

Séance du 16 décembre 2020 / Zitting van 16 december 2020
ORDRE DU JOUR/DAGORDE

Uniquement pour avis de la CC :

1) - Demande de permis d'urbanisme n°16-44.429-2019

Situation : Avenue Winston Churchill 135

Demandeur : CONNECTRA CONTINENTAL SPRL - M. Patrick Francotte

(Modifier le permis d'urbanisme 16-43116-2016 – transformations intérieures et extérieures (façade arrière), ajout d'un ascenseur, aménagement de la zone de recul)

(PRAS - art.21 : prescription portant sur la ZICHEE (modification visible depuis les espaces publics))

2) - Demande de permis d'urbanisme n°16-45.492-2020

Situation : Avenue Jean et Pierre Carsoel 5-11

Demandeur : Monsieur Louis-Marie TOUSSAINT

(Mettre en conformité 4 logements (2 studios et 2 appartements 1 chambre) situés au 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} étage du bâtiment)

(Bien repris à l'inventaire du patrimoine immobilier : monument ou ensemble antérieur à 1932 à l'inventaire transitoire - art.207§3 et 333 du CoBAT)

Avis reporté de la CC du 21/10/2020 - Uniquement pour avis de la CC :

3) 232/20 – Demande de permis d'urbanisme n°16-45.370-2020

Situation : Avenue des Chalets 28C

Demandeur : D.G.P.R. INVEST SA - Monsieur Patrick Grauwels

(Construire un pavillon indépendant supplémentaire sur la parcelle)

4) 270/20 – Demande de permis d'urbanisme n°16-45.443-2020 (art.177)

Situation : Avenue Arnold Delvaux

Demandeur : Administration communale d'Uccle -

Service Technique de la Voirie - M. Nicolas Groulard

(Réaménager l'avenue Arnold Delvaux)

5) 261/20 – Demande mixte de permis d'urbanisme n°16-44.513-2019 (art.177)

et permis d'environnement classe 1B dossier n°1700786

Situation : Rue des Bigarreux - Avenue des Hospices - Rue du Bourdon

Avenue des Tilleuls - zone de chemin de fer L124 et L26

Demandeur : S.A. INFRABEL - Monsieur Jochen BULTINCK

(Partie 1 :

- mettre en conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires mis en oeuvre dans le cadre du PU 16/PFD/186029 annulé ensuite par le Conseil d'Etat

Partie 2 :

- créer la plateforme d'échange intermodal d'Uccle Moensberg au croisement des lignes de chemin de fer L124 "Bruxelles - Charleroi" et L26 "Halle/Schaerbeek-Formation/Vilvoorde"

- créer un parking aérien provisoire pour 84 véhicules automobiles et pour 56 vélos

- abattre 36 arbres à haute tige hors voirie)

Fin de séance/Einde zitting

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
Séance du 16/12/2020
Objet n° 01

Dossier 16-44429-2019

Demandeur : S.P.R.L. CONNECTRA CONTINENTAL - M. Patrick Francotte

Situation : Avenue Winston Churchill, 135

Objet : modifier le permis d'urbanisme 16-43116-2016 - transformations intérieures et extérieures (façade arrière), avec ajout d'un ascenseur et aménagement de la zone de recul

AVIS

Considérant qu'en ce qui concerne le repérage administratif et la procédure :

Vu la demande de permis d'urbanisme n° 16-44429-2019 introduite le 03/01/2019 par la SP.R.L. CONNECTRA CONTINENTAL c/o Monsieur Patrick Francotte, et visant à modifier le permis d'urbanisme 16-43116-2016 - transformations intérieures et extérieures (façade arrière), avec ajout d'un ascenseur et aménagement de la zone de recul sur le bien sis avenue Winston Churchill, 135;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, le long d'un espace structurant;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation est requis pour le motif suivant :

- application de la prescription particulière n°21 du PRAS, portant sur la ZICHEE;

Considérant que la chronologie est la suivante :

03/01/2019 : dépôt de la demande;

07/03/2019 : accusé de réception d'un dossier incomplet;

16/09/2020 : dépôt de documents complémentaires;

