

Février 2017

Étude d'incidences relative au réaménagement et à l'extension du parking de transit « Stalle »

Préambule : Objet, méthodologie générale, processus (planning et acteurs)



Projet d'extension du Parking Stalle

Auteur de l'étude d'incidences



Avec la collaboration en sous-traitance de :



Pouvoir adjudicateur



Bruxelles Mobilité

Direction Projets et Travaux
d'Aménagement des voiries

CCN

Rue du Progrès, 80 bte 1
1035 Bruxelles

Table des matières

1. OBJET DE L'ÉTUDE.....	4
1.1. Description sommaire du projet à étudier.....	4
1.2. Justification de la nécessité d'une étude d'incidences	4
1.3. Dates d'introduction et de remise définitive de la demande de CU/CE	5
2. METHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE	5
2.1. Balises spatiales : périmètres d'étude.....	5
2.2. Balises spatio-temporelles	5
2.2.1. Situation existante (2016).....	5
2.2.2. Situation de référence (2016-2021 ; 2021 et au-delà).....	5
2.2.3. Situation projetée (= en fonctionnement en 2021)	5
2.3. Balises analytiques : processus du raisonnement.....	6
2.3.1. Contenu proportionnel au stade d'un CU (p.5/32 cdc)	6
2.3.2. Définitions : Alternatives, variantes, recommandations	6
2.3.3. Étapes du raisonnement pour l'analyse des incidences.....	6
2.3.4. Incidences : Contenu par thématique (en fonctionnement).....	7
3. PROCESSUS DE L'ÉTUDE	8
3.1. Reunions	8
3.2. Acteurs de l'étude.....	8
3.2.1. Demandeur.....	8
3.2.2. Comité d'accompagnement.....	8
3.2.3. Auteur de l'étude d'incidences.....	9

1. OBJET DE L'ÉTUDE

1.1. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET À ÉTUDIER

La présente étude d'incidences concerne l'extension du parking de transit « Stalle » à Uccle, en lieu et place l'actuel parking à ciel ouvert, à l'angle de la rue de Stalle et de la rue de l'Etoile. Cette extension s'inscrit dans une stratégie plus large de déploiement de parkings de transit à l'échelle régionale en renforçant le rôle de ce parking de transit.

Elle porte sur le reconditionnement du parking existant et de ses abords pour un programme total de 1.134 places pour véhicules motorisés (auto, moto, car), dont **1.045 places de parkings intérieures (dont 54 motos), 86 places en plein air**, 3 emplacements en voirie pour bus/car le long de la Petite Drève du Maréchal et 149 places pour vélos :

Nouveau bâtiment (R+ 4) :

- 991 places voitures dont 23 PMR
- 54 places motos
- 81 places vélos

Réaménagements du parking en plein air (solde 2/5 côté rue de l'Etoile) :

- 86 places voitures
- 68 places vélos

Réaménagements de la Petite Drève du Maréchal :

- 3 places autocar/bus

Le parking disposera de 3 accès :

- entrée et sortie via la Petite Drève du Maréchal mise à sens unique : entrée sur la rue de Stalle, sortie sur la rue de l'Etoile ;
- sortie directement sur la rue de Stalle ;
- entrée possible directement via la rue de l'Etoile.

La demande de certificat comprend, outre l'extension du parking, la réorganisation des circulations internes, la modification des voiries afin de réorganiser les entrées et les sorties et l'aménagement des abords avec, notamment, la création de deux espaces verts et 3 emplacements pour bus et car.

