



SITE DE L'HIPPODROME D'UCCLE-BOITSFORT

**Projet de modification partielle du Plan
Régional d'affectation du sol**

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

ÉTUDE RÉALISÉE PAR

BDV development pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

CONTACT

info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels

SITE DE L'HIPPODROME D'UCCLE-BOITSFORT

Projet de modification partielle du Plan Régional
d'affectation du sol

RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES





Rapport sur les incidences environnementales

**Projet de modification partielle du PRAS relative au
projet de valorisation de l'ancien hippodrome
d'Uccle-Boitsfort**

**Bureau Bruxellois de la Planification - Perspective Bruxelles
Août 2021**

Référence ABV Environment: 3311

ABV ENVIRONMENT

environnement@abv-development.com
[WWW.ABV-DEVELOPMENT.COM](http://www.abv-development.com)

Chemin du Stocquoy, 3
B-1300 Wavre
Tél. +32 (0)10 22 60 31
Fax. +32 (0)10 375 77 90

Chaussée d'Alsemberg, 999/11
B-1180 Bruxelles
Tél. +32 (0)2 375 15 12
Fax. +32 (0)2 375 77 90

Rue des Archers, 4
B-7000 Mons
Tél. +32 (0)65 34 80 03
Fax. +32 (0)65 34 80 04

Quai Louva, 21
B-4102 Seraing
Tél. +32 (0)4 223 02 41
Fax. +32 (0)2 375 15 12

Table des matières

Partie 1 : Contexte du Projet de plan et description des objectifs de l'étude	7
1. Contexte.....	8
1.1. Redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort	8
1.2. Arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS	9
2. Objectifs et structure de l'étude.....	10
2.1. Objectifs	10
2.2. Présentation de l'Auteur de l'étude.....	10
2.3. Structure.....	10
2.4. Réunions du comité d'accompagnement	15
2.5. Définitions.....	15
2.6. Limitations	15
Partie 2 : Présentation du Projet de Plan	16
1. Description des objectifs stratégiques poursuivis par le plan	17
2. Résumé du contenu du plan	25
2.1. Modification de la carte n°3 du PRAS visant la modification de l'affectation de la zone occupée par le parking sis chaussée de la Hulpe.....	26
2.2. Modification de la carte n°3 du PRAS à titre de compensation planologique	27
2.3. Modification des prescriptions littérales	28
3. Justification de la modification partielle du PRAS	29
3.1. Justification de la création d'un parking au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.....	29
3.2. Justification de l'extension de l'emprise du parking actuel non aménagé	29
3.3. Justification de la création d'une compensation planologique	30
Partie 3 : Diagnostic de la situation existante.....	31
1. Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages	32
1.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante.....	32
1.2. Relevé de la situation existante de droit.....	33
1.3. Relevé de la situation existante de fait	41
2. Mobilité.....	51
2.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante.....	51
2.2. Relevé de la situation existante de droit.....	52
2.3. Relevé de la situation existante de fait	64
3. Domaine social et économique	86
3.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante.....	86
3.2. Relevé de la situation existante de droit.....	87
3.3. Relevé de la situation existante de fait	90
4. La population et santé humaine	91
4.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante.....	91
4.2. Relevé de la situation existante de droit.....	92
4.3. Relevé de la situation existante de fait	94
5. La diversité biologique, la faune et la flore	95
5.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante.....	95

5.2.	Relevé de la situation existante de droit	96
5.3.	Relevé de la situation existante de fait	106
6.	Les sols	107
6.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	107
6.2.	Relevé de la situation existante de droit	108
6.3.	Relevé de la situation existante de fait	109
7.	Les eaux	110
7.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	110
7.2.	Relevé de la situation existante de droit	111
7.3.	Relevé de la situation existante de fait	114
8.	L'air et les facteurs climatiques	116
8.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	116
8.2.	Relevé de la situation existante de droit	117
8.3.	Relevé de la situation existante de fait	118
9.	Environnement sonore et vibratoire	120
9.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	120
9.2.	Relevé de la situation existante de droit	121
9.3.	Relevé de la situation existante de fait	123
10.	Energie	125
10.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	125
10.2.	Relevé de la situation existante de droit	126
10.3.	Relevé de la situation existante de fait	127
11.	Déchets	128
11.1.	Méthodologie pour l'établissement de la situation existante	128
11.2.	Relevé de la situation existante de droit	129
11.3.	Relevé de la situation existante de fait	130
12.	Evolution probable du périmètre concerné à situation planologique inchangée (appelés couramment « scénario tendanciel » ou « alternative zéro »)	131
Partie 4 : Mise en évidence des incidences environnementales		132
1.	Méthodologie pour la mise en évidence des incidences environnementales	133
1.1.	Structure de l'analyse des incidences environnementales	133
1.2.	Description de la situation découlant de la modification partielle du PRAS	133
2.	Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue	135
2.1.	Méthodologie	135
2.2.	Estimation du besoin en stationnement	135
2.3.	Diminution des impacts environnementaux du Projet	141
2.4.	Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue	142
2.5.	Présentation des variantes	145
3.	Implications générales du Projet à l'échelle de la RBC	146
4.	Evaluation des incidences	147
4.1.	Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages	147
4.2.	Mobilité	156

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

4.3.	Domaine social et économique	161
4.4.	La population et santé humaine	162
4.5.	La diversité biologique, la faune et la flore	164
4.6.	Les sols	167
4.7.	Les eaux.....	169
4.8.	L'air et les facteurs climatiques	173
4.9.	Environnement sonore et vibratoire.....	174
4.10.	Energie.....	175
4.11.	Déchets	176
4.12.	Recensement d'incidences environnementales spécifiques.....	179
4.13.	Interactions.....	179
Partie 5 : Conclusions, recommandations et mesures de suivi		181
1.	Présentation des solutions retenues	182
2.	Recommandations	192
3.	Mesures de suivi	201
3.1.	Mesure de suivi d'ordre général	201
3.2.	Mesures de suivi particulières	201
Partie 6 : Résumé non technique		203
	Voir document présent en Annexe 5	203

Liste des figures :

Figure 1 : Localisation de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.....	17
Figure 2 : parking existant sur la parcelle 40P	18
Figure 3 : Extrait d'une carte topogravé à l'institut cartographique militaire à Bruxelles en 1919 basée sur des levés et nivellements de 1865 et révisés sur le terrain pour la dernière fois en 1913 (Source : Cartesius) ...	19
Figure 4 : Zone de parking au PRAS.....	23
Figure 5 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS : 1 : Modification de l'affectation de la zone forestière du parking – 2 : Modification à titre de compensation planologique	25
Figure 6 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagée	26
Figure 7 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagées	27
Figure 8 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Environnement bâti	33
Figure 9 : Extrait de la carte n°2 du PRDD Grande ressources foncières	34
Figure 10 : Localisation au PRAS – 1 : zone de parking ; 2 : zone de compensation	36
Figure 11 : Secteurs paysagers (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes)	38
Figure 12 : Vues sur la zone de compensation (29/11/2020).....	43
Figure 13 : Bâtiments illustrés dans le cadre bâti, proche de la zone de parking.....	44
Figure 14 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Mobilité	52
Figure 15 : Extrait de la Carte n°1 du PRDD	53
Figure 16 : Figure 9 : Structure de la City Vision (Source : PRM - GoodMove).....	56
Figure 17 : Portes d'entrées principales et secondaires de la Forêt de Soignes (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes)	62
Figure 18 : Fréquentation moyenne horaire au 13/06/2013, exprimée sous forme de paire d'essieux, de la chaussée de la Hulpe en semaine et le WE : Trafic en direction de l'avenue Franklin Roosevelt (Source : AME).....	65
Figure 19 : Fréquentation moyenne horaire au 13/06/2013, exprimée sous forme de paire d'essieux, de la chaussée de la Hulpe en semaine et le WE : Trafic en direction de la chaussée de Waterloo (Source : AME)	66
Figure 20 : Postes de comptages 2018.....	67
Figure 21 : Poste 031 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de véhicules totaux, en semaine et le WE (Source : AME).....	68
Figure 22 : Poste 134 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de véhicules totaux, en semaine et le WE (Source : AME).....	68
Figure 23 : Poste 089 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME).....	69
Figure 24 : Poste 161 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME).....	69
Figure 25 : Poste 187 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME).....	70
Figure 26 : Poste 342 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME).....	70
Figure 27 : Orthophoto 2019 du parking – organisation du parking	71
Figure 28 : Schéma des emplacements vélos.....	73
Figure 29 : Parking accessibles aux usagers de la Forêt de Soignes (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes + annotations ABV).....	76
Figure 30 : Localisation du parking Comte	80
Figure 31 : Extrait du plan du réseau de la STIB (Source : STIB).....	85
Figure 32 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Domaine social et économique	86
Figure 33 : Schéma de la porte d'accueil Hippodrome Watermael-Boitsfort (Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, 2008).....	88
Figure 34 : Plan d'aménagement du Site	89
Figure 35 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Population et santé humaine.....	91
Figure 36 : Vue de la zone de parking (ABV, janvier 2021)	94
Figure 37 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique diversité biologique, la faune et la flore.....	96
Figure 38 : Carte M1_1 du Plan Nature (Source : Plan nature 2016-2020).....	98
Figure 39 : Localisation des portes d'accès à la Forêt de Soignes (Source : Schéma de Structure de la Forêt de Soignes).....	101
Figure 40 : Périmètres des modifications des prescriptions graphiques du PRAS (Rouge) et de la ZSC BE1000001 (hachuré vert)	102

Figure 41 : Localisation des habitats d'intérêt communautaire à proximité des zones de parking et de compensation	103
Figure 42 : Localisation des arbres remarquables 6123 et 6124 (cercle orange).....	105
Figure 43 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Les sols	107
Figure 44 : Etude détaillée – contours des zones polluées (Aries).....	108
Figure 45 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Les eaux	111
Figure 46 : Bassin versant en RBC	115
Figure 47 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique L'air et les facteurs climatiques	116
Figure 48 : Extrait de la carte des îlots de fraîcheur (Source : Bruxelles Environnement).....	119
Figure 49 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Environnement sonore et vibratoire	120
Figure 50 : Cartographie du bruit multi-exposition en RBC et dans les abords du site pondérée sur une période de 24h.....	124
Figure 51 : Localisation des riverains les plus proches.....	124
Figure 52 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Energie	125
Figure 53 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Déchets	128
Figure 54 : Effet du projet de modification partielle du PRAS sur la zone non aedificandi (périmètre de 60 m) découlant de la prescription 16 du PRAS.....	134
Figure 55 : Zone d'étude de l'étude de l'estimation de la fréquentation récréative de la Forêt de Soignes (Source : RND asbl et Eco-Compteur).....	136
Figure 56 : Localisation des activités prévues dans le cadre du projet Drh!ome et évaluées dans le cadre de l'EIE de 2017	138
Figure 57 : Illustration de la zone non aedificandi autour de la zone forestière vers le périmètre proposé pour le Projet.....	142
Figure 58 : Alternative 2.2 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest et vers le sud	143
Figure 59 : Alternative 2.2 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest et vers le sud	143
Figure 60 : Périmètre approximatif de la Variante 1 de l'Alternative 0.1 (tracé rouge) par rapport au périmètre du Projet (pointillé noir).....	145
Figure 61 : Effet du projet de modification partielle du PRAS sur la zone non aedificandi (périmètre de 30 m à gauche et 60 m à droite) découlant de la prescription 16 du PRAS	149
Figure 62 : Périmètre de 30 et 60 m autour de la zone de compensation	151

Liste des photos

Photo 1 : Vue du parking pour les voitures hippomobiles de l'hippodrome en 1901	19
Photo 2 : Zone de parking – 1950 (Source : Cartesius).....	20
Photo 3 : Zone de parking – 1971 (Source – Bruciel)	21
Photo 4 : Zone de parking – 1987 (Source – Bruciel)	21
Photo 5 : Zone de parking – 2004 (Source – Bruciel)	22
Photo 6 : Zone de parking – 2019 (Source – Brugis).....	22
Photo 7 : Vues sur la zone de parking le samedi 28 novembre 2020	41
Photo 8 : Vues sur la zone boisée Ouest	42
Photo 9 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°1 et 2 depuis le parking (28/11/2020)...	44
Photo 10 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°3 depuis le parking (28/11/2020).....	45
Photo 11 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°3 depuis la chaussée de la Hulpe (28/11/2020)	45
Photo 12 : Vue éloignée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°1 et 2 depuis le parking (28/11/2020)	45
Photo 13 : Vues sur le cadre bâti de l'hippodrome (28/11/2020 + 06/01/2021).....	46
Photo 14 : Vues sur le golf (28/11/2020).....	49
Photo 15 : Vues sur le cadre bâti du golf (06/01/2021).....	50
Photo 16 : Vues sur la Zone de parking (28/11/2020).....	72
Photo 17 : Organisation de la Zone de parking (28/11/2020)	72
Photo 18 : Zone de parking : emplacements PMR (28/11/2020).....	73
Photo 19 : Vue sur la Zone de stationnement pour vélos (28/11/2020).....	73
Photo 20 : Exemple de stationnement vélos sauvage (28/11/2020).....	74
Photo 21 : Vue sur la Zone de stationnement pour motos (28/11/2020)	74
Photo 22 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome (28/11/2020).....	77
Photo 23 : Stationnement de véhicules le long de la voirie d'accès (28/11/2020).....	77
Photo 24 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome : Stationnement vélos (28/11/2020)	78

Photo 25 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome : Stationnement motos (28/11/2020)	78
Photo 26 : Anciennement parking du golf (06/01/2021)	78
Photo 27 : Parking du golf : emplacements pour vélos (06/01/2021)	79
Photo 28 : Golf : accès en réfection (06/01/2021)	79
Photo 29 : Parking Comte (28/11/2020)	81
Photo 30 : Stationnement véhicules dans la Drève du comte (28/11/2020)	81
Photo 31 : Stationnement véhicules dans la Drève des Tumuli (28/11/2020)	81
Photo 32 : Parking Comte : Stationnement vélos (28/11/2020)	82
Photo 33 : Parking Comte : Stationnement motos (28/11/2020)	82
Photo 34 : Parking du tennis club (28/11/2020)	83
Photo 35 : Stationnement le long de la voirie d'accès au parking (28/11/2020)	83
Photo 36 : Parking Deux montagnes/Berckmans (06/01/2021)	84
Photo 37 : Stationnement sauvage de véhicules (28/11/2020)	84
Photo 38 : Arbres remarquables : Chêne pédonculé (à gauche) et hêtre commun (à droite) (Source : Inventaire du patrimoine naturel)	106

Liste des tableaux :

Tableau 1 : Tableau de correspondance entre les différents documents établissant le contenu attendu du RIE et la structure du rapport	11
Tableau 2 : Fréquentation de la chaussée de la Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt au 13/06/2013 exprimée en Equivalent Véhicule Particulier (EVP) en heure de pointe du matin dans les deux sens confondus (Source : AME)	65
Tableau 3 : Fréquentation de la chaussée de la Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt au 13/06/2013 exprimée en Equivalent Véhicule Particulier (EVP) en heure de pointe du soir dans les deux sens confondus (Source : AME)	65
Tableau 4 : Saturation du parking Hippodrome	75
Tableau 5 : Globalisation du nombre d'utilisateurs le 28/11/2020	137
Tableau 6 : Activités et fréquentation associée estimée en 2017 et mise en évidence (en rouge) des activités abandonnées (Source du tableau de base : ARIES)	139
Tableau 8 : Synthèse des interactions entre les différentes thématiques étudiées	179
Tableau 9 : Description des interactions	180
Tableau 10 : Synthèse des impacts du Projet, des Alternatives et de la variante	184
Tableau 11 : Synthèse des recommandations	193

**PARTIE 1 : CONTEXTE DU PROJET DE PLAN ET
DESCRIPTION DES OBJECTIFS DE L'ETUDE**

1. CONTEXTE

1.1. Redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort

La Région de Bruxelles-Capitale a décidé de consacrer le site de l'ancien Hippodrome de Boitsfort, situé au sud-est de la capitale, dans la commune d'Uccle, en bordure de la Forêt de Soignes, à la création d'un espace vert récréatif et éducatif d'envergure régionale.

L'aménagement du site contribue aux objectifs que poursuit la Région de Bruxelles-Capitale en tant que ville durable et attractive. Le futur pôle d'activités, prévu au Plan Régional de Développement Durable (PRDD), participera à l'identité forte de Bruxelles comme capitale de l'Europe, à la fois verte et dynamique sur le plan de l'innovation sociale et urbaine. Conçu par la SAU, en partenariat avec un opérateur privé, Drohme, pour le déploiement d'activités récréatives, le projet initial a été revu pour tenir compte des contraintes réglementaires et administratives qu'il a rencontrées et pour rassurer les riverains.

La SAU, Drohme et Bruxelles Environnement, partenaires de la réhabilitation du site et du redéploiement des activités, ont entrepris de réorienter ce projet en intégrant les forces du projet initial, en maintenant les objectifs initiaux (préservation du patrimoine naturel, architectural et historique ; développement d'un espace vert récréatif qui permette aux familles de s'approprier l'usage du site) et en améliorant l'équilibre des rôles entre intervenants publics et privé. Le nouveau projet s'inscrit dans une logique d'utilité sociale multigénérationnelle, avec une attention particulière portée aux familles, aux enfants et aux écoles. Le programme revu, qui sera réalisé conjointement par les trois partenaires, prévoit une nouvelle répartition des tâches et projette de créer une mosaïque de lieux et d'activités spécifiques où se compléteront les dimensions environnementales, éducatives, événementielles et patrimoniales du site. Il crée ainsi la sixième Porte de la Forêt de Soignes. En effet, il existe déjà quatre « portes » en Régions Flamande et Wallonne et une en Région bruxelloise (le Rouge-Cloître), c'est-à-dire des zones spécifiques entre la forêt et la ville, qui remplissent des fonctions sociales, éducatives et sportives. A l'Hippodrome, des activités spécifiques développeront le sentiment d'appartenance à la nature, celui de responsabilité envers la biodiversité, ainsi qu'une mobilisation positive en faveur de l'environnement.

La tripartite composée de Bruxelles Environnement, la SAU et Drohme se charge donc de développer et d'améliorer le site et de mettre en œuvre le nouveau projet. Il s'agira d'un partenariat public-privé, où chaque acteur joue ses rôles spécifiques. Suite à la mise en place de ce partenariat, une nouvelle répartition des périmètres a été décidée, l'objectif étant de conserver une cohérence et une continuité dans la gestion des différents espaces. Cette nouvelle répartition des rôles est reprise ci-dessous :

Bruxelles Environnement est chargé de gérer :

- ◇ le parc linéaire, ses lisières et le double anneau, le parcours didactique ;
- ◇ la plaine de jeux régionale, ainsi que la zone didactique et la prairie de détente ;
- ◇ la Maison de la Forêt et sa muséologie ;
- ◇ l'outil pédagogique digital, qui permet d'approfondir les connaissances ;
- ◇ un programme d'activités liées à la forêt et la biodiversité, rendu possible grâce à une équipe d'animateurs ;
- ◇ une équipe de gardiens de parc, jardiniers et forestiers qui seront présents afin de garantir la bonne gestion du site.

Drohme est chargée de :

- ◇ l'aménagement du golf et la création d'un minigolf ;
- ◇ la création d'un parcours des cimes ;
- ◇ des événements de loisirs dans la Grande et la Petite Tribune, le Village des Paris ;
- ◇ l'installation des activités récréatives, sportives et culturelles organisées en concertation avec Bruxelles Environnement ;
- ◇ l'horeca : brasserie Le Pesage, Le Club House.

La SAU est, quant à elle, chargée de :

- ◇ la rénovation des bâtiments ;
- ◇ les travaux de renouvellement des réseaux ;

◇ l'aménagement des infrastructures (les portes d'accès, le tunnel, le parc de stationnement, ...).

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé début novembre 2020 le **Masterplan** qui acte le redéploiement du projet de l'hippodrome. Ce dernier est repris en **Annexe 4**. On renverra le lecteur vers ce document pour une description plus précise des activités prévues au droit du site.

1.2. Arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS

Dans le cadre du développement de ce pôle didactique et récréatif régional, le Gouvernement bruxellois a adopté le 20 mai 2020 un **arrêté ouvrant la procédure de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)** en vue de permettre **le réaménagement et l'extension du parking** sis Chaussée de la Hulpe 51, à 1180 Uccle (parcelle 40P localisée à Uccle, division 4, section H), parking jugé nécessaire au bon fonctionnement des activités prévues notamment dans le cadre de la réhabilitation de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort. Ce parking est actuellement classé en zone forestière.

Dans le cadre de cette modification partielle du PRAS, une **compensation planologique** est également prévue par l'arrêté, à savoir faire passer la partie du site de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comprise entre ses deux anneaux, située en zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière.

L'Arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS est repris en **Annexe 1**.

2. OBJECTIFS ET STRUCTURE DE L'ETUDE

2.1. Objectifs

La présente étude a pour objectif :

- ◇ D'évaluer les impacts environnementaux du projet de Plan, à savoir :
 - Modification de certaines prescriptions graphiques du PRAS relatives à l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;
 - Modification d'une prescription littérale du PRAS ;
- ◇ D'étudier des alternatives raisonnablement envisageables ;
- ◇ D'établir les mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences notables de la mise en œuvre du projet de Plan.

2.2. Présentation de l'Auteur de l'étude

La société ABV Environment a été chargée de l'élaboration de la présente évaluation appropriée des incidences.

ABV Environment est un bureau de conseils et d'expertises techniques en environnement et en sécurité, orienté tant vers le secteur privé que vers le secteur public. Il regroupe les compétences d'ingénieurs, environnementalistes, scientifiques et juristes chevronnés.

Son équipe permanente d'experts multidisciplinaires a pour vocation d'apporter des conseils et des expertises techniques/environnementales en matière d'énergie, de dépollution des sols, de traitement/épuration des eaux, de permis/autorisation, d'études d'impacts/incidences, d'audit, de bilan carbone-CO₂, d'assistance et de guidance dans REACH, de système de management (ISO, EMAS, OHSAS), de risques d'accidents majeurs (SEVESO), de réglementation régionale, fédérale et internationale, etc.

Les coordonnées d'ABV Environment scrl sont les suivantes :



Chaussée d'Alseberg 999/11

B-1180 Bruxelles

www.abv-environment.eu

2.3. Structure

Le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) a été rédigé, conformément aux exigences de la Directive 2001/42, selon les prescriptions de :

- ◇ **l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) du 29 novembre 2018** fixant la structure des rapports sur les incidences environnementales afférents à l'élaboration, la modification ou l'abrogation des plans et règlements visés aux Titres II & III du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Le tableau suivant reprend les correspondances entre le contenu souhaité entre L'annexe C du CoBAT, l'AGRBC du 29/11/2018, du cahier Spécial des charges et le contenu du présent rapport.

Tableau 1 : Tableau de correspondance entre les différents documents établissant le contenu attendu du RIE et la structure du rapport

Contenu attendu du RIE selon l'Annexe C du CoBAT		Contenu attendu du RIE selon l'AGRBC 29/11/2018		Contenu attendu du RIE selon le CSC		Chapitres du RIE
N°	Description	Chapitre	Section	N°	Description	
1°	Résumé du contenu et description des objectifs du plan	Chapitre 1 Présentation du projet de plan ou règlement	Section 1 Description des objectifs stratégiques poursuivis par le plan ou règlement	3.1	Présentation du projet de plan et synthèse des modifications proposées	Partie 2 : Présentation du Projet de Plan Chapitre 1 : Description des objectifs poursuivis par le Plan Chapitre 2 : Résumé du contenu du Plan
	Section 2 Résumé du contenu du plan/règlement					
	Liens avec d'autres plans, programmes et règlements pertinents;			3.3.	Présentation des liens avec les autres plans et programmes pertinents	Partie 3 Diagnostic de la situation existante (voir « Relevé de la situation existante de droit » de chaque thématique)
		Chapitre 2 Diagnostic de la situation existante	Section 1 Méthodologie pour l'établissement de la situation existante			Partie 3 Diagnostic de la situation existante (Voir « Méthodologie pour l'établissement de la situation existante » de chaque thématique)
2°	Aspects pertinents de la situation environnementale	Chapitre 2 Diagnostic de la situation existante	Section 2 Relevé de la situation existante de droit	3.2.	Diagnostic de la situation existante	Partie 3 Diagnostic de la situation existante (Voir « Relevé de la situation existante de droit » et « Relevé de la situation existante de fait » de chaque thématique).
			Section 3 Relevé de la situation existante de fait			
10°	Description des difficultés rencontrées lors de la collecte des informations requises;					Partie 3 Diagnostic de la situation existante (Voir « Difficultés rencontrées » de

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

						chaque thématique)
2°	Evolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre ;	Chapitre 2 Diagnostic de la situation existante	Section 4 Evolution probable du périmètre concerné à situation planologique inchangée	3.4. a)	Etat initial de l'environnement Évolution probable du périmètre concerné à situation planologique inchangée (alternative 0 / scénario tendanciel)	Partie 3 Diagnostic de la situation existante Chapitre 12. Evolution probable du périmètre concerné à situation planologique inchangée (appelés couramment « scénario tendanciel » ou « alternative zero »)
3°	Caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable			3.4. b)	Etat initial de l'environnement Description des caractéristiques environnementales notables susceptibles d'être touchées	Partie 4 : mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 3. Implications générales du Projet à l'échelle de la RBC
4°	Problèmes environnementaux liés au plan [2 ou au règlement]2, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages	Chapitre 3 Mise en évidence des incidences environnementales	Section 4 Recensement d'incidences environnementales spécifiques	3.5.	Problèmes environnementaux liés au plan, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement	Partie 4 : mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 4.12 Recensement d'incidences environnementales spécifiques
5°	Problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan [2 ou le règlement]2, de zones dans lesquelles est autorisée l'implantation d'établissements présentant un risque d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses au sens de la directive 96/82/CE du			3.6.	Problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan, de zones dans lesquelles est autorisée l'implantation d'établissements présentant un risque d'accidents majeurs	Partie 4 : mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 4.12 Recensement d'incidences environnementales spécifiques

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, ou, pour le cas où le plan [2 ou le règlement]2 ne comprend pas pareilles zones, les problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan [2 ou le règlement]2, de zones destinées à l'habitat ou à être fréquentées par le public ou présentant un intérêt naturel particulier, ou comportant des voies de communication et qui sont situées à proximité de tels établissements ou de zones dans lesquelles ils sont autorisés;					
6°	Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan			3.7	Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement	Partie 4 Mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 4 Evaluation des incidences (Voir chapitre « Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit » de chaque thématique)
7°	Effets notables probables, à savoir notamment les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs sur l'environnement, y compris sur la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, la mobilité, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le	Chapitre 3 Mise en évidence des incidences environnementales	Section 3 Evaluation des incidences	3.8.	Analyse des effets notables probables du projet de plan	Partie 4 Mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 4 Evaluation des incidences

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs;					
10°	Description de la méthode d'évaluation retenue	Chapitre 3 Mise en évidence des incidences environnementales	Section 1 Méthodologie pour la mise en évidence des incidences environnementales	3.10.	Méthode d'évaluation retenue et difficultés rencontrées	Partie 4 Mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 1 Méthodologie pour la mise en évidence des incidences environnementales
9°	Présentation des alternatives possibles, de leur justification et les raisons des choix retenus;		Section 2 Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue	3.9.	Présentation des alternatives possibles, de leur justification et les raisons des choix retenus	Partie 4 Mise en évidence des incidences environnementales Chapitre 2 Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue
		Chapitre 4 Conclusions, recommandations et mesures de suivi	Section 1 Présentation des solutions retenues			Partie 5 : Conclusions, recommandations et mesures de suivi Chapitre 1 : Présentation des solutions retenues
8°	Mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement;	Chapitre 4 Conclusions, recommandations et mesures de suivi	Section 2 Recommandations	3.8.	Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement	Partie 5 : Conclusions, recommandations et mesures de suivi Chapitre 2 : Recommandations
11°	Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en oeuvre du plan;		Section 3 Mesures de suivi	3.11.	Mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan	Partie 5 : Conclusions, recommandations et mesures de suivi Chapitre 3 : Mesures de suivi
12°	Résumé non technique des informations visées ci-dessus.		Résumé non technique	3.12.	Résumé Non Technique	Partie 6 : Résumé Non technique

Le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) comportera les parties principales suivantes :

- ◇ Contexte du Projet de plan et description des objectifs poursuivis ;
- ◇ Présentation du projet de Plan ;
- ◇ Diagnostic de la situation existante ;
- ◇ Analyse d'alternatives ;
- ◇ Mise en évidence des incidences environnementales et de leurs interactions de la modification partielle du PRAS ;
- ◇ Conclusions, recommandations et mesures de suivi de la mise en œuvre du plan.

Le présent rapport intègre à l'**Annexe 2** une **Evaluation Appropriée des Incidences (EIA)** sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 BE1000001.

Le contenu de l'EAI reprend le contenu minimal d'une évaluation appropriée des incidences d'un projet mentionné à l'Annexe VIII de l'Ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature et a également été réalisée conformément à l'Annexe VII fixant les critères d'appréciation des incidences d'un plan ou d'un projet.

2.4. Réunions du comité d'accompagnement

Au cours de la rédaction du présent rapport, différentes réunions ont été organisées avec le Comité d'Accompagnement. Les PV des différentes réunions sont repris en **Annexe 3**.

2.5. Définitions

Dans la suite de cette étude, les termes suivants seront utilisés :

- ◇ **Demandeur** : Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale ;
- ◇ **Zone de parking** : périmètre de la modification partielle des prescriptions graphiques du PRAS portant sur une zone de stationnement sise chaussée de la Hulpe 51 à 1180 Uccle ;
- ◇ **Zone de compensation** : périmètre de la modification partielle des prescriptions graphiques du PRAS portant sur la zone de compensation planologique prévue entre les deux anneaux de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.

2.6. Limitations

La présente étude est une étude relative à « plan » et non à un « projet ». Dès lors l'analyse des impacts environnementaux de la modification partielles du PRAS est étudiée à un niveau planologique. Les prescriptions du plan précisant l'usage de la zone d'équipements projetée à des fins de parkings à ciel ouvert, conformément à l'arrêté d'ouverture, l'analyse d'impact tiendra compte de cette précision particulière.

PARTIE 2 : PRESENTATION DU PROJET DE PLAN

1. DESCRIPTION DES OBJECTIFS STRATEGIQUES POURSUIVIS PAR LE PLAN

La Région de Bruxelles-Capitale souhaite développer un espace vert récréatif et didactique d'envergure régionale au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort situé à Uccle.

Figure 1 : Localisation de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort



Dans le cadre du développement de ce pôle didactique et récréatif régional, **une modification partielle du PRAS est envisagée afin de modifier la zone d'affectation sur laquelle s'implante le parking localisé Chaussée de la Hulpe 51, à 1180 Uccle**. Cette utilisation en parking, nécessaire tant pour les usagers quotidiens du site que pour les usagers de la Forêt de Soignes, dispose actuellement d'environ 240 emplacements non marqués/aménagés. Il occupe une partie de la parcelle 40P localisée à Uccle, division 4, section H.

Figure 2 : parking existant sur la parcelle 40P



Ce parking présente les caractéristiques suivantes :

- ◇ Le parking est actuellement **en zone forestière** sur la carte n°3 « affectations du sol » du PRAS. Ce parking existait toutefois déjà avant l'entrée en vigueur du PRAS. La zone est **utilisée comme parking depuis au moins 1922**¹. Sur base des images aériennes, le périmètre de la zone de stationnement semble toutefois avoir fluctué au cours des décennies précédentes ;

¹ Selon le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019 sous la référence 16/PFU/584128, deux études historiques ont été déposées dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme :

- « Historique des origines et de la végétation de l'hippodrome de Boitsfort » ALIWEN SA avec la collaboration du professeur Yvonn Leblicq, février 2015 ;
- « Etude historique », JNC International SA, Octobre 2015.

Selon le permis octroyé il ressort de ces deux études « que l'aménagement du terrain en parking est antérieur à 1922 et que son utilisation s'est poursuivie sans aucun doute jusqu'à la mise en liquidation de la société qui exploitait l'hippodrome, en 1997 »

Figure 3 : Extrait d'une carte topographique à l'institut cartographique militaire à Bruxelles en 1919 basée sur des levés et nivellements de 1865 et révisés sur le terrain pour la dernière fois en 1913 (Source : Cartesius)

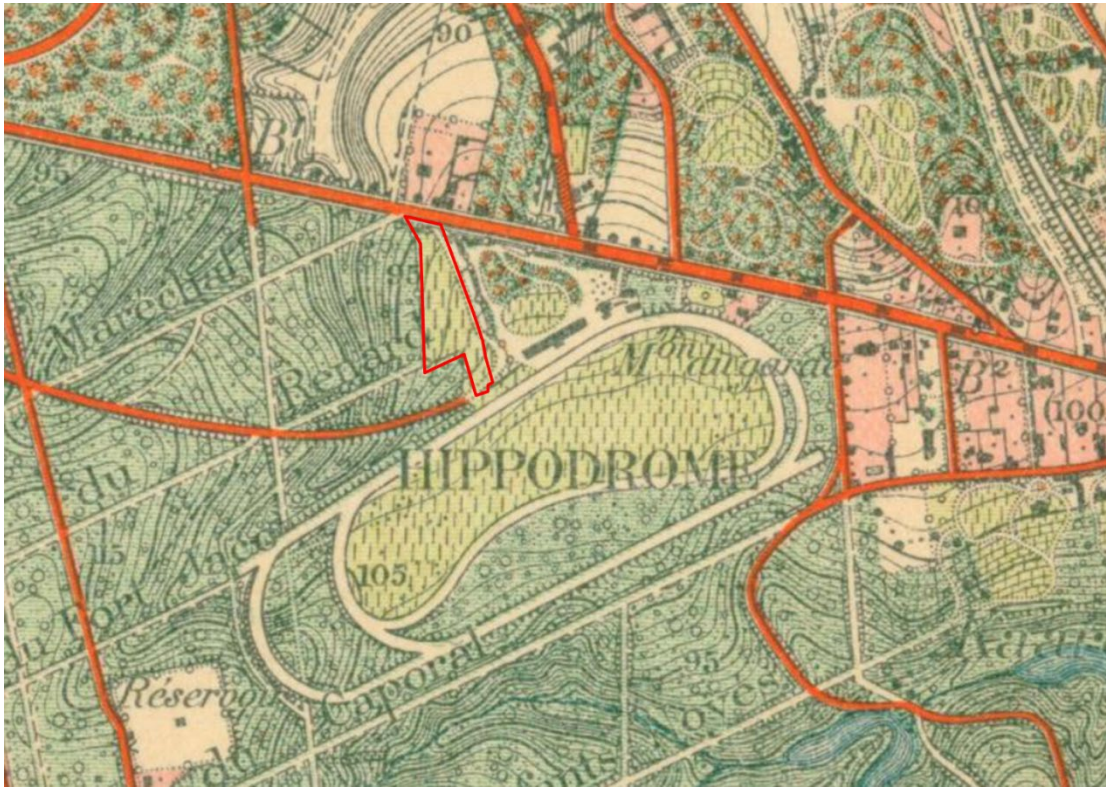


Photo 1 : Vue du parking pour les voitures hippomobiles de l'hippodrome en 1901



- ◇ Le parking est situé en **bordure d'une zone Natura 2000** ;
- ◇ Le parking est repris **comme porte d'entrée de la Forêt de Soignes** au Schéma de Structure de la Forêt de Soignes datant de 2008. Le parking est accessible depuis la chaussée de la Hulpe ;
- ◇ Le **réaménagement du parking existant a été autorisé** dans le cadre du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019 sous la référence 16/PFU/584128, à la suite de la suspension et de l'annulation par le Conseil d'Etat d'un précédent permis visant le même objet d'aménagement d'un « *parc de loisirs actifs à l'hippodrome de Boitsfort afin d'y développer des activités culturelles, sportives, éducatives, de détente, événementielles et en lien avec la nature* ». Le nombre d'emplacements autorisés au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est au total de 372 emplacements dont 302 emplacements localisés Chaussée de la Hulpe 51, à 1180 Uccle (Parking P1) ;
- ◇ Le **parking est localisé sur le territoire de la commune d'Uccle** mais est situé à proximité des communes de **Bruxelles-Ville et de Watermael-Boitsfort** ;

Photo 2 : Zone de parking – 1950 (Source : Cartesius)



Photo 3 : Zone de parking – 1971 (Source – Bruciel)



Photo 4 : Zone de parking – 1987 (Source – Bruciel)



Photo 5 : Zone de parking – 2004 (Source – Bruciel)



Photo 6 : Zone de parking – 2019 (Source – Brugis)



La zone de compensation semble quant à elle être boisée, sur base des images aériennes, depuis au moins 1930-35.

Au PRAS :

- ◇ La zone de parking est reprise en zone forestière ;
- ◇ La zone de compensation est reprise en en zone de sports ou de loisirs de plein air.

Les deux zones sont également reprises en zone d'intérêt culturel historique esthétique ou d'embellissement (Zichée).

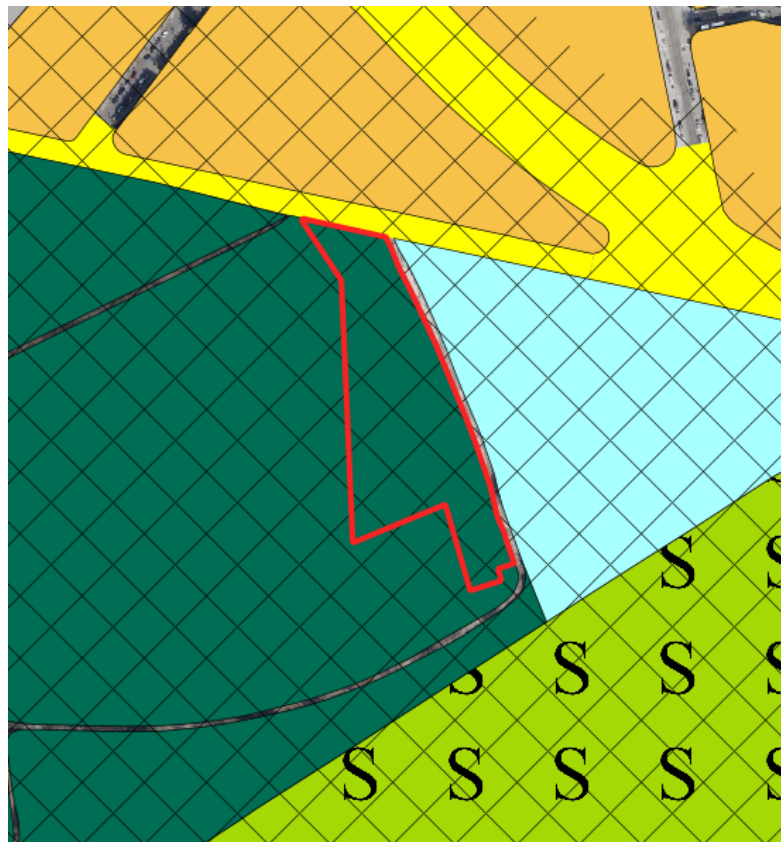
Selon le PRAS, les zones **forestières** sont « affectées aux espaces boisés ou à boiser et aux eaux qui constituent les éléments essentiels du paysage. Elles sont entretenues ou aménagées en vue de préserver la coexistence harmonieuse des fonctions écologiques, économiques et sociales des bois et forêts.

Ne peuvent y être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction écologique, économique et sociale. »

Le PRAS mentionne quant aux **Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement** ce qui suit « Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.

Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation. »

Figure 4 : Zone de parking au PRAS



Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) couvre l'ensemble du territoire régional. Le PRAS a été adopté par arrêté du Gouvernement bruxellois le 3 mai 2001 et est entré en vigueur le 29 juin 2001. Il est composé de cartes (prescriptions graphiques) et d'un ensemble de dispositions (prescriptions littérales). Etant donné sa force obligatoire et sa valeur réglementaire, **les prescriptions littérales et les zonages établis par ce plan doivent être respectés.**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite donc effectuer une modification partielle du PRAS afin d'aménager et étendre le parking présent au droit de la parcelle 40P, et ce, afin de permettre le maintien et le support des activités au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort et d'assurer l'accès à la Forêt de Soignes (porte d'entrée).

2. RESUME DU CONTENU DU PLAN

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est composé de cartes (prescriptions graphiques) et d'un ensemble de dispositions (prescriptions littérales).

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite, afin de permettre l'aménagement et l'utilisation du parking sis au droit de la parcelle 40P, effectuer les modifications partielles suivantes au PRAS :

◇ **Modification des prescriptions graphiques**

- Modification de l'affectation de la zone forestière du parking sis le long de la chaussée de la Hulpe en une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ;
- Modification de l'affectation d'une partie de la zone de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort reprise actuellement en zone de sport et de loisirs de plein air en zone forestière.

Figure 5 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS : 1 : Modification de l'affectation de la zone forestière du parking – 2 : Modification à titre de compensation planologique



◇ **Modification de la prescription littérale n°8 du PRAS**

Ajout de la prescription littérale suivante :

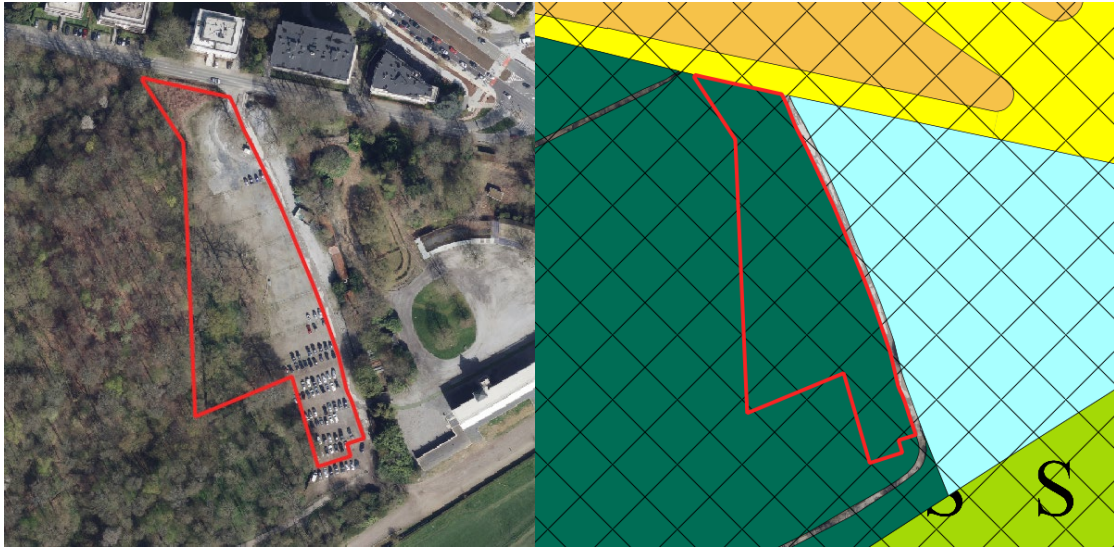
« 8.5. La partie de la zone d'équipement située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts ».

Ces différentes modifications sont présentées en détail ci-après.

2.1. Modification de la carte n°3 du PRAS visant la modification de l'affectation de la zone occupée par le parking sis chaussée de la Hulpe

La modification partielle de la carte n°3 du PRAS afin de changer l'affectation de la zone forestière du parking sis le long de la chaussée de la Hulpe en une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Le périmètre, qui présente une superficie d'environ 10.700 m², est présenté ci-après.

Figure 6 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagée



15. Zones forestières

« Ces zones sont affectées aux espaces boisés ou à boiser et aux eaux qui constituent les éléments essentiels du paysage. Elles sont entretenues ou aménagées en vue de préserver la coexistence harmonieuse des fonctions écologiques, économiques et sociales des bois et forêts.

Ne peuvent y être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction écologique, économique et sociale. »

8. Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

« 8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public

8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux logements

8.3. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées aux 8.1 et 8.2.

8.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert.

Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité. »

2.2. Modification de la carte n°3 du PRAS à titre de compensation planologique

La modification partielle du PRAS prévoit également de modifier l'affectation d'une partie de la zone de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort reprise actuellement en zone de sport et de loisirs de plein air en zone forestière. L'objectif de cette modification est de compenser la réduction de la superficie de zone forestière au profit de la zone d'équipements.

La compensation consiste donc à changer l'affectation d'une zone de sport et de loisirs de plein air en zone forestière. Les limites de cette zone sont illustrées à la figure suivante. Le périmètre présente une superficie d'environ 14.200 m².

Figure 7 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagées



13. Zones de sports ou de loisirs de plein air

« Ces zones sont affectées aux jeux et aux activités sportives de plein air et comportent un cadre de plantations.

Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou complémentaires à leur fonction sociale.

Les projets de construction dont l'emprise au sol dépasse 200 m² sont soumis aux mesures particulières de publicité.

Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

Hormis les installations provisoires à caractère saisonnier et les tribunes ouvertes, la superficie totale au sol des infrastructures et constructions ne peut excéder 20 % de la superficie de la zone.

La zone de sports ou de loisirs de plein air de l'Hippodrome de Boitsfort est également affectée aux équipements culturels d'intérêt collectif ou de service public dans les limites prévues à l'alinéa précédent. »

15. Zones forestières

« Ces zones sont affectées aux espaces boisés ou à boisier et aux eaux qui constituent les éléments essentiels du paysage. Elles sont entretenues ou aménagées en vue de préserver la coexistence harmonieuse des fonctions écologiques, économiques et sociales des bois et forêts.

Ne peuvent y être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction écologique, économique et sociale. »

2.3. Modification des prescriptions littérales

Une nouvelle disposition spécifique est ajoutée aux prescriptions littérales n°8 se rapportant à la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

La prescription est actuellement la suivante :

« 8. Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public

8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux logements

8.3. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées aux 8.1 et 8.2.

8.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert.

Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité ».

L'ajout est le suivant :

« 8.5. La partie de la zone d'équipement située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts ».

3. JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

3.1. Justification de la création d'un parking au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort

La justification de la création d'un parking au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est reprise dans l'arrêté du 20 mai 2020 ouvrant la modification partielle du PRAS :

« Considérant qu'il ressort des développements ci-dessus que la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale, affirmée aussi bien dans le PRDD que dans le PRAS, est de permettre au site de l'hippodrome de Boitsfort de jouer pleinement son rôle de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes, ce qui implique la présence d'un parking suffisamment dimensionné ; que l'affectation du parking en zone forestière par le PRAS n'avait pas pour but de remettre en cause la localisation du parking existant, comme cela a été exprimé dans le préambule du PRAS

Considérant que, quel que soit le projet qui sera in fine développé sur le site, la Région de Bruxelles-Capitale estime que le parking existant doit être non seulement maintenu mais également réaménagé et étendu, afin d'être accessible tant aux utilisateurs de la Forêt de Soignes, qu'à ceux du site de l'hippodrome, et ce pour toutes les activités (nature, sport, détente, culture, horeca, etc.), plus particulièrement compte tenu du statut de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes ;

Que la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale exprimée à plusieurs reprises est de permettre un usage polyvalent du parking, à savoir tant pour l'accès à la Forêt de Soignes qu'au site de l'hippodrome, en ce compris pour ce dernier à titre principal et durant de longues périodes ; qu'à défaut, l'accès au site serait restreint d'une manière qui empêchera le développement souhaité et son rôle, risquant ainsi de le faire retomber dans un abandon préjudiciable et extrêmement coûteux ;

Considérant, compte tenu de cette volonté politique, de l'arrêt du Conseil d'Etat n°245.641 du 4 octobre 2019 annulant le permis d'urbanisme délivré le 8 décembre 2018 et autorisant le réaménagement et l'extension du parking principal existant, et du permis délivré le 18 octobre 2019 autorisant le maintien du parking existant d'une capacité réduite, une modification du PRAS est nécessaire pour permettre le réaménagement et l'extension du parking existant ; »

3.2. Justification de l'extension de l'emprise du parking actuel non aménagé

L'arrêté du 20 mai 2020 ouvrant la modification partielle du PRAS mentionne qu'il est nécessaire de prévoir « un parking suffisamment dimensionné » sans toutefois définir le nombre d'emplacements nécessaires.

Une description de l'estimation du besoin en stationnement au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort pour les visiteurs des activités prévues dans le cadre du Master plan ainsi que pour les visiteurs de la Forêt de Soignes est repris au point « 2.2 Estimation du besoin en stationnement » de la « Partie 4 : Mise en évidence des incidences environnementales ». Certains éléments de l'analyse sont repris dans le cadre de la présente justification. On renverra toutefois le lecteur vers cette partie du rapport pour une analyse plus complète.

Le besoin en stationnement au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort fluctue en cours de journée et tout au long de l'année, la fréquentation de l'ancien hippodrome et de la Forêt de Soignes étant fonction de différents paramètres (type d'activité organisée, jour de la semaine, météo, etc.). Ce besoin en stationnement peut être de quelques centaines de place à certaines périodes (jours de semaine, météo défavorable, etc.) ou dépasser les 1.000 places à d'autres (organisation d'un événement particulier lors d'un weekend combiné à une météo favorable)².

² On renverra le lecteur à ce sujet à l'EIE d'ARIES relative à l'évaluation de l'impact du projet DROHME et datée de février 2017

Sur la base de la superficie du périmètre de la modification partielle du PRAS visant à la création d'un parking, il est possible d'y aménager théoriquement de l'ordre de maximum 428 à 535 emplacements³ de stationnement, auxquels s'ajoute de l'ordre de 70 emplacements de stationnement prévus ailleurs au droit de l'ancien hippodrome⁴. **Le besoin théorique maximal en stationnement sera donc supérieur à l'offre maximale théorique en stationnement à certaines périodes du jour, de la semaine ou de l'année.**

Le parking actuel permet quant à lui d'accueillir théoriquement de l'ordre de maximum 256 à 320 emplacements⁵. Les emplacements n'étant pas délimités au sol, le nombre d'emplacements disponible reste toutefois fonction de la manière dont les usagers stationnent leur véhicule. Sur base d'une visite de site effectuée en janvier 2021, la capacité est actuellement de l'ordre de 240 emplacements. Le réaménagement et l'augmentation de la superficie du parking permettra ainsi :

- ◇ de réduire, à certaines périodes du jour, de la semaine ou de l'année, :
 - le nombre de véhicules stationnant en voirie à proximité de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;
 - le nombre de véhicules stationnant dans certaines voiries bordant la Forêt de Soignes ;
 - le stationnement « sauvage » le long des voiries traversant ou bordant le massif (Drève de Lorraine, Drève des Tumuli, etc.);
- ◇ de limiter les périodes pendant lesquelles un report de stationnement en voirie ou du stationnement « sauvage » est constaté ;
- ◇ de limiter tout éventuel effet négatif sur le développement des activités prévues au droit de l'ancien hippodrome suite au manque d'emplacements de stationnement.

3.3. Justification de la création d'une compensation planologique

Dans le cadre de cette modification partielle du PRAS, une **compensation planologique** est également prévue par l'arrêté, à savoir :

« Considérant qu'en compensation de la requalification de la zone forestière concernée, la modification du PRAS fera également passer la partie du site de de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort comprise entre ses deux anneaux, située en zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière ;

Qu'ainsi cette zone arborée et de haute qualité biologique sera davantage protégée ;

Que cet ajout à la zone forestière compensera avantageusement le changement d'affectation de l'aire de parking non arborée qui se trouve actuellement en zone forestière ;

Qu'ainsi les situations de droit et de fait seront mises en cohérence »

³ A raison d'une superficie de l'ordre de 10.700 m² et en tenant compte une superficie par emplacement de 20 à 25 m² (emplacement et zone d'accès/manœuvre compris ; Source : Cémathèque n°41, novembre 2015, SPW). Il s'agit d'un ratio théorique. Le nombre d'emplacements calculé sur base de ce ratio ne tient pas compte des spécificités du terrain et des aménagements particuliers du parking (espaces végétalisés, zone réservée pour les vélos, zone pour la circulation piétonne, etc.). A titre de comparaison, un plan d'aménagement de la zone élaboré dans le cadre d'une demande de permis de la société DROHME, reprend 389 emplacements pour voiture et 40 places pour motos, soit 429 emplacements. Il est dès lors probable que le nombre maximal d'emplacements susceptibles d'être aménagés au droit du périmètre visé par la modification partielle du PRAS est plutôt situé dans le bas de la fourchette du nombre maximal d'emplacements mentionné.

⁴ Le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18/10/2019 sous la référence 16/PFU/584128 autorise l'aménagement d'un parking de 54 emplacements à l'entrée du golf (P4 : 46 emplacements voitures et 8 places motos), 10 emplacements pour l'espace logistique (P2 : 10 emplacements voiture) et 6 emplacements à proximité de l'ancienne maison forestière (P3 : 6 emplacements voiture), soit au total 70 emplacements. Il est donc envisageable de créer au minimum 70 emplacements au sein de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public actuelle.

⁵ A raison d'une superficie de l'ordre de 6.400 m² et en tenant compte une superficie par emplacement de 20 à 25 m² (emplacement et zone d'accès/manœuvre compris).

PARTIE 3 : DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

Le diagnostic est structuré en différents chapitres abordant différentes thématiques. Pour chaque chapitre thématique, la structure est la suivante :

- ◇ Définition de la méthodologie pour établir la situation existante ;
- ◇ Relevé de la situation existante de droit ;
- ◇ Relevé de la situation existante de fait.

Cette partie du rapport se termine par la description de l'évolution probable des zones concernées par le projet de Plan si ce dernier n'est pas mis en œuvre.

1. ENVIRONNEMENT BATI, LES BIENS MATERIELS, LE PATRIMOINE CULTUREL EN CE COMPRIS LE PATRIMOINE ARCHITECTURALE ET ARCHEOLOGIQUE, LES PAYSAGES

1.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

1.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de site effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

1.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

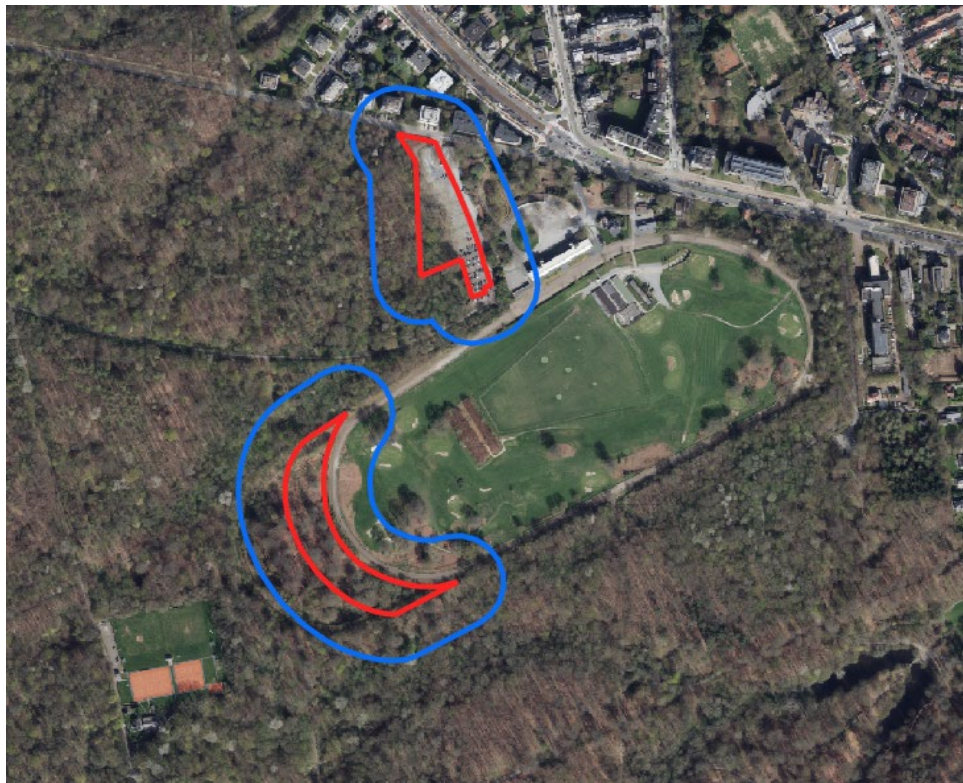
- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Perspective Brussels : <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Site internet de la Ville de Bruxelles : <https://www.bruxelles.be/>
- ◇ Site internet de la commune d'Uccle : <http://www.uccle.be/>
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006 arrêtant les Titres Ier à VIII du Règlement régional d'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (M.B., 19/12/2006)
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (M.B., 14/06/2001)
- ◇ Ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (M.B., 26/05/2004)
- ◇ Etude d'incidences sur l'Environnement relative au réaménagement d'un équipement, à la création de commerces et des parkings accessoires à ces fonctions, à l'aménagement des abords (y compris abattage d'arbres et démolitions), Aries, février 2017 ;
- ◇ Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024 ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, juillet 2008 ;
- ◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes, avril 2019.

1.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est :

- ◇ Le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS ;
- ◇ Une zone tampon de 60 m autour de ces 2 périmètres ;
- ◇ La grande tribune et quelques autres bâtiments de l'hippodrome proches du parking.

Figure 8 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Environnement bâti



1.1.4. Difficultés rencontrées

Néant

1.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

A situation planologique inchangée, les permis risqueraient d'être invalidés. Il s'ensuivrait une situation infractionnelle de l'exploitation du parking avec un risque de fermeture du parking et un report de stationnement dans les voiries avoisinantes.

1.2. Relevé de la situation existante de droit

1.2.1. Constitution belge – Article 23

L'article 23 de la constitution belge mentionne :

« Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine.

à cette fin, la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134 garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice.