26/11/2020 : accusé de réception d'un dossier complet;

16/12/2020 : séance publique de la Commission de concertation;

Vu l'avis du SIAMU sollicité par le demandeur et à joindre au dossier;

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

- L'immeuble faisant l'objet de la demande forme l'angle de l'avenue Winston Churchill et de la rue Edith Cavell;
- La bâtisse, de style architectural "Normand" ou "Tudor", œuvre de l'architecte Camille Damann s'implante en ordre fermé tout en maintenant une importante zone de recul plantée sur l'angle des voiries;
- Elle a été construite sur base du permis d'urbanisme datant de 1913 et présente un gabarit Rez / bel-étage + 1 + Toiture Mansart;
- L'élévation principale offre une solution d'angle originale et constituant un point de repère sur l'avenue Winston Churchill. Elle est articulée en deux façades latérales à l'alignement et d'une façade rentrante à l'angle, ponctuée de deux tourelles polygonales. Ces façades ont conservé intactes leurs caractéristiques architecturales d'origine;
- Elles se déclinent sous forme de 4 registres depuis le sol : soubassement en moellons, rez-de-chaussée en maçonnerie appareillée, étage en colombages en bois peint en teinte brun foncé, contrastant avec l'enduit de teinte claire, toiture en ardoises. Les châssis à petit-bois sont intacts au rez-de-chaussée surélevé, au 1^{er} étage et dans les tourelles, et remplacés dans le toit mansardé;
- Du côté de la rue Edith Cavell, l'immeuble mitoyen présente un gabarit de 2 niveaux surmontés d'une toiture "Mansart";
- Du côté l'avenue Winston Churchill, le bâtiment mitoyen présente un gabarit R + 2 + Toiture à versants;
- Ces 2 bâtiments mitoyens présentent une profondeur équivalente à celle du bien faisant l'objet de la demande;
- La parcelle n'est pas entièrement bâtie et un petit jardin d'agrément forme l'angle des parcelles adjacentes de l'avenue Winston Churchill et de la rue Edith Cavell;

- Le bien a été construit à usage d'hôtel et en a gardé la fonction jusqu'il y a peu. Une transformation a été opérée en vue de l'aménagement d'une rampe d'accès au parking souterrain et ce, sur base d'un permis d'urbanisme datant de 1935;
- La zone de recul comporte, sur l'angle, un Magnolia inscrit à l'inventaire scientifique;

Considérant que le permis d'urbanisme 16-43116-2016 a sollicité les actes et travaux suivants :

