

Séance du 27 novembre 2017 / Zitting van 27 november 2017
ORDRE DU JOUR/DAGORDE

Avis reporté de la CC du 08/11/2017 - Uniquement pour avis de la CC :

- 09h30 1) 211/17 – Demande mixte de certificat d'urbanisme n°2015/2 (art.177) et
certificat d'environnement classe 1A dossier n°9567/2015
Situation : Rue de Stalle / Petite Drève du Maréchal
Demandeur : BRUXELLES MOBILITE (M. Gailly Jean-Paul)
(Réaménager et étendre le parking STALLE, réaménager les voiries et
abattre des arbres

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
séance du 27/11/2017
objet n° 01

Dossier CU Réf. AATL : 16/CPFD/561792 et CE Réf. IBGE : CE/1A/561954 - Enquête n° 211/17

Demandeur : Bruxelles Mobilité (AED) - Monsieur Jean-Paul GAILLY

Situation : Rue de Stalle - Petite Drève du Maréchal

Objet : réaménager et étendre le parking STALLE, réaménager les voiries et abattre des arbres (article 177 CoBAT)

AVIS

Considérant le repérage administratif et la procédure :

Vu la demande mixte de certificat d'urbanisme n° 16/CPFD/561792 et de certificat d'environnement n° CE/1A/561954 introduite le 07/04/2015 auprès de BDU - DU et le 09/04/2015 auprès de l'IBGE par BRUXELLES - MOBLITE (AED) - c/o Monsieur Jean-Paul GAILLY, amendée suite aux recommandations de l'étude d'incidences le 14/02/2017 et visant à réaménager et à étendre le parking STALLE, à réaménager les voiries et à abattre des arbres (article 177 du CoBAT) sur le bien sis Rue de Stalle - Petite Drève du Maréchal;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone mixte et parking de transit, et le long d'un espace structurant;

Considérant, en ce qui concerne l'évaluation préalable des incidences :

Que la demande telle qu'introduite est soumise à évaluation des incidences sous forme d'étude d'incidence, les actes et travaux projetés ressortant de la rubrique 18 de l'annexe A du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004);

Considérant que les mesures particulières de publicité sont requises pour les motifs suivants :

- motifs inhérents au plan régional d'affectation du sol :
 - application de la prescription particulière n° 3.5.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la modification des caractéristiques urbanistiques en Zone Mixte;
 - application de la prescription particulière n° 25.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun;
- motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci - demande non régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :
 - application de l'article 153, §2 du CoBAT : demande de dérogation au Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme, en matière de volume, d'implantation ou d'esthétique :
 - non-respect de l'article n° 8 - hauteur d'une construction isolée;
- motifs inhérents au caractère mixte de la demande (permis d'urbanisme / permis d'environnement) ou à l'évaluation préalable des incidences qu'elle engendre :
 - application de l'article 141 du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004) : demande soumise à étude d'incidences (article 18 de l'annexe A) - garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parc de stationnement, salles d'exposition,...) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques;
 - application de l'article 141 du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004) : demande soumise à étude d'incidences (article 20 de l'annexe A) - projet mixte soumis à étude d'incidences en vertu des ordonnances du 05/06/1997 (article 4) relative au permis d'environnement, et du 22/04/1999 fixant la liste des installations de classe I A;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 18/09/2017 au 17/10/2017 inclus et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- *Report du trafic sur Drogenbos et perturbation de la typologie des voiries.*
- *Mesures de sécurité prises pour les rues de Drogenbos ?*

- *Quel est l'avantage de laisser son véhicule dans le parking de dissuasion si il y a rupture de charge à la station Albert, du fait de la future réalisation du métro 3 sur la ligne de tram 4 ?*
- *Quelle sera la garantie du maintien du sentier pour piétons permettant de relier la Commune de Drogenbos au parking ? Il est actuellement situé à l'entrée de l'EFP.*
- *En matière de gestion du parking des riverains passant en zone bleue, le projet ne mentionne pas les alternatives pour désengorger les voiries en soirée.*
- *Les différents publics - cibles du futur parking devraient être rencontrés et pas uniquement les étudiants et occupants de l'EFP.*
- *L'étude devrait tenir compte de l'utilité du trafic urbain et péri - urbain. Non seulement dans sa globalité mais également par rapport à la durabilité (dans le temps).*
- *Le projet pourrait être réduit au niveau de son gabarit et prévoyant un sous - sol.*
- *Quid de la gestion de la toiture verte et des potagers (mode d'arrosage, abris pour utilisateurs, ...) ?*
- *Le projet aura un impact important en ce qui concerne la qualité de l'air, ainsi qu'en matière de nuisances de bruit.*
- *Prévoir plus d'intermodalités au sein du parking.*
- *Étudier la possibilité d'une autre localisation pour le parking sur l'ancien site de Catala à proximité du Ring.*
- *Faire une étude pour évaluer si le parking devient payant sera-t-il encore utilisé. Le parking est occupé en période scolaire par les étudiants de l'école de promotion sociale, mais en dehors de ces périodes et des heures d'ouverture de l'école, il est peu utilisé.*
- *Accessibilité de ce parking : Assez éloigné du Ring, ce parking verra ses accès très encombrés et il y aura des remontées de file importantes qui vont bloquer l'arrivée ou la sortie du Ring, ce qui va prolonger le temps d'attente pour avoir accès ou sortir du ring.*
- *L'intermodalité du parking Stalle n'est pas performante : pas de pistes cyclistes, pas de gare et un encombrement de l'espace public maximum !*
- *Au niveau de la rue de Stalle, ce sont surtout des camions de fort tonnage qui entrent dans la Région. Qu'est ce qui est prévu près du Ring des parkings pour ceux-ci ?*
- *Il n'est pas possible d'intégrer des pistes cyclables dans les rues de l'Etoile, de Stalle ou la chaussée de Neerstalle; les cyclistes et les piétons vivent dangereusement l'utilisation de ces voies, donc il faut étudier et envisager un autre site pour ce parking afin d'obtenir les objectifs prévus.*
- *Voici une alternatives sérieuses à envisager : à l'échangeur de Forest-Midi, il existe de nombreux parkings à l'air libre, la gare est proche, le canal avec ses pistes cyclables également ainsi que des bus et des trams divers, des accès, vestiges du Ring y subsistent; les spectateurs de Forest-National pourront s'y garer. Voilà un endroit vraiment intermodal et moins coûteux !!!*
- *Sols et eau :*
 - o *Ce projet est situé en zone vulnérable (voir étude d'incidences) et à risque d'inondations. Il est important d'y prévoir un bassin d'orage important au vu de l'imperméabilisation supplémentaire du sol.*
 - o *Le sol était autrefois constitué de terres pour maraîchers mais comme il était situé en contrebas, il a été ensuite remblayé. Il sera donc nécessaire d'y battre des pieux. L'idéal serait d'y prévoir un couvre-sol perméable. Ce sera-t-il possible ?*
 - o *Le Geleytsbeek coule en sous-sol: pourquoi ne pas le remettre à l'air libre le long de la Promenade Verte (prolongation de la zone humide) ?*
- *Faune et flore :*
 - o *Elles sont actuellement très pauvres et ce n'est pas en d'émissions en plus plantant du lierre au pied des parois du futur parking ou le long de la promenade verte qu'on y remédiera. Une seule possibilité : accueillir des oiseaux de nuit dans ce parking à condition qu'il ne soit pas éclairé !*
 - o *Protestation contre l'abattage des arbres et demande de la plantation d'arbustes et de plantes arbustives indigènes qui pourront accueillir insectes et papillons. L'ombre du futur parking influera leur croissance. Le seul point positif serait la toiture végétalisée. Cependant, la pollution, les vents divers qui y sévront nous font craindre pour sa viabilité. Il faudra l'entretenir de façon optimale.*
- *L'air :*
 - o *Il y aura 260% d'émissions supplémentaires. Au niveau des quartiers voisins, les polluants seront augmentés; dans cet entourage, on trouve déjà le compost régional, Bruxelles- propreté, le dépôt Marconi , le centre de compostage et le Ring. Si la pollution dans la Région serait diminuée, il est*

évident que celle des quartiers voisins sera considérablement augmentée. Ce parking devrait s'installer dans un quartier moins peuplé et non dans une zone résidentielle.

- *La volumétrie importante du parking ne s'intégrera pas dans le quartier; c'est le bâtiment le plus haut : 5 niveaux, c'est une rupture d'échelle ! La Promenade verte est déjà massacrée par le site Marconi perdra tout son attrait. Marcher, le soir entre une école fermée et un parking sera une épreuve. Du point de vue architectural et urbanistique, aucune mesure n'a été prise pour intégrer ce mastodonte et l'aménagement des abords est fait sans aucune qualité.*
- *Le parking sera situé en zone inondable;*
- *Le projet est rétrograde et contre - productif en matière d'environnement et de mobilité. Il faut améliorer les modes de déplacements alternatifs et réduire les déplacements domicile - travail. Il n'y a pas d'infrastructures cyclables sécurisées rue de Stalle et chaussée de Neerstalle afin d'encourager l'utilisation du vélo.*
- *La proximité d'une gare ferroviaire est indispensable à la viabilité de ce type d'équipement. Une connexion rapide et efficace avec le centre - ville n'est pas assurée;*
- *Entre le pertuis du Gelelytsbeek et le parking, il ne reste plus suffisamment de pleine terre pour faire pousser des arbres. Un aménagement paysager est pourtant indispensable à la sauvegarde de l'intérêt de la promenade verte. Cette dernière devrait retrouver sa continuité et cohérence paysagère entre le parc du Bempt et le Nekkersgat.*
- *Le volume proposé par le bâtiment ne prévoit pas une reconversion ultérieure possible. Ce n'est pas un projet durable.*
- *Il résulte tout particulièrement de la note explicative du projet modifié suite à l'étude d'incidences que Bruxelles-Mobilité définit une offre de stationnement sans identifier une demande. Les constats et conclusions de l'étude d'incidences commanditée par le maître d'ouvrage sont pourtant clairs, tout particulièrement en son chapitre 5.2 Incidences en matière de mobilité, laquelle énonce que :*
 - *La principale destination des utilisateurs du parking de Stalle est la commune d'Uccle (57%) et seulement la moitié (54%) d'entre eux terminent leur trajet en prenant le tram 4 (p. 49/100);*
 - *Il y a nécessité de prévoir également un parking poids lourds mais le site du parking de Stalle ne convient pas pour ce faire (p. 55/100);*
 - *Le fondement du projet d'extension P+R est mis à mal par la métroification de l'axe Nord-Sud avec une correspondance à Albert et dans la phase intermédiaire des travaux (2021-2022) avec une première coupure au niveau de l'arrêt Berkendael (pp. 60 et 61/100);*
 - *La situation existante prouve que le parking Stalle est utilisé, en jour de semaine, au maximum par 200 à 300 navetteurs (p. 73/100) et que la moitié de ceux-ci l'empruntent comme parking de destination et non comme parking de transit (p. 49/100). Même si une augmentation de la demande est espérée, le potentiel est de 300 à 450 usagers dont une partie devrait idéalement être captée plus en amont dans le cadre du RER. On est donc loin d'atteindre les 1.131 places envisagées au projet (1.060 dans le projet "amendé") (p. 73/100);*
 - *L'accessibilité du parking Stalle comme lieu de report modal vers le vélo et l'utilisation du système Villo ! n'ont pas été étudiées et ce dernier n'est pas envisageable comme un système de déplacement local (p. 40/100).*
- *En conclusion, vu les travaux prévus à Albert qui entraîneront une double coupure de la ligne de tram 4, il faut conclure que les 100 à 150 utilisateurs du parking Stalle comme parking de transit vont fondre comme neige au soleil de telle sorte que la capacité du parking actuelle est largement suffisante, surtout s'il est rendu payant. En effet, pourquoi les utilisateurs d'une voiture qui n'utilisent pas un parking gratuit l'utiliseraient dès lors qu'il devient payant.*
- *Comme d'habitude, Bruxelles-Mobilité pratique le wishfull thinking et travaille à l'envers, sans aucune priorisation budgétaire. Il faut d'abord prolonger la ligne de tram 4 sur la rue de Stalle prolongée, comme prévu pour 2020, avec création d'un P+R en lien avec la gare RER de Ruisbroek et, dans un deuxième temps, la prolonger à nouveau vers le Ceria (p. 14/100) où un parking de transit existe et pourrait voir sa capacité augmentée mais surtout il faut attendre la fin des travaux de métroification de la station Albert prévu pour 2021-2022 (p. 61/100) et sans doute encore plus tard vu le retard pris par le projet, avant d'étudier une extension du parking Stalle qui puisse rencontrer éventuellement une demande réelle. Lequel signifie encore plein de nuisances pour mon quartier : pollution de l'air plus que doublée et report de stationnement plus que prévisible, inévitable même, avec le projet de BM.*
- *Enfin, la proposition d'établir un parking de dissuasion au niveau de la gare de Forest midi et où une gare autoroutière en liaison directe avec le ring par le boulevard de l'Humanité, ainsi qu'une*

liaison vélo par le canal Bruxelles-Charleroi déjà utilisée pour se rendre dans le centre-ville, a été écartée sans même avoir été étudiée.

- Une avancée certaine. Ce projet de parking s'inscrit dans le cadre des politiques régionales en matière de mobilité et de stationnement, et plus particulièrement, du programme d'extension de l'offre en parking de transit.
- En effet, la pollution, par le bruit, par les particules fines, mais également l'insécurité du fait d'un trafic de navetteurs, (toujours plus nombreux et énervés), font craindre le pire pour les générations futures qui vivent dans les quartiers devenus de véritables "pistes de délestage" pour les navetteurs empruntant le ring.
- Plusieurs idées doivent germer en même temps et être mises en œuvre en même temps pour permettre un véritable changement dans l'esprit des utilisateurs de voitures.
- Pour les élèves d'Infac/Infobo : Ne pas oublier d'aménager des parkings vélos et motos, protégés de la pluie. Aménager des "rues cyclables" sécurisées, aux environs de ce parking. Rendre performant la "promenade verte", pour les cyclistes. Faire rejoindre la gare de Calevoet par les petites rues sécurisées. Inciter les élèves à prendre les transports en commun par la délivrance d'abonnements gratuits aux transports publics, pendant les périodes de cours.
- Pour les riverains proches du parking : Mettre à leur disposition, dans ce parking couvert, des places réservées "riverains".
- Pour les navetteurs venant du ring : Il est peut-être envisageable également de créer, aussi, un grand parking de dissuasion, annexe, sur le ring, à proximité de l'entrée vers Uccle (lieu à définir). De ce lieu de rendez-vous, des " bus navettes" gratuits pourraient être mis à la disposition des navetteurs, désireux de rentrer dans Bruxelles et rejoindre le terminus du tram 4 (Uccle) ou du tram 97 (Forest), par exemple.
- Pour les camions de très gros tonnage: Il est nécessaire d'empêcher ces gros camions de rentrer dans Uccle et Bruxelles par cet axe. Il y a peut-être lieu de mettre à leur disposition des lieux de déchargement dans des camionnettes plus petites, sur le ring, à proximité des stations-services existantes.
- Enfin, il y a lieu de ne pas rejeter la circulation sur la chaussée d'Alseberg, autre axe de pénétration, proche. Mettre en œuvre une politique globale pour la « mobilité voitures » et les parkings de dissuasion est impératif.