Ces droits comprennent notamment :

1° le droit au travail et au libre choix d'une activité professionnelle dans le cadre d'une politique générale de l'emploi, visant entre autres à assurer un niveau d'emploi aussi stable et élevé que possible, le droit à des conditions de travail et à une rémunération équitables, ainsi que le droit d'information, de consultation et de négociation collective;

2° le droit à la sécurité sociale, à la protection de la santé et à l'aide sociale, médicale et juridique;

3° le droit à un logement décent;

*4° le droit à la **protection d'un environnement sain**;*

5° le droit à l'épanouissement culturel et social ;

6° le droit aux prestations familiales. »

Une obligation de *standstill* existe donc qui s'oppose à une réduction significative du niveau de protection offert par la législation applicable sauf si une diminution du niveau de protection existant est concrètement et raisonnablement justifié par un motif impérieux d'intérêt général.

1.2.2. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

En 2009, le Gouvernement a décidé de réviser totalement le PRD et de lui adjoindre un second D pour « Durable », « conscient que tout développement urbain ne peut se concevoir aujourd'hui qu'en portant toute son attention sur les trois piliers du développement durable : social, économique et environnemental ». Le PRDD se veut être l'outil qui va permettre, aux horizons 2025 et 2040 de maîtriser la densification et de garantir la mixité bruxelloise, pour répondre à 4 grands défis : des logements adaptés, un cadre de vie agréable, le développement de l'emploi, de l'économie et de la formation, et l'amélioration de la mobilité. Le Plan régional de développement durable est entré en vigueur le 20 novembre 2018.

Sur les cartes 2 et 3 du PRDD l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est identifié comme :

- ◇ Une grande ressource foncière constituant un pôle d'échelle intercommunal et local ;
- ◇ Un pôle récréatif régional.

Concernant la ressource foncière, la zone de parking n'est pas reprise sur la carte 2 dans le périmètre de la ressource foncière. La zone de compensation est quant à elle reprise.

Figure 9 : Extrait de la carte n°2 du PRDD Grande ressources foncières



**Pôles d'échelle
intercommunale et locale** 
Hippodrome de Boitsfort **1**

Le PRDD mentionne par rapport à ces grandes ressources foncières constituant un pôle d'échelle intercommunal et local

« Outre les pôles de développement prioritaires, plusieurs autres sites situés en seconde couronne appellent un développement tant en termes de logements, d'activités économiques, d'équipements que d'espaces publics, verts et récréatifs. Le développement de pôles en seconde couronne répond également à un besoin de mieux répartir l'augmentation de la population sur l'ensemble de son territoire. Principalement situés en seconde couronne, certains sites vont connaître une amélioration significative de leur accessibilité multimodale qui permet d'y envisager le développement de projets urbains mixtes. »

Le PRDD mentionne concernant l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort « Le Pôle didactique et récréatif de l'Hippodrome de Boitsfort. Site exceptionnellement bien situé et accessible dans la Forêt de Soignes, l'hippodrome de Boitsfort et ses bâtiments au caractère patrimonial affirmé et partiellement rénovés deviendront un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente. Il s'agira dès lors de poursuivre le projet Dhrome pour lequel une concession a été octroyée par la SAU à l'issue d'une mise en concurrence ».

En ce qui concerne le pôle récréatif régional que constitue l'ancien hippodrome, le PRDD mentionne « Les carences en équipements identifient également le **besoin de créer des équipements de dimension régionale à vocation récréative**. 5 pôles récréatifs de niveau régional ont déjà pu être identifiés :

- ◇ A la Pede
- ◇ au Heysel ;
- ◇ Au quai Beco (en face de Tour et Taxis) ;
- ◇ à l'**hippodrome de Boitsfort** ;
- ◇ et au Rouge Cloître. »

1.2.3. Plan Communal de Développement (PCD) de la commune d'Uccle

La commune d'Uccle ne dispose pas de PCD.

1.2.4. Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

La ville de Bruxelles s'est dotée d'un plan communal de développement, entré en vigueur début 2005. Il se décline selon 3 objectifs :

- ◇ La revitalisation de l'habitat ;
- ◇ Le soutien à un développement économique intégré ;
- ◇ La promotion d'un environnement durable.

Le PCD est toutefois actuellement en cours de modification. Intitulé « Plan communal de développement durable (PCDD) - La ville en devenir », ce document stratégique a pour but de répondre aux défis actuels et futurs posés à la Ville de Bruxelles. S'inscrivant dans le programme de politique générale 2018-2024, les objectifs qui seront déterminés dans le plan déboucheront sur la mise en œuvre d'actions concrètes afin d'y répondre, et ce dans le respect du Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Entre le 14 octobre et le 30 novembre 2019, une enquête en ligne a été réalisée auprès de la population bruxelloise pour sonder leurs souhaits et leurs préoccupations quant à l'avenir de la Ville et de leurs quartiers. Cette enquête visait à enrichir le plan communal de développement durable "La ville en devenir" en cours d'élaboration.

Des ateliers avec des experts ont eu lieu au mois d'octobre 2020 pour préciser les objectifs stratégiques et proposer des actions. Ceux-ci seront complétés par des rencontres avec les acteurs clés, les associations et les habitants du quartier au travers de marches virtuelles.

1.2.5. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

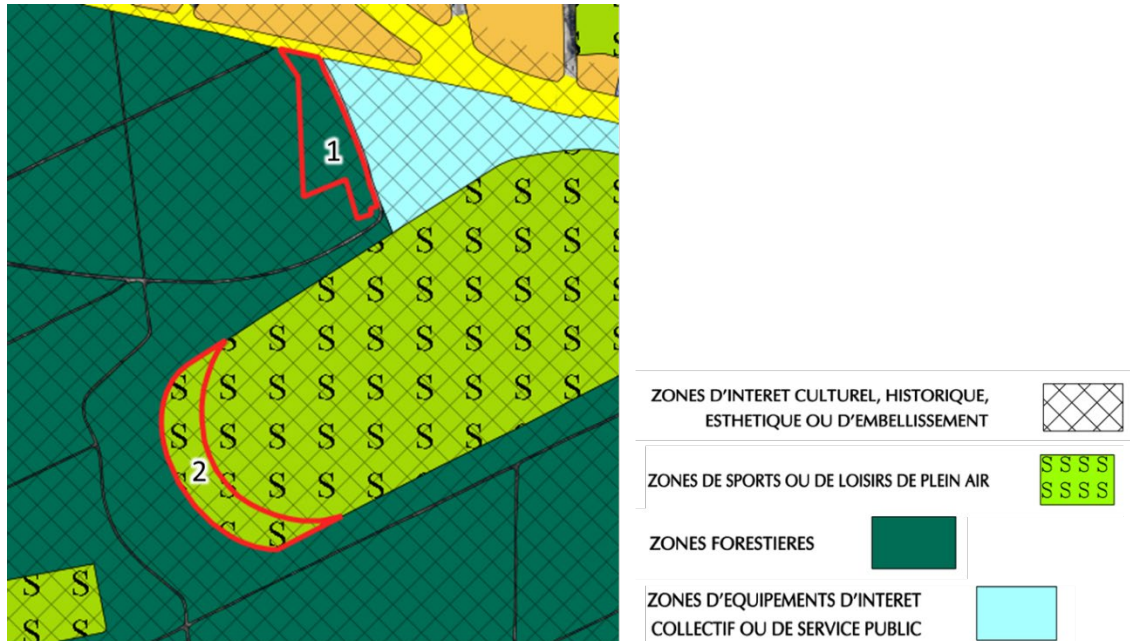
Le PRAS se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires. Entré en vigueur le 29 juin 2001, il constitue le plan de référence pour l'aménagement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En matière d'affectation du sol, le PRAS reprend

- ◇ La zone de parking en zone forestière ;
- ◇ La zone de compensation en zone de sports ou de loisirs de plein.

Les deux zones sont reprises en zone d'intérêt culturel historique esthétique ou d'embellissement (Zichée).

Figure 10 : Localisation au PRAS – 1 : zone de parking ; 2 : zone de compensation



Les prescriptions littérales du PRAS pour ces différentes zones sont reprises ci-après.

Zones forestières

« Ces zones sont affectées aux espaces boisés ou à boiser et aux eaux qui constituent les éléments essentiels du paysage. Elles sont entretenues ou aménagées en vue de préserver la coexistence harmonieuse des fonctions écologiques, économiques et sociales des bois et forêts.

Ne peuvent y être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction écologique, économique et sociale. »

Zones de sports ou de loisirs de plein air

« Ces zones sont affectées aux jeux et aux activités sportives de plein air et comportent un cadre de plantations.

Ne peuvent être autorisés que les actes et travaux nécessaires à l'affectation de ces zones ou complémentaires à leur fonction sociale.

Les projets de construction dont l'emprise au sol dépasse 200 m² sont soumis aux mesures particulières de publicité.

Ces zones peuvent également être affectées aux commerces de taille généralement faible qui constituent le complément usuel et l'accessoire de celles-ci, après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

Hormis les installations provisoires à caractère saisonnier et les tribunes ouvertes, la superficie totale au sol des infrastructures et constructions ne peut excéder 20 % de la superficie de la zone.

La zone de sports ou de loisirs de plein air de l'Hippodrome de Boitsfort est également affectée aux équipements culturels d'intérêt collectif ou de service public dans les limites prévues à l'alinéa précédent. »

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

« Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.

Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation. »

Les périmètres visés par la modification partielle du PRAS étant dans ou en bordure de zone forestière, on mentionnera que la prescription littérale n°16 du PRAS mentionne :

« En l'absence de plan particulier d'affectation du sol en vigueur à la date d'approbation du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001, les bois et forêts situés en zones forestières ou marqués en surimpression sont entourés d'une **zone non aedificandi**, revêtement du sol compris. Elle s'étend sur une profondeur de 60 mètres à partir de la limite du bois ou de la forêt.

Lorsque les conditions locales le permettent, cette profondeur peut être réduite jusqu'à 30 mètres aux conditions suivantes :

1° les actes et travaux présentent des caractéristiques urbanistiques semblables à celles des constructions existantes avoisinantes ;

2° les actes et travaux permettent d'assurer une transition harmonieuse entre les bois et forêts et le tissu urbain existant ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'interdiction de bâtir ne s'applique toutefois pas aux parcelles sur lesquelles des constructions existent au jour de l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001. »

Une zone non aedificandi existe donc au pourtour d'une partie de la zone de parking. Une zone non aedificandi s'applique quant à elle sur la zone de compensation.

1.2.6. Plan Particulier d'Affectation du Sol

Aucune des zones n'est couverte par un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS).

1.2.7. Plan de gestion de la Forêt de Soignes

Dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion de la Forêt de Soignes, une étude paysagère a été réalisée par l'ONF (Office National des Forêts) et pour le compte de Bruxelles Environnement.

Cette étude a identifié des unités paysagères, espaces au sein desquels les paysages sont homogènes dans leur composition, leur dynamique, leurs enjeux et leurs potentialités prospectives. L'étude distingue :

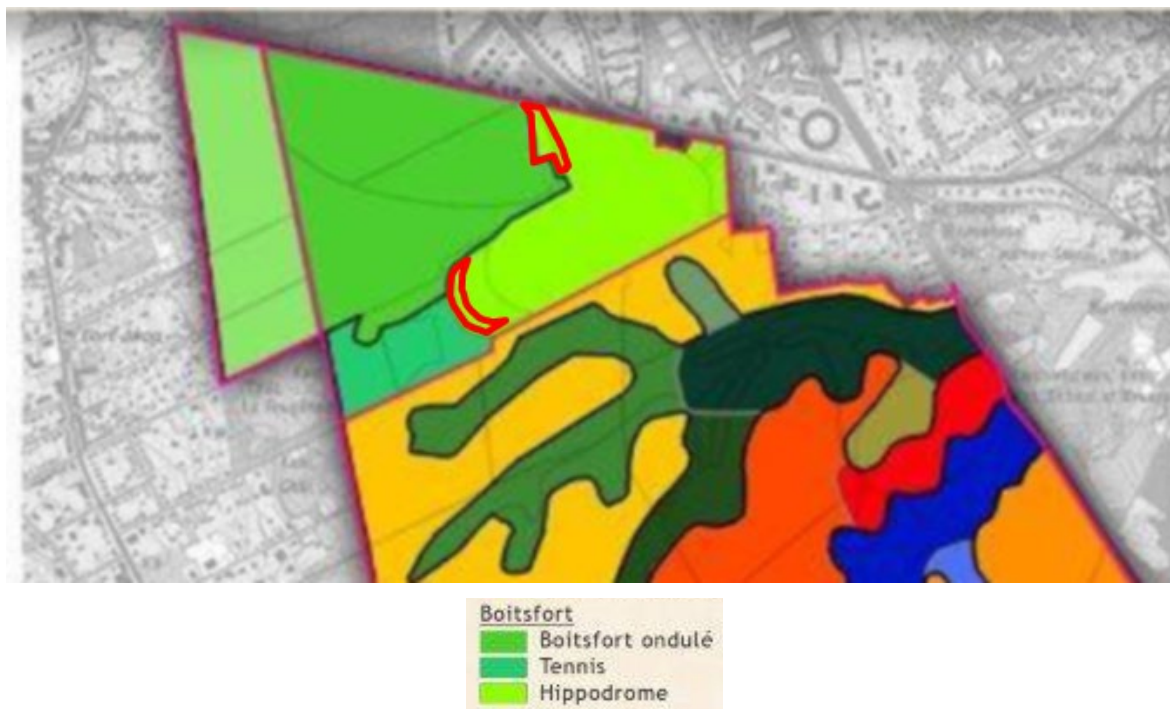
- ◇ 12 grands ensembles paysagers principalement organisés par le réseau des chemins ;
- ◇ 26 secteurs paysagers différenciés par un premier niveau de ségrégation géomorphologique ;
- ◇ 62 sous-secteurs paysagers différenciés par un second niveau de ségrégation géomorphologique (vallon étroit et court, vallon encaissé et long, tronçon à étang, plateau vaste...).

Complémentairement, 29 structures paysagères ont également été identifiées (combinaison de types forestiers et de « géomorphotypes »).

L'étude identifie la zone de parking et la zone de compensation comme faisant partie de l'ensemble paysager « Boitsfort ». Sur base du contexte géomorphologique, l'étude distingue 3 secteurs au sein de cet ensemble :

- ◇ « Boitsfort ondulée » au nord ;
- ◇ « Hippodrome » à l'est – secteur auquel le Projet fait partie intégrante ;
- ◇ Le « Tennis » et « l'hippodrome » au sud.

Figure 11 : Secteurs paysagers (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes)



Les enjeux paysagers signalés pour l'ensemble « Boitsfort » sont notamment :

- ◇ La réhabilitation du réseau de drèves ;
- ◇ La requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords ;
- ◇ Les lisières urbaines et viaires ;
- ◇ Raisonner le renouvellement de la forêt à l'échelle du secteur.

Selon le plan de gestion de la Forêt de Soignes, « Pour assurer un bon accueil du public, divers équipements ont été placés sur les parkings et le long des chemins. Ces infrastructures d'accueil (poubelles, bancs, tables, tables-bancs, barrières, panneaux d'information...) ont été réalisées en bois peu façonné pour assurer une intégration aussi discrète que possible dans le cadre forestier.

De grands efforts sont fournis pour assurer le maintien de la propreté à l'intérieur du massif. Mais les lisières et parkings restent des zones particulièrement sensibles et pour lesquelles des solutions devront être trouvées.

Sur les parkings, des panneaux d'informations ont été installés. A l'avenir, la présentation de ces informations devra être harmonisée et soignée à l'échelle de l'ensemble du massif sonien (3 régions).

Les lisières forestières doivent être particulièrement soignées car ce sont les vitrines de la forêt. Il ne faut pas pour autant exagérer dans la propreté de ces lisières qui doivent rester un réel reflet de l'ambiance forestière. »

1.2.8. Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

La déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois pour la législature 2019-2024 mentionne « Sur le site de l'hippodrome de Boitsfort, le Gouvernement poursuivra l'objectif de finaliser le développement d'un pôle didactique et familial, **respectueux de son environnement Natura2000** et de ses riverains, et ouvert à tous les Bruxellois. A cette fin, le Gouvernement s'engage à réaliser rapidement les investissements nécessaires à **l'accessibilité du site au public** et à l'amélioration de l'espace public aux abords tout en repositionnant l'autorité publique dans le montage et le pilotage du projet. »

1.2.9. Règlement régional d'Urbanisme (RRU)

Le RRU est un règlement entré en vigueur le 3 janvier 2007 et qui a pour objet d'unifier l'ensemble des réglementations existantes en matière de normes urbanistiques applicables en RBC. Il s'applique lors de l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme.

1.2.10. Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Le site est soumis au RCU de la commune d'Uccle. La commune d'Uccle possède uniquement un Règlement relatif :

- ◇ Aux parkings et zones de recul ;
- ◇ Aux enseignes commerciales et revalorisation des noyaux commerciaux ;
- ◇ Aux affectations commerciales.

La commune dispose également d'un projet de règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux.

Il s'applique lors de l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme.

1.2.11. Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

Le Schéma de structure de la Forêt de Soignes est un document tri-régional établi en 2008 qui présente une vision étayée et cohérente pour les trois gestionnaires de la Forêt, que sont les trois Régions.

Dans le diagnostic réalisé par ce document, l'hippodrome de Boitsfort est identifié comme un des milieux ouverts et semi-ouverts au développement potentiel. A propos de ces milieux le Schéma dit :

« Les terrains ouverts et semi-ouverts avoisinant le massif ont, dans l'ensemble, disparus suite aux lotissements. A cause de cela, la pression sur les milieux ouverts restants est devenue très grande. De plus, ces milieux ont une très grande importance pour des espèces qui (au moins dans une phase de développement ou pour des aspects spécifiques comme leur nourriture) dépendent de milieux ouverts : le chevreuil, beaucoup d'invertébrés (syrphes rares, cerambycidae,...).

Actuellement, les zones à plus haute valeur se situent dans les réserves naturelles dans la partie nord du massif. D'autres zones, qui ont déjà une certaine valeur, mais qui peuvent encore mieux se développer moyennant une gestion adéquate, sont situées d'une part dans la partie centrale du massif (environs de Groenendael avec ses hippodromes, site de la station d'essai, étangs...) et d'autre part essentiellement dans la périphérie de la forêt, dans les parties plutôt aménagées en parc : Tervueren, Solvay, Nysdam, hippodrome Boitsfort, plateau de la Foresterie, ... »

Le Schéma propose une stratégie de gestion de la Forêt qu'il développe en 5 principes de base dont un est de « limiter le dérangement et le morcellement spatial par l'infrastructure ». Ce principe dit à propos des hippodromes :

« Dans le cadre de la reconnexion et pour éviter le dérangement les enclaves (hippodromes, plateau de la Foresterie,...) reçoivent une nouvelle affectation au service de la forêt, pour renforcer la structure écologique principale ou le réseau récréatif. Les enclaves sont converties d'une menace vers une opportunité. »

Le Schéma développe ces principes en différentes propositions complémentaires dont deux concernent de manière spécifique l'hippodrome de Boitsfort.

La première proposition consiste au « *démorcellement écologique* » de la Forêt. Dans ce cadre le Schéma signale, entre autres mesures, qu'en cas d'opportunités, les enclaves ou les espaces ouverts avoisinants peuvent activement renforcer le complexe forestier et naturel. Il cite entre ces espaces l'hippodrome de Boitsfort.

La deuxième proposition concerne le concept de « **portes récréatives** ». Le Schéma propose ce type de portes afin d'offrir des aménagements aux usagers d'une part et de diminuer la pression récréative à d'autres endroits d'autre part. Ce qui permettra d'augmenter la polarisation entre le noyau de haute valeur biologique (à renforcer et protéger de la dégradation) et la périphérie récréative (où une concentration de la récréation est autorisée).

Au sein de ces portes récréatives, le Schéma crée une hiérarchie, en distinguant les « **portes d'accueil** », d'importance supra locale, et les « **points d'accès** », d'importance locale. L'hippodrome de Boitsfort est identifié comme l'une des 6 portes d'accueil. Ces portes d'accueil sont des :

« Pôles bien équipés d'importance supra locale qui sont aisément accessibles par les transports publics (bus, tram, métro, train) ou qui sont directement connectés sur des zones urbanisées ; lieux avec une forte dynamique récréative (offre récréative, horéca,...); dans un rayon de +/-500m, la majorité des usagers trouve une offre qui répond à ses attentes. »

De manière plus détaillée, le Schéma définit les portes d'accueil de la manière suivante :

« Les portes d'accueil se situent généralement en bordure de la Forêt de Soignes, où la pression récréative est moins néfaste pour les qualités écologiques. L'offre (actuelle et) future en possibilités récréatives et en expériences forestières possibles est très diversifiée et attire non seulement un public de proximité, mais aussi un public transfrontalier. Pour cela, l'accessibilité doit être optimale. Une bonne et fréquente accessibilité en transport public est une nécessité absolue afin de stimuler l'utilisation des transports publics pour visiter la Forêt de Soignes. »

La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour suffisamment de parkings de qualité, l'horéca etc. doit y être présent. Chaque porte d'accueil (...) aura son propre thème, qui est adapté au contexte de la Forêt de Soignes et qui sera déterminant pour l'aménagement futur de la porte d'accueil et pour la façon dont elle guidera l'utilisateur. De cette manière, chaque porte d'accueil pourra se différencier des autres, et une offre récréative diversifiée sera créée. »

Les portes ont un rôle de guidage et d'information au public :

« Une porte est la première rencontre avec la Forêt de Soignes. Au sein de la porte, le message de la Forêt de Soignes doit être diffusé et il faut clarifier que dans la forêt d'autres normes et valeurs sont d'application qu'au dehors. La porte est donc un élément dans l'expérience forestière. Il est clair que le mot 'porte' ne doit pas être interprété littéralement, mais plutôt comme un espace d'accueil ou le visiteur est reçu et guidé vers la Forêt de Soignes. »

Le Schéma propose de structurer le lien entre les portes :

« L'infrastructure récréative est développée afin de créer un réseau qualitatif et clair qui relie les portes récréatives entre elles (structure principale). Les points d'accès sont intégrés de façon stratégique dans ce réseau. »

Le Schéma propose un plan d'actions de manière à mettre en œuvre les différentes mesures définies au sein du document. Chaque action est expliquée de manière synthétique sous forme de fiches qui contiennent chacune un objectif de l'action et une brève explication. En ce qui concerne l'hippodrome de Boitsfort, **trois actions ont été définies** avec des ordres de priorité différents et visent comme objectif général l'aménagement de portes d'accueil. Ces actions sont les suivantes :

- ◇ La réalisation d'un **plan d'aménagement** (priorité : en cours) ;
- ◇ La **réaffectation de l'hippodrome** (priorité : élevée) : Cette action vise à la réaffectation verte de l'hippodrome en tant que partie intégrale de la Forêt de Soignes ;
- ◇ La **réalisation de la porte** (priorité : moyenne) : Cette action vise l'aménagement de l'hippodrome en tant que porte récréative.

1.2.12. Permis d'urbanisme

Un premier **permis d'urbanisme** a été délivré par le Fonctionnaire délégué le 6 décembre 2018 autorisant le réaménagement et l'extension du parking principal existant de 310 places afin d'augmenter sa capacité à 428 places. Ce permis d'urbanisme a toutefois été suspendu par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 243.466 du 23 janvier 2019, estimant que la mise en place d'un parking pour véhicules automobiles, destiné pour des périodes de longue durée, voire principalement aux visiteurs du 'parc de loisirs', n'est, de prime abord, pas compatible avec l'affectation en zone forestière inscrite au PRAS. Il a par la suite été annulé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 245.641 du 4 octobre 2019, aux motifs que l'aménagement et l'usage du parking principal autorisés par ce permis violent les articles 15 et 0.7 du PRAS, en ce que ce parking n'est pas compatible avec la zone forestière, ni ne peut être qualifié d'équipement constituant le complément usuel et l'accessoire de la zone forestière.

Un second permis d'urbanisme a été délivré par le Fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019. Le permis autorise l'aménagement d'un parking principal (P1) de 302 emplacements au droit de la zone de parking ainsi que 70 emplacements au sein de 3 autres parkings prévus au droit de l'ancien hippodrome (P2 : 10 places, P3 : 6 places, P4 : 54 places). Plusieurs recours ont cependant été introduits à l'encontre de ce permis et sont pendants devant le Conseil d'Etat.

Un **permis d'environnement** octroyé le 27 octobre 2017 autorise quant à lui un parking de 428 emplacements. Ce dernier a par la suite été plusieurs fois modifié et autorise actuellement 302 emplacements. Plusieurs recours ont toutefois été introduits à l'encontre de ce permis et ses modifications et sont pendants devant le Conseil d'Etat.

1.2.13. Patrimoine

Les deux zones sont reprises au sein de la **Forêt de Soignes qui fait l'objet d'un arrêté de classement** daté du 2 décembre 1959.

1.2.14. Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles

Aucune des zones n'est concernée par l'Atlas du sous-sol archéologique de la RBC.

1.3. Relevé de la situation existante de fait

1.3.1. Zone de parking

La partie Est de la zone de parking est actuellement occupée par un parking partiellement aménagé. Il s'agit pour le moment d'un espace couvert de terre et de gravier avec une partie asphaltée.

Une clôture empêche l'accès à la zone Natura 2000 depuis le parking. Le Demandeur a par ailleurs installé des bâches sur le grillage présent le long de la limite Ouest du parking afin de limiter l'éclairage de la Forêt de Soignes par les phares des voitures.

Des plots en béton protègent la base de certains arbres dont les arbres remarquables.

La partie Ouest est quant à elle boisée (voir chapitre 3.5 Cadre biologique).

Photo 7 : Vues sur la zone de parking le samedi 28 novembre 2020



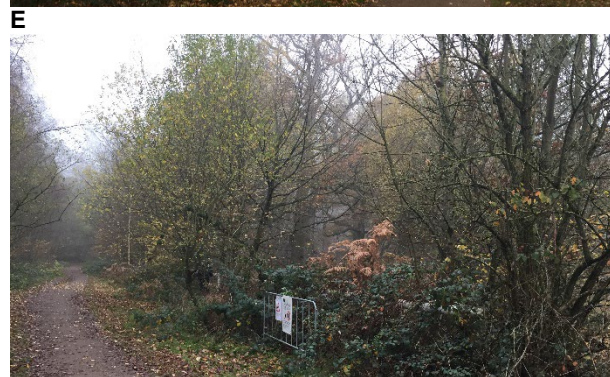
Photo 8 : Vues sur la zone boisée Ouest



1.3.2. Zone de compensation

La zone de compensation est actuellement complètement boisée (voir chapitre 3.5 Cadre biologique).

Figure 12 : Vues sur la zone de compensation (29/11/2020)



1.3.3. Cadre bâti proche de la zone de parking

La figure suivante met en évidence les bâtiments illustrés dans cette partie consacrée au cadre bâti proche de la zone de parking.

Figure 13 : Bâtiments illustrés dans le cadre bâti, proche de la zone de parking



Au Nord du parking, face à ce dernier, se trouvent des immeubles à appartements, de gabarits R+6 (2 derniers étages réduits), R+6 (dernier étage réduit) et R+7.

Photo 9 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°1 et 2 depuis le parking (28/11/2020)



Photo 10 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°3 depuis le parking (28/11/2020)



Photo 11 : Vue rapprochée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°3 depuis la chaussée de la Hulpe (28/11/2020)



Photo 12 : Vue éloignée sur le cadre bâti au Nord - Immeubles n°1 et 2 depuis le parking (28/11/2020)



Au niveau du cadre bâti de l'hippodrome à proximité du parking, se trouvent :

- ◇ Le village des paris ;
- ◇ Le restaurant Le Pesage ;
- ◇ La grande tribune ;
- ◇ La petite tribune ;
- ◇ L'ancienne maison forestière ;
- ◇ Des bâtiments techniques.

La grande tribune, la petite tribune et la brasserie du pesage ont été restaurées par la SAU en 2014-2015.

Treize bâtiments sont en cours de rénovation. Celle-ci a fait l'objet d'un permis d'urbanisme octroyé le 23/10/2019 (délivré par le Fonctionnaire Délégué, portant la référence 16/PFU/699073, autorisant la restauration du gros-œuvre fermé).

L'ancienne maison forestière et son annexe : elles ne sont plus occupées. Des travaux sont en cours.

Photo 13 : Vues sur le cadre bâti de l'hippodrome (28/11/2020 + 06/01/2021)



4



5



6

Le village des paris – depuis la Chaussée de la Hulpe

Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE



7



14



8



15



9



10



16



4



11



17

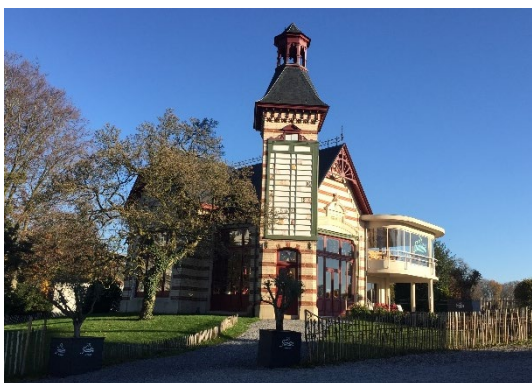


12



13

Le village des paris – depuis le Site



18

La restaurant Le pesage



19



La petite tribune 21

La grande tribune 20



Bâtiment technique 22

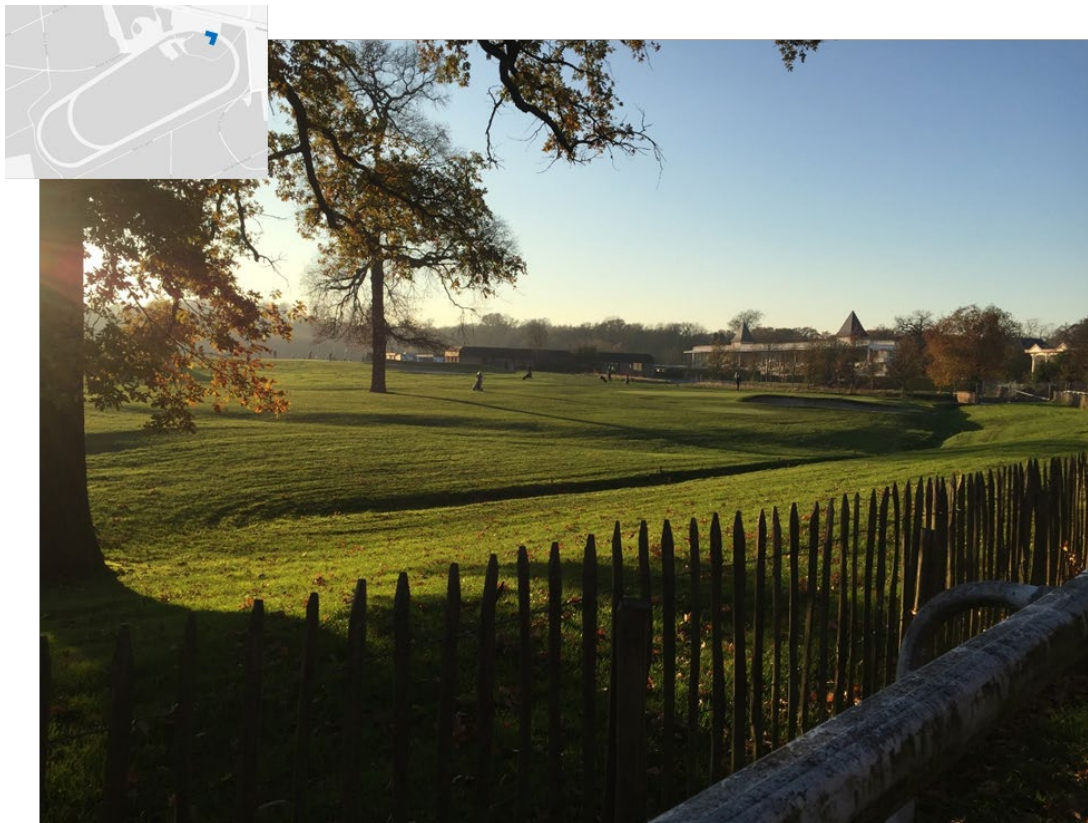


L'ancienne maison forestière 23 + annexe 24

Le golf occupe depuis plus de 30 ans l'intérieur de l'anneau et propose un practice et un parcours de 9 trous homologué.

- ◇ Un clubhouse y est exploité offrant un restaurant, des vestiaires ainsi qu'un petit commerce.
- ◇ Un long bâtiment de plein pied, situé à côté des infrastructures du golf, est occupé par les bureaux de la société Drohme.

Photo 14 : Vues sur le golf (28/11/2020)



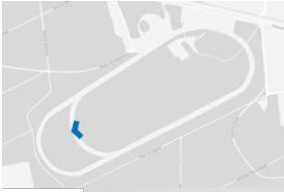


Photo 15 : Vues sur le cadre bâti du golf (06/01/2021)



2. MOBILITE

2.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

2.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de site effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

2.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Mobigis : <http://data-mobility.irisnet.be/mobigis/fr/> ;
- ◇ Perspective Brussels : <http://perspective.brussels/fr> ;
- ◇ Site internet de la Ville de Bruxelles : <https://www.bruxelles.be/> ;
- ◇ Site internet de la commune d'Uccle : <http://www.uccle.be/> ;
- ◇ Données de comptages obtenues auprès de Bruxelles Mobilité ;
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (M.B., 14/06/2001) ;
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006 arrêtant les Titres Ier à VIII du Règlement régional d'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (M.B., 19/12/2006) ;
- ◇ Ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (M.B., 26/05/2004) ;
- ◇ Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- ◇ Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (M.B., 21/05/2013) ;
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement ;
- ◇ Etude d'incidences sur l'Environnement relative au réaménagement d'un équipement, à la création de commerces et des parkings accessoires à ces fonctions, à l'aménagement des abords (y compris abattage d'arbres et démolitions), Aries, février 2017 ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Plan Régional de Mobilité ;
- ◇ Plan Régional de Politique du Stationnement ;
- ◇ Plan Action Communal de Politique du Stationnement de la commune d'Uccle, février 2016 ;
- ◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, juillet 2008 ;
- ◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes, avril 2019.

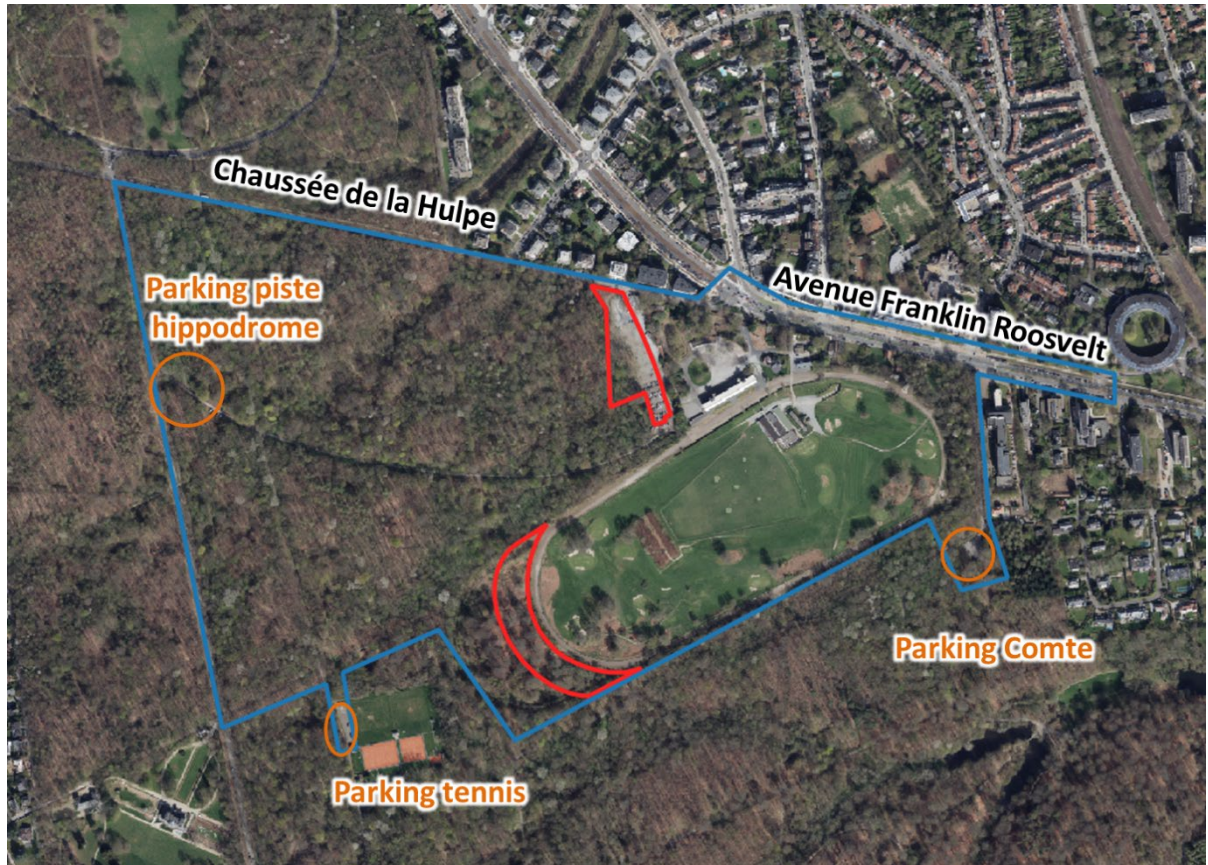
2.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est :

- ◇ Le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS ;
- ◇ L'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;
- ◇ La Drève de Lorraine, du croisement avec la chaussée de la Hulpe jusqu'au domaine Wittouck ;

- ◇ La chaussée de la Hulpe, de la Drève de Lorraine jusqu'à l'avenue Franklin Roosevelt ;
- ◇ L'avenue Franklin Roosevelt, du croisement avec la chaussée de la Hulpe jusqu'au croisement avec la chaussée de Boitsfort ;
- ◇ La Forêt de Soignes présente entre la Drève de Lorraine et l'ancien hippodrome de Boitsfort.

Figure 14 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Mobilité



2.1.4. Difficultés rencontrées

Les observations ont été réalisées en période de pandémie de COVID19. La situation rencontrée en « temps normal » n'a donc pas pu être observée.

2.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

La fermeture du parking implique un report de stationnement dans les voiries avoisinantes.

2.2. Relevé de la situation existante de droit

2.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

En 2009, le Gouvernement a décidé de réviser totalement le PRD et de lui adjoindre un second D pour « Durable », « conscient que tout développement urbain ne peut se concevoir aujourd'hui qu'en portant toute son attention sur les trois piliers du développement durable : social, économique et environnemental ». Le Plan régional de développement durable est entré en vigueur le 20 novembre 2018.

Le PRDD a pour ambition de donner les réponses adéquates aux défis et enjeux que connaît Bruxelles en tant que territoire urbain.

Le PRDD articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands thèmes :

- ◇ Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.
- ◇ Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif.
- ◇ Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine.
- ◇ Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal.

La Région définit notamment, à travers le PRDD, la vision stratégique de mobilité pour Bruxelles à l'horizon 2040. Le PRDD mentionne « *Si les principaux leviers et outils pour réaliser cette vision y sont décrits et que plusieurs objectifs y sont définis, une déclinaison plus opérationnelle sera mise en œuvre par le prochain plan régional de mobilité (PRM).* »

Le PRDD reprend la chaussée de la Hulpe et une partie de l'Avenue F. Roosevelt comme une « Grande voirie urbaine ».

Figure 15 : Extrait de la Carte n°1 du PRDD



Dans sa partie AXE 4 / Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal, le PRDD mentionne les constats et objectifs suivants en matière de mobilité et de stationnement

Mobilité

« L'impact environnemental de la mobilité est trop élevé »

la mobilité en Région bruxelloise se caractérise par un grand nombre de véhicules en circulation et d'une part substantielle des émissions de CO₂, de la pollution de l'air (67% des oxydes d'azote (Nox), 75% des particules fines (PM₁₀)). Selon l'Agence européenne de l'environnement (2016), la pollution de l'air nuit à la santé de 85% des habitants des villes en Europe et provoque près de 500.000 décès prématurés sur le continent chaque année. Par ailleurs, la lutte contre le réchauffement climatique constitue un impératif et un engagement régional qu'il faut atteindre, notamment en promouvant une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres. Étant donné l'importance sociétale de ces enjeux, la diminution du nombre de véhicules utilisant un moteur à combustion ainsi que l'intégration de critères environnementaux dans les politiques de mobilité sont une nécessité »

La vision de mobilité contenue dans le PRDD a comme objectif « de répondre à ces défis et assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé. La Région entend donc agir de manière ambitieuse dans le champ de ses compétences propres :

- ◇ **Réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 (contre 32% actuellement), en tenant compte de la croissance du nombre de déplacements à venir. Ce premier objectif, dont les principaux leviers sont décrits dans le PRDD, sera précisé dans le cadre du « Plan Régional de Mobilité » ;**
- ◇ *Transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030 ;*
- ◇ **Faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km.**

Pour atteindre ces objectifs, la Région s'attache à :

- ◇ *Développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances »*

- Contribuer à limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi ;
- Apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic.
- ◇ Lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement :
 - **Intensifier l'usage des transports publics** par l'adaptation offre-demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité ;
 - **Assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance ;**
 - Augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés.
- ◇ Jouer tant sur la demande de mobilité que sur l'offre et profiter des complémentarités :
 - **renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage (seul ou multimodal) est encouragé sur les moyennes et longues distances. C'est ainsi que le report modal massif depuis l'autosolisme vers les solutions intégrées de déplacement les plus pertinentes sera garanti :**
- ◇ **Diminuer le taux de possession de voiture par ménage ;**
- ◇ Favoriser la multimodalité pour les déplacements moyens et longs et notamment pour celles des usagers de la Région ;
- ◇ Limiter les nuisances et la dualisation sociale liées à la mobilité »

Stationnement

En matière de stationnement le PRDD mentionne :

« Accompagnant l'époque du « tout à la voiture », les politiques de stationnement ont favorisé une augmentation de l'offre de stationnement pour répondre à une demande automobile toujours croissante, détériorant la qualité de l'espace public et alimentant la congestion.

....

Le dernier comptage des emplacements de stationnement en voirie effectué par Bruxelles Mobilité en 2014 recensait 264.199 places (293.057 en 2010) dont 74.667 non réglementées. Hors voirie, le nombre d'emplacements disponibles est estimé à 647000. Pour répondre à l'objectif de réduction du nombre de voitures sur le réseau bruxellois, il faut modifier la configuration du parc de stationnement bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics. A cette fin, la Région fixe comme objectif à l'horizon 2030 de :

- ◇ Réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000 ;
- ◇ Réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ;
- ◇ Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains.

Ces objectifs seront poursuivis sans réduire l'accessibilité de la Région et des riverains. Cela passera notamment par la réglementation environnementale (COBRACE) afin de faciliter la mutualisation des parkings privés et du parc de stationnement hors voirie appartenant aux acteurs publics (Région et communes, administrations fédérales, régionales et européennes) au bénéfice des riverains, en prévoyant une tarification du stationnement en voirie incitant les visiteurs et navetteurs à utiliser les alternatives à la voiture individuelle. La Région et l'Agence de stationnement proposeront une solution opérationnelle complète permettant aux différents acteurs de ne pas être pénalisés par cette situation. De manière générale, pour des raisons financières et liées à la gestion de la mobilité, la méthode proposée consiste à :

- ◇ **Optimaliser l'offre hors voirie déjà gérée (parkings publics et parkings privés mutualisés) ;**
- ◇ **Mutualiser les stocks non encore gérés de places existantes (parksharing) ;**
- ◇ **Construire de nouveaux parkings hors voirie ;**
- ◇ **Lier de manière systématique toute nouvelle construction à un réaménagement qualitatif de l'espace public associé.**

2.2.2. Plan Régional de Mobilité (PRM) « GoodMove »

Le Plan Régional de Mobilité « GoodMove » mentionne :

*« La mobilité est centrale dans l'aménagement du territoire, et réciproquement. C'est pourquoi la politique de mobilité est cohérente avec la vision développée dans le projet de ville du nouveau **Plan Régional de Développement Durable (PRDD)**, et s'y intègre. Le PRDD met en effet clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial de la zone urbaine bruxelloise. Il entend orienter le développement de celle-ci vers une métropole multipolaire au sein de laquelle la complémentarité des usages et des fonctions tend vers une ville de proximité et renforce la qualité de vie des habitants. Ces évolutions orienteront de nouveaux besoins et habitudes de mobilité. »*

En ce qui concerne le lien entre le PRDD et le PRM, ce dernier mentionne *« La vision développée dans le projet de ville du PRDD met clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial de la zone urbaine bruxelloise. Elle mentionne que : « Le besoin d'accessibilité constitue donc un enjeu majeur et un des grands défis de la planification spatiale. Il s'agit de concevoir un plan de mobilité intégré et intermodal combinant de façon intelligente les différents modes de transport. Ce plan tient compte de la nécessité de donner des conditions de mobilité optimales à tous les modes de déplacement et de **favoriser un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes**. Cela, idéalement, dans une suite logique marche – vélo – transport en commun – voiture (principe STOP : stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer). Cela nécessite de considérer les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux modes de vie en développement. **Ce plan de mobilité devra répondre efficacement aux défis existants, favoriser la transition vers une mobilité plus durable et anticiper les nouveaux comportements, induits par de nouvelles technologies et de nouveaux modes de vie. Le plan intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements.** »*

Le PRM se compose notamment

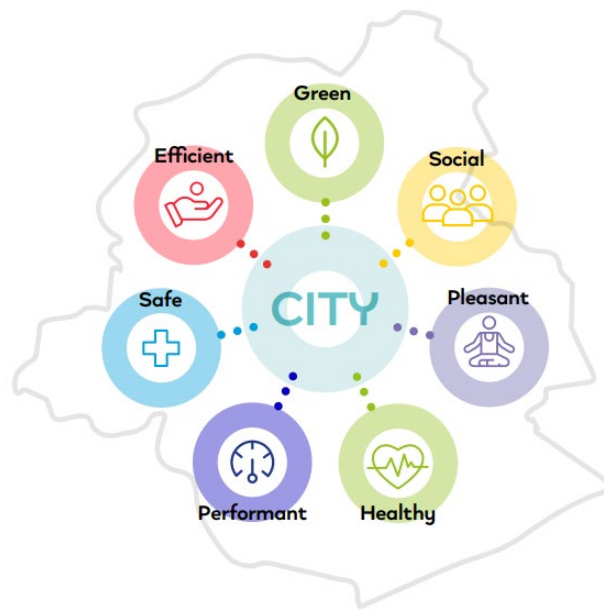
- ◇ d'une « **City vision** » ;
- ◇ d'une « **Mobility vision** ».

Ces derniers sont décrits de la manière suivante :

*« La **City Vision** se compose elle-même de sept dimensions qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains d'une métropole en croissance (CITY) auxquels une politique de mobilité doit répondre, en phase avec les ambitions du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) :*

- ◇ *Diminuer les impacts des différentes formes de mobilité sur l'environnement (GREEN) ;*
- ◇ *Offrir des formes de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (SOCIAL) ;*
- ◇ *Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (PLEASANT) ;*
- ◇ *Promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale (HEALTHY) ;*
- ◇ *Concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (PERFORMANT) ;*
- ◇ *Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (SAFE) ;*
- ◇ *Développer des formes de mobilité qui optimisent les ressources (EFFICIENT). »*

Figure 16 : Figure 9 : Structure de la City Vision (Source : PRM - GoodMove)



A la City Vision et ses 7 dimensions sont associés différents objectifs. Ces derniers sont les suivants :

Les objectifs CITY VISION :

Améliorer la qualité de vie dans les quartiers en apaisant le trafic et offrir des espaces publics de qualité pour contribuer à la fonction habitante de la Région ;

- ◇ **Garantir les conditions d'accessibilité optimales aux principales fonctions urbaines** existantes et futures de la RBC (zones économiques, touristiques et commerciales) ;
- ◇ Encourager le développement d'une ville de proximité, dense, mixte et multipolaire et une stratégie de densification liée à une bonne accessibilité au réseau de transport public.

Les objectifs GREEN :

- ◇ **Diminuer les distances parcourues par les véhicules motorisés**, tous types de propulsion confondus, ce qui se décline en objectifs liés :
 - Au nombre (part modale) et à la longueur des déplacements en voiture ;
 - À l'évolution du parc de véhicules en termes de motorisation (sortie du diesel en 2030 et de l'essence pour 2035) et de types de véhicules : privilégier les véhicules légers et partagés, plus adaptés au contexte urbain ;
 - Axer cette diminution, ainsi que celle des vitesses, en priorité aux abords de bâtiments sensibles et dans les zones habitées ;
- ◇ Concevoir des projets d'aménagement de voirie avec des revêtements et dispositifs limitant le bruit, des systèmes de gestion des eaux de ruissellement favorisant l'infiltration de celles-ci après traitement, et qui contribuent à l'adaptation aux changements climatiques, en réduisant les îlots de chaleur urbains ;
- ◇ Mettre en place des mesures de reconnexion permettant le renforcement du maillage écologique, notamment en améliorant la perméabilité à la faune des infrastructures de transport, en particulier aux endroits susceptibles de constituer des passages migratoires.

Les objectifs SOCIAL :

- ◇ Garantir l'autonomie des individus dans leurs déplacements par une meilleure accessibilité. Il s'agit d'un objectif social, permettant la participation universelle à la vie urbaine. Il s'agit également d'une plus-value générale, offrant un niveau de confort supérieur à tous. La Région a donc adopté le principe de « l'accessibilité universelle » de l'espace public, des bâtiments publics, du transport public, et à appliquer aussi à l'offre de mobilité en général, pour qu'elle soit conçue pour être utilisée par tout usager, indépendamment de ses capacités physiques ou cognitives et de ses ressources financières ;
- ◇ Développer et mettre en place les outils nécessaires à l'évaluation de l'incidence des projets de mobilité sur les inégalités sociales. La cohésion socio-spatiale est en effet un enjeu régional ;

- ◇ Réduire les dépenses des ménages en matière de déplacements en développant des aides aux ménages bruxellois pour **faciliter une transition juste et solidaire vers des véhicules plus propres et en visant des politiques qui vont limiter la nécessité de posséder et d'utiliser un véhicule automobile, promouvoir le recours à des formes de mobilité peu coûteuses tant pour les ménages que pour la collectivité**, et assurer une tarification équitable des services de transport en fonction du niveau de revenus ;
- ◇ Réduire les distances, comme le préconise le PRDD, en valorisant la « ville de proximité » qui garantit l'accès pour tous aux fonctions et équipements, par les modes actifs ou les transports publics ;
- ◇ Augmenter la part des ménages bruxellois qui détiennent au moins un vélo et/ou un accès à un vélo partagé pour atteindre 70% en 2025.

Les Objectifs PLEASANT

- ◇ Améliorer sensiblement la qualité de vie dans les quartiers, renforçant globalement l'attractivité de la Région, et offrir l'ensemble des services aux citoyens dans un périmètre réduit dans le cadre d'une ville dense, mixte et multipolaire ;
- ◇ Créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la ville de proximité, **priviliégiant les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons**, leur assurant la perméabilité des quartiers, **la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public**. Ces espaces publics de qualité doivent être réalisés en y instaurant un sentiment de sécurité accru (aménagement, éclairage, etc.) ;
- ◇ **Protéger l'environnement sonore** lorsque celui-ci est satisfaisant, améliorer et créer des zones de confort acoustique. Les zones de confort acoustique sont des zones du territoire bruxellois répondant, entre autres, au critère acoustique d'un niveau sonore global extérieur dû aux transports Lden inférieur à 55dB(A) sur la moitié de sa superficie. Cela peut être des zones d'espaces publics (parcs, places, cheminements), mais également des quartiers à prédominance résidentielle ;
- ◇ Créer des espaces multifonctionnels de qualité qui permettent de rétablir les fonctionnalités du cycle de l'eau, notamment comme support de la biodiversité et comme élément d'atténuation des effets d'îlot de chaleur urbain, via la réalisation des dispositifs du Maillage Pluie. Outre la plus-value paysagère, ces systèmes décentralisés de gestion des eaux pluviales permettent de soulager le réseau de collecte existant.

Les objectifs HEALTHY :

- ◇ Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :
- ◇ **Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions nuisibles à la santé produites par les transports, principalement les propulsions thermiques ;**
- ◇ Accompagner les ménages bruxellois dans cette transition en prévoyant des aides ciblées liées au niveau de revenu ;
- ◇ Augmenter sensiblement l'activité physique de la population par la **promotion de modes de déplacement non motorisés et du transport public ;**
- ◇ Diminuer les impacts négatifs du stress lié aux déplacements et du bruit lié aux transports par la **promotion des modes actifs et du transport public.**

Les objectifs PERFORMANT :

- ◇ **Assurer un temps d'accès acceptable aux principales fonctions urbaines de la RBC** (pôles d'emplois, touristiques et commerciaux) **en transport public à partir de l'ensemble de la Région**, ainsi que depuis les pôles d'échange métropolitains, nationaux et internationaux ;
- ◇ **Améliorer globalement la performance du transport public** en visant un réseau structurant et en valorisant fortement les infrastructures existantes (en particulier le ferroviaire) ou à créer ;
- ◇ Garantir une qualité de service pour l'ensemble des lignes de transport public en termes de vitesse, fréquence, régularité et d'accessibilité ;
- ◇ **Renforcer l'attractivité du vélo** par la création d'itinéraires efficaces et continus en solutionnant les endroits problématiques qui rompent la fluidité du déplacement, notamment les grands carrefours ;
- ◇ **Favoriser le recours à la marche** par des aménagements confortables, agréables et continus, notamment en lien avec les gares et stations du réseau de transport public ;
- ◇ **Préserver une accessibilité routière fluide mais plus lente** sur un réseau structurant donnant accès aux différentes fonctions du territoire ;
- ◇ Implanter et concentrer les fonctions sur ou à proximité des nœuds d'accessibilité ;
- ◇ **Accroître l'accès aux nouvelles formes de mobilité ;**

- ◇ Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques et de la distribution urbaine.

Les objectifs SAFE :

- ◇ Réaffirmer l'enjeu régional de sécurité routière et inscrire la Région dans la Vision zéro (zéro mort et zéro blessé grave à l'horizon 2030) ;
- ◇ Diminuer fortement le nombre de tués et de blessés sur les voiries de la Région conformément au Plan d'action régional de sécurité routière ;
- ◇ **Faire baisser les vitesses de circulation moyennes sur l'ensemble des voiries**, tous réseaux confondus, par le contrôle-sanction, l'infrastructure et la sensibilisation ;
- ◇ Poursuivre la sécurisation des infrastructures existantes et concevoir les nouveaux aménagements en intégrant la sécurité de tous les usagers ;
- ◇ Faire évoluer les comportements des usagers, identifier et communiquer sur les comportements dangereux et mettre en exergue les comportements prudents ;
- ◇ Infléchir la tendance à acquérir des véhicules plus grands et plus larges ;
- ◇ Renforcer le sentiment de sécurité sur l'espace public et dans les transports publics et mettre en place les moyens pour diminuer la criminalité ;
- ◇ Garantir l'accessibilité de l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité pour les services de secours.

Les Objectifs EFFICIENT

- ◇ Prévoir les espaces nécessaires aux développements des services de transport sur les terrains régionaux disponibles de préférence hors voirie (terminus et dépôts pour les transports publics, pôles d'échange, stationnement mutualisé, centres logistiques...) dans la programmation des projets urbains ;
- ◇ Valoriser la concentration des fonctions sur les points d'accessibilité ;
- ◇ Valoriser les infrastructures de transport de personnes et de fret existantes (y compris ferroviaire) en optimisant les services ;
- ◇ **Optimiser les ressources budgétaires de la Région en investissant dans des projets offrant le meilleur ratio coût-efficacité ;**
- ◇ Aménager l'espace disponible en voirie de façon optimale ;
- ◇ **Améliorer la combinaison et la synergie entre modes.**

*« La politique de mobilité développée dans la **Mobility Vision** répond au challenge de développement durable de la ville. Elle propose une vision transversale qui répond de manière cohérente aux enjeux relevés dans la City Vision, elle apporte une réponse qui concilie au mieux les défis environnementaux, de sécurité, de santé et de qualité de vie, ainsi que les enjeux sociaux, économiques et budgétaires.*

Cette Mobility Vision se décline autour de **six ambitions** détaillées ci-après :

- ◇ **Influer sur la demande globale de déplacements ;**
- ◇ **Permettre un moindre usage de la voiture individuelle ;**
- ◇ **Renforcer la mobilité servicielle ;**
- ◇ **Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces ;**
- ◇ **Appuyer les initiatives de distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence ;**
- ◇ **Accorder la politique du stationnement avec la vision de mobilité de la Région.**

En ce qui concerne l'ambition « *Permettre un moindre usage de la voiture individuelle* », le PRM mentionne :

« L'autosolisme va à l'encontre de la vision de développement durable de la ville (City Vision), en contribuant à un surdimensionnement de l'emprise des véhicules motorisés dans l'espace public avec notamment, comme conséquence, une faible performance du système de mobilité et des nuisances environnementales

La Région vise à développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public et le covoiturage, en fonction du potentiel de chaque mode pour différentes classes de distance et des caractéristiques socio-démographiques de la population. Pour les déplacements automobiles restants, les véhicules de petite taille et à motorisation non thermique sont privilégiés.

Ainsi, la demande de mobilité à l'horizon 2030 présente un usage des modes axé sur :

- ◇ L'utilisation majoritaire des modes actifs pour les déplacements de courte (marche) et de moyenne distance (vélo et micromobilité) ; et
- ◇ Les transports publics, pour qu'ils prennent en charge une part plus importante des déplacements sur les moyennes (5 km à 10 km) et longues distances (plus de 10 km).»