- La transformation de l'hôtel en appart hôtel et la création d'un centre de conférences au rez-de-chaussée, avec espace HoReCa au sous-sol;
- La modification du volume arrière du bâtiment avec un changement du toit, réalisé avec l'ajout d'un volume du côté de l'immeuble voisin sis avenue Winston Churchill, 133;
- Les modifications suivantes :
 - Sous-sol :
 - Agrandissement de l'espace du parking et création de 4 emplacements pour voitures + 4 emplacements pour vélos;
 - Adaptation d'une partie de la cave, notamment l'aménagement de toilettes pour femmes et pour hommes pour la salle de conférences du rez-de-chaussée;
 - Démolition de l'ancien escalier (dans l'aile droite et également dans l'aile gauche) + création d'un nouvel accès vers le rez-de-chaussée dans l'aile droite du bâtiment par les escaliers construits dans la prolongation des escaliers existants;
 - Création d'un couloir intérieur permettant l'accès au parking;
 - Adaptation d'une partie de la cave à l'arrière du parking, afin d'y aménager un local technique;
 - Placement d'une cuisine HoReCa dans l'aile droite du bâtiment;
 - Création d'un bureau, d'une petite salle de douche et de vestiaires dans l'aile droite du bâtiment;
 - Rez-de-chaussée :
 - Modifications fonctionnelles générales en vue de la réorganisation de l'espace des salles de conférences existantes en d'autres fonctions : création d'un nouveau lobby et d'une réception pour les salles de conférences et également un agrandissement de l'espace des toilettes;
 - Création d'une nouvelle entrée pour l'appart hôtel ainsi qu'un nouveau lobby et une réception;
 - Création d'un nouvel accès vers le sous-sol;
 - 1^{er} étage :
 - Création de cinq studios et de deux appartements d'une chambre au lieu de neuf chambres d'hôtel;
 - Modifications fonctionnelles générales en vue de la réorganisation d'aménagement des appartements :
 - Une cuisine compacte et fonctionnelle ouverte vers le salon;
 - Une salle de douche rénovée;
 - Séparation coin lit et cuisine ou création d'une chambre séparée;
 - Optimisation des rangements;
 - Mise à disposition des équipements nécessaires pour un séjour;
 - Agrandissement du volume du côté du jardin et du voisin de l'avenue Winston Churchill, 133 pour une chambre complémentaire avec un accès à la terrasse;
 - Création des terrasses du côté jardin;
 - 2^{ème} étage :
 - Création de cinq studios et deux appartements d'une chambre au lieu de neuf chambres d'hôtel;
 - Modifications fonctionnelles générales en vue de la réorganisation d'aménagement des appartements :
 - Une cuisine compacte et fonctionnelle ouverte vers le salon;
 - Une salle de douche rénovée;
 - Séparation coin lit et cuisine ou création une chambre séparée;
 - Optimisation des rangements;
 - Mise à disposition des équipements nécessaires pour un séjour;
 - Agrandissement du volume du côté du jardin et du voisin de l'avenue Winston Churchill, 133 pour une chambre complémentaire avec accès à la terrasse;
 - Création des terrasses du côté du jardin;
 - Combles :
 - Création de deux appartements d'une chambre du côté du jardin;
 - Démontage de la petite cage d'escaliers dans l'aile gauche du bâtiment;

- Création d'un nouvel accès vers les combles dans l'aile droite du bâtiment par les escaliers construits dans la prolongation des escaliers existants;
- Agrandissement du volume du côté du jardin et du voisin de l'avenue Winston Churchill, 133;
- Création d'un couloir intérieur permettant l'accès à l'appartement dans l'aile gauche;
- Agrandissement du volume de la toiture - toiture plate du côté jardin;
- Création des terrasses du côté jardin;
- Aménagement du terrain :
 - Élargissement d'une rampe d'accès vers le garage au sous-sol;
 - Nivellement des niveaux des cours;
 - Abatages de deux hêtres à l'arrière du bâtiment;
- Autres aspects :
 - Isolation de la toiture et des façades à l'arrière du bâtiment;
 - Mise en œuvre de crépi couleur blanc cassé et finitions en pierre bleue (au rez-de-chaussée du côté du jardin);
 - Remplacement de tous les châssis en bois par des nouveaux châssis en aluminium peints en noir;
 - Façades principales : changement de couleur des éléments en bois;
 - Changement des dimensions des baies de fenêtres :
 - Façades principales (ailes droite et gauche) : agrandissement des fenêtres vers le bas et placement des garde-corps en verre aux rez-de-chaussée, 1er et 2ème étages;
 - Façades arrières (ailes droite et gauche) : création d'un nouvel accès vers le jardin au rez-de-chaussée et agrandissement des fenêtres vers le bas aux 1er et 2ème étages;
 - Le permis d'urbanisme concerne également l'abattage de deux arbres (Hêtres) à hautes tiges (hors voirie) à l'arrière du bâtiment du côté du voisin de l'avenue Winston Churchill, 133. La circonférence du tronc à 1,50 mètre est de ± 190 centimètres. Les deux arbres sont âgés de ± 75 ans;
 - La motivation de l'abattage consiste en la situation du développement des deux arbres depuis de nombreuses années à proximité immédiate du mur mitoyen au niveau du jardinet de ville coté voisin et, plus spécifiquement, ce développement provoque des désordres au mur mitoyen et à l'habitation, de façon évolutive avec le temps (un rapport du Bureau d'Expertises Van de Weyer & Partners est joint à la demande). Les arbres pourraient aussi empêcher les travaux de rénovation et de construction prévus à l'arrière du bâtiment. La période envisagée de l'abattage est prévue avant la fin du mois de mars;