1.2. JUSTIFICATION DE LA NÉCESSITÉ D'UNE ÉTUDE D'INCIDENCES

La présente étude d'incidences s'inscrit dans le cadre d'une **procédure mixte** de demande de certificat d'urbanisme relative à des actes de construction et d'infrastructure (« CU ») et de certificat d'environnement (« CE ») de classe 1A au vu du programme supra. Elle est justifiée par :

- L'Annexe A du CoBAT, qui reprend les projets soumis à l'établissement d'une étude d'incidences :
 - « Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnement couverts, salles d'exposition, etc.) comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques »;
 - « Tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidence en vertu des ordonnances du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement et du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe I.A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement ».
- L'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement

Art 4. « Les installations sont réparties en six classes en fonction de la nature et de l'importance des dangers et nuisances qu'elles sont susceptibles de causer : les classes I.A, I.B, II, I.C, I.D et III.. La liste des installations de classe I.A est fixée par ordonnance »
- Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A

Ci-dessous, la rubrique concernant le projet, extraite de la « Liste coordonnée des installations classées », mise à jour le 19/01/2017 et disponible sur le site de l'IBGE à l'adresse suivante http://app.bruxellesenvironnement.be/listes/?nr_list=IC_LIST.

Rub.	Sous-rub.	Dénomination	Classe	Mot-clé	SIAMU	Suspicion installation à risque
224		Garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules ou remorques.	1A	Garages	OUI	NON

1.3. DATES D'INTRODUCTION ET DE REMISE DÉFINITIVE DE LA DEMANDE DE CU/CE

Les demandes de certificats ont été introduites par Bruxelles Mobilité. La décision concernant la demande de CU/CE doit être délivrée par la Région maximum 450 jours après la date d'approbation du chargé d'étude par le Comité d'Accompagnement, à savoir, le 13 mai 2016. Notons que ce délai peut être suspendu après la décision de clôture de l'étude d'incidences et avant l'enquête publique si le demandeur souhaite proposer des amendements à son projet. La date de décision finale dépendra donc de la suspension du délai de 450 jours et de la durée des procédures. A ce stade, la présente étude d'incidences sera soumise au Comité d'Accompagnement (CA), ce comité se réunira à plusieurs reprises afin de se prononcer sur la qualité de l'étude (voir RNT).

2. METHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE

2.1. BALISES SPATIALES : PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

Ils sont fixés pour chaque thématique.

2.2. BALISES SPATIO-TEMPORELLES

2.2.1. SITUATION EXISTANTE (2016)

Par « situation existante », on entend la situation en juin 2016 **dans le périmètre du projet et dans l'aire géographique d'étude** spécifique à chaque chapitre.

2.2.2. SITUATION DE RÉFÉRENCE (2016-2021 ; 2021 ET AU-DELÀ)

Par « situation de référence dans l'analyse des diverses thématiques », on entend la « situation future prévisible dans l'aire géographique, compte non tenu du projet mais compte tenu :

- des projets majeurs en cours de réalisation ou pour lesquels existe un certificat ou un permis d'urbanisme ou de lotir non périmé ;
- des projets majeurs pour lesquels une demande de certificat ou de permis d'urbanisme et de lotir a été introduite ;
- des projets et plans des autorités régionales ou locales concernant notamment l'espace public et l'infrastructure de transport » CDC p. 14/32.

Tel qu'on peut raisonnablement l'estimer **pour l'aire géographique d'étude** spécifique à chaque chapitre.

On distingue :

- la situation de référence à **court terme** c'est-à-dire durant le chantier entre 2016 et 2021 consignée au chapitre 6 « Analyse des incidences potentielles du projet et des alternatives en phase de chantier ».
- la situation de référence à **long terme** c'est-à-dire en 2021 et au-delà consignée au chapitre 5 « Analyse des incidences potentielles du projet des alternatives en (phase de) fonctionnement ».

2.2.3. SITUATION PROJETÉE (= EN FONCTIONNEMENT EN 2021)

Par « situation projetée », on entend la situation en 2021 **dans le périmètre du projet en fonctionnement et dans l'aire géographique d'étude** spécifique à chaque chapitre.

2.3. BALISES ANALYTIQUES : PROCESSUS DU RAISONNEMENT

2.3.1. CONTENU PROPORTIONNEL À UN STADE D'UN CU (P.5/32 CDC)

CDC p.5/32 : « S'agissant d'une demande de certificat, l'analyse des incidences sera **limitée par le niveau de définition actuel** du projet. Au cas où ce niveau de définition empêcherait de répondre à des points du cahier des charges, le chargé d'étude formulera des recommandations visant à un aménagement idéal du site.

