

Commune d'Uccle  
Service de l'Urbanisme  
A l'attention de M. Cl. Desmedt,  
Bourgmestre  
29, place J. Vander Elst  
1180 Bruxelles

Bruxelles,

Vos réf. : CG/CR/3777-04  
Nos réf. : AVL/GM/UCL-4.20/s.352  
Annexe : 1 dossier

**Concerne: UCCLE. P.P.A.S. 63 « quartier Prince de Ligne »  
Avis de la CRMS du 25.08.2004.**

Monsieur le Bourgmestre,

Suite à votre demande datée du 2 août 2004, reçue le 6 courant, la Commission royale des Monuments et des Sites a émis les remarques suivantes sur le PPAS 63 lors de la séance du 25 août 2004.

Remarques générales sur les objectifs du plan.

Le projet vise à intégrer la création d'une future gare RER dans un projet de développement d'un des pôles de la commune situé le long de l'axe structurant de la chaussée de Waterloo, à hauteur du Vivier d'Oie. Si l'intention de gérer les potentialités urbanistiques d'un tel équipement est louable, la Commission observe que les limites du PPAS ne prennent pas en compte la zone d'influence réelle de la future gare, que ce soit du point de vue de la dynamique urbaine ou du point de vue paysager. Le PPAS se limite à une superficie minimum, à savoir les îlots (ou fragments d'îlots) qui la jouxtent ou englobent les talus du chemin de fer de l'autre côté de la chaussée de Waterloo. Cette superficie restreinte apparaît comme un démenti de l'efficacité du plan. Par ailleurs, le projet omet d'apporter des réponses aux principales questions posées par le caractère incohérent des aménagements actuels (placette et parking) qui réclament une sérieuse requalification. Enfin, le projet est lacunaire quant à la prise en compte de la configuration et de la topographie très particulières du site. En effet, alors que les importantes dénivellations de la chaussée et des abords immédiats requièrent une réflexion précise et poussée à cet égard, le plan n'aborde pas la question de la gestion de l'espace, ni des vues et des perspectives au débouché de l'avenue Latérale et de l'avenue du Prince de Ligne sur la chaussée de Waterloo. Aussi, l'emplacement, le volume et le gabarit du « signal » projeté à cet emplacement résultent-ils davantage de données circonstancielles que d'une analyse de la succession des séquences et d'une évaluation précise des enjeux en termes de dynamique urbaine. La Commission attire l'attention de la commune sur l'encombrement que ce « signal » ainsi que la nouvelle urbanisation prévue le long des voies de l'autre côté de la chaussée vont occasionner en fond de vallée, là où il aurait été souhaitable de miser sur l'ouverture et la fluidité de l'espace plutôt que sur la fermeture. Pour ces raisons, la Commission se prononce défavorablement sur ces deux options. Les nouveaux logements prévus sous forme de 6 barres perpendiculaires au chemin de fer et à l'avenue Prince de Ligne dénotent du même manque de réflexion sur le paysage urbain : rien ne vient justifier cette implantation (en vis-à-vis de petites

maisons et de villas) en dehors de considérations acoustiques peu pertinentes dans la mesure où le projet propose précisément la surdensification de terrains impropres à un habitat de qualité.

Du point de vue des affectations, les objectifs déclarés du plan semblent peu réalistes dans la mesure où ils ne résultent ni d'un arbitrage, ni d'une hiérarchie clairement définie. Leur cumul risque d'engendrer des effets contradictoires et pénalisants au lieu d'initier une nouvelle dynamique de développement du quartier. Ainsi, il semble illusoire de vouloir tout à la fois renforcer la protection et la qualité de l'habitat existant, construire de nouveaux logements en intérieur d'îlot au détriment d'une zone verte, développer les implantations de commerces et de bureaux, prévoir de nouveaux lotissements résidentiels, construire une gare et ses équipements nécessitant la disparition d'un élément clé du maillage régional. Des priorités doivent être établies.

La Commission déplore la couverture du chemin de fer sur une superficie aussi importante de part et d'autre de la chaussée de Waterloo : une « amélioration des liaisons des deux rives » est invoquée (p. 29) pour justifier ces ouvrages d'art extrêmement coûteux sans que, pour autant, des connexions précises et pertinentes soient établies entre les morceaux de tissu urbain isolés par le chemin de fer. Le contenu exact de la notion de « nœud inter-modal » devrait être spécifié et détaillée dans le plan et la réflexion sur le problème du parage devrait être poursuivie : le manque d'intégration des aménagements prévus par rapport au tissu urbain existant et le caractère approximatif des coupes en travers qui accompagnent le plan plaident contre les interventions projetées.