Considérant que le permis d'urbanisme 16-43116-2016 a été délivré moyennant le respect des conditions suivantes :

- En ce qui concerne les aménagements intérieurs :
 - Au rez-de-chaussée :
 - Indiquer la conservation des sols en granitos, de qualité;
 - Maintenir, entre le couloir Ouest et la cage d'escalier, le dispositif d'ouverture original avec imposte ouverte en arc débordant des piédroits;
 - Ne pas cloisonner entièrement la cage d'escalier par une paroi opaque, mais laisser au maximum visible la rampe en bois ouvragée et la cloison panneautée en dessous, afin de maintenir, au moins visuellement, la qualité de l'espace ample de la cage d'escalier;
 - Opter pour l'élargissement de la rampe d'accès au garage du côté de la rue Edith Cavell en proposant une alternative paysagère à la haie d'alignement;
 - Renoncer à l'abaissement des allèges de fenêtres du 1^{er} étage en façade principale et solliciter la dérogation à l'article 10 du Titre II du Règlement Régional d'Urbanisme du 21/11/2006 en matière d'apport de lumière naturelle au sein des logements;
 - Opter pour une mise en peinture des colombages dans une teinte se rapprochant de la situation d'origine (brun);
 - Renoncer au remplacement des menuiseries en bois par des châssis en alu, mais opter soit pour une restauration de ceux-ci, soit par un remplacement à l'identique (sauf en ce qui concerne les châssis des "Mansart" ayant été changés pour des menuiseries en PVC);
 - Conserver l'usage de l'ardoise en ce qui concerne les auvents au niveau des façades principales;
 - Présenter les dispositifs d'enseignes publicitaires envisagés, tant du côté Churchill que du côté Cavell;
 - Répondre aux conditions émises par le Service Vert. En ce sens, aucun élargissement de l'allée de garage ne peut être opéré sous la couronne du magnolia;

Considérant que la demande telle qu'introduite se caractérise comme suit :

- La présente demande de permis d'urbanisme concerne un appart-hôtel de deux étages et des combles a la jonction de la rue Edith Cavell et de l'avenue Winston Churchill;
- Le projet prévoit la transformation de l'appart-hôtel et l'aménagement extérieur de la cour et de la zone de recul. Le volume arrière du bâtiment sera modifié sans modification des murs mitoyens;
- Le projet comprend les changements suivants par-rapport à la situation de droit du permis d'urbanisme n° 16-43116-2016 :
 - Sous-sol :
 - Réaménagement et répartition des pièces en sous-sol en gardant les fonctions prévues dans le permis d'urbanisme précédent : cuisine, toilettes, locaux techniques, vestiaire, bureau;
 - Placement d'un ascenseur entre le sous-sol et le deuxième étage dans la tourelle droite du bâtiment;
 - Placement d'un monte-plats entre la cuisine en sous-sol et l'espace HoReCa au rez-de-chaussée;
 - Modification de l'emplacement d'un monte-plats extérieur;
 - Rez-de-chaussée :
 - Placement d'un ascenseur entre le sous-sol et le deuxième étage dans la tourelle droite du bâtiment;
 - Placement d'un monte-plats entre la cuisine en sous-sol et l'espace HoReCa au rez-de-chaussée;
 - Création d'un passage entre le lobby de l'appart-hôtel et l'espace HoReCa;
 - Modification de WC's pour deux personnes en un WC PMR;
 - 1^{er} étage :
 - Placement d'un ascenseur entre le sous-sol et le deuxième étage dans la tourelle droite du bâtiment;
 - Modifications d'un appartement une chambre en raison du déplacement du couloir et le placement de l'ascenseur - dérogation, surface de la chambre 13,39m²;
 - Agrandissement d'une chambre avec modification de la façade arrière;
 - 2^{ème} étage :
 - Placement d'un ascenseur entre le sous-sol et le deuxième étage dans la tourelle droite du bâtiment;
 - Modifications d'un appartement une chambre en raison du déplacement du couloir et le placement de l'ascenseur - dérogation, surface de la chambre 13,39m²;
 - Agrandissement d'une chambre avec modification de la façade arrière;
 - 3^{ème} étage :
 - Suppression des fenêtres de toit dans les locaux techniques;
 - Placement d'une fenêtre de toit dans la salle de bain;
 - Aménagement du terrain :
 - L'aménagement de la zone de recul avec les matériaux naturels selon le plan d'implantation;
 - L'aménagement de la cour arrière selon le plan d'implantation;
 - Façade arrière :
 - Modification de châssis dans la cage d'escalier et au rez-de-chaussée (à l'arrière du bâtiment);