L'analyse environnementale visera essentiellement à mettre en évidence les éventuels **points de dysfonctionnement de l'exploitation** en situations transitoire (chantier) et projetée ».

2.3.2. DEFINITIONS : ALTERNATIVES, VARIANTES, RECOMMANDATIONS

1 ALTERNATIVES

Par « alternative », on entend des solutions, autres que celles présentées dans le projet, aux problèmes posés, dont l'étude est demandée par le « Comité d'Accompagnement ».

Elles sont consignées au chapitre 4 « Description des alternatives et variantes à considérer dans l'étude ».

2 VARIANTES

Par « variante », on entend les suggestions ou améliorations par rapport à ces alternatives que le demandeur soumet spontanément au Comité d'Accompagnement et celles que l'auteur de l'étude d'incidences est invité à recommander et à soumettre au Comité d'Accompagnement.

Elles sont consignées au chapitre 4 « Description des alternatives et variantes à considérer dans l'étude ».

3 RECOMMANDATIONS

Par « recommandation », on entend les suggestions de l'auteur de l'étude d'incidences pour optimiser les incidences positives et neutraliser ou diminuer les incidences négatives du projet, des alternatives et des variantes que le demandeur choisira de prendre ou non en considération.

Elles sont consignées au point 8 de chaque chapitre thématique: « 8. Mesures complémentaires proposées par le chargé d'étude en vue d'éviter, de supprimer ou de réduire les incidences négatives du projet et d'optimiser les incidences positives».

2.3.3. ETAPES DU RAISONNEMENT POUR L'ANALYSE DES INCIDENCES

La méthodologie générale pour l'analyse des incidences suit les prescriptions imposées par le cahier spécial p8/32 à savoir :

- **Une analyse pour chaque thématique en 6 étapes successives¹**: description de la situation existante de référence, contribution du projet et des alternatives en comparant situation existante de référence, situation projetée et alternatives, présentation des mesures éventuellement déjà prises ou envisagées par le demandeur, degré d'importance des incidences induites et d'efficacité des mesures prises ou envisagées par le demandeur, mesures complémentaires suggérées par le bureau d'études (BE), conclusions.
- Un **tableau de synthèse** global reprenant les résultats significatifs de l'analyse pour le projet tel qu'introduit et pour les alternatives étudiées (avec éventuellement renvoi aux pages du rapport où l'on trouve les développements qui conduisent à ces résultats).
- Une **analyse des interactions** et en particulier des divergences entre recommandations thématiques afin de pouvoir sélectionner les mesures les plus adéquates pour améliorer le projet et pour répondre le plus efficacement possible à des objectifs de développement durable en matière d'urbanisme et d'environnement. Des **conclusions** générales reprenant les **recommandations finales** du chargé d'étude et exprimant de manière claire et concrète son **avis personnel** sur la demande telle qu'introduite. Il répondra également à la question de savoir si les incidences de ces installations existantes ou projetées sont acceptables du point de vue des riverains et compatibles avec les politiques régionale et communale en la matière.

¹ Étant entendu que par souci de transparence, le Chargé d'étude mentionnera clairement les sources de toutes les données utilisées qui ne sont pas directement le résultat de mesures ou de calculs faits dans cette étude.

2.3.4. INCIDENCES : CONTENU PAR THÉMATIQUE (EN FONCTIONNEMENT)

Les étapes du raisonnement concernant les incidences en fonctionnement, par thème, suivant les prescriptions supra sont standardisées dans un sommaire commun à tous les thèmes étudiés selon le canevas suivant :