L'ambition est de faire passer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région. »

En ce qui concerne l'ambition « Accorder la politique du stationnement avec la vision de mobilité de la Région », le PRM mentionne

Le stationnement est un facteur essentiel de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité. La Région développe à cet effet une stratégie globale qui vise à utiliser le stationnement comme :

- ◇ Un levier d'action sur les choix en matière de mobilité ;
- ◇ Un outil de réappropriation de l'espace public ;
- ◇ Un maillon des chaînes de déplacements intermodales (voir partie sur les pôles d'échange) ;
- ◇ Un service rendu aux usagers de la Région.

Dans une approche servicielle, la Région vise à faire évoluer sa politique de stationnement pour qu'elle intègre mieux les fonctions de service urbain, indépendamment du type de véhicules utilisés :

- ◇ Nombre, dimensionnement et disponibilité des espaces de livraison, y compris hors voirie ;
- ◇ Stationnement des taxis, des cars, des bus scolaires, des poids lourds, etc. ;
- ◇ Stationnement des usagers professionnels : corps de métier, personnel soignant ou d'assistance à domicile, etc. ;
- ◇ Nombre d'emplacements pour les vélos, les vélos-cargos, les motos et les nouveaux moyens de déplacement (trottinettes électriques, vélos électriques...);
- ◇ Et Nombre d'emplacements à réserver pour les PMR, l'autopartage et les CD.

L'ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) soient prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement, et notamment ceux situés sur l'espace public, sans pour autant que ce service ne soit gratuit. **Le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité : la certitude de la disponibilité d'un emplacement de stationnement à destination est notamment un facteur déterminant du choix modal. Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination, qu'elle soit en ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles (application du RRU, du CoBrACE, du Plan régional de politique du stationnement...) que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées.**

2.2.3. Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)

L'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale mentionne à son article 9 :

« Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan régional de politique du stationnement est établi en conformité avec le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

1° un volet indicatif constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie ;

2° un volet réglementaire fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- a) le nombre maximal de places de stationnement admissibles ;
- b) le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de la présente ordonnance ;
- c) le nombre minimal de places de stationnement réservées ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière. »

Le Plan Régional de Politique du Stationnement a pour ambition d'harmoniser la politique en matière de stationnement. Il indique « **Le PRPS est un document de cadrage politique et normatif. Le détail des applications relève de la responsabilité et de la compétence des Communes qui connaissent leur territoire et leurs populations. C'est pourquoi le PRPS laisse aux Communes le soin d'appliquer les principes et les normes convenus en concertation à l'échelle régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voie de leur territoire. Sur le plan pratique, ce document a notamment une vocation opérationnelle à l'attention des Communes qui devront appliquer ses prescriptions pour l'établissement de leurs PACS.** »

L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement mentionne à son article 1^{er} :

« Les buts de la politique régionale du stationnement sont :

- ◇ rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;
- ◇ simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel;
- ◇ la simplification de la réglementation, en faveur d'une bonne compréhension par les usagers. Cela se traduit par une réglementation uniforme sur toute la Région. »

En ce qui concerne le stationnement hors-voirie, l'Arrêté mentionne à son article 47 :

« Le développement du stationnement hors voirie vise à :

- ◇ favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée;
- ◇ favoriser le stationnement résidentiel hors voirie;
- ◇ compenser la perte de places physiques de stationnement en voirie par des équipements sur l'espace public (création de sites propres pour la STIB, création de pistes cyclables, création d'oreilles de trottoirs ou élargissement de ceux-ci,...);
- ◇ encourager l'utilisation du vélo en offrant des possibilités de parking sécurisé;
- ◇ maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas suffisante. »

2.2.4. Plan communal de Mobilité

Concernant les plans communaux de mobilité, le PRM mentionne

« L'ordonnance du 26 juillet 2013 donne une valeur réglementaire au PRM et définit le contenu et les processus d'élaboration de celui-ci et des plans communaux de mobilité (PCM), afin d'assurer une meilleure cohérence dans les stratégies et projets de mobilité à l'échelle régionale et communale. **Le PRM est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du PRDD (art. 3). Les PCM devront quant à eux se conformer au PRM et décliner, à un niveau local, les orientations, les stratégies générales, ainsi que les mesures et actions définies dans le PRM (art. 11)** »

PCM d'Uccle

La commune d'Uccle dispose quant à elle d'un PCM datant de juin 2006. Ce dernier est relativement ancien et a été adopté avant l'entrée en vigueur du PRM réduisant sa pertinence. Aucune mesure particulière ne vise les abords de l'ancien hippodrome.

PCM de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles dispose d'un PCM datant d'octobre 2011. Ce dernier a été adopté avant l'entrée en vigueur du PRM réduisant sa pertinence.

Le PCM prévoit certains aménagements le long de l'avenue F. Roosevelt dont la modération de la vitesse sur cet axe et l'aménagement de pistes cyclables (aménagements réalisés).

2.2.5. Plan d'Action Communal en matière de Stationnement (PACS)

PACS d'Uccle

Le Projet de Plan d'Action Communal du Stationnement de la Commune d'Uccle date de février 2016 et a été réalisé par le bureau d'étude Transitec/Espace Mobilité.

Le PACS de la commune d'Uccle mentionne en ce qui concerne le stationnement hors voirie « *Avec des taux de motorisations importants, l'offre hors voirie en Région de Bruxelles-Capitale et à Uccle en particulier, est un complément indispensable à l'offre en voirie. Pour les grands pôles d'attractivité (commerces, équipements publics, bureau), le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients. L'interaction avec la localisation de ces équipements et la présence ou non de transport en commun, a néanmoins un effet important sur l'offre hors-voirie.* »

Les enjeux en termes de stationnement repris dans ce plan sont les suivants :

- ◇ Préserver le stationnement des résidents ;
- ◇ Préserver l'activité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire ;
- ◇ Garantir le stationnement relatif aux usages spécifiques (emplacements réservés) et promouvoir des alternatives à la voiture individuelle ;
- ◇ Adapter les ressources dédiées à la surveillance du stationnement ;

En ce qui concerne l'enjeu « Préserver l'activité économique et soutenir le développement du secteur tertiaire », le PACS mentionne « *La dynamique du territoire ucclais se définit par sa capacité à capter des habitants et/ou des ressources productives et les services y afférents. Offrir un cadre attrayant, simplifier la lisibilité du stationnement et viser une mobilité responsable qui diminuera le trafic et le temps passé à trouver une place de stationnement sont au cœur des enjeux du PACS.* »

En ce qui concerne l'enjeu « Garantir le stationnement relatif aux usages spécifiques (emplacements réservés) et promouvoir des alternatives à la voiture individuelle » le PACS mentionne « Cet enjeu, consiste à **prendre les mesures et actions adéquates afin que les normes et seuils fixés par le PRPS en matière de stationnement à réserver aux usages spécifiques (cf. chapitre 2.3) ainsi qu'aux alternatives à la voiture individuelle puissent être atteints.** »

PACS de la Ville de Bruxelles

La commune de Bruxelles ne dispose pas d'un plan d'action communal de stationnement.

Celui-ci est en cours de réalisation et validation. Aucun document n'a encore été validé et acté.

2.2.6. CoBrACE

La limitation du nombre d'emplacements de stationnement tel que prévu par le CoBrACE ne s'applique pas

- ◇ aux emplacements de parage affectés à des fonctions de parking public ;
- ◇ aux emplacements de parage exclusivement affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux établissements hôteliers. Toutes ces notions s'entendent au sens du Plan Régional d'Affectation du Sol;

2.2.7. Plan de gestion et schéma de structure de la Forêt de Soignes

Le Plan de gestion de la Forêt de Soignes mentionne les objectifs suivants :

« Pour renforcer la valeur écologique du noyau central de la Forêt de Soignes, la politique d'accueil du public dans le massif est revue. Elle s'appuie sur le **développement d'un zonage de l'espace boisé** (COLSON et al., 2012c) **composé de portes d'entrées** (et accès secondaires), de zones de contact et de zones de diffusion ainsi que d'un réseau viaire différencié.

4.1.1.1 Portes d'entrée

Des portes d'entrées principales (au nombre de 6 sur l'ensemble du massif – cf. carte 1.20) sont identifiées en périphérie du massif pour y accueillir la majeure partie des usagers. **Sur la partie bruxelloise du massif, deux portes principales sont désignées : les sites du Rouge-Cloître et de l'Hippodrome de Boitsfort.** Ces entrées, qui sont d'anciennes emprises sur la forêt, ont été choisies pour leur potentiel d'accessibilité, tant par les transports en commun que par la route.

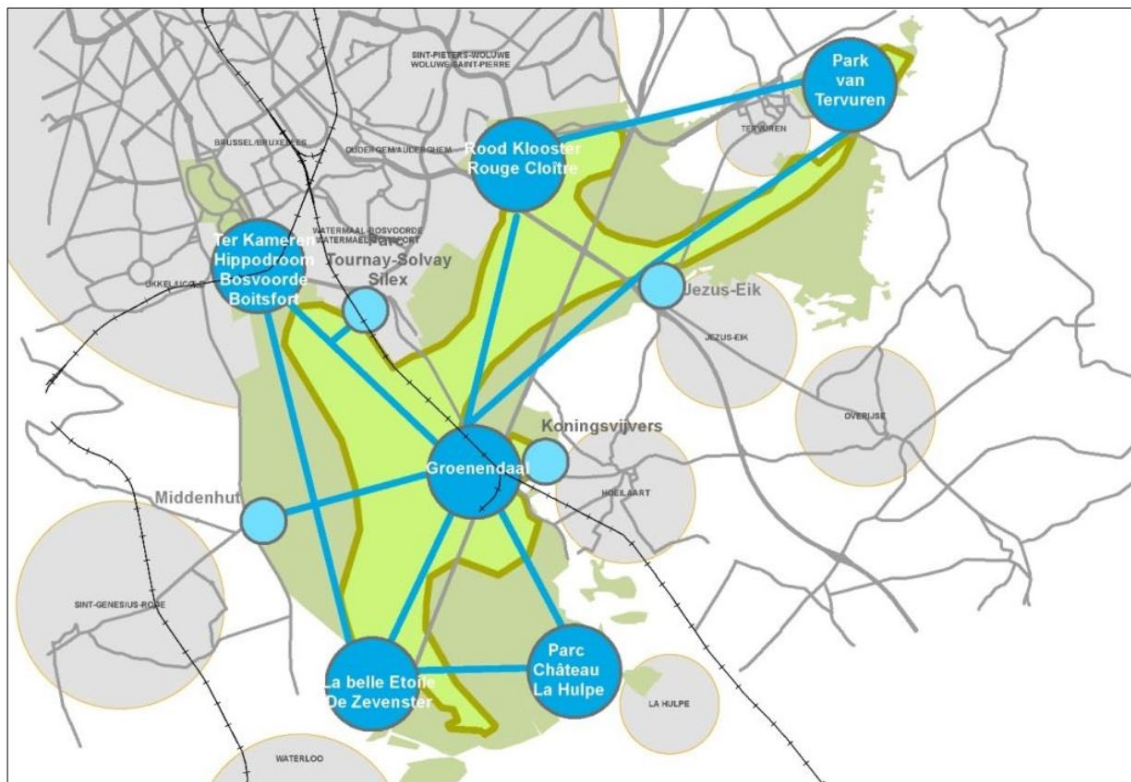
Le 04/01/2021, une newsletter sur le portail de Bruxelles Environnement mentionne l'aménagement de 7 portes d'accueil en place de 6. Les portes d'entrées pour la partie bruxelloise restent l'Hippodrome de Boitsfort et le domaine du Rouge-Cloître à Auderghem.

À chaque porte est attribuée une thématique (« Forêt et Patrimoine » pour le Rouge-Cloître, « Éducation à la nature et à la ville » pour l'Hippodrome de Boitsfort). Entre ces portes, les thématiques sont complémentaires, ce qui permet d'éloigner les activités récréatives peu compatibles entre elles.

Pour satisfaire les demandes variées du public, les portes récréatives devront bénéficier d'un haut niveau d'équipement (horeca, infrastructures récréatives et attractions compatibles avec la forêt...). Cette compatibilité devra faire l'objectif d'une évaluation appropriée dans le cadre de la demande de permis.

Certains parkings aménagés le long des routes, qui sont des accès au cœur de la forêt, pourront être réduits (mais en veillant à maintenir la même capacité d'accueil globale) en vue de limiter la fréquentation des parties écologiquement les plus sensibles de la forêt et contribuer à la préservation du noyau central (p. ex. le double parking « Bonniers - Hendrickx » jouxtant la réserve forestière intégrale du Grippensdelle). Les parkings maintenus constitueront des points d'accès secondaire à la forêt. A ces points d'accès, les mesures d'aménagement se limiteront à l'entretien des parkings et des chemins dans un rayon de +/- 500m autour du parking (zone de contact), et à l'installation de panneaux d'information. »

Figure 17 : Portes d'entrées principales et secondaires de la Forêt de Soignes (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes)



Carte 1.19 – Portes d'entrées principales et secondaires de la Forêt de Soignes (cercles bleus) et noyau écologique central (zone de couleur vert clair) – VAN DE GENACHTE et al. (2008)

Le schéma de structure mentionne par ailleurs à ce sujet :

« Les portes d'accueil se situent généralement en bordure de la Forêt de Soignes, où la pression récréative est moins néfaste pour les qualités écologiques. L'offre (actuelle et) future en possibilités récréatives et en expériences forestières possibles est très diversifiée et attire non seulement un public de proximité, mais aussi un public transfrontalier. Pour cela, l'accessibilité doit être optimale. Une bonne et fréquente accessibilité en transport public est une nécessité absolue afin de stimuler l'utilisation des transports publics pour visiter la Forêt de Soignes. La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour suffisamment de parkings de qualité, l'horéca etc. doit y être présent. »

Le plan de gestion de la Forêt de Soignes mentionne également les mesures de gestion suivantes en matière d'aires de stationnement :

Porte d'accueil « Hippodrome d'Uccle-Boitsfort »

« Ce site se caractérise notamment par les points suivants :

- ◇ *présence de parkings ; le nombre maximum de places de parking dans les parkings de la porte d'entrée de la Forêt de Soignes située sur le site de l'Hippodrome de Boitsfort correspond au nombre de places qui a été habituellement autorisé via les permis d'environnement délivrés pour les manifestations temporaires. »*

....

« Les parkings constituent des sas d'entrées de la forêt. Des panneaux d'information et des poubelles y sont installées. Ils sont délimités par des piquets plantés en terre ou des barrières en bois. Les parkings situés au niveau des portes d'accueil sont appelées à jouer un rôle plus importants que ceux dispersés le long de la voirie au sein du massif qui seront progressivement réduits.

Des potelets anti-stationnement ont été mis à certaines entrées de la forêt et le long de certaines routes pour lutter contre le stationnement sauvage. C'est une solution simple, peu coûteuse et efficace et qui s'intègre bien dans le paysage forestier.

Aux moments d'affluence, certains parkings sont saturés de voitures tandis que d'autres sont pratiquement vides. Actuellement, l'accessibilité de la forêt aux personnes à mobilité réduite est difficile à de nombreux endroits. Certains parkings ne sont pas équipés de barrières « tempête ». D'autres sont installés non loin de zones de grand intérêt écologique. Les déversements de déchets sur les parkings sont fréquents et cette problématique s'accroît. Les vols dans les voitures ne sont pas rares.

Si une réflexion globale doit être menée sur les aires de stationnement, leur localisation, taille, et niveau d'équipement afin de parvenir à une offre cohérente (cf. point 4.1), des objectifs peuvent à ce stade déjà être définis :

- ◇ **ne pas augmenter le nombre de parkings et de places ;**
- ◇ **réduire certains parkings aménagés le long des routes, qui sont des accès au cœur de la forêt, mais en veillant à maintenir la même capacité d'accueil globale ;**
- ◇ **soigner la présentation des parkings situés dans les portes d'accueil ;**
- ◇ *limiter les mesures d'aménagement des parkings secondaires situés à proximité de zones de grand intérêt écologique ;*
- ◇ *faciliter l'accès à la forêt aux personnes à mobilité limitée ;*
- ◇ *équiper les parkings de barrières « tempête » lorsque pertinent ;*
- ◇ *diminuer les vols dans les voitures ;*
- ◇ *lutter contre le stationnement sauvage.*

Afin d'y parvenir, les principes et moyens suivant sont d'application :

- ◇ **rester en status quo quant aux possibilités (nombre de places) de parking en forêt tout en fermant certains parkings secondaires ;**
- ◇ *aménager des parkings en fonction des besoins des personnes à mobilité limitée (places de parking, qualité de l'état de surface, dimensionnement des passages...);*
- ◇ *équiper des parkings en barrières « tempête » ;*
- ◇ *homogénéiser le mobilier ;*
- ◇ *homogénéiser la délimitation des parkings (barrières en bois ou végétale...);*
- ◇ *soigner la présentation des panneaux d'accueil ;*
- ◇ *assurer un ramassage régulier des poubelles et nettoyer les abords ;*

- ◇ lutter contre les dépôts clandestins ;
- ◇ surveiller les parkings ;
- ◇ installer des pieux anti-voitures où le stationnement sauvage est constaté ;
- ◇ assurer un suivi de l'état des pieux et leur remplacement si nécessaire.

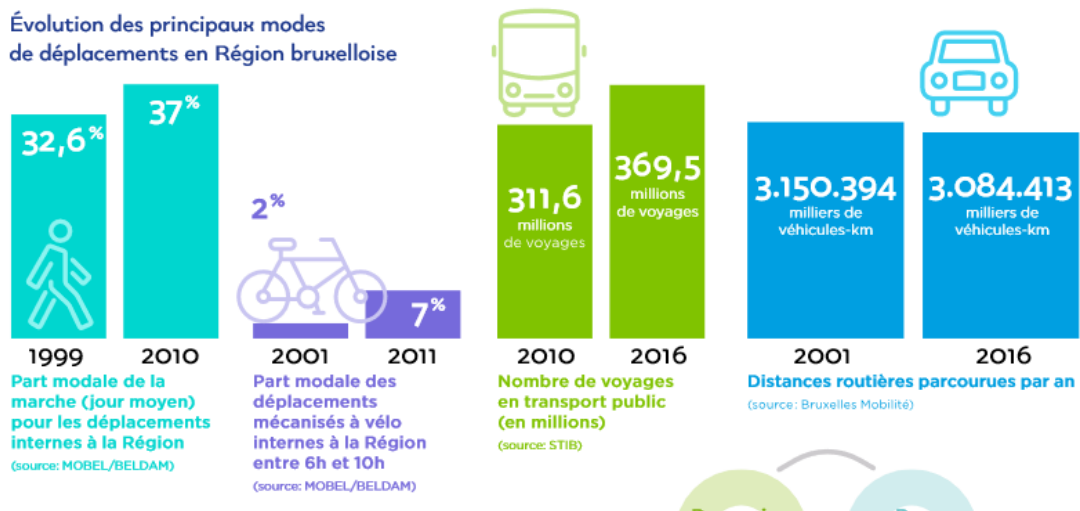
Ces aménagements feront l'objet de demandes de permis d'urbanisme. »

2.3. Relevé de la situation existante de fait

2.3.1. Evolution des parts modales en Région de Bruxelles Capitale

Le PRM reprend un bilan du plan régional précédent IRIS II. Le PRM mentionne :

« L'impact de la mise en œuvre des mesures prévues par le Plan Iris II est évalué au regard des indicateurs fixés de façon hétérogène en fonction des modes de déplacements. Bien que les objectifs fixés ne soient pas tous atteints, les chiffres disponibles montrent une évolution positive avec plus qu'un triplement des parts modales pour le vélo et une inversion de la tendance concernant la distance parcourue en voiture (diminution de 2%). »



2.3.2. Caractéristiques des voiries adjacentes

A hauteur de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort :

- ◇ **Le tronçon de la Chaussée de la Hulpe** qui traverse le bois de la Cambre compte 1 bande de circulation dans chaque sens et aucune bande de stationnement publique ;
- ◇ **Le tronçon de la Chaussée de la Hulpe situé dans le prolongement de l'avenue Franklin Roosevelt** compte :
 - 2 bandes de circulation dans chaque sens ;
 - Un site propre pour les trams sur une partie de son parcours ;
 - Une bande de stationnement ;
 - Une piste cyclable de chaque côté de la voirie.

2.3.3. Trafic en 2013

Le tableau suivant synthétise les résultats d'un comptage effectué le jeudi 13 juin 2013 au croisement de la chaussée de la Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt par le bureau AME. Ils ont été fournis par Bruxelles Mobilité.

Tableau 2 : Fréquentation de la chaussée de la Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt au 13/06/2013 exprimée en Equivalent Véhicule Particulier (EVP) en heure de pointe du matin dans les deux sens confondus (Source : AME)

Voirie	EVP - HPM (8h00-9h00)
Chaussée de la Hulpe	3.299
Avenue Franklin Roosevelt	2.190

Tableau 3 : Fréquentation de la chaussée de la Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt au 13/06/2013 exprimée en Equivalent Véhicule Particulier (EVP) en heure de pointe du soir dans les deux sens confondus (Source : AME)

Voirie	EVP – HPS (17h00-18h00)
Chaussée de la Hulpe	3.037
Avenue Franklin Roosevelt	1.979

AME a également réalisé des comptages entre le 8/05/2013 et le 21/05/2013 le long de la chaussée de la Hulpe à hauteur du croisement avec l'avenue Montana, soit à environ 1 km à l'Ouest du Site. Les figures suivantes synthétisent les résultats de ces comptages. Les résultats sont exprimés sous forme de « paire d'essieux ».

Figure 18 : Fréquentation moyenne horaire au 13/06/2013, exprimée sous forme de paire d'essieux, de la chaussée de la Hulpe en semaine et le WE : Trafic en direction de l'avenue Franklin Roosevelt (Source : AME)

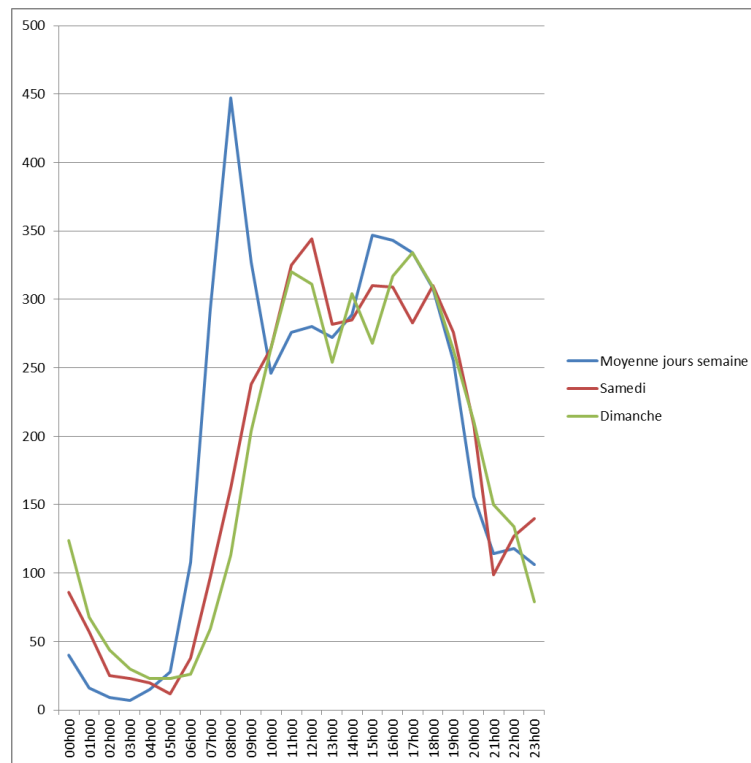
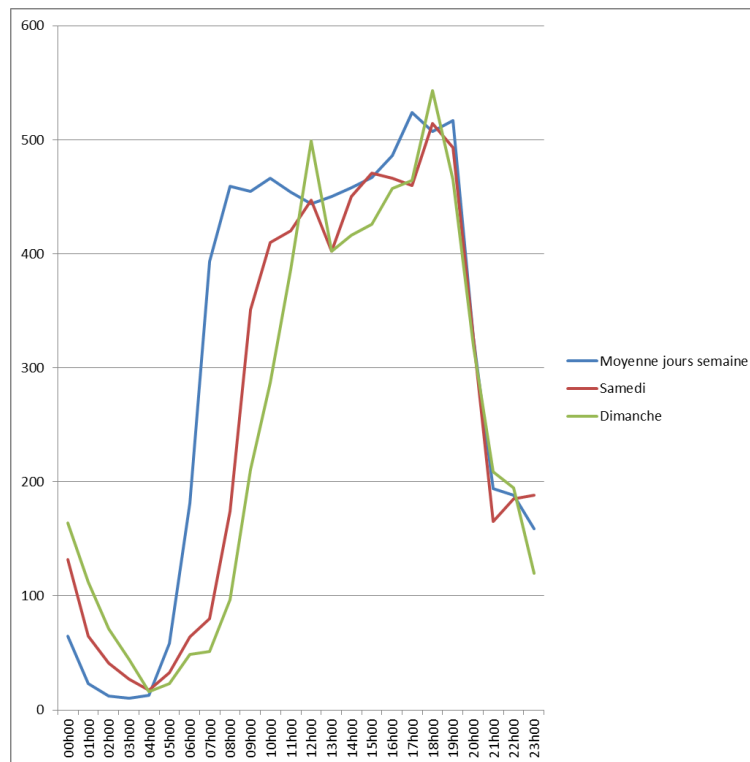


Figure 19 : Fréquentation moyenne horaire au 13/06/2013, exprimée sous forme de paire d'essieux, de la chaussée de la Hulpe en semaine et le WE : Trafic en direction de la chaussée de Waterloo (Source : AME)



Sur base de ces résultats, on peut considérer que le trafic sur le tronçon de la chaussée de la Hulpe traversant le bois de la Cambre est d'environ 300 à 500 véhicules/h dans chaque sens entre 8h00 et 20h00, et ce, en semaine comme le WE. Avant 8h00 et après 20h00, la fréquentation de la chaussée de la Hulpe diminue fortement.

En direction de Franklin Roosevelt, un pic de fréquentation est observé à 08h00 en semaine.

2.3.4. Trafic en 2018

De nouveaux comptages ont été réalisés en 2018 par le bureau AME dans le cadre du recensement quinquennale par la Région. Les plus proches du Site ont été fournis par Bruxelles Mobilité.

- ◇ Postes 031-134 : du 16/11/2018 au 22/11/2018 – comptage vidéo (véhicules totaux) ;
- ◇ Postes 187-342 : du 11/01/2018 au 24/01/2018 – comptage pneumatique (paire d'essieux) ;
- ◇ Postes 089-161 : du 21/02/2018 au 27/02/2018 – comptage pneumatique (paire d'essieux).

Une partie des postes de comptage 2018 sont placés à différents endroits par rapport à ceux de 2013 :

- ◇ Il n'y a pas de données 2013 pour les postes 031-134 ;
- ◇ Il y a des données 2013 pour les postes 187-342 (à proximité de l'avenue Montana) ;
- ◇ En 2018, la situation au droit du carrefour Chaussée de la Hulpe/Avenue Fr. Roosevelt n'est pas analysée. Aussi, les flux 2013 et 2018 ne peuvent pas être directement comparés.

Figure 20 : Postes de comptages 2018



Les figures suivantes synthétisent les résultats de ces comptages par poste.

Figure 21 : Poste 031 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de véhicules totaux, en semaine et le WE (Source : AME)

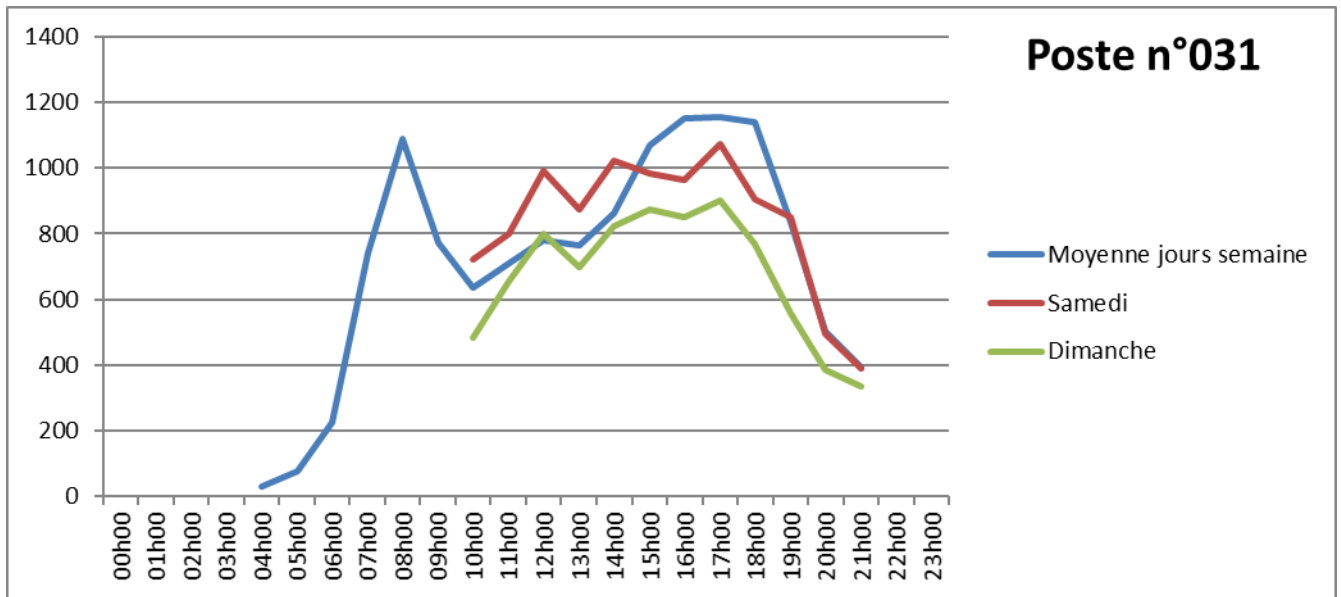


Figure 22 : Poste 134 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de véhicules totaux, en semaine et le WE (Source : AME)

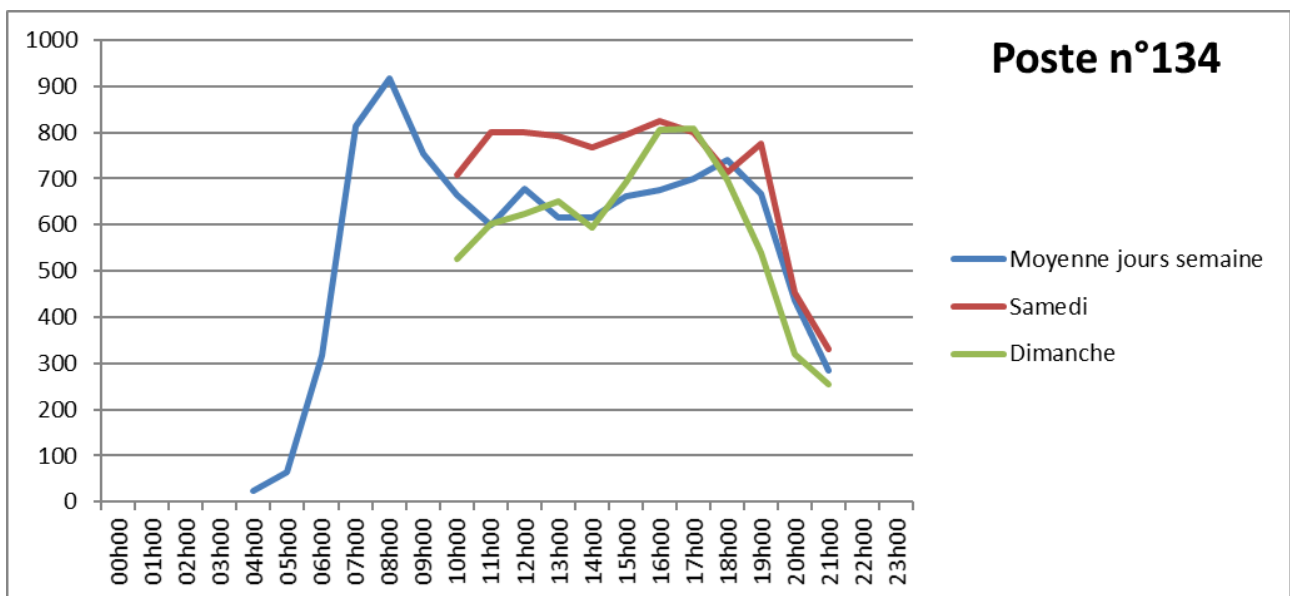


Figure 23 : Poste 089 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME)

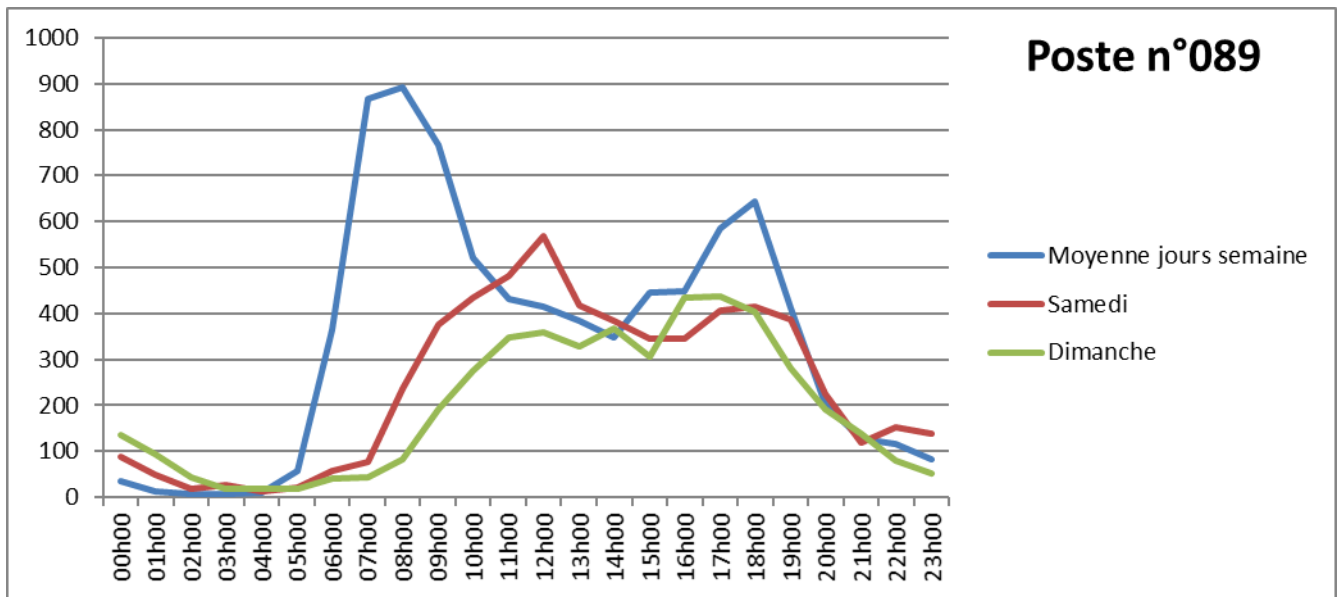


Figure 24 : Poste 161 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME)

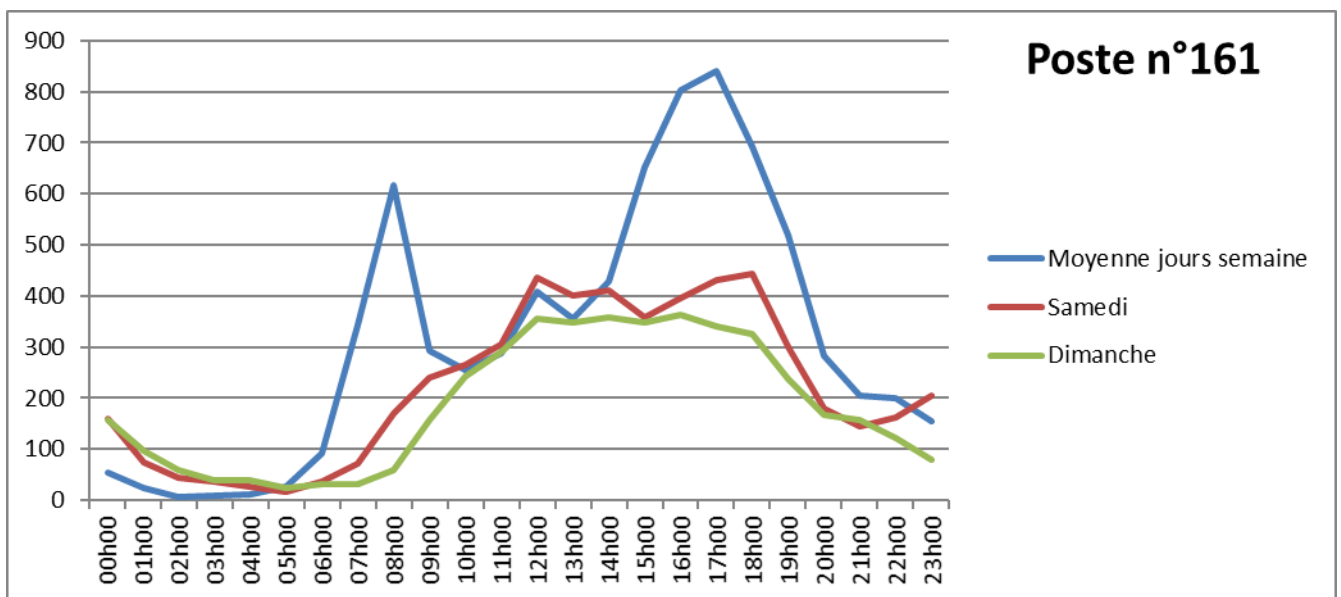


Figure 25 : Poste 187 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME)

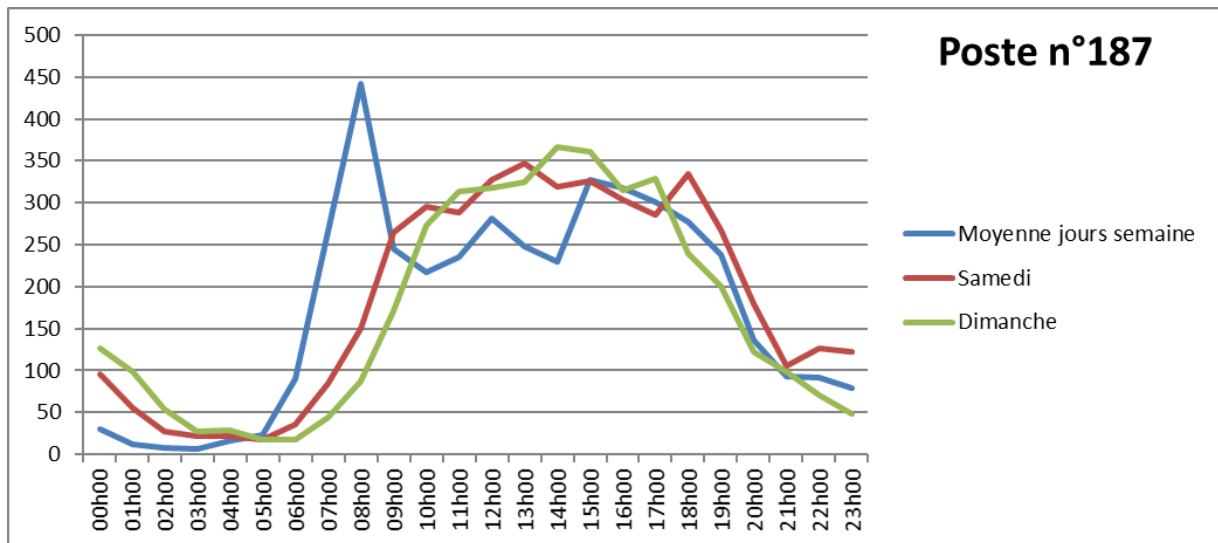
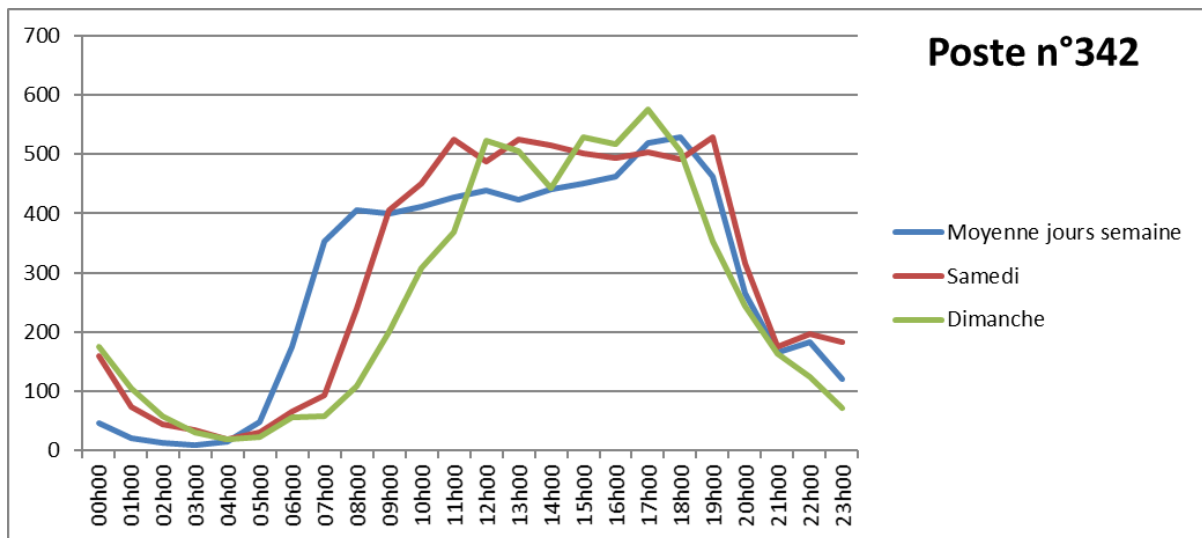


Figure 26 : Poste 342 : Fréquentation moyenne horaire, exprimée sous forme de paire d'essieux, en semaine et le WE (Source : AME)



Sur base de ces résultats, on peut considérer que le trafic sur le tronçon de la chaussée de la Hulpe traversant le bois de la Cambre est d'environ 300 à 500 véhicules/h dans chaque sens entre 8h00 et 20h00, et ce, en semaine comme le WE. Avant 8h00 et après 20h00, la fréquentation de la chaussée de la Hulpe diminue fortement. En direction de Franklin Roosevelt, un pic de fréquentation est observé à 08h00 en semaine. Ces résultats sont donc similaires à ceux de 2013.

2.3.5. Stationnement et circulation au droit de la zone de parking et de la zone de compensation

Actuellement, le stationnement dans la partie non boisée de la zone de parking n'est organisé que partiellement. Les emplacements de stationnement ne sont en effet pas marqués au sol. Aucun sens de circulation n'est défini. La vitesse est limitée à 5 km/h. Il n'existe pas non plus de zone tampon afin de limiter l'impact sur la circulation de la chaussée de la Hulpe lors des périodes d'affluence. La circulation des voitures et motos n'est pas séparée de celle des piétons et cyclistes.

Des barrières Heras délimitent les zones de parage. Il est organisé principalement en allées, où les véhicules stationnent en bataille de part et d'autre. Les allées ne sont pas réparties de manière homogène, ce qui fait que certaines allées ne permettent qu'une rangée d'emplacements en bataille plutôt qu'une rangée de part et d'autre.

Figure 27 : Orthophoto 2019 du parking – organisation du parking



Photo 16 : Vues sur la Zone de parking (28/11/2020)



Vue depuis le Nord

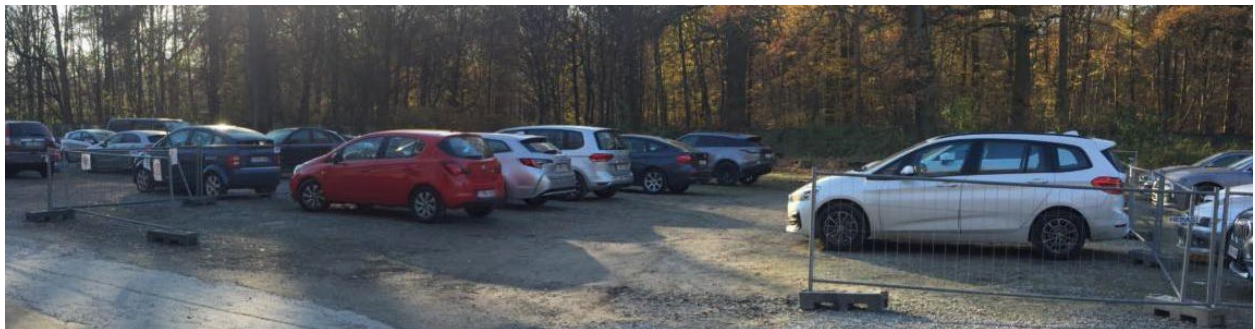


Vue depuis le Sud

Des numéros d'allées et d'emplacements y sont accrochés. On notera que la numérotation ne permet pas d'évaluer le nombre d'emplacements (numéros d'emplacement fort rapprochés ne permettant pas de prendre en compte, numérotation non continue, absence de numéro d'allée).

± 240 emplacements sont disponibles. Parmi ceux-ci, 1 emplacement est indiqué comme réservé pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Toutefois, au moment des visites, des barrières Heras et un mat de sécurité occupaient ces emplacements.

Photo 17 : Organisation de la Zone de parking (28/11/2020)



Exemple d'allée



Exemple de n° d'allée



Exemple de n° d'emplacement

Photo 18 : Zone de parking : emplacements PMR (28/11/2020)



Une zone de stationnement pour vélos est aménagée avec des barrières Heras et Nadar au Sud du Site. 27 emplacements sont disponibles. Elle est peu utilisée alors que des vélos ont été observés aux différentes zones de parking, accrochés à des arbres, des barrières Heras de parking ou des poteaux.

Photo 19 : Vue sur la Zone de stationnement pour vélos (28/11/2020)



Figure 28 : Schéma des emplacements vélos

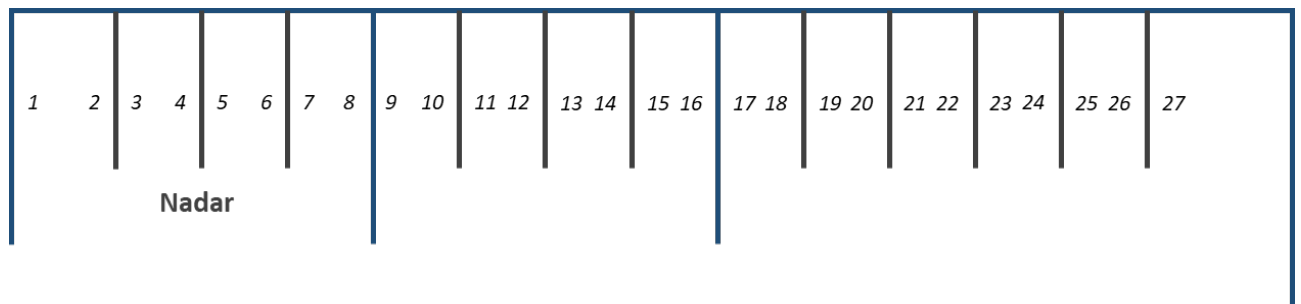


Photo 20 : Exemple de stationnement vélos sauvage (28/11/2020)



Une zone de stationnement pour motos est renseignée à côté de la zone de stationnement pour vélos. Cette zone est rendue inaccessible par des barrières Héras sans doute installées dans le cadre du chantier en cours au niveau du patrimoine bâti de l'Hippodrome.

Photo 21 : Vue sur la Zone de stationnement pour motos (28/11/2020)



Des observations du taux de remplissage ont été réalisées dans le cadre de ce RIE :

- ◇ le 28/11/2020 : samedi 14h00 à 15h00, jour ensoleillé, en période de crise sanitaire où les commerces non essentiels, l'HoReCa, les activités culturelles intérieures sont fermés ;
- ◇ le 06/01/2021 : mercredi 13h00-13h15, jour nuageux – froid, avec légère pluie, en période de crise sanitaire où les commerces sont ouverts, mais l'HoReCa et les activités culturelles intérieures sont fermés ;

Les résultats sont synthétisés comme suit :

Tableau 4 : Saturation du parking Hippodrome

Période d'observation	Description	Véhicules	Moto	Vélos
28/11/2020 et 06/01/2021	Emplacements disponibles	+/- 240		27
28/11/2020, 14h00	Emplacements occupés	136 VL	0	2 +2 parking sauvage
	Taux de saturation	60%	Non pertinent	15% (vélos du parking sauvage inclus)
28/11/2020, 14h45	Emplacements occupés	194 VL	0	Inchangé par rapport à 14h00
	Taux de saturation	85%	Non pertinent	15%
06/01/2021, 13h00	Emplacements occupés	32 VL 1 PL	0	0
	Taux de saturation	15%	Non pertinent	0%

VL : véhicules légers, PL : poids lourds

La zone de compensation est quant à elle entièrement boisée.

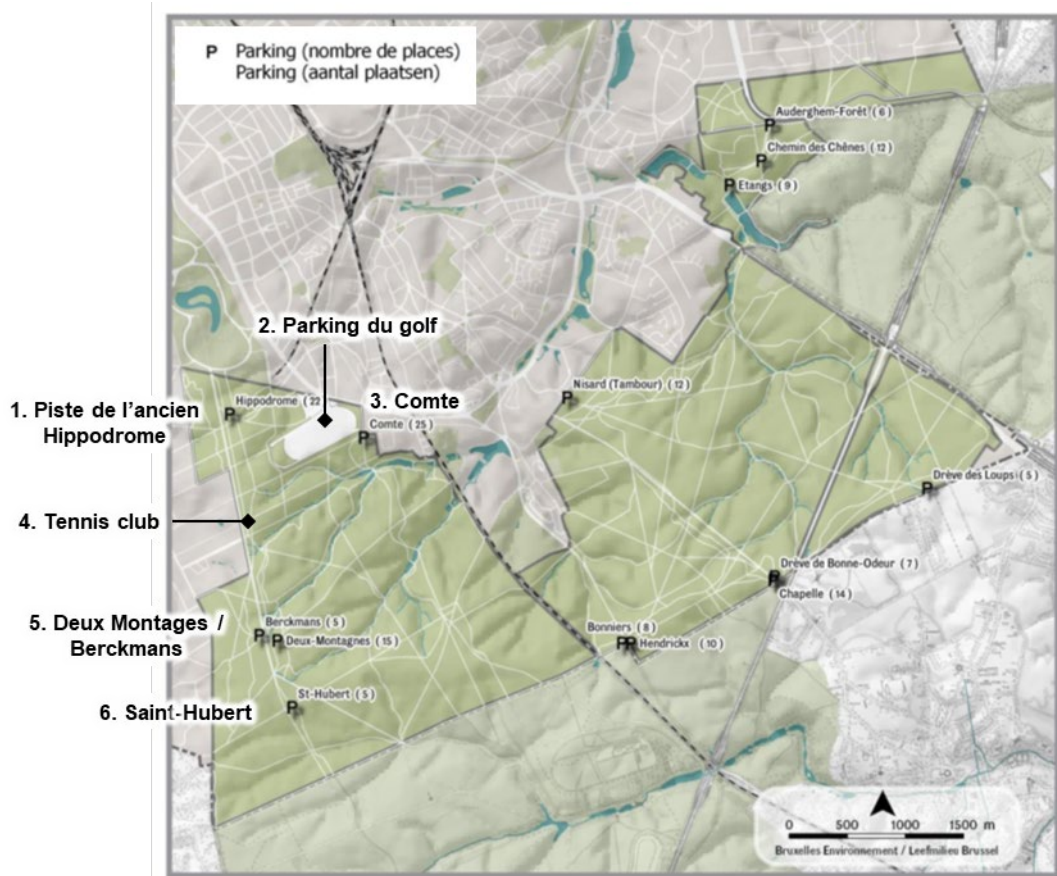
2.3.6. Stationnement en voirie

Il n'existe aucun emplacement de stationnement le long de la chaussée de la Hulpe à hauteur de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort. Les emplacements les plus proches sont localisés avenue de la Colombie et Avenue Franklin Roosevelt.

2.3.7. Stationnement hors voirie

La figure suivante localise les parkings hors voiries repris dans le plan de gestion de la Forêt de Soignes, ainsi que les autres parkings hors voiries localisés à proximité de l'hippodrome. Les parkings « Deux montagnes » et « Berckmans » ont toutefois été fermés en janvier 2021.

Figure 29 : Parking accessibles aux usagers de la Forêt de Soignes (Source : Plan de gestion de la Forêt de Soignes + annotations ABV)



Chacun a fait l'objet d'observations lors de l'élaboration du RIE (le 28/11/2020 et/ou le 06/01/2021 – voir description des conditions d'observations au point 2.3.5), détaillées dans cette partie.

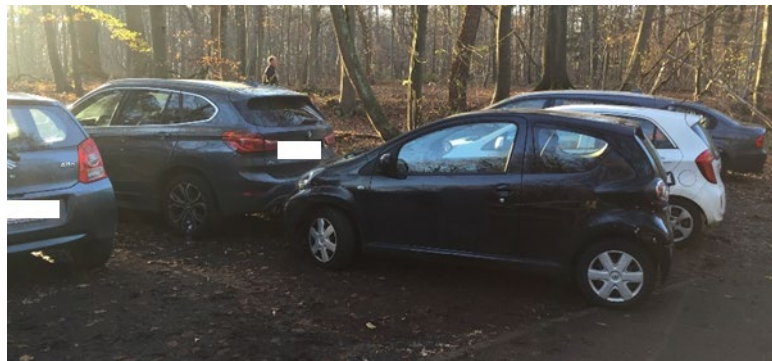
1. Piste de l'ancien hippodrome

Le plan de gestion de la Forêt de Soignes renseigne une capacité de stationnement de 22 places pour le parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome à Uccle. Les visites réalisées dans le cadre de cette étude ont permis de mettre en évidence une capacité de 36 emplacements.

Le taux de saturation a été évalué le 28/11/2020 à 14h55. Il est de 101% (2 véhicules l'un derrière l'autre – voir photographies qui suivent).

Le dimanche 29/11/2020, à 09h40, par temps couvert, le taux de saturation était de 57% (21 véhicules/36 places).

Photo 22 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome (28/11/2020)



Par ailleurs, le 28/11/2021 14h55, 7 véhicules étaient stationnés le long d'un côté de la voirie d'accès, atteignant également la saturation pour ce tronçon de voirie. Ce stationnement se fait au détriment d'une bande de circulation, limitant dès lors la circulation à un sens à la fois (en alternance selon la bonne volonté des usagers).

Photo 23 : Stationnement de véhicules le long de la voirie d'accès (28/11/2020)



Du stationnement illicite est donc présent.

En matière de stationnement vélos, aucune infrastructure n'est présente. Les utilisateurs accrochent les vélos aux arbres et poteaux présents. 11 vélos étaient présents aux abords directs du parking lors de l'observation du 28/11/2020, à 14h55.

Photo 24 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome : Stationnement vélos (28/11/2020)



Il n'y a pas d'emplacement réservé aux motos. 2 véhicules ont été rencontrés le 28/11/2020 à 14h55, stationnant sur 1 place de parking.

Photo 25 : Parking de la piste de l'ancien hippodrome – Av de l'Hippodrome : Stationnement motos (28/11/2020)



2. Golf

Le parking du golf n'est plus accessible. Il est fermé définitivement, se trouvant en zone Natura 2000.

Photo 26 : Anciennement parking du golf (06/01/2021)



Photo 27 : Parking du golf : emplacements pour vélos (06/01/2021)



Photo 28 : Golf : accès en réfection (06/01/2021)



Vue de l'accès depuis la Chaussée de la Hulpe

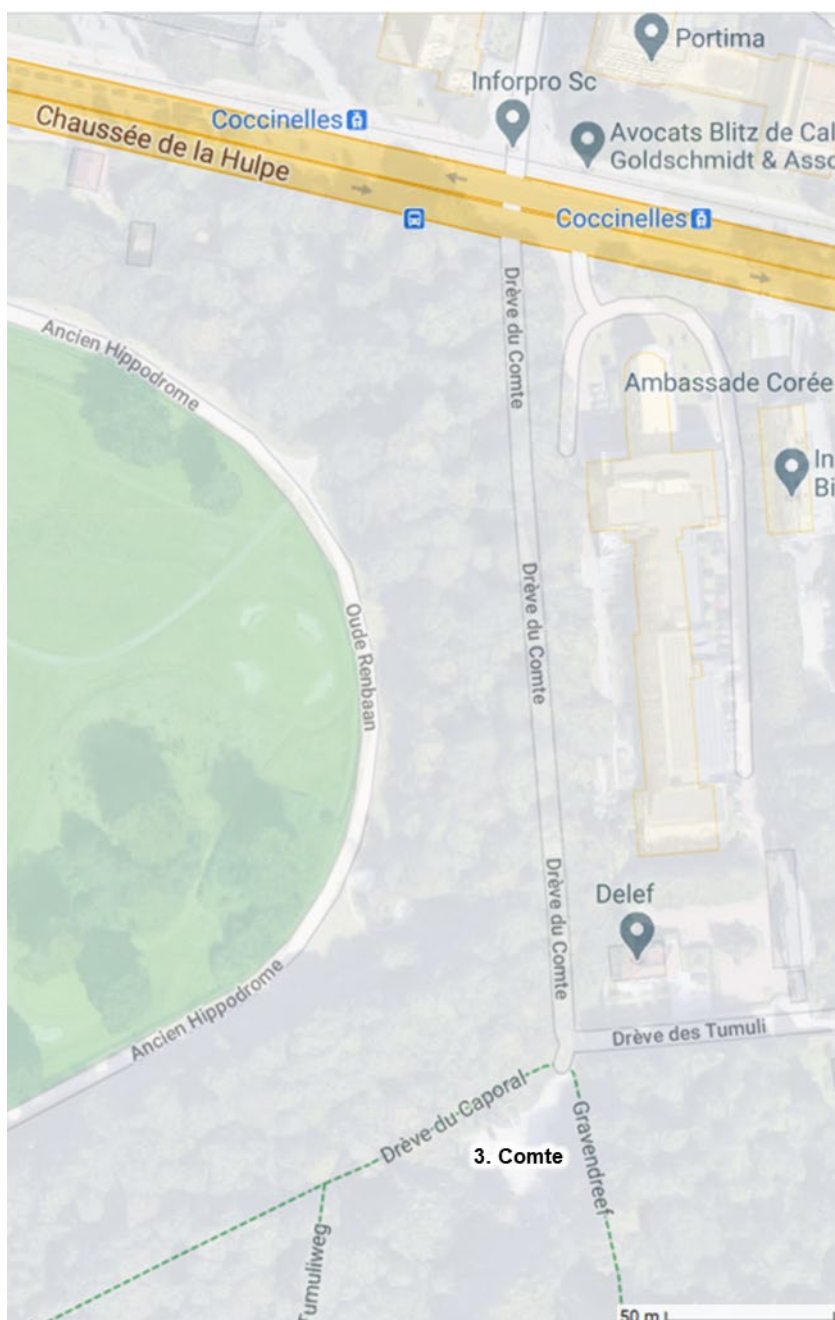


Vue du tunnel en réfection et vue depuis le golf

3. Comte

Le parking Comte se trouve à la croisée de la Drève du Comte et de la Drève des Tumuli.