Enfin, la chaussée de Waterloo n'a fait l'objet ni d'une réflexion spécifique, ni de prescriptions particulières visant une requalification de cet axe structurant important.

De manière générale, la Commission estime que le plan n'apporte pas de réponse à la problématique de l'implantation de la future gare RER au Vivier d'Oie et que le manque d'ambition de l'étude risque de constituer un handicap pour l'avenir du quartier.

#### Remarques particulières relatives à la mise en valeur du patrimoine.

Le projet témoigne d'une méconnaissance de la législation en vigueur en matière de patrimoine (notamment des trois types de protection légale). Celle-ci transparaît notamment au niveau du « rapport et prescriptions » dans lequel les auteurs de projet indiquent que 4 bâtiments figurent à l'inventaire alors qu'ils sont inscrits sur la liste de sauvegarde (impliquant dès lors un permis unique et une demande d'avis conforme pour toute demande de travaux). Dans les plans de « situation existante de droit et d'affectation », ils sont décrits comme « remarquables ». La CRMS demande que ces biens soient qualifiés exactement dans les documents formant le dossier et que les erreurs soient corrigées. Elle rappelle, en outre, que tous les bâtiments construits avant 1932 sont d'office inscrits à l'inventaire et demande qu'ils soient également répertoriés sur le plan.

Par ailleurs, le projet témoigne aussi d'une méconnaissance du patrimoine bâti et végétal en place alors qu'ils auraient dû constituer un des atouts du plan. Ni l'un, ni l'autre n'a fait l'objet d'une étude spécifique. Ainsi, il faut remarquer que plusieurs maisons remarquables ne sont même pas mentionnées, comme c'est notamment le cas des maisons jumelées construites avenue Prince de Ligne par les architectes A. Pompe et F. Bodson, ou de celles de l'avenue de Beloeil et de l'avenue des Chênes conçues par S. Guillissen. La Commission préconise donc que l'étude soit poursuivie à cet égard et qu'elle prenne aussi en compte le « petit » patrimoine d'inspiration cubiste encore présent dans le quartier. Elle demande que le dossier soit complété par un repérage et une documentation des bâtiments les plus caractéristiques (à reprendre sous forme d'un répertoire), accompagnés de prescriptions adaptées à ces différents cas au lieu de commentaires généraux. Ainsi, pour les bâtiments protégés ou repris à ce répertoire, le placement de velux ou la réalisation de lucarnes pourrait au minimum être proscrit en façade avant.

En outre, l'étude devrait intégrer les éléments du patrimoine naturel qui couvrent la zone en question et évaluer la place qu'ils occupent dans le maillage vert régional. Il s'agira, notamment, de documenter l'intérêt de la végétation des talus de chemin de fer et de faire le relevé des arbres remarquables, en particulier de ceux qui se trouvent en fond de parcelles avenue des Chênes et dont le maintien est compromis par les nouvelles constructions projetées du côté de la chaussée de Waterloo. En l'absence d'une étude particulière sur l'intérêt de cette zone verte, la Commission se prononce défavorablement sur l'extension urbanistique proposée. Elle signale ici encore que l'impact paysager de cette nouvelle implantation n'est absolument pas maîtrisé, que ce soit depuis les hauteurs de la chaussée de Waterloo ou lorsque l'on vient de l'avenue Prince de Ligne ou de l'avenue Latérale.

Enfin, en ce qui concerne l'étude du sous-sol archéologique pris en considération dans le chapitre 4.2.5 « prescriptions diverses », il apparaît que les recommandations devraient prévoir un délai minimum aux fouilles éventuelles.

En conclusion, la CRMS regrette de constater que le plan ne répond pas à ses principaux objectifs. Elle préconise d'en revoir les limites et de procéder à une analyse fine des relations fortes qui existent entre les problèmes de déplacement, d'affectation, de lisibilité urbaine et de patrimoine afin d'élaborer un plan qui tire parti des potentialités exceptionnelles du site.

Veillez croire, Monsieur le Bourgmestre, en l'expression de nos sentiments distingués.

Anne VAN LOO,  
Secrétaire.

Jacques DEGRYSE,  
Président.

C. c. à la DMS et à la DU.