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

07/04/2015 : dépôt de la demande auprès de BDU - DU;

09/04/2015 : dépôt de la demande de certificat d'environnement auprès de l'IBGE;

22/07/2015 : accusé de réception d'un dossier complet (CU);

17/09/2015 : accusé de réception d'un dossier complet (CE);

29/10/2015 : projet de cahier des charges relatif à l'étude d'incidences, élaboré en Comité restreint;

10/11/2015 : transmission du projet de cahier des charges au Collège des Bourgmestre et Échevins de la Commune d'Uccle et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité;

07/12/2015 au 21/12/2015 : enquête publique sur le projet de cahier des charges relatif à l'Étude d'Incidences;

06/01/2016 : séance publique de la Commission de concertation;

13/05/2016 au 07/02/2017 : Réalisation de l'Étude d'Incidences;

14/02/2017 : Réception, par BDU - DU, d'une demande de certificat d'urbanisme amendée suite aux recommandations issues de l'Étude d'Incidences;

04/08/2017 : Réception, par l'IBGE, d'une demande de certificat d'environnement amendée suite aux recommandations issues de l'Étude d'Incidences;

05/09/2017 : Notification du projet amendé au Collège des Bourgmestre et Échevins et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité;

18/09/2017 au 17/10/2017: enquête publique sur la demande telle qu'amendée;

08/11/2017 : séance publique de la Commission de concertation et avis reporté;

20/11/2017 : réception des renseignements complémentaires par Bruxelles Mobilité;

27/11/2017 : séance de la Commission de concertation;

Vu les avis des services techniques communaux consultés en cours de procédure, à savoir :

○ l'avis du Service Technique de la Voirie émis le 31/10/2017;

○ l'avis du Service de la Mobilité émis le 31/10/2017;

Vu les avis rendus par l'instance consultée en cours de procédure, à savoir :

○ l'avis de la STIB émis le 11/10/2017;

Vu la demande d'avis du SIAMU envoyée par le demandeur le 12/07/2017;

Considérant que cet avis devra être fourni avant la délivrance du permis d'urbanisme;

Considérant que les caractéristiques des lieux et la situation existante font apparaître ce qui suit :

- Le projet est situé une parcelle au sud d'Uccle (quadrant sud-ouest), au centre d'une frange délimitée, au nord, par le centre de plongée Nemo 33, la rue Prolongée de Stalle (N 261) et le rond-point dit des "Menhirs", au sud, par la rue de l'Etoile et les lignes du tram n° 32 et 82, à l'ouest, par le centre EFP à la marge de la frontière entre la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région Flamande et à l'est par le terminus de Tram "Stalle" et plus loin, par la ligne et l'arrêt du tram 97;
- Notons encore la proximité du complexe sportif de Neerstalle situé à environ 150 m au nord du projet et l'entrée du ring ouest E19 à 950 m à l'ouest du projet;
- Le parking actuel comporte 384 places (chiffre officiel et théorique);
- Le périmètre du projet inclut ± 1,4 Ha (14.500 m²) selon une forme ± rectangulaire de ± 50 x 290 m. Il est orienté Nord-Ouest;
- Le périmètre du contexte inclut ± 215 Ha y compris la superficie du périmètre du projet;
- Relief :
 - Le périmètre du projet et de son contexte est situé dans le bas de la ville, le long de la vallée du Geleytsbeek qui rejoint la Senne (vallée de la Senne). Le site actuel du parking Stalle est relativement plat;
- Sols et eaux :
 - Dans le contexte proche, un cours d'eau de catégorie 3, le Geleytsbeek, longe en sous-sol (pertuis voûté) la rue de Keyenbempt avant de resurgir en surface entre les rues de l'Etoile et de Keyenbempt. Il repasse ensuite en sous-sol pour traverser le site sur toute sa longueur, du sud-est au nord-ouest, avant de terminer son cours dans la Senne;
 - Il existe une nappe phréatique à une profondeur qui varie entre 1 et 3 m par rapport au niveau du sol en les différents points de l'ensemble du périmètre d'étude. Cette nappe se situe à une altitude oscillant entre 23,48 et 25,24 m, valeurs les plus extrêmes mesurées respectivement au nord-ouest et au sud-est du parking existant;
 - Le projet est situé en zone vulnérable et aléa d'inondation;
 - Les couches pédologiques concernées sont essentiellement constituées de loam sableux modérément sec, des couches lithologiques perméables;
- Faune et flore :
 - La végétation en pleine terre et la faune potentielle y liée est :
 - Peu présente dans le périmètre du projet, très présente dans son contexte proche;
 - Très présente à la limite de son contexte proche;
 - Notons que la Promenade Verte sur son parcours entre "Vogelzangbeek et Geleytsbeek" traverse, sur toute sa longueur, le site dans sa limite Est;
- Contexte urbanistique :
 - Le tissu urbain dans lequel le projet s'insère est formé de quartiers de typologies différentes :
 - Au nord : le rond-point "des Menhirs" et la rue de Stalle (N 261) au-delà de laquelle s'étend une zone "industrielle 19ème et 20ème" ainsi que le centre de plongée Nemo 33;
 - Au sud : la rue de l'Etoile sépare le site du parking de quartiers résidentiels "19ème et 20ème" (sud de la rue des Myosotis);
 - À l'ouest : l'Espace de Formation PME (EFPME) et la Chambre Belge des Comptables, ainsi qu'un quartier résidentiel également "19ème", entre la rue Kuiken et la rue Longue, et plus à l'ouest, la Zeenebeemd constitué d'un ensemble résidentiel plus récent ("21ème siècle") et plus dense;
 - À l'est : le garage "Peugeot Distribution Uccle", le "Passage Fitness", ainsi que le terminus "Stalle" de la ligne de Tram 4 et la Promenade Verte;
- Contexte mobilité :
 - Transports en commun : Le périmètre proche du projet est localisé à l'un des endroits les mieux desservis en transport en commun :
 - STIB : Tram 4 : Stalle (P) - Gare du Nord; Tram 82 : Berchem gare - Drogenbos Château; T97 : Louise - Dieweg; Tram 32 : Da Vinci - Drogenbos Château (à partir de 20h); Bus 98 : CERIA - Héros;
 - De Lijn : Bus 153, Bus 54, Bus 155, Bus 572 Uccle (Ligne de type "scolaire");
 - Dans un périmètre plus éloigné :

- SNCB : Gare d'Uccle Stalle : à 1500m et Gare de Uccle Calevoet à 1000 m - ligne 124;
- Modes actifs :
 - Le vélo : L'augmentation des déplacements en vélo est prévue via la poursuite du développement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et la mise en œuvre d'un réseau RER vélo, notamment sur la rue de Stalle, permettant de rejoindre les pôles d'emploi, les nœuds de transports publics et les destinations de loisir depuis l'aire métropolitaine. Outre le développement du réseau de pistes cyclables - et ce, afin de favoriser l'usage complémentaire et successif du vélo et des transports publics- l'accent est mis sur le développement d'une offre de stationnement vélo aux nœuds de transports publics;
 - Les piétons : L'objectif du PRDD est d'améliorer le confort global des piétons par la création d'un réseau piéton continu et finement maillé. Ce maillage piéton est composé pour l'essentiel de rues qui offrent des cheminements intéressants par leur situation, des lieux qu'elles relient, des activités qu'elles supportent ou du bâti qui les borde. Dans la zone d'étude, aucune section n'est reprise comme noyau d'identité locale avec zone confort piéton ni dans le maillage piéton. La Promenade Verte traverse, quant à elle, la zone d'étude;
 - Véhicules / Circulation : Dans la zone d'étude, il y a lieu d'identifier :
 - Voirie principale : la rue de Stalle Prolongée;
 - Voirie inter-quartier : la chaussée de Neerstalle, la rue de l'Etoile et la rue du Roetart;
 - Voirie Collecteur A : Rue du Merlo, Rue G. Van Hamme, rue E. Van Ophem et rue E. Michiels;

Considérant que la demande telle qu'introduite propose les actes et travaux suivants :

- Le projet vise à étendre les infrastructures de parking actuelles, jugées sous-dimensionnées, par la construction d'un bâtiment de cinq niveaux (rez + 3 étages + étage en retrait) sur la partie nord du site, et la création d'une extension de stationnement à l'air libre comportant des emplacements pour voitures et pour autocar;
- Le projet propose un bâtiment unique dont l'implantation et le gabarit sont concentrés à proximité du rond - point. Il présente une longueur de 141 m et une largeur de 30 m, et comporte des reculs pour le dernier étage. La hauteur de façade est prévue à 11 m et celle de la toiture verte, en retrait, est de 14.15 m.
- Le bâtiment comporte 912 emplacements pour voitures et 56 pour motos. Les emplacements pour vélos ne sont pas comptabilisés dans le calcul;
- Une zone à l'arrière du parking, du côté de la rue de l'Etoile, comportera 87 emplacements pour voitures, et 5 emplacements pour autocars ainsi que 2 quais, et en dehors de la zone payante;
- La Petite Drève du Maréchal est mise à double sens dans le projet modifié, comme recommandé dans l'étude. Les trottoirs sont entièrement réaménagés depuis le rond-point jusqu'à la rue de l'Etoile et une piste cyclable suggérée est prévue dans chacun des sens;
- Le passage cyclo-piétons longeant le bâtiment du côté de la rue de Stalle est prévu sur 4 mètres de largeur pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se croiser confortablement. La sortie piétonne est réorientée sur le passage élargi plutôt que du côté de la Petite Drève;

AVIS FAVORABLE CONDITIONNEL émis par BUP-DU, BUP-DMS, BE et CITYDEV et motivé comme suit :

Considérant la politique générale du gouvernement en matière de mobilité et les observations de l'étude d'incidences :

- Le projet d'accroissement du nombre d'emplacements du parking Stalle, voulu par Bruxelles Mobilité, s'inscrit dans une volonté des autorités de la Région Bruxelles-Capitale de répondre conjointement aux enjeux de mobilité, d'aménagement ou encore de qualité de l'air et de changements climatiques. Les outils réglementaires existants vont dans le sens d'une diminution de la place de la voiture en ville, au profit des modes de transports collectifs;
- Pour atteindre ses objectifs, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale a notamment donné son accord en 2014 pour le développement de parkings de transit, leur localisation, et le développement de 10.000 emplacements à l'échelle régionale. Dans ce cadre, l'aménagement du parking participerait à l'accroissement du nombre de places disponibles à la périphérie Ouest de la ville, en complément des parkings CERIA et Érasme;
- Située à 20 minutes du Pentagone en tram sur une ligne labellisée "Chrono", sa localisation offre des conditions d'accessibilité idéales depuis plusieurs axes routiers qui contournent et irriguent la ville (E19);

- Le développement de transferts modaux vers le vélo est également envisagé, puisque le projet inclut l'installation d'infrastructures de rangement/parcage sécurisés de longue durée des vélos;
- L'Étude d'Incidences, réalisée dans le cadre de l'instruction de la demande de certificat mixte d'urbanisme et d'environnement a émis les observations et analyses suivantes (ces observations sont émises au regard de la demande telle qu'initialement introduite) :
- Au niveau de la mobilité et d'un point de vue stratégique :
 - L'étude démontre que pour un "P+R", le parking Stalle souffre de sa localisation relativement éloignée du Ring, posant de ce fait un problème de visibilité mais aussi d'accessibilité. Également trop avancé dans la ville, il incite les automobilistes à rester dans leur voiture pour parcourir les derniers kilomètres qui leur restent et éviter la rupture de charge;
 - Les alternatives de localisation ont été étudiées et laissent apparaître que le terrain le plus adéquat pour un parking de transit se situe en Flandre, à côté du Ring, bien que non desservi par un transport public structurant (voir chapitre 4 de l'étude);
 - La proximité des "P+R" Érasme et CERIA - connectés, eux, au métro - concurrence directement l'attractivité du "P+R" Stalle. La desserte TP du projet repose principalement sur la ligne de tram T4 alors que les « P+R » voisins d'Érasme et CERIA sont desservis par le métro qui permet une connexion efficace avec le centre;
 - Le "P+R" Stalle draine donc essentiellement des navetteurs qui ont pour destination le sud de la ville, à savoir, les communes d'Uccle, Forest ou Ixelles;
 - Cette ligne de tram, bien que bénéficiant d'un site propre non protégé n'est pas très performante du fait des conditions générales de circulation sur l'axe Stalle. On remarque globalement que les temps de parcours en voiture et en transport public y sont quasiment identiques et qu'en voiture, même régulièrement meilleurs !
 - Actuellement, il a été constaté que le parking Stalle est, certes, utilisé par des navetteurs -estimés entre 200 et 300 par jour - mais aussi, dans une large mesure par les étudiants de l'ÉFPME et dans une moindre mesure, par d'autres usagers locaux. La dynamique actuelle de ce parking ne correspond donc pas une fonction de simple "P+R";
 - À l'avenir, le niveau de service du T4 se verra réduit par l'opération "Métro nord" lancée par la STIB, avec un terminus à Albert qui ne nécessitera qu'une correspondance pour rejoindre le centre-ville. Il est également important de mettre en évidence la situation intermédiaire où le T4 sera interrompu à l'arrêt Berkendael et ce, pendant quelques années, induisant un trajet entre le "P+R" de Stalle et le centre-ville qui nécessitera donc 2 correspondances et 2 ruptures de charge, situation difficilement acceptable pour un usager qui aurait déjà fait un tronçon de son déplacement en voiture pour rejoindre le parking;
 - A la lumière du benchmark (un point de référence servant à effectuer une mesure - étude s'appuyant sur plusieurs expériences de projets déjà réalisés dans d'autres zones géographiques ou au moins plus avancés), de la localisation du projet, de l'analyse des comptages et de l'approche intermodale, la création d'un "P+R" à Stalle permettrait de capter 3 à 4% du trafic transitant par cette zone. Ce qui porterait le nombre d'utilisateurs du parking à environ 400-450 véhicules, soit un taux d'occupation plus faible que les 1.131 emplacements pour véhicules motorisés particuliers prévus par le projet et voués exclusivement aux navetteurs. Ce surdimensionnement pose la question de la rentabilité de l'infrastructure, d'autant que l'instauration d'une tarification dissuadera certains utilisateurs actuels, qui se reporteront sur les espaces de stationnement dans les rues alentour (les étudiants) voire sur les parkings en aval mieux desservis comme le sont CERIA et Erasme (navetteurs);
- Du point de vue socio-économique :
 - L'étude met en exergue l'évolution en cours dans le quartier et les nombreuses réflexions sur le potentiel d'aménagements et de mutualisation ainsi que sur les politiques d'urbanisation à favoriser. Il serait recommandé de réaménager l'ensemble du site en un espace plus sécurisé, qualitatif et convivial. Ceci pourrait se réaliser notamment par une mixité des fonctions au sein-même du parking (multifonctionnalité);
- En matière d'urbanisme :
 - Le choix d'offrir un millier d'emplacements impose la construction d'un bâtiment "monobloc" de 31 x 151 m sur 5 niveaux (cfr. demande telle qu'initialement introduite), d'un gabarit exceptionnel pouvant, dans une certaine mesure, se conformer au PRAS et à la typologie des constructions alentour de type "surfaces commerciales" mais à l'encontre de l'esprit des différents documents planologiques, PRD, PRDD et PCD. Ce gabarit reste cependant intéressant dans l'optique

d'augmenter la visibilité et donc l'attractivité du parking en entrée de ville (projet phare), mais n'est pas sans conséquence sur la flore de la Promenade Verte avoisinante qui, tout comme ses usagers, souffrira de l'ombre portée du bâtiment. À relativiser toutefois, puisque l'aménagement d'une toiture verte et la réalisation de façades végétalisées représentent une réelle amélioration pour la biodiversité du site, qui se limite essentiellement, à l'heure actuelle, à quelques plantes ornementales de faible intérêt floristique;

- D'une manière générale, la construction s'inscrit dans une tendance actuelle, celle de rentabiliser au maximum le moindre centimètre carré de terrain urbanisable, tendance à laquelle les acteurs du développement territorial semblent adhérer mais qu'il serait peut-être bon de tempérer;
- En matière de gestion des eaux :
 - Le reconditionnement du site comprenant la nouvelle construction pourrait interférer avec le pertuis du Geleytsbeek contigu, étant donné la proximité de la nappe aquifère. En période de pluie la saturation du Geleystbeek est bien réelle et le risque d'inondation est très probable. C'est pourquoi la mise en place de mesures de rétention et de traitement préventif des eaux captées par le bâtiment permettrait, d'une part, d'éviter les contaminations accidentelles du milieu, et d'autre part, d'éviter une surcharge du cours d'eau. Il est donc fortement déconseillé d'opter pour l'implantation d'un étage de parking en souterrain. Remettre le Geleystbeek à ciel ouvert (comme le stipule le PRDD) serait intéressant dans le cadre du réaménagement de la Promenade Verte mais cela ne pourrait être envisagé que via une modification du pertuis au niveau du "goulet des Menhirs" (voir "sol et eaux" dans l'Étude d'Incidences);
- En matière de gestion des déchets et de sécurité des personnes :
 - Tant dans le bâtiment qu'en ses abords, le projet initial ne prévoit rien. Des poubelles - en nombre suffisant - ainsi que des dispositifs/mesures de sécurité (vidéo-surveillance, fermeture d'accès à certaines heures, signalétique, éclairage adapté mais non excessif, etc.) devraient être prévus;
- En matière de chantier :
 - Étant donné l'environnement actuel du parking, moyennant bonne gestion des accès des camions et de l'installation de la grue sur le site, les incidences des travaux sur la mobilité devraient être relativement limitées, bien qu'une grande partie du parking rendue inaccessible - durant cette phase - induira un report du stationnement sur les rues environnantes, divisant par 5 le nombre d'emplacements libres dans le quartier. Cela aura également des conséquences sur la fréquentation des commerces riverains, moins accessibles. L'utilisation de méthodes de construction alternatives et le recours à certaines mesures acoustiques permettront en outre de maintenir le niveau sonore à des valeurs n'incommodant pas le voisinage. Durant cette phase de chantier, il est important de maintenir la Petite Drève du Maréchal ouverte afin de ne pas créer de blocage sur la rue de Stalle. Le matériel de levage - grues - et de transformation - silos - devront donc être intégrés au périmètre de construction;
- Les principales recommandations résident en l'amortissement de cette infrastructure au regard de sa capacité et dont il faudra en assurer le taux d'occupation le plus optimal :
 - Une tarification adaptée et non dissuasive favoriserait le recours au "P+R" tout en évitant un report sur les voiries environnantes ou sur les parkings des commerces avoisinants. De même, un tarif préférentiel pour certains utilisateurs (étudiants de l'EFPME) pourrait être envisagé en vue de mutualiser l'infrastructure;
 - Une réduction de la capacité du projet, puisqu'il est démontré que le potentiel de captation de nouveaux navetteurs est assez restreint par rapport à l'augmentation de l'offre telle qu'envisagée. L'alternative 5 (variante bureau d'étude), infrastructure R+2 de 450 emplacements semble la plus pertinente ou, le cas échéant, les variantes offrant entre 600 et 750 emplacements. L'étude montre par ailleurs l'intérêt de disposer d'une infrastructure d'accueil pour les services d'autocars. La variante F reprend à ce titre une proposition de petite gare autoroutière;
 - Si la capacité initiale n'est pas réduite ou insuffisamment, il serait judicieux de développer des initiatives en matière de mutualisation (bureaux, administration, écoles) permettant de valoriser/rentabiliser les surfaces de stationnement au même titre que la toiture (jardins potagers). Ces initiatives seraient étendues aux périodes "creuses", à savoir en soirée, de nuit et le week-end (événementiel, riverains, école en cours du soir);
 - En cas d'échec de l'utilisation de cette infrastructure, pourrait être envisagée la possibilité de sa conversion en une autre fonction (commerce,...). Un R+2 avec une hauteur suffisante sous plafond (2m90) en constituerait le potentiel;