Figure 30 : Localisation du parking Comte



Le plan de gestion de la Forêt de Soignes renseigne une capacité de stationnement de 25 places. Les visites réalisées dans le cadre de cette étude ont permis de mettre en évidence une capacité de 40 emplacements.

Le taux de saturation a été évalué le 28/11/2020 à 15h30. Il est de 100 %.

20 véhicules étaient stationnés sur les abords de la Drève du Comte, atteignant la saturation.

10 véhicules étaient stationnés le long du trottoir de la Drève des Tumuli – dont 1 Cambio -, atteignant la saturation.

Photo 29 : Parking Comte (28/11/2020)



Photo 30 : Stationnement véhicules dans la Drève du comte (28/11/2020)



Photo 31 : Stationnement véhicules dans la Drève des Tumuli (28/11/2020)



En matière de stationnement vélos, aucune infrastructure n'est présente. Les utilisateurs accrochent les vélos aux poteaux présents. 9 vélos étaient présents aux abords directs du parking lors de l'observation du 28/11/2020, à 15h30. Un vélo et deux trottinettes partagés étaient présents au croisement de la chaussée de la Hulpe et de la Drève du comte.

Photo 32 : Parking Comte : Stationnement vélos (28/11/2020)



Il n'y a pas d'emplacement réservé aux motos, qui stationnent sur le trottoir Drève des Tumuli ou près de poteaux du parking (3 véhicules rencontrés le 28/11/2020 à 15h30).

Photo 33 : Parking Comte : Stationnement motos (28/11/2020)



4. Tennis club

Le parking du tennis club dispose de 19 emplacements privés. Le taux de saturation a été évalué le 28/11/2020 à 15h05. 12 véhicules étaient stationnés. Ainsi, le taux de saturation s'élevait à près de 63 %.

Il peut être souligné que seules 4 personnes étaient présentes sur le court. Ainsi, malgré l'indication de parking privé, il ressort que d'autres utilisateurs que ceux tennis club viennent se parquer là.

Photo 34 : Parking du tennis club (28/11/2020)



Au même moment, 5 véhicules étaient stationnés le long de la voirie d'accès, sur un total de maximum 6 places possibles.

Photo 35 : Stationnement le long de la voirie d'accès au parking (28/11/2020)



Aucun vélo ou moto n'a été observé.

5. Deux montagnes/Berckmans

Le parking n'est définitivement plus accessible au public depuis fin 2020. Cette décision s'inscrit dans le cadre du plan de gestion de la Forêt de Soignes, dans un souci de diminuer la pression récréative dans le cœur de la forêt pour préserver la quiétude nécessaire à la conservation de la biodiversité, de par le statut Natura 2000.

Les utilisateurs sont invités à emprunter les parkings : de l'Hippodrome, de la piste de l'ancien hippodrome et le parking de la drève du Comte.

Il est à regretter que ces informations ne soient pas clairement affichées pour les automobilistes, qui doivent s'arrêter et s'approcher à pied des panneaux pour connaître la raison de la fermeture des parkings et les alternatives existantes. En effet, les panneaux de circulation indiquant la présence d'un parking de part et d'autre sont toujours présents (voir photo ci-dessous). Par ailleurs, la presse n'en a parlé que le 06/01/2021 et Bruxelles Environnement n'a repris la nouvelle que le 04/01/2021.

Photo 36 : Parking Deux montagnes/Berckmans (06/01/2021)



Du stationnement sauvage a été observé de part et d'autre de la Drève de Lorraine, entre les arbres, représentant **83 véhicules légers** au moment des observations du 28/11/2020 à 15h50. Des agents passent mettre des contraventions.

Photo 37 : Stationnement sauvage de véhicules (28/11/2020)



6. Saint Hubert

Le parking n'est plus accessible au public.

Développement à venir

Bruxelles Environnement annonçait ce 04/01/2021 sur son portail, que :

- ◇ **Des parkings pour vélos seront aménagés au niveau des parkings Hippodrome**, Piste de l'Ancien hippodrome (avenue de l'hippodrome) et Comte.
- ◇ Un autre parking situé à environ un kilomètre des parkings fermés (Deux montagnes/Berckmans) est en cours d'aménagement à l'Espinette centrale en région flamande, permettant d'accueillir 86 véhicules.

Aucun autre parking public hors voirie n'est présent dans un rayon de 200 m de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort.

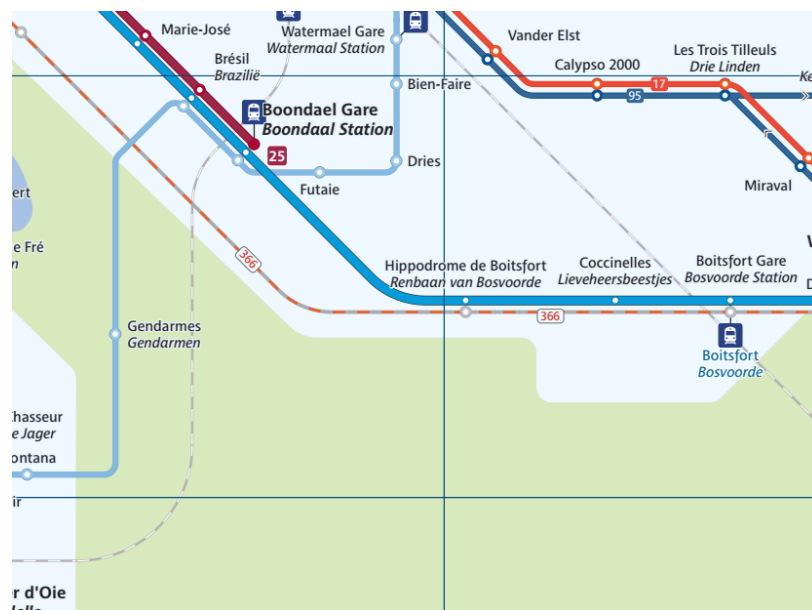
2.3.8. Transports en commun

L'accessibilité de l'ancien hippodrome de Boitsfort en transport en commun peut être estimée sur base du zonage en termes d'accessibilité effectué par le RRU dans son Titre VIII. Le site y est repris en zone B signifiant qu'il est bien desservi par les transports en commun. Cette affectation est liée à la présence d'infrastructures de transports en commun dans un rayon défini.

A proximité de l'ancien hippodrome on retrouve les arrêts « Hippodrome de Boitsfort » et « Coccinelle » desservis par la ligne de tram 8 (Louise - Roodebeek) et la ligne de bus TEC 366 (Court-St-Etienne - Rixensart - Ixelles/Elsene).

L'ancien hippodrome est également localisé à environ 500 m de la gare de Boondael et environ 250 m de la gare de Boitsfort.

Figure 31 : Extrait du plan du réseau de la STIB (Source : STIB)



2.3.9. Accès piétonniers et cyclables

L'ancien hippodrome est accessible aux piétons via plusieurs entrées situées le long des voiries publiques ainsi que via certains chemins forestiers.

En ce qui concerne les cyclistes, on n'observe aucun cheminement aménagé hors voirie au droit du tronçon de la Chaussée de la Hulpe situé dans le prolongement de l'Avenue Franklin Roosevelt. Une piste cyclable hors voirie est quant à elle présente le long de l'avenue Franklin Roosevelt.

Des trottoirs, à certains endroits en mauvais état, sont présents de part et d'autre de la Chaussée de la Hulpe. Par ailleurs, la chaussée de la Hulpe ne dispose d'un trottoir que d'un seul côté de la voirie à hauteur du Site.

La zone de parking est accessible depuis la chaussée de la Hulpe ainsi que depuis certains chemins forestiers (Avenue de l'hippodrome).

Aucun chemin ne mène à la zone de compensation hormis l'anneau de l'ancien hippodrome. La circulation des piétons dans cette zone n'est toutefois pas nécessaire.

3. DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE

3.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

3.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur une visite de site effectuée le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

3.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024.

3.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est :

- ◇ Le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS ;
- ◇ L'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.

Figure 32 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Domaine social et économique



3.1.4. Difficultés rencontrées

/

3.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

Les activités se déroulant au sein de l'ancien hippodrome ne disposent plus de parking permettant l'accueil de leurs visiteurs. Cette absence de parking est susceptible de réduire la fréquentation du Site et donc d'avoir des conséquences économiques et sociales.

3.2. Relevé de la situation existante de droit

3.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le PRDD identifie l'ancien Hippodrome d'Uccle Boitsfort comme un des 5 pôles récréatif de niveau régional. Il prévoit que celui-ci devienne « *un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente* ».

3.2.2. Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

La déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois pour la législature 2019-2024 mentionne « *Sur le site de l'hippodrome de Boitsfort, le Gouvernement poursuivra l'objectif de finaliser le développement d'un pôle didactique et familial, respectueux de son environnement Natura2000 et de ses riverains, et ouvert à tous les Bruxellois. A cette fin, le Gouvernement s'engage à réaliser rapidement les investissements nécessaires à l'accessibilité du site au public et à l'amélioration de l'espace public aux abords tout en repositionnant l'autorité publique dans le montage et le pilotage du projet.* »

3.2.3. Plan de gestion de la Forêt de Soignes

Le Plan de gestion de la Forêt de Soignes mentionne « *L'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort fait partie de l'histoire de Bruxelles et reste présent dans l'imaginaire de ses habitants. Situé à l'interface de la Forêt de Soignes et des quartiers méridionaux de la capitale, ce vaste site a joué, pendant plus d'un siècle, un rôle social et récréatif important pour les amateurs de courses hippiques, mais également de balades en forêt ou d'autres divertissements culturels ou sportifs. Depuis la fin de l'activité hippique (1995), le prestige de l'hippodrome a progressivement décliné au rythme de la dégradation de son patrimoine remarquable (DROH!MEINVEST, 2015).*

Afin d'assurer la réhabilitation du site, la Région a, par l'intermédiaire de la Société d'Acquisition Foncière (SAF) - emphytéote du site et renommée aujourd'hui Société d'Aménagement Urbain (SAU) -, décidé en 2013 de prendre en charge la restauration « gros-œuvre fermé » des trois bâtiments les plus prestigieux du site. La SAF (SAU) a par ailleurs confié à la société VO Group la concession du site pour 15 ans (démarrage en 2014) avec pour mission d'y développer un parc de loisirs actifs dédié à un large public multigénérationnel. La société Drohme Invest, filiale de VO Group, développe aujourd'hui ce projet, dénommé « Drohme Melting Park » (DROH!ME INVEST, 2015).

Le service forestier de Bruxelles Environnement n'interviendra sur ce site que dans la gestion d'une partie de ses espaces boisés (cf. carte 2.3). Une convention liant la Région, la SAU, le concessionnaire et BE devrait officialiser (2017) les limites d'intervention de BE et du concessionnaire en matière de gestion de la zone forestière (au sens du PRAS). »

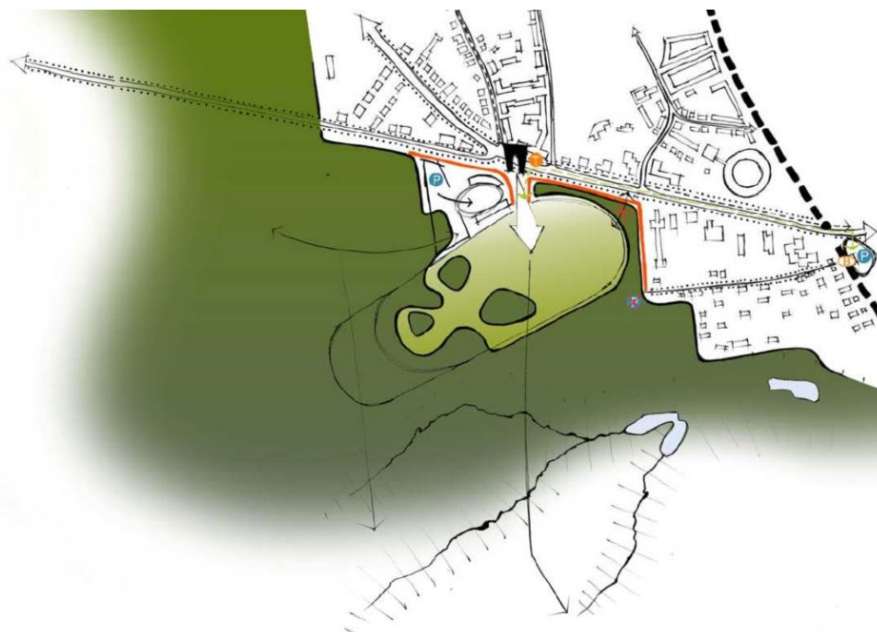
3.2.4. Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, 2008

Le **Schéma de structure de la Forêt de Soignes** a été présenté dans ces grandes lignes au point 1.2.11.

Pour l'hippodrome de Boitsfort, le schéma identifie une « *dynamique existante pour la reconversion vers une zone mixte pour des événements culturels, sportifs, récréatifs et horeca* ». Il propose comme thème, public cible et fonctions possibles :

- ◇ « *Éducation à la nature et la ville, basé sur la transition abrupte entre Bruxelles et la Forêt de Soignes ;*
- ◇ *Public cible : familles, jeunes et écoliers ;*
- ◇ *Organisation de classes vertes et "classes urbaines" ;*
- ◇ *Fonctions possibles : auberge de jeunesse, plaine de jeu et de camping, parc naturel éducatif et aventureux, parking verdurisé, plaine d'accueil, éco-resto avec propre jardin écologique et pépinière, réutilisation de la tribune comme auditoire avec vue sur le parc naturel etc. »*

Figure 33 : Schéma de la porte d'accueil Hippodrome Watermael-Boitsfort (Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, 2008)



Le schéma propose un plan d'actions de manière à mettre en œuvre les différentes mesures définies au sein du document. Chaque action est expliquée de manière synthétique sous forme de fiches qui contiennent chacune un objectif de l'action et une brève explication. En ce qui concerne l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort, trois actions ont été définies avec des ordres de priorité différents et visent comme objectif général l'aménagement de portes d'accueil. Ces actions sont les suivantes :

- ◇ La réalisation d'un plan d'aménagement (réalisé fin 2020) ;
- ◇ La réaffectation de l'hippodrome (priorité : élevée) : Cette action vise à la réaffectation verte de l'hippodrome en tant que partie intégrale de la Forêt de Soignes ;
- ◇ La réalisation de la porte (priorité : moyenne) : Cette action vise l'aménagement de l'hippodrome en tant que porte récréative.

3.2.5. Masterplan de l'aménagement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé début novembre 2020 le Masterplan qui actait le redéploiement du projet de l'hippodrome.

Le réaménagement du site vise trois grands résultats à atteindre.

- ◇ La restauration du patrimoine architectural de l'Hippodrome ;
- ◇ La création d'un parc linéaire (ancienne piste) ;
- ◇ Le déploiement d'activités socio-récréatives et sportives (plaine de jeux, prairie de détente, golf et minigolf, parcours des cimes).

Le Masterplan mentionne les intentions suivantes :

« Le projet prévoit une gestion intégrée de l'ensemble des équipements, fonctionnalités et services offerts au public du site. L'offre sera diversifiée et équilibrée entre besoins récréatifs, économiques et nature/biodiversité et chaque public-cible y trouvera son compte. »

« Le projet réorienté prévoit d'accueillir les familles, des élèves, les associations nature et les riverains, les amateurs de culture et de patrimoine, des mises au vert d'entreprises, d'ONG, de groupes issus de la société civile. Le nouveau projet répondra à autant d'attentes qu'il attirera de publics. Cette diversité d'approches, d'attentes, de connaissances, de cultures sera prise en compte dans la proposition d'expériences de visite et dans la gestion de l'accès au site. »

« Les visiteurs n'étant pas tous focalisés en premier lieu sur la préservation de la Forêt de Soignes et le respect des milieux naturels, le programme proposera des opportunités de sensibilisation pour un public divers, une invitation à mieux connaître (et ensuite respecter) la nature. »

« Une des fonctions essentielles de la Porte de la Forêt à l'Hippodrome est d'offrir une expérience de découverte ludique et éducative qui sensibilise des publics diversifiés à la biodiversité et au respect de la nature. Cette expérience s'appuiera sur un espace d'exposition dans la Maison de la Forêt, sur des activités le long de la piste et dans la partie éducative de la plaine de jeux, sur des panneaux didactiques aux points de départ des promenades en forêt et sur un parcours connecté, sous forme d'une plate-forme web ou d'une application supportant l'expérience de visite »

« Au sein de la plaine de jeux, un espace permettra de prolonger l'expérience de visite de la Maison de la Forêt. La volonté est de créer un lieu unique où l'enfant puisse interagir librement avec la nature, apprendre en expérimentant et y vivre son aventure. L'aspect naturel et sauvage sera non seulement préservé mais renforcé pour attiser le mystère et la curiosité (souches, taillis, bois mort,...). Il sera composé d'une part d'un parcours sensoriel et ludique, d'autre part d'un espace d'accueil et d'atelier. »

« L'aménagement d'équipements légers le long de la piste, tels que des éléments de jeux et des structures didactiques, participera à l'accueil d'un public familial, des écoles et mouvements de jeunesse,... L'installation de mobilier offrira des possibilités de repos, pique-nique, rencontre... La présence immédiate de la forêt et sa lisière ouvrent plusieurs possibilités d'observation de la nature et d'éducation à l'environnement. Les activités et équipements se feront dans le respect de la forêt et de la nature »

« Une équipe pluridisciplinaire accueillera le public et le guidera par des contenus pédagogiques appropriés et innovants. L'expérience de visite au départ de la Maison de la Forêt, dans l'espace pédagogique de la plaine de jeux et autour de la piste prévoit des activités fondées sur l'immersion, le sensoriel et la compréhension de l'écosystème. Un programme d'activités sera établi par les partenaires du projet, en collaboration avec les associations et les communes : visites guidées (thématiques) dans la forêt, bourses aux plantes, expositions, journée de la Forêt de Soignes, observations de la nature « citizenscience », jeux et événements éducatifs et sportifs ... »

Figure 34 : Plan d'aménagement du Site



3.3. Relevé de la situation existante de fait

Le site est localisé en bordure de la Forêt de Soignes dans un quartier principalement dédié à l'habitat et aux activités de bureaux.

Une partie de la zone de parking est utilisée comme zone de stationnement accessible

- ◇ aux promeneurs de la Forêt de Soignes ;
- ◇ aux visiteurs du projet DROHME.

Ce parking est actuellement gratuit.

Les activités qui se déroulent actuellement au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort sont les suivantes :

Brussels Drohme Golf Club

Le Brussels Drohme Golf Club occupe le centre de l'ancienne piste hippique et dispose d'un parcours 9 trous et d'un practice. Le club compte 1.000 membres. Outre le parcours de golf, il dispose d'une académie, d'un magasin d'articles de golf, un secrétariat et club house avec restaurant de 70 à 100 places à l'intérieur et, en saison, de 75 places en terrasse.

Village des Paris

Des activités diverses et variées sont organisées au sein du Village des Paris

- ◇ Des activités « grand public » : fête de la pomme, journées du patrimoine, apéro, salon, marché de Noël, brocante, etc. ;
- ◇ Des activités sportives comme de la marche nordique, une course d'orientation, etc. ;
- ◇ Des activités saisonnières comme la vente de sapin ou la présence de foodtrucks
- ◇ Des activités privées

La Grande Tribune

Les salles sont occupées pour y organiser :

- ◇ Des séminaires, réunions, conférences, expositions, team-building, dîners, anniversaires, activités musicale de petit format (concert jazz, classique, ...) etc. ;
- ◇ Des activités sportives récurrentes telles que pilates, yoga, ...

Bâtiment de pesage

Le restaurant « le Jardin du Pesage » occupe ce bâtiment.

La zone de compensation est quant à elle actuellement boisée et aucune activité particulière ne s'y déroule.

4. LA POPULATION ET SANTE HUMAINE

4.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

4.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de site effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

4.1.2. Source de données

Visites de Site.

4.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS.

Figure 35 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Population et santé humaine



4.1.4. Difficultés rencontrées

/

4.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

La fermeture du parking a un impact sur l'accessibilité au Site, ce qui induit un changement de population amenant à fréquenter les fonctions qu'il dessert.

4.2. Relevé de la situation existante de droit

Conditions du permis d'environnement du parking

En ce qui concerne la population et la santé humaine, les conditions du PE du parking P1 suivantes peuvent être soulignées :

En matière de sécurité

3.1.2. *Il est interdit de stationner en dehors des emplacements identifiés par un marquage au sol ou à proximité immédiate des éventuelles **sorties de secours et accès des services d'urgence**.*

3.1.3. *Au sein des différentes zones de parking, la **vitesse des véhicules sera limitée à 5km/h**. Des panneaux signalétiques seront placés au sein du parking principal P1 [...] pour informer les visiteurs de cette obligation.*

[...]

3.2.2. *Il convient de **contrôler et d'entretenir** le cas échéant, le marquage au sol des emplacements ainsi que des zones interdites au stationnement.*

[...]

4.1.1. *Les emplacements de parking doivent être clairement délimités (marquage au sol, bornes, etc.).*

4.1.2. *Les sorties des parkings, ainsi que les voies qui y conduisent, doivent être signalées de façon apparente.*

4.1.3. *La manœuvre d'accès d'un véhicule à un emplacement, ne peut pas nécessiter le déplacement d'un autre véhicule.*

[...]

4.2.1. *La signalisation réglementant la circulation dans le parking doit être conforme au code de la route.*

4.2.2. *Dans les zones de parking P1 et P4, des voies de circulation seront prévues pour les piétons, celles-ci seront parfaitement repérables (marquage au sol, haie, etc.) et éventuellement séparées des autres voies de circulation afin de permettre un cheminement sécurisé des piétons au sein du parking.*

4.2.3. *Les parkings sont disposés de manière à assurer une visibilité suffisante des piétons et des véhicules circulant sur la voie publique.*

4.2.4. *L'entrée et la sortie des véhicules doivent être organisées d'une façon telle que celles-ci ne puissent constituer une gêne pour les piétons ou une source de ralentissement excessive pour la circulation automobile.*

4.2.5. *Les trottoirs en voirie doivent continuer au même niveau devant les entrées et sorties des parkings.*

4.2.6. *Lorsque l'entrée du parking est équipée de barrières ou d'obstacles similaires, une zone d'attente est prévue de manière à ne pas perturber la circulation sur les trottoirs et sur la voirie publique.*

L'accès au parking principal P1, en particulier, disposera :

- *D'un accès en entrée et d'un accès en sortie distincts au droit de la chaussée de la Hulpe, distants l'un de l'autre d'une trentaine de mètres ;*
- *De 2 barrières d'accès en entrée et sortie (2x2 voies) à ouverture automatique ;*
- *D'une zone tampon permettant le stockage, devant ses barrières d'accès, de minimum 7 véhicules ;*
- *Ainsi que d'une zone permettant la réalisation d'un demi-tour en amont des barrières d'accès (pour les taxis et les manœuvres de « dépose-minute » notamment).*

[...]

En matière d'éclairage (en lien avec la pollution lumineuse pour le voisinage) :

Un plan lumière a été joint à la demande de permis mixte (établi par le bureau Radiance 35) et pris en compte dans le permis d'environnement. L'absence d'éclairage des totems est soulignée.

4.3.1. *L'éclairage artificiel des différentes zones de parking est installé de manière à ne pas gêner le voisinage et la zone forestière et ce, conformément aux conditions édictées au point C.8.*

4.3.2. *Nonobstant le respect des conditions édictées au point C.5, l'éclairage du parking doit être suffisant pour permettre aux piétons de se déplacer, d'être visibles et de repérer aisément les issues.*

C.8. CONDITIONS RELATIVES À LA POLLUTION LUMINEUSE (ÉGALEMENT ISSUES DES MESURES D'ATTÉNUATIONS PRÉCONISÉES PAR L'ÉVALUATION APPROPRIÉE)

1. Type d'éclairage

Seuls les éclairages prévus au Plan lumière - PU122 joint à la présente décision sont autorisés sur le site.

Conformément au Plan d'éclairage conçu par le bureau Radiance 35 et son document 'Mise en lumière du Droh Imé de juillet 2007 (et suites aux recommandations de l'étude d'incidences), les éclairages installés sur le site doivent respecter les grands principes suivants :

[...]

- Au sein des différentes poches de parkings : éclairage rouge sans émission dans le spectre UV ;*
- Au sein des poches de parking, pas d'éclairage en limite de lisière ;*

[...]

En revanche, l'éclairage envisagé par ce Plan lumière au droit de la lisse longeant l'anneau est Interdit.

[...]

En outre, conformément à l'une des recommandations de l'étude d'incidences, l'exploitant met en place un écran végétal dense le long de la limite ouest de son parking principal (en bordure de zone forestière), sur une hauteur d'au moins 1,5 m, afin de limiter la dispersion lumineuse des phares de voiture dans les zones boisées. Il privilégie à ce niveau les essences indigènes marcescentes permettant d'occulter une partie de la lumière même en hiver. Cet écran pourra également être doublé par une clôture en châtaignier.

Enfin, l'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires afin de limiter la pollution lumineuse de ses activités sur le voisinage et la zone forestière.

En particulier, il veillera à limiter les nuisances lumineuses de son projet par les mesures générales suivantes :

- Limiter l'éclairage artificiel dans l'ensemble des espaces extérieurs du site, y compris pendant le montage et démontage. Concrètement il conviendra :*

o D'orienter l'éclairage artificiel vers le bas et non vers le haut, ni vers les zones boisées,

o De ne pas éclairer les zones boisées et empêcher que la dispersion horizontale de la lumière n'atteigne celles-ci:

o De ne pas éclairer les gîtes de chauve-souris implantés dans la toiture de la tourelle ouest de la grande tribune.

o De garder une zone sombre au droit du nichoir à chouette effraie installé au droit du bâtiment du Pesage (en mettant les luminaires plus bas que l'accès du nichoir),

o De ne pas installer d'éclairage dans les arbres, même occasionnellement.

2 Horaires d'éclairage

Seuls les éclairages prévus au Plan lumière-PU122 joint à la présente décision sont autorisés sur le site et ce, selon les horaires suivants :

De manière générale, l'éclairage du site sera adapté en fonction des activités prévues sur celui-ci en soirée et ce, conformément aux horaires d'exploitation prévu à l'art. 4 Point C.10.

Au-delà de minuit, seuls les zones de cheminement entre les points Horeca, l'entrée principale et les parkings, les parkings eux-mêmes, ainsi que les façades des bâtiments emblématiques orientées vers l'ancien Village des Paris, restent éclairés jusqu'à la fermeture du site, à savoir 1h du matin maximum.

A partir d'1h du matin l'ensemble des éclairages du site seront éteints.

Les autres zones du site, et en particulier la zone ludico-sportive prévue en intérieure d'anneau, sera éclairée en fonction des activités programmées, et maximum : jusqu'à 22h en été, et jusqu'à 20h en hiver.

Toutes les zones non éclairées du site comme l'anneau, la lisière forestière, le golf ... auront des horaires limités en fonction de la luminosité du jour.

4.3. Relevé de la situation existante de fait

4.3.1. Accès

Le règlement de la zone de parking est le suivant :

- ◇ Réserve uniquement aux visiteurs de Drohme et de la Forêt de Soignes ;
- ◇ Interdit aux autres utilisateurs (résidents et entreprises) ;
- ◇ Le parking est ouvert de 08h00 à 00h00 ;
- ◇ Respecter la vitesse de 5 km/h max ;
- ◇ Ne stationner qu'aux emplacements indiqués ;
- ◇ Respecter les instructions du personnel du Drohme Park en tout temps.

L'accès au parking depuis la chaussée de la Hulpe est libre d'accès. Des barrières Heras sont disposées à proximité de l'entrée du parking, et peuvent être utilisées pour le fermer si nécessaire. S'il est stipulé que le parking est fermé durant la nuit, l'Auteur émet des réserves quant à sa fermeture effective, nécessitant l'intervention chaque matin et chaque soir d'un employé pour déplacer les barrières. Lors de plusieurs passages en 2020 et 2021, il a été constaté qu'il n'a pas de fermeture du parking la nuit et une dizaine de véhicules sont stationnés du côté de la chaussée de la Hulpe.

De même, il n'est en principe pas possible de vérifier si les véhicules appartiennent à des visiteurs de la Forêt de Soignes ou d'autres utilisateurs (résidents et entreprises).

Des caméras ont été installées et des patrouilles circulent régulièrement afin d'assurer la sécurité du lieu.

L'accès à la zone de compensation est en principe interdit (interdiction indiquée par affichage) et actuellement limité par une barrière, laquelle est facilement franchissable par des promeneurs.

4.3.2. Eclairage

Il existe un éclairage extérieur au niveau de la zone de parking. Aucun éclairage n'est présent dans la zone de compensation.

La zone de compensation, entièrement boisée, n'est pas munie d'éclairage.

4.3.3. Propreté et entretien

Les éventuels déchets abandonnés par des tiers sur la zone de parking sont collectés régulièrement.

Figure 36 : Vue de la zone de parking (ABV, janvier 2021)



5. LA DIVERSITE BIOLOGIQUE, LA FAUNE ET LA FLORE

5.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

5.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de sites effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

5.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

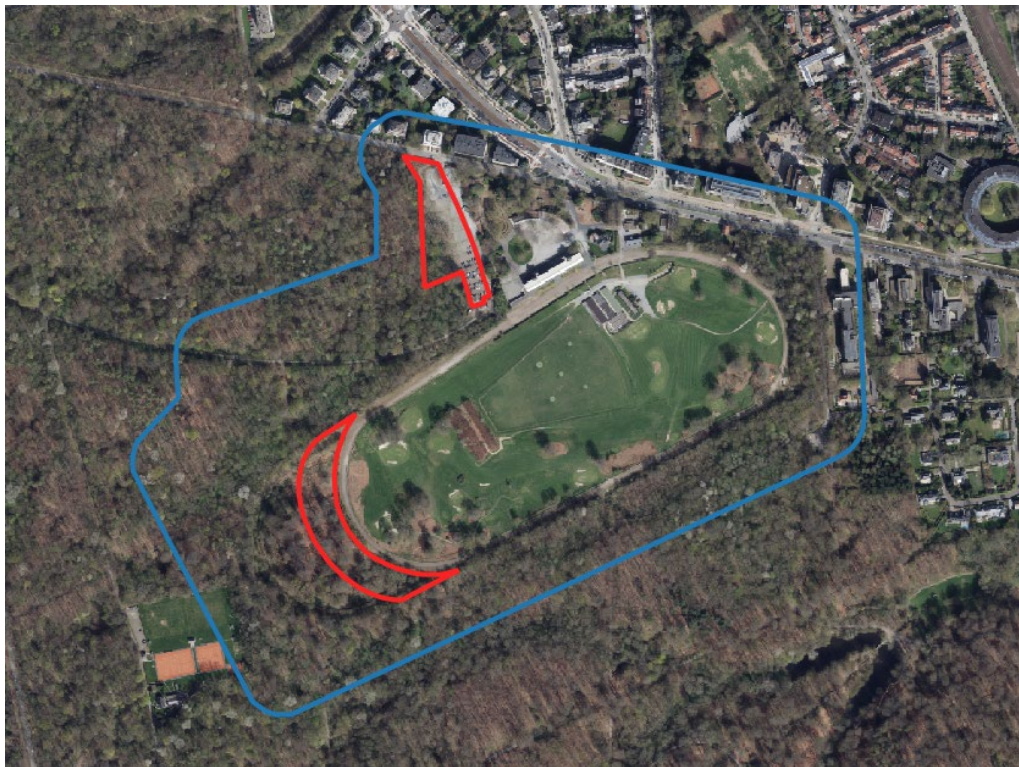
- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Perspective Brussels : <http://perspective.brussels/fr>
- ◇ Plan régional nature 2016-2020 ;
- ◇ Ordonnance du 1^{er} mars 2012 relatif à la conservation de la nature (M.B., 16/03/2012)
- ◇ Dossier technique et scientifique relatif à l'application de la Directive « Habitat » dans la Région bruxelloise réalisé par la Direction des Espaces Verts et Nature de 2002
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 – BE1000001 : « *La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - Complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe* ».
- ◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes, juillet 2008 ;
- ◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes, avril 2019 ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018.

5.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est :

- ◇ Le périmètre de l'hippodrome ;
- ◇ Une zone tampon de 60 m autour de ce dernier.

Figure 37 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique diversité biologique, la faune et la flore



5.1.4. Difficultés rencontrées

/

5.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

La fermeture du parking implique une recolonisation végétale spontanée du parking. Cette recolonisation est toutefois limitée suite notamment à la compaction du sol.

5.2. Relevé de la situation existante de droit

5.2.1. PRDD

Le PRDD mentionne « La présence de la nature en ville revêt une importance fondamentale pour la qualité du cadre de vie. Les stratégies adoptées par la Région visent à conserver, renforcer et mieux répartir les ressources vertes de la Région sur le territoire.

Aujourd'hui, la protection de la nature est une réalité à Bruxelles. Elle est assurée par le biais du plan Nature (adopté en 2016), de la planification urbanistique (notamment via le PRAS), du classement de sites en raison de leur valeur écologique, naturelle ou paysagère et de la mise en zone « Natura 2000 » de plus de 14% du territoire bruxellois.

L'évaluation des incidences du PRDD sur l'environnement montre néanmoins que la croissance démographique, si elle n'est pas maîtrisée, risque d'exercer une pression dommageable sur l'environnement naturel et sur la qualité de ville verte de la Région bruxelloise. Pour assurer un cadre de vie de qualité, la Région, à travers le PRDD, utilise la nature comme ressource et développe une série de stratégies environnementales d'organisation en réseau de la nature en ville.

Le maillage vert et le maillage bleu sont des stratégies intégrées pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts, de l'environnement et du cadre de vie urbain en général. Ils participent également à la préservation de la capacité du système urbain à répondre aux phénomènes de changement climatique. »

5.2.2. Plan Nature

Le Plan nature 2016-2020 de la Région de Bruxelles Capitale constitue l'un des outils de planification de la conservation de la nature instaurés par l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature. Ce dernier a pour objectif de « **Concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains** »

...

« Bruxelles est une ville verte. Ce patrimoine naturel doit être conservé, protégé et développé, pour sa valeur intrinsèque et au profit de tous les Bruxellois. En effet, la proximité de la nature a un effet très positif sur la qualité de vie en ville. Le Plan régional nature soutient les efforts pour conserver la nature et développer la biodiversité en Région de Bruxelles-Capitale.

L'ambition du Gouvernement pour la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2050 est :

- ◇ *Une Région verte jusque dans son cœur, où la nature est accessible à tous ses habitants.*
- ◇ *Une Région où toutes les formes de nature ont leur place et où les habitants sont conscients de la valeur de leur patrimoine naturel et le respectent.*
- ◇ *Une Région où les investisseurs et les pouvoirs publics considèrent ce patrimoine naturel comme un atout pour l'attractivité et le développement durable de la ville.*
- ◇ *Une Région où, grâce aux actions de conservation/restauration, le patrimoine naturel est riche et diversifié. Les éléments de la diversité biologique constituent aussi le socle de nombreux services à la base du développement humain et du bien-être. »*

Pour le moyen terme, le plan s'articule autour de 7 grands objectifs :

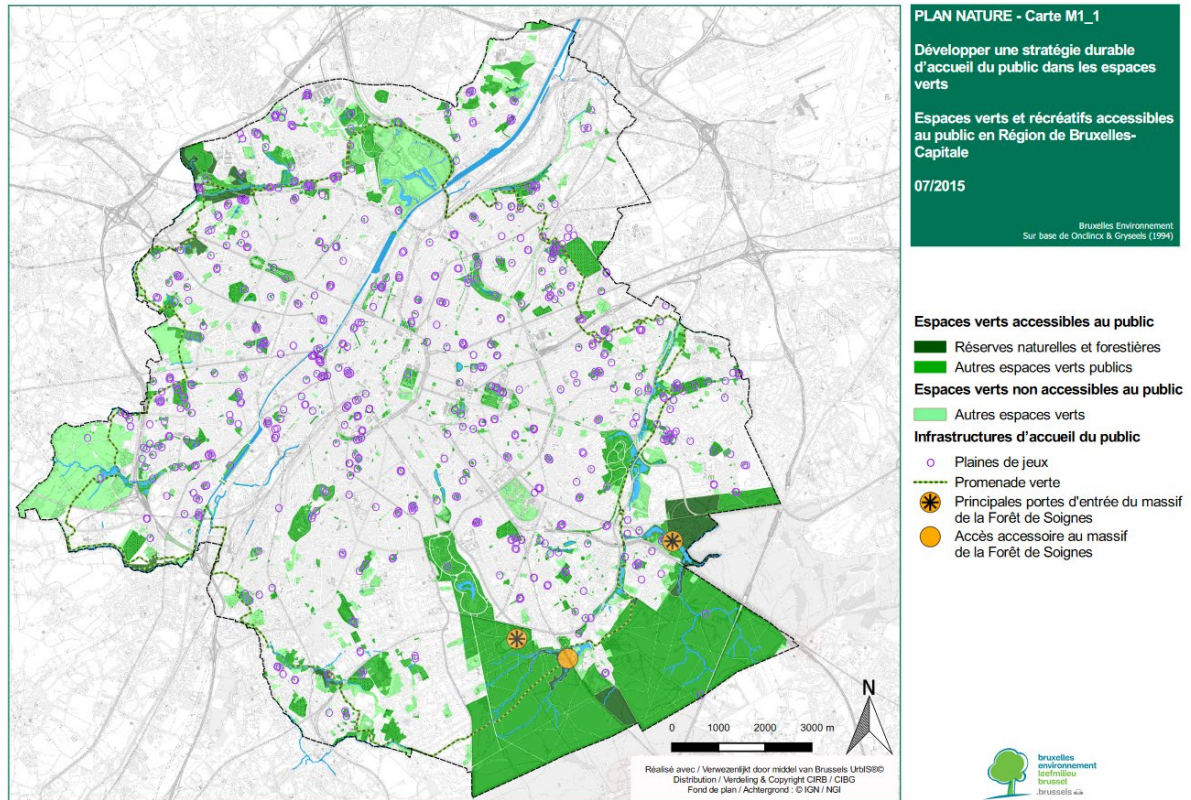
1. Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature : que chaque Bruxellois dispose d'un espace vert accessible et accueillant de plus de 1 hectare à moins de 400 mètres de son habitation et de moins de 1 hectare à moins de 200 mètres.
2. Consolider le maillage vert régional : préserver le caractère vert de la Région et renforcer la cohérence du réseau écologique bruxellois afin d'offrir les conditions nécessaires au bon fonctionnement des écosystèmes et à l'expression d'un haut niveau de biodiversité, au profit de la qualité de vie en ville et de l'attractivité de la Région.
3. Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets : améliorer la prise en compte de la nature et des maillages vert et bleu dans les plans et projets, y compris en dehors des zones protégées.
4. Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts : améliorer la gestion des espaces publics et assurer une cohérence entre les approches des nombreux gestionnaires.
5. Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain : maintien ou rétablissement des habitats naturels et des espèces dans un état de conservation favorable ainsi que réduction des nuisances par les espèces problématiques.
6. Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité : développer, en bonne entente avec les acteurs de terrains, une stratégie globale de communication qui identifiera les messages clés à porter ainsi que les publics à cibler en priorité. L'objectif vise également à favoriser le respect des espaces verts publics et de leurs équipements.
7. Améliorer la gouvernance en matière de nature : développer la transversalité et la cohérence des approches en facilitant les rencontres et les échanges entre les acteurs responsables de la gestion des espaces verts et de l'espace public ainsi que des acteurs publics et privés du développement et de l'aménagement de la Région.

En ce qui concerne le **premier objectif** (Améliorer l'accès des bruxellois à la nature), le Plan nature mentionne :

« Des stratégies d'accueil du public dans les espaces verts existants seront développées pour améliorer leurs potentialités d'accueil du public en tenant compte des impératifs de protection de leurs valeursécologique, historique et patrimoniale ».

Le Plan nature reprend l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme une des principales portes d'entrée du massif de la Forêt de Soignes.

Figure 38 : Carte M1_1 du Plan Nature (Source : Plan nature 2016-2020)



Le plan Nature prévoit 4 mesures afin de rencontrer cet objectif :

- 1 Développer une stratégie d'accueil du public dans les espaces verts
- 2 Renforcer la présence de nature au niveau des espaces publics
- 3 Renforcer la présence de nature au niveau des bâtiments et de leurs abords
- 4 Permettre l'accès du public aux toitures et abords végétalisés des bâtiments

L'une de ces mesures (mesure n°1) est de « *Développer une stratégie d'accueil du public dans les espaces verts. Le Plan nature mentionne à ce propos « Tout en veillant à préserver l'accessibilité existante, des stratégies d'accueil du public seront développées pour les espaces verts publics en tenant compte la fois de leur vulnérabilité face à la pression récréative, de leur valeur historique et patrimoniale ainsi que de l'offre et des besoins en infrastructures à vocation socio-récréative. La volonté du gouvernement étant bien de renforcer les capacités d'accueil du public dans les espaces verts bruxellois. »*

La prescription 6 relative à cette Mesure n°1 mentionne « *A partir de ces données cartographiques, Bruxelles Environnement identifiera pour chaque espace vert sous sa responsabilité, ses vocations principales et développera une stratégie d'accueil du public adaptée. Cette stratégie sera formalisée dans un plan de gestion multifonctionnel (voir mesure 11), sans diminuer l'accessibilité globale de ces espaces au public, ni leur valeur biologique. Les espaces verts régionaux seront ainsi aménagés de manière telle à organiser des transitions douces et harmonieuses entre des espaces spécialement équipés pour la récréation et/ou la production alimentaire (zones d'accueil à vocation récréative et/ productive prioritaire) et des milieux sensibles plus « sauvages », moins voire non équipés pour la récréation ou la production alimentaire »*

En ce qui concerne le **deuxième objectif** (Consolider le maillage vert régional) le plan Nature mentionne :

« *Le Gouvernement prévoit de relier les espaces naturels entre eux pour améliorer la résilience des écosystèmes et leurs bénéfices pour la société. Outre ses fonctions écologiques, ce maillage vert remplira aussi des fonctions socio-récréative, paysagère et patrimoniale. Pour renforcer la cohérence de ce réseau, des objectifs écologiques précis seront définis pour les différentes zones du maillage vert (tel que défini dans le PRDD) et un plan opérationnel de mise en œuvre sera élaboré en concertation avec les différentes autorités publiques concernées. Des propositions concrètes de renforcement du réseau écologique et du maillage vert seront également présentées au Gouvernement, en particulier au niveau des zones de carence en espaces verts publics. Les orientations du plan opérationnel seront intégrées dans les plans et projets de développement urbanistique de la ville ainsi que dans les plans et programmes de développement et d'affectation du sol. »* Le plan Nature prévoit 3 mesures afin de rencontrer cet objectif :

- 5 Assurer une protection et une gestion adéquates des sites de haute valeur biologique et assurer la mise en œuvre du réseau écologique
- 6 Acquérir la maîtrise foncière sur les sites stratégiques
- 7 Développer une vision intégrée pour le maintien et la restauration des reliques agricoles

La prescription 5 relative à la mesure n°5 mentionne « **Lorsque, à l'occasion d'une révision du PRAS, des changements d'affectation de zones non constructibles (hors fonctions accessoires) auront pour conséquence de les rendre constructibles, le Gouvernement veillera à ce que ces modifications soient compensées par l'affectation de zones constructibles en zones non constructibles.** A l'occasion de la prochaine révision du CoBAT et dans la mesure de ses pouvoirs, le Gouvernement plaidera pour que force juridique soit donnée à ce concept de compensation planologique. Il en sera de même pour toute modification dans ce sens des PPAS, pour autant qu'ils aient été adoptés après l'année 2001. »

En ce qui concerne le **troisième objectif** (Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets), le Plan nature mentionne :

« Dans un contexte urbain où l'espace est forcément restreint et où la pression sur le foncier est importante, le plan propose également des pistes et des outils pour une amélioration des projets urbains tant publics que privés.

Un « Facilitateur Nature » sera mis en place pour accompagner les concepteurs de plans et de projets et les conseiller sur les aménagements favorables à la nature et à la biodiversité en ville.

Un indicateur synthétique (coefficient de biotope par surface) sera élaboré pour évaluer quantitativement et qualitativement l'intégration de la nature dans les plans et projets. Des propositions seront formulées d'une part, pour assurer une prise en compte optimale de l'outil développé dans le règlement régional d'urbanisme et les procédures relatives à l'octroi des permis d'urbanisme ainsi que, d'autre part, pour améliorer la coordination, la cohérence et les synergies entre les plans impactant le développement des infrastructures vertes et bleues.

De manière à ce que, à terme, le développement régional puisse se réaliser sans engendrer de perte nette de biodiversité, une réflexion sera en outre initiée sur l'opportunité et les modalités de mise en place d'un mécanisme de compensation in situ. ».

Le Plan Nature fait le constat suivant :

« En ville, la présence et la qualité des espaces naturels sont étroitement liées aux plans et projets de développement urbain. En retour, l'attractivité d'une ville et la qualité du cadre de vie urbain sont d'autant plus élevées que le patrimoine naturel est accessible, préservé et mis en valeur. A terme, afin de garantir un haut niveau de services écosystémiques à la population et conformément aux objectifs européens et internationaux, la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité.

La sensibilisation et l'accompagnement des acteurs du développement urbain visant une meilleure prise en compte de la nature dès les premiers stades de conception sont à cet égard primordiaux. Ces actions contribueront à l'intégration de la diversité biologique dans son contexte urbain.

Dans l'optique du développement d'un réseau d'écosystèmes diversifiés, fonctionnels et résilients assurant, jusqu'au cœur de la ville, un cadre de vie de grande qualité aux Bruxellois, la Région de Bruxelles-Capitale se fixe pour ambition une meilleure intégration des enjeux nature dans les plans et projets. La réalisation de cette ambition passera notamment par l'adaptation des outils et procédures encadrant l'urbanisme et l'aménagement du territoire ainsi que par l'application des principes de la construction durable. »

Le plan Nature prévoit 2 mesures afin de rencontrer cet objectif :

- 8 Mettre sur pied un « Facilitateur Nature »
- 9 Améliorer les outils et procédures permettant la prise en compte de la nature dans les plans et projets

La prescription 1 mentionne « *Bruxelles Environnement développera d'ici fin 2015, un indicateur synthétique d'évaluation de la prise en compte de la nature dans les projets de construction et de rénovation de bâtiments d'une part, et des espaces publics, d'autre part qui tiendra compte de la spécificité des quartiers. Au-delà de l'impact sur les eaux pluviales et la présence de végétation (degré d'imperméabilisation et de végétalisation), ces indicateurs prendront aussi en compte les impacts sur la capacité d'accueil de la flore et de la faunesauvage des zones de projet en se basant sur les meilleures informations scientifiques disponibles. Une gradation variable des seuils de ces indicateurs sera proposée suivant que les projets se rapportent aux zones centrales, de développement ou de liaison du réseau écologique bruxellois. Le Gouvernement précisera les modalités de la prise en considération par les autorités de l'indicateur qui sera développé et ce, au minimum pour ce qui concerne les projets de construction et de rénovation de bâtiments appartenant au domaine public ainsi que des espaces publics. A ce moment, le Gouvernement examinera l'opportunité de conférer à l'indicateur un caractère contraignant pour les autorités au sens de l'article 8, §2, de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature.* »

La prescription 3 mentionne quant à elle « *Pour 2019 au plus tard, Bruxelles Environnement formulera, avec l'appui de Bruxelles Développement Urbain, des propositions au Gouvernement pour l'introduction d'un mécanisme de compensation in situ à l'échelle de la Région ou d'unités paysagères et écosystémiques à définir, permettant d'éviter, à terme, une perte nette de biodiversité comme suite à la densification urbaine. Les unités géographiques à considérer et les valeurs de référence seront définies dans la proposition. Dans la mesure du possible, ce mécanisme se basera sur les travaux réalisés dans le cadre du développement de l'indicateur synthétique visé à la prescription 1. Il consistera en un mécanisme spécifique applicable aux différents contextes urbains, en particulier aux quartiers où la densification se concentrera plus spécifiquement. A cette fin, Bruxelles Environnement et Bruxelles Développement Urbain examineront le potentiel de contribution à ce mécanisme de dispositifs tels que les charges environnementales ou d'urbanisme.* »

En ce qui concerne le **cinquième objectif** (Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain), la Plan nature mentionne « *Outre l'adoption des plans de gestion pour les sites Natura 2000 et pour les réserves naturelles, organisée par l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature, le plan prévoit la réalisation d'infrastructures pour rétablir la connectivité du réseau écologique, avec une priorité pour la Forêt de Soignes. Des mesures spécifiques sont également prévues pour faciliter le développement des espèces protégées, avec une priorité pour les espèces des milieux humides et aquatiques. La Région visera également à réduire les nuisances provoquées par les espèces problématiques et notamment par les espèces exotiques envahissantes. Un schéma de surveillance quinquennal comprenant un monitoring de la gestion des espaces verts régionaux permettre d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre.* »

Le plan Nature prévoit 6 mesures afin de rencontrer cet objectif :

- 15 Mettre en œuvre les plans de gestion des sites protégés
- 16 Prendre des Mesures de protection actives pour les espèces végétales et animales patrimoniales
- 17 Améliorer la perméabilité à la faune des infrastructures de transport
- 18 Optimaliser la gestion des espèces exotiques invasives
- 19 Optimaliser la cohabitation entre l'homme et la nature en ville
- 20 Elaborer et mettre en œuvre un schéma de surveillance des habitats naturels, de la faune et de la flore.

5.2.3. Arrêté de classement de la Forêt de Soignes

La zone de parking ainsi que la zone de compensation sont situées au sein de la Forêt de Soignes.

La Forêt de Soignes a fait l'objet d'un arrêté de classement le 2 décembre 1959 en raison de « *sa valeur historique, esthétique et scientifique* ».

5.2.4. Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

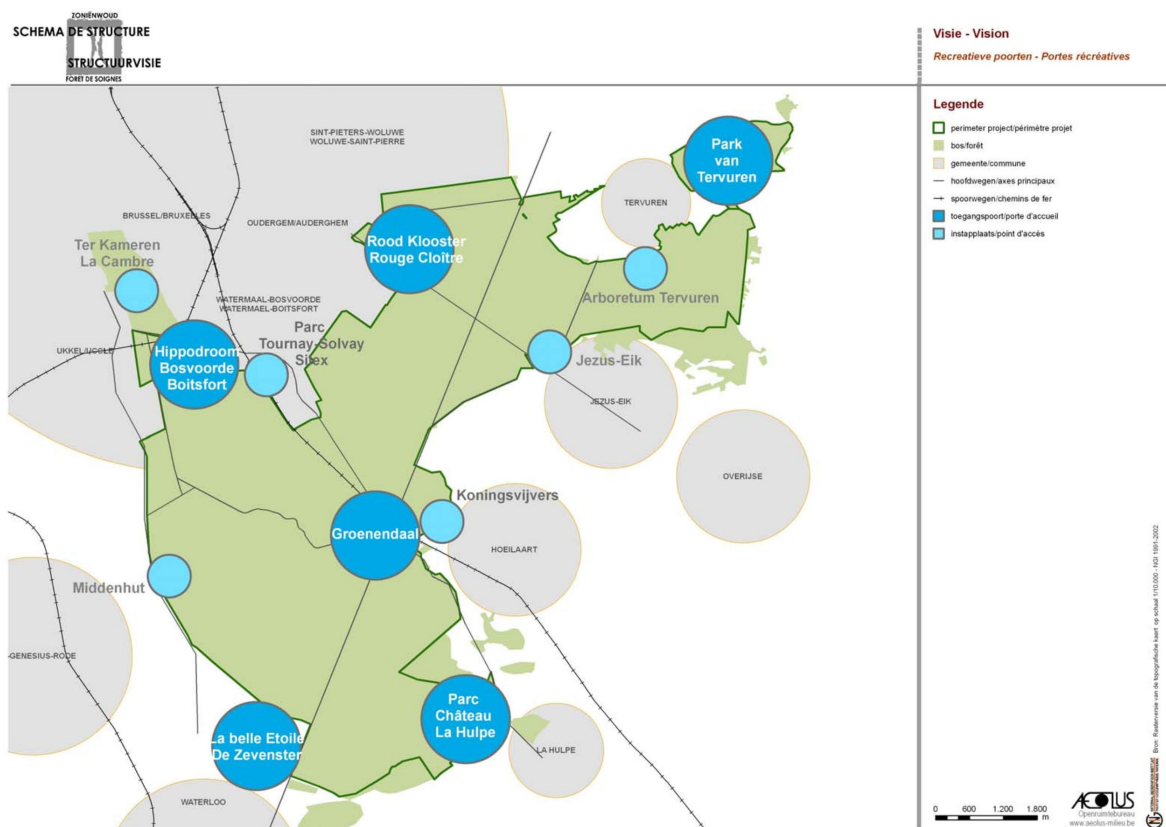
Le **Schéma de structure** de la Forêt de Soignes a identifié l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme l'une des six portes d'accueil de la forêt. Ce document, élaboré en 2008 par les trois gestionnaires régionaux de la Forêt de Soignes, a été validé par les trois gouvernements Régionaux. Il présente une vision étayée et cohérente pour la gestion de la Forêt. Ce schéma de structure propose d'identifier six portes d'entrée de la Forêt de Soignes qui offriront des aménagements d'accueil aux usagers et permettront de réduire la pression récréative en forêt. Les portes concentreront donc les activités de récréation, tandis que les noyaux de haute valeur biologique au centre de la forêt pourront être protégés d'une dégradation progressive.

La sélection des portes a été réalisée sur base des éléments suivants :

- ◇ Présence d'une infrastructure d'accueil extensive comme des parkings, horeca, etc. ;
- ◇ Présence d'un contexte d'intérêt historique ou paysager ;
- ◇ Concentration récréative au niveau du public et des infrastructures ;
- ◇ Absence de paysage ou de nature de haute valeur biologique ;
- ◇ Absence d'infrastructure d'accueil dans les environs.

Le Schéma de structure identifie pour l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort une « *dynamique existante pour la reconversion vers une zone mixte pour des événements culturels, sportifs, récréatifs et horeca* ». Le document précise que le site de l'hippodrome permettra le développement du thème lié à l' « *éducation à la nature et la ville, basé sur la transition abrupte entre Bruxelles et la Forêt de Soignes* » et des fonctions envisageables telles que « *auberge de jeunesse, plaine de jeu et de camping, parc naturel éducatif et aventureux, parking verdurisé, plaine d'accueil, éco-resto avec propre jardin écologique et pépinière, réutilisation de la tribune comme auditoire avec vue sur le parc naturel etc.* ».

Figure 39 : Localisation des portes d'accès à la Forêt de Soignes (Source : Schéma de Structure de la Forêt de Soignes)



5.2.5. Plan de gestion de la Forêt de Soignes

Le plan de gestion de la Forêt de Soignes bruxelloise approuvé par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juin 2019 (M. B., 18 juillet 2019), identifie également le site de l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme l'une des deux portes d'accueil, caractérisée par la présence d'un parking.

Le plan de gestion de la Forêt de Soignes mentionne :

« L'ensemble du massif Forêt de Soignes est classé par arrêté royal du 2 décembre 1959 " ... comme site en raison de sa valeur historique, esthétique et scientifique... ". Toute nouvelle emprise doit faire l'objet d'un avis conforme de la Commission royale des monuments et sites. Cette disposition doit, en principe, mettre la forêt à l'abri de toute emprise supplémentaire.