- 1 INTRODUCTION
 - 1.1 Sources consultées
 - 1.2 Contexte réglementaire²
 - 1.3 Méthodologie : aire d'étude et méthodologie d'analyse
- 2 SITUATION EXISTANTE : DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS
 - 2.4 Situation existante de droit
 - 2.5 Situation existante de fait
- 3 SITUATION DE RÉFÉRENCE (PROJETS PRÉVISIBLE)
 - 3.1 En matière d'infrastructures et d'espaces publics
 - 3.2 En matière d'immobilier
- 4 SITUATION PROJETÉE EN FONCTIONNEMENT
 - 4.1 Projets
 - 4.2 Alternatives
 - 4.3 Variantes
- 5 INCIDENCES DU PROJET ET DES ALTERNATIVES AVEC COMPARAISON SITUATION EXISTANTE/SITUATION DE RÉFÉRENCE/PROJET/ALTERNATIVES/VARIANTES
 - Contenu spécifique à chaque chapitre en fonction de la méthodologie développée en 1.3
- 6 MESURES DÉJÀ PRISES OU ENVISAGÉES PAR LE DEMANDEUR EN VUE D'ÉVITER, SUPPRIMER OU RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES ET OPTIMISER LES INCIDENCES POSITIVES DU PROJET
- 7 DEGRÉ D'IMPORTANCE DES INCIDENCES ET EFFICACITÉ DES MESURES DU DEMANDEUR
- 8 MESURES COMPLÉMENTAIRES PROPOSÉES PAR LE CHARGÉ D'ÉTUDES EN VUE D'ÉVITER, SUPPRIMER OU RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES ET OPTIMISER LES INCIDENCES POSITIVES DU PROJET (« RECOMMANDATIONS »)
 - 8.1 Projets
 - 8.2 Alternatives
 - 8.3 Variantes
- 9 CONCLUSIONS

² Directives européennes, y compris celles non inscrites dans le droit bruxellois ; législation fédérale, régionale et communale.

3. PROCESSUS DE L'ÉTUDE

3.1. REUNIONS

L'étude d'incidences s'est déroulée du 7 juin 2016 à Janvier 2017 selon le planning ci-dessous :

- Comité d'accompagnement n°0 : 16 mai 2016: Comité à huis clos : approbation du bureau Aménagement sc comme chargé d'étude et version définitive du cahier spécial des charges.
- Comité d'accompagnement n°1 – 7 juin 2016 – réunion de lancement et méthodologie de l'étude.
- Comité d'accompagnement n°2 – 6 septembre 2016 – Sommaire/préambule/chantier/alternatives et variantes/situation existante de fait et de droit/résultats des comptages du trafic.
- Comité d'accompagnement n°3 – 27 octobre 2016 – incidences du projet en acoustique/socio Eco/mobilité
- Comité d'accompagnement n°3 – 8 novembre 2016 – incidences du projet dans tous les autres domaines
- Comité d'accompagnement n°4 – 20 décembre 2016 – analyse de l'ensemble des documents: rapport EI, interactions et conclusions, résumé non technique
- Comité d'accompagnement de clôture: janvier 2017

Les documents ont systématiquement été transmis par le chargé d'étude au comité d'accompagnement 2 semaines avant la tenue de celui-ci.

3.2. ACTEURS DE L'ÉTUDE

3.2.1. DEMANDEUR

Par « demandeur » on entend le Maître d'Ouvrage et l'équipe qui l'assiste. On peut y identifier les acteurs suivants :

Bruxelles Mobilité SPRB
 Direction Projets et travaux d'aménagement des voiries
Ir Jean-Paul Gailly, Directeur Général
Ir Alain Lefèbvre, Inspecteur Général
Ir Ariane Paulus, Fonctionnaire-Dirigeant

3.2.2. COMITÉ D'ACCOMPAGNEMENT

Le Comité d'accompagnement est constitué des organismes et de leur(s) représentants suivants :

BDU - Direction de l'Urbanisme :	P. SERVAIS (Président) B. ANTOINE
IBGE - Bruxelles-environnement	C. SERVAIS
Commune d'Uccle	J. LEKEU A. BRUSCHI G. CALABRESE M. VIGONI
Commune de Drogenbos	S. HEREMANS M. NERINCX
STIB	A. DESMADRYL
De Lijn	L. DANIELS P. LOMBAERTS
Citydev	I. PENNEMANS

3.2.3. AUTEUR DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES

L'auteur de l'étude d'incidences est le bureau d'études « AMENAGEMENT sc » assisté des sous-traitants : AME, Espaces-Mobilités, Cenergie, BANP. Le rôle de chacun est consigné dans l'organigramme ci-dessous :