- En cas de succès de la variante F (R+2), et dans l'optique à long terme d'une nouvelle politique contraignante vis-à-vis de navetteurs, voire une amélioration de la vitesse commerciale de la ligne 4, il faudrait pouvoir envisager l'agrandissement du parking, ayant prévu préalablement de surdimensionner la taille des colonnes. Sans oublier non plus la parfaite orientation du bâtiment (vent et soleil) et son potentiel d'accès aux énergies renouvelables en toiture;
- Afin de permettre une exploitation différenciée, la partie du parking à l'air libre devrait pouvoir être isolée afin de séparer les navetteurs des autres types d'utilisateurs (riverains, commerces, équipements);
- Parallèlement, la mise en sens unique de la Petite Drève du Maréchal n'est pas recommandée, puisqu'elle empêche une flexibilité d'exploitation du parking et éventuellement de permuter ses accès en cas de problème. Elle implique également la déviation et le report de flux de circulation non négligeables - plus de 2.500 véhicules/jour - sur des itinéraires non adaptés, et ceci quel que soit la capacité du parking retenue;
- Afin d'assurer la fluidité au droit des accès mais aussi d'assurer une exploitation aisée -gage d'un service de qualité aux usagers - il est recommandé de dédoubler les barrières aux entrées et sorties du site;
- Enfin quel que soit le projet, l'alternative, la variante, ou même le maintien de la situation actuelle, il convient de faciliter l'accessibilité aux modes actifs, d'une part, entre le bâtiment et le terminus tram, en en augmentant les points de percolation, et d'autre part, via l'aménagement des vrais trottoirs le long de la Petite Drève du Maréchal;
- L'étude recommande in fine d'en améliorer la sécurité (vidéo-surveillance + gardiennage) et la visibilité depuis le ring via un jalonnement adéquat;
- Sur ce dernier point, comme dans d'autres relevés au cours de cette étude, une collaboration avec les institutions flamandes voisines serait constructive;
- Au regard des recommandations issues de l'Étude d'Incidences, la demande mixte de certificat d'urbanisme et d'environnement amendée propose :
 - Les accès :
 - La Petite Drève du Maréchal est remise à double sens dans le projet modifié, comme recommandé dans l'étude. Les trottoirs sont entièrement réaménagés depuis le rond-point jusqu'à la rue de l'Etoile et une piste cyclable suggérée est prévue dans chacun des sens;
 - La modification de la Petite Drève implique de revoir la position des emplacements d'autocars prévus initialement le long de celle-ci. Il a été également recommandé dans l'étude d'en augmenter le nombre à 5 (plutôt que 3 prévus dans le projet de base). Ces 5 emplacements sont donc positionnés au sud du parking extérieur, en dehors de la zone payante;
 - Le passage cyclo-piétons longeant le bâtiment du côté de la rue de Stalle a été élargi à 4 mètres pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se croiser confortablement. La sortie piétonne est réorientée sur le passage élargi plutôt que du côté de la Petite Drève;
 - Le bâtiment :
 - Le projet maintient un bâtiment unique dont l'implantation et le gabarit sont fort semblables à la demande initiale du projet. Il est cependant légèrement raccourci (longueur : 141 m) et aminci (largeur : 30 m) et comporte désormais des reculs pour le dernier étage. La hauteur de façade est réduite à 11 m et celle de la toiture verte, en retrait, est de 14.15 m;
 - Le bâtiment comporte 912 emplacements pour voitures et 56 pour motos;
 - La capacité :
 - L'une des principales recommandations de l'étude est de réduire le programme du parking de manière à en assurer le remplissage et la rentabilité;
 - La Région a cependant fait le choix de maintenir un bâtiment avec une capacité conséquente de plus de 950 places afin de lui permettre la mise en œuvre des politiques volontaristes et cohérentes en matière de mobilité;
 - D'une part, les investissements consentis doivent répondre à la perspective du long terme et à la logique du programme d'ensemble de développement des parkings P+R;
 - À cet égard, le parking Stalle fait partie du programme prioritaire de développement de l'offre de parking P+R. Le site bénéficie de nombreux atouts, dont celui de la desserte performante en transports publics;
 - D'autre part, la capacité recommandée par le bureau d'études (450 + environ 70 à l'air libre) paraît largement sous-estimée pour diverses raisons;

- L'étude d'incidences conclut le chapitre "évaluation de la demande en stationnement P+R" par : *"En conclusion, on peut dès lors affirmer à ce stade que sans mesures très contraignantes pour l'usage de l'automobile, la demande potentielle pour le P+R de Stalle semble limitée. Bien entendu, l'analyse ne tient pas compte des petites entreprises pour lesquelles des données d'origine des travailleurs et de parts modales ne sont pas disponibles."*;
- Dans les différents plans stratégiques en vigueur, c'est bien de mesures contraignantes pour l'usage de l'automobile qu'il est question et l'étude ne semble pas en avoir tenu compte. La politique de mise en place des P+R doit également servir à offrir une alternative pour les pertes de stationnement entraînées. C'est donc une condition préalable à la mise en place de ces mesures;
- En particulier, l'étude d'incidences n'a pas tenu compte des effets du COBRACE qui *"vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements domicile-travail"*. Cette mesure va avoir un effet majeur sur la réduction de capacité de stationnement en ville qui se comptera en dizaines de milliers d'emplacements;
- *"Le principe de cette mesure relative au stationnement hors voirie est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, on définit un nombre maximal d'emplacements de parking en fonction de deux facteurs :*
 - *La surface plancher des bureaux (m²)*
 - *La zone d'accessibilité en transports en commun"*;
- L'étude d'incidences estime, avec les chiffres issus des PDE de 2014, que 10.000 navetteurs se trouvent dans le couloir d'attractivité du P+R de Stalle. Rappelons que, selon le rapport des résultats des PDE de 2014, ce chiffre ne représente que 43 % des emplois bruxellois puisqu'il ne tient pas compte des entreprises de moins de 100 employés. L'estimation faite par l'étude d'incidences peut donc déjà être doublée;
- De plus, ce potentiel important sera renforcé progressivement par les effets du CoBRACE qui va toucher fortement la zone située autour des lignes 4 et 97. Une bonne partie de ces navetteurs ne pourront donc plus profiter des places de stationnement mises à leur disposition actuellement dans leur immeuble de bureaux et devront trouver une autre solution;
- En outre, le plan IRIS II prévoit la création de place hors voiries pour compenser les futures pertes au profit de la mise en places de pistes cyclables et de site propres pour les transports en commun, il prévoit la suppression de 16 % du stationnement en voirie, à compenser de manière significative par du stationnement hors voirie. Il préconise aussi d'augmenter l'offre de stationnement aux portes de Bruxelles pour encourager les navetteurs à laisser leur voiture plus en amont et de mettre en place un péage à l'entrée de la Région. La rue de Stalle étant un des points d'entrée importants de la Région, il paraîtrait logique de faire débiter la zone payant après le rond-point des Menhirs, ce qui augmenterait encore l'attractivité du parking Stalle;
- Le scénario idéal du plan IRIS II implique la disponibilité de 28.000 places de stationnement dans les parkings de transit (actuellement au nombre de 1.700) et l'objectif fixé par le plan régional de politique du stationnement (PRPS) est d'atteindre le chiffre de 10.000 places dans un premier temps. Les parkings de transit doivent être situés aux portes de Bruxelles, sur le territoire régional, à proximité d'une autoroute et d'un axe performant de transport public. Les possibilités de sites correspondant à ces conditions ne sont pas infinies et le site de Stalle y répond tout en présentant un environnement qui fait que les impacts locaux sont très limités;
- Le maintien d'une capacité importante d'emplacements de parking découle également du fait que l'auteur de l'étude d'incidences s'appuie notamment sur l'argument de la future rupture de charge de la ligne 4 à la station Albert pour conclure à une diminution du potentiel d'attrait de la ligne de transport public et ainsi du parking. Or, tout le développement du 'métro nord-sud' est réalisé avec l'objectif, parmi d'autres, de maintenir au moins équivalente à la situation actuelle, la performance des liaisons entre le sud (Uccle - lignes tram 3/4/7/92 et 51) et le centre-ville. L'enjeu est prioritaire. La rupture de charge sera réalisée de manière à être la moins pénalisante possible pour les usagers et la poursuite du parcours en métro contribuera fortement à l'amélioration de la performance et du confort du transport public sur ce trajet. D'autre part, l'infrastructure projetée de parking P+R doit répondre aux besoins actuels mais aussi à ceux des décennies à venir et à l'éventualité que le métro soit prolongé vers le Sud de Uccle, ce qui augmenterait considérablement l'attrait du parking;

- De même, l'étude d'incidences se base sur des données de benchmark appliquées au seul trafic actuel sur la rue de Stalle pour évaluer le potentiel d'usagers du parking. Or, la proximité du ring offre la possibilité d'augmenter sensiblement ce potentiel d'usagers du parking en 'captant' des utilisateurs d'autres itinéraires d'accès à Bruxelles dépourvus d'infrastructure P+R. La volonté de la Région est de développer une politique attrayante d'offre de parking P+R qui s'adresse à l'ensemble des navetteurs automobiles et pas uniquement aux seuls utilisateurs de la voie d'accès où est située l'infrastructure de parking. Outre l'accès au centre-ville, le parking Stalle peut également contribuer à répondre aux besoins de la desserte de pôles plus en amont sur la ligne 4 (et ses correspondances). Il en est de même pour les possibilités de mutualisation du parking qui sont multiples (mutualisation avec Forest National, avec l'école, mise en place de navettes pour les employés de l'hôpital Sainte Élisabeth,...) et qui sont recommandées par l'auteur de l'étude d'incidences. Ces besoins spécifiques poussent également à conserver de la marge en terme de capacité de stationnement pour le projet;
- Le site représente donc une belle opportunité d'augmenter l'offre publique de parking pour répondre à la congestion des voiries du centre-ville et la Région souhaite préserver l'avenir des politiques de mobilité en prévoyant un nombre d'emplacement de stationnement plus élevé que la capacité actuelle et que celle recommandée par le bureau d'étude;
- Il convient d'offrir une capacité suffisante de parking pour constituer un véritable pôle d'intermodalité et assurer la souplesse nécessaire pour que l'exploitation du parking puisse répondre aux nombreux besoins répertoriés dans l'étude d'incidences, même si ceux-ci débordent du seul cadre de la réduction du trafic vers le centre-ville. En outre, l'infrastructure de parking public doit pouvoir répondre à l'évolution de la demande en matière de mobilité, et en particulier aux besoins qui se développent dans le domaine de la voiture partagée pour lequel des pôles facilement accessibles sont souhaitables;
- Le choix de la Région de maintenir une capacité importante d'emplacements de parking va clairement dans le sens d'une politique favorable à la mobilité en ville mais est également favorable à l'amélioration de l'environnement en ville, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air et la réduction des nuisances du trafic automobile. En outre, l'étude d'incidences ne met pas en évidence d'impacts environnementaux contraignants, ne fut-ce que localement, qui justifieraient de réduire sensiblement la capacité du projet de parking;
- En effet, les seules incidences négatives relevées au niveau local sont l'ombrage et l'impression d'étroitesse sur le promenade verte, ce qui est amélioré dans le projet modifié (voir point suivant sur le gabarit) et qui reste très ponctuel (tronçon de 140 m de la promenade). Si l'on suit les recommandations formulées par le bureau d'études, ce qui est fait à cette étape ou le sera à l'étape du permis, il n'y a pas d'incidence négative sur les autres domaines et le résultat est même positif sur plusieurs d'entre eux comme la mobilité, la faune et la flore, l'être humain, les déchets,...;
- Enfin, l'étude avance comme argument une gestion rationnelle de l'argent public. Et recommande soit de laisser une ouverture possible du parking à d'autres fonctions ou à d'autres utilisateurs soit d'opter pour un gabarit plus réduit. La Région est favorable à la première option dans le cas où le parking ne se remplirait pas, par exemple lors de ses premières années de fonctionnement. La deuxième option n'est pas raisonnable avec le gabarit recommandé qui comporte environ 520 places. En effet, après une estimation rapide, la réalisation de l'alternative recommandée par le bureau d'étude coûterait approximativement 4,3 millions d'euros pour seulement 137 places supplémentaires, ce qui engendrerait un coût de plus de 30.000€ par place supplémentaire contre moins de 12.000 €/place supplémentaire pour le projet amendé. Ceci s'explique par le fait que certains frais restent quasiment les mêmes (réaménagement des abords, du parking en plein air, de la toiture verte,...) et sont à reporter un nombre bien inférieur de places;
- Le Gabarit :
 - Une autre recommandation importante est de diminuer le gabarit du bâtiment. Les modifications vont dans ce sens tout en diminuant le moins possible la capacité du parking :
 - La longueur du bâtiment a été réduite de 10 mètres;
 - La largeur du bâtiment a été réduite de 1 mètre;
 - La hauteur, et donc l'ombre projetée, a été réduite de un niveau en réduisant la partie couverte du dernier étage de parking de 5 mètres sur tout son pourtour;

- Ces modifications permettent de limiter l'impact du bâtiment sur la Promenade Verte en diminuant l'impression d'étroitesse et de mieux intégrer le bâtiment au bâti environnant généralement moins haut;
- La circulation interne :
 - La circulation interne a été revue en fonction des autres modifications;
 - Vu la remise à double sens de la Petite Drève du Maréchal, il n'y a plus d'inconvénient à organiser la circulation interne du bâtiment en sens unique, permettant ainsi de gagner deux fois 50 cm et donc de réduire le gabarit total de 1 mètre de large;
 - La circulation du parking extérieure a elle aussi été repensée de façon à diminuer l'emprise des voies de circulation et à maximiser le nombre de places perméables et les espaces verts;
- Les abords :
 - Comme recommandé dans l'étude, l'aménagement du parking extérieur a été modifié pour en faire un parking plus paysager. La circulation y a été revue de façon à réduire l'emprise des zones imperméables et les places ont été prévues en dalles de gazon plutôt qu'en asphalte;
 - Des plantations dans cette partie du parking ont aussi été ajoutées;
 - Le plan de projet modifié, introduit dans le cadre de la présente demande d'autorisation, comporte 92 emplacements extérieurs (dont 5 pour autocars), ce qui constitue la version maximaliste de l'occupation des surfaces par du stationnement de plein air. Il est de la volonté de la Région de valoriser l'espace du point de vue paysager et d'assurer l'intégration urbanistique de la construction par le traitement des abords. Cet objectif sera imposé pour la suite du développement du projet et fera partie intégrante des critères d'attribution du marché de type 'concours' relatif à la réalisation du projet;
 - En outre, afin de répondre aux recommandations de l'étude d'incidences relatives à la diversification des fonctions sur le site, le projet maintient pour d'éventuels développements, un très large espace à des aménagements facilement réversibles sur la partie sud du site;

Considérant que la demande telle qu'amendée suscite les considérations particulières suivantes :

- En ce qui concerne les options générales du projet :
 - Le projet propose la concrétisation d'un parking de délestage à la rue de Stalle. Cependant, bien qu'au stade du certificat, il est regretté que les aspects de sa gestion qui permettraient d'évaluer finement l'utilisation n'ait pas été connu du demandeur dans une précision suffisante; le nombre de places (1060) semble trop important à l'heure actuelle, sans pouvoir préjuger l'utilisation future qui en sera faite. Les motivations avancées par le demandeur pour justifier cette capacité semblent plus basées sur des principes théoriques (Plan Iris 2), et sur des situations hypothétiques telle qu'un futur métro un péage à l'entrée de Bruxelles, et la minimisation de l'inconfort que va générer la rupture de charge à la future station de Métro Albert que sur une réelle estimation chiffrée des phénomènes.
 - À contrario, il est considéré que l'estimation basse envisagée par l'étude d'incidence (500 places) reste assez minimaliste en ne se concentrant que sur la pure fonction de parking de transit et en omettant dès lors de prendre en compte les besoins de certaines grandes "entreprises" (Administration communale d'Uccle, clinique Ste-Élisabeth, et Bruxelles Propreté) et la mise en œuvre du stationnement payant;
 - C'est pourquoi il y a lieu de préconiser la variante 5 de l'étude, qui constitue à réaliser un parking de 600 places couvertes et 163 non-couvertes, et de prévoir une infrastructure modulable pouvant répondre à une hypothétique demande de stationnement de 1000 places;
 - En termes de mobilité, créer un parking de 1060 places aura pour conséquence un appel de voitures, surchargeant encore plus la capacité des voiries actuelles voisines du projet, et nuisant à la qualité de vie des habitants.
- En matière de gestion des flux et d'estimation de capacité :
 - L'article 65 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement indique que "l'usage du parking de transit est payant";
 - Toutefois, si ce caractère payant est acquis, la méconnaissance des aspects de gestion tarifée du futur parking ne permet pas d'évaluer finement l'utilisation qui en sera faite à ce stade; le nombre de places reste très élevé à l'heure actuelle, sans pouvoir préjuger de l'utilisation future qui en sera faite (stationnement ouvert aux riverains ? tarif "petit rouleur" ? espace ouvert aux

poids lourds ? lien avec les projets de réaménagements à proximité (ex. chée de Neerstalle > quid suppression de stationnement latéral si le futur parking Stalle offre des places hors voirie) ? etc.