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

- Le projet s'inscrit dans le respect des options de la situation existante de droit, en maintenant le bâtiment et ses aspects patrimoniaux;
- La zone de recul conserve des aménagements paysagers qualitatifs mettant le magnolia en évidence;

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- En ce qui concerne le motif d'avis de la Commission de concertation relatif à l'application de la prescription particulière 21. du PRAS (modification visible depuis les espaces publics) :
 - Les modifications apportées à l'enveloppe du bâtiment sont minimales;
 - Les modifications apportées à la zone de recul en conservent les aménagements paysagers qualitatifs. Le projet d'aménagement de la zone de recul vise à mettre en valeur les aspects esthétiques et patrimoniaux de l'hôtel;
 - L'ascenseur placé dans la tourelle sera entièrement vitré, ce qui n'en modifie pas l'aspect ;

Considérant qu'au regard de la dérogation au Titre II du RRU en matière de Normes Minimales d'Habitabilité :

- RRU Titre II, ARTICLE 3 superficie minimale habitable, chambre à coucher au 1^{er} et au 2^{ème} étage - 13,39 m² :
 - La réduction de la dimension des deux chambres est due au fait placement de l'ascenseur;

- Toutes les modifications proposées permettent d'augmenter le confort habitable de l'hôtel et de l'adapter aux besoins des futurs habitants;
- Le placement de l'ascenseur permettra d'éliminer une dérogation dans le dossier SIAMU et permettra d'adapter un studio au premier étage aux besoins des personnes à mobilité réduite,

Avis FAVORABLE unanime en présence du représentant de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme aux motifs émis ci-dessus.

La dérogation au RRU, article 3 du Titre II est accordée pour les motifs énoncés ci-dessus.

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
séance du 16/12/2020
objet n° 02

Dossier 16-45492-2020

Demandeur : Monsieur Louis-Marie Toussaint

Situation : Avenue Jean et Pierre Carsoel 5 - 11

Objet : mettre en conformité 4 logements (3 studios et 1 appartement de 1 chambre) situés au 1^{er} étage et dans les combles du bâtiment

AVIS

IDENTIFICATION DE LA DEMANDE

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-45492-2020 introduite, en date du 02/09/2020, par Monsieur Louis-Marie Toussaint;

Vu que la demande telle qu'introduite vise à mettre en conformité 4 logements (3 studios et 1 appartement à 1 chambre) situés au 1^{er} étage et dans les combles du bien sis avenue Jean et Pierre Carsoel, 5 - 11;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zones d'habitation, en liseré de noyau commercial;

Vu que la demande se situe dans l'aire géographique du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n° 56 Quartier Saint-Job-Carloo, ayant fait l'objet d'un arrêté de type « Loi 62 - Arrêté PPAS » en date du 1989-02-08 - approuvé par arrêté royal - et se conforme à ce plan particulier d'affectation du sol;

Vu que l'avis de la Commission de concertation est requis sur base de la demande telle qu'introduite pour le motif suivant :

Motifs inhérents à la protection du patrimoine

- application de l'article 333 du CoBAT : demande portant sur un monument ou un ensemble qui ont fait l'objet d'une autorisation de bâtir ou d'une construction antérieure au 1er janvier 1932 et considérés de ce fait comme inscrits d'office à l'inventaire du patrimoine immobilier;

Vu que la demande est soumise à l'avis du fonctionnaire délégué en raison des dérogations au Titre II du RRU en matière d'habitabilité;

DEROULEMENT DE L'INSTRUCTION

Délai initial prévu à l'accusé de réception : 160 jours;