Le Code forestier définissait une zone non-aedificandi autour de la forêt de 100m ; le plan de secteur l'a ramené à 60m, et le PRAS l'a réduite à 35m. Malgré cette nouvelle disposition réglementaire, des pressions s'exercent pour y déroger et obtenir des permis de bâtir en lisière directe avec la forêt. En vue de garantir l'intégrité de la forêt, les principes et moyens suivants sont d'application :

- ◇ **interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959 ;**

- ◇ faire respecter la zone non-aedificandi de 35m autour de la forêt ;
- ◇ réaliser un bornage contradictoire aux endroits litigieux (cf. carte 2.16) »

5.2.6. Zone Natura 2000

La zone de parking est située en bordure de la zone Natura 2000 BE1000001 : « *La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe* ».

La zone de compensation est située quant à elle au sein de cette zone Natura 2000.

Figure 40 : Périmètres des modifications des prescriptions graphiques du PRAS (Rouge) et de la ZSC BE1000001 (hachuré vert)



La ZSC BE1000001 « *La Forêt de Soignes et ses lisières, les domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe* » est présente dans le sud de Bruxelles et s'étend sur une superficie de 2.080 ha sur les Communes d'Uccle, Woluwe-St-Pierre, Watermael-Boitsfort, Auderghem, Bruxelles-ville et Woluwe-St-Lambert. Elle est principalement composée d'espaces verts publics. Cette ZSC est composée de 28 stations différentes. Ces dernières peuvent être scindées en deux groupes de stations dont les objectifs sont différents :

- ◇ Les stations « noyaux », ont pour objectif essentiel de maintenir les habitats et les espèces présents. Ce sont, par exemple, des sites de repos, de gagnage, de reproduction ou d'hivernage ;
- ◇ Les stations « relais » ont elles pour objectif de relier les différentes stations noyaux.

Habitats d'intérêt communautaire

La ZSC BE1000001 a été désignée suite à la présence des 10 habitats d'intérêt communautaire suivants :

- ◇ 3150 Lacs naturellement eutrophes avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition ;
- ◇ 4030 Landes sèches européennes ;

- ◇ 6430 Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin ;
- ◇ 6510 Prairies maigres de fauche de basse altitude (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) ;
- ◇ 7220* Sources pétrifiantes avec formation de travertins (*Cratoneurion*) ;
- ◇ 9120 Hêtraies acidophiles atlantiques à sous-bois à *Ilex* et parfois à *Taxus* (*Quercion robori-petraeae* ou *Ilici-Fagenion*) ;
- ◇ 9130 Hêtraies de l'*Asperulo-Fagetum* ;
- ◇ 9160 Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies subatlantiques et médio-européennes du *Carpinion betuli* ;
- ◇ 9190 Vieilles chênaies acidophiles des plaines sablonneuses à *Quercus robur* ;
- ◇ 91E0* Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).

Les deux zones sont situées en bordure de l'habitat 9160.

Figure 41 : Localisation des habitats d'intérêt communautaire à proximité des zones de parking et de compensation



Espèces d'intérêt communautaire

La ZSC BE1000001 a été désignée suite à la présence des espèces d'intérêt communautaire suivantes :

- ◇ 1014 - *Vertigo angustior* - Vertigo angustior ;
- ◇ 1083 - *Lucanus cervus* - Lucane cerf volant ;
- ◇ 1134 - *Rhodeus sericeus amarus* – Bouvière ;
- ◇ 1318 - *Myotis dasycneme* – Vespertilion des marais ;
- ◇ 1321 - *Myotis emarginatus* – Vespertilion à oreilles échancrées ;
- ◇ 1323 - *Myotis bechsteinii* – Vespertilion de Bechstein ;
- ◇ 1304 - *Rhinolophus ferrumequinum* – Grand Rhinolophe ;
- ◇ 1166 - *Triturus cristatus* - Triton crêté.

De manière générale, ce massif forestier et la vallée de la Woluwe fournissent les principaux gîtes (repos, nourriture, reproduction et hibernation) aux différentes espèces forestières et arboricoles de chauves-souris présentes en Région bruxelloise.

La ZSC se compose également d'habitats pouvant abriter les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire suivantes :

- ◇ A027 - Ardea alba – Grande aigrette ;
- ◇ A068 - Mergus albellus - Harle piette ;
- ◇ A072 - Pernis apivorus - Bondrée apivore ;
- ◇ A103 - Falco peregrinus - Faucon pèlerin ;
- ◇ A224 - Caprimulgus europaeus - Engoulevent d'Europe ;
- ◇ A229 - Alcedo atthis - Martin-pêcheur d'Europe ;
- ◇ A236 - Dryocopus martius - Pic noir ;
- ◇ A238 - Dendrocopos medius - Pic mar.

Selon le site de Bruxelles Environnement (<https://geodata.leefmilieu.brussels>), aucune espèce d'intérêt communautaire n'est présente au droit de la zone de parking. Les espèces suivantes ont toutefois été observée dans la zone boisée voisine :

- ◇ Pipistrellus pipistrellus : pipistrelle commune
- ◇ Scolopax rusticola : bécasse des bois
- ◇ Myotis mystacinus : vespertilion à moustache
- ◇ Falco peregrinus : faucon pèlerin
- ◇ Satyrium w-album : thécla de l'orme
- ◇ Accipiter gentilis : autour des palombes
- ◇ Dendrocopos medius : pic mar
- ◇ Aphantopus hyperantus : tristan

La zone de compensation accueille quant à elle plusieurs espèces d'intérêt communautaire ou régional, à savoir :

- ◇ Hirundo rustica : hirondelle rustique
- ◇ Dryocopus martius : pic noir
- ◇ Myotis mystacinus : vespertilion à moustache
- ◇ Satyrium w-album : thécla de l'orme
- ◇ Melolontha melolontha : hanneton commun
- ◇ Aphantopus hyperantus : tristan
- ◇ Pipistrellus pipistrellus : pipistrelle commune
- ◇ Eptesicus serotinus : sérotine
- ◇ Dendrocopos medius : pic mar
- ◇ Myotis daubentonii : Vespertillon de Daubenton
- ◇ Plecotus auritus : oreillard roux
- ◇ Accipiter gentilis : autour des palombes
- ◇ Nyctalus leisleri : noctule de leisler

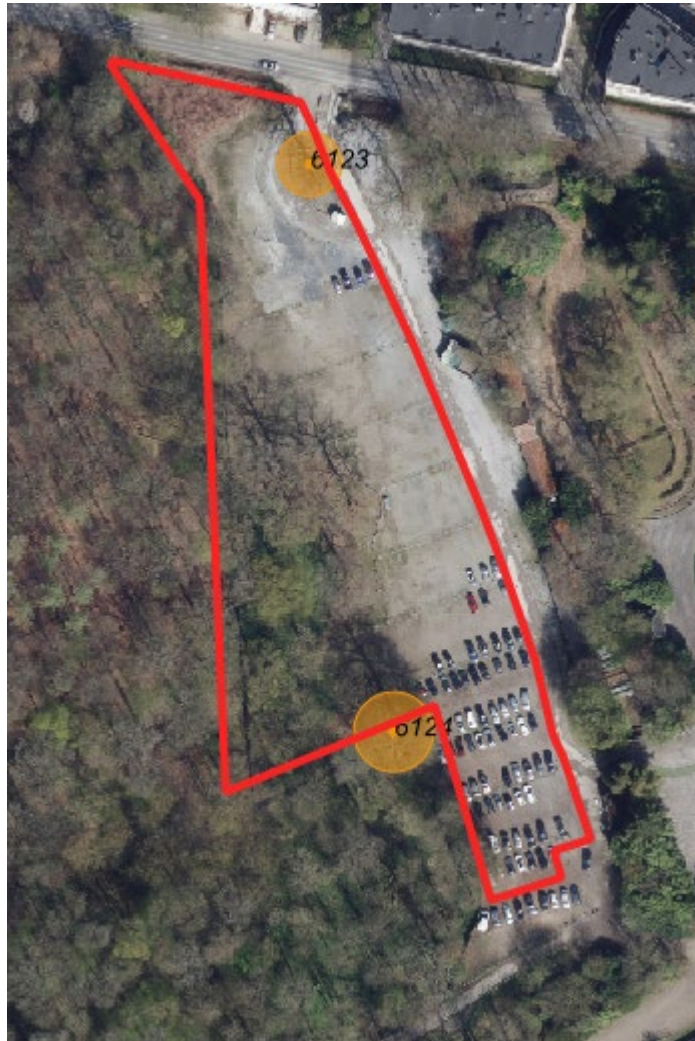
5.2.7. Réserve naturelle ou forestière

Aucune réserve naturelle ou forestière n'est présente.

5.2.8. Arbres remarquables

Deux arbres remarquables sont présents dans la zone de parking.

Figure 42 : Localisation des arbres remarquables 6123 et 6124 (cercle orange)



Il s'agit :

- ◇ 6123 : D'un chêne pédonculé (*Quercus robur*) ;
- ◇ 6124 : D'un hêtre commun (*Fagus sylvatica*).

Photo 38 : Arbres remarquables : Chêne pédonculé (à gauche) et hêtre commun (à droite) (Source : Inventaire du patrimoine naturel)



Deux arbres remarquables sont également présents à proximité de la zone de compensation.

5.3. Relevé de la situation existante de fait

Le parking, localisé au n°51 de la Chaussée de la Hulpe, n'est actuellement pas aménagé. Il s'agit pour le moment d'un espace couvert de terre et de gravier avec une partie asphaltée et dispose de végétation uniquement au droit de ses abords.

Une clôture empêche l'accès à la zone Natura 2000 depuis le parking. Le Demandeur a par ailleurs installé des bâches sur le grillage présent le long de la limite Ouest du parking afin de limiter l'éclairement de la Forêt de Soignes par les phares des voitures.

Des plots en béton protègent la base de certains arbres dont les arbres remarquables.

On notera la présence de quelques espèces invasives dont :

- ◇ De la renouée du Japon (*Fallopia japonica*) le long de la limite Nord et Est du parking, le long de la chaussée de la Hulpe et de la Forêt de Soignes ;
- ◇ Du laurier cerise (*Prunus laurocerasus*) le long de la limite Est du parking, le long du Village des Paris.

6. LES SOLS

6.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

6.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de site effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

6.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Tableau de bord de Geodata de Bruxelles Environnement ;
- ◇ Aries Consultants, 2017, Reconnaissance de l'état du sol ;
- ◇ Aries Consultants, 2018, Etude détaillée ;
- ◇ Aries Consultants, 2018, Etude de risque.

6.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS.

Figure 43 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Les sols



6.1.4. Difficultés rencontrées

/

6.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

Etant donné la fermeture du parking, il n'y a pas d'usage de ce dernier. La qualité des sols est inchangée par rapport à la situation actuelle (la parcelle reste en catégorie 0+4). La zone de compensation n'accueille aucune activité à risque.

6.2. Relevé de la situation existante de droit

6.2.1. Etat des sols

La Carte de l'Etat du Sol mentionne que la zone de parking et la zone de compensation sont reprises à l'inventaire en catégories 0 (parcelles potentiellement polluées)+4 (parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement).

Lorsqu'une parcelle est en catégorie 1, 2, 3 ou 4, et que soit une activité à risque y est exercée, soit une nouvelle pollution y est suspectée, soit au moins une activité à risque n'a pas pu être investiguée entièrement, alors cette parcelle est reprise respectivement en catégorie 0 combinée à 1, 0 combinée à 2, 0 combinée à 3 ou 0 combinée à 4.

Plusieurs études de sol ont été réalisées. La classe de sensibilité considérée pour le terrain est la classe I liée aux zones particulières de par la localisation des investigations en zone de protection de captage.

Une reconnaissance de l'état du sol a été réalisée par Aries Consultants pour Droh!me Exploitation SA en 2017. Cependant, la zone de parking et la zone de compensation ne font pas partie des zones à risque étudiée.

Cette étude conclut à la nécessité de réaliser une étude détaillée ainsi qu'une étude de risque.

Dans l'étude détaillée réalisée en 2018 par Aries Consultants, une partie de la zone de parking a été investiguée. Il apparaît que celle-ci présente une pollution orpheline en métaux lourds et/ou en HAP jusque max 1 m.

La zone de compensation est reprise en zone de pollution orpheline en plomb jusque max 0,5 m.

Figure 44 : Etude détaillée – contours des zones polluées (Aries)



L'étude détaillée ne met pas de risque en évidence pour la zone de parking et pour la zone de compensation en situation concrète actuelle et pour un usage similaire projeté.

Sur base de la situation actuelle et de la situation future semblable, il n'y a pas de nécessité de projet de gestion des risques pour ces pollutions orphelines, sauf levée des restrictions d'usages permanentes suivantes :

- ◇ Interdiction d'excaver des terres polluées ;
- ◇ Interdiction de changer l'usage du terrain.

Ces mesures de restriction d'usage peuvent être levées moyennant l'approbation préalable par Bruxelles Environnement d'une nouvelle étude de risque ou d'un projet de gestion du risque.

6.2.2. Conditions du permis d'environnement du parking

En ce qui concerne la thématique sol, les conditions du PE du parking P1 suivantes peuvent être soulignées :

En termes d'usage

3.1.1. Le parking est réservé au stationnement de véhicules, il est interdit de l'utiliser à d'autres fins (l'entretien de véhicules, le dépôt de véhicules hors d'usage, le lavage de véhicules au moyen d'un système à haute pression,...) sauf si le permis l'autorise expressément.

[...]

3.2.3. Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking.

Ainsi, aucune activité à risque pour les sols n'est prévue (au sens de l'Ordonnance Sols) et des mesures de prévention permettent de limiter les risques occasionnés par un épanchement éventuel.

En termes de réalisation d'étude de sol

C.11. CONDITIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DU SOL ET DES EAUX SOUTERRAINES EN CAS DE CESSATION DES ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE OU DE CHANGEMENT DE TITULAIRE DU PERMIS

Préalablement à la cessation des activités ou lors du changement d'exploitant, le titulaire du présent permis est tenu de se conformer à l'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués (et ses arrêtés d'exécution) et de réaliser une reconnaissance de l'état du sol si cela s'avère nécessaire.

Dans ce cas, la notification de la cessation des activités ou du changement d'exploitant à l'autorité compétente sera accompagnée des documents requis par la-dite ordonnance.

6.3. Relevé de la situation existante de fait

La zone de parking se trouve au droit des Sables de Lede (sables quartzeux).

La zone de compensation se trouve en majeure partie au droit des Sables de Lede et également au droit des Argiles de Maldegem (argile gris bleuâtre).

Le site ne comporte aucune activité à risque ni autre installation (cuve de mazout, ...) au niveau du parking susceptible d'engendrer une pollution pour le sol, le sous-sol et les eaux souterraines au sens de l'Ordonnance sol.

Le seul risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres) au niveau du parking, étant donné son revêtement composé de gravier. La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.

7. LES EAUX

7.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

7.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur des visites de site effectuées le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

7.1.2. Source de données

- ◇ Brugis : <https://mybrugis.irisnet.be> ;
- ◇ Perspective Brussels : <http://perspective.brussels/fr> ;
- ◇ Site internet de Bruxelles Environnement : <https://environnement.brussels/>;
- ◇ Directive 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- ◇ Directive 2007/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation ;
- ◇ Ordonnance du 20 octobre 2006 établissant un cadre pour la politique de l'eau ;
- ◇ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 septembre 2010 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale 2016-2021 ;

7.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est l :

- ◇ le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS ;
- ◇ le réseau d'égouttage présent en bordure de ces zones ;
- ◇ le bassin versant hydrographique.

Figure 45 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Les eaux



7.1.4. Difficultés rencontrées

/

7.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

Les revêtements sont inchangés : le parking est gravier et gravier pour l'essentiel, avec de l'asphalte et une zone pavée en moindre proportion. La zone de compensation présente un revêtement périmètre du Projet est perméable.

7.2. Relevé de la situation existante de droit

7.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La Région bruxelloise définit, à travers le Plan Régional de Développement Durable, sa vision stratégique pour préserver et renforcer le cadre de vie de la Région et pour mobiliser le territoire dans des thématiques clés.

Concernant la thématique eau, le PRDD s'attache à renforcer le maillage bleu et à améliorer la gestion environnementale de l'eau.

Le renforcement du maillage bleu a notamment pour objectif :

- ◇ D'assurer la continuité des cours d'eau pour qu'ils se déversent dans la Senne ;
- ◇ D'aménager des bassins de rétention et d'infiltration, ou de zones naturelles de débordement ;
- ◇ D'améliorer la qualité des eaux de surface en assurant notamment leur capacité d'autoépuration, le rôle d'exutoire local des eaux de pluie et de ruissellement, la régulation de la température.

La Région bruxelloise, à travers le PRDD, souhaite également continuer à protéger les ressources en eau et à promouvoir une gestion durable de l'eau. Ainsi, le PRDD préconise :

- ◇ Dé gérer les ressources en eau ;
- ◇ De protéger les nappes souterraines ;
- ◇ De promouvoir une utilisation durable de l'eau.

Pour améliorer globalement la qualité du réseau hydrographique, la Région préconise de traiter la pollution à la source en limitant les rejets polluants, en maintenant, d'une part, une cadence de rénovation conséquente du réseau d'égouttage existant et en optimisant, d'autre part, ce réseau – notamment via une meilleure gestion des déversoirs d'orage et une limitation des surverses du réseau d'égouttage vers le milieu naturel lors des fortes pluies.

Enfin, l'imperméabilisation généralisée des sols constitue un des causes principales des inondations dans la Région de Bruxelles-Capitale. **Le PRDD préconise d'intégrer le principe de la gestion des eaux pluviales « à la source », c'est-à-dire sur la parcelle sur laquelle l'eau tombe, qu'elle soit privée ou publique.** Ainsi, sont à encourager en priorité l'infiltration ou la rétention in situ par le biais différents dispositifs (noues, toitures végétalisées ou stockantes, etc.). Le concept de « nouvelles rivières urbaines », qui vise notamment à permettre l'évacuation des eaux de ruissellement autrement que via le réseau d'égouttage, s'inscrit dans ce processus de gestion.

7.2.2. Plan de gestion de l'eau (PGE)

La Directive « Cadre Eau », impose d'élaborer et d'adopter un Plan de Gestion de district hydrographique tous les 6 ans. Cette obligation est transposée en droit bruxellois dans l'Ordonnance du 20 octobre 2006.

Le Plan de Gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale (2016-2021) a été adopté le 26 janvier 2016. Il fixe les objectifs environnementaux à atteindre pour les eaux de surface, les eaux souterraines et les zones protégées. Il comporte 8 axes, chacun correspondant à une thématique importante à traiter en priorité. Chaque axe identifie des « objectifs stratégiques » et des « objectifs opérationnels » impliquant des mesures concrètes déclinées en « actions prioritaires » (AP).

Les 8 axes sont les suivants :

- ◇ Assurer la gestion qualitative des masses d'eau de surface, des masses d'eau souterraine et des zones protégées ;
- ◇ Gérer quantitativement les eaux de surface et les eaux souterraines ;
- ◇ Appliquer le principe de récupération des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau ;
- ◇ Promouvoir une utilisation durable de l'eau ;
- ◇ Prévenir et gérer les risques d'inondation ;
- ◇ Réintégrer l'eau dans le cadre de vie ;
- ◇ Encadrer la production d'énergie renouvelable à partir de l'eau et du sous-sol ;
- ◇ Contribuer à la mise en œuvre d'une politique de l'eau coordonnée et participer aux échanges de connaissances.

7.2.3. Règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux de Uccle

Ce règlement a été approuvé par expiration de délais par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 29 octobre 2016. Il impose des principes de gestion des eaux claires et des eaux usées.

Les principes de gestion prioritaires des eaux pluviales repris dans le RCU consistent à :

- ◇ Tendre vers la prise en charge maximale des eaux pluviales sur la parcelle pour limiter leur rejet à l'exutoire de celle-ci (ou du site faisant l'objet de la demande et formant une continuité géographique) ;
- ◇ Stocker de manière temporaire les eaux pluviales recueillies par l'ensemble des surfaces imperméables de la parcelle, et à permettre leur infiltration et/ou évapotranspiration in situ, lorsque cela est possible ;
- ◇ Réutiliser les eaux pluviales recueillies par les surfaces de toiture pour un usage domestique.

Des principes complémentaires de gestion sont définis en fonction du type de Projet et notamment dans le cadre de l'augmentation de surfaces imperméables de plus de 30 m² (par exemple, un parking).

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, le règlement impose le raccordement à l'égout des eaux usées domestiques lorsque l'espace public en dispose.

7.2.4. Zone de protection de captage

Une zone de captage et des zones de protection périphériques ont été délimitées au Bois de la Cambre et dans la Forêt de Soignes par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 septembre 2002.

Ce dernier réglemente les activités anthropiques afin de préserver la qualité et la pérennité des captages d'eau souterraine exploités pour alimenter le réseau de distribution.

La zone de parking et la zone de compensation sont localisées dans la zone III de protection de captage des puits et galeries du Bois de la Cambre et de la Drève de Lorraine.

Pour les zones III de protection, l'arrêté précise :

1° outre les installations régies par l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement pour lesquelles des conditions spécifiques peuvent être fixées, les stockages souterrains d'hydrocarbures de capacité supérieure à 5 000 litres sont soumis à des essais d'étanchéité effectués selon une périodicité quinquennale à charge des propriétaires ou exploitants de ces installations. Les résultats de ces essais sont communiqués dans le mois qui suit leur réalisation à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement ;

2° toute demande de permis d'urbanisme ou d'environnement doit faire l'objet d'un avis de VIVAQUA qui veillera à la préservation des aspects qualitatifs et quantitatifs des eaux souterraines ;

3° est interdit tout type d'installation géothermique (système ouvert et fermé).

A titre purement indicatif, en Wallonie, le Code de l'Eau prévoit pour les aires de stationnement de plus de 5 véhicules en zone de prévention rapprochée de captage les mesures suivantes : les aires sont rendues étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures. De plus, les déversements et transferts d'eaux usées ou épurées peuvent avoir lieu uniquement par des égouts, des conduits d'évacuation ou des caniveaux, étanches.

Bruxelles Environnement, en accord avec Vivaqua, impose via les permis d'environnement l'imperméabilisation en sous-couche avec rejet des eaux pluviales après épuration.

Le parking en l'état ne permet pas de protection suffisante : la majeure partie des eaux pluviales lors de fortes pluies ruissellent sur le parking (fortement tassé), et s'évacuent :

- ◇ Soit directement vers la forêt et la zone de captage,
- ◇ Soit vers la chaussée de la Hulpe dont le tronçon concerné dirige les eaux pluviales vers un point bas dont l'exutoire est un tuyau déversant les eaux pluviales vers la zone de protection de captage.

Afin de protéger les captages, il y aurait lieu de :

- ◇ D'éviter tout rejet d'eaux de ruissellement du parking vers la zone de protection de captage ;
- ◇ De prévoir la collecte des eaux pluviales via un revêtement ou une couche étanche ;
- ◇ De tamponner et épurer les eaux pluviales issues du parking avant rejet par infiltration ou vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe.

7.2.5. Conditions du permis d'environnement de 2019

En ce qui concerne la gestion des eaux, les conditions du PE en matière d'aménagement du parking P1 sont les suivantes :

*3.2.6. Le système de retenue des eaux pluviales doit être **entretenu** selon les recommandations du fabricant, au minimum une fois par an et vidé si nécessaire.*

En termes de revêtement de sol et de gestion des eaux

4.4.1. Le parking principal P1 (bassin versant A) sera rendu imperméable, via le placement d'une sous-couche d'étanchéité. Les eaux de ruissellement, transitant sur ce parking, seront drainées par un système de tranchées drainantes positionnées parallèlement aux axes de stationnement, d'une part, et en périphérie du parking, d'autre part. Les eaux de ruissellement ainsi collectées seront acheminées vers un bassin d'orage, pour ensuite être rejetées vers le réseau d'égouttage public situé chaussée de la Hulpe.

*4.4.2. L'exploitant mettra en place un **volume de stockage tampon** veillant à compenser l'imperméabilisation de la zone destinée à ce parking à ciel ouvert.*

4.4.3. Le système d'amortissement de crue de cette zone aura une capacité de minimum 275 m³ nets;

4.4.4. Le débit de fuite à la sortie du bassin de retenue sera de maximum de 5 l/s.ha.

4.4.5. Le système de retenue des eaux pluviales doit être entretenu selon les recommandations du fabricant, au minimum une fois par an et vidé si nécessaire.

En termes de protection de la zone de captage

C.9. CONDITIONS RELATIVES à LA PROTECTION DE LA ZONE DE CAPTAGE ET DU MILIEU FORESTIER

L'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter toute pollution de ses activités au droit de la zone de captage et de la zone forestière situées à proximité. En particulier, les précautions suivantes sont d'application :

- *L'utilisation et le stockage de pesticides (produits phytopharmaceutiques et biocides) sont interdits sur le site ;*
- *L'emploi de la dolomie est Interdit, de même que l'usage de produits dérivés du pétrole ;*
- *Interdiction de laver à grandes eaux, de vidanger ou de graphiter sur le site (Parking et Village des Paris) ;*
- *Pendant le montage/démontage des diverses installations, les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite ;*
- *Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence sur le site, doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.*
- *Toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site devra, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua au 02 518 84 58 (ou directement au responsable local au 02/518.80.60).*

7.3. Relevé de la situation existante de fait

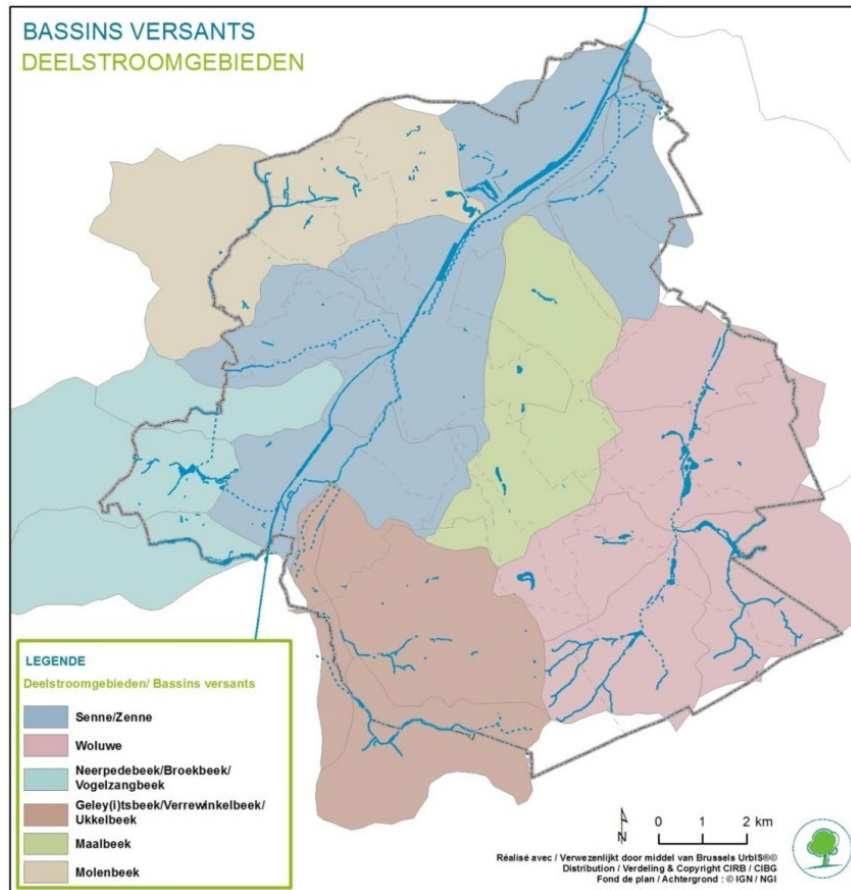
7.3.1. Eaux de surface

Aucune mare ou ruisseau ne se trouve au droit de la zone de parking et de la zone de compensation, ni à proximité directe.

7.3.2. Risque d'inondation

La zone de parking et la zone de compensation ne sont pas reprises en zone d'aléa d'inondation. Depuis le site, à l'échelle du bassin versant (BV), les eaux sont orientées vers le nord-est, en direction du lieu-dit les Pêcheries à Watermael-Boitsfort. Le site fait partie du BV de la Woluwe.

Figure 46 : Bassin versant en RBC



7.3.3. Imperméabilisation et infiltration

La zone de parking n'est actuellement pas aménagée. Il s'agit pour le moment d'un espace couvert de terre et de gravier avec une partie asphaltée et pavée (zone d'accès). Ces types de revêtements, qualifiés de semi-perméable et imperméable, influencent l'infiltration des eaux pluviales au niveau de cette zone. Il y a toutefois lieu de préciser que le sol est fortement tassé par les véhicules. L'infiltration est alors réduite et davantage d'eau pluviale ruisselle.

La zone à l'Ouest du parking, faisant partie du périmètre du Projet, est perméable (zone boisée).

La zone de compensation présente des surfaces perméables (zone boisée).

7.3.4. Réseau d'égouttage

Le Site n'est pas égoutté.

L'égouttage le long de la chaussée de la Hulpe dirige les eaux pluviales vers un point bas dont l'exutoire est un simple tuyau déversant l'ensemble des eaux pluviales directement vers la zone de protection de captage.

7.3.5. Eaux souterraines

Aucun captage n'est présent au niveau du Site. Aucune source n'est rencontrée et aucun niveau en sous-sol – qui pourrait avoir un éventuel impact sur les écoulements d'eau - n'est présent.

8. L'AIR ET LES FACTEURS CLIMATIQUES

8.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

8.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur une visite de site effectuée le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

8.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

- ◇ Le site internet de Bruxelles Environnement <https://environnement.brussels/>;
- ◇ Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE) du 02/05/2013 ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Plan énergie climat 2030 ;
- ◇ Institut Royal Météorologique.

8.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS.

Figure 47 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique L'air et les facteurs climatiques



8.1.4. Difficultés rencontrées

/

8.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

La fermeture du parking implique :

- ◇ D'une part la recolonisation végétale spontanée du parking, et par conséquent une réduction des effets d'îlots de chaleur urbain ;
- ◇ D'autre part la suppression des rejets de gaz d'échappement générés par les véhicules au droit de ce dernier. Ces derniers seront cependant toujours présents dans les voiries avoisinantes, suite au trafic existant et au report de stationnement en voirie.

8.2. Relevé de la situation existante de droit

8.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Les efforts en matière de climat, d'efficacité énergétique et de développement des sources d'énergie propre visent l'atteinte d'objectifs fixés au niveau local, national, européen et mondial. Au niveau régional et à court terme, la Région travaille à la réalisation des deux objectifs suivants :

- ◇ **Réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2025 ;**
- ◇ Porter la consommation d'énergie issue des renouvelables à 0,073 Mtep d'ici 2020 conformément à l'Accord de coopération 'burden sharing' adopté en 2016 pour l'atteinte de l'objectif belge.

Enfin, au niveau mondial, la Région adhère depuis le 1er janvier 2016 aux objectifs de développement durable fixés pour 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) adoptés par l'Organisation des Nations Unies.

Afin de veiller au respect des normes en termes de qualité de l'air, que ce soit concernant les concentrations annuelles de NOx ou du nombre de jours de dépassement du seuil de 50µg/m³ de PM10, la Région a adopté le « Plan Air-Climat-Énergie » avec pour objectif de **réduire les émissions provenant du secteur du transport et des bâtiments**. Une des mesures phares de ce plan consiste en la mise en place, sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise d'une « zone de basses émissions », à l'instar de ce qui existe dans de nombreuses villes allemandes (ou d'autres pays d'Europe). Cette zone d'application a pour but, en interdisant la circulation aux véhicules les plus polluants (qu'ils soient bruxellois ou autres), d'améliorer structurellement la qualité de l'air pour l'ensemble des habitants de Bruxelles.

Selon le PRDD, au regard de leurs multiples fonctions (autoépuration des pollutions diffuses, support à la biodiversité, atténuation de l'impact des îlots de chaleur, contribution aux loisirs et à la détente des citoyens), **les espaces verts doivent être maintenus et valorisés**.

8.2.2. Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE)

Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE), adopté en mai 2013, régit les plans et outils pour la mise en œuvre des politiques de protection de la qualité de l'air, du climat et de l'énergie dont :

- ◇ Le Plan régional air-climat-énergie, qui fixe les lignes directrices ainsi que les mesures à prendre afin d'atteindre au moins les objectifs fixés par le présent Code, conformément à la politique de l'Union européenne et au droit international en matière d'air, de climat et d'énergie
- ◇ Le Rapport régional air-climat-énergie, qui évalue l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan régional Air-climat-énergie

Par ailleurs, le livre 3 du COBRACE émet des dispositions spécifiques à la qualité de l'air et aux émissions de polluants atmosphériques.

8.2.3. Plan National Énergie Climat

La contribution bruxelloise au Plan National Énergie Climat vient compléter les éléments figurants déjà dans le plan régional Air-Climat-Énergie (PACE) adopté en 2016

La Région bruxelloise a décidé de déployer une stratégie d'aménagement du territoire régional durable, conforme aux ambitions portées par le Plan régional de développement durable (PRDD), à savoir : une ville polycentrique, de proximité, à l'échelle des quartiers. En particulier, **la politique de développement territorial visera à améliorer les qualités d'habitabilité et d'attractivité des quartiers centraux les plus denses notamment en créant des espaces verts et îlots de fraîcheur, en réduisant la surface bâtie au sol et en augmentant les équipements de quartier.**

Afin de faciliter l'atteinte des objectifs climatiques et les ambitions régionales, et en garantissant la stabilité juridique, le Gouvernement veillera à

- ◇ Actualiser le PRAS pour intégrer les objectifs climatiques multicritères dans les objectifs généraux et dans les dispositions relatives aux zones vertes, zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), zones de (forte) mixité, zones d'intérêt régional (ZIR), zones d'intérêt régional à aménagement différé (ZIRAD), zones d'habitation, et les prescriptions 21 à 28. Pour ce faire, un groupe de travail sera créé début 2020, rassemblant les différentes administrations concernées (Perspectives, Bruxelles Environnement, Urban.Brussels, Bruxelles Mobilité). Les analyses et études préalables seront lancées dans la continuité en 2020. Le PRAS modifié sera adopté en 2024.
- ◇ Planifier des pôles de développement prioritaire climat-compatibles. Les objectifs de durabilité (y compris les aspects d'économie circulaire) seront intégrés dès 2020 dans tous les diagnostics territoriaux (des critères et un canevas seront définis pour ce faire), et en 2025 dans tous les documents de planification des pôles. En 2025, un bilan global sera effectué.

8.3. Relevé de la situation existante de fait

8.3.1. Réseau de mesure de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale

La qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale fait l'objet d'une surveillance permanente.

D'une manière générale, la qualité de l'air reste préoccupante même si les concentrations annuelles moyennes de la plupart des polluants ont diminué. Néanmoins, certaines valeurs seuil sont encore dépassées en RBC notamment pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}. Une partie importante de cette pollution de l'air est imputable au trafic routier.

8.3.2. Qualité de l'air aux abords du site

Aucune activité industrielle n'a lieu au droit ou à proximité immédiate du site. Le site est localisé dans un environnement caractérisé principalement par de l'habitat et la Forêt de Soignes.

8.3.3. Îlots de chaleur urbain

La température de l'air (à proximité de la surface du sol) est plus élevée dans les villes que dans les zones rurales voisines. Ce phénomène est connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain (ou UHI pour "Urban Heat Island").

Ces îlots de chaleur urbains s'expliquent par le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et revêtements imperméables. Ainsi, par exemple :

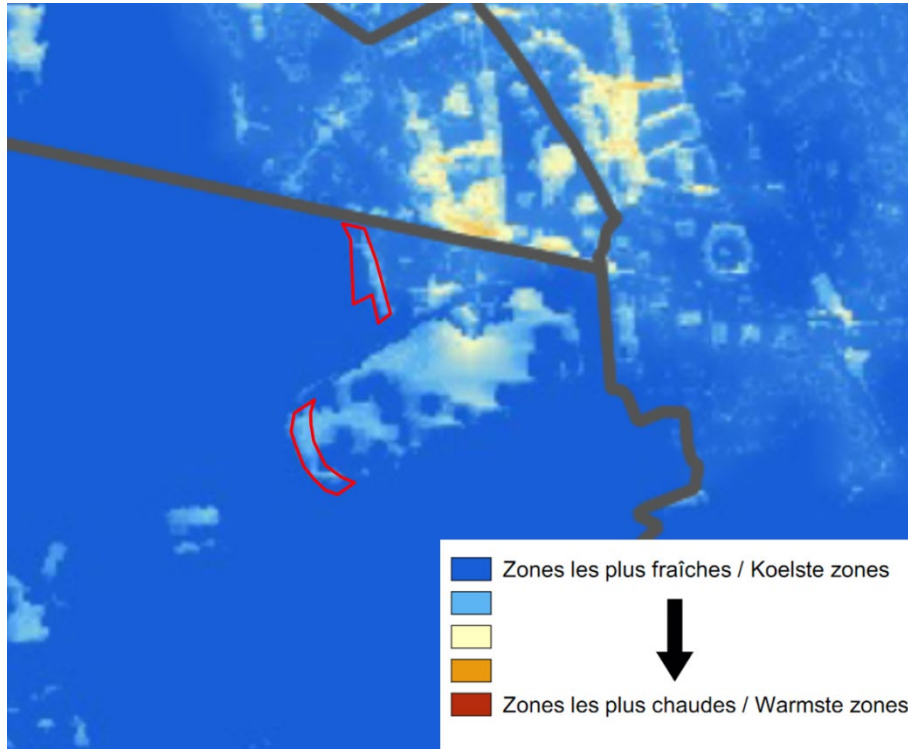
- ◇ La réduction de la couverture végétale et la multiplication des murs verticaux augmentent la surface collectant le flux radiatif solaire,
- ◇ L'utilisation de matériaux de couleurs sombres pour les routes et les bâtiments (et donc un albédo plus bas dans les zones urbaines) entraîne une absorption plus importante de l'énergie solaire incidente,
- ◇ Les effets de piégeage de rayonnement à l'intérieur des rues-canyons dans le centre de la ville sont à l'origine d'une augmentation de la température dans ces rues : étant donné la structure en trois dimensions de la rue, les rayonnements réfléchis ne sont pas directement émis dans l'atmosphère mais restent coincés à l'intérieur de la rue ; l'orientation et la pente des rues (et l'exposition au soleil et aux vents liée) influencent en outre également l'importance de l'élévation de la température,
- ◇ La capacité de l'environnement direct à abaisser les températures journalières par évaporation ou évapotranspiration (eau et plantes) et par ombrage est réduite.

Les résultats de différentes études menées notamment à la station météorologique d'Uccle montrent que l'effet de l'îlot de chaleur urbain existe bien à Bruxelles. Il est en outre de plus en plus marqué avec le temps, en particulier pour ce qui est des températures minimales.

La zone parking contribue donc à cet effet d'îlot de chaleur urbain de par l'imperméabilisation de la zone. Cependant, il est à noter que le revêtement est de couleur claire et entraîne donc une absorption d'énergie moins importante qu'une route asphaltée.

La zone de compensation est quant à elle une zone couverte de végétation qui participe à la diminution de ces effets d'îlot de chaleur urbain.

Figure 48 : Extrait de la carte des îlots de fraîcheur (Source : Bruxelles Environnement)



9. ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

9.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

9.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur une visite de site effectuée le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

9.1.2. Source de données

- ◇ Le site internet de Bruxelles Environnement <https://environnement.brussels/>;
- ◇ Directive européenne 2002/49/CE du Parlement Européen relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- ◇ Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en Région de Bruxelles-Capitale (MB 23.10.1997) ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Plan QUIET.BRUSSELS.

9.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est :

- ◇ Le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS ;
- ◇ Une zone tampon de 60 m autour de ces 2 périmètres ;
- ◇ L'îlot compris entre la chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt.

Figure 49 : Périmètres des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS (en rouge) et périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Environnement sonore et vibratoire



9.1.4. Difficultés rencontrées

/

9.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

La fermeture du parking implique la suppression des nuisances sonores générées par les véhicules au droit de ce dernier. Ces dernières seront cependant toujours présentes dans les voiries avoisinantes, suite au trafic existant et au report de stationnement conséquent.

9.2. Relevé de la situation existante de droit

9.2.1. Législation européenne

Au niveau européen, il existe une série de directives concernant la protection contre le bruit dont la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive, adoptée le 25 juin 2002, établit une approche commune pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

9.2.2. Législation fédérale

Au niveau fédéral, les nuisances sonores sont essentiellement appréhendées par le Code pénal, par la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et son arrêté d'exécution du 24 février 1977 fixant les normes acoustiques pour la musique dans les établissements publics et privés. Cette loi a toutefois été abrogée par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 janvier 2017 fixant les conditions de diffusion du son amplifié dans les établissements ouverts au public.

9.2.3. Législation bruxelloise

La directive 2002/49/CE a été transposée au niveau régional par l'ordonnance du 1er avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Ces objectifs sont :

- ◇ Prévenir contre les bruits et vibrations provenant de sources fixes et mobiles ;
- ◇ Etablir une protection acoustique des immeubles occupés et des espaces ouverts à usage privé ou collectif ;
- ◇ Protéger les habitants dans leur immeuble des nuisances sonores.

Six arrêtés d'exécution existent et fixent des normes relatives au bruit (trafic aérien, aérodrome, voisinage, installations classées, son amplifié électroniquement, méthodes de contrôles et conditions de mesure du bruit).

Bruit des installations classées

Les valeurs limites de bruit sont définies selon l'affectation au PRAS, les heures d'exploitation, les jours ouvrables et non ouvrables. Dans le cadre du Projet, la zone de parking et la zone de compensation se trouvent en zone forestière (zone 1) et en zone de sport et de loisirs de plein air (zone 3)

Bruit au sein de Zone Natura 2000

La zone de parking est située en bordure de la zone Natura 2000 BE1000001 : « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe ». La zone de compensation est située quant à elle au sein de cette zone Natura 2000. Dans cette zone, il est interdit de diffuser de la musique amplifiée engendrant un dépassement du seuil de bruit de 65db.

9.2.4. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La Région Bruxelloise définit, à travers le Plan Régional de Développement Durable, sa vision stratégique pour préserver et renforcer le cadre de vie de la Région et pour mobiliser le territoire dans des thématiques clés.

Concernant la thématique bruit, le PRDD fait le constat suivant :

« La Région limitera les nuisances sonores. Le bruit est, en effet, une des nuisances environnementales les plus ressenties par la population bruxelloise. **Les sources principales de bruit sont liées aux transports (route, rail ou transport aérien).** [...] De manière générale, tous les grands axes routiers apparaissent comme les sources majeures de bruit. En réalité, les niveaux sonores mesurés dans les différents quartiers de la ville sont dépendants de la densité, de la vitesse du trafic et du type de véhicules ou de revêtements des voiries. »

Deux objectifs sont définis au niveau de la gêne globale et au niveau de la gêne nocturne. Pour les atteindre, il sera nécessaire de mettre en œuvre des objectifs de gestion globale de la mobilité et de réduire le survol des avions. Une attention particulière sera également apportée :

- ◇ À l'acoustique et au bruit dans les logements dans le cadre de la densification de la Région ;
- ◇ Pour conserver une mixité et une coexistence sereine entre les lieux d'habitation et les lieux de vie commune potentiellement bruyants (écoles, loisirs, sport, etc.) ainsi que les lieux productifs économiques potentiellement bruyants ;
- ◇ Pour garantir le calme entre les logements eux-mêmes et assurer un confort acoustique suffisant pour offrir une qualité de vie à ses habitants et ce, en particulier lors de la subdivision de bâtiments existants en plusieurs unités de logement ;

La Région, à travers le PRDD, prévoit également de créer des zones calmes et de confort sur son territoire. Deux pratiques complémentaires du « calme » ont été identifiées, à savoir :

- ◇ Vivre au calme dans des quartiers plus calmes à l'échelle urbaine ;
- ◇ Trouver le calme dans des endroits accessibles à tous.

Ces zones doivent présenter certaines caractéristiques :

- ◇ Accessibilité à tous, de droit, de fait (pas de barrière physique) et gratuitement ;
- ◇ Taux de végétalisation au sol supérieur à 50% ;
- ◇ Fonction de séjour assurée, notamment par la présence de mobilier urbain ;
- ◇ Fonction de cheminement, de promenade assurée par une taille minimale (100 mètres ou un hectare) ;
- ◇ Impact des transports terrestres limité acoustiquement soit un niveau de bruit.

La zone de parking et la zone de compensation sont respectivement situées en bordure et au sein de la Forêt de Soignes, identifiée par Bruxelles Environnement comme une « zone calme ». Il s'agit en effet d'une zone forestière d'intérêt régional, accessible au public, qui présente une superficie >de plus de 4 ha et qui est pourvue d'équipements et de mobiliers urbains.

9.2.5. Plan QUIET.BRUSSELS

Depuis 2000, plusieurs plans de lutte contre le bruit se sont succédés en Région Bruxelloise. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 28 février 2019 le Plan « QUIET.BRUSSELS ». Ce plan reprend la stratégie et les actions à entreprendre sur plusieurs années dans le respect de l'Ordonnance « Bruit ». Il propose des mesures concrètes et réalistes avec des acteurs clairement identifiés et qui peuvent directement agir.

Les objectifs sont :

- ◇ Réduire les effets du bruit sur la santé ;
- ◇ Permettre à chacun d'avoir accès au calme ;
- ◇ Maintenir l'attractivité de la ville.

Pour répondre à ces objectifs le plan propose **3 visions** en fonction des cibles visées :

- ◇ Quit.transport : apaiser le bruit des transports ;
- ◇ Quit.Citylife : promouvoir le calme ;
- ◇ Quit.Together : Gérer la mixité.

Le plan identifie **9 thèmes traduits en 45 mesures** :

- ◇ Modérer les transports motorisés ;
- ◇ Aménager les voiries ;
- ◇ Accompagner les transports publics ;
- ◇ Réaliser des zones de confort ;

- ◇ Assurer le confort acoustique des bâtiments ;
- ◇ Conscientiser les citoyens ;
- ◇ Accompagner les entreprises ;
- ◇ Intégrer les équipements collectifs et de loisirs.
- ◇

9.3. Relevé de la situation existante de fait

9.3.1. Les Quiet-zones et les points noirs acoustiques

Les Quiet-zones

Les Q-zones sont des zones que Bruxelles Environnement a déterminé en région bruxelloise afin de répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Ces zones font l'objet d'une stratégie particulière de prévention et de lutte contre le bruit.

La zone de parking et la zone de compensation sont respectivement **situées en bordure et au sein de la Forêt de Soignes, identifiée par Bruxelles Environnement comme une « zone calme »**. Il s'agit en effet d'une zone forestière d'intérêt régional, accessible au public, qui présente une superficie >de plus de 4 ha et qui est pourvue d'équipements et de mobiliers urbains.

Les points noirs acoustiques

Les endroits les plus bruyants à Bruxelles sont appelés « points noirs acoustiques ». Ils correspondent à des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit. Ces zones ont également été déterminées par Bruxelles Environnement. Des mesures correctrices sont mises en œuvre afin de réduire les nuisances acoustiques. La zone riveraine du site n'est pas concernée par de tels points noirs.

9.3.2. Le réseau routier

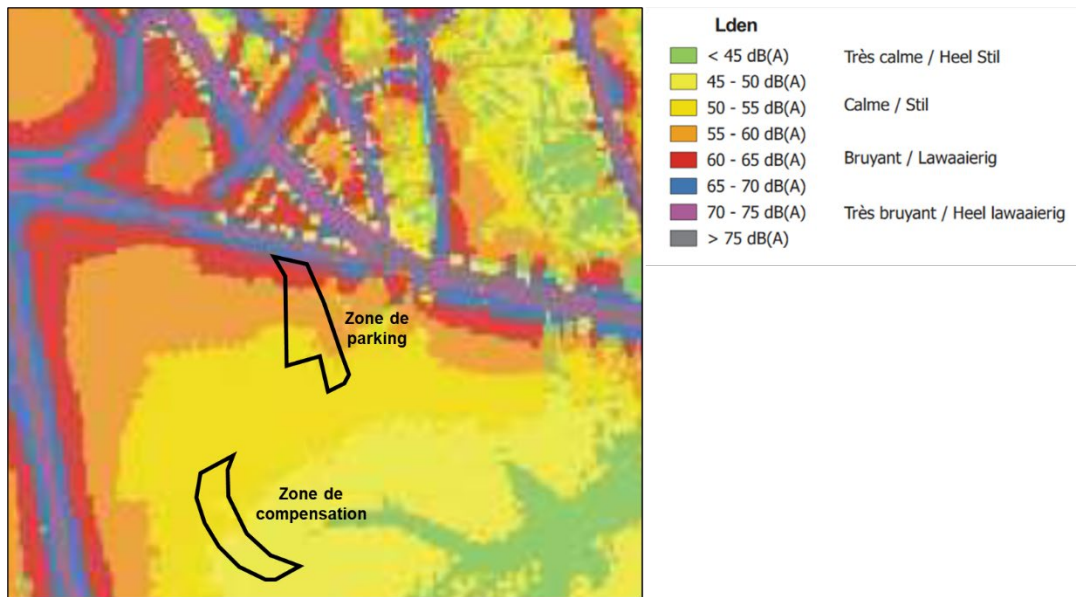
La zone de parking est localisée le long d'axes de communication importants (Chaussée de la Hulpe) à même d'engendrer d'importantes nuisances sonores.

La zone de compensation est quant à elle localisée à plus de 400 m des voiries environnantes (Drève de Lorraine à l'Ouest et Chaussée de la Hulpe au Sud), et est localisée en zone calme.

L'ambiance sonore en Région Bruxelles-Capitale a été cartographiée par Bruxelles Environnement. Cette cartographie repose sur les flux de véhicules (trafic routier et vitesses pratiquées), les voiries empruntées (revêtement, sens de circulation et pente), le trafic ferroviaire (type de véhicules, nombre et vitesse de circulation), les voies des transports en commun ferrés (géométrie, revêtements, protections), la localisation des arrêts et lignes de bus, et les informations relatives aux survols des avions (procédures, décollage et atterrissage).

L'impact sonore de l'ensemble de ces sources de bruit est synthétisé en une seule représentation cartographique (carte multi-expositions), présentée à la figure suivante. Il n'est toutefois pas pertinent d'en déduire des valeurs aux abords de la zone d'étude. Cette carte confirme toutefois que l'ambiance sonore locale est influencée par les axes routiers.

Figure 50 : Cartographie du bruit multi-exposition en RBC et dans les abords du site pondérée sur une période de 24h



9.3.3. Localisation des riverains les plus proches

Les riverains les plus proches de la zone de parking sont localisés dans l'îlot compris entre la chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt :

Figure 51 : Localisation des riverains les plus proches



Il n'y a pas d'habitation à proximité de la zone de compensation.

10. ENERGIE

10.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

10.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur une visite de site effectuée le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

10.1.2. Source de données

Les sources consultées pour l'élaboration de ce chapitre sont les suivantes :

- ◇ Le site internet de Bruxelles Environnement <https://environnement.brussels/>;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (CoBrACE) du 02/05/2013 ;
- ◇ Plan énergie climat 2030.

10.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS.

Figure 52 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Energie



10.1.4. Difficultés rencontrées

/

10.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

Aucun éclairage au sein du parking n'est présent.

10.2. Relevé de la situation existante de droit

10.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Les efforts en matière de climat, d'efficacité énergétique et de développement des sources d'énergie propre visent l'atteinte d'objectifs fixés au niveau local, national, européen et mondial. Au niveau régional et à court terme, la Région travaille à la réalisation des deux objectifs suivants :

- ◇ **Réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2025 ;**
- ◇ Porter la consommation d'énergie issue des renouvelables à 0,073 Mtep d'ici 2020 conformément à l'Accord de coopération 'burden sharing' adopté en 2016 pour l'atteinte de l'objectif belge.

Enfin, au niveau mondial, la Région adhère depuis le 1er janvier 2016 aux objectifs de développement durable fixés pour 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) adoptés par l'Organisation des Nations Unies.

À Bruxelles, le secteur prédominant en matière de consommation d'énergie est le secteur du logement (en 2013 environ 39,4% de la consommation totale d'énergie de la région), suivi des secteurs tertiaires et du transport (respectivement 35,3% et 22,6% de la consommation totale d'énergie de la région). Le secteur de l'industrie représente 2,7% de l'énergie totale consommée.

Au regard de la large part d'énergie importée à Bruxelles et du faible potentiel de la Région pour développer des unités de production d'énergie à grande échelle, la stratégie poursuivie consistera à poursuivre ses efforts pour réduire la consommation d'énergie et à mettre en œuvre une stratégie de développement des énergies renouvelables sur le territoire de la Région.

10.2.2. Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE)

Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE), adopté en mai 2013, régit les plans et outils pour la mise en œuvre des politiques de protection de la qualité de l'air, du climat et de l'énergie. Ses objectifs sont notamment de :

- ◇ Minimiser les besoins en énergie
- ◇ Réduire notre dépendance aux sources d'énergie non renouvelables ;
- ◇ Utiliser l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- ◇ Promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie.

10.2.3. Plan National Energie Climat

La contribution bruxelloise au Plan National Energie Climat vient compléter les éléments figurants déjà dans le plan régional Air-Climat-Energie (PACE) adopté en 2016.

La Région bruxelloise entend participer aux efforts belges et européens en matière de diminution de la consommation d'énergie.

92 % de l'électricité consommée à Bruxelles est importée. L'électricité participe aux émissions indirectes de gaz à effets de serre. Afin de réduire l'empreinte carbone réelle de la Région, le Gouvernement a donc décidé d'intégrer un cadre de réduction des émissions indirectes à la politique climatique régionale.

Il faut également que l'énergie puisse progressivement être produite de manière plus vertueuse dans un contexte de grande sobriété énergétique. Cette production plus vertueuse reposera en bonne partie sur des sources d'énergie renouvelable. Le Pacte énergétique développe une vision 2050 résolument orientée vers les énergies renouvelables. A titre d'exemple, on notera la volonté de produire 100% de notre électricité à partir d'énergies renouvelables en 2050, avec une étape à hauteur de 40% en 2040. Pour 2030, au niveau européen, l'objectif fixé est de 32% de renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

10.3. Relevé de la situation existante de fait

Actuellement, la seule installation susceptible de consommer de l'énergie est le système d'éclairage extérieur du parking.

Aucun éclairage ou installation consommatrice d'énergie n'est présent dans la zone de compensation.

11. DECHETS

11.1. Méthodologie pour l'établissement de la situation existante

11.1.1. Méthodologie

La situation de droit est décrite sur base des différentes sources mentionnées ci-après.

La situation de fait se base sur une visite de site effectuée le 28/11/2020, le 29/11/2020 et le 06/01/2021.

11.1.2. Source de données

- ◇ Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juin 2012 relative aux déchets ;
- ◇ Plan Régional de Développement Durable, 2018 ;
- ◇ Programme Régional en Economie Circulaire (PREC) ;
- ◇ Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD).

11.1.3. Périmètre d'étude

L'aire géographique considérée pour cette thématique est le périmètre des modifications partielles des prescriptions graphiques du PRAS.

Figure 53 : Périmètre d'étude (en bleu) pour la thématique Déchets



11.1.4. Difficultés rencontrées

/

11.1.5. Eléments pris en compte pour l'établissement du scénario tendanciel

Sans fréquentation du parking suite à sa fermeture, il peut être attendu la présence de dépôts de déchets sauvages, nécessitant leur gestion.

Sans aménagement au niveau des deux périmètres, aucun déchet de chantier n'est généré.

11.2. Relevé de la situation existante de droit

11.2.1. Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La Région Bruxelloise définit, à travers le Plan Régional de Développement Durable, sa vision stratégique pour préserver et renforcer le cadre de vie de la Région et pour mobiliser le territoire dans des thématiques clés.

Concernant la thématique déchets, le PRDD mentionne :

« Le système économique bruxellois consomme directement (via la production et la consommation territoriale) et indirectement (via l'importation) d'importantes quantités de ressources en amont et produit de grandes quantités de déchets en aval. En effet, la production de déchets par la Région est évaluée à environ 1,7 million de tonnes chaque année, [...] »

Le PRDD insiste sur le fait qu'il est encore possible d'améliorer la gestion durable des déchets :

« Le secteur de la gestion des ressources et des déchets est un secteur clé en matière d'économie circulaire qui recèle encore d'importantes marges de progression via la généralisation de la prévention, l'extension à de nouveaux flux (comme les biodéchets, certains encombrants, etc.) de la collecte, du tri et du traitement et l'optimisation des filières de déchets existantes (PMC, papiers/ cartons, verre, métaux, etc.). »

« L'amélioration des performances de ce secteur est un objectif important de la Région, via le « Programme régional en Economie circulaire » (PREC) et le « Plan de gestion des ressources et des déchets » (PGRD). Il s'agit de passer d'un paradigme linéaire « extraire-consommer-jeter » à un paradigme d'économie circulaire où tous les flux de matières sont bouclés le plus localement possible. »

11.2.2. Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD)

Depuis 1992, la Région de Bruxelles-Capitale a construit sa politique des déchets à travers plusieurs grands plans qui se sont succédés. En 2018, le Plan déchets devient le Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD). Il s'agit d'un plan qui a pour mission de déterminer les grands axes de la politique de gestion et de prévention des déchets en Région de Bruxelles-Capitale. Il s'inscrit dans la vision 2050 de l'Union Européenne. Aujourd'hui, la stratégie s'attache autant à la question de la consommation sobre et responsable en amont qu'à la gestion classique des déchets en aval, en passant par de nouvelles pratiques d'économie collaborative et du partage au niveaux des intermédiaires. Il vise à réduire l'empreinte environnementale de l'activité bruxelloise dans le domaine des ressources et des déchets, en mettant en évidence les opportunités économiques.