- Indiquer (p.8 de la note explicative) que "*la rupture de charge sera réalisée de manière à être la moins pénalisante possible*" revient à minimaliser l'impact réel du changement. Il est en effet certain que toute rupture de charge est un gage de moindre attractivité. La rupture ne se mesure pas qu'en temps, mais également dans le confort perdu (perte d'une place assise, attention mobilisée pour ne pas rater le transfert, quid personne chargée et/ou parent accompagné de jeunes enfants,...). De lourds investissements ont été consentis rue de Stalle pour instaurer de bout en bout un site dédié au tram "chrono", il est regrettable que la dynamique ne soit pas poursuivie par une ligne qui rejoint le centre-ville en un trajet unique;
- En matière d'estimation du nombre d'emplacements, il s'indique de se référer aux recommandations de l'Étude d'Incidences, et notamment à l'alternative 5, qui répond au mieux aux besoins, couplés avec l'analyse des spécificités des lieux;
- L'article du Code de la route relatif au stationnement des poids lourds détermine que : "*art. 27.5.2. Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de huit heures consécutives des véhicules automobiles et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d.*". Ceux-ci devraient pouvoir accéder à un espace de stockage hors voirie. Le PACS pour la Commune d'Uccle, stipule qu'il y a lieu d'aménager 6 emplacements pour poids lourds du côté de la rue de Stalle. Il s'indique d'en permettre le stationnement prolongé au sein du parking. De même qu'il s'indique de localiser des emplacements pour camionnettes afin de pouvoir faire face à l'évolution des modes de déplacement et à une intermodalité. En effet, le contingentement des véhicules à quatre roues tel que prévu sur plan n'offre pas de possibilité d'accueil de camionnettes. Toutes les études récentes observent une augmentation de ces véhicules lesquels, ne trouvant pas place dans des espaces de stationnement en côte-à-côte se retrouvent souvent en voirie ce qui nuit à la lisibilité des perspectives urbaines des axes de voiries;
- Passer de 3 à 5 emplacements autocars est une bonne chose, mais il est essentiel que ces emplacements soient réellement accessibles. Sur les plans joints à la demande, il semble que seul un accès via rue de l'Etoile soit possible, avec stationnement en marche arrière. Il s'avère peu probable que ce soit là l'accès privilégié pour les autocars. Il s'indique dès lors de prévoir un accès rendant aisé le stationnement, du côté "menhirs". La p.6 de l'annexe 1 indique que 2 emplacements autocars sont pourvus de quais d'embarquement mais cela ne figure pas clairement sur les plans. Un emplacement autocar pourrait être prévu pour accueillir un car pendant un long moment (de type bibliobus, bus aménagé pour don de sang,...) sans causer une gêne visuelle pour les autres usagers du parking;
- Les emplacements de stationnement pour voitures sont calibrés sur des gabarits d'automobiles qui ne sont plus ceux que l'on voit aujourd'hui; en outre, seule la fonctionnalité semble avoir été étudiée (afin de maximiser le nombre de places) tandis que le confort d'usage du futur parking devrait être étudié au même rang (afin de le rendre attractif et sécurisant : facilité de manœuvres, dégagement visuel);
- D'une manière générale il faut que les emplacements soient facilement modulables pour s'adapter aux changements de comportements de mobilité (moins de voitures, plus de deux-roues motorisées ou non, plus de camionnettes, accueil des poids lourds,...) dont tous ne peuvent à l'heure actuelle être modélisés;
- P. 13 de l'annexe 1 : il est encore question d'emplacements "PMR" or cette dénomination est erronée. Il faut parler de places PH. Ces places pour PH devraient aussi être plus judicieusement réparties afin de "servir" les différents côtés du futur parking, la rue de l'Etoile à tout le moins;
- Il en va de même pour les places pour emplacements pour deux-roues, motorisées ou non, qui semblent bénéficier de la plus petite largeur, rendant le stockage complexe voire impossible si l'engin comporte des fontes, risquant de diviser par deux la capacité voulue (1 arceau = 1 vélo, au lieu de 2);
- Les places de parking pour deux-roues devraient être réparties au sein du parking afin de s'approcher aussi de la rue de l'Etoile et/ou de l'entrée de l'école (même si "l'EFP dispose sur son terrain pour en ajouter" (p.4 annexe 1);
- Attendant aux parkings vélos pourrait être prévu un espace vestiaire et/ou de rangement sécurisé (vêtements mouillés, paquets) et munis de prises de recharge, sécurisées également, pour les

batteries; un espace de petite réparation doit aussi être prévu au plus proche des espaces dédiés aux vélos;

- Par rapport à la "note explicative du projet modifié suite à l'étude d'incidences", les chiffres cités (en introduction p. 3 ou plus loin dans le texte) ne dénombre plus les stationnements pour vélos; la note se contentant de "prévoir un stationnement vélo de longue durée". Le plan dessine 96 vélos mais sans qu'aucune note ne vienne le confirmer ou l'infirmier;
- L'éclairage du parking intérieur et extérieur devrait être pensé dès à présent, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voire dynamique ?);
- En matière d'aménagement des voiries et des abords :
 - Petite Drève du Maréchal - connexion au rond-point des Menhirs :
 - Le projet prévoit le renforcement du statut de voirie publique de la Petite Drève du Maréchal. Or, aux heures de pointe, le débouché de cette voirie sur le rond-point pose des problèmes dus aux conflits entre les usagers faibles (cyclistes et piétons assez nombreux à cet endroit) et les automobiles quittant le parking et tentant de s'insérer dans la file en attente dans le rond-point, qui n'ont d'autre solution que de se positionner en attente sur les traversées piétonne et vélo;
 - Il s'indique de revoir l'aménagement du débouché sur le rond-point, par exemple en reculant légèrement les traversées piétonne et vélo vers le sud de manière à générer un sas d'attente pour le véhicule tentant de s'insérer dans le rond-point. Plus aucun véhicule n'aurait alors de raison valable de stationner sur ces traversées. Voir pour exemple le débouché de la descente d'autoroute venant de Mons sur la Verlengde Stallestraat;
 - Petite Drève du Maréchal - connexion à la rue de l'Etoile :
 - Le débouché de la petite Drève du Maréchal sur la rue de l'Etoile pose actuellement un problème aux heures de pointe : les automobilistes désireux d'éviter la file au carrefour Stalle-Neerstalle-Etoile traversent le parking et éprouvent des difficultés à s'engager sur la rue de l'Etoile, étant bloqués par la file de véhicules en provenance de Drogenbos, eux-mêmes à l'arrêt pour laisser le flot de voiture provenant de la rue du Melkriek. La probable augmentation du nombre de véhicules qui l'empruntera, ne fera qu'aggraver la situation. De plus, maintenir la configuration actuelle rend quasiment impossible l'accès aux emplacements pour autocars;
 - L'officialisation du statut de voirie publique de la Petite Drève du Maréchal pourrait être l'occasion de revoir la configuration de ce double carrefour pour n'en faire qu'un seul en déplaçant l'embouchure de la nouvelle voirie en face de la rue du Melkriek. Cela permettrait aussi de revoir l'accessibilité du parking pour autocars;
 - Parking pour autocars :
 - De sérieux doutes peuvent être émis sur l'accessibilité des autocars au parking qui leur est dédié. Il y a un risque certain que les véhicules longs doivent empiéter sur les trottoirs et accotements pour manœuvrer, voire qu'ils stationnent purement et simplement en voirie au vu de l'impossibilité ou de la trop grande difficulté à manœuvrer. Les quais d'embarquement mentionnés dans l'annexe n'apparaissent pas sur le plan;
 - Il s'indique de revoir la configuration de ce parking et de fournir des épures de giration prouvant que les manœuvres y sont possibles;
 - Parking pour poids-lourds :
 - Malgré l'étude sur laquelle sont basées les conclusions du PACS concernant le stationnement des poids lourds, les agents de la commune constatent que de nombreux poids lourds sont régulièrement garés dans la rue de Stalle et également à Drogenbos (Bempstraat). Il y a donc un besoin de stationnement pour les poids lourds dans ce quartier et nous estimons que ce stationnement serait mieux situé dans un parking tel que celui-ci. Il s'indique d'y aménager 6 emplacements pour poids-lourds;
 - Parking pour camionnettes :
 - Le contingentement des véhicules à quatre roues tel que prévu sur plan n'offre pas de possibilité d'accueil de camionnettes. Or toutes les études récentes observent une hausse de la quantité de ces véhicules, lesquels, ne trouvant pas place dans des espaces de stationnement en côte-à-côte se retrouvent souvent en voirie (en causant parfois de forts désagréments: ex. voiries étroites, camionnettes occultant les fenêtres du rez-de-chaussée des maisons à front de rue);

- Parking vélos fermé :
 - Il est constaté que le parking fermé pour vélos prévoit d'y placer un nombre élevé de bicyclettes en serrant exagérément les arceaux les uns contre les autres. Comme on peut déjà le constater à d'autres endroits, un manque de confort dû à une largeur insuffisante résultera en une occupation d'un seul vélo par arceau au lieu de deux;
 - Il s'indique également de tenir compte de vélos de plus grand gabarit tels que les cargo-bikes, plus long et parfois plus larges, de plus en plus utilisés par les familles;
 - Un (ou des) box-vélos peu(ven)t être considéré(s) du côté sud-est, à destination des riverains. De par sa localisation, le local vélo est clairement à destination des navetteurs prévu à côté du terminus;
 - Il doit être prévu des vestiaires et des rangements sécurisés (casiers), munis de prises de recharges pour les batteries. Un espace doté d'outils pour de petites réparations pourrait également être mis à disposition;
- Parking vélos non fermé :
 - Il est prévu de placer un seul parking vélos à l'air libre, à proximité du rond-point. Il est suggéré d'en placer un deuxième à l'autre extrémité du bâtiment, du côté sud-est, à destination des visiteurs du quartier. Il est suggéré de couvrir ces deux parkings vélos;
- Parkings pour les personnes porteuses d'un handicap :
 - Les places PMR (ou P.H.) devraient être mieux réparties afin d'être accessibles via les différentes entrées du parking et via la rue de l'Etoile à tout le moins;
- Éclairage :
 - L'éclairage du parking intérieur et extérieur devrait être pensé dès à présent, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voir dynamique);
- Aménagements divers
 - Lors de l'élaboration des plans du permis d'urbanisme, il importera de ne pas omettre les dalles podotactiles et les rabaissements de trottoirs à toutes les traversées piétonnes du projet (absent sur les plans de demande de certificat);
 - Dans le cas où des activités de services seraient au programme, il s'indique de prévoir un espace de livraison, un tracé d'acheminement et un espace pour le stockage et l'enlèvement des déchets;
- En ce qui concerne la Promenade Verte et la mise à ciel ouvert du cours d'eau Geleytsbeek :
 - Ainsi que précisé à la page 46 du chapitre 5.4 de l'étude d'incidences sur l'environnement, et pour les mêmes raisons, il s'indique de remettre le cours d'eau Geleytsbeek à ciel ouvert à côté de la Promenade Verte. En effet, tant la Commune d'Uccle que Bruxelles-Environnement sont activement à l'œuvre depuis plusieurs années pour rendre au Geleytsbeek un cours ininterrompu, un débit régulier et une qualité des eaux conforme à son statut de ruisseau. Une remise à ciel ouvert du type de celle déjà opérée récemment sur 160 m de long à la plaine du Bourdon permettrait alors de réhabiliter 280 m supplémentaire de cours d'eau, ce qui s'inscrit parfaitement dans la logique prônée par la dynamique du Maillage Bleu. Comme précisé par la même étude, le ruisseau pourrait également servir de volume tampon en cas d'orage. Cet aménagement n'avait hélas pu être mené à bien lors de la réalisation du terminus de tram en 2012;
 - Afin de pouvoir réaliser la mise à ciel ouvert du Geleytsbeek, il s'indique de laisser une largeur de minimum 9 mètres - et non 8 mètres comme prévu actuellement - à disposition de Bruxelles-Environnement, minimum requis pour pouvoir y placer côte à côte la Promenade Verte et le Geleytsbeek à ciel ouvert. La largeur affectée à cet aménagement sera clairement indiquée et cotée sur le plan d'implantation;
 - Il conviendra de coordonner les chantiers du parking et ceux liés à la promenade verte et au Geleytsbeek, afin d'en limiter les nuisances. Idéalement, ces chantiers devront être exécutés en même temps.
- En ce qui concerne le statut légal de la Petite Drève du Maréchal :
 - La petite Drève du Maréchal n'a pour l'instant aucune existence légale, aucun code INS ne lui est attribué. Or, il s'agit déjà dans les faits d'une voirie de liaison inter-quartiers, très usitée aux heures de pointes par les automobilistes qui désirent éviter le carrefour Stalle-Neerstalle-Etoile;
 - Le projet ici présenté confirme ce statut de voirie publique. Il s'indique donc de régulariser son existence par l'adoption d'un Plan Général d'Alignement débouchant a minima sur l'instauration

d'une voie publique en servitude sur fonds privé, et dans l'idéal au classement de cette voirie dans le domaine public;