Vu les actes et la chronologie d'instruction, dont :

02/09/2020 : dépôt de la demande;

22/10/2020 : accusé de réception d'un dossier incomplet;

3/11/2020: réception des compléments;

4/11/2020 : début du délai de 45 jours pour notifier ARC;

26/11/2020 : accusé de réception d'un dossier complet et demande d'avis du SIAMU et des instances à consulter dans le cadre de la procédure;

16/12/2020: séance publique de la Commission de concertation;

Vu l'avis du SIAMU sollicité en date du 26/11/2020 et joint à la demande;

MOTIVATION DE L'ACTE

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande est mixte, proche du noyau commercial de la place de Saint-Job;
- Dans cette partie du quartier, l'avenue Jean et Pierre Carsoel est desservie par la ligne de tram 92 et les lignes de bus 37 et 70 de la STIB;
- L'immeuble n°5-11 sur lequel porte la demande est situé proche de la gare de Saint-Job;
- Il date de 1656 selon l'inscription présente sur la façade et présente un volume principal de gabarit R+1+T construit à l'alignement, ainsi que deux volumes annexes (dont un plus haut et moins large, émergeant au-dessus du premier) couverts de toitures en tuiles et dont les faîtes se situent dans le sens de la profondeur de la parcelle. Au-delà de ces volumes, la parcelle est également couverte quasi totalement;

- La façade a été repeinte en gris anthracite;
- La maison de gauche (n°7) est plus basse avec un gabarit R+Toit « Mansart »;
- La maison de droite est également plus basse, avec un gabarit R+T;
- Le rez-de-chaussée est affecté à un commerce (HoReCa - restaurant);
- Les étages ont été aménagés en logements, répartis comme suit :
 - au 1^{er} étage, 2 studios ainsi qu'un duplex avec une chambre dans les combles,
 - dans les combles, 1 studio avec mezzanine,

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

- La mise en conformité des logements;

Considérant que la demande telle qu'introduite se caractérise comme suit :

- Selon la note explicative, le studio 1 a été aménagé en 1989, le studio 3 en 1989, le duplex en 2006 et l'appartement 4 en 2008, sans modification de volume;

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

- La mise en conformité n'a pas modifié l'aspect extérieur du bâti;

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

- en matière de programme :
 - le sous-sol comprend la cave du restaurant, et deux espaces de caves pour les appartements;
 - les espaces communs sont insuffisants pour le nombre de logements, il n'y a pas de rangement possible pour les vélos;
 - le 1^{er} étage dispose de 2 pièces en façade avant et une pièce sous toiture à l'arrière;
 - dans les combles, un studio avec mezzanine et la chambre de l'appartement du 1^{er} étage;
 - chacun de ces espaces est aménagé en logement de petite taille (studio de 25,42 m², studios à l'arrière de 28 m², un duplex de 48,50 m²);
 - les espaces sont imbriqués, certains peu éclairés;
- en matière d'aménagement des abords et de couvert végétal :
 - le bien ne dispose pas de jardin, car pour rappel, le restaurant situé au rez-de-chaussée occupe toute la parcelle;
- en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement :
 - le bien est très bien desservi par la ligne de tram 92 et les lignes de bus 37 et 70 de la STIB ainsi que par le chemin de fer (halte SNCB « Saint-Job » de la ligne 26);
- quant aux autres aspects propres à la demande :
 - la mise en conformité du rez-de-chaussée est en cours de procédure;

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

En ce qui concerne le motif d'avis de la Commission de concertation, application de l'art. 207 §1 al.4 du CoBAT (monument ou ensemble antérieur à 1932 inscrit à titre transitoire à l'inventaire) :

- L'immeuble n°5-11 sur lequel porte la demande est situé proche de la halte SNCB de Saint-Job;
- Il date de 1656 selon l'inscription (ferrures structurelles) présente sur la façade et présente un gabarit R+1+T;
- La façade a été repeinte en gris anthracite;

Considérant que la demande est soumise à l'avis du fonctionnaire délégué en raison des dérogations au titre II du RRU en matière d'habitabilité;