Le PGRD est organisé en 7 objectifs stratégiques, déclinés en objectifs opérationnels et en mesures à mettre en œuvre :

- ◇ OS1 : Assurer un cadre structurant de la Politique des Ressources et des Déchets ;
- ◇ OS2 : Transformer les pratiques de consommation des ménages et les encourager vers le zéro-déchet ;
- ◇ OS3 : Préparer les générations futures ;
- ◇ OS4 : Transformer les pratiques de consommation des activités professionnelles et les encourager vers le zéro-déchet ;
- ◇ OS5 : Poursuivre la transition du secteur de la construction vers une gestion circulaire des ressources et des déchets de construction ;
- ◇ OS6 : Développer la nouvelle économie de la gestion durable des ressources ;
- ◇ OS7 : Programmer et encadrer l'action des professionnels publics et privés des déchets pour répondre aux besoins de la Région.

A l'exception du premier objectif qui structure l'ensemble du Plan, tous les autres objectifs stratégiques s'adressent à des publics-cibles particuliers.

11.2.3. Programme Régional en Economie Circulaire (PREC)

La Région de Bruxelles-Capitale a adopté sa vision en matière d'économie circulaire dans sa Stratégie 2025. Le Programme Régional en Economie Circulaire (PREC) vise à apporter une vision holistique de la circularité et en offrir la traduction dans un ensemble de leviers. Le PREC développe un ensemble de 111 mesures articulées en trois axes.

- ◇ Une approche transversale et structurante ;
- ◇ Une approche sectorielle appliquée à une première série de secteurs (dont la gestion des ressources et des déchets) ;
- ◇ Une approche territoriale.

En matière de déchets, les priorités d'action du PREC sont les suivantes :

- ◇ Le réemploi et réparation (DEEE, textiles, etc.) ;
- ◇ Les nouveaux flux (biodéchets, encombrants, textiles, boues, etc.) ;
- ◇ Les déchets de construction et de démolition (DCD) ;
- ◇ Une série de mesures transversales (formation, écoconception, R&D, législation, REP, etc.).

11.2.4. Conditions du permis d'environnement de 2019

En ce qui concerne la thématique déchets, les conditions du PE pour l'exploitation du parking P1 sont les suivantes :

*3.2.1. Les différentes zones de parking seront en tout temps maintenues dans un bon état de propreté par un entretien régulier, notamment **par l'évacuation des déchets qui pourraient s'y trouver.***

C.3 Les conditions d'exploiter qui s'appliquent sont celles de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1er décembre 2016 relatif à la gestion des déchets. Toutes les conditions reprises dans ce permis sont un rappel des conditions à respecter ou des conditions supplémentaires.

A noter que l'exploitant du parking ne produit pas de déchets.

11.3. Relevé de la situation existante de fait

11.3.1. Production de déchets

Il n'y a pas de déchets produits ou stockés sur la zone de parking et la zone de compensation.

11.3.2. Gestion des déchets

Le Demandeur assure actuellement la propreté des lieux en collectant les éventuels déchets abandonnés par des tiers sur le site.

12. **EVOLUTION PROBABLE DU PERIMETRE
CONCERNE A SITUATION PLANOLOGIQUE
INCHANGEE (APPELES COURAMMENT
« SCENARIO TENDANCIEL » OU
« ALTERNATIVE ZERO »)**

En l'absence de mise en œuvre du projet de Plan, deux grandes évolutions sont envisageables, à savoir :

- ◇ **Alternative 0** : La situation de fait se poursuit en l'état sur base des prescriptions 0.9 et 0.11 du PRAS. Le parking ne fait l'objet d'aucun aménagement. L'occupation de la zone de parking se poursuit donc dans les mêmes conditions qu'actuellement.
- ◇ **Alternative tendancielle** : Le parking est fermé en vue de permettre la réalisation de la zone forestière prévue au PRAS.

**PARTIE 4 : MISE EN EVIDENCE DES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES**

1. METHODOLOGIE POUR LA MISE EN EVIDENCE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

1.1. Structure de l'analyse des incidences environnementales

L'analyse des incidences du Projet s'effectuera pour chaque thématique considérée de la manière suivante :

◇ Analyse des incidences du Projet

- **sur la situation de droit** : La conformité du Projet aux objectifs poursuivis par les plans et programmes de la RBC mis en évidence au chapitre 4 « Diagnostic de la situation existante » sera vérifiée ;
- **sur la situation de fait** : L'impact du projet sur la situation actuelle telle que présentée au chapitre 4 sera étudiée. Selon les informations disponibles et le périmètre considéré, l'analyse évaluera d'une manière qualitative et quantitative les impacts du Projet sur la situation de fait.

◇ Analyse des incidences des Alternatives : Evaluation des incidences du Projet et des Alternatives au regard de l'«Alternative zéro » et de la situation actuelle.

Les difficultés rencontrées lors de l'analyse seront également recensées.

Le périmètre dont il sera tenu compte dans l'analyse correspond à celui défini au chapitre 4. Evaluation des Incidences.

Pour rappel, l'évaluation appropriée des incidences du Projet sur la zone Natura 2000 est reprise en **Annexe 2**.

1.2. Description de la situation découlant de la modification partielle du PRAS

La situation découlant de la modification partielle des prescriptions graphiques et littérales du PRAS tel que prévu par le Projet est décrite ci-après. **L'analyse des incidences du Projet sur les différentes thématiques environnementales abordée se basera sur cette situation.**

Pour rappel, le projet de plan prévoit de modifier de la manière suivante la prescription 8 du PRAS par l'ajout de la prescription suivante :

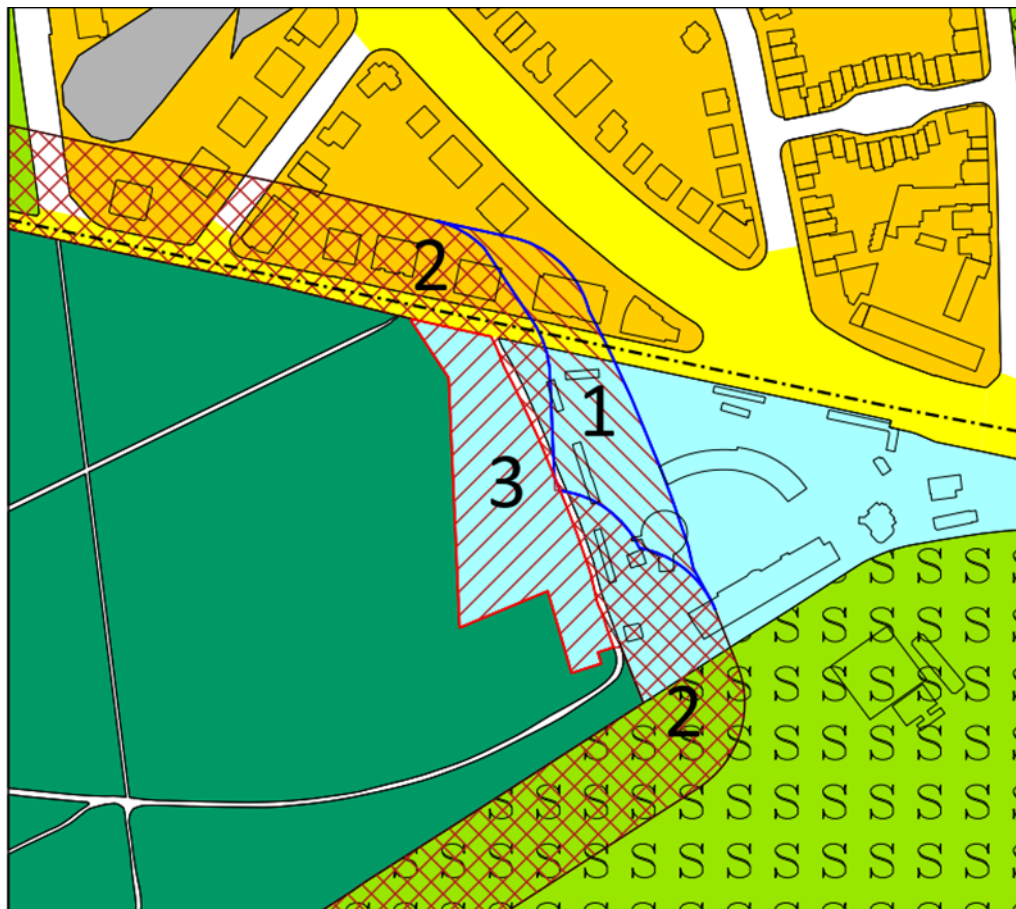
« 8.5. La partie de la zone d'équipement située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts ».




Il découle de cette modification que

- ◇ Bien que l'affectation de zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public autorise différentes occupations, **seul le parking à ciel ouvert sera toutefois envisageable**. Dès lors, seul l'impact de cette occupation sera étudié dans le cadre de l'analyse des impacts sur l'environnement du Projet de Plan.
- ◇ La prescription 16 du PRAS prévoit que les bois et forêts en zones forestières sont, en l'absence de PPAS, entourées d'une zone non aedificandi, revêtement du sol compris sur une profondeur de 60 mètres à partir de la limite du bois ou de la forêt. Suite à la modification partielle du PRAS, **le périmètre de cette zone non aedificandi est modifié**.
- ◇ Cette zone non aedificandi ne s'applique pas à la zone de parking en cas d'application de la prescription 8.5 ajoutée à la prescription 8 du PRAS. Dans le cas où le parking n'occupe pas l'entièreté de la zone modifiée, la zone non aedificandi est d'application sur le reste de la zone.

La figure suivante illustre la modification du périmètre de la zone non aedificandi.

Figure 54 : Effet du projet de modification partielle du PRAS sur la zone non aedificandi (périmètre de 60 m) découlant de la prescription 16 du PRAS



-  1. Zone non aedificandi supprimée suite à la modification du zonage de la carte des affectations (inscription d'une partie de la zone forestière en zone d'équipement).
-  2. Zone non aedificandi inchangée
-  3. Zone non aedificandi ajoutée suite à la modification du zonage de la carte des affectations (inscription d'une partie de la zone forestière en zone d'équipement).

Selon le Cahier V du PRAS, les objectifs poursuivis au travers de cette zone de servitude au pourtour des bois et forêts sont les suivants :

« Outre les zones forestières, le Poelbos et le Bois de la Cambre bénéficient également de la protection de la zone non aedificandi. Les lisières de ces bois sont protégées des constructions futures et aménagements minéralisés du sol afin de garantir la solidité des arbres de lisières et de prévenir ces constructions d'éventuels effondrements d'arbres de haute futaie. »

A la lecture des conditions à respecter pour réduire la zone non aedificandi à 30 mètres au lieu de 60 mètres, **la zone non aedificandi vise à, outre protéger les arbres et les constructions, assurer un aménagement en bordure de massif respectant les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes.**

Le Projet visera donc à étudier l'impact sur la situation de droit et de fait de :

- ◇ **l'aménagement et de l'agrandissement d'un parking** sur toute la zone visée par la modification partielle des modifications graphiques du PRAS tel que précisé dans l'arrêté de modification ;
- ◇ **la modification du périmètre de la zone non aedificandi** découlant de la modification partielle du PRAS.

2. PRESENTATION DES ALTERNATIVES RAISONNABLES ET DE LA METHODE D'EVALUATION RETENUE

2.1. Méthodologie

L'élaboration d'alternatives est importante afin de confronter le Projet à d'autres options envisageables pour le Projet et son périmètre. Ces alternatives doivent être raisonnables, au regard des objectifs stratégiques ayant justifiés le Projet et doivent relever de la compétence matérielle et territoriale de l'autorité à l'initiative du Projet.

L'objectif principal des alternatives est de permettre de dégager la solution offrant le moins d'impact sur l'environnement.

Afin de définir les alternatives pertinentes, des critères de sélection sont établis à partir :

- ◇ Du diagnostic des besoins et du public cible à l'origine du Projet ;
- ◇ Des constats actuels ;
- ◇ De la diminution potentielle des impacts environnementaux par rapport à ceux du Projet.

2.2. Estimation du besoin en stationnement

Le diagnostic des besoins à l'origine du Projet est repris dans les considérants de l'arrêté du 20 mai 2020 ouvrant la modification partielle du PRAS :

*[...] la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale, affirmée aussi bien dans le PRDD que dans le PRAS, est de **permettre au site de l'hippodrome de Boitsfort de jouer pleinement son rôle de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes, ce qui implique la présence d'un parking suffisamment dimensionné** ; que l'affectation du parking en zone forestière par le PRAS n'avait pas pour but de remettre en cause la localisation du parking existant,*

*[...] la Région de Bruxelles-Capitale estime que **le parking existant doit être non seulement maintenu mais également réaménagé et étendu, afin d'être accessible tant aux utilisateurs de la Forêt de Soignes, qu'à ceux du site de l'hippodrome, et ce pour toutes les activités (nature, sport, détente, culture, horeca, etc.), plus particulièrement compte tenu du statut de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes ;***

[...] à défaut, l'accès au site serait restreint d'une manière qui empêchera le développement souhaité et son rôle, risquant ainsi de le faire retomber dans un abandon préjudiciable et extrêmement coûteux ;

Considérant, compte tenu de cette volonté politique, de l'arrêt du Conseil d'Etat n°245.641 du 4 octobre 2019 annulant le permis d'urbanisme délivré le 8 décembre 2018 et autorisant le réaménagement et l'extension du parking principal existant, et du permis délivré le 18 octobre 2019 autorisant le maintien du parking existant d'une capacité réduite, une modification du PRAS est nécessaire pour permettre le réaménagement et l'extension du parking existant ; » [...]

Les utilisateurs actuels du parking présent au droit de l'ancien hippodrome sont :

- 1/ les promeneurs de la Forêt de Soignes ;
- 2/ les usagers de la zone de sport proche (golfeurs) ;
- 3/ les usagers de la zone d'équipement d'intérêt collectif et des services publics voisine ;
- 4/ les riverains.

Les enjeux liés au parking, même s'ils sont susceptibles d'évoluer dans le temps, doivent être analysés au départ de son époque actuelle.

Les besoins en stationnement des différents usagers sont estimés ci-après.

2.2.1. Estimation du besoin en stationnement pour les visiteurs de la Forêt de Soignes.

Une étude de l'estimation de la fréquentation récréative de la Forêt de Soignes a été réalisée à la demande de l'IBGE de février 2011 à février 2012 par les asbl Eco-compteur et Ressources Naturelles Développement.

La zone d'étude comprend une partie de la Forêt de Soignes située en périphérie de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort. L'anneau de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ne fait pas partie du périmètre étudié. Dans le cadre de cette étude, 18 compteurs de passage automatiques ont été installés. La figure suivante localise le périmètre de la zone d'étude et la localisation des compteurs de passage.

Lors de l'étude réalisée en 2011-2012, le parking présent au sein de l'ancien hippodrome n'est pas repris dans l'étude comme parking d'accès à la zone. L'étude identifie les parkings suivants :

- ◇ Hippodrome (le long de la Drève de Lorraine) ;
- ◇ Intero ;
- ◇ Comte/tumuli.

L'étude mentionne « Sans surprise les compteurs des 3 parkings de la zone (n°5, 09, 10 et 11) drainent le plus de passages (47% au total) mais il faut aussi ajouter le compteur situé sur le chemin des tumuli, à proximité immédiate de l'étang des enfants noyés qui comptabilise à lui seul 15% des passages vers la zone. Ces 5 compteurs représentent 62% de l'ensemble de la fréquentation. »

Figure 55 : Zone d'étude de l'étude de l'estimation de la fréquentation récréative de la Forêt de Soignes (Source : RND asbl et Eco-Compteur)



Entre le 24 février et le 24 mai 2011, il a été comptabilisé une moyenne journalière de 2.309 passages entrants dans la zone d'étude. Le nombre moyen quotidien de personnes entrant dans la Forêt de Soignes par les compteurs 3 et 4 est respectivement de 33 et 138 personnes. Cela représente 7 % de la fréquentation totale de la zone d'étude.

L'étude mentionne également les éléments suivants :

- ◇ Une fluctuation importante de la fréquentation selon le mois, le jour de semaine et l'heure considérée est observée. La fréquentation sur une période d'une heure est toutefois de maximum 10% de la fréquentation journalière ;
- ◇ 36% des promeneurs sont seul, 19% en couple, 20% entre amis et 23% en famille ;
- ◇ Les visiteurs restent en moyenne 1h15 en Forêt de Soignes et que 43% passent moins d'une heure en forêt, 44% de une heure à deux heures et 13% plus de deux heures ;
- ◇ Entre 40 et 60% des visiteurs de la Forêt de Soignes viennent en voiture.

Si l'on considère que :

- ◇ 10% de la fréquentation totale quotidienne se déroule sur une période d'une heure ;
- ◇ Le nombre d'occupant moyen par voiture est de 1,5 personne ;
- ◇ La durée de la promenade est en moyenne de l'ordre d'1h15 ;
- ◇ La part modale de la voiture pour accéder à la forêt est de 50%.

Le besoin moyen en stationnement dans la zone d'étude est dès lors **de l'ordre de 100 emplacements**⁶ compte tenu des hypothèses précédemment considérées.

Selon le plan de gestion de la Forêt de Soignes, les parkings présents dans la zone d'étude sont :

- ◇ Le parking de l'Hippodrome situé le long de la Drève de Lorraine d'une capacité de 22 emplacements
- ◇ Le parking Comte de 25 emplacements

Le besoin en stationnement au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort, porte d'entrée de la Forêt de Soignes, **est dès lors en moyenne de l'ordre de 50 emplacements concomitant**. Le besoin en stationnement les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes est toutefois supérieur à ces 50 emplacements.

On mentionnera toutefois que, depuis cette étude une partie des voiries du bois de la Cambre et certains parkings de la Forêt de Soignes ont été fermés. Il est dès lors probable que la demande actuelle en stationnement pour les promeneurs de la Forêt de Soignes au droit de l'ancien hippodrome, repris comme une porte d'entrée de la Forêt de Soignes, soit plus importante que celle estimée.

Dans le diagnostic de la situation existante, il est fait constat que les 3 premiers utilisateurs représentent 194 véhicules léger par jour d'affluence (temps ensoleillé, week-end, période de crise sanitaire, ...) au droit du parking de l'ancien hippodrome.

Tableau 5 : Globalisation du nombre d'utilisateurs le 28/11/2020

Période d'observation	Véhicules légers	Moto	Vélos
Hippodrome 28/11/2020, 14h45	194	0	4
Piste de l'ancien hippodrome 28/11/2020, 14h55	44 (7+36+1)	2	11
Golf (fermé)	0	0	0
Comte 28/11/2020, 15h30	70 (40+20+10)	3	10
Tennis club 28/11/2020, 15h05	13 (12-4+5)	0	0
Deux Montagnes - Berckmans (fermé)	0	0	- (pas d'observation)
Drève de Lorraine 28/11/2020, 15h50	83	0	0
Saint-Hubert (fermé)	0	0	0
Total	404	5	25

On notera que le besoin en stationnement observé lors de cette journée **était supérieur au besoin moyen estimé**.

2.2.2. Estimation du besoin en stationnement des activités qui se dérouleront au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort (situation projetée)

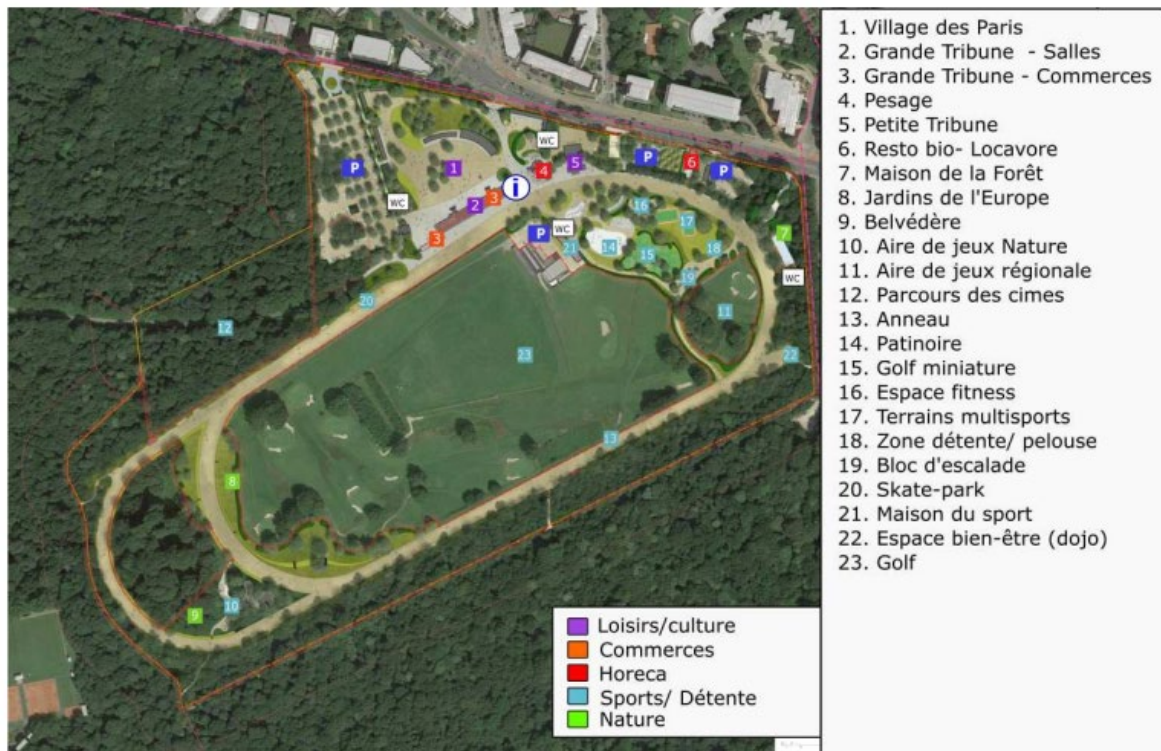
L'étude d'incidences sur l'environnement relative au projet « Droh!me Melting Park » rédigée par ARIES et datée de 2017, reprend une estimation du besoin en stationnement des différentes occupations prévues au sein de l'ancien hippodrome⁷.

La Figure suivante localise les différentes activités prévues à l'époque.

⁶ $((2.309/2)*0.1)/1.5/60*75 = 96$

⁷ L'EIE ne tient donc pas compte du besoin en stationnement associé aux promeneurs de la Forêt de Soignes

Figure 56 : Localisation des activités prévues dans le cadre du projet Drh'lome et évaluées dans le cadre de l'EIE de 2017



On notera que depuis lors, les activités suivantes ont été abandonnées : la patinoire, la plaine de jeux du Pesage, le jardin de l'Europe, la tyrolienne, le restaurant locavore, l'espace de méditation et la zone sportive.

L'EIE de 2017 mentionne « L'estimation de la fréquentation potentielle d'un tel projet n'est pas simple. En effet, la multiplicité des activités projetées, le caractère saisonnier et ponctuel de certaines d'entre elles, les conditions météorologiques rendent cet exercice relativement complexe. De plus, la fréquentation de chaque activité sera très variable au cours de l'année, des semaines, des jours et des heures de la journée.

De manière à prendre en compte au mieux cette variabilité pour l'évaluation de la fréquentation du projet, deux types de fonctionnement ont été définis :

- ◇ Le **fonctionnement normal** du site incluant uniquement le fonctionnement des activités permanentes du site et toutes les configurations possibles de la programmation d'activités qui ne modifient pas le fonctionnement normal du site;
- ◇ Le **fonctionnement adapté** du site considérant le fonctionnement d'activités occasionnelles attirant un nombre élevé de visiteurs. Des propositions de fonctionnement adapté sont définies pour en étudier les incidences sur l'environnement. »

Le tableau suivant reprend, pour les différentes activités, les estimations de fréquentation effectuées dans le cadre de l'EIE de 2017 avec, surligné en rouge, les activités qui ne sont plus prévues par le Master plan de l'ancien hippodrome⁸.

⁸ On mentionnera que le Belvédère n'est pas prévu avant 2023 et que le projet de la maison de la forêt a évolué depuis la rédaction de l'EIE d'ARIES (projet actuellement à vocation pédagogique)

Tableau 6 : Activités et fréquentation associée estimée en 2017 et mise en évidence (en rouge) des activités abandonnées (Source du tableau de base : ARIES)

Zones	Activités	Capacité maximale d'occupation simultanée (nombre de personnes)	Fréquentation simultanée absolue			Fréquentation simultanée relative		
			BF	MF	HF	BF	MF (nombre de personnes)	HF (nombre de personnes)
Village des paris	Activité (journée) /Chapiteaux	400	/	50%	100%	/	200	400
Village des paris	Activité (soirée) /Chapiteaux	400	/	50%	100%	/	200	400
Grande Tribune	Salles (4 salles) Soirée	200	/	20%	90%	/	40	180
Grande Tribune	Salles (4 salles) Journée	200	/	20%	90%	/	40	180
Grande Tribune	2 commerces	50	16%	30%	100%	8	15	50
Pesage	HORECA-Brasserie	100	30%	50%	100%	30	50	100
Pesage	Terrasse	100	/	50% Dont 50% taux de recouvrement	100% Dont 50 % de taux de recouvrement	/	25	50
Petite Tribune	Espace d'accueil intérieur (2*35m ²)	40	/	50%	100%	/	20	40
Resto Bio	Restaurant (132 places)	132	30%	50%	100%	40	66	132
Resto Bio	Terrasse 100 places	100	/	50% Dont 50 % de taux de recouvrement	100% Dont 30 % de taux de recouvrement	/	25	50
Espace Sport	Patinoire (1000m ²)	100	20%	30%	80%	20	30	80
Espace Sport	mini - golf	30	20%	50%	100%	6	15	30
Espace Sport	fitness	30	30%	60%	100%	9	18	30
Espace Sport	2 terrains multisport	16	30%	50%	100%	5	8	16
Espace Sport	zone détente-pelouse	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	zone polyvalente	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	blocs escalades	En complément	En complément			En complément		
Espace Sport	maison du sport (Salle)	15	80%	80%	100%	12	12	15
Espace Sport	skate park	En complément	En complément			En complément		
Parcours des cimes	Parcours des cimes	80	/	50%	100%	/	40	80
Belvédère	Belvédère	30	/	50%	100%	/	15	30
Aire de Jeux	Aire de jeux BE	280	10%	20%	100%	28	56	280
Aire de Jeux	espace jeux nature	En complément	En complément			En complément		
Maison de la forêt	Maison de la forêt - espace intérieur	60	/	30%	100%	/	20	60
Maison de la forêt	terrasse	En complément	En complément			En complément		
Jardin de l'Europe	Jardin de l'Europe	En complément	En complément			En complément		
Dojo	Dojo	50	/	50%	100%	/	25	50
Anneau	Promenades anneau	100	25%	50%	100%	25	50	100
Anneau	Exploitation anneau	En complément	En complément			En complément		
Golf	parcours/practice /resto	202	15%	30%	80%	30	61	162
Employés	Employés	60	50%	75%	100%	30	45	60

La suppression de ces activités implique une réduction de la fréquentation simultanée estimée de maximum :

- ◇ En basse fréquentation : 149 personnes au lieu de 243 personnes, soit une diminution de 39%
- ◇ En moyenne fréquentation : 637 personnes au lieu de 811 personnes, soit une diminution de 21 %
- ◇ En haute fréquentation : 1.572 personnes au lieu de 1.995 personnes, soit une diminution de 21%

L'estimation de la fréquentation du projet DROHME se base sur de nombreuses hypothèses. Ces estimations sont donc à prendre avant tout comme des ordres de grandeur.

L'EIE de 2017 a estimé le besoin en stationnement⁹ pour les activités du projet Droh!me à :

En « Fonctionnement normal » :

- ◇ « En période de **basse fréquentation**, le pic de besoin en stationnement du mercredi après-midi s'élève à près de 60 places de stationnement. Le jeudi et le samedi, le besoin maximum en stationnement sera similaire au mercredi en basse fréquentation avec de l'ordre de **65 places nécessaires** »
- ◇ « En période de **moyenne fréquentation**, le pic de besoin en stationnement du mercredi après-midi s'élève à près de 225 places de stationnement. Le jeudi et le samedi, le besoin maximum en stationnement sera similaire au mercredi avec de l'ordre de **235 places nécessaires** »
- ◇ « En période de **haute fréquentation**, le pic de besoin en stationnement du mercredi après-midi s'élève à près de 520 places de stationnement. Le jeudi et le samedi, le besoin maximum en stationnement sera similaire au mercredi en haute fréquentation avec de l'ordre de **530 places nécessaires** »

En « Fonctionnement adapté » :

- ◇ **Scénario 1 : 1.500 personnes** sur le village des parcs en plus des autres activités du site (en mode haute fréquentation). « *Durant cette période, le besoin en stationnement automobile culmine en début d'après-midi à près de **750 places nécessaires** et en milieu de soirée (21h-22h) à près de **910 places nécessaires** ».*
- ◇ **Scénario 2 : 4.500 personnes** sur l'ensemble du Site : « *Pour ce type d'activité, le besoin en stationnement automobile culmine en début d'après-midi à près de **1.230 places nécessaires** »*

Si le parking doit être suffisamment dimensionné afin que le projet Droh!me soit auto-suffisant en matière de stationnement **lors des périodes de haute fréquentation en fonctionnement normal**, il est nécessaire de prévoir l'aménagement de l'ordre de 419 emplacements¹⁰ de stationnement.

En fonctionnement adapté des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome, le besoin en stationnement **approche ou dépasse les 1.000 emplacements**¹¹.

2.2.3. Besoin en stationnement des riverains

Aucune information n'est disponible sur le besoin en stationnement des riverains.

2.2.4. Besoin en stationnement global

A politique de mobilité inchangée, l'offre en stationnement à prévoir afin de répondre :

- ◇ A la demande associée à une **fréquentation moyenne** de la Forêt de Soignes ;
- ◇ A la demande associée à une **période de haute fréquentation en fonctionnement normal** des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ;

est **de l'ordre de 470 emplacements** de stationnement¹².

Ce besoin en stationnement sera toutefois supérieur les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes combinée à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier.

⁹ Le besoin en stationnement a été calculé sur base notamment d'une part modale fonction

1. de l'activité
2. du jour de la semaine/moment de la journée considéré.

La part modale considérée est comprise entre 40% (par exemple pour la fréquentation de la maison de la forêt en journée un jour de semaine) et 85% (par exemple pour la fréquentation du golf quelque soit le jour/moment de la journée considéré). On renverra le lecteur à la page 778 de l'EIE pour plus d'informations à ce sujet.

¹⁰ $530 \times 0.79 = 418,7$

¹¹ L'EIE d'ARIES recommande de mettre en place des mesures d'accompagnement en matière de stationnement lors d'événements exceptionnels. Des solutions existent afin de limiter le besoin en stationnement au droit de l'ancien hippodrome et elles seront étudiées dans le cadre de la demande de permis du parking

¹² $419 + 50 = 469$

2.2.5. Capacité théorique de la zone visée par la modification partielle du PRAS

Le périmètre de modification partielle du PRAS destiné au parking présente une superficie de l'ordre de 10.700 m². Une place de stationnement présentant une superficie nette de l'ordre de 12,5 m² et de l'ordre de 20 à 25 m² brute (en tenant compte des voies d'accès)¹³, **la zone est donc capable d'accueillir au maximum de l'ordre de 428 à 535 emplacements**¹⁴. Il est donc théoriquement envisageable d'aménager de l'ordre de 400 emplacements dans cette zone (auxquels s'ajouteront de l'ordre de 70 emplacements¹⁵ aménagés ailleurs dans l'ancien hippodrome afin d'atteindre les +/- 470 emplacements nécessaires), mais pas d'aménager un parking permettant de répondre au besoin en stationnement les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes combinés à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier.

2.3. Diminution des impacts environnementaux du Projet

Les alternatives doivent être envisagées de façon :

- ◇ A préserver la zone Natura 2000 ;
- ◇ A préserver les zones non aménagées/urbanisées ;
- ◇ A préserver le patrimoine classé (Forêt de Soignes, hippodrome, etc.) ;
- ◇ A offrir une capacité de stationnement théorique globale s'approchant des 470 emplacements au sein d'un ou de plusieurs parkings situés dans ou à proximité immédiate de l'ancien hippodrome afin de limiter le report de stationnement en voirie.

Si il est attendu, selon le plan GoodMove, une réduction de l'ordre de 25% du nombre de déplacements réalisés en voiture d'ici à 2030, et dès lors, par extension, une réduction du besoin estimé en stationnement, cette réduction sera toutefois progressive et accompagnée d'aménagements en faveur des transports en commun et des cyclo-piétons.

Par ailleurs :

- ◇ L'arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS stipule la volonté de réaménager et d'étendre le parking actuel ;
- ◇ Il est théoriquement possible d'aménager 400 emplacements dans la zone visée par la modification partielle du PRAS pour y développer un parking (auxquels s'ajouteront les +/- 70 emplacements aménagés ailleurs dans l'ancien hippodrome afin d'atteindre les +/- 470 emplacements nécessaires).

La création de l'ordre de 400 emplacements est donc cohérent avec les objectifs poursuivis dans le cadre du Projet de modification partielle du PRAS.

Hormis pour les alternatives devant obligatoirement être étudiées conformément à l'Annexe C du CoBAT et à l'AGRBC du 29/11/2018 (Alternatives 0.1 et 0.2 ; voir Partie 1, point 2.3 Structure), **les alternatives devront dès lors proposer une offre en stationnement théorique s'approchant des 470 emplacements au sein d'un ou de plusieurs parkings situés dans ou à proximité immédiate de l'ancien hippodrome pour être raisonnablement envisageables.**

¹³ Source : Cémathèque n°41, novembre 2015, SPW. Il s'agit d'un ratio théorique. Le nombre d'emplacements calculé sur base de ce ratio ne tient pas compte des spécificités du terrain et des aménagements particuliers du parking (espaces végétalisés, zone réservée pour les vélos, zone pour la circulation piétonne, etc.).

¹⁴ A titre de comparaison, un plan d'aménagement de la zone, élaboré dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme concernant le projet DROHME, reprend 389 emplacements pour voiture et 40 places pour motos, soit 429 emplacements. Il est dès lors probable que le nombre d'emplacements susceptibles d'être aménagés au droit du périmètre visé par la modification partielle du PRAS est plutôt situé dans le bas de la fourchette du nombre maximal d'emplacements mentionné.

¹⁵ Le permis d'urbanisme du 18 octobre 2019 autorise l'aménagement des parkings P2, P3 et P4, totalisant 70 emplacements, au sein de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public actuelle. Il est donc raisonnable de considérer que de l'ordre de 70 emplacements pourront être aménagés à cet endroit.

2.4. Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue

La première alternative considérée, prend en compte **l'absence de changement**, décliné en deux considérations :

- ◇ **L'Alternative 0.1** : La situation de fait se poursuit en l'état sur base des prescriptions 0.9 et 0.11 du PRAS. Le parking ne fait l'objet d'aucun aménagement. L'occupation de la zone de parking se poursuit donc dans les mêmes conditions qu'actuellement. De l'ordre de 240 emplacements pour voiture sont disponibles¹⁶ (**Alternative 0**) ;
- ◇ **L'Alternative 0.2** : Le parking est fermé en vue de permettre la réalisation de la zone forestière prévue au PRAS (**situation tendancielle**). Cette fermeture implique la suppression de près de 240 emplacements pour voiture.

En matière **d'alternatives de localisation**, il est envisagé de proposer des alternatives :

- ◇ **de délimitation des périmètres des modifications graphiques**. En effet, la justification du Projet s'appuie sur la volonté de permettre *au site de l'hippodrome de Boitsfort de jouer pleinement son rôle de Porte d'entrée de la Forêt de Soignes, ce qui implique la présence d'un parking suffisamment dimensionné ; que l'affectation du parking en zone forestière par le PRAS n'avait pas pour but de remettre en cause la localisation du parking existant, le parking sur la zone actuelle*. Or, il existe une zone non aedificandi autour de la zone forestière.

Figure 57 : Illustration de la zone non aedificandi autour de la zone forestière vers le périmètre proposé pour le Projet



Dès lors, pour permettre effectivement la conservation d'une zone de parking, une modification du périmètre doit être envisagée. Elle est ici déclinée en 2 parties.

- L'Alternative 2.1 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest

¹⁶ Actuellement, le parking n'étant pas aménagé, le nombre d'emplacements disponible dans les faits n'est pas connu avec précision. Sur base d'un comptage effectué sur le terrain, la capacité du parking non aménagé était en janvier 2021 de l'ordre de 240 emplacements.

Figure 58 : Alternative 2.2 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest et vers le sud



- ◇ L'Alternative 2.2 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest et vers le sud ;

Figure 59 : Alternative 2.2 : Extension de la zone à modifier vers l'ouest et vers le sud



Ces alternatives 2.1 et 2.2 empiétant de manière plus importante que le Projet sur la Forêt de Soignes et la zone Natura 2000, ces alternatives ne sont pas jugées comme étant raisonnablement envisageables. Elles ne seront donc pas étudiées dans la suite de la présente étude.

- ◇ **De localisation du parking au sein de l'ancien hippodrome**, qui peut être également scindé en plusieurs entités plus petites afin de ne pas s'implanter en zone de non aedificandi (zone de servitude au pourtour des bois et forêt). On notera toutefois que différentes activités se déroulent au droit de l'ancien hippodrome, que ce dernier est en partie boisé et qu'une zone Natura 2000 englobe une grande partie du Site, réduisant les possibilités. Néanmoins, les 4 localisations suivantes sont envisagées dans le cadre de l'alternative de localisation du parking :
- L'Alternative 3.1 : La création d'un parking au niveau du « village des paris » ;
 - L'Alternative 3.2 : La réhabilitation du parking du golf ;
 - L'Alternative 3.3 : L'extension du parking Comte ;
 - L'Alternative 3.4 : Aménagement d'un parking à côté de la maison forestière ;

Dans le cas de l'**Alternative 3.1**, la surface disponible au sein du village des paris est de l'ordre de 5.000 m², soit une capacité théorique de maximum **200 à 250 emplacements**¹⁷. Outre la capacité de stationnement insuffisante, cette alternative est jugée comme n'étant pas opportune pour les raisons suivantes :

- Cet espace est actuellement accessible uniquement aux piétons et n'a jamais été utilisé pour du stationnement de véhicules. Un réaménagement paysager du village des paris est par ailleurs prévu par le Masterplan ;
- Afin d'aménager ces 200 à 250 emplacements il serait nécessaire de supprimer la zone de pelouse et les arbres présents au sein du village des paris. Le maintien de la zone de pelouse impliquerait une réduction de la capacité de stationnement théorique de plusieurs dizaines d'emplacements ;
- Cet espace est situé à proximité immédiate d'un bâtiment classé (Grande tribune) ainsi que d'autres bâtiments de l'ancien hippodrome. La création d'emplacements de stationnement à cet endroit n'est pas de nature à mettre en valeur le patrimoine existant ;
- Lors de certains événements, cet espace est déjà utilisé (notamment pour y installer ponctuellement un chapiteau).

L'Alternative 3.2 implique de devoir aménager un parking en zone Natura 2000. Cette alternative n'est donc pas jugée comme étant raisonnablement envisageable.

Il en est de même de l'**Alternative 3.3** qui implique un déboisement en zone Natura 2000 (habitat 9160).

Dans le cas de l'**Alternative 3.4**, l'espace disponible est d'environ 1.900 m². Il serait donc théoriquement possible d'aménager au maximum 76 à 95 emplacements¹⁸, soit un nombre largement inférieur aux 400 emplacements jugés nécessaires¹⁹.

Pour finir, il reste possible d'aménager plusieurs parkings au sein ou à proximité de l'ancien hippodrome. Toutefois, l'aménagement d'un parking à côté de la maison forestière (76 à 95 places théoriques²⁰) associé au parking Comte existant (25 places) permettrait d'offrir maximum 120 emplacements, soit un nombre significativement inférieur au 470 emplacements jugés nécessaires.

Aucune de ces alternatives n'étant envisageable, la répartition du stationnement à différents endroits de l'ancien Hippodrome de Uccle-Boitsfort ou à proximité immédiate plutôt que dans une seule zone n'est donc pas envisageable. **La zone de parking semble dès lors être la seule localisation raisonnablement envisageable pour y développer du stationnement.**

- ◇ **De localisation du parking à l'extérieur de l'ancien hippodrome :**

La réhabilitation des parkings fermés, pour certains récemment, (Saint-Hubert, Deux Montagnes et Berckmans) est écartée d'office, ces fermetures découlant de l'élaboration du plan de gestion de la Forêt de Soignes, dont les motifs impérieux ont déjà été discutés lors de l'élaboration de ce dernier (préservation de la biodiversité) et donc déjà évalués en matière d'alternative. Il a été adopté par le Gouvernement bruxellois en 2003. Ce plan de gestion vient d'être revu et adopté en juin 2019 par le Gouvernement après consultation populaire. Ce plan ayant été approuvé récemment, il n'est dès lors pas remis en question ici.

On rappellera que l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est considéré comme une porte d'entrée à la Forêt de Soignes et que dès lors, il est attendu qu'un parking de capacité suffisante y soit aménagé. Le Schéma de structure de la Forêt de Soignes mentionne « *La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour suffisamment de parkings de qualité, l'horéca etc. doit y être présent* ».

Par ailleurs, la distance généralement considérée comme étant acceptable entre la zone de stationnement et la destination finale est de 300 m, soit environ 5 minutes à pied.

¹⁷ 5.000/25 = 200 ; 5.000/20 = 250

¹⁸ 1.900/25 = 76 ; 1.900/20 = 95

¹⁹ A titre de comparaison, le permis d'urbanisme octroyé le 18/10/2019 à DROHME EXPLOITATION SA autorise d'y aménager 46 places de stationnement pour voitures et 8 places de stationnement moto, soit 54 emplacements. La superficie utilisée pour l'aménagement du parking sur les plans est toutefois plus réduite que celle potentiellement disponible.

²⁰ A titre de comparaison, le PU du 18/10/2019 autorise 54 emplacements

Il n'existe à ce jour pas de zone permettant d'aménager une ou plusieurs poches de stationnement, chacune d'une taille raisonnable afin de ne pas trop disperser le stationnement, à proximité immédiate de l'ancien hippodrome totalisant 400 emplacements.

2.5. Présentation des variantes

Des variantes peuvent également être envisagées. Elles consistent en des modifications partielles des alternatives.

La variante suivante de l'Alternative 0.1 sera étudiée :

- ◇ **Variante 1** : Variante de l'Alternative 0.1 : Maintien de l'emprise du parking actuel située en dehors de la zone Natura 2000 et réaménagement de ce dernier. On notera qu'une zone envahie par la renouée du Japon présente au Nord, le long de la Chaussée de La Hulpe, est également intégrée dans le périmètre.

D'une superficie de l'ordre de 7.200 m², il est possible d'y aménager théoriquement de l'ordre de maximum 288 à 360 emplacements²¹. Cette variante, combinée aux emplacements prévus ailleurs dans l'ancien hippodrome (environ 70 emplacements) est en mesure d'approcher les 470 emplacements théoriques jugés nécessaires. La partie Ouest du périmètre visé par la modification partielle du PRAS et actuellement boisée ne ferait donc pas partie de la zone d'emprise du parking.

Figure 60 : Périmètre approximatif de la Variante 1 de l'Alternative 0.1 (tracé rouge) par rapport au périmètre du Projet (pointillé noir)



²¹ $7.200/25 = 288$; $7.200/20 = 360$. A titre de comparaison, le plan d'aménagement du parking P1 joint au permis d'urbanisme du 18/10/2019, bien que le périmètre du parking P1 ne correspond pas exactement à celui de la Variante 1 mais s'en rapproche toutefois, autorise l'aménagement de 302 emplacements (285 emplacements voitures et 16 emplacements pour moto), soit un nombre situé dans la fourchette du nombre maximum d'emplacements théoriquement aménageables au droit de la zone. Pour rappel la capacité théorique maximale du Projet est de 428 à 535 emplacements, soit de l'ordre d'une centaine de véhicules supplémentaires.

3. IMPLICATIONS GENERALES DU PROJET A L'ECHELLE DE LA RBC

De par la modification partielle prévue du PRAS, les impacts sur l'environnement du Projet de plan resteront limités à l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort et ses alentours immédiats.

4. EVALUATION DES INCIDENCES

4.1. Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages

4.1.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Constitution belge – article 23

Sur base des éléments suivants :

- ◇ Le Site, localisé en bordure de massif de la Forêt de Soignes et le long d'une voirie fréquentée (chaussée de La Hulpe), est pour partie déjà utilisé comme une aire de stationnement ;
- ◇ Le massif de la Forêt de Soignes, classé comme site, couvre une superficie globale sur les 3 Régions de l'ordre de 4.400 ha. Le site ne concerne que 10.700 m² et n'est boisé que sur 3.800 m², soit moins de 0,01% du massif ;
- ◇ Le Site ne fait pas partie de la zone Natura 2000 voisine ;
- ◇ Ce parking est à destination des visiteurs du projet Drohme et des promeneurs de la Forêt de Soignes, répondant à un besoin d'intérêt général reconnu et entrant au moins partiellement dans le champ d'application de l'article 23, alinéa 3, 5° de la Constitution (droit à l'épanouissement culturel et social) ;
- ◇ L'aménagement d'un parking au sein de l'ancien hippodrome est souhaité par le plan de gestion et le schéma de structure de la Forêt de Soignes, visant à la protection de cette dernière et entrant donc au moins partiellement dans le champ d'application de l'article 23, alinéa 3, 4° de la Constitution (droit à la protection d'un environnement sain) ;
- ◇ Les recommandations et alternatives étudiées devraient enfin permettre d'assurer une bonne intégration du parking au site classé et éviter toute atteinte à la zone Natura 2000 voisine.

Il n'est pas attendu que le Projet implique une diminution sensible du droit à un environnement sain.

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Pour rappel, l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est identifié comme :

- ◇ Une grande ressource foncière constituant un pôle d'échelle intercommunal et local ;
- ◇ Un pôle récréatif régional.

Plus particulièrement, la zone de parking reprise en zone forestière n'est pas reprise dans le périmètre de ressource foncière constituant un pôle d'échelle intercommunal et local. En l'absence de vision et d'objectifs au niveau du PRDD pour cette zone, le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en opposition avec le PRDD.

Concernant la qualification de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort en pôle récréatif régional, avec la volonté d'en faire un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente, la proposition de modification de la zone forestière en zone d'équipement est compatible avec cet objectif.

Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement ne remet pas en cause les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs généraux du PCD de 2004, et ne fait pas partie des zones d'intervention prioritaire de la commune.

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

La modification de PRAS suit la procédure prévue à cet effet dans le CoBaT – Chapitre III Section IV.

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement, avec modification des prescriptions littérales en vue d'accueillir du parking, se fait en mentionnant spécifiquement la zone concernée, le type d'aménagement et les usagers de la zone. Il n'a dès lors pas d'impact sur le reste de la région.

La modification de prescription mentionne la dérogation à la zone de servitudes prévue autour des zones forestières voisines.

« 8.5. La partie de la zone d'équipement située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes, en dérogation à la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts ».

Cette modification n'est pas non plus de nature à avoir un impact sur la Zichée existante.

Pour finir, la zone non aedificandi actuellement présente dans une partie du village des parcs de l'ancien hippodrome sera en partie supprimée (parcelle 40P). Il en est de même d'une partie de la zone non aedificandi située dans la zone d'habitations située de l'autre côté de la chaussée de la Hulpe (parcelle 484B et 481C). Pour rappel, selon le Cahier V du PRAS, la zone non aedificandi vise à, outre protéger les arbres et les constructions, assurer un aménagement en bordure de massif respectant les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes. Etant donné les éléments suivants :

- ◇ Les parcelles 484B et 481C sont situées de l'autre côté de la chaussée de La Hulpe. La parcelle 40P est séparée de la lisière forestière par le parking existant. Des constructions/aménagements/activités humaines existent donc actuellement entre la lisière de la forêt et ces parcelles ;
- ◇ Les parcelles concernées sont déjà pour partie urbanisées, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction ;
- ◇ Les parcelles concernées sont reprises dans une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Zichée) au PRAS. La modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public est subordonnée à des conditions particulières visant à sauvegarder les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de la zone ;
- ◇ La zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public (partie de la parcelle 40P) est entièrement reprise dans le site classé de la Forêt de Soignes, cadrant tout éventuel projet dans la zone afin de conserver la valeur historique, esthétique et scientifique du massif boisé ;
- ◇ Le PRAS mentionne à sa prescription 16 que « *L'interdiction de bâtir ne s'applique toutefois pas aux parcelles sur lesquelles des constructions existent au jour de l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001. Cependant, toute transformation ou reconstruction de ces constructions existantes entraînant un accroissement supérieur à 20% du volume bâti est soumise à des mesures particulières de publicité. Cet accroissement ne peut permettre de déroger à la limite des 30 mètres.* » la zone non aedificandi ne s'appliquait (et ne s'appliquera) stricto sensu dès lors que dans la partie de ces parcelles située à moins de 30 mètres de la zone forestière et pas 60 mètres, du fait de la présence de constructions sur la parcelle au jour de l'entrée en vigueur du plan ;
- ◇ Au droit de ces parcelles, des constructions sont situées à proximité des limites cadastrales, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction, la zone étant déjà pour partie urbanisée.

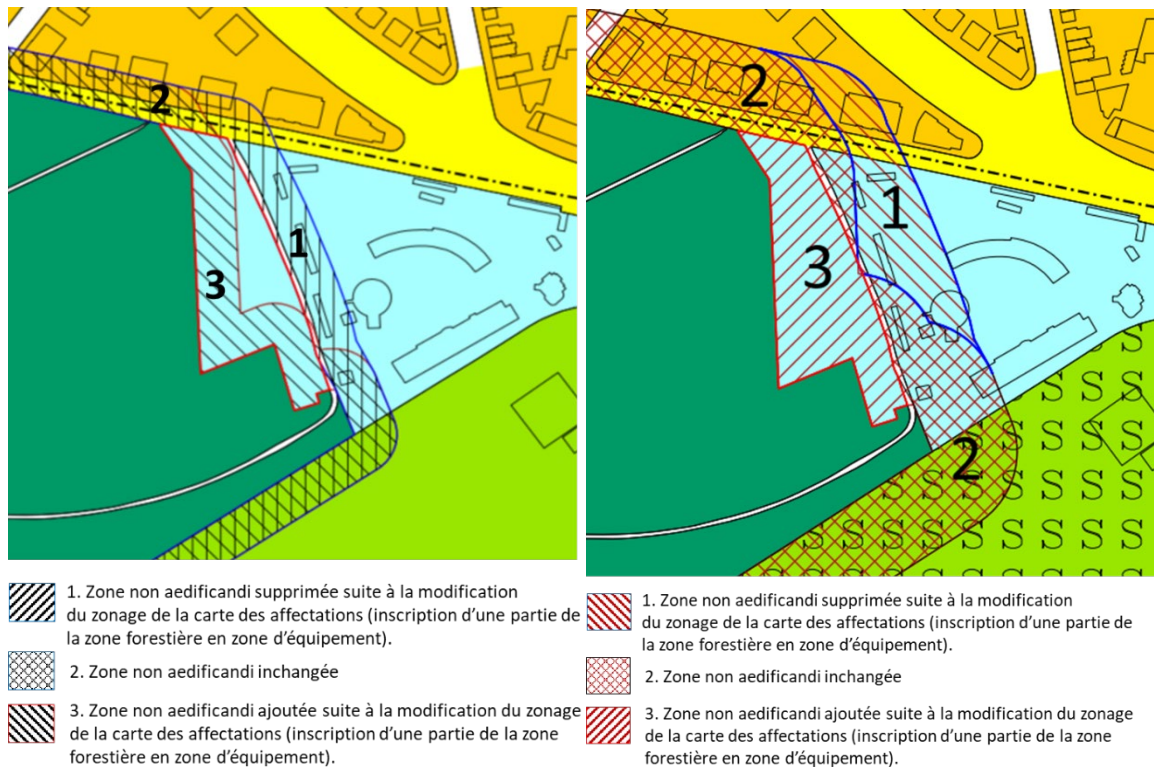
La réduction du périmètre de la zone non aedificandi a donc un impact limité étant donné que les constructions existantes situées en zone d'habitation sont séparées de la lisière par la route, tandis que celles dans la zone d'équipement existante :

- reprises dans le périmètre de 30m initial pourront certes s'accroître de 20%, ce qui demeure marginal au vu de la taille des constructions concernées, étant entendu par ailleurs que les contraintes de la Zichée et du classement continuent de s'appliquer ;

- reprises dans le périmètre entre 30 et 60m, ne sont plus soumises à aucune limitation de la zone non aedificandi, mais restent soumises aux contraintes de la ZICHEE et de l'arrêté de classement.

Il n'est dès lors pas attendu que la modification du périmètre de la zone non aedificandi génère un impact significatif sur les arbres de la lisière ainsi que sur les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes.

Figure 61 : Effet du projet de modification partielle du PRAS sur la zone non aedificandi (périmètre de 30 m à gauche et 60 m à droite) découlant de la prescription 16 du PRAS



Plan de gestion de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords souhaitée au niveau des enjeux paysagers signalés pour l'ensemble « Boitsfort ». L'impact paysager du projet depuis les lisières viaires et urbaines sont limitées à l'entrée du Site chaussée de la Hulpe et ses abords directs. Le Projet, bien qu'impliquant l'abattage d'arbres au niveau d'une partie de la lisière, est également susceptible de participer à l'amélioration de la lisière forestière au droit du parking pour autant que certains aménagements/plantations soient réalisés.

Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking participe à l'accessibilité du public au pôle didactique et familial, souhaitée dans la Déclaration de politique générale.

La compatibilité du Projet avec la zone Natura 2000 est analysée dans l'Evaluation appropriée jointe à ce rapport en **Annexe 2**.

Règlement régional d'Urbanisme (RRU)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking est compatible avec le RRU, qui portera effets au moment de toute demande de permis d'urbanisme sur la zone.

Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking est compatible avec le RCU, qui portera effets au moment de toute demande de permis d'urbanisme sur la zone.

Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking répond à la fonction de porte de la forêt de soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.

Patrimoine

Le projet implique la construction d'un parking au sein d'un site ayant fait l'objet d'un arrêté de classement le 2 décembre 1959.

On mentionnera tout d'abord que :

L'arrêté de classement justifie le classement de la Forêt de Soignes en raison de « **sa valeur historique, esthétique et scientifique** » sans préciser davantage les intérêts patrimoniaux ayant justifiés son classement. Bien que rédigé plus de 50 ans plus tard, le plan de gestion de la Forêt de Soignes constitue un document intéressant pour appréhender certaines de ces notions. A ce sujet on mentionnera ;

- En ce qui concerne sa **valeur historique** : Le parking existait déjà lors de l'exécution de l'arrêté de classement en 1959, le parking existant au moins depuis 1922 ;
- En ce qui concerne sa **valeur esthétique** : Selon le plan de gestion, les enjeux au droit de la zone en matière d'esthétisme sont surtout associés à la qualité des aménagements du parking et à la qualité de la lisière forestière. Actuellement la zone de parking n'est pas aménagée alors que le plan de gestion de la Forêt de Soignes accorde une importance particulière à l'aménagement des parkings en entrée de massif. La transition entre la forêt et la zone de parking est également abrupte et aucun aménagement ne mets en valeur cette partie de l'ancien hippodrome identifié comme porte d'entrée de la Forêt de Soignes. La valeur esthétique de la zone est donc actuellement pour le moins limitée. Le réaménagement du parking permettrait d'améliorer la qualité esthétique de la zone de parking, de la lisière, ainsi que de mettre en valeur les arbres remarquables présents.
- En ce qui concerne sa **valeur scientifique** : La zone de parking n'est pas située en bordure de la hêtraie cathédrale, d'une pièce d'eau, d'un monument, ou de tout autre élément particulier/remarquable. La lisière constitue, avec la partie boisée du parking, les éléments les plus intéressants. Le projet implique toutefois l'abattage d'une partie des arbres présents, ce qui est susceptible d'avoir un impact sur la valeur scientifique de la Forêt de Soignes de par la réduction de la superficie boisée du massif. Néanmoins, la superficie concernée reste limitée au regard de la superficie totale du massif (partie boisée d'environ 3.800m² par rapport aux 4.400 ha du massif de la Forêt de Soignes). Par ailleurs, le parking a notamment pour vocation, au travers de la « porte d'entrée » de la Forêt de Soignes que représente l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort de canaliser la fréquentation du public au sein du massif et dès lors de limiter l'impact sur la faune et la flore de la forêt suite aux activités récréatives s'y déroulant. C'est par ailleurs un des objectifs du plan de gestion de la Forêt de Soignes. Cet aménagement permet en effet de protéger indirectement les parties de la forêt situées plus à l'intérieur du massif et a priori de valeur scientifique plus importante de par leur distance plus éloignée avec les activités humaines.