- En ce qui concerne la parcelle cadastrale G/233 V:
 - La parcelle G/233 V appartient en copropriété à la Région et à la Commune, et de manière assez curieuse non pas en indivision mais bien sous forme de lots distincts (la partie communale étant située à l'extrémité nord);
 - Il s'indique de clarifier juridiquement cette situation par cession ou échange;
- En ce qui concerne le parking couvert:
 - Il est remarqué que la taille des emplacements répond strictement aux normes, émises il y a déjà quelques années alors que la taille des voitures ne cesse d'augmenter (les véhicules de 5m de long pour 2 m de large ne doivent pas être considérés comme des exceptions). Dans ce cas, il ne restera que 50cm de disponible pour l'ouverture des portières;
 - La zone de manœuvres n'est large que de 5m, ce qui s'avère très limité au regard du gabarit actuel des véhicules particuliers;
 - Il existe un risque que les usagers se détournent du parking s'ils sont découragés par les manœuvres à y effectuer;
- En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales sur la parcelle :
 - Les principes de gestion prioritaires 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.
 - Description du dispositif de gestion sur les plans :
 - le dispositif de gestion (et son dimensionnement) doit être renseigné sur un plan dédié, ainsi que le schéma hydraulique du projet, depuis les surfaces de collecte jusqu'à l'exutoire final, en indiquant également le(s) regard(s) de visite qui doi(ven)t être accessible(s);
 - Quant à la présente demande :
 - L'étude d'incidences sur l'environnement commet une erreur (pp. 9 et 10 du chapitre 5.4) en classant le Règlement Communal d'Urbanisme relatif à la gestion des eaux dans les documents stratégiques alors qu'il s'agit bien d'un document réglementaire;
 - Bien que ne s'appliquant pas à la demande de certificat, vu sa date de dépôt, ce RCU s'appliquera aux demandes de permis subséquentes. Il y a dès lors lieu de vérifier que le certificat n'empêche pas la mise en œuvre des principes repris dans le RCU;
 - Quant à l'incidence de la toiture verte sur le calcul du volume de rétention temporaire: contrairement à ce qui est écrit au point 5.1.2. de la page 41 du chapitre 5.4 (le tamponnage des eaux résultant de la toiture verte ne peut être estimé/étudié, ni même pris en compte dans le calcul des volumes de retenues d'eau à installer), le règlement communal impose de considérer la toiture verte comme toiture ordinaire étant donné qu'aucune garantie ne peut être acquise quant à son bon fonctionnement durant la totalité de la vie du bâtiment;
 - Le volume à tamponner sera de 33 litres par m² de toiture (verte ou pas). Étant donné la faible profondeur de la nappe phréatique selon les sondages (-1 à -3m) et la proximité d'un cours d'eau, il s'indique de diriger l'exutoire des dispositifs de temporisation de ces eaux pluviales de toiture vers le Geleytsbeek, moyennant accord de Bruxelles-Environnement sur la technique à adopter;
 - Le nettoyage des parkings sera principalement réalisé avec l'eau pluviale récoltée dans les citernes;
 - Les eaux de ruissellement collectées par les avaloirs de rue et de parking seront considérées comme des eaux usées et dirigées vers l'égout;
- En ce qui concerne la gestion des eaux usées :
 - Le réseau d'égouttage des eaux usées sera raccordé au réseau public d'égouttage, conformément aux prescriptions du règlement communal d'urbanisme en matière de gestion des eaux;
 - Les dispositifs de collecte des eaux de ruissellement des voiries et parkings à l'air libre seront aussi raccordés à l'égout;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à l'application de la prescription particulière n° 3.5.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la modification des caractéristiques urbanistiques en Zone Mixte :
 - Le projet s'inscrit dans une politique d'offre de stationnement de transit afin de pouvoir faire davantage usage des modes de transports en commun;
 - L'implantation, la volumétrie et le traitement paysager de la parcelle concernée répond aux fonctions qu'elle accueille;
 - Le traitement architectural du parking couvert se veut sobre mais manque quelque peu d'intégration au cadre urbain et paysager environnant. Il s'indique de veiller à en améliorer l'aspect en y intégrant notamment des dispositifs de développement durable, façades paysagères, gestion des énergies,...;
 - La note explicative jointe à la demande avance que des fonctions mixtes pourraient être aménagées au sein du bâtiment, ce que les plans ne retranscrivent nullement. Seules les capacités de stationnement sont mises en avant. Il s'indique de formaliser ce potentiel d'aménagements mixtes (espaces de co-working, crèche,...);
 - De même, le plan du 1^{er} étage offre une hauteur libre de 290 cm afin de pouvoir accueillir d'autres fonctions complémentaires au parking, ce qui n'est pas suffisant afin de pouvoir y intégrer des dispositifs techniques suffisants. Il s'indique de porter la hauteur libre sous plafond à 350 cm;
- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à l'application de la prescription particulière n° 25.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun :
 - Il y a lieu de se référer aux considérants visés plus avant en matière de réaménagement de voiries, dans un souci de convivialité, de fluidité et de hiérarchie des différents modes de déplacement, mais également dans un souci de légitimation de la Petite Drève du Maréchal notamment;
- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à l'application de l'article 153, §2 du CoBAT : demande de dérogation au Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme, en matière de volume, d'implantation ou d'esthétique - non-respect de l'article n° 8 - hauteur d'une construction isolée :
 - Le projet présente un potentiel de construction d'un important gabarit au regard de l'environnement bâti qui l'entoure, mais également au regard des besoins réels d'aménagements d'emplacements de stationnement. La réduction de gabarit telle que proposée est très peu significative, réduit de manière importante le potentiel d'aménagement de toiture verte intensive, et suggère le stationnement périphérique extérieur au dernier niveau (voitures limitées par des garde-corps), ce qui ne peut se concevoir;
 - La construction prévoit un gabarit de R+4 excessif au vue des constructions voisines et qui créerait un précédent. Les précisions apportées en matière de tarification ne sont pas par ailleurs suffisantes pour justifier le gabarit proposé;
 - La tarification devra dès lors être évaluée selon la fonction donnant priorité aux navetteurs mais permettant une rotation et un accès pour d'autres utilisateurs;
 - Une réduction limitée du gabarit, combinée à la réduction globale du nombre d'emplacements, permet d'ouvrir un potentiel de réaménagement plus importants des abords du projet, permettant d'aller dans le sens d'un grand nombre de recommandation de l'étude d'incidences (dégagement de la promenade verte, remise à ciel ouvert du Geleytsbeek, inclusion d'une mixité d'activité,...);
- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à l'application de l'article 141 du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004) : demande soumise à étude d'incidences (article 18 de l'annexe A) - garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parc de stationnement, salles d'exposition,...) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques - projet mixte soumis à étude d'incidences en vertu des ordonnances du 05/06/1997 (article 4) relative au permis d'environnement et du 22/04/1999 fixant la liste des installations de classe I A :
 - La demande mixte de certificat d'urbanisme et d'environnement a été soumise à une Étude d'Incidence, laquelle a émis de nombreuses recommandations pour lesquelles le projet amendé s'écarte. Il y a lieu de respecter davantage les objectifs de l'alternative 5 (limitation du nombre d'emplacements de stationnement et limitation du nombre de niveaux couverts) de l'Etude, ayant démontré la meilleure gestion des impacts environnementaux du projet;

Considérant que les actes et travaux prévus dans la présente demande de certificat mixte d'urbanisme et d'environnement pourraient être susceptibles de répondre au bon aménagement des lieux et de faire l'objet d'un permis d'urbanisme et d'environnement moyennant le respect des conditions suivantes :

- En matière de gestion des flux et d'estimation de capacité :
 - Respecter les objectifs de capacité de l'alternative 5 (limitation du nombre d'emplacements de stationnement à 763 et prévoir une infrastructure modulable pouvant répondre à une hypothétique demande de 1000 places) de l'Étude, celle-ci ayant démontré la meilleure gestion des impacts environnementaux du projet;
 - Pour cette diminution de capacité, privilégier la suppression des emplacements à l'air libre, afin de maximaliser les possibilités de réaménagement des espaces libérés, d'augmenter le dégagement de la promenade verte et de faciliter la remise à ciel ouvert du Geleystsbeek, conformément aux recommandations de l'étude d'incidences;
 - Maintenir en emplacement à l'air libre ceux dont la fonction rend cette localisation techniquement nécessaire (autocar, places PMR,...);
 - Aménager 6 emplacements pour poids lourds, du côté de la rue de Stalle. Il s'indique d'en permettre le stationnement prolongé au sein du parking. De même qu'il s'indique de localiser des emplacements pour camionnettes afin de pouvoir faire face à l'évolution des modes de déplacement et à une intermodalité;
 - Prévoir un accès rendant aisé le stationnement, du côté "menhirs" pour les autocars;
 - Le confort d'usage du futur parking devrait être étudié au même titre afin de le rendre attractif et sécurisant (facilité de manœuvres, dégagement visuel);
 - Permettre que les emplacements de stationnement soient facilement modulables pour s'adapter aux changements de comportements de mobilité (moins de voitures, plus de deux-roues motorisées ou non, plus de camionnettes, accueil des poids lourds,...) dont tous ne peuvent à l'heure actuelle être modélisés;
 - Intituler les places "PH" et non "PMR". Ces places pour PH devraient aussi être plus judicieusement réparties afin de « servir » les différents côtés du futur parking, la rue de l'Etoile à tout le moins;
 - Revoir les aménagements pour les places pour emplacements pour deux-roues, motorisées ou non, qui semblent bénéficier de la plus petite largeur, rendant le stockage complexe voire impossible si l'engin comporte des fontes, risquant de diviser par deux la capacité voulue (1 arceau = 1 vélo, au lieu de 2);
 - Les places de parking pour deux-roues devraient être réparties au sein du parking afin de s'approcher aussi de la rue de l'Etoile et/ou de l'entrée de l'école;
 - Aménager, attenant aux parkings vélos, un espace vestiaire et/ou de rangement sécurisé (vêtements mouillés, paquets) et munis de prises de recharge, sécurisées également, pour les batteries;
 - Prévoir un espace de petite réparation, à aménager au plus proche des espaces dédiés aux vélos;
 - Confirmer dans l'annexe I du CU, ce qui figure aux plans, à savoir minimum 96 emplacements pour vélos;
 - Renforcer l'éclairage du parking intérieur et extérieur, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voire dynamique ?);
- En matière d'aménagement des voiries et des abords :
 - Petite Drève du Maréchal - connexion au rond-point des Menhirs :
 - Revoir l'aménagement du débouché sur le rond-point, par exemple en reculant légèrement les traversées piétonne et vélo vers le sud de manière à générer un sas d'attente pour le véhicule tentant de s'insérer dans le rond-point;
 - Petite Drève du Maréchal - connexion à la rue de l'Etoile :
 - Revoir la configuration de ce double carrefour pour n'en faire qu'un seul en déplaçant l'embouchure de la nouvelle voirie en face de la rue du Melkriek. Cela permettrait aussi de revoir l'accessibilité du parking pour autocars;
 - Parking pour autocars :
 - Revoir la configuration de ce parking et de fournir des épures de giration prouvant que les manœuvres y sont possibles. Etudier en priorité la localisation de ces emplacements vers le carrefour Menhir;

- Parking vélos fermé (intérieur au parking) :
 - Il s'indique également de tenir compte de vélos de plus grand gabarit tels que les cargo-bikes, plus long et parfois plus larges, de plus en plus utilisés par les familles;
- Parking vélos non fermé :
 - couvrir les deux parkings vélos extérieurs;
- Aménagements divers :
 - Lors de l'élaboration des plans du permis d'urbanisme, il importera de ne pas omettre les dalles podotactiles et les rabaissements de trottoirs à toutes les traversées piétonnes du projet (absent sur les plans de demande de certificat);
 - Dans le cas où des activités de services seraient au programme, il s'indique de prévoir un espace de livraison, un tracé d'acheminement et un espace pour le stockage et l'enlèvement des déchets;
- En ce qui concerne la Promenade Verte et la mise à ciel ouvert du cours d'eau Geleystsbeek :
 - Afin de pouvoir réaliser la mise à ciel ouvert du Geleystsbeek, il s'indique de laisser une largeur de minimum 9 mètres à disposition de Bruxelles-Environnement, minimum requis pour pouvoir y placer côte à côte la Promenade Verte et le Geleystsbeek à ciel ouvert. La largeur affectée à cet aménagement sera clairement indiquée et cotée sur le plan d'implantation;
- En ce qui concerne le statut légal de la Petite Drève du Maréchal :
 - Le projet ici présenté confirme ce statut de voirie publique. Il s'indique donc de régulariser son existence par l'adoption d'un Plan Général d'Alignement débouchant a minima sur l'instauration d'une voie publique en servitude sur fonds privé, et dans l'idéal au classement de cette voirie dans le domaine public;
- En ce qui concerne la parcelle cadastrale G/233 V:
 - La parcelle G/233 V appartient en copropriété à la Région et à la Commune, et de manière assez curieuse non pas en indivision mais bien sous forme de lots distincts (la partie communale étant située à l'extrémité nord);
 - Il s'indique de clarifier juridiquement cette situation par cession ou échange;
- En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales sur la parcelle :
 - Le dispositif de gestion (et son dimensionnement) doit être renseigné sur un plan dédié, ainsi que le schéma hydraulique du projet, depuis les surfaces de collecte jusqu'à l'exutoire final, en indiquant également le(s) regard(s) de visite qui doi(ven)t être accessible(s);
 - L'étude d'incidences sur l'environnement commet une erreur (pp. 9 et 10 du chapitre 5.4) en classant le Règlement Communal d'Urbanisme relatif à la gestion des eaux dans les documents stratégiques alors qu'il s'agit bien d'un document réglementaire;
 - Quant à l'incidence de la toiture verte sur le calcul du volume de rétention temporaire: contrairement à ce qui est écrit au point 5.1.2. de la page 41 du chapitre 5.4 (le tamponnage des eaux résultant de la toiture verte ne peut être estimé/étudié, ni même pris en compte dans le calcul des volumes de retenues d'eau à installer), le règlement communal impose de considérer la toiture verte comme toiture ordinaire étant donné qu'aucune garantie ne peut être acquise quant à son bon fonctionnement durant la totalité de la vie du bâtiment;
 - Le volume à tamponner sera de 33 litres par m² de toiture (verte ou pas). Étant donné la faible profondeur de la nappe phréatique selon les sondages (-1 à -3 m) et la proximité d'un cours d'eau, il s'indique de diriger l'exutoire des dispositifs de temporisation de ces eaux pluviales de toiture vers le Geleystsbeek, moyennant accord de Bruxelles-Environnement sur la technique à adopter;
 - Le nettoyage des parkings sera principalement réalisé avec l'eau pluviale récoltée dans les citernes;
 - Les eaux de ruissellement collectées par les avaloirs de rue et de parking seront considérées comme des eaux usées et dirigées vers l'égout;
- En ce qui concerne la gestion des eaux usées :
 - Le réseau d'égouttage des eaux usées sera raccordé au réseau public d'égouttage, conformément aux prescriptions du règlement communal d'urbanisme en matière de gestion des eaux;
 - Les dispositifs de collecte des eaux de ruissellement des voiries et parkings à l'air libre seront aussi raccordés à l'égout;
- En ce qui concerne le gabarit de la construction envisagée
 - formaliser le potentiel d'aménagements mixtes (espaces de co-working, crèche, sandwicherie, activités de réparation de vélos,...) au sein du bâtiment ou du site;
 - porter la hauteur libre sous plafond à 350 cm au 1^{er} étage;

Avis FAVORABLE majoritaire (BUP-DU, BUP-DMS, Bruxelles-Environnement, CITYDEV) en présence du représentant de Bruxelles-Développement Urbain-Direction de l'Urbanisme aux conditions émises ci-dessus.

AVIS DEFAVORABLE DE LA COMMUNE D'UCCLE motivé comme suit :

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations générales suivantes :

- Le projet d'accroissement du nombre d'emplacements du parking Stalle, voulu par Bruxelles Mobilité, s'inscrit dans une volonté des autorités de la Région Bruxelles-Capitale de répondre conjointement aux enjeux de mobilité, d'aménagement ou encore de qualité de l'air et de changements climatiques. Les outils réglementaires existants vont dans le sens d'une diminution de la place de la voiture en ville, au profit des modes de transports collectifs;
- Pour atteindre ses objectifs, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale a notamment donné son accord en 2014 pour le développement de parkings de transit, leur localisation, et le développement de 10.000 emplacements à l'échelle régionale. Dans ce cadre, l'aménagement du parking participerait à l'accroissement du nombre de places disponibles à la périphérie ouest de la ville, en complément des parkings « CERIA » et « Érasme »;
- Située à 20 minutes du Pentagone en tram sur une ligne labellisée « Chrono », sa localisation offre des conditions d'accessibilité idéales depuis plusieurs axes routiers qui contournent et irriguent la ville (E19);
- Le développement de transferts modaux vers le vélo est également envisagé, puisque le projet inclut l'installation d'infrastructures de rangement/parcage sécurisés de longue durée pour des vélos;
- L'Étude d'Incidences, réalisée dans le cadre de l'instruction de la demande de certificat mixte d'urbanisme et d'environnement a émis les recommandations suivantes (ces recommandations sont émises au regard de la demande telle qu'initialement introduite) :
- Au niveau de la mobilité et d'un point de vue stratégique :
 - L'étude démontre que pour un « P+R », le parking Stalle souffre de sa localisation relativement éloignée du Ring, posant de ce fait un problème de visibilité mais aussi d'accessibilité. Également trop avancé dans la ville, il incite les automobilistes à rester dans leur voiture pour parcourir les derniers kilomètres qui leur restent et éviter la rupture de charge;
 - Les alternatives de localisation ont été étudiées et laissent apparaître que le terrain le plus adéquat pour un parking de transit se situe en Flandre, à côté du Ring, bien que non desservi par un transport public structurant (voir chapitre 4 de l'étude);
 - La proximité des « P+R » « Érasme » et « CERIA » - connectés, quant à eux, au métro - concurrence directement l'attractivité du « P+R » Stalle. La desserte du projet en transports en commun repose principalement sur la ligne de tram T4 alors que les « P+R » voisins « Érasme » et « CERIA » sont directement desservis par le métro qui permet une connexion efficace et directe avec le centre;
 - Le « P+R » Stalle draine donc essentiellement des navetteurs qui ont pour destination le sud de la ville, à savoir, les communes d'Uccle, Forest ou Ixelles;
 - Cette ligne de tram 4, bien que bénéficiant d'un site propre non protégé est relativement performante du fait des conditions générales de circulation sur l'axe Stalle.
 - Actuellement, il a été constaté que le parking Stalle est, certes, utilisé par des navetteurs -estimés entre 200 et 300 par jour - mais aussi, dans une large mesure par les étudiants de l'EFPME et dans une moindre mesure, par d'autres usagers locaux. La dynamique actuelle de ce parking ne correspond donc pas une fonction de simple « P+R »;
 - À l'avenir, le niveau de service du T4 se verra réduit par l'opération « Métro nord » lancée par la STIB, avec un terminus à Albert qui ne nécessitera qu'une correspondance pour rejoindre le centre-ville. Il est également important de mettre en évidence la situation intermédiaire où le T4 sera interrompu à l'arrêt Berkendael et ce, pendant quelques années, induisant un trajet entre le « P+R » de Stalle et le centre-ville qui nécessitera donc 2 correspondances et 2 ruptures de charge, situation difficilement acceptable pour un usager qui aurait déjà fait un tronçon de son déplacement en voiture pour rejoindre le parking;
 - A la lumière du benchmark (un point de référence servant à effectuer une mesure - étude s'appuyant sur plusieurs expériences de projets déjà réalisés dans d'autres zones géographiques ou au moins plus avancés), de la localisation du projet, de l'analyse des comptages et de l'approche intermodale, la création d'un « P+R » à Stalle permettrait de capter 3 à 4% du trafic transitant par cette zone. Ce qui porterait le nombre d'utilisateurs du parking à environ 400-450 véhicules, soit un taux d'occupation plus faible que les 1.131 emplacements pour véhicules

motorisés particuliers prévus par le projet et voués exclusivement aux navetteurs. Ce surdimensionnement pose la question de la rentabilité de l'infrastructure, d'autant que l'instauration d'une tarification dissuadera certains utilisateurs actuels, qui se reporteront sur les espaces de stationnement dans les rues alentour (les étudiants) voire sur les parkings en aval mieux desservis comme le sont CERIA et Erasme (navetteurs);

