux initiaux.

La dalle du parking au droit du bâtiment F étant donc implantée à un niveau inférieur (-1,21m), il n'était plus possible d'y raccorder l'entrée piétonne telle initialement implantée. Celle-ci est organisée désormais au niveau Rez-de-Dalle (niveau de référence du RDC) via une rampe et un escalier extérieur donnant accès à un perron surplombant le trottoir.

Cet aménagement en domaine privé crée aussi une animation le long de la façade du bâtiment F limitant ainsi l'effet de longueur d'un soubassement continu.

Si l'entrée de F a donc du être adaptée en conséquence du rabaïssement du niveau des parkings E e F, celle du bâtiment E n'a pas être modifiée de la sorte car il était impossible d'aménager un accès PMR sur emprise privée par manque de recul par rapport à la limite d'alignement.



Coupe longitudinale bâtiment E&F

L'entrée de E est donc restée similaire à celle de la version initiale et seule une modification intérieure de la circulation a été faite pour répondre à cette nouvelle contrainte liée à l'abaissement du niveau du parking.



La modification des niveaux de dalles du bâtiment F a permis encore de mettre en lien (càd à un niveau ergonomiquement coordonné) les logements en rez-de-dalle avec leur jardin privatif pour une meilleure cohésion des fonctions et fluidité des circulations.

On comprendra donc que le socle initial formant l'empiètement continu des bâtiment E et F dans la version initiale, a été sensiblement diminué (voir annihilé à cause des accès au perron) au droit du bâtiment F et propose une meilleure accroche du bâti par rapport au domaine public, avec une plus grande diversité visuelle et séquencée dans la perception du bâti comme de l'espace libre .

Au-delà de son socle désormais enterré, le profil du bâtiment F a reçu d'autres modifications.

Sa façade à rue a été reculée de 3,41m par rapport à l'alignement proposé dans les plans initiaux, induisant une profondeur brute de bâtisse moindre, soit 13,66 m au lieu de 17,07m, presque concordant à la profondeur de 13m prescrite au PCAR et plus proche de celle du bâti voisin.

De plus, outre la diminution de la largeur du bâti F qui induit directement une réduction de longueur des versants de toiture et donc sa hauteur de faite, le rabaissement direct de la ligne de gouttière a été opéré pour augmenter le rabaissement du plénum de toiture jusqu'à obtenir un rabaissement du faite du bloc F de 2,50m (soit quasi la hauteur d'un niveau) pour sa partie couvrant l'about du bâti F et de 1,75m pour sa partie liaisonnée au bâtiment E.

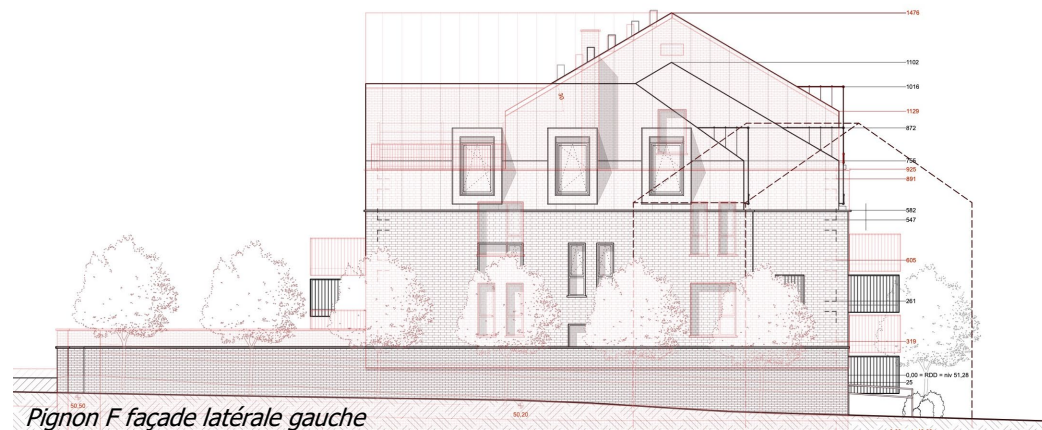
Combinant l'encaissement du socle (-1,21m) et la diminution de la largeur du bâti F (-3,41m), une étude a encore été menée sur le profil de la toiture de F afin de présenter un volume bâti moins invasif.