Par ailleurs, selon le Projet d'arrêté de modification partielle du PRAS :

- ◇ *l'existence d'un arrêté de classement d'un site n'est pas, en soi, de nature à interdire, dans le périmètre protégé, l'accomplissement d'actes et travaux soumis à permis d'urbanisme ;*
- ◇ *l'article 232 du CoBAT liste les interdictions dans la zone classée*
- ◇ *Que sur la base de l'analyse de l'article 6 de la loi du 7 août 1931 et de sa traduction en droit bruxellois, les restrictions précitées dans l'arrêté de classement ne constituent pas des conditions particulières de conservation au sens des articles 211, §2, 214 et 232, 3° du CoBAT mais une énumération des actes et travaux qui ne peuvent être autorisés que moyennant l'autorisation visée par cette même disposition, soit un permis d'urbanisme dans l'état de la législation actuelle ;*
- ◇ *qu'il en résulte qu'un permis peut donc consentir l'érection de constructions nouvelles ou la modification des constructions existantes;*
- ◇ *Considérant qu'en l'espèce, les changements d'affectation et la prescription différenciée découlant du projet de modification du PRAS sont compatibles avec l'article 232 du CoBAT, en ce qu'ils sont compatibles avec les mesures de protection du site classé et n'impliquent la suppression d'aucun des intérêts ayant justifiés le classement du site.*

Sur base de ces éléments, le Projet n'a pas d'impact négatif significatif sur le site classé. Le Projet devrait au contraire participer à la protection du massif forestier en canalisant la fréquentation des usagers de la Forêt de Soignes.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La zone de compensation est reprise en périmètre de ressource foncière constituant un pôle d'échelle intercommunal et local, lequel est destiné à accueillir un développement tant en termes de logements, d'activités économiques, d'équipements que d'espaces publics, verts et récréatifs, dans un souci de mieux répartir l'augmentation de la population sur l'ensemble de son territoire. Pour celui-ci, le projet de modification de la zone sport en zone forestière ne répond pas aux besoins identifiés pour ce périmètre.

Concernant la qualification de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort en pôle récréatif régional, avec la volonté d'en faire un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente, la proposition de modification de la zone forestière en zone d'équipement est compatible avec cet objectif.

Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière ne remet pas en cause les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs généraux du PCD de 2004, et ne fait pas partie des zones d'intervention prioritaire de la commune.

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

La modification de PRAS suit la procédure prévue à cet effet dans le CoBaT – Chapitre III Section IV.

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière induit une nouvelle zone de servitude de 30 à 60 m selon les cas, déjà entièrement reprise en zone Natura 2000 :

Figure 62 : Périmètre de 30 et 60 m autour de la zone de compensation



Etude paysagère de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords souhaitée au niveau des enjeux paysagers signalés pour l'ensemble « Boitsfort ».

Il n'y a pas d'impact paysager.

Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'entre pas en contradiction avec la déclaration de politique générale : la compatibilité du projet de modification de la zone sport en zone forestière avec la zone Natura 2000 est assurée.

Règlement régional d'Urbanisme (RRU)

Le RRU d'entre pas en interaction avec des éventuels projets en zone forestière.

Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Le RCU d'Uccle d'entre pas en interaction avec des éventuels projets en zone forestière.

Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone de sport en zone forestière n'entre pas en opposition avec le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.

Patrimoine

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'a pas d'impact sur le patrimoine.

4.1.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking à ciel ouvert permettra pour la zone de parking existante de maintenir une situation existante depuis déjà 1922 et à l'avenir un réaménagement de celui-ci.

La partie Ouest reprise dans le périmètre est actuellement boisée. Le projet ouvre la voie vers la possibilité d'étendre le parking à cette zone.

Le périmètre du projet ne comportant pas d'élément bâti, il n'est pas attendu d'impact sur ce dernier.

Depuis le cadre bâti voisin, l'impact est paysager.

De par la réalisation de l'extension, la perception paysagère serait principalement modifiée :

- ◇ Depuis le périmètre-même du Site
- ◇ Les logements donnant sur la zone de parking, sis le long de la chaussée de la Hulpe ;
- ◇ Le village des paris, dans l'axe d'accès vers le parking.

Des travaux d'aménagement de l'ensemble du parking – dont la zone d'accès, l'enlèvement des barrières Heras/Nadar, panneaux d'informations uniformisés dans l'ensemble « Boitsfort », ... - pourraient améliorer son intégration paysagère depuis les habitations proches, le long de la chaussée de la Hulpe et pour les usagers du parking.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière ne change pas la situation de fait. Le cadre bâti voisin n'est dès lors pas impacté.

4.1.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

◇ Constitution belge

La situation n'étant pas modifiée, l'Alternative 0.1 ne génère aucune diminution sensible du droit à un environnement sain.

◇ Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

En l'absence de vision et d'objectifs au niveau du PRDD pour la zone de parking, le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en opposition avec le PRDD mais ne participe pas non plus à l'atteinte des aménagements planologiques identifiés.

Concernant la qualification de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort en pôle récréatif régional, avec la volonté d'en faire un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente, l'utilisation du parking actuel et la conservation de la zone de compensation en l'état sont compatibles avec cet objectif.

◇ Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

L'Alternative 1 ne remet pas en cause les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs généraux du PCD de 2004, et ne fait pas partie des zones d'intervention prioritaire de la commune.

◇ Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Le parking n'est pas conforme avec les affectations de la zone forestière au PRAS qui lui est postérieur.

◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes

La poursuite de l'exploitation du parking sans aménagement ne contribue pas à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords, ni à l'amélioration des lisières urbaines et viaires.

◇ Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

L'Alternative 0.1 participe à l'accessibilité du public au pôle didactique et familial, souhaitée dans la Déclaration de politique générale.

La compatibilité du Projet avec la zone Natura 2000 est analysée dans l'Evaluation appropriée jointe à ce rapport

◇ Règlement régional d'Urbanisme (RRU) / Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Les règlements d'urbanisme déterminent les règles applicables aux constructions et à leurs abords (gabarit, hauteur ...). En l'absence de projet d'aménagement, ils ne s'appliquent pas.

◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

L'Alternative 0.1 répond à la fonction de porte de la Forêt de Soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes. L'absence d'aménagements adéquats du parking et d'une capacité de stationnement plus importante ne permettent pas de participer pleinement aux objectifs poursuivis par le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes en matière d'accueil et de canalisation du public.

◇ Patrimoine

L'Alternative 0.1 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence d'aménagement au niveau du parking existant ne permet pas de mettre en avant le patrimoine voisin (ancien hippodrome et Forêt de Soignes).

Incidences sur la situation de fait

L'aménagement du parking actuel d'environ 240 emplacements n'est pas qualitatif au niveau paysager : terre et gravier, zone de roulage dégradée, avec barrière Heras et Nadar, A4 plastifiés, absence de plantation, etc. L'aménagement actuel ne correspond pas à l'aménagement d'un parking d'une porte d'entrée de la Forêt de Soignes ou d'un parking visiteur d'un espace vert récréatif et didactique d'envergure régionale. Le plan de gestion de la Forêt de Soignes accorde par ailleurs une importance particulière à la qualité de l'aménagement des parkings situés au niveau des portes d'entrée. Cette absence de parking aménagé ne participe donc pas au redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

◇ Constitution belge

L'Alternative 0.2 impliquant la fermeture du parking, cette dernière ne génère en soi aucune diminution sensible du droit à un environnement sain. Il reste toutefois difficile de prévoir les conséquences découlant de cette fermeture en matière par exemple de comportement des usagers, de fréquentation de la Forêt de Soignes, etc. et de leurs impacts en matière de droit à un environnement sain.

◇ Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La zone de parking reprise en zone forestière n'est pas reprise dans le périmètre de ressource foncière constituant un pôle d'échelle intercommunale et local. En l'absence de vision et d'objectifs au niveau du PRDD pour cette zone, le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en opposition avec le PRDD mais ne participe pas non plus à l'atteinte des aménagements planologiques identifiés.

Concernant la qualification de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort en pôle récréatif régional, avec la volonté d'en faire un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente, la fermeture du parking et l'absence d'aménagement ne sont pas compatibles avec cet objectif.

◇ Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

L'Alternative 0.2 ne remet pas en cause les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs généraux du PCD de 2004, et ne fait pas partie des zones d'intervention prioritaire de la commune.

◇ Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Les éléments de droits actuels sont d'application.

◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes

La zone est laissée l'état mais avec fermeture de l'accès aux véhicules.

La zone est laissée en friche, avec fermeture de l'accès aux véhicules, ce qui est perceptible depuis la chaussée de la Hulpe et autres accès du Site. La végétation spontanée est susceptible d'améliorer la qualité visuelle de la lisière forestière. Contrairement à ce qui est souhaité par le plan de gestion, aucun parking aménagé de grande capacité susceptible de répondre à une part importante du besoin en stationnement n'est toutefois aménagé au droit de l'ancien hippodrome.

La zone de compensation n'est pas modifiée.

◇ Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

Cette fermeture nuit au développement du pôle didactique et familial souhaité par le Gouvernement

◇ Règlement régional d'Urbanisme (RRU) / Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Les règlements d'urbanisme déterminent les règles applicables aux constructions et à leurs abords (gabarit, hauteur ...). En l'absence de projet d'aménagement, ils ne s'appliquent pas.

◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

L'Alternative 0.2 ne répond pas à la fonction de porte de la forêt de soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.

◇ Patrimoine

L'Alternative 0.2 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence de parking à proximité ne permet pas de concentrer l'accès à la Forêt de Soignes en des lieux plus éloignés de l'intérieur du massif, qui présente a priori une plus grande valeur et, en l'absence d'alternative de stationnement pour le public, ne participe à la lutte contre le stationnement sauvage le long des axes routiers traversant la forêt.

Incidences sur la situation de fait

Le parking est fermé. Plus aucun véhicule n'est autorisé à stationner au droit de la zone de parking. Le parking à cet endroit étant souhaité par les autorités (via la modification de PRAS, le Masterplan, le plan de gestion de la Forêt de Soignes, ...) visant le redéploiement de l'ancien hippodrome, aucun aménagement n'est réalisé. La zone est donc laissée en friche, sans accès aux véhicules.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking actuel)

Incidences sur la situation de droit

◇ Constitution belge

La même analyse que celle applicable au projet peut être développée, avec cette différence importante, que la variante n'implique l'abattage d'aucun arbre complémentaire

◇ Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

La Variante 1 n'entre pas en opposition avec le PRDD mais ne participe pas non plus à l'atteinte des aménagements planologiques identifiés.

◇ Plan Communal de Développement (PCD) de Bruxelles-Ville

La Variante 1 ne remet pas en cause les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs généraux du PCD de 2004, et ne fait pas partie des zones d'intervention prioritaire de la commune.

◇ Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

La modification de PRAS suit la procédure prévue à cet effet dans le CoBaT – Chapitre III Section IV.

Tout comme pour le Projet, la zone non aedificandi actuellement présente dans une partie du village des parcs de l'ancien hippodrome et de la zone d'habitation voisine sera en partie supprimée. Le périmètre concerné par la suppression de la zone non aedificandi sera toutefois un peu moins importante que dans le cas du Projet. Il n'est pas attendu que la modification du périmètre de la zone non aedificandi génère un impact significatif sur les arbres de la lisière ainsi que sur les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes.

◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords souhaitée au niveau des enjeux paysagers signalés pour l'ensemble « Boitsfort ». La variante est susceptible d'améliorer la qualité de la lisière pour autant que certains aménagements/plantations soient réalisés.

◇ Déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois 2019-2024

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking participe à l'accessibilité du public au pôle didactique et familial, souhaitée dans la Déclaration de politique générale.

◇ Règlement régional d'Urbanisme (RRU) / Règlement communal d'urbanisme (RCU) d'Uccle

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking est compatible avec le RRU et le RCU, qui portera effets au moment de toute demande de permis d'urbanisme sur la zone.

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking est compatible avec le RCU, qui portera effets au moment de toute demande de permis d'urbanisme sur la zone.

◇ Schéma de Structure de la Forêt de Soignes

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking répond à la fonction de porte de la forêt de soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.

◇ Patrimoine

La Variante implique comme le Projet la construction d'un parking au sein d'un site ayant fait l'objet d'un arrêté de classement le 2 décembre 1959.

Toutefois, contrairement au Projet, aucun abattage réduisant la superficie du massif, et donc susceptible de réduire la valeur scientifique de la Forêt de Soignes, n'est prévu. La Variante 1 ne génère pas d'impact négatif significatif sur le site classé. Pour rappel il participe aux objectifs du plan de gestion de la Forêt de Soignes en matière de canalisation et d'accueil du public visant à protéger le massif forestier.

Incidences sur la situation de fait

La zone Ouest reste boisée, la Variante ayant un moindre impact paysager.

Le périmètre ne comportant pas d'élément bâti, il n'est pas attendu d'impact sur ce dernier.

L'aménagement du parking pourrait permettre une meilleure intégration paysagère par les éléments suivants :

- ◇ Enlèvement des barrières Heras et Nadar, délimitation du parking par des haies, clôtures en bois, marquage des emplacements de stationnement à l'aide de matériaux en bois, esthétiques et s'accordant bien avec l'environnement proche du parking ;
- ◇ Mise en valeur des arbres (notamment remarquables) présents dans ou en bordure du parking ;
- ◇ Plantations le long de la lisière mettant en valeur la Forêt de Soignes voisine.

4.2. Mobilité

4.2.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

En matière de mobilité, le PRDD vise à favoriser le déplacement multimodal, à promouvoir une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres, à trouver un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Il est prévu notamment une réduction de la part modale de la voiture. Pour ce faire, il est prévu d'améliorer l'offre en transport en commun. En matière de stationnement, il est notamment prévu d'optimiser l'offre hors voirie existante, de mutualiser les stocks non encore gérés de places existantes et de construire de nouveaux parkings hors voirie.

On rappellera également que le Projet de plan est pleinement lié au projet de redéploiement de l'ancien hippodrome et vise également à permettre l'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes.

L'adéquation du Projet avec le PRDD reste complexe à évaluer. Si de manière générale augmenter l'offre en stationnement ne constitue pas un élément permettant de favoriser un report modal, il permet toutefois potentiellement le report de stationnement en voirie vers un stationnement hors voirie, pour autant que le parking reste attractif au niveau de sa tarification éventuelle ou de son mode de gestion pour les différents usagers (promeneurs de la Forêt de Soignes, visiteurs du projet Drohme et riverains). Le PRDD mentionne bien qu'un « *équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé* » est à trouver. Dans le cadre du Projet, cet « équilibre » sera notamment fonction du mode de gestion (tarification, durée de stationnement autorisée, etc.) et de la capacité future du parking. En effet, un nombre trop important d'emplacements ne permet pas de favoriser un report modal et, à l'inverse, une capacité de stationnement trop faible ou une privatisation de l'occupation du parking prévoyant une tarification trop élevée ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction du nombre d'emplacements en voirie et risquent de pénaliser les activités en cours de développement au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort et/ou les visiteurs de la Forêt de Soignes. On rappellera également que le besoin en stationnement est également appelé à évoluer en fonction de l'amélioration de la desserte de l'ancien hippodrome en transport en commun et des aménagements cyclo-piétons en RBC.

En conclusion, **l'adéquation du Projet de Plan par rapport au PRDD sera fonction de la capacité autorisée du parking et du mode de gestion appliqué, et ce, en tenant compte de l'évolution de la desserte en transport en commun du Site et des aménagements cyclo-piétons en RBC.** La demande en stationnement est notamment fonction de la fréquentation de l'ancien hippodrome et de la Forêt de Soignes par les visiteurs. Cette demande en stationnement est donc fluctuante. Le parking ne pourra toutefois pas répondre en permanence à la totalité de la demande en stationnement estimée, cette dernière dépassant à certaines périodes du jour ou de l'année l'offre maximale théorique envisageable au droit de la zone de parking (voir point 4.2.2).

Plan Régional de Mobilité (PRM) « GoodMove »

Le PRM vise à diminuer les distances parcourues par les véhicules motorisés. L'objectif recherché n'est donc pas une suppression totale à court terme des déplacements en voiture mais bien une diminution progressive de ces derniers.

Le PRM mentionne que l'objectif est aussi de réduire l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public. On rappellera que le périmètre visé par la modification du PRAS est un espace public. Le PRM rappelle par ailleurs que le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité. En matière de stationnement, le PRM mentionne bien que « *Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination, qu'elle soit en ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles (application du RRU, du CoBrACE, du Plan régional de politique du stationnement...) que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées* ». Dès lors comme pour le PRDD, **l'adéquation du Projet de Plan par rapport au PRM sera fonction de la capacité autorisée du parking et du mode de gestion appliqué, et ce, en tenant compte de l'évolution de la desserte en transport en commun du Site et des aménagements cyclo-piétons en RBC.** La demande en stationnement est notamment fonction de la fréquentation de l'ancien hippodrome et de la Forêt de Soignes par les visiteurs. Cette demande en stationnement est donc fluctuante. Le parking ne pourra toutefois pas répondre en permanence à la totalité de la demande en stationnement estimée, cette dernière dépassant à certaines périodes du jour ou de l'année l'offre maximale théorique envisageable au droit de la zone de parking (voir point 4.2.2).

Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)

Le Projet de plan participe à favoriser le report du stationnement en voirie vers du stationnement hors voirie. Le Projet de Plan est donc en accord avec le PRPS.

Plan d'Action Communal en matière de Stationnement (PACS)

Le projet de plan est en accord avec le PACS de la commune d'Uccle, ce dernier mentionnant notamment que « Pour les grands pôles d'attractivité (commerces, équipements publics, bureau), le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients. »

Plan de gestion et schéma de structure de la Forêt de Soignes

La politique d'accueil du public dans le massif développée dans le schéma de structure et plan de gestion de la Forêt de Soignes se base notamment sur des portes d'entrées, l'objectif étant de concentrer les activités de récréation au niveau de ces portes, de manière à préserver les noyaux de haute valeur biologique au centre de la forêt. L'ancien hippodrome constitue l'une de ces portes d'entrées.

Le Schéma de structure de la Forêt de Soignes mentionne concernant les portes d'accueil « La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour **suffisamment de parkings de qualité, l'horéca etc. doit y être présent.** »

Le plan de gestion définit les grands objectifs suivants en matière de stationnement :

- ◇ Ne pas augmenter le nombre de parkings et de places *in globo* ;
- ◇ Réduire certains parkings aménagés le long des routes, qui sont des accès au cœur de la forêt, mais en veillant à maintenir la même capacité d'accueil globale ;
- ◇ Lutter contre le stationnement sauvage

Le Projet de Plan, permettant l'aménagement d'un parking, est donc en accord avec le plan de gestion de la Forêt de Soignes. En ce qui concerne sa capacité, on rappellera que le parking a pour vocation d'accueillir :

- ◇ des visiteurs de la Forêt de Soignes ;
- ◇ des visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Aucun plan n'est pertinent au regard de la modification partielle envisagée comme compensation.

4.2.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Activité de parking

Le Projet constitue la première étape de la procédure d'aménagement de la zone de parking par un parking à l'air libre et ouvre la porte à un aménagement de ce dernier. Il est donc attendu que différents travaux seront menés à cet endroit afin de notamment optimiser le stationnement et améliorer l'accueil des visiteurs.

Accès

Il est attendu que l'accès au parking soit similaire à l'accès actuel, à savoir

- ◇ Le parking sera accessible pour les voitures et motos uniquement par la chaussée de la Hulpe ;
- ◇ Le parking restera accessible aux voitures, motos, piétons et cyclistes ;
- ◇ La visibilité restera bonne en sortie de site, les véhicules pouvant s'insérer facilement dans la circulation.

Pour autant que :

- ◇ L'accès pour les voitures/motos soit séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;
- ◇ Si l'accès au parking est contrôlé/réglementé, une zone tampon soit présente à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route. En cas de fréquentation importante du parking, cette zone tampon fera office de zone d'attente pour les automobilistes le temps d'être autorisé à stationner leur véhicule

Il n'est pas attendu de problème particulier au niveau des accès suite à la mise en œuvre du Projet de Plan.

Offre en stationnement

Comme mentionné au point 2.2.a Offre en stationnement, le besoin en stationnement

- ◇ Pour les visiteurs de la Forêt de Soignes : en moyenne de l'ordre de 50 emplacements occupés concomitamment ;
- ◇ Pour les visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome : en période de haute fréquentation en fonctionnement normal de l'ordre de 420 emplacements.

Soit globalement de l'ordre de **470 emplacements**. Ce besoin en stationnement sera toutefois supérieur les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes combinée à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier.

En mode haute fréquentation et fonctionnement adapté des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome, le besoin en stationnement **dépasse les 1.000 emplacements**.

Le périmètre de modification partielle du PRAS destiné au parking présente une superficie de l'ordre de 10.700 m², **est théoriquement capable d'accueillir de l'ordre de 428 à 535 emplacements**²², auxquels s'ajoute des emplacements aménagés ailleurs sur le site de l'ancien hippodrome (+/- 70 emplacements). Le Projet de Plan permet donc théoriquement de répondre au besoin en stationnement à certaines périodes du jour ou de l'année (selon les activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome et de la fréquentation de la Forêt de Soignes). A défaut de solution de gestion, **un report de stationnement en voirie sera toutefois toujours attendu notamment les jours de haute fréquentation de la Forêt de Soignes combinés à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier**.

Quel que soit sa capacité exacte, **le parking permettra de réduire la pression en matière de stationnement dans les rues avoisinantes**. La gestion/tarifification qui sera appliquée au droit du parking influencera toutefois en partie son occupation et son effet sur les voiries riveraines.

Le parking est pour rappel à destination de plusieurs usagers (principalement les promeneurs de la Forêt de Soignes et les visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome).

Etant attendu que le parking sera payant, il est probable qu'une partie des usagers cherchera notamment à stationner dans les voiries riveraines (zone bleue), au droit des parkings gratuits de la Forêt de Soignes (notamment le parking « Comte ») ou, pour les promeneurs, se déplacera vers une autre zone du massif forestier. Cette recherche d'un emplacement de stationnement alternatif sera également effectuée lors de la saturation du parking.

Une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet restera donc nécessaire afin de limiter les nuisances. On recommandera par ailleurs de :

- ◇ S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes et du projet Drohme ;
- ◇ S'assurer que les tarifs/mode de gestion qui seront éventuellement pratiqués se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement du Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) visant à harmoniser la réglementation en la matière.

En ce qui concerne le stationnement vélo, il est attendu qu'une offre en stationnement pour vélo importante soit prévue au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort afin de participer aux objectifs du plan Good-Move en matière de report modal.

Estimation de l'impact du parking sur la circulation dans le quartier

Il est important de mentionner que **le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation**. Le parking est une structure d'accueil pour les usagers du site et les visiteurs de la Forêt de Soignes. **Ce sont donc ces activités et la Forêt de Soignes qui sont les éléments générateurs du trafic**.

On rappellera par ailleurs que la zone de parking fait déjà pour partie l'objet d'une occupation de parking. En cas d'augmentation de la capacité de stationnement, cette dernière sera limitée, ne modifiant pas significativement le flux de véhicules dans la zone, les usagers cherchant à se garer au plus près de l'ancien hippodrome.

²² Une place de stationnement présente une superficie nette de l'ordre de 12,5 m² et de l'ordre de 20 à 25 m² brute (en tenant compte des voies d'accès),

Le parking sera accessible aux visiteurs des activités se déroulant au droit du site mais également aux promeneurs. La fréquentation du parking dépendra donc des activités se déroulant au droit du site (pour les visiteurs) mais également du jour et de l'heure de la semaine et de la météo (promeneurs). La fréquentation maximale du parking pourra donc avoir lieu aussi bien en journée qu'en soirée, la semaine ou le WE.

Compte tenu de la capacité attendue du parking (maximum 428 à 535 emplacements), des emplacements aménagés ailleurs sur le site de l'ancien hippodrome (+/- 70 emplacements) et du trafic automobile important sur la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt (en moyenne plus de 700 véhicules par heure dans les deux sens confondus en journée), l'impact global du parking en termes de volume de circulation peut être considéré comme limité. On rappellera aussi qu'il s'agit de voiries régionales en partie reprise comme de « Grandes voiries urbaines » par le PRDD. Des files restent toutefois possibles sur la chaussée de La Hulpe à hauteur du projet suite au trafic se dirigeant vers le parking, et ce, en cas d'afflux important dans un laps de temps relativement court d'automobilistes souhaitant stationner au sein du parking. Ces files devraient donc rester limitées dans leur durée.

Il restera toutefois important de prévoir une zone tampon suffisante à l'entrée du parking de manière à ne pas gêner la circulation sur la chaussée de La Hulpe.

b. *Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)*

La modification de la prescription graphique au niveau de la zone de compensation ne génère aucune modification de la circulation ni du besoin en stationnement. Cette modification partielle du PRAS ne génère aucun impact significatif en la matière.

4.2.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. *Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)*

Incidences sur la situation de droit

Les incidences sont proches de celles du Projet.

La réduction du nombre d'emplacement implique toutefois théoriquement un plus grand report modal tel que poursuivi par le PRDD et le PRM.

L'absence d'aménagement du parking ne participe pas à la mise en œuvre des objectifs du plan de gestion de la Forêt de Soignes. Le plan de gestion prévoit en effet de soigner la présentation des parkings situés dans les portes d'accueil.

Incidences sur la situation de fait

La capacité actuelle du parking (+/- 240 emplacements) est moindre que la capacité maximale théorique potentiellement envisageable suite à la mise en œuvre du Projet (Maximum de l'ordre de 428 à 535 emplacements). Cette offre réduite en emplacements de stationnement implique potentiellement :

- ◇ Un nombre plus important de voitures de visiteurs stationnant en voirie (plusieurs centaines de véhicules notamment lors d'une haute fréquentation en fonctionnement normal des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome) ;
- ◇ Les périodes pendant lesquelles un report en stationnement en voirie est observé seront plus fréquentes et plus longues.

En l'absence d'une gestion adéquate de la demande en stationnement, ce stationnement en voirie est alors susceptible de constituer un problème de sécurité (stationnement sauvage) et une nuisance pour les riverains.

Le flux de circulation est moindre sur les grands axes que le Projet. De par la capacité de stationnement plus faible, une partie des usagers opte pour un mode de transport alternatif à la voiture, stationne dans un autre endroit, renonce à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une plus grande circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner que dans le cas du Projet.

b. *Alternative 0.2 (Fermeture du parking)*

Incidences sur la situation de droit

Si cette Alternative favorise l'utilisation des transports alternatifs à la voiture :

- ◇ Il ne s'agit pas d'un « *équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé* » tel que recherché par le PRDD ;
- ◇ Le PRM vise à réduire et non supprimer l'utilisation de la voiture ;

- ◇ Cette alternative ne rencontre pas les objectifs du PRPS qui vise à favoriser le report du stationnement hors voirie ;
- ◇ Cette alternative n'est pas en accord avec le PAC de la commune d'Uccle mentionnant que le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients ;
- ◇ Cette alternative ne permet pas à l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort de disposer de tous les aménagements attendus, ni ne permet au site de jouer son rôle de porte d'entrée à la Forêt de Soignes tel que souhaité par le plan de gestion de cette dernière.

Incidences sur la situation de fait

En l'absence de parking, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est certes favorisée. Un risque important de report de stationnement de plusieurs centaines de véhicules en voirie ainsi que de stationnement sauvage existe cependant. Ce report de stationnement en voirie est plus important que le Projet, à la fois en nombre de véhicules qu'en durée du phénomène de report (report de stationnement en voirie théoriquement permanent en journée). Ce stationnement en voirie est alors susceptible de constituer un problème de sécurité (stationnement sauvage) et une nuisance accrue importante pour les riverains.

La circulation à proximité de l'hippodrome est réduite sur les grands axes par rapport au Projet, une partie des usagers change de mode de transport, stationne dans un autre endroit, ou renonce tout simplement à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une augmentation de la circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

Les incidences sont proches de celles du Projet.

La réduction du nombre d'emplacement (la Variante 1 permet l'aménagement de maximum 288 à 360 emplacements, soit de l'ordre d'une centaine d'emplacements en moins que le Projet qui permet théoriquement l'aménagement de maximum 428 à 535 emplacements), implique toutefois un plus grand report modal tel que poursuivi par le PRDD et le PRM.

Cette variante offre tout comme le Projet la possibilité d'aménager un parking au droit d'une des portes d'entrée de la Forêt de Soignes tel qu'attendu par le plan de gestion de cette dernière.

Incidences sur la situation de fait

La capacité du parking (maximum 288 à 360 emplacements) est plus faible que le Projet (maximum 428 à 535 emplacements) de par la réduction de la superficie allouée au stationnement mais théoriquement plus importante que dans le cas de l'Alternative 0.1 (environ 240 emplacements) suite au réaménagement du parking permettant d'optimiser le stationnement.

Cette variante (288 à 360 emplacements maximum) favorise le report modal de manière plus importante que le Projet (maximum 428 à 535 emplacements) mais de manière moins importante que l'Alternative 0.1 (Environ 240 emplacements). Un risque de report de stationnement en voirie plus important que le Projet existe aussi.

La capacité du parking étant inférieure à celle du Projet, la circulation associée à la Variante 1 l'est également à proximité de l'hippodrome, une partie des usagers change de mode de transport, stationne dans un autre endroit, renonce à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une plus grande circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner que dans le cas du Projet.

4.3. Domaine social et économique

4.3.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Le PRDD, le Schéma de structure de la Forêt de Soignes et la Plan de gestion de la Forêt de Soignes mentionnent tous l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme un site devant accueillir des activités didactiques et récréatives. La finalité du Projet (aménagement d'un parking afin de permettre l'accueil des visiteurs et promeneurs) reste en accord avec ces documents.

Le Projet est quant à lui parfaitement en adéquation avec le Masterplan de l'aménagement de l'ancien hippodrome, un parking étant prévu à l'endroit de la zone de parking. Le contour du parking prévu par le Masterplan (emprise actuelle du parking) est toutefois légèrement différent de celui du Projet.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

4.3.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Le Projet permettra de maintenir le parking existant bénéfique aux activités socio-économiques environnantes. Ce dernier est également utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes.

L'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort dispose d'un potentiel de développement économique et social très important. Les activités socio-culturelles et sportives s'y déroulant ainsi que la Forêt de Soignes brassent actuellement plusieurs types d'utilisateurs différents : promeneurs, clients du golf, du restaurant et des événements socio-culturels ponctuellement organisés. Le Projet permet de répondre partiellement à la demande en stationnement associées à ces différentes activités. L'absence d'une offre adéquate en stationnement impliquerait notamment un risque de diminution de la fréquentation des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome, impactant le développement économique du Site.

De plus, l'ancien hippodrome étant identifié comme l'une des six portes d'accueil identifiées par le Schéma de structure de la Forêt de Soignes, dont l'une des deux présentes en région bruxelloise, il existe un besoin d'infrastructures de stationnement autour de l'hippodrome. Ce besoin est d'autant plus important que certains parkings existants environnants ont récemment été fermés (fin 2020 – Voir Chapitre Mobilité).

Le maintien de la zone forestière au droit du parking existant permettrait d'étendre la zone boisée accessible aux promeneurs. Cette extension de la zone boisée d'environ 10.700 m², bien qu'intéressante du point de vue d'autres thématiques environnementales (biodiversité, qualité de l'air – voir chapitres correspondants), n'est pas suffisamment importante que pour significativement améliorer l'attractivité de la Forêt de Soignes vis-à-vis des utilisateurs.

La suppression de la zone non aedificandi au sein d'une partie de la zone d'équipement permettra au besoin le développement de nouvelles infrastructures. Toutefois, selon le Master plan relatif au redéploiement de l'ancien hippodrome, aucune nouvelle construction n'est prévue dans la zone des parcs à proximité du parking existant.

Il restera aussi à s'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasive de l'usage de la voiture tout en restant abordable.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

Le Projet impliquerait la perte d'environ 8% de la surface de l'hippodrome dédiée aux activités de sport ou de loisir, au profit d'une extension de la zone affectée à la Forêt de Soignes. Dans les faits, cette modification n'a pas d'impact socio-économique, étant donné que :

- ◇ La zone de compensation est déjà boisée et dépourvue d'infrastructure sportive ou de loisir en situation existante ;
- ◇ L'anneau intérieur de l'ancien hippodrome, d'une superficie d'environ 17 hectares, restera en zone de sports ou de loisirs de plein air, et disposera de suffisamment d'espace pour accueillir d'éventuelles nouvelles infrastructures sportives ou de loisir, et/ou permettre l'aménagement des infrastructures existantes.

4.3.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

L'absence d'aménagement du parking ne permet pas d'améliorer l'accueil des visiteurs et ne correspond pas à l'aménagement que l'on peut attendre au niveau d'une porte d'entrée de la Forêt de Soignes comme souhaité par le plan de gestion de la Forêt de Soignes.

Incidences sur la situation de fait

Le maintien du parking est favorable au développement des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome. La capacité du parking est toutefois inférieure à celle du Projet.

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

L'absence de parking permettant l'accueil des visiteurs au droit de l'ancien hippodrome ne répond pas au plan de gestion de la Forêt de Soignes.

Incidences sur la situation de fait

La suppression du parking induite par l'affectation forestière présente les désavantages socio-économiques suivants :

- ◇ Une capacité de stationnement réduite aux abords de l'ancien hippodrome, pouvant induire une diminution de la fréquentation et donc une perte économique pour les établissements sportifs, horeca et les événements socio-culturels y prenant place ;
- ◇ Une facilité d'accès réduite pour les visiteurs de la Forêt de Soignes au droit de l'une des deux portes d'accueil de la région bruxelloise.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

L'aménagement du parking permet d'améliorer l'accueil des visiteurs et est en accord notamment avec le plan de gestion de la Forêt de Soignes.

Incidences sur la situation de fait

Le maintien du parking est favorable au développement des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome. La capacité du parking dans cette Variante est toutefois inférieure à celle du Projet.

4.4. La population et santé humaine

4.4.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Néant.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Néant.

4.4.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Le Projet permet d'aménager une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes déjà existante et même de l'étendre, ainsi que de réaliser des aménagements permettant d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux, en accord avec l'affectation d'équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Au niveau de la sécurité subjective, l'exploitation du parking permet de renforcer le sentiment de sécurité notamment par l'augmentation de la fréquentation et la gestion de la propreté générale du site.

Différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.) permettent de diminuer les risques d'agression et de vandalisme.

Ainsi, l'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du parking des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules.

b. *Projet de modification de la zone de sports en zone forestière (zone de compensation)*

Les affectations existante et projetée sont toutes deux bénéfiques à la population et à la santé humaine. La première permet de mettre à disposition aux utilisateurs de l'hippodrome des infrastructures de sports et loisirs, la seconde contribue à l'extension de la zone boisée aux promeneurs et visiteurs de la Forêt de Soignes.

En situation de fait, cette zone est déjà boisée mais n'est en principe pas accessible aux promeneurs de par une interdiction d'accès. Le Projet permettrait de la rendre accessible et d'y aménager des sentiers sécurisés pour les promeneurs.

4.4.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. *Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)*

Le parking est organisé au moyen de barrières Heras et Nadar. Il est en terre et gravier, la zone de roulage est dégradée (présence de culs-de-poule). Il n'est pas possible de rouler à vive allure sur le parking. Les flux de piétons / cyclistes et motorisés ne sont pas séparés.

Le maintien du parking en l'état permet l'accessibilité aux différents usagers du parking actuel.

b. *Alternative 0.2 (Fermeture du parking)*

Le maintien de la situation de droit existante, soit une zone forestière au droit du parking existant, permettrait l'extension de la zone boisée au niveau de cette zone.

La fermeture du parking s'accompagnerait de l'élimination des risques de sécurité liés aux problèmes de flux de circulation au droit du parking, et à l'entrée/sortie du parking au niveau de la Chaussée de la Hulpe.

Cependant, la suppression du parking induirait également une diminution conséquente de l'offre en stationnement (environ 200 emplacements) et aux abords de l'hippodrome de la Forêt de Soignes, impliquant un report de stationnement dans les autres parkings environnants et en voirie. Etant donné la fermeture définitive récente (décembre 2020) de deux parkings à proximité (parking Deux Montagnes et parking Berckmans), le risque de stationnement sauvage le long des voiries est d'autant plus important, notamment le long de la Drève de Lorraine, et par conséquent les accidents de circulations ainsi que la gêne occasionnée aux cyclistes et piétons.

c. *Variante 1 (Réaménagement du parking)*

Incidences sur la situation de droit

Néant.

Incidences sur la situation de fait

La Variante 1 permet l'aménagement d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.

Au niveau de la sécurité subjective, l'exploitation du parking permet de renforcer le sentiment de sécurité notamment par l'augmentation de la fréquentation et la gestion de la propreté générale du site.

Différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.) permettent de diminuer les risques d'agression et de vandalisme.

Ainsi, l'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du parking des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules.

4.5. La diversité biologique, la faune et la flore

4.5.1. Evaluation des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Plan Régional de Développement Durable

Le Projet englobe une partie boisée de la Forêt de Soignes qui fait partie du maillage vert de la Région bruxelloise.

Le Projet de Plan englobant une zone actuellement en partie boisée, **l'abattage des arbres présents implique une atteinte au maillage vert de la RBC.**

PRAS

La zone non aedificandi actuellement présente dans une partie du village des parcs de l'ancien hippodrome sera en partie supprimée. Toutefois, suite à la présence du parking, les arbres de la lisière de la forêt sont déjà situés à plus de 45 m de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Il en est de même de la zone non aedificandi située dans la zone d'habitations située de l'autre côté de la chaussée de La Hulpe. Il n'est donc pas attendu que le recul de la zone non aedificandi génère un impact significatif sur les arbres présents en lisière de la Forêt de Soignes.

Plan Nature

L'objectif du plan Nature est de « *concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains* ».

Le maintien de la zone de parking à hauteur de l'une des deux portes d'accueil de la Forêt de Soignes en RBC participe à la stratégie d'accueil du public dans les espaces verts, le plan Nature reprenant également l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme une des principales portes d'entrée du massif de la Forêt de Soignes.

En ce qui concerne le 3^{ème} objectif du plan Nature, il est mentionné que « *la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité* ». Un indicateur synthétique (coefficient de biotope par surface - CBS) sera pour ce faire élaboré pour évaluer quantitativement et qualitativement l'intégration de la nature dans les plans et projets. Par ailleurs de manière à ce que le développement régional puisse se réaliser sans engendrer de perte nette de biodiversité, un mécanisme de compensation in situ doit être mis en place.

Un coefficient développé depuis lors est le CBS+. En partant du principe que sur les +/- 10.700 m² de la zone de parking, de l'ordre de 7.000 m² sont occupés par du stationnement et que de l'ordre de 3.700 m² sont arborés, le coefficient CBS est de l'ordre de 0,31²³. La suppression de la zone boisée et son aménagement en parking implique une diminution du coefficient à de l'ordre de 0,1²⁴ nonobstant la zone de compensation prévue, la zone étant déjà une zone non urbanisée entièrement boisée. **Une perte nette de biodiversité est donc attendue, ce qui va à l'encontre du Plan Nature.**

Forêt de Soignes

Pour rappel, l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est identifié comme l'une des 6 portes d'accueil de la Forêt de Soignes dont parle le schéma de structure de la Forêt de Soignes. Le maintien du parking est en phase avec le schéma de structure de la Forêt de Soignes. L'aménagement d'un parking à cet endroit participe à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la Forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore.

Toutefois, une partie de la zone de parking est encore boisée. Le Projet de Plan implique donc potentiellement l'abattage d'arbres présents au sein d'une partie de la Forêt de Soignes afin d'y aménager un parking à l'air libre. Le Plan de gestion de la Forêt de Soignes vise toutefois « *à interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959* » et à « *faire respecter la zone non-aedificandi de 35m autour de la forêt* ». **Le Projet de plan ne respecte dès lors pas cette prescription du plan de gestion de la Forêt de Soignes.**

²³ $7000 \div 0 + 3700 \times 0.9 = 3.330$; $3.330 / 10.700 = 0.31$

²⁴ Pour autant que le revêtement soit semi-perméable et sans tenir compte des éventuelles zones plantées : $0.1 \times 10.700 = 1070$; $1070 : 10.700 = 0.1$

Zone Natura 2000

Une évaluation appropriée des incidences est reprise en **Annexe 2**.

Arbres remarquables

L'aménagement d'un parking reste envisageable malgré la présence d'arbres remarquables pour autant qu'il en soit tenu compte dans le cadre de l'aménagement du parking et lors de la phase de chantier.

b. Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation

Le Plan Nature mentionne dans son deuxième objectif (Consolider le maillage vert régional) à sa prescription 5 relative à la mesure n°5 « *Lorsque, à l'occasion d'une révision du PRAS, des changements d'affectation de zones non constructibles (hors fonctions accessoires) auront pour conséquence de les rendre constructibles, le Gouvernement veillera à ce que ces modifications soient compensées par l'affectation de zones constructibles en zones non constructibles.* »

La compensation prévue dans le cadre de la modification partielle du PRAS est :

- ◇ reprise en zone de sports ou de loisirs de plein air dans laquelle des constructions sont envisageables,
- ◇ située en bordure d'une zone forestière et donc reprise dans la zone de servitude en pourtour de bois et forêt. Cette zone de servitude implique qu'une zone non-aedificandi, revêtement du sol compris, s'étend sur une profondeur de 60 mètres à partir de la limite de la forêt, empêche toute construction dans la zone de compensation.

Dès lors, si la zone de compensation est actuellement déjà non constructible, étant donné que la zone devient une zone forestière, la zone de servitude en pourtour de bois et forêt est reportée plus à l'Est au droit de la zone de sports ou de loisirs de plein air. Dès lors, une nouvelle zone non constructible de l'ordre de 9.000 m² est créée au travers de cette zone non-aedificandi²⁵.

4.5.2. Evaluation des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante

Les arbres présents à l'Ouest seront probablement abattus vu l'objectif stipulé dans l'arrêté d'ouverture de la modification partielle du PRAS d'étendre le parking actuel.

Dans le cadre de l'aménagement du parking, il est attendu que le massif de renouée fasse l'objet soit :

- ◇ de travaux afin d'éliminer l'espèce de la zone ; ou
- ◇ d'une gestion afin de limiter le risque de dispersion de l'espèce dans la zone Natura 2000.

L'aménagement du parking constitue également l'occasion d'améliorer la protection des arbres remarquables afin d'empêcher tout stationnement ou circulation sous la couronne de ces arbres.

Des plantations pourront être réalisées dans le cadre de l'aménagement du parking. Les espèces plantées devraient idéalement être choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking.

b. Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation

Les activités autorisées par l'affectation « zone forestière » sont plus limitées que celles autorisées par l'affectation « Zone de sports ou de loisirs de plein air ». Les zones forestières sont, selon le PRAS « affectées aux espaces boisés ou à boiser et aux eaux qui constituent les éléments essentiels du paysage », réduisant les activités/aménagements envisageables et offrant dès lors un meilleur statut de protection à la faune et à la flore zone présentes. Par ailleurs, cette zone de compensation a pour effet de « déplacer » la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts vers l'Est qui s'étend sur une profondeur de 30 ou 60 mètres. Une partie de la zone de sports ou de loisirs située au sein de l'anneau central de l'hippodrome sera concernée par une zone de non-aedificandi, réduisant les possibilités de constructions à proximité de la zone de compensation.

Le changement d'affectation au PRAS implique donc une amélioration de la protection de la végétation.

On mentionnera toutefois que :

²⁵ La zone de compensation étant bordée au Nord et au Sud par une zone forestière, une partie de la zone non aedificandi issue de la modification de l'affectation de cette zone au PRAS se superpose à une zone non aedificandi déjà existante. Seule une partie de la zone non-aedificandi générée par la modification partielle du PRAS est donc nouvellement créée.

- ◇ La zone de compensation est située au sein de la zone Natura 2000, offrant un statut élevé de protection des habitats et des espèces ;
- ◇ Que la zone de compensation est reprise dans la zone de servitudes au pourtour des bois et forêts, cette dernière jouxtant une zone forestière, réduisant la liste des aménagements autorisés ;
- ◇ Que la zone de compensation n'est pas directement accessible depuis une voirie autorisant la circulation des véhicules, limitant les possibilités d'aménagements ;

Par ailleurs, le Master plan visant au redéploiement de l'ancien hippodrome de Uccle-Boitsfort ne prévoit aucun aménagement à cet endroit. Sur base de ce document, à court ou moyen terme, aucun aménagement/projet ne menace donc la zone.

Cette amélioration de la protection de la végétation actuelle reste donc limitée dans son ampleur.

4.5.3. Evaluation des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

Aucun abattage d'arbre n'est réalisé contrairement au Projet, dès lors :

- ◇ L'Alternative n'implique aucune atteinte au maillage vert de la RBC prévu par le PRDD
- ◇ Aucune perte nette de biodiversité n'est à déplorer, l'Alternative respecte le Plan Nature;
- ◇ Le coefficient CBS+ reste de l'ordre de 0,4 ;
- ◇ En l'absence de nouvelle emprise sur la forêt, le plan de gestion de la Forêt de Soignes est respecté.

L'extrémité Sud-Ouest de la zone est toutefois reprise en Zone Natura 2000. Quelques voitures sont donc susceptibles de pouvoir se garer dans la zone Natura 2000.

L'Alternative prévoit un parking non aménagé et disposant d'un nombre plus limité d'emplacements de stationnement. Le Schéma de structure et le plan de gestion de la Forêt de Soignes n'est dès lors que partiellement rencontré et participe de façon moins satisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la Forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore.

La zone non aedificandi existante en pourtour des bois et forêts n'est pas modifiée.

Incidences sur la situation de fait

L'occupation actuelle du parking se poursuit. Le parking ne fait l'objet d'aucun aménagement. Aucun abattage d'arbre n'est réalisé contrairement au Projet

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

Aucun abattage d'arbre n'est réalisé contrairement au Projet et à tout le moins la zone est laissée à la recolonisation végétale spontanée, dès lors :

- ◇ L'Alternative n'implique aucune atteinte au maillage vert de la RBC prévu par le PRDD
- ◇ Aucune perte nette de biodiversité n'est à déplorer, l'Alternative respecte le Plan Nature ;
- ◇ Le coefficient CBS+ est, suite à l'absence de stationnement et au développement de la végétation spontanée, après un certain laps de temps, supérieur à 0,4 ;
- ◇ En l'absence de nouvelle emprise sur la forêt, le plan de gestion de la Forêt de Soignes est partiellement respecté (absence d'emprise et respect de la zone non aedificandi mais absence d'un parking aménagé au droit d'une porte d'entrée de la Forêt de Soignes)

Incidences sur la situation de fait

Le parking reste fermé. La zone est donc laissée à tout le moins à la recolonisation végétale spontanée, dès lors une augmentation de la biodiversité est probable. L'Alternative ne participe toutefois pas à limiter l'accès aux zones plus centrales de la Forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

La Variante 1 ne nécessite pas l'abattage des arbres présents dans la partie Ouest de la zone du Projet, dès lors :

- ◇ La Variante n'implique aucune atteinte à une partie boisée de la Forêt de Soignes et donc au maillage vert de la RBC prévu par le PRDD ;
- ◇ Aucune perte nette de biodiversité n'est à déplorer, l'Alternative respecte le Plan Nature;
- ◇ Le coefficient CBS+ reste de l'ordre de 0,4 ;
- ◇ En l'absence de nouvelle emprise sur la forêt, le plan de gestion de la Forêt de Soignes est partiellement respecté (respect de l'aménagement d'un parking et absence de nouvelle emprise sur la Forêt de Soignes mais non-respect de la zone non-aedificandi prévue au PRAS).

Pour finir la zone non aedificandi existante en pourtour des bois et forêts est modifiée mais de manière moins importante que dans le cas du Projet. Seule une petite partie du Village des paris n'est plus concernée par cette zone.

Incidences sur la situation de fait

Le parking est réaménagé. Certaines précautions sont à prendre afin de protéger les arbres remarquables.

Des plantations potentiellement favorables à la faune et la flore sont également susceptibles d'être réalisées dans le cadre du réaménagement du parking notamment afin d'améliorer la lisière de la Forêt de Soignes.

Des aménagements sont aussi réalisés afin d'interdire le stationnement en zone Natura 2000.

4.6. Les sols

4.6.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné (parking à ciel ouvert selon la modification de la prescription littérale).

En l'absence de fait générateur (au sens de l'Ordonnance Sol) lié au projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement, aucune étude de sol ne doit être réalisée. La parcelle reste en catégorie 0+4.

Etant donné l'absence de changement d'usage dans les faits, et sans projet d'excavation, l'étude de risque qui a porté sur la présence d'une pollution orpheline en ML et HAP au niveau des remblais reste valide : aucun risque n'est présent.

En situation projetée, il peut être attendu l'introduction d'une demande de permis pour l'aménagement du parking : une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis comprenant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m².

b. *Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)*

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Le changement d'affectation de cette zone sport en zone forestière confirmera l'occupation boisée.

En l'absence de fait générateur (au sens de l'Ordonnance Sol) lié au projet de de la zone sport en zone forestière, aucune étude de sol ne doit être réalisée. La parcelle reste en catégorie 0+4.

Etant donné l'absence de changement d'usage dans les faits, et sans projet d'excavation, l'étude de risque qui a porté sur la présence d'une pollution orpheline en Pb au niveau des remblais reste valide : aucun risque n'est présent.

En situation projetée, il n'est pas attendu de changement de la zone et donc de demande de permis susceptible de constituer un fait générateur d'étude de sol.

4.6.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné.

Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite. La possibilité d'extension du parking vers l'Ouest induit un risque supplémentaire si la capacité d'accueil du parking est augmentée.

L'aménagement du parking avec une sous-couche d'étanchéité et le traitement des eaux permettrait de diminuer les risques de contamination des eaux souterraines (voir point 6.3).

La présence d'une pollution orpheline en ML et HAP au niveau des remblais n'occasionne aucun risque sur la zone en situation actuelle ou projetée (en l'absence de projet d'aménagement).

b. *Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)*

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucune autre source potentielle de pollution pour les sols n'est présente.

La présence d'une pollution orpheline en Pb au niveau des remblais n'occasionne aucun risque sur la zone en situation actuelle ou projetée (en l'absence de projet d'aménagement).

4.6.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. *Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)*

Avec l'Alternative 0.1, les impacts attendus sont identiques à la situation actuelle :

Incidences sur la situation de droit

Le site ne comporte aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol), au niveau du parking susceptible d'engendrer une pollution pour le sol, le sous-sol et les eaux souterraines. La parcelle reste en catégorie 0+4.

Incidences sur la situation de fait

Au niveau de la zone de parking :

- ◇ Le seul risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres) au niveau du parking, étant donné son revêtement composé de gravier et terre pour l'essentiel. La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.
- ◇ Il n'y a pas de risque lié à la pollution orpheline en ML et HAP et il n'y a pas de fait générateur d'étude de sol.

Au niveau de la zone de compensation :

- ◇ Aucune autre source potentielle de pollution pour les sols n'est présente.
- ◇ La présence d'une pollution orpheline en Pb au niveau des remblais n'occasionne aucun.

Les revêtements sont inchangés ; aucune étanchéité ou traitement des eaux du parking n'est prévu, ce qui ne permet pas de protéger pleinement les eaux souterraines (voir point 6.3).

b. *Alternative 0.2 (Fermeture du parking)*

L'Alternative 0.2 induit l'absence d'activité au niveau du Site.

Incidences sur la situation de droit

Le site ne comporte aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol). La parcelle reste en catégorie 0+4.

Incidences sur la situation de fait

Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).

Il n'y a pas de risque lié à la pollution orpheline en ML et HAP et il n'y a pas de fait générateur d'étude de sol.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

Le site ne comporte aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol). La parcelle reste en catégorie 0+4.

Il peut être attendu l'introduction d'une demande de permis pour l'aménagement du parking : une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis comprenant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m².

Incidences sur la situation de fait

La variante 1 limite le périmètre du parking à celui existant, ce qui rend les impacts similaires à ceux actuellement :

- ◇ Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné.
- ◇ En supposant une gestion des eaux par infiltration, le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.

La présence d'une pollution orpheline en ML et HAP au niveau des remblais n'occasionne aucun risque sur la zone en situation actuelle ou projetée (en l'absence de projet d'aménagement). La parcelle reste en catégorie 0+4.

En situation projetée, il peut être attendu l'introduction d'une demande de permis pour l'aménagement du parking : une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis comprenant des actes ou travaux en contact avec le sol sur plus de 20 m².

4.7. Les eaux

4.7.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement permet un aménagement et une extension du parking existant. Tout projet à venir devra se conformer aux recommandations du PRDD.

Plan de gestion de l'eau (PGE)

Le Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'a pas d'impact direct sur la gestion des eaux. Il ouvre cependant la voie à un projet d'aménagement ou d'extension du parking. Le cas échéant, le projet d'aménagement devra se conformer aux prescriptions du PGE.

Règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux de Uccle

Le Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'a pas d'impact direct sur la gestion des eaux. Il ouvre cependant la voie à un projet d'aménagement ou d'extension du parking. Le cas échéant, le projet d'aménagement devra se conformer aux prescriptions du RCU d'Uccle.

Zone de protection de captage

Les délimitations des zones de protection de captage ne sont pas fonction des activités de surface qui s'y déroulent mais sont définies selon la position du captage et un temps de transfert de l'eau souterraine jusqu'à l'ouvrage défini. Ainsi, la zone de protection de captage reste inchangée et le Site est toujours en zone III de protection.

Le Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement permet un aménagement et une extension du parking existant. L'aménagement et l'exploitation du parking sera soumise à demande de permis d'urbanisme et d'environnement et VIVAQUA remettra un avis sur la préservation des aspects qualitatifs et quantitatifs des eaux souterraines.

Etant en zone III de protection de captage, pour l'exploitation d'un parking, il est nécessaire de prévoir la collecte des eaux pluviales du parking afin d'éviter tout rejet d'eaux de ruissellement du parking potentiellement contaminées vers la zone de protection de captage.

L'infiltration sur ou à proximité du Site est à préférer : les eaux de ruissellement sont ainsi gérées localement, contribuant à la recharge de la nappe – tout comme c'est le cas actuellement, et sans charge sur le réseau d'égouttage (qui, pour rappel, oriente actuellement les eaux dans la zone de protection de captage où elles finissent par s'infiltrer). Il y a dès lors lieu de prévoir l'épuration de ces eaux avant infiltration (matières en suspension, hydrocarbures (dont hydrocarbures aromatiques polycycliques), métaux lourds, ...). Par ailleurs, l'utilisation de sels de déneigement doit être interdite en cas d'infiltration des eaux.

La temporisation des eaux permet également de compenser l'imperméabilisation. Un débit de fuite de maximum 5 l/s.ha est couramment utilisé.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'induit pas de changement de gestion des eaux : le site est boisé, perméable, sans raccordement à l'égout, correspondant aux recommandations du PRDD.

Plan de gestion de l'eau (PGE)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'induit pas de changement de gestion des eaux : le site est boisé, perméable, sans raccordement à l'égout, correspondant aux recommandations du PGE.

Règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux de Uccle

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'induit pas de changement de gestion des eaux : le site est boisé, perméable, sans raccordement à l'égout, n'entrant pas en contradiction avec le RCU.

Zone de protection de captage

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'a pas d'impact sur le statut de protection des captages.

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'induit pas d'activité potentiellement polluante et il n'y a pas de mesure particulière à prendre.

4.7.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Eaux de surface

Il n'y a pas de ruisseau, plan d'eau sur ou aux abords du site et donc pas d'impact attendus sur ces derniers.

Risque d'inondation

Il n'y a pas de risque d'inondation sur ou aux abords du Site. Le Projet induit la possibilité d'aménager la zone de parking et donc la gestion de ses eaux. Les règlements devront être respectés lors de tout projet, permettant de ne pas aggraver les risques d'inondation à l'échelle du bassin versant.

Imperméabilisation et infiltration

Le changement d'affectation ouvre la voie vers un aménagement du parking et son extension et donc vers un changement de revêtement du Site.

On rappellera que la présence du Site en zone III de protection de captage fait que la pose d'une couche d'étanchéité sera imposée via la demande de permis nécessaire à l'aménagement du Site, afin d'éviter l'infiltration d'eau de ruissellement du parking éventuellement contaminée qui n'aurait pas été épurée.

Pour la couche étanche, en place d'un revêtement de type asphalte, le recours à une membrane étanche placée dans le sol permet une couche de terre par-dessus (avec système de drainage des eaux), d'envisager ainsi un aménagement plus qualitatif et d'intégrer des systèmes de temporisation de manière paysagère (via des noues, ...).

L'infiltration reste envisageable pour autant que les eaux aient été épurées et qu'il n'est pas fait usage de sels de déneigement au niveau des zones de collecte.

Réseau d'égouttage

La gestion des eaux devant se faire selon la situation de droit, il n'est pas attendu d'impact significatif au niveau du réseau d'égouttage.

Eaux souterraines

On rappellera que la présence du Site en zone III de protection de captage fait que la pose d'une couche d'étanchéité sera imposée via la demande de permis nécessaire à l'aménagement du Site, afin d'éviter l'infiltration d'eau de ruissellement du parking éventuellement contaminée qui n'aurait pas été épurée.

Afin de permettre la recharge de la nappe – tout comme c'est le cas actuellement, l'infiltration reste envisageable pour autant que les eaux aient été épurées et qu'il n'est pas fait usage de sels de déneigement au niveau des zones de collecte.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Eaux de surface

La zone est actuellement boisée. Le changement d'affectation de cette zone sport en zone forestière confirmera l'occupation boisée, perméable. L'écoulement des eaux n'est dès lors pas modifié.

Risque d'inondation

Pour les mêmes raisons, il n'y a pas de modification du risque d'inondation sur ou en aval hydrologique du Site.

Imperméabilisation et infiltration

Il n'y a pas d'imperméabilisation et de modification de l'infiltration (zone 100 % perméable).

Réseau d'égouttage

Le périmètre n'est pas raccordé à l'égouttage, il est 100 % perméable ; aucun impact n'est attendu sur le réseau d'égouttage.

Eaux souterraines

En l'absence de captage, d'activité potentiellement polluante et le périmètre étant perméable, il n'y a pas d'impact du projet attendu au niveau des eaux souterraines.