- Du point de vue socio-économique :
 - L'étude met en exergue l'évolution en cours dans le quartier et les nombreuses réflexions sur le potentiel d'aménagements et de mutualisation ainsi que sur les politiques d'urbanisation à favoriser. Il serait recommandé de réaménager l'ensemble du site en un espace plus sécurisé, qualitatif et convivial. Ceci pourrait se réaliser notamment par une mixité des fonctions au sein-même du parking (multifonctionnalité);
- En matière d'urbanisme :
 - Le choix d'offrir un millier d'emplacements impose la construction d'un bâtiment « monobloc » de 31 mètres x 151 mètres sur 5 niveaux (cfr. demande telle qu'initialement introduite), d'un gabarit exceptionnel pouvant, dans une certaine mesure, se conformer au PRAS et à la typologie des constructions alentour de type « surfaces commerciales » mais à l'encontre de l'esprit des différents documents planologiques, PRD, PRDD et PCD. Ce gabarit reste cependant intéressant dans l'optique d'augmenter la visibilité et donc l'attractivité du parking en entrée de ville (projet phare), mais n'est pas sans conséquence sur la flore de la Promenade Verte avoisinante qui, tout comme ses usagers, souffrira de l'ombre portée du bâtiment à l'orientation ouest. Cet aspect est à relativiser toutefois, puisque l'aménagement d'une toiture verte et la réalisation de façades végétalisées représentent une réelle amélioration pour la biodiversité du site, qui se limite essentiellement, à l'heure actuelle, à quelques plantes ornementales de faible intérêt floristique;
 - D'une manière générale, la construction s'inscrit dans une tendance actuelle, celle de rentabiliser au maximum le moindre centimètre carré de terrain urbanisable, tendance à laquelle les acteurs du développement territorial semblent adhérer mais qu'il serait peut-être bon de tempérer avec nuances selon les programmes abordés et les typologies du territoire et des paysages;
- En matière de gestion des eaux :
 - Le reconditionnement du site comprenant la nouvelle construction pourrait interférer avec le pertuis du Geleytsbeek contigu, étant donné la proximité de la nappe aquifère;
 - En période de pluie la saturation du Geleytsbeek est bien réelle et le risque d'inondation est très probable. C'est pourquoi la mise en place de mesures de rétention et de traitement préventif des eaux captées par le bâtiment permettrait, d'une part, d'éviter les contaminations accidentelles du milieu, et d'autre part, d'éviter une surcharge du cours d'eau. Il est donc fortement déconseillé d'opter pour l'implantation d'un étage de parking en souterrain. Remettre le Geleytsbeek à ciel ouvert (comme le stipule le PRDD) serait intéressant dans le cadre du réaménagement de la Promenade Verte mais cela ne pourrait être envisagé que via une modification du pertuis au niveau du « goulet des Menhirs » (voir la partie « sol et eaux » dans l'Étude d'Incidences);
- En matière de gestion des déchets et de sécurité des personnes :
 - Tant dans le bâtiment qu'en ses abords, le projet initial ne prévoit rien. Des poubelles - en nombre suffisant et de tri sélectif - ainsi que des dispositifs/mesures de sécurité (vidéo-surveillance, fermeture d'accès à certaines heures, signalétique, éclairage adapté mais non excessif, etc.) devraient être prévus;
- En matière de chantier :
 - Étant donné l'environnement actuel du parking, moyennant bonne gestion des accès des camions et de l'installation de la grue sur le site, les incidences des travaux sur la mobilité devraient être relativement limitées, bien que le fait qu'une grande partie du parking sera rendue inaccessible - durant cette phase - et induira un report du stationnement sur les rues environnantes, divisant par 5 le nombre d'emplacements libres dans le quartier;
 - Cela aura également des conséquences sur la fréquentation des commerces riverains, moins accessibles;
 - L'utilisation de méthodes de construction alternatives et le recours à certaines mesures acoustiques permettront en outre de maintenir le niveau sonore à des valeurs n'incommodant pas le voisinage;
 - Durant cette phase de chantier, il est important de maintenir la Petite Drève du Maréchal ouverte afin de ne pas créer de blocage sur la rue de Stalle. Le matériel de levage - grues - et de transformation - silos- devront donc être intégrés au périmètre de construction;

- Les principales recommandations résident en l’amortissement de cette infrastructure au regard de sa capacité et dont il faudra en assurer le taux d’occupation le plus optimal :
 - Une tarification adaptée et non dissuasive favoriserait le recours au « P+R » tout en évitant un report sur les voiries environnantes ou sur les parkings des commerces avoisinants. De même, un tarif préférentiel pour certains utilisateurs (étudiants de l’EFPME) pourrait être envisagé en vue de mutualiser l’infrastructure;
 - Une réduction de la capacité du projet, voire un phasage à long terme prévoyant une réserve de capacité, en emprise ou en gabarit, est à envisager pour l’avenir, puisqu’il est démontré que le potentiel de captation de nouveaux navetteurs est assez restreint par rapport à l’augmentation de l’offre telle qu’envisagée. L’alternative 5 (variante bureau d’étude), infrastructure R+2 de 450 emplacements semble la plus pertinente ou, le cas échéant, les variantes offrant entre 600 et 750 emplacements. L’étude montre par ailleurs l’intérêt de disposer d’une infrastructure d’accueil pour les services d’autocars. La variante F reprend à ce titre une proposition de petite gare autoroutière;
 - Si la capacité initiale n’est pas réduite ou ne l’est qu’insuffisamment, il serait judicieux de développer des initiatives en matière de mutualisation (bureaux, administration, écoles) permettant de valoriser/rentabiliser les surfaces de stationnement au même titre que la toiture (jardins potagers). Ces initiatives seraient étendues aux périodes « creuses », à savoir celles en soirée, de nuit et le week-end (événementiel, riverains, école en cours du soir);
 - En cas d’échec de l’utilisation de cette infrastructure, pourrait être envisagée la possibilité de sa conversion aisée en une autre fonction (commerce,...). Un R+2 avec une hauteur suffisante sous plafond (2,90 mètres) en constituerait le potentiel;
 - En cas de succès de la variante F (R+2), et dans l’optique à long terme d’une nouvelle politique contraignante vis-à-vis de navetteurs, voire une amélioration sensible de la vitesse commerciale, de la fréquence et des plages horaires de fonctionnement de la ligne de tram 4, il faudrait pouvoir envisager l’agrandissement du parking, ayant prévu préalablement de sur-dimensionner la taille des colonnes. Sans oublier non plus la parfaite orientation du bâtiment (vent et soleil) et son potentiel d’accès aux énergies renouvelables en toiture;
 - Afin de permettre une exploitation différenciée, la partie du parking à l’air libre devrait pouvoir être isolée afin de séparer les navetteurs des autres types d’utilisateurs (riverains, commerces, équipements);
 - Parallèlement, la mise en sens unique de la Petite Drève du Maréchal n’est pas recommandée, puisqu’elle empêche une flexibilité d’exploitation du parking et éventuellement de permuter ses accès en cas de problème. Elle implique également la déviation et le report de flux de circulation non négligeables - plus de 2.500 véhicules/jour- sur des itinéraires non adaptés, et ceci quelle que soit la capacité du parking retenue;
 - Afin d’assurer la fluidité au droit des accès mais aussi d’assurer une exploitation aisée - gage d’un service de qualité aux usagers - il est recommandé de dédoubler les barrières aux entrées et sorties du site;
 - Enfin quel que soit le projet, l’alternative, la variante, ou même le maintien de la situation actuelle, il convient de faciliter le rechargement de véhicules électriques et de mettre en évidence l’intermodalité et l’accessibilité aux modes actifs, d’une part, entre le bâtiment et le terminus de tram, en augmentant les points de percolation, et d’autre part, via l’aménagement des vrais trottoirs le long de la Petite Drève du Maréchal;
 - L’étude recommande in fine d’en améliorer la sécurité (vidéo-surveillance + gardiennage) et la visibilité depuis le ring via un jalonnement adéquat;
 - Sur ce dernier point, comme dans d’autres relevés au cours de cette étude, une collaboration avec les institutions flamandes voisines serait constructive;
- Au regard des recommandations issues de l’Étude d’Incidences, la demande mixte de certificat d’urbanisme et d’environnement amendée propose :
 - Les accès :
 - La Petite Drève du Maréchal est remise à double sens dans le projet modifié, comme recommandé dans l’étude. Les trottoirs sont entièrement réaménagés depuis le rond-point jusqu’à la rue de l’Etoile et une piste cyclable suggérée est prévue dans chacun des sens;
 - La modification de la Petite Drève implique de revoir la position des emplacements d’autocars prévus initialement le long de celle-ci. Il a été également recommandé dans l’étude d’en augmenter le nombre à 5 (plutôt que 3 prévus dans le projet de base). Ces

5 emplacements sont donc positionnés au Sud du parking extérieur, en dehors de la zone payante;

- Le passage cyclo-piétons longeant le bâtiment du côté de la rue de Stalle a été élargi à 4 mètres pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se croiser confortablement. La sortie piétonne est réorientée sur le passage élargi plutôt que du côté de la Petite Drève;
- Le bâtiment :
 - Le projet maintient un bâtiment unique dont l'implantation et le gabarit sont fort semblables à la version figurant dans la demande telle qu'introduite. Il est cependant légèrement raccourci (longueur : 141 mètres) et aminci (largeur : 30 mètres) et comporte désormais des reculs pour le dernier étage. La hauteur de façade est réduite à 11 m et celle de la toiture verte, en retrait, est de 14,15 m;
 - Le bâtiment comporte 912 emplacements pour voitures et 56 pour motos;
- La capacité :
 - L'une des principales recommandations de l'étude est de réduire le programme du parking de manière à en assurer le remplissage et la rentabilité;
 - La Région a cependant fait le choix de maintenir un bâtiment avec une capacité conséquente de plus de 950 places afin de lui permettre la mise en œuvre des politiques volontaristes et cohérentes en matière de mobilité;
 - D'une part, les investissements consentis doivent répondre à la perspective du long terme et à la logique du programme d'ensemble de développement des parkings P+R;
 - À cet égard, le parking Stalle fait partie du programme prioritaire de développement de l'offre de parking P+R. Le site bénéficie de nombreux atouts, dont celui de la desserte performante en transports publics;
 - D'autre part, la capacité recommandée par le bureau d'études (450 + environ 70 à l'air libre) paraît largement sous-estimée pour diverses raisons;
 - L'étude d'incidences conclut le chapitre « évaluation de la demande en stationnement P+R » par : « *En conclusion, on peut dès lors affirmer à ce stade que sans mesures très contraignantes pour l'usage de l'automobile, la demande potentielle pour le P+R de Stalle semble limitée. Bien entendu, l'analyse ne tient pas compte des petites entreprises pour lesquelles des données d'origine des travailleurs et de parts modales ne sont pas disponibles.* »;
 - Dans les différents plans stratégiques en vigueur, c'est bien de mesures contraignantes pour l'usage de l'automobile qu'il est question et l'étude ne semble pas en avoir tenu compte.
 - La politique de mise en place des P+R doit également servir à offrir une alternative pour les pertes de stationnement entraînées. C'est donc une condition préalable à la mise en place de ces mesures;
 - En particulier, l'étude d'incidences n'a pas tenu compte des effets du COBRACE qui « *vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour effectuer les déplacements « domicile-travail* ». Cette mesure va avoir un effet majeur sur la réduction de capacité de stationnement en ville qui se comptera en dizaines de milliers d'emplacements;
 - « *Le principe de cette mesure relative au stationnement hors voirie est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, on définit un nombre maximal d'emplacements de parking en fonction de deux facteurs :*
 - *La surface de planchers des bureaux (m²)*
 - *La zone d'accessibilité en transports en commun »;*
 - L'étude d'incidences estime, avec les chiffres issus des PDE de 2014, que 10.000 navetteurs se trouvent dans le couloir d'attractivité du P+R de Stalle. Rappelons que, selon le rapport des résultats des PDE de 2014, ce chiffre ne représente que 43 % des emplois bruxellois puisqu'il ne tient pas compte des entreprises de moins de 100 employés. L'estimation faite par l'étude d'incidences peut donc déjà être doublée;
 - De plus, ce potentiel important sera renforcé progressivement par les effets du CoBRACE qui va toucher fortement la zone située autour des lignes 4 et 97. Une bonne partie de ces navetteurs ne pourront donc plus profiter des places de stationnement mises à leur disposition actuellement dans leur immeuble de bureaux et devront trouver une autre solution;
 - En outre, le plan IRIS II prévoit la création de places hors voiries pour compenser les futures pertes au profit de la mise en places de pistes cyclables et de site propres pour les transports en commun, il prévoit la suppression de 16 % du stationnement en voirie, à compenser de

manière significative par du stationnement hors voirie. Il préconise aussi d'augmenter l'offre de stationnement aux portes de Bruxelles pour encourager les navetteurs à laisser leur voiture plus en amont et de mettre en place un péage à l'entrée de la Région. La rue de Stalle étant un des points d'entrée importants de la Région, il paraîtrait logique de faire débiter la zone payant après le rond-point des Menhirs, ce qui augmenterait encore l'attractivité du parking Stalle;

- Le scénario idéal du plan IRIS II implique la disponibilité de 28.000 places de stationnement dans les parkings de transit (actuellement au nombre de 1.700) et l'objectif fixé par le plan régional de politique du stationnement (PRPS) est d'atteindre le chiffre de 10.000 places dans un premier temps. Les parkings de transit doivent être situés aux portes de Bruxelles, sur le territoire régional, à proximité d'une autoroute et d'un axe performant de transport public. Les possibilités de sites correspondant à ces conditions ne sont pas infinies et le site de Stalle y répond tout en présentant un environnement qui fait que les impacts locaux sont très limités;
- Le maintien d'une capacité importante d'emplacements de parking découle également du fait que l'auteur de l'étude d'incidences s'appuie notamment sur l'argument de la future rupture de charge de la ligne 4 à la station Albert pour conclure à une diminution du potentiel d'attrait de la ligne de transport public et ainsi du parking. Or, tout le développement du 'métro nord-sud' est réalisé avec l'objectif, parmi d'autres, de maintenir au moins équivalente à la situation actuelle, la performance des liaisons entre le sud (Uccle - lignes tram 3/4/7/92 et 51) et le centre-ville. L'enjeu est prioritaire. La rupture de charge sera réalisée de manière à être la moins pénalisante possible pour les usagers et la poursuite du parcours en métro contribuera fortement à l'amélioration de la performance et du confort du transport public sur ce trajet. D'autre part, l'infrastructure projetée de parking P+R doit répondre aux besoins actuels mais aussi à ceux des décennies à venir et :
 - à l'éventualité que le métro soit prolongé vers le Sud de Uccle, ce qui augmenterait considérablement l'attrait du parking;
 - à la possibilité, suggérée par le Conseil communal dans son avis sur la modification du plan régional d'affectation du sol - liaison nord-sud - d'éviter une rupture de charge en permettant la poursuite du trajet du tram 4 en souterrain à partir de la station « Albert »;
- De même, l'étude d'incidences se base sur des données de benchmark appliquées au seul trafic actuel sur la rue de Stalle pour évaluer le potentiel d'usagers du parking. Or, la proximité du ring offre la possibilité d'augmenter sensiblement ce potentiel d'usagers du parking en 'captant' des utilisateurs d'autres itinéraires d'accès à Bruxelles dépourvus d'infrastructure P+R. La volonté de la Région est de développer une politique attrayante d'offre de parking P+R qui s'adresse à l'ensemble des navetteurs automobiles et pas uniquement aux seuls utilisateurs de la voie d'accès où est située l'infrastructure de parking. Outre l'accès au centre-ville, le parking Stalle peut également contribuer à répondre aux besoins de la desserte de pôles plus en amont sur la ligne 4 (et ses correspondances). Il en est de même pour les possibilités de mutualisation du parking qui sont multiples (mutualisation avec Forest National, avec l'école, mise en place de navettes pour les employés de l'hôpital Sainte Élisabeth,...) et qui sont recommandées par l'auteur de l'étude d'incidences. Ces besoins spécifiques poussent également à conserver de la marge en terme de capacité de stationnement pour le projet;
- Le site représente donc une belle opportunité d'augmenter l'offre publique de parking pour répondre à la congestion des voiries du centre-ville et la Région souhaite préserver l'avenir des politiques de mobilité en prévoyant un nombre d'emplacements de stationnement plus élevé que la capacité actuelle et que celle recommandée par le bureau d'étude;
- Il convient d'offrir une capacité suffisante de parking pour constituer un véritable pôle d'intermodalité et assurer la souplesse nécessaire pour que l'exploitation du parking puisse répondre aux nombreux besoins répertoriés dans l'étude d'incidences, même si ceux-ci débordent du seul cadre de la réduction du trafic vers le centre-ville. En outre, l'infrastructure de parking public doit pouvoir répondre à l'évolution de la demande en matière de mobilité, et en particulier aux besoins qui se développent dans le domaine de la voiture partagée pour lequel des pôles facilement accessibles sont souhaitables;
- Le choix de la Région de maintenir une capacité importante d'emplacements de parking va clairement dans le sens d'une politique favorable à la mobilité en ville mais est également favorable à l'amélioration de l'environnement en ville, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air et la réduction des nuisances du trafic automobile. En outre, l'étude