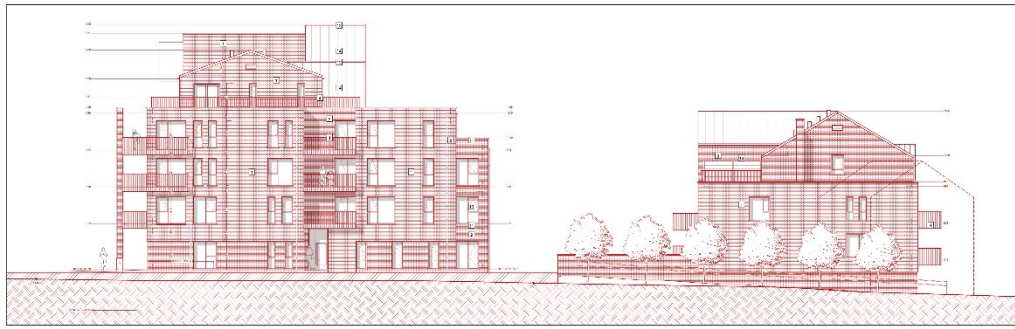
En effet, le volume de toiture du projet initial était traité en pignon sur l'about de F (le flanc gauche du bâti). Pour minimiser l'emprise de la toiture que présentait un faitage continu sur la longueur du bâti, l'about de toiture a été remplacé par un volume sous **toiture à croupe**, proposant un volume bâti plus compact et offrant une prise de lumière moindre vis-à-vis du bâti d'en face puisque la croupe diminue le volume bâti.

Le profil de toiture de F est aussi conçu pour marquer l'ouverture du front bâti sur l'intérieur de l'îlot. La venelle projetée qui permet un accès direct depuis la rue de la Sucrierie vers la future place de la gare est un point majeur de la mobilité douce que défend le projet. Cette circulation longe le flanc gauche du bâtiment

F, remonte sur la dalle de rez-de-place, traverse le bâti de front de place et débouche sur celle-ci. Le profil du bâtiment F, tant dans son implantation que dans son nouveau mouvement de toiture, est conçu pour accompagner l'entrée dans ce nouvel espace public traversant. Il accompagne l'ouverture du front bâti et la toiture -en se retournant plutôt que de se prolongeant en pignon sur la limite de construction- renforce l'effet en soulignant elle-même la progression vers l'intérieur.

On notera encore que cette nouvelle proposition permet de répondre aux projections établies par le PCAR quant aux ombrages induits par le bâti projeté suivant les orientations qui y sont suggérées alors que la version initiale du permis s'en écartait.





ELEVATION DROITE SITUATION PU 2020 : 1 / 100



ELEVATION DROITE AVEC MODIFICATIONS APPORTEES SUR ABCD ET F : 1 / 100



INTEGRATION PU SUR FACADE DROITE AVEC MODIFICATIONS APPORTEES SUR ABCD ET F : 1 / 100

Ainsi, en terme d'ensoleillement, en comparant le gabarit modifié EF et le gabarit du PCAR, on ne distingue pas de différence notable. Ceci démontre la pertinence de la proposition modifiée, renforçant la conviction que la nouvelle proposition pour les bâtiments E et F se conforme bien d'avantage au bon aménagement et aux options du PCAR établies sur le niveau admis RD+1+T au droit de l'emprise du bâtiment F.

5. MODIFICATIONS COMPLEMENTAIRES DIVERSES

1. Un muret en limite mitoyenne entre la propriété Delmarcelle (maison unifamiliale voisine) et l'immeuble F est implanté (hauteur $\pm 1.70\text{m}$)
2. A la demande de la commune de Chastre, une place de parking (principalement destinée au service à la personne (médecin, kiné, ...)) a été implantée à proximité des mollocks, ruelle de Perbais.
3. Un accès aux jardins des immeubles G-H a été aménagé depuis la rue de la Sucrierie en limite de parcelle.
4. Le traitement visuel du socle des immeubles E-F et G a été retravaillé. Des baies ont été implantées dans la façade pour l'animer et l'ouvrir et un habillage végétal épaulé et anime la composition sur sa longueur. Les nouvelles dispositions d'accès à l'immeuble F (rampe PMR) complètent la démarche.
5. Les remarques SIAMU ont été intégrées au projet.
6. La cabine HT, suffisamment puissante, reçoit un nouvelénagement à la demande d'ORES (porte d'accès sur la ruelle de Perbais).