- Article 3 : Les chambres des appartements ne répondent pas aux normes d'habitabilité en matière de superficie;
- Article 4 : L'appartement sous combles ne répondent pas aux normes d'habitabilité en matière d'hauteur sous plafond;
- Article 7 : pour les appartements 2 et 4, la dimension des WC est insuffisante;
- Article 10 : les superficies nettes éclairantes sont insuffisantes pour les pièces à vivre des 4 logements;
- Article 11 : le studio 3 a des fenêtres uniquement vers la parcelle de gauche;

Vu le manque de qualité d'habitation des logements et le nombre de dérogations aux normes d'habitabilité, la possibilité de meilleurs aménagements en diminuant le nombre de logements;

Qu'il y a lieu de proposer un seul logement par niveau;

Considérant que la demande doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

- Limiter le nombre de logements à 2 unités au total, soit un seul par niveau,

Considérant qu'en ce qui concerne la mise en conformité :

En application de l'article 192, al. 4 du CoBAT, une nouvelle demande de permis d'urbanisme doit être introduite dans un délai de 3 mois;

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers,

AVIS FAVORABLE unanime et conditionnel de la Commission de concertation émis en présence d'un représentant du fonctionnaire délégué, ce qui entraîne l'application de l'article 126§7, et la nécessité de modifier la demande en application de l'article 126/1 ou 191 du CoBAT.

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
Séance du 16/12/2020
Objet n°03

Dossier 16-45370-2020 - Enquête n° 232/2020

Demandeur : S.A. D.G.P.R. INVEST c/o Monsieur Patrick Grauwels

Situation : Avenue des Châlets 28C

Objet : construire un pavillon indépendant supplémentaire sur la parcelle

AVIS

IDENTIFICATION DE LA DEMANDE

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-45370-2020 introduite, en date du 22/06/2020, par la SA D.G.P.R. INVEST - Monsieur Patrick Grauwels;

Vu que la demande telle qu'introduite vise à construire un pavillon indépendant supplémentaire sur la parcelle sur le bien sis Avenue des Châlets 28C;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zones d'habitation à prédominance résidentielle;

Vu que le bien ne se situe pas dans le périmètre d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS);

Considérant que la demande se situe sur le lot n°4 du permis de lotir (PL) n°6, octroyé par le Collège des Bourgmestre et Echevins en date du 02/12/1962 et non périmé pour le lot sur lequel porte la demande et y déroge;

MESURES PARTICULIÈRES DE PUBLICITÉ

Vu que les mesures particulières de publicité (sous forme d'une enquête publique et avis de la Commission de concertation) ont été d'application sur base de la demande telle qu'introduite pour les motifs suivants :

motifs inhérents au plan régional d'affectation du sol :

- application de la prescription générale n°0.6 du plan régional d'affectation du sol, en matière d'actes et travaux qui portent aux intérieurs d'îlot, en ce que le projet diminue les qualités végétales, minérales et les surfaces en pleine terre de la parcelle;

motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci - demande régie par un permis de lotir :

- application de l'article 126§11,1° du CoBAT : demande des dérogations suivantes au permis de lotir :
 - non-respect du point I.a « destination et emplacement », en ce que le permis de lotir autorise une seule habitation sur chaque parcelle;
 - non-respect des points V.a, V.b, V.c « esthétique des constructions », en ce que :
 - le gabarit de la nouvelle construction est différent des gabarits présents sur la parcelle, ils ne forment pas un ensemble identique ou parfaitement harmonisé;
 - le parement en bois des façades ne correspond pas aux matériaux prescrits;
 - la toiture est plate et ne présente pas des pentes comprises entre 25° et 50°;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 14/09/2020 au 28/09/2020 inclus et l'absence de réclamation ou d'observation;

DEROULEMENT DE L'INSTRUCTION

Délai initial prévu à l'accusé de réception : 160 jours;

Vu les actes et la chronologie d'instruction, dont :

22/06/2020 : dépôt de la demande;

10/07/2020 : accusé de réception d'un dossier incomplet;

13/07/2020 : réception des compléments;

+1j (28/08/2020) : début du délai de 45 jours pour notifier ARC;