- d'incidences ne met pas en évidence d'impacts environnementaux contraignants, ne fut-ce que localement, qui justifieraient de réduire sensiblement la capacité du projet de parking;
- En effet, les seules incidences négatives relevées au niveau local sont l'ombrage et l'impression d'étroitesse sur la promenade verte, ce qui est amélioré dans le projet modifié (voir point suivant sur le gabarit) et qui reste très ponctuel (tronçon de 140 m de la promenade). Si l'on suit les recommandations formulées par le bureau d'études, ce qui est fait à cette étape ou le sera à l'étape du permis, il n'y a pas d'incidence négative sur les autres domaines et le résultat est même positif sur plusieurs d'entre eux comme la mobilité, la faune et la flore, l'être humain, les déchets,...;
 - Enfin, l'étude avance comme argument une gestion rationnelle de l'argent public. Et recommande soit de laisser une ouverture possible du parking à d'autres fonctions ou à d'autres utilisateurs soit d'opter pour un gabarit plus réduit. La Région est favorable à la première option dans le cas où le parking ne se remplirait pas, par exemple lors de ses premières années de fonctionnement. La deuxième option n'est pas raisonnable avec le gabarit recommandé qui comporte environ 520 places. En effet, après une estimation rapide, la réalisation de l'alternative recommandée par le bureau d'étude coûterait approximativement 4,3 millions d'euros pour seulement 137 places supplémentaires, ce qui engendrerait un coût de plus de 30.000 € par place supplémentaire contre moins de 12.000 €/place supplémentaire pour le projet amendé. Ceci s'explique par le fait que certains frais restent quasiment les mêmes (réaménagement des abords, du parking en plein air, de la toiture verte,...) et sont à reporter sur un nombre bien inférieur de places;
 - Le gabarit :
 - Une autre recommandation importante est de diminuer le gabarit du bâtiment. Les modifications vont dans ce sens tout en diminuant le moins possible la capacité du parking :
 - La longueur du bâtiment a été réduite de 10 mètres;
 - La largeur du bâtiment a été réduite de 1 mètre;
 - La hauteur, et donc l'ombre projetée, a été réduite de un niveau en réduisant la partie couverte du dernier étage de parking de 5 mètres sur tout son pourtour;
 - Ces modifications permettent de limiter l'impact du bâtiment sur la Promenade Verte en diminuant l'impression d'étroitesse et de mieux intégrer le bâtiment au bâti environnant généralement moins haut;
 - La circulation interne :
 - La circulation interne a été revue en fonction des autres modifications;
 - Vu la remise à double sens de la Petite Drève du Maréchal, il n'y a plus d'inconvénient à organiser la circulation interne du bâtiment en sens unique, permettant ainsi de gagner deux fois 50 centimètres et donc de réduire le gabarit total de 1 mètre de large;
 - La circulation du parking extérieure a elle aussi été repensée de façon à diminuer l'emprise des voies de circulation et à maximiser le nombre de places perméables et les espaces verts;
 - Les abords :
 - Comme recommandé dans l'étude, l'aménagement du parking extérieur a été modifié pour en faire un parking plus paysager. La circulation y a été revue de façon à réduire l'emprise des zones imperméables et les places ont été prévues en dalles de gazon plutôt qu'en asphalte;
 - Des plantations dans cette partie du parking ont aussi été ajoutées;
 - Le plan de projet modifié, introduit dans le cadre de la présente demande d'autorisation, comporte 92 emplacements extérieurs (dont 5 pour autocars), ce qui constitue la version maximaliste de l'occupation des surfaces par du stationnement de plein air. Il est de la volonté de la Région de valoriser l'espace du point de vue paysager et d'assurer l'intégration urbanistique de la construction par le traitement des abords. Cet objectif sera imposé pour la suite du développement du projet et fera partie intégrante des critères d'attribution du marché de type 'concours' relatif à la réalisation du projet;
 - En outre, afin de répondre aux recommandations de l'étude d'incidences relatives à la diversification des fonctions sur le site, le projet maintient pour d'éventuels développements, un très large espace à des aménagements facilement réversibles sur la partie sud du site;

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations particulières suivantes :

- En ce qui concerne les options générales du projet :

- Le projet propose la concrétisation d'un parking de délestage à la rue de Stalle. Cependant, il est regretté la mise sous silence des aspects de sa gestion qui permettraient d'en évaluer finement l'utilisation; le nombre de places (1.060) semble trop important à l'heure actuelle, sans pouvoir préjuger l'utilisation future qui en sera faite. Cette capacité semble plus basée sur des principes théoriques (Plan Iris 2) que sur une réelle estimation des phénomènes, et sur des situations hypothétiques telle qu'un futur métro (dans quels délais ?), un péage à l'entrée de Bruxelles, et du refus de l'évident inconfort que va générer la rupture de charge à la future station de Métro Albert. À contrario, il est considéré que l'estimation envisagée par l'étude d'incidence (500 places) reste assez minimaliste en omettant de prendre en compte les besoins de grandes « entreprises » (Administration communale d'Uccle, clinique Ste-Élisabeth, et Bruxelles Propreté) et la mise en œuvre du stationnement payant;
- C'est pourquoi il y a lieu de préconiser la variante 5 de l'étude, qui constitue à réaliser un parking de 600 places couvertes et 163 non-couvertes, et de prévoir une infrastructure modulable pouvant répondre à une hypothétique demande de stationnement de 1000 places;
- En termes de mobilité, créer un parking de 1.060 places aura pour conséquence un appel de voitures, surchargeant encore plus la capacité des voiries actuelles voisines du projet, et nuisant à la qualité de vie des habitants. Ne serait-il pas plus judicieux de créer des parkings de plus petits gabarits et mieux dispersés sur la Région ?;
- En matière de gestion des flux et d'estimation de capacité :
 - Passer sous silence les aspects de gestion tarifée du futur parking ne permet pas d'en évaluer finement l'utilisation qui en sera faite; le nombre de places reste très élevé à l'heure actuelle, sans pouvoir préjuger de l'utilisation future qui en sera faite (stationnement ouvert aux riverains ? tarif « petit rouleur » ? espace ouvert aux poids lourds ? lien avec les projets de réaménagements à proximité (ex. chée de Neerstalle > quid suppression de stationnement latéral si le futur parking Stalle offre des places hors voirie) ? etc;
 - Indiquer (p.8 de la note explicative) que « *la rupture de charge sera réalisée de manière à être la moins pénalisante possible* » revient à minimaliser l'impact réel du changement. Il est en effet certain que toute rupture de charge est un gage de moindre attractivité. La rupture ne se mesure pas qu'en temps, mais également dans le confort perdu (perte d'une place assise, attention mobilisée pour ne pas rater le transfert, quid personne chargée et/ou parent accompagné de jeunes enfants,...). De lourds investissements ont été consentis le long de la rue de Stalle pour instaurer de bout en bout un site dédié au tram « chrono », il est regrettable que la dynamique ne soit pas poursuivie par une ligne qui rejoint le centre-ville en un trajet unique, comme le suggère le Conseil communal dans son avis sur la modification du plan régional d'affectation du sol - liaison nord-sud;
 - En matière d'estimation du nombre d'emplacements, il s'indique de se référer aux recommandations de l'Étude d'Incidences, et notamment à l'alternative 5, qui répond au mieux aux besoins, couplés avec l'analyse des spécificités des lieux;
 - L'article du Code de la route relatif au stationnement des poids lourds détermine que : « *art. 27.5.2. Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de huit heures consécutives des véhicules automobiles et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d.* ». Ceux-ci devraient pouvoir accéder à un espace de stockage hors voirie. Le PACS pour la Commune d'Uccle, stipule qu'il y a lieu d'aménager 6 emplacements pour poids lourds du côté de la rue de Stalle. Il s'indique d'en permettre le stationnement prolongé au sein du parking. De même qu'il s'indique de localiser des emplacements pour camionnettes ou véhicules de co-voiturage de type « taxis collectifs » afin de pouvoir faire face à l'évolution des modes de déplacement, à la mutualisation des véhicules et à une intermodalité. En effet, le contingentement des véhicules à quatre roues tel que prévu sur plan n'offre pas de possibilité d'accueil de camionnettes ou véhicules assimilés en termes d'encombrement. Toutes les études récentes observent une augmentation de ces véhicules lesquels, ne trouvant pas place dans des espaces de stationnement en côte-à-côte se retrouvent souvent en voirie ce qui nuit à la lisibilité des perspectives urbaines des axes de voiries;
 - Passer de 3 à 5 emplacements autocars est une bonne chose, mais il est essentiel que ces emplacements soient réellement accessibles. Sur les plans joints à la demande, il semble que seul un accès via rue de l'Étoile soit possible, avec stationnement en marche arrière. Il s'avère peu

probable que ce soit là l'accès privilégié pour les autocars. Il s'indique dès lors de prévoir un accès rendant aisé le stationnement, du côté "menhirs". La p.6 de l'annexe 1 indique que 2 emplacements autocars sont pourvus de quais d'embarquement mais cela ne figure pas clairement sur les plans. Un emplacement « autocar » pourrait être prévu pour accueillir un car pendant un long moment (de type bibliobus, bus aménagé pour don de sang,...) sans causer une gêne visuelle pour les autres usagers du parking;

- Les emplacements de stationnement pour voitures sont calibrés sur des gabarits d'automobiles qui ne sont plus ceux que l'on voit aujourd'hui; en outre, seule la fonctionnalité semble avoir été étudiée (afin de maximiser le nombre de places) tandis que le confort d'usage du futur parking devrait être étudié au même rang (afin de le rendre attractif et sécurisant : facilité de manœuvres, dégagement visuel);
- D'une manière générale il faut que les emplacements soient facilement modulables pour s'adapter aux changements de comportements de mobilité (moins de voitures, plus de deux-roues motorisées ou non, plus de camionnettes, accueil des poids lourds...) dont tous ne peuvent à l'heure actuelle être modélisés;
- P. 13 de l'annexe 1 : il est encore question d'emplacements "PMR" or cette dénomination est erronée. Il faut parler de places PH. Ces places pour PH devraient aussi être plus judicieusement réparties afin de "servir" les différents côtés du futur parking, la rue de l'Etoile à tout le moins;
- Il en va de même pour les places pour emplacements pour deux-roues, motorisées ou non, qui semblent bénéficier de la plus petite largeur, rendant le stockage complexe voire impossible si l'engin comporte des fontes, risquant de diviser par deux la capacité voulue (1 arceau = 1 vélo, au lieu de 2);
- Les places de parking pour deux-roues devraient être réparties au sein du parking afin de s'approcher aussi de la rue de l'Etoile et/ou de l'entrée de l'école (même si « l'EFP dispose sur son terrain pour en ajouter » (p.4 annexe 1);
- Attendant aux parkings vélos pourrait être prévu un espace vestiaire et/ou de rangement sécurisé (vêtements mouillés, paquets) et munis de prises de recharge, sécurisées également, pour les batteries; un espace de petite réparation doit aussi être prévu au plus proche des espaces dédiés aux vélos;
- Par rapport à la "note explicative du projet modifié suite à l'étude d'incidences", les chiffres cités (en introduction p. 3 ou plus loin dans le texte) ne dénombre plus les stationnements pour vélos; la note se contentant de "prévoir un stationnement vélo de longue durée". Le plan dessine 96 vélos mais sans qu'aucune note ne vienne le confirmer ou l'infirmer;
- L'éclairage du parking intérieur et extérieur devrait être pensé dès à présent, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voire dynamique ?);
- En matière d'aménagement des voiries et des abords :
 - Petite Drève du Maréchal - connexion au rond-point des Menhirs :
 - Le projet prévoit le renforcement du statut de voirie publique de la Petite Drève du Maréchal. Or, aux heures de pointe, le débouché de cette voirie sur le rond-point pose des problèmes dus aux conflits entre les usagers faibles (cyclistes et piétons assez nombreux à cet endroit) et les automobiles quittant le parking et tentant de s'insérer dans la file en attente dans le rond-point, qui n'ont d'autre solution que de se positionner en attente sur les traversées piétonne et vélo;
 - Il s'indique de revoir l'aménagement du débouché sur le rond-point, par exemple en reculant légèrement les traversées piétonne et vélo vers le sud de manière à générer un sas d'attente pour le véhicule tentant de s'insérer dans le rond-point. Plus aucun véhicule n'aurait alors de raison valable de stationner sur ces traversées. Voir pour exemple le débouché de la descente d'autoroute venant de Mons sur la Verlengde Stallestraat;
 - Petite Drève du Maréchal - connexion à la rue de l'Etoile :
 - Le débouché de la petite Drève du Maréchal sur la rue de l'Etoile pose actuellement un problème aux heures de pointe : les automobilistes désireux d'éviter la file au carrefour Stalle-Neerstalle-Etoile traversent le parking et éprouvent des difficultés à s'engager sur la rue de l'Etoile, étant bloqués par la file de véhicules en provenance de Drogenbos, eux-mêmes à l'arrêt pour laisser le flot de voiture provenant de la rue du Melkriek. La probable augmentation du nombre de véhicules qui l'empruntera, ne fera qu'aggraver la situation. De

- plus, maintenir la configuration actuelle rend quasiment impossible l'accès aux emplacements pour autocars;
- L'officialisation du statut de voirie publique de la Petite Drève du Maréchal pourrait être l'occasion de revoir la configuration de ce double carrefour pour n'en faire qu'un seul en déplaçant l'embouchure de la nouvelle voirie en face de la rue du Melkriek. Cela permettrait aussi de revoir l'accessibilité du parking pour autocars;
 - Parking pour autocars :
 - De sérieux doutes peuvent être émis sur l'accessibilité des autocars au parking qui leur est dédié. Des tests de giration ont-ils été réalisés à chaque entrée de la Petite Drève et sur le parking même? Il y a un risque certain que les véhicules longs doivent empiéter sur les trottoirs et accotements pour manœuvrer, voire qu'ils stationnent purement et simplement en voirie au vu de l'impossibilité ou de la trop grande difficulté à manœuvrer. Les quais d'embarquement mentionnés dans l'annexe n'apparaissent pas sur le plan;
 - Il s'indique de revoir la configuration de ce parking et de fournir des épures de giration prouvant que les manœuvres y sont possibles;
 - Parking pour poids-lourds :
 - Malgré l'étude sur laquelle sont basées les conclusions du PACS concernant le stationnement des poids lourds, les agents de la commune constatent que de nombreux poids lourds sont régulièrement garés dans la rue de Stalle et également à Drogenbos (Bempstraat). Il y a donc un besoin de stationnement pour les poids lourds dans ce quartier et nous estimons que ce stationnement serait mieux situé dans un parking tel que celui-ci. Il s'indique d'y aménager 6 emplacements pour poids-lourds;
 - Parking pour camionnettes :
 - Le contingentement des véhicules à quatre roues tel que prévu sur plan n'offre pas de possibilité d'accueil de camionnettes. Or toutes les études récentes observent une hausse de la quantité de ces véhicules, lesquels, ne trouvant pas place dans des espaces de stationnement en côte-à-côte se retrouvent souvent en voirie (en causant parfois de forts désagréments: ex. voiries étroites, camionnettes occultant les fenêtres du rez-de-chaussée des maisons à front de rue);
 - Parking vélos fermé :
 - Il est constaté que le parking fermé pour vélos prévoit d'y placer un nombre élevé de bicyclettes en serrant exagérément les arceaux les uns contre les autres. Comme on peut déjà le constater à d'autres endroits, un manque de confort dû à une largeur insuffisante résultera en une occupation d'un seul vélo par arceau au lieu de deux;
 - Il s'indique également de tenir compte de vélos de plus grand gabarit tels que les cargo-bikes, plus long et parfois plus larges, de plus en plus utilisés par les familles;
 - Un (ou des) box-vélos peu(ven)t être considéré(s) du côté sud-est, à destination des riverains. De par sa localisation, le local vélo est clairement à destination des navetteurs prévu à côté du terminus;
 - Il doit être prévu des vestiaires et des rangements sécurisés (casiers), munis de prises de recharges pour les batteries. Un espace doté d'outils pour de petites réparations pourrait également être mis à disposition;
 - Parking vélos non fermé :
 - Il est prévu de placer un seul parking vélos à l'air libre, à proximité du rond-point. Il est suggéré d'en placer un deuxième à l'autre extrémité du bâtiment, du côté sud-est, à destination des visiteurs du quartier. Il est suggéré de couvrir ces deux parkings vélos;
 - Parkings pour les personnes porteuses d'un handicap :
 - Les places PMR (ou P.H.) devraient être mieux réparties afin d'être accessibles via les différentes entrées du parking et via la rue de l'Etoile à tout le moins;
 - Éclairage :
 - L'éclairage du parking intérieur et extérieur devrait être pensé dès à présent, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voir dynamique);
 - Aménagements divers
 - Lors de l'élaboration des plans du permis d'urbanisme, il importera de ne pas omettre les dalles podotactiles et les rabaissements de trottoirs à toutes les traversées piétonnes du projet (absent sur les plans de demande de certificat);