4.7.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

Au niveau de la zone de parking :

- ◇ PRDD : les revêtements sont composés pour l'essentiel de terre et gravier, il n'y a pas d'égouttage sur le Site et le parking est nivelé et de nombreux culs-de-poule présents. Il est attendu que eaux de ruissellement vers la zone boisée ou vers l'égouttage, ce qui n'est pas conforme au PRDD ;
- ◇ Plan de gestion de l'eau (PGE) : Il est attendu que eaux de ruissellement restent au niveau de la parcelle. L'Alternative 0.1 reste dans la logique du PGE ;
- ◇ Règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux de Uccle : il n'y a pas de système de gestion des eaux, lesquelles ruissellent soit directement vers la forêt, soit vers la chaussée de la Hulpe (zone de roulage fortement tassée par le passage des véhicules). Les surfaces imperméables représentent une faible superficie ;
- ◇ La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement, ce qui n'est pas respecté avec l'Alternative 0.1.

Au niveau de la zone de compensation :

- ◇ PRDD/ Plan de gestion de l'eau (PGE)/ Règlement communal d'urbanisme relatif à la gestion des eaux de Uccle : la zone est boisée, perméable et non égouttée. Les eaux sont correctement gérées au niveau de la parcelle, non urbanisée.

Incidences sur la situation de fait

Au niveau de la zone de parking :

- ◇ Il n'y a pas de ruisseau, plan d'eau sur ou aux abords du site et donc pas d'impact attendus sur ces derniers.
- ◇ Le parking est couvert de terre et de gravier avec une partie asphaltée et pavée (zone d'accès). Malgré les revêtements perméables, le sol est fortement tassé par les véhicules. L'infiltration est alors réduite et davantage d'eau pluviale ruisselle. L'Alternative 0.1 ne prévoit pas de gestion des eaux de ruissellement et aucun système de temporisation n'est mis en place.

- ◇ Les eaux pluviales du parking s'infiltrent ou ruissellent vers la forêt ou vers l'égouttage le long de la chaussée de la Hulpe, s'infiltrant ainsi dans la zone de protection de captage. Cela amène un risque à long terme pour la qualité des eaux souterraines, qui, pour rappel, alimente le réseau public en eau potabilisable.

Au niveau de la zone de compensation :

- ◇ La zone est actuellement boisée.
- ◇ Il n'y a pas de modification du risque d'inondation sur ou en aval hydrologique du Site.
- ◇ Il n'y a pas d'imperméabilisation et de modification de l'infiltration (zone 100 % perméable).
- ◇ Le périmètre n'est pas raccordé à l'égouttage, il est 100 % perméable ; aucun impact n'est attendu sur le réseau d'égouttage.
- ◇ En l'absence de captage, d'activité potentiellement polluante et le périmètre étant perméable, il n'y a pas d'impact du projet attendu au niveau des eaux souterraines.

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

L'alternative 0.2 présente les mêmes impacts en matière d'hydrologie que ceux de l'Alternative 0.1, si ce n'est que la fermeture du parking permet de supprimer les risques par rapport à la zone III de protection de captage ; aucune étanchéité n'est imposée en l'absence d'exploitation et il n'y a pas de gestion d'eaux de ruissellement.

Incidences sur la situation de fait

L'alternative 0.2 présente les mêmes impacts en matière d'hydrologie que ceux de l'Alternative 0.1. si ce n'est pour le risque occasionné par l'infiltration des eaux en zone de protection de captage, étant donné l'absence d'activité.

Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

La Variante 1 présente les mêmes impacts en matière d'hydrologie que ceux du Projet.

La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement.

Tout comme pour le Projet, l'infiltration des eaux de ruissellement est envisageable et à préférer pour autant qu'elles soient épurées préalablement. La quantité d'eau à traiter est moindre étant donné que la surface de collecte est moindre.

La mise en place d'un système de temporisation permettrait, tout comme c'est envisageable pour le Projet, de compenser l'imperméabilisation. La superficie concernée est toutefois moindre dans le cas présent, ce qui diminue le volume à temporiser.

Incidences sur la situation de fait

La Variante 1 ouvre la voie vers un aménagement du parking.

Etant en zone III de protection de captage, pour l'exploitation d'un parking, il est nécessaire de prévoir :

- ◇ La collecte des eaux pluviales du parking afin d'éviter tout rejet d'eaux de ruissellement du parking vers la zone de protection de captage ;
- ◇ La temporisation et l'épuration des eaux pluviales avant rejet vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe ou par infiltration.

Pour la couche étanche, en place d'un revêtement de type asphalte, le recours à une membrane étanche placée dans le sol permet une couche de terre par-dessus (avec système de drainage des eaux), d'envisager un aménagement plus qualitatif et d'intégrer des systèmes de temporisation de manière paysagère (via des noues, ...).

Un débit de fuite de maximum 5 l/s.ha est couramment utilisé. La superficie à aménager étant moins importante que celle du Projet, la quantité totale d'eau à temporiser est moindre.

4.8. L'air et les facteurs climatiques

4.8.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

4.8.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Le Projet générerait des émissions atmosphériques liées au charroi dans le cas du maintien et du réaménagement du parking existant.

Toutefois, vu le contexte urbain dans lequel s'insère la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité, les rejets de polluants atmosphériques générés n'influenceront pas de manière significative la qualité de l'air du site.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

En situation existante de fait, la zone de compensation ne génère aucune émission atmosphérique, est entièrement boisée et contribue donc, avec l'ensemble de la Forêt de Soignes, positivement à la qualité de l'air et la réduction des effets d'ilots de chaleur urbains aux alentours du site. La situation existante de droit (zone de sports et loisirs) n'exclut cependant pas l'aménagement futur d'infrastructures de sport ou de loisir, diminuant la part de couverture boisée de la zone.

L'affectation projetée au niveau de la zone de compensation permettrait de maintenir la zone boisée, avec ses impacts positifs sur la qualité de l'air et le climat.

4.8.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. *Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)*

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des rejets atmosphériques générés par la circulation des véhicules sur site.

b. *Alternative 0.2 (Fermeture du parking)*

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

La suppression du parking induite par l'affectation forestière présente les impacts positifs suivant sur l'air et le climat :

- ◇ Suppression des émissions atmosphériques générées par les véhicules circulant sur le parking ;
- ◇ Extension d'une zone boisée à la place d'une zone de stationnement en gravier : la couverture végétale supplémentaire constituerait dès lors un puit de carbone supplémentaire.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

Les incidences de la Variante 1 sur l'air et le climat sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.

4.9. Environnement sonore et vibratoire

4.9.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

4.9.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Le maintien de l'affectation existante de droit, à savoir la zone forestière, permettrait une extension de la zone boisée en lieu et place du parking existant, présentant des impacts positifs sur l'environnement sonore et vibratoire puisque les nuisances sonores générées par le charroi du parking seraient supprimées.

En cas de maintien et réaménagement du parking existant, les nuisances sonores générées par les véhicules entrant et sortant du parking subsisteront vis-à-vis des riverains proches, soit les riverains localisés dans l'ilot formé par la Chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt.

Toutefois, vu le contexte urbain dans lequel s'insère la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité, les nuisances sonores potentiellement occasionnées par le Projet n'influenceront pas de manière significative l'environnement du site.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

En situation existante de fait, aucune nuisance sonore n'est générée au droit de la zone de compensation. L'affectation de droit n'exclut cependant pas l'installation ou l'aménagement d'infrastructures de sports et loisirs dans le futur, potentiellement bruyantes. Au vu de la nature des nuisances sonores potentiellement générées (acclamations de jeux ou du public, bruits de ballons, etc.), et étant donné l'absence de riverains proches, l'impact des nuisances sonores potentiellement générées serait faible.

Le Projet permettrait de maintenir la zone de compensation boisée et par conséquent calme.

4.9.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des nuisances sonores générées par la circulation des véhicules sur site.

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

Le maintien de l'affectation existante de droit, à savoir la zone forestière, permettrait une extension de la zone boisée en lieu et place du parking existant, présentant des impacts positifs sur l'environnement sonore et vibratoire puisque les nuisances sonores générées par le charroi du parking seraient supprimées. Ces nuisances sonores sont toutefois potentiellement reportées ailleurs (parkings riverains ou en voirie).

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

Les incidences sonores liées à la circulation des véhicules sont similaires à celles engendrées par le Projet. Ces nuisances sont cependant réduites par rapport à l'Alternative 0.1, étant donné que la Variante implique un réaménagement du revêtement (actuellement en gravier).

4.10. Energie

4.10.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

4.10.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, au droit de la zone de parking existante*

Les sources de consommation d'énergie liées au maintien et au réaménagement du parking existant sont minimales en situation existante : l'éclairage extérieur constitue le seul poste de consommation d'énergie de la zone de parking. L'éclairage extérieur est muni de lampes LED permettant de réduire la consommation d'énergie.

Ainsi, le Projet occasionnera une consommation d'énergie liée à l'exploitation prévue pour la zone, à savoir le maintien et réaménagement du parking existant.

b. *Projet de modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air en zone forestière, au droit de la zone de compensation*

En situation existante de fait, aucune installation consommatrice d'énergie n'est présente au droit de la zone de compensation. L'affectation existante de droit permet néanmoins l'aménagement d'infrastructures de sport ou de loisir dans le futur, lesquelles pourraient être consommatrices d'énergie.

Le Projet permettrait de maintenir la zone boisée en l'état, sans aucun poste de consommation d'énergie.

4.10.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. *Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)*

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des consommations énergétiques existantes liées à l'éclairage du parking.

b. *Alternative 0.2 (Fermeture du parking)*

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

La suppression du parking induite par l'affectation forestière induirait la suppression de l'éclairage sur site, et plus aucune consommation énergétique.

c. *Variante 1 (Réaménagement du parking)*

Incidences sur la situation de droit

Aucun document ne porte spécifiquement sur cette zone.

Incidences sur la situation de fait

Les incidences de la Variante 1 sur l'énergie sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.

4.11. Déchets

4.11.1. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de droit

a. *Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)*

Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords ou à un chantier d'aménagement et extension du parking.

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en contradiction avec le PRDD : une gestion durable des éventuels déchets peut être appliquée.

Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en contradiction avec le PGRD : une gestion raisonnée des déchets peut être appliquée.

Programme Régional en Economie Circulaire (PREC)

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement n'entre pas en contradiction avec le PREC.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

Aucun déchet n'est généré et ne sera généré au niveau de la zone, si ce n'est par l'entretien de l'espace forestier qui pourraient générer des déchets verts (bois mort, ...). Un entretien des abords est toujours à effectuer (déchets laissés par les promeneurs, ...).

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'entre pas en contradiction avec le PRDD : une gestion durable des déchets peut être appliquée.

Plan de Gestion des Ressources et des Déchets (PGRD)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'entre pas en contradiction avec le PGRD : une gestion raisonnée des déchets peut être appliquée.

Programme Régional en Economie Circulaire (PREC)

Le projet de modification de la zone sport en zone forestière n'entre pas en contradiction avec le PREC.

4.11.2. Analyse des incidences environnementales du Projet sur la situation de fait

a. Projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement (zone parking existant)

Pour rappel, l'exploitation du parking ne génère aucun déchet. Les éventuels dépôts de déchets occasionnés par des tiers sont sous la responsabilité du gestionnaire du Site, afin d'assurer la propreté des lieux.

Des déchets de chantier peuvent être attendus en cas d'aménagement ou d'extension du parking.

b. Projet de modification de la zone sport en zone forestière (zone de compensation)

En situation existante de fait, la zone de compensation est boisée et aucun déchet n'y est généré outre les dépôts éventuels de promeneurs et d'entretien des espaces forestiers.

Le Projet permettra de maintenir la zone boisée en l'état, et la situation de fait est inchangée.

4.11.3. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)

Incidences sur la situation de droit

L'Alternative 0.1 n'entre pas en contradiction avec la situation de droit.

Incidences sur la situation de fait

Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords et de la zone de compensation. Aucun déchet de chantier n'est généré.

Au niveau de la sécurité subjective, l'exploitation du parking permet de renforcer le sentiment de sécurité notamment par l'augmentation de la fréquentation et la gestion de la propreté générale du site.

Différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.) permettent de diminuer les risques d'agression et de vandalisme.

b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)

Incidences sur la situation de droit

L'Alternative 0.2 n'entre pas en contradiction avec la situation de droit.

Incidences sur la situation de fait

Sans fréquentation du parking suite à sa fermeture, il peut être attendu la présence de dépôts de déchets sauvages, nécessitant leur gestion.

Sans aménagement au niveau des deux périmètres, aucun déchet de chantier n'est généré.

c. Variante 1 (Réaménagement du parking)

Incidences sur la situation de droit

La Variante 1 n'entre pas en contradiction avec la situation de droit.

Incidences sur la situation de fait

En phase d'exploitation du parking, les incidences de la Variante 1 sont proches de celles de l'Alternative 0.1. L'aménagement du parking peut inclure une meilleure lisibilité des zones du parking, des accès, des sens de circulation et une sécurisation des flux en séparant les piétons et cyclistes des flux de véhicules.

Par ailleurs, un chantier d'aménagement du parking est attendu, générant des déchets de construction, fonction des aménagements prévus.

4.12. Recensement d'incidences environnementales spécifiques

4.12.1. Zone Natura 2000

Une évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000 est reprise en **Annexe 2**. L'étude met en évidence différents impacts potentiels du Projet nécessitant la mise en œuvre de mesures d'atténuation. Aucune mesure de compensation n'est toutefois nécessaire.

4.12.2. Risque d'accidents majeurs

Aucun site SEVESO n'est situé à proximité.

4.13. Interactions

Le Tableau suivant synthétise les interactions entre les thématiques.

Tableau 7 : Synthèse des interactions entre les différentes thématiques étudiées

	Environnement bâti – Patrimoine	Mobilité	Domaine social et économique	Population et santé humaine	Diversité biologique, la faune et la flore	Les sols	Les eaux	L'air et les facteurs climatiques	Environnement sonore et vibratoire	Energie	Déchets
Environnement bâti – Patrimoine		1	-	-	8	-	-	-	-	-	-
Mobilité			2	-	1	-	-	4	3	-	-
Domaine social et économique				-	-	-	-	-	6	-	-
Population et santé humaine					9	-	-	-	-	-	10
Diversité biologique, la faune et la flore						-	5	-	-	-	-
Les sols							11	-	-	-	12
Les eaux								-	-	-	12
L'air et les facteurs climatiques									7	-	-
Environnement sonore et vibratoire										-	-
Energie											-
Déchets											

Tableau 8 : Description des interactions

N°	Description de l'interaction
1	Les éventuels aménagements dédiés à l'amélioration visuelle du parking, à la qualité/protection de la lisière/zone Natura 2000 et à la mise en valeur des arbres remarquables influenceront la capacité totale de stationnement du parking
2	La tarification/mesures d'accessibilité au parking aura un impact sur l'utilisation de ce dernier, sur son accessibilité aux personnes disposant d'un plus faible revenu et sur le taux d'occupation des emplacements
3	La capacité du parking influe sur la circulation présente à proximité du Site et donc sur l'ambiance sonore
4	La capacité du parking influe sur la circulation présente à proximité du Site/modes de déplacement des usagers et donc sur les émissions de polluants atmosphériques générés par les véhicules
5	Les zones plantées seront perméables, permettant l'infiltration des eaux dans le sol et limitant le ruissellement des eaux pluviales
6	Le parking permet le développement de certaines activités au droit du Site. Ces activités peuvent générer des nuisances acoustiques
7	La circulation au sein du parking et sur les voiries avoisinantes génère des émissions de gaz d'échappement, ainsi que des nuisances acoustiques.
8	Les éventuels aménagements dédiés à l'amélioration visuelle du parking sont susceptibles d'améliorer également la valeur biologique du lieu et de ses abords.
9	Les éventuels aménagements dédiés à la sécurité des usagers du parking sont susceptibles de diminuer la superficie qui peut être consacré à l'augmentation de la valeur biologique du lieu et d'avoir un impact sur la faune (éclairage).
10	Le sentiment subjectif est également lié à l'entretien des abords, dont l'enlèvement des déchets
11	Les mesures de protection prises au niveau des sols permettent également une protection des eaux de surface et des eaux souterraines
12	L'évacuation rapide des déchets clandestins permet la protection du sol et des eaux

**PARTIE 5 : CONCLUSIONS, RECOMMANDATIONS
ET MESURES DE SUIVI**

1. PRESENTATION DES SOLUTIONS RETENUES

Le tableau suivant synthétise les avantages et inconvénients du Projet et des Alternatives pour les différentes thématiques.

Sur base du tableau, on remarquera que ni le projet ni les alternatives/variante étudiées ne rencontre la totalité des objectifs poursuivis par les différents plans/programmes/règlements dont le RIE a tenu compte.

L'enjeu du projet n'est toutefois pas le même pour toutes les thématiques environnementales abordées. En effet, la nature du projet implique que ce dernier présente potentiellement un impact (positif ou négatif) non négligeable en matière d'urbanisme, de mobilité, de diversité biologique, de gestion des eaux et dans le domaine social et économique. L'impact potentiel du projet en matière de population et santé, sur les sols, l'air, l'environnement sonore, l'énergie et les déchets reste quant à lui plus limité. Il en découle que :

- ◇ le Projet est susceptible d'influencer de manière plus importante les objectifs des plans/programmes/règlements des thématiques dans lesquelles le projet présente un impact potentiel non négligeable. Il est dès lors d'autant plus important de s'assurer que le projet soit conforme avec les objectifs poursuivis par ces plans/programmes/règlements.
- ◇ Par ailleurs, certains documents mentionnent des objectifs spécifiques pour l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou la Forêt de Soignes toute proche. A nouveau, le Projet est susceptible d'influencer de manière plus importante les objectifs de ces plans/programmes/règlements.

Sur base de ces constats, il reste nécessaire de faire des arbitrages afin de choisir la solution générant un minimum d'impact négatif et un maximum d'impact positif. Sur base des éléments précédemment développés, cette décision doit donc s'effectuer en priorité sur base des objectifs poursuivis par les plans et programmes des thématiques précédemment mentionnés et ayant un lien fort avec le projet, à savoir :

- ◇ Arrêté de classement de la Forêt de Soignes ;
- ◇ Schéma de structure de la Forêt de Soignes ;
- ◇ Plan de gestion de la Forêt de Soignes ;
- ◇ Plan nature de la Région bruxelloise ;
- ◇ Plan Good-move/Plan Régional de Mobilité de la Région bruxelloise.

Les alternatives 0.1 et 0.2 ne permettent pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la Forêt de Soignes et du schéma de structure de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public (à savoir de disposer d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la Forêt de Soignes que constitue l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort) afin de canaliser les visiteurs et réduire l'impact sur la faune et la flore (préservation du noyau central de la forêt, limitation du parking sauvage, etc.).

Ces alternatives ne sont donc pas jugées comme étant raisonnablement envisageables.

Le choix doit donc se porter sur le Projet ou la Variante 1. Les impacts associés à ces derniers varient principalement au niveau des points suivants :

- ◇ Le Projet permet théoriquement la création de l'ordre de maximum 428 à 535 emplacements et la Variante 1 de maximum 288 à 360 emplacements ;
- ◇ Le Projet implique l'abattage des arbres présents dans la partie Ouest du périmètre. Cet abattage n'est par contre pas nécessaire dans le cadre de la Variante 1.

Le Projet permet donc de réduire de manière plus importante le report de stationnement en voirie que la Variante 1. A contrario, de par une limitation plus importante du nombre d'emplacements de stationnement, la Variante 1 favorise théoriquement un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture et rencontre dès lors de manière plus ambitieuse les objectifs du plan GoodMove en la matière. Par ailleurs, contrairement à la Variante 1, le Projet va à l'encontre du plan de gestion de la Forêt de Soignes et du plan Nature, à savoir :

- ◇ Le plan de gestion de la Forêt de Soignes recommande « *d'interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959* ». Le Projet implique l'abattage d'arbres faisant partie de la Forêt de Soignes afin d'étendre l'emprise du parking ;
- ◇ Le plan nature vise à « concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains » et que « *la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité* ». Le projet implique la suppression d'une zone boisée et son aménagement en parking, et donc une perte nette de biodiversité nonobstant la zone de compensation.

Sur base des résultats de cette analyse, la Variante 1 est considérée comme étant la meilleure option à mettre en oeuvre. On recommandera dès lors d'adapter le périmètre de modification partielle du PRAS de manière à se limiter au périmètre de la Variante 1.

Tableau 9 : Synthèse des impacts du Projet, des Alternatives et de la variante

	Projet	Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)	Alternative 0.2 (Fermeture du parking)	Variante 1 (Réaménagement du parking actuel)	Classement des options (1 : la meilleure ; 4 : la moins bonne)
<p>Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Il n'est pas attendu que le Projet implique une diminution sensible du droit à un environnement sain.</p> <p>L'aménagement d'un parking contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et à sa fonction de porte d'entrée de la Forêt de Soignes et de ses abords souhaité par le plan de gestion et le schéma de structure de la Forêt de Soignes</p> <p>Le Projet implique l'abattage d'arbres faisant partie de la Forêt de Soignes ayant fait l'objet d'un arrêté de classement. La superficie déboisée reste toutefois réduite. Le projet vise par ailleurs à mieux protéger les parties les plus centrales du massif forestier. Le Projet n'a donc pas d'impact négatif significatif sur le site classé.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking à ciel ouvert permettra pour la zone de parking existante de maintenir une situation</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La situation n'étant pas modifiée, l'Alternative 0.1 ne génère aucune diminution sensible du droit à un environnement sain</p> <p>L'Alternative 0.1 répond à la fonction de porte de la forêt de soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.</p> <p>La poursuite de l'exploitation du parking sans aménagement ne contribue toutefois pas à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords, ni à l'amélioration des lisières urbaines et viaires souhaité par le plan de gestion de la Forêt de Soignes</p> <p>L'Alternative 0.1 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence d'aménagement au niveau du parking existant ne permet pas de mettre en avant le patrimoine voisin.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>L'aménagement du parking actuel n'est pas qualitatif. L'aménagement actuel ne correspond pas à l'aménagement d'un parking</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La fermeture du parking ne génère en soi aucune diminution sensible du droit à un environnement sain.</p> <p>L'Alternative 0.2 ne répond pas à la fonction de porte de la forêt de soignes souhaitée dans le Schéma de Structure et le plan de gestion de la Forêt de Soignes</p> <p>L'Alternative 0.2 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence de parking à proximité rend son accès plus compliqué et ne permet pas de mettre en avant le patrimoine voisin.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le parking est fermé. Plus aucun véhicule n'est autorisé à stationner au droit de la zone de parking</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La Variante 1 ne génère en soi aucune diminution sensible du droit à un environnement sain</p> <p>L'aménagement d'un parking contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et à sa fonction de porte d'entrée de la Forêt de Soignes et de ses abords souhaité par le plan de gestion et le schéma de structure de la Forêt de Soignes</p> <p>La Variante implique comme le Projet l'aménagement d'un parking au sein d'un site ayant fait l'objet d'un arrêté de classement. Toutefois, contrairement au Projet, aucun abattage réduisant la superficie du massif, et donc susceptible de réduire la valeur scientifique de la Forêt de Soignes, n'est prévu. La Variante 1 ne génère pas d'impact négatif significatif sur le site classé.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking à ciel ouvert permettra de maintenir une situation existante depuis</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Variante 1</u> 2. <u>Projet</u> 3. <u>Alternative 0.1</u> 4. <u>Alternative 0.2</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	<p>existante depuis déjà 1922 et à l'avenir un réaménagement de celui-ci.</p> <p>La partie Ouest reprise dans le périmètre est actuellement boisée. Le projet ouvre la voie vers la possibilité d'étendre le parking à cette zone.</p> <p>L'aménagement du parking pourrait permettre une meilleure intégration paysagère</p>	<p>d'une porte d'entrée de la Forêt de Soignes ou d'un parking visiteur d'un espace vert récréatif et didactique d'envergure régionale. Cette absence de parking aménagé ne participe donc pas au redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.</p>		<p>déjà 1922 et à l'avenir un réaménagement de celui-ci.</p> <p>La zone Ouest reste boisée, la Variante ayant un moindre impact paysager.</p> <p>L'aménagement du parking pourrait permettre une meilleure intégration paysagère</p>	
Mobilité	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'adéquation du Projet de Plan par rapport au PRDD et PRM sera fonction de la capacité autorisée du parking et du mode de gestion appliqué.</p> <p>Respect du PRPS, PACS et plan de gestion de la Forêt de Soignes.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le Projet permet de réduire le report de stationnement en voirie.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Permet potentiellement un plus grand report modale que le Projet tel que poursuivi par le PRDD et le PRM.</p> <p>Respect du PRPS, PACS</p> <p>L'alternative ne rencontre pas les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la Forêt de Soignes (absence d'un parking aménagé au droit d'une porte d'entrée)</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Réduit de manière moins importante que le Projet le report de stationnement en voirie</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>l'Alternative ne respecte pas le PRDD, le PRM, le PRPS, la PAC de la commune d'Uccle, et le plan de gestion de la Forêt de Soignes</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>En l'absence de zone de stationnement, l'Alternative implique un report important de stationnement en voirie</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Permet potentiellement un plus grand report modale que le Projet tel que poursuivi par le PRDD et le PRM.</p> <p>Respect du PRPS, PACS et du plan de gestion de la Forêt de Soignes (parking aménagé)</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Réduit de manière moins importante que le Projet le report de stationnement en voirie</p>	<p>5. <u>Projet</u></p> <p>6. <u>Variante 1</u></p> <p>7. <u>Alternative 0.1</u></p> <p>8. <u>Alternative 0.2</u></p>
Domaine social et économique	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Le Projet est en accord avec les plan pertinents</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le Projet permet de répondre partiellement à la demande en stationnement</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'absence d'un parking aménagé au droit d'une porte d'entrée ne répond pas au plan de gestion de la Forêt de Soignes.</p> <p><u>Situation de fait</u></p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'absence de parking permettant l'accueil des visiteurs au droit de l'ancien hippodrome ne répond pas au plan de gestion de la Forêt de Soignes.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'aménagement du parking est en accord notamment avec le plan de gestion de la Forêt de Soignes.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le maintien et</p>	<p>1. <u>Projet</u></p> <p>2. <u>Variante 1</u></p> <p>3. <u>Alternative 0.1</u></p> <p>4. <u>Alternative 0.2</u></p>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	associées aux différentes activités.	Le maintien du parking est favorable au développement des activités. L'effet est toutefois moindre que le Projet vu la capacité de stationnement plus limitée. Un report de stationnement en voirie plus important que le Projet est attendu.	<p><u>Situation de fait</u></p> <p>La suppression du parking implique</p> <p>1.une diminution de la fréquentation et donc une perte économique pour les établissements et les événements socio-culturels y prenant place ;</p> <p>2. Une facilité d'accès réduite pour les visiteurs de la Forêt de Soignes au droit de l'une des deux portes d'accueil de la région bruxelloise.</p> <p>3. un report de stationnement en voirie</p>	l'aménagement du parking est favorable au développement des activités. L'effet est toutefois moindre que le Projet vu la capacité de stationnement plus limitée mais plus important que l'Alternative 0.1. Un report de stationnement en voirie plus important que le Projet est attendu.	
Population et santé humaine	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Néant</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Aménagement avec extension possible d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.</p> <p>L'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Néant</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Maintien d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes permettant d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.</p> <p>Aucun aménagement n'est réalisé, en ce compris l'absence de mesures en faveur de la sécurité.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Néant</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Fermeture d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes et permet ainsi l'élimination des risques de sécurité liés aux problèmes de flux de circulation au droit du parking, et à l'entrée/sortie du parking au niveau de la Chaussée de la Hulpe mais induit un report du risque et même son augmentation sur les voiries voisines (avec un parking sauvage attendu).</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Néant</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Aménagement (sans extension possible) d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.</p> <p>Tout comme pour le projet, l'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Variante 1</u> 2. <u>Projet</u> 3. <u>Alternative 0.1</u> 4. <u>Alternative 0.2</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	parking, des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules.			du parking, des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules.	
Diversité biologique, la faune et la flore	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Le Projet ne respecte pas le PRDD et le Plan nature et respecte partiellement le plan de gestion de la Forêt de Soignes (abattage d'arbres, non respect de la zone de non aedificandi, perte nette de biodiversité, aménagement d'un parking au sein d'une porte d'entrée)</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Des abattages d'arbres sont réalisés.</p> <p>Certaines précautions sont à prendre afin de protéger les arbres remarquables.</p> <p>Des plantations potentiellement favorables à la faune et la flore sont également susceptibles d'être réalisées</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'Alternative respecte le PRDD le plan de gestion de la Forêt de Soignes et le plan nature (pas d'abattage et pas de perte nette de biodiversité, création d'un parking aménagé au sein de la porte d'entrée)</p> <p>Quelques voitures sont susceptibles de pouvoir se garer dans la zone Natura 2000.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Aucun aménagement et aucun abattage d'arbre</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'Alternative respecte le PRDD et le plan nature (pas d'abattage et pas de perte nette de biodiversité) mais partiellement le plan de gestion de la Forêt de Soignes (pas de création d'un parking aménagé au sein de la porte d'entrée)</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>La zone est donc laissée à tout le moins à la recolonisation végétale spontanée, dès lors une augmentation de la biodiversité est probable.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La Variante respecte le PRDD et le plan nature (L'abattage des arbres dans la partie Ouest du périmètre du Projet n'est pas nécessaire; pas de perte nette de biodiversité)</p> <p>Le plan de gestion de la Forêt de Soignes est partiellement respecté (respect de l'absence de nouvelle emprise sur la Forêt de Soignes mais non-respect de la zone de non-aedificandi prévue au PRAS).</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Certaines précautions sont à prendre afin de protéger les arbres remarquables et interdire l'accès à la zone Natura 2000.</p> <p>Des plantations potentiellement favorables à la faune et la flore sont également susceptibles d'être réalisées.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Alternative 0.1</u> 3. <u>Variante 1</u> 4. <u>Projet</u>
Les sols	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La parcelle est en catégorie 0+4.</p> <p>Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La parcelle est en catégorie 0+4 et le reste.</p> <p>Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La parcelle est en catégorie 0+4 et le reste.</p> <p>Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucun</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La parcelle est en catégorie 0+4.</p> <p>Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Variante 1</u> 3. <u>Projet</u> 4. <u>Alternative 0.1</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	<p>concerné. Aucun risque n'est présent.</p> <p>Une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.</p> <p>La possibilité d'extension du parking vers l'Ouest induit un risque supplémentaire si la capacité d'accueil du parking est augmentée.</p> <p>Les revêtements sont changés et les eaux de ruissellement traitées, de façon à protéger les eaux souterraines.</p>	<p>concerné. Aucun risque n'est présent.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.</p> <p>Les revêtements sont inchangés et les eaux de ruissellement non traitées, ce qui ne permet pas de protéger pleinement les eaux souterraines.</p>	<p>risque n'est présent.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).</p>	<p>concerné. Aucun risque n'est présent.</p> <p>Une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.</p> <p>Les revêtements sont changés et les eaux de ruissellement traitées, de façon à protéger les eaux souterraines.</p>	
Les eaux	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>En cas d'aménagement, la gestion des eaux devra se conformer au PRDD, PGE et RCU d'Uccle.</p> <p>La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement. L'infiltration</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>-</p> <p>La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement, ce qui n'est pas respecté.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>L'Alternative 0.1 ne prévoit</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>-</p> <p>En l'absence d'aménagement et d'exploitation, les risques par rapport à la zone III de protection de captage sont supprimés ; aucune étanchéité n'est imposée en l'absence d'exploitation et il n'y a pas de gestion d'eaux de ruissellement.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>En cas d'aménagement, la gestion des eaux devra se conformer au PRDD, PGE et RCU d'Uccle.</p> <p>La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement. La quantité</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Variante 1</u> 3. <u>Projet</u> 4. <u>Alternative 0.1</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	<p>est possible et souhaitable pour la recharge de la nappe, pour autant que les eaux aient été épurées et qu'il n'est pas fait usage de sels de déneigement. Une temporisation préalable est nécessaire pour compenser l'imperméabilisation.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>L'aménagement du parking permet la mise en place d'une couche imperméable, la collecte des eaux de ruissellement et leur traitement, permettant la protection des eaux potabilisables et permet également la mise en place d'un système de temporisation des eaux.</p>	<p>pas de gestion des eaux de ruissellement et aucun système de temporisation n'est mis en place.</p> <p>Les eaux pluviales du parking s'infiltreront ou ruissellent vers la forêt ou vers l'épandage le long de la chaussée de la Hulpe, s'infiltrant ainsi dans la zone de protection de captage. Cela amène un risque à long terme pour la qualité des eaux souterraines, qui, pour rappel, alimente le réseau public en eau potabilisable.</p>	<p><u>Situation de fait</u></p> <p>L'Alternative 0.2 ne prévoit pas de gestion des eaux de ruissellement et aucun système de temporisation n'est mis en place.</p> <p>Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).</p>	<p>d'eau de ruissellement à gérer est moindre (vu la moindre superficie de collecte) et il y a dès lors moins d'eau à traiter et temporiser.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>L'aménagement du parking permet la mise en place d'une couche imperméable, la collecte des eaux de ruissellement et leur traitement, permettant la protection des eaux potabilisables et permet également la mise en place d'un système de temporisation des eaux.</p> <p>La superficie à aménager étant moins importante que celle du Projet, la quantité totale d'eau à temporiser est moindre.</p>	
L'air et les facteurs climatiques	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>/</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Le Projet est susceptible de générer des émissions atmosphériques liées au charroi dans le cas du maintien et du réaménagement du parking existant.</p> <p>L'affectation projetée au niveau de la zone de compensation permettrait de maintenir la zone boisée, avec ses impacts positifs sur la qualité de l'air et le climat.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>/</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des rejets atmosphériques générés par la circulation des véhicules sur site.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>/</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>La suppression du parking induite par l'affectation forestière présente les impacts positifs suivants sur l'air et le climat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression des émissions atmosphériques générées par les véhicules circulant sur le parking ; - Extension d'une zone boisée à la place d'une zone de stationnement en gravier : la couverture végétale supplémentaire constituerait 	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>/</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Les incidences de la Variante 1 sur l'air et le climat sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Alternative 0.1</u> 3. <u>Variante 1</u> 4. <u>Projet</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

			dès lors un puit de carbone supplémentaire, et réduirait également les effets d'îlot de chaleur urbains.		
Environnement sonore et vibratoire	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> En cas de maintien et réaménagement du parking existant, les nuisances sonores générées par les véhicules entrant et sortant du parking subsisteront vis-à-vis des riverains proches, soit les riverains localisés dans l'îlot formé par la Chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt.</p> <p>Au niveau de la zone de compensation, le Projet permettrait de maintenir la zone de compensation boisée et par conséquent calme.</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des nuisances sonores générées par la circulation des véhicules sur site.</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> Le maintien de l'affectation existante de droit, à savoir la zone forestière, permettrait une extension de la zone boisée en lieu et place du parking existant, présentant des impacts positifs sur l'environnement sonore et vibratoire puisque les nuisances sonores générées par le charroi du parking seraient supprimées.</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> Les incidences sonores liées à la circulation des véhicules sont similaires à celles engendrées par le Projet. Ces nuisances sont cependant réduites par rapport à l'Alternative 0.1, étant donné que la Variante implique un réaménagement du revêtement (actuellement en gravier).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Alternative 0.1</u> 3. <u>Variante 1</u> 4. <u>Projet</u>
Energie	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> le Projet implique une consommation d'énergie liée à l'exploitation prévue pour la zone, à savoir le maintien et réaménagement du parking existant.</p> <p>Au niveau de la zone de compensation, le Projet permettrait de maintenir la</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des consommations énergétiques existantes liées à l'éclairage du parking.</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> La suppression du parking induite par l'affectation forestière induirait la suppression de l'éclairage sur site, et plus aucune consommation énergétique.</p>	<p><u>Situation de droit</u> /</p> <p><u>Situation de fait</u> Les incidences de la Variante 1 sur l'énergie sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.2</u> 2. <u>Alternative 0.1</u> 3. <u>Variante 1</u> 4. <u>Projet</u>

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	zone boisée en l'état, sans aucun poste de consommation d'énergie.				
Déchets	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>Le Projet n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.</p> <p>Des déchets de chantier peuvent être attendus avec l'aménagement ou l'extension du parking.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'Alternative 0.1 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.</p> <p>Aucun déchet de chantier n'est généré.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>L'Alternative 0.2 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Sans fréquentation du parking suite à sa fermeture, il peut être attendu la présence de dépôts de déchets sauvages, nécessitant leur gestion.</p> <p>Aucun déchet de chantier n'est généré.</p>	<p><u>Situation de droit</u></p> <p>La Variante 1 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.</p> <p><u>Situation de fait</u></p> <p>Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.</p> <p>Des déchets de chantier peuvent être attendus avec l'aménagement du parking.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Alternative 0.1</u> 2. <u>Variante 1</u> 3. <u>Projet</u> 4. <u>Alternative 0.2</u>

2. RECOMMANDATIONS

Le tableau suivant synthétise les recommandations du RIE.

Tableau 10 : Synthèse des recommandations

	Niveau de priorité	Recommandations à destination du Projet	Recommandations à destination de la Variante 1	Evaluation de l'impact attendu de la recommandation
Environnement bâti, patrimoine et paysages	1	<p>AT. 1 Porter une attention dans le cadre du projet à l'amélioration</p> <ul style="list-style-type: none"> - AT.1.1. de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus ; - AT.1.2 de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier ; - AT. 1.3 de la mise en valeur les arbres remarquables présents. 	<p>AT. 1 Porter une attention dans le cadre du projet à l'amélioration</p> <ul style="list-style-type: none"> - AT.1.1. de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus ; - AT.1.2 de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier ; - AT. 1.3 de la mise en valeur les arbres remarquables présents. 	Cette mesure permettra de participer aux objectifs du plan de gestion de la Forêt de Soignes en matière d'accueil du public et de préservation de la Forêt de Soignes
Mobilité	1	MOB.1. Prévoir un accès pour les voitures/motos séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;	MOB.1. Prévoir un accès pour les voitures/motos séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;	Cette mesure permettra de réduire le risque de collision
	1	MOB.2. Si l'accès au parking est contrôlé/réglémenté, prévoir une zone tampon à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route.	MOB.2. Si l'accès au parking est contrôlé/réglémenté, prévoir une zone tampon à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route.	Cette mesure permettra de réduire l'impact du parking sur la circulation de la Chaussée de La Hulpe
	1	MOB.3 Assurer une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet	MOB.3 Assurer une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet	Participe à limiter les nuisances pour les riverains et à canaliser les promeneurs
	2	MOB.4. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes et du projet Drohme ;	MOB.4. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes et du projet Drohme ;	
		MOB.5. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le PRPS	MOB.5. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le PRPS	Permet de s'assurer de l'harmonisation des tarifs en matière de

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

				stationnement
Domaine social et économique	1	SE.1. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasifs de l'usage de la voiture tout en restant abordable.	SE.1. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasifs de l'usage de la voiture tout en restant abordable.	Permet de s'assurer de son accessibilité au plus grand nombre
Population et santé humaine	1	SH.1 Prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.)	SH.1 Prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.)	Sécurisation objective du site
	1	SH.2 Les accès au site, les zones de roulage, les sens de circulation, les limitations de vitesse, les emplacements doivent être indiqués de manière claire	SH.2 Les accès au site, les zones de roulage, les sens de circulation, les limitations de vitesse, les emplacements doivent être indiqués de manière claire	Cette mesure permet la lisibilité des cheminements
	1	SH.3 L'entrée des véhicules doit être aménagée de sorte à éviter des remontées de file sur la chaussée	SH.3 L'entrée des véhicules doit être aménagée de sorte à éviter des remontées de file sur la chaussée et la visibilité en sortie doit être assurée	Cette mesure vise à diminuer les risques d'accident au niveau du point d'accès au site
		SH.4 En sortie de site vers la voie publique, la visibilité doit être assurée	SH.4 En sortie de site vers la voie publique, la visibilité doit être assurée	Cette mesure vise à diminuer les risques d'accident au niveau du point d'accès au site (avec les piétons et véhicules)
	1	SH.5 L'éclairage du parking doit être suffisant tout en veillant au respect de la faune et du voisinage	SH.5 L'éclairage du parking doit être suffisant tout en veillant au respect de la faune et du voisinage	Cette mesure permet la lisibilité des cheminements, aux piétons d'être visibles et de repérer aisément les issues. L'éclairage permet la sécurité favorisant l'utilisation du site.
	1	SH.6 Prévoir des voies de circulation pour les piétons clairement identifiables (par un marquage au sol et, ...) et éventuellement	SH.6 Prévoir des voies de circulation pour les piétons clairement identifiables (par un marquage au sol et, ...) et éventuellement	Cette mesure permet le cheminement

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

		séparer des autres voies	séparer des autres voies	sécurisé des piétons enceinte du parking
La diversité biologique, la faune et la flore	1	BIO.1. S'assurer que les aménagements prévus ne portent pas atteinte aux arbres remarquables et à leur système racinaire	BIO.1. S'assurer que les aménagements prévus ne portent pas atteinte aux arbres remarquables et à leur système racinaire	Le système racinaire ainsi que les troncs/branches des arbres remarquables ne seront pas impactés de manière significative par le Projet
	1	BIO.2 Dans le cadre des plantations, Les espèces plantées devraient idéalement être choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking	BIO.2 Dans le cadre des plantations, Les espèces plantées devraient idéalement être choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking	Permet de participer au développement de la biodiversité
	1	BIO.3. Tenir compte des recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000, à savoir : Mesure d'atténuation n°1 : Ne pas utiliser de matériaux chimiquement actifs comme la dolomie pour le revêtement du parking ; Mesure d'atténuation n°2 : En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, - Permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking (par exemple au droit des plantations paysagères qui seront prévues), tout en respectant pour le surplus les obligations associées à la zone de protection des captages d'eau souterraine de la forêt de Soignes (imperméabilisation des zones de stationnement et de manœuvre) ; - Ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers ; - Interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives ; - S'assurer que les eaux de pluie potentiellement chargée en polluant soient gérées de manière à ne pas impacter négativement la zone Natura 2000. On rappellera la nécessité de connecter l'exutoire de l'égout de la chaussée de La Hulpe	BIO.3. Tenir compte des recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000, à savoir : Mesure d'atténuation n°1 : Ne pas utiliser de matériaux chimiquement actifs comme la dolomie pour le revêtement du parking ; Mesure d'atténuation n°2 : En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, - Permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking (par exemple au droit des plantations paysagères qui seront prévues), tout en respectant pour le surplus les obligations associées à la zone de protection des captages d'eau souterraine de la forêt de Soignes (imperméabilisation des zones de stationnement et de manœuvre) ; - Ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers ; - Interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives ; - S'assurer que les eaux de pluie potentiellement chargée en polluant soient gérées de manière à ne pas impacter négativement la zone Natura 2000. On rappellera la nécessité de connecter l'exutoire de l'égout de la chaussée de La Hulpe	Suite à la mise en œuvre des mesures d'atténuation, l'impact du Projet sur la zone Natura 2000 sera non significatif.

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	<p>au réseau d'égouttage.</p> <p>Mesure d'atténuation n°3 : Prévoir un écran visuel le long de la limite avec la zone Natura 2000 afin d'empêcher les phares de voitures d'éclairer cette zone. Cet écran devra permettre le passage de la faune terrestre ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°4 : Réaliser des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière. Sur base de l'espace disponible, l'objectif serait de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier.</p> <p>Actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer. Afin de résoudre ce problème, il est recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ; - Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène. <p>Le caractère non linéaire de la lisière devra être conservé. La végétation ne devra pas être taillée. L'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive ».</p> <p>Cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation. Les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenu à une hauteur de minimum 1,5 m.</p> <p>Mesure d'atténuation n°5 : Mettre en place un éclairage extérieur ne nuisant pas aux habitats et espèces d'intérêt communautaire . Pour ce faire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ; - Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. Aucun éclairage ne sera prévu le long de la lisière forestière ; - Que l'éclairage extérieur soit asservi à un système assurant que ce dernier ne fonctionne que pendant la période 	<p>au réseau d'égouttage.</p> <p>Mesure d'atténuation n°3 : Prévoir un écran visuel le long de la limite avec la zone Natura 2000 afin d'empêcher les phares de voitures d'éclairer cette zone. Cet écran devra permettre le passage de la faune terrestre ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°4 : Réaliser des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière. Sur base de l'espace disponible, l'objectif serait de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier.</p> <p>Actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer. Afin de résoudre ce problème, il est recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ; - Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène. <p>Le caractère non linéaire de la lisière devra être conservé. La végétation ne devra pas être taillée. L'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive ».</p> <p>Cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation. Les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenu à une hauteur de minimum 1,5 m.</p> <p>Mesure d'atténuation n°5 : Mettre en place un éclairage extérieur ne nuisant pas aux habitats et espèces d'intérêt communautaire . Pour ce faire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ; - Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. Aucun éclairage ne sera prévu le long de la lisière forestière ; - Que l'éclairage extérieur soit asservi à un système assurant que ce dernier ne fonctionne que pendant la période 	
--	---	---	--

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	<p>d'occupation du parking ;</p> <p>- Que la lumière de l'éclairage extérieur soit si possible composée de longues longueurs d'ondes (entre 560 et 700 nm ; couleur ambre à rouge). Les éclairages ne seront donc pas de couleur blanche (reprenant l'ensemble du spectre) ou de tons violet, bleu, vert ou jaune.</p> <p>Mesure d'atténuation n°6 : S'assurer préalablement aux travaux d'abattage de l'absence de chauves-souris nichant dans les éventuelles cavités des arbres à abattre ou de tout autre espèce d'intérêt communautaire, régional ou strictement protégée dans la zone. Pour rappel les travaux d'abattages sont interdits entre le 1er avril et le 15 août en RBC.</p> <p>Mesure d'atténuation n°7 : Prévoir des kits anti-pollution sur Site pour pallier tout écoulement accidentel de produits dangereux</p> <p>Mesure d'atténuation n°8 : Lutter contre la dispersion des espèces invasives ;</p> <p>En ce qui concerne la renouée du Japon, vu la superficie importante couverte par l'espèce et l'absence de mesure simple et efficace permettant d'éradiquer cette espèce, il est seulement recommandé de s'assurer que l'espèce ne continue pas sa progression vers la zone Natura 2000. Tout fragment de la plante devra être soit laissé au sein du massif de renouée existant, soit être envoyé à l'incinérateur.</p> <p>En lien avec la recommandation précédente, il sera également nécessaire de délimiter les zones envahies par la Renouée du Japon avec de la rubalise afin de ne pas réaliser le travail du sol dans cette zone et ainsi ne pas disperser la plante. La rubalise devra être positionnée à au moins 1 m de tout plant de Renouée du Japon.</p> <p>Pour finir, la plantation de quelques arbustes en limite de la zone occupée par la Renouée du Japon peut participer à affaiblir la plante et à limiter son expansion en réduisant l'apport de lumière. C'est la raison pour laquelle on recommandera de planter du noisetier (<i>Corylus avellana</i>), de l'érable champêtre (<i>Acer campestre</i>), du Sorbier (<i>Sorbus aucuparia</i>), de l'aubépine (<i>Crataegus monogyna</i>) et du saule (<i>Salix caprea</i>) autour des zones envahies par la Renouée du Japon situées au sein de la lisière forestière précédemment mentionnée. Ces plantes pourront également servir de « sources de graines » pour le développement de la végétation de la lisière.</p> <p>Mesure d'atténuation n°9 : En cas d'installation d'un éclairage</p>	<p>d'occupation du parking ;</p> <p>- Que la lumière de l'éclairage extérieur soit si possible composée de longues longueurs d'ondes (entre 560 et 700 nm ; couleur ambre à rouge). Les éclairages ne seront donc pas de couleur blanche (reprenant l'ensemble du spectre) ou de tons violet, bleu, vert ou jaune.</p> <p>Mesure d'atténuation n°6 : Non applicable</p> <p>Mesure d'atténuation n°7 : Prévoir des kits anti-pollution sur Site pour pallier tout écoulement accidentel de produits dangereux</p> <p>Mesure d'atténuation n°8 : Lutter contre la dispersion des espèces invasives ;</p> <p>En ce qui concerne la renouée du Japon, vu la superficie importante couverte par l'espèce et l'absence de mesure simple et efficace permettant d'éradiquer cette espèce, il est seulement recommandé de s'assurer que l'espèce ne continue pas sa progression vers la zone Natura 2000. Tout fragment de la plante devra être soit laissé au sein du massif de renouée existant, soit être envoyé à l'incinérateur.</p> <p>En lien avec la recommandation précédente, il sera également nécessaire de délimiter les zones envahies par la Renouée du Japon avec de la rubalise afin de ne pas réaliser le travail du sol dans cette zone et ainsi ne pas disperser la plante. La rubalise devra être positionnée à au moins 1 m de tout plant de Renouée du Japon.</p> <p>Pour finir, la plantation de quelques arbustes en limite de la zone occupée par la Renouée du Japon peut participer à affaiblir la plante et à limiter son expansion en réduisant l'apport de lumière. C'est la raison pour laquelle on recommandera de planter du noisetier (<i>Corylus avellana</i>), de l'érable champêtre (<i>Acer campestre</i>), du Sorbier (<i>Sorbus aucuparia</i>), de l'aubépine (<i>Crataegus monogyna</i>) et du saule (<i>Salix caprea</i>) autour des zones envahies par la Renouée du Japon situées au sein de la lisière forestière précédemment mentionnée. Ces plantes pourront également servir de « sources de graines » pour le développement de la végétation de la lisière.</p> <p>Mesure d'atténuation n°9 : En cas d'installation d'un éclairage</p>	
--	--	---	--

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

	1	<p>extérieur pendant la phase de chantier, afin de ne pas nuire aux habitats et espèces d'intérêt communautaire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ; - Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. <p>Mesure d'atténuation n°10 : Afin de limiter les nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prévoir la fermeture du parking en dehors des périodes d'ouvertures des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou des périodes de fréquentation de la forêt ; - Prévoir du personnel veillant à la bonne occupation des lieux en soirée lors d'organisation d'évènements au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ; - Mettre en place une communication (panneaux, avis sur le site internet, etc.) vers les différents visiteurs du Site afin de signaler la présence de la zone Natura 2000 en bordure du parking. Certaines recommandations devront être formulées à leur égard (interdiction de klaxonner, etc.). <p>BIO.4. Pendant la conception du Projet : Étudier la qualité biologique et agronomique des sols (IQSB) dans la zone de transition entre la forêt et le parking afin de connaître le potentiel vivant de ces sols et leur aptitude au développement de la végétation. Le cas échéant, améliorer la qualité des sols en place</p>	<p>extérieur pendant la phase de chantier, afin de ne pas nuire aux habitats et espèces d'intérêt communautaire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ; - Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. <p>Mesure d'atténuation n°10 : Afin de limiter les nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prévoir la fermeture du parking en dehors des périodes d'ouvertures des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou des périodes de fréquentation de la forêt ; - Prévoir du personnel veillant à la bonne occupation des lieux en soirée lors d'organisation d'évènements au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ; - Mettre en place une communication (panneaux, avis sur le site internet, etc.) vers les différents visiteurs du Site afin de signaler la présence de la zone Natura 2000 en bordure du parking. Certaines recommandations devront être formulées à leur égard (interdiction de klaxonner, etc.). <p>BIO.4. Pendant la conception du Projet : Étudier la qualité biologique et agronomique des sols (IQSB) dans la zone de transition entre la forêt et le parking afin de connaître le potentiel vivant de ces sols et leur aptitude au développement de la végétation. Le cas échéant, améliorer la qualité des sols en place</p>	Permet d'assurer le développement de la végétation
Les sols	1 2	<p>SOL.1. Pendant le chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller au strict respect du code de bonne pratique en matière de réutilisation de terres et de granulats - Veiller à ce que les engins ne compactent pas davantage les sols en place <p>SOL.2. Pendant l'exploitation du parking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à empêcher physiquement le passage vers la zone de 	<p>SOL.1. Pendant le chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller au strict respect du code de bonne pratique en matière de réutilisation de terres et de granulats - Veiller à ce que les engins ne compactent pas davantage les sols en place <p>SOL.2. Pendant l'exploitation du parking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à empêcher physiquement le passage vers la zone de 	Cette mesure vise à protéger la qualité des sols et des eaux souterraines

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

		<p>transition afin d'éviter le compactage des sols en place</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à ce que les aménagements du parking ne favorisent pas l'érosion des sols en place - Veiller à interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives 	<p>transition afin d'éviter le compactage des sols en place</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à ce que les aménagements du parking ne favorisent pas l'érosion des sols en place - Veiller à interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives 	
Les eaux	1	EAU.1 Le parking sera rendu imperméable via le placement d'une couche d'étanchéité. Le ruissellement transitant sur le parking sont drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées.	EAU.1 Le parking sera rendu imperméable via le placement d'une couche d'étanchéité. Le ruissellement transitant sur le parking sont drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées.	Cette mesure permettra d'assurer la protection de des eaux souterraines potabilisables
	1	EAU.2 Le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha.	EAU.2 Le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha.	Cette mesure permettra de limiter le débit d'eau rejetée
	1	EAU.3. Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking. Si la fuite est plus conséquente, elle doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.	EAU.3. Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking. Si la fuite est plus conséquente, elle doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.	Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en phase d'exploitation
	1	EAU.4 Ne pas stationner d'engins ni entreposer de matériaux et matériel en zone végétale	EAU.4 Ne pas stationner d'engins ni entreposer de matériaux et matériel en zone végétale	Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en phase d'exploitation
	1	EAU.5 Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage	EAU.5 Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage	Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en

**Projet de modification partielle du PRAS
Ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort
Rapport d'Incidences sur l'Environnement – RIE**

		accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite.	accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite	phase chantier
	1	EAU.6 Toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site devra, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua	EAU.6 Toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site devra, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua	Cette mesure permet de protéger les eaux souterraines potabilisables
	1	EAU.7. Les eaux de ruissellement seront temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe.	EAU.7. Les eaux de ruissellement seront temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe.	Cette mesure vise à conserver les conditions de recharge de la nappe phréatique
L'air et les facteurs climatiques	-	-	-	-
Environnement sonore et vibratoire	-	BRU.1 : Prévoir des voiries d'accès réalisées en revêtement lisse, moins impactant qu'un pavement d'un point de vue sonore.	BRU.1 : Prévoir des voiries d'accès réalisées en revêtement lisse, moins impactant qu'un pavement d'un point de vue sonore.	Cette mesure permettra de réduire l'impact du parking sur la circulation de la Chaussée de La Hulpe
Energie	-	-	-	-
Déchets	1	DEC.1 L'exploitant évacue les déchets qui pourraient se retrouver sur le parking ou ses abords	DEC.1 L'exploitant évacue les déchets qui pourraient se retrouver sur le parking ou ses abords	Cette mesure permet le bon entretien du lieu et améliore indirectement le sentiment de sécurité subjective

3. MESURES DE SUIVI

3.1. Mesure de suivi d'ordre général

Afin de s'assurer qu'il soit tenu compte des recommandations formulées dans le présent rapport, ces dernières devront être mentionnées et examinées dans le cadre de l'élaboration des aménagements et de l'étude d'incidences sur l'environnement.

3.2. Mesures de suivi particulières

3.2.1. Environnement bâti, patrimoine et paysages

Effectuer un suivi des plantations réalisées afin de s'assurer de leur bon développement.

3.2.2. Mobilité

Afin de s'assurer de l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement : effectuer des enquêtes de mobilité auprès des usagers et évaluer/adapter l'offre en stationnement en fonction des politiques de mobilité en vigueur et de l'évolution de la part modale.

En cas de sous utilisation du parking, effectuer une enquête pour identifier les éventuels freins à un usage du parking par les visiteurs du projet Drohme et de la Forêt de Soignes.

3.2.3. Domaine social et économique

Effectuer une enquête sur les usagers du parking afin de s'assurer que la tarification/gestion appliquée ne constitue pas un frein à une catégorie spécifique de personne.

3.2.4. La population et santé humaine

Afin d'assurer la sécurité des usagers : Assurer un suivi des problèmes de sécurités rencontrés (plaintes).

Assurer un suivi des aménagements réalisés en faveur de la sécurité : maintien du bon état général (voirie, affichage, espaces verts), éclairage.

En phase chantier, un coordinateur sécurité doit suivre l'état du chantier.

3.2.5. Diversité biologique, la faune, la flore

Réaliser pendant le chantier des visites afin de s'assurer de l'application des mesures de protection des arbres remarquables et de la zone Natura 2000

Assurer un suivi des plantations effectuées.

3.2.6. Les sols

En phase chantier, un coordinateur sécurité doit veiller à l'utilisation et l'entreposage correct des matériaux et des engins, de sorte à n'occasionner aucun incident pour la qualité du sol ou des eaux souterraines.

3.2.7. Les eaux

L'aménagement du parking en termes de gestion des eaux devra être soumis à l'approbation de Vivaqua. Vivaqua contrôlera la bonne exécution du dispositif prévu.

3.2.8. L'air et les facteurs climatiques

Sans objet.

3.2.9. Environnement sonore et vibratoire

Afin de s'assurer du respect des normes :

- ◇ Assurer un suivi des plaintes en lien avec les nuisances sonores
- ◇ Effectuer des mesures de bruit

3.2.10. Energie

Sans objet.

3.2.11. Déchets

Assurer un suivi des plaintes en lien avec les déchets.

PARTIE 6 : RESUME NON TECHNIQUE

Voir document présent en Annexe 5

Annexes

Annexe 1 : Arrêté ouvrant la procédure de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Annexe 2 : Evaluation Appropriée des Incidences (EIA) du projet de Plan

Annexe 3 : PV des différentes réunions tenues dans le cadre de l'élaboration du RIE

Annexe 4 : Master plan du redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort

Annexe 5 : Résumé Non Technique (RNT) du Rapport d'Incidences sur l'Environnement (RIE)