- Dans le cas où des activités de services seraient au programme, il s'indique de prévoir un espace de livraison, un tracé d'acheminement et un espace pour le stockage et l'enlèvement des déchets;
- En ce qui concerne la Promenade Verte et la mise à ciel ouvert du cours d'eau Geleytsbeek :
 - Ainsi que précisé à la page 46 du chapitre 5.4 de l'étude d'incidences sur l'environnement, et pour les mêmes raisons, il s'indique de remettre le cours d'eau Geleytsbeek à ciel ouvert à côté de la Promenade Verte. En effet, tant la Commune d'Uccle que Bruxelles-Environnement sont activement à l'œuvre depuis plusieurs années pour rendre au Geleytsbeek un cours ininterrompu, un débit régulier et une qualité des eaux conforme à son statut de ruisseau. Une remise à ciel ouvert du type de celle déjà opérée récemment sur 160 mètres de long à la plaine du Bourdon permettrait alors de réhabiliter 280 mètres supplémentaire de cours d'eau, ce qui s'inscrit parfaitement dans la logique prônée par la dynamique du Maillage Bleu. Comme précisé par la même étude, le ruisseau pourrait également servir de volume tampon en cas d'orage. Cet aménagement n'avait hélas pu être mené à bien lors de la réalisation du terminus de tram en 2012;
 - Afin de pouvoir réaliser la mise à ciel ouvert du Geleytsbeek, il s'indique de laisser une largeur de minimum 9 mètres - et non 8 mètres comme prévu actuellement - à disposition de Bruxelles-Environnement, minimum requis pour pouvoir y placer côte à côte la Promenade Verte et le Geleytsbeek à ciel ouvert. La largeur affectée à cet aménagement sera clairement indiquée et cotée sur le plan d'implantation;
- En ce qui concerne le statut légal de la Petite Drève du Maréchal :
 - La petite Drève du Maréchal n'a pour l'instant aucune existence légale, aucun code INS ne lui est attribué. Or, il s'agit déjà dans les faits d'une voirie de liaison inter-quartiers, très usitée aux heures de pointes par les automobilistes qui désirent éviter le carrefour Stalle-Neerstalle-Etoile;
 - Le projet ici présenté confirme ce statut de voirie publique. Il s'indique donc de régulariser son existence par l'adoption d'un Plan Général d'Alignement débouchant a minima sur l'instauration d'une voie publique en servitude sur fonds privé, et dans l'idéal au classement de cette voirie dans le domaine public;
- En ce qui concerne la parcelle cadastrale G/233 V:
 - La parcelle G/233 V appartient en copropriété à la Région et à la Commune, et de manière assez curieuse non pas en indivision mais bien sous forme de lots distincts (la partie communale étant située à l'extrémité nord);
 - Il s'indique de clarifier juridiquement cette situation par cession ou échange à l'occasion de la mise en œuvre du projet;
- En ce qui concerne le parking couvert:
 - Il est remarqué que la taille des emplacements répond strictement aux normes, émises il y a déjà quelques années alors que la taille des voiture ne cesse d'augmenter (les véhicules de 5 mètres de long pour 2 mètres de large ne doivent pas être considérés comme des exceptions). Dans ce cas, il ne resterait que 50 centimètres de disponible pour l'ouverture des portières;
 - La zone de manœuvres n'est large que de 5 mètres, ce qui s'avère très limité au regard du gabarit actuel des véhicules particuliers;
 - Il existe un risque que les usagers se détournent du parking s'ils sont découragés par le nombre de manœuvres à y effectuer ou par les dégâts qui seraient occasionnés à leur véhicule en raison des difficultés d'accès aux emplacements;
- En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales sur la parcelle :
 - Les principes de gestion prioritaires 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.
 - Description du dispositif de gestion sur les plans :
 - Le dispositif de gestion (et son dimensionnement) doit être renseigné sur un plan dédié, ainsi que le schéma hydraulique du projet, depuis les surfaces de collecte jusqu'à l'exutoire final, en indiquant également le(s) regard(s) de visite qui doi(ven)t être accessible(s);

- Quant à la présente demande :
 - L'étude d'incidences sur l'environnement commet une erreur (pp. 9 et 10 du chapitre 5.4) en classant le Règlement Communal d'Urbanisme relatif à la gestion des eaux dans les documents stratégiques alors qu'il s'agit bien d'un document réglementaire;
 - Quant à l'incidence de la toiture verte sur le calcul du volume de rétention temporaire: contrairement à ce qui est écrit au point 5.1.2. de la page 41 du chapitre 5.4 (le tamponnage des eaux résultant de la toiture verte ne peut être estimé/étudié, ni même pris en compte dans le calcul des volumes de retenues d'eau à installer), le règlement communal impose de considérer la toiture verte comme toiture ordinaire étant donné qu'aucune garantie ne peut être acquise quant à son bon fonctionnement durant la totalité de la vie du bâtiment;
 - Le volume à tamponner sera de 33 litres par m² de toiture (verte ou pas). Étant donné la faible profondeur de la nappe phréatique selon les sondages (-1 à -3m) et la proximité d'un cours d'eau, il s'indique de diriger l'exutoire des dispositifs de temporisation de ces eaux pluviales de toiture vers le Geleytsbeek, moyennant accord de Bruxelles-Environnement sur la technique à adopter;
 - Le nettoyage des parkings sera principalement réalisé avec l'eau pluviale récoltée dans les citernes;
 - Les eaux de ruissellement collectées par les avaloirs de rue et de parking seront considérées comme des eaux usées et dirigées vers l'égout;
- En ce qui concerne la gestion des eaux usées :
 - Le réseau d'égouttage des eaux usées sera raccordé au réseau public d'égouttage, conformément aux prescriptions du règlement communal d'urbanisme en matière de gestion des eaux;
 - Les dispositifs de collecte des eaux de ruissellement des voiries et parkings à l'air libre seront aussi raccordés à l'égout;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière n° 3.5.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la modification des caractéristiques urbanistiques en Zone Mixte :
 - Le projet s'inscrit dans une politique d'offre de stationnement de transit afin de pouvoir faire davantage usage des modes de transports en commun dès franchie une importante porte de la ville;
 - L'implantation, la volumétrie et le traitement paysager de la parcelle concernée répond aux fonctions qu'elle accueille;
 - Le traitement architectural du parking couvert se veut sobre mais manque quelque peu d'intégration au cadre urbain et paysager environnant. Il s'indique de veiller à en améliorer l'aspect en y intégrant notamment des dispositifs de développement durable, façades paysagères, gestion des énergies;
 - La note explicative jointe à la demande avance que des fonctions mixtes pourraient être aménagées au sein du bâtiment, ce que les plans ne retranscrivent nullement. Seules les capacités de stationnement sont mises en avant. Il s'indique de formaliser ce potentiel d'aménagements mixtes (espaces de co-working, crèche,...);
 - De même, le plan du 1^{er} étage offre une hauteur libre de 290 centimètres afin de pouvoir accueillir d'autres fonctions complémentaires au parking, ce qui n'est pas suffisant afin de pouvoir y intégrer des dispositifs techniques suffisants. Il s'indique d'y porter la hauteur libre sous plafond à 350 centimètres;
- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière n° 25.1 du plan régional d'affectation du sol, portant sur la création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun :
 - Il y a lieu de se référer aux considérants visés plus avant en matière de réaménagement de voiries, dans un souci de convivialité, de fluidité et de hiérarchie des différents modes de déplacement, mais également dans un souci de légitimation de la Petite Drève du Maréchal notamment;
- En ce qui concerne l'application de l'article 153, §2 du CoBAT : demande de dérogation au Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme, en matière de volume, d'implantation ou d'esthétique - non-respect de l'article n° 8 - hauteur d'une construction isolée :
 - Le projet présente un potentiel de construction d'un important gabarit au regard de l'environnement bâti qui l'entoure, mais également au regard des besoins réels d'aménagements d'emplacements de stationnement.

- La réduction de gabarit telle que proposée est très peu significative, réduit de manière importante le potentiel d'aménagement de toiture verte intensive, et suggère le stationnement périphérique extérieur au dernier niveau (voitures limitées par des garde-corps), ce qui ne peut se concevoir.
- Il s'indique dès lors, dans un souci de cohérence, de limiter la hauteur du parking couvert à 3 niveaux et d'aménager une toiture verte intensive sur l'ensemble de la toiture plate;
- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à l'application de l'article 141 du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004) : demande soumise à étude d'incidences (article 18 de l'annexe A) - garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parc de stationnement, salles d'exposition,...) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques :
- En ce qui concerne l'application de l'article 141 du CoBAT (Ordonnance du 13/05/2004) : demande soumise à étude d'incidences (article 20 de l'annexe A) - projet mixte soumis à étude d'incidences en vertu des ordonnances du 05/06/1997 (article 4) relative au permis d'environnement et du 22/04/1999 fixant la liste des installations de classe I A :
 - La demande mixte de certificat d'urbanisme et d'environnement a été soumise à une Étude d'Incidences, laquelle a émis de nombreuses recommandations pour lesquelles le projet amendé s'écarte;
 - Il y a lieu de respecter davantage les objectifs de l'alternative 5 (limitation du nombre d'emplacements de stationnement et limitation du nombre de niveaux couverts) de l'Étude, ayant démontré la meilleure gestion des impacts environnementaux du projet;

Considérant que les actes et travaux prévus dans la présente demande de certificat mixte d'urbanisme et d'environnement pourraient être susceptibles de répondre au bon aménagement des lieux et de faire l'objet d'un permis d'urbanisme et d'environnement moyennant le respect des conditions suivantes :

- En matière de gestion des flux et d'estimation de capacité :
 - Respecter davantage les objectifs de l'alternative 5 (limitation du nombre d'emplacements de stationnement et limitation du nombre de niveaux couverts) de l'Étude, ayant démontré la meilleure gestion des impacts environnementaux du projet. Cette variante consiste à réaliser un parking de 600 places couvertes et 163 non-couvertes, et à prévoir une infrastructure modulable pouvant répondre à une hypothétique demande de stationnement de 1000 places;
 - Aménager 6 emplacements pour poids lourds du côté de la rue de Stalle. Il s'indique d'en permettre le stationnement prolongé au sein du parking. De même qu'il s'indique de localiser des emplacements pour camionnettes afin de pouvoir faire face à l'évolution des modes de déplacement et à une intermodalité;
 - Prévoir un accès rendant aisé le stationnement, du côté « menhirs » pour les autocars;
 - Le confort d'usage du futur parking devrait être étudié au même afin de le rendre attractif et sécurisant (facilité de manœuvres, dégagement visuel);
 - Permettre que les emplacements de stationnement soient facilement modulables pour s'adapter aux changements de comportements de mobilité (moins de voitures, plus de deux-roues motorisées ou non, plus de camionnettes, accueil des poids lourds,...) dont tous ne peuvent à l'heure actuelle être modélisés;
 - Intituler les places « PH » et non « PMR ». Ces places pour PH devraient aussi être plus judicieusement réparties afin de « servir » les différents côtés du futur parking, la rue de l'Etoile à tout le moins;
 - Revoir les aménagements pour les places pour emplacements pour deux-roues, motorisées ou non, qui semblent bénéficier de la plus petite largeur, rendant le stockage complexe voire impossible si l'engin comporte des fontes, risquant de diviser par deux la capacité voulue (1 arceau = 1 vélo, au lieu de 2);
 - Les places de parking pour deux-roues devraient être réparties au sein du parking afin de s'approcher aussi de la rue de l'Etoile et/ou de l'entrée de l'école;
 - Aménager, attenant aux parkings vélos, un espace vestiaire et/ou de rangement sécurisé (vêtements mouillés, paquets) et munis de prises de recharge, sécurisées également, pour les batteries;
 - Prévoir un espace de petite réparation, à aménager au plus proche des espaces dédiés aux vélos;
 - Confirmer dans l'annexe I, ce qui figure aux plans, à savoir 96 emplacements pour vélos;
 - Renforcer l'éclairage du parking intérieur et extérieur, et plus spécifiquement pour les déplacements à pied et l'accès des vélos vers les espaces de parkings y dédiés (éclairage renforcé, voire dynamique ?);

- En matière d'aménagement des voiries et des abords :
 - Petite Drève du Maréchal - connexion au rond-point des Menhirs :
 - Revoir l'aménagement du débouché sur le rond-point, par exemple en reculant légèrement les traversées piétonne et vélo vers le sud de manière à générer un sas d'attente pour le véhicule tentant de s'insérer dans le rond-point;
 - Petite Drève du Maréchal - connexion à la rue de l'Etoile :
 - Revoir la configuration de ce double carrefour pour n'en faire qu'un seul en déplaçant l'embouchure de la nouvelle voirie en face de la rue du Melkriek. Cela permettrait aussi de revoir l'accessibilité du parking pour autocars;
 - Parking pour autocars :
 - Revoir la configuration de ce parking et de fournir des épures de giration prouvant que les manœuvres y sont possibles;
 - Parking vélos fermé (intérieur au parking) :
 - Il s'indique également de tenir compte de vélos de plus grand gabarit tels que les cargo-bikes, plus long et parfois plus larges, de plus en plus utilisés par les familles;
 - Parking vélos non fermé :
 - couvrir les deux parkings vélos extérieurs;
 - Aménagements divers :
 - Lors de l'élaboration des plans du permis d'urbanisme, il importera de ne pas omettre les dalles podotactiles et les rabaissements de trottoirs à toutes les traversées piétonnes du projet (absent sur les plans de demande de certificat);
 - Dans le cas où des activités de services seraient au programme, il s'indique de prévoir un espace de livraison, un tracé d'acheminement et un espace pour le stockage et l'enlèvement des déchets;
- En ce qui concerne la Promenade Verte et mise à ciel ouvert du cours d'eau Geleytsbeek :
 - Afin de pouvoir réaliser la mise à ciel ouvert du Geleytsbeek, il s'indique de laisser une largeur de minimum 9 mètres – et non 8 mètres comme prévu actuellement - à disposition de Bruxelles-Environnement, minimum requis pour pouvoir y placer côte à côte la Promenade Verte et le Geleytsbeek à ciel ouvert. La largeur affectée à cet aménagement sera clairement indiquée et cotée sur le plan d'implantation;
- En ce qui concerne le statut legal de la Petite Drève du Maréchal :
 - Le projet ici présenté confirme ce statut de voirie publique. Il s'indique donc de régulariser son existence par l'adoption d'un Plan Général d'Alignement débouchant a minima sur l'instauration d'une voie publique en servitude sur fonds privé, et dans l'idéal au classement de cette voirie dans le domaine public;
- En ce qui concerne la parcelle cadastrale G/233 V:
 - La parcelle G/233 V appartient en copropriété à la Région et à la Commune, et de manière assez curieuse non pas en indivision mais bien sous forme de lots distincts (la partie communale étant située à l'extrémité nord);
 - Il s'indique de clarifier juridiquement cette situation par cession ou échange;
- En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales sur la parcelle :
 - Le dispositif de gestion (et son dimensionnement) doit être renseigné sur un plan dédié, ainsi que le schéma hydraulique du projet, depuis les surfaces de collecte jusqu'à l'exutoire final, en indiquant également le(s) regard(s) de visite qui doi(ven)t être accessible(s);
 - L'étude d'incidences sur l'environnement commet une erreur (pp. 9 et 10 du chapitre 5.4) en classant le Règlement Communal d'Urbanisme relatif à la gestion des eaux dans les documents stratégiques alors qu'il s'agit bien d'un document réglementaire;
 - Quant à l'incidence de la toiture verte sur le calcul du volume de rétention temporaire: contrairement à ce qui est écrit au point 5.1.2. de la page 41 du chapitre 5.4 (le tamponnage des eaux résultant de la toiture verte ne peut être estimé/étudié, ni même pris en compte dans le calcul des volumes de retenues d'eau à installer), le règlement communal impose de considérer la toiture verte comme toiture ordinaire étant donné qu'aucune garantie ne peut être acquise quant à son bon fonctionnement durant la totalité de la vie du bâtiment;
 - Le volume à tamponner sera de 33 litres par m² de toiture (verte ou pas). Étant donné la faible profondeur de la nappe phréatique selon les sondages (-1 à -3 m) et la proximité d'un cours d'eau, il s'indique de diriger l'exutoire des dispositifs de temporisation de ces eaux pluviales de toiture vers le Geleytsbeek, moyennant accord de Bruxelles-Environnement sur la technique à adopter;

- Le nettoyage des parkings sera principalement réalisé avec l'eau pluviale récoltée dans les citernes;
- Les eaux de ruissellement collectées par les avaloirs de rue et de parking seront considérées comme des eaux usées et dirigées vers l'égout;
- En ce qui concerne la gestion des eaux usées :
 - Le réseau d'égouttage des eaux usées sera raccordé au réseau public d'égouttage, conformément aux prescriptions du règlement communal d'urbanisme en matière de gestion des eaux;
 - Les dispositifs de collecte des eaux de ruissellement des voiries et parkings à l'air libre seront aussi raccordés à l'égout;
- En ce qui concerne le gabarit de la construction envisagée
 - Limiter la hauteur du parking couvert à 3 niveaux et aménager une toiture verte intensive sur l'ensemble de la toiture plate;
 - formaliser le potentiel d'aménagements mixtes (espaces de co-working, crèche, ...) au sein du bâtiment;
 - porter la hauteur libre sous plafond à 350 cm au 1^{er} étage;

Vu l'absence de renseignements concrets relatifs aux tarifications prévues pour le futur parking;

Vu que la demande n'offre aucune garantie en matière d'accessibilité effective du futur parking à un large public;

Avis DEFAVORABLE minoritaire de la Commune d'Uccle.

BRUXELLES – MOBILITE s'abstient