04/08/2020 : accusé de réception d'un dossier complet;

14/09/2020 au 28/09/2020 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite;

21/10/2020 : séance publique de la Commission de concertation et report d'avis pour analyse juridique sur les éléments essentiels du Permis de Lotir;

09/12/2020 : note juridique émise par le Service de l'Urbanisme de la Commune d'Uccle confirmant que la limitation du nombre de logements à une unité représente une donnée essentielle du permis de lotir n° 6 à laquelle il ne peut être dérogé;

16/12/2020 : nouvelle séance de la Commission de concertation;

CONSULTATION DE SERVICES ET D'INSTANCES

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

- l'avis du Service Vert sollicité en date du 04/08/2020 et émis le 11/09/2020 :

Conditions nécessitant une modification des plans et insérées directement dans la motivation en application de l'article 191 du COBAT:

Arbres à haute-tige :

Modalités :

- Le projet d'aménagement ne comprend pas d'abattage d'arbres de haute-tige.
- Le projet prévoit la conservation de 2 arbres de haute-tige mais ne renseigne ni leurs dimensions ni leurs essences.
- D'après les plans et les orthophotoplans régionaux il s'agit d'un arbre de grande dimension au centre de la parcelle et d'un sujet de taille plus modeste à front de rue.
- Ces arbres devront faire l'objet de protection adéquates à leur conservation, et ce pendant toute la durée du chantier. Voir modalités plus bas.

Zone de protection des arbres :

Modalités :

- Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après.
- Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier.
- Il sera également porté une attention particulière à l'implantation et à la protection des arbres d'alignements de voirie lors de la planification et de la création des accès de chantier.

Les plans de la demande sont à compléter suivant les présentes directives et à soumettre au Service Vert pour approbation avant la délivrance du permis d'urbanisme;

- l'avis du Service Technique de la Voirie sollicité en date du 04/08/2020 et émis le 11/09/2020;

Conditions nécessitant une modification des plans et insérées directement dans la motivation en application de l'article 191 :

Gestion des eaux usées

- Principes généraux :

- Le réseau d'égouttage des eaux usées (grises et noires) sera raccordé au réseau public d'égouttage.
- Chaque construction doit être raccordée individuellement au réseau public d'égouttage. Ce raccordement sera exécuté exclusivement par Vivaqua aux frais du demandeur. Les frais d'une éventuelle extension du réseau nécessitée par le projet seront exclusivement à charge du demandeur, à qui revient l'initiative d'introduire les demandes de raccordement et d'extension du réseau auprès de Vivaqua.
- L'implantation en planimétrie et altimétrie du raccordement sera imposée par Vivaqua.
- Il est conseillé de placer un clapet anti-retour sur le raccordement à l'égout, afin d'éviter le refoulement de ce dernier vers le réseau privé en cas d'orage.

- Contacts :

- Nouveaux raccordements : formulaires à télécharger sur le site web de Vivaqua et à renvoyer à l'adresse racc@vivaqua.be.

- VIVAQUA Assainissement - secteur Lusambo : rue de Lusambo 21/23 – 1190 Forest; 02/334.37.76, lusambo@vivaqua.be.

- Quant à la présente demande :

Les plans ne renseignent pas la destination finale des eaux usées au-delà d'une chambre de visite dans le chemin d'accès.

Il est expressément exclu de raccorder ce réseau à celui de la maison existante à conserver. En effet, celle-ci n'est pas encore raccordée à l'égout public, ses eaux usées étant infiltrées dans le sol via un puits perdu après transit dans une simple fosse septique Cette configuration n'est plus conforme, d'autant plus que le bien est situé dans la zone de protection 3 des captages Vivaqua.

Il est demandé de compléter le schéma de gestion des eaux usées en indiquant le raccordement individuel de la nouvelle construction à l'égout public.

Gestion des eaux pluviales sur la parcelle

Les principes généraux suivants s'appliquent aux projets de nouvelle construction ou de reconstruction totale d'une emprise au sol supérieure à 30 m². Les principes prioritaires de gestion des eaux pluviales consistent à :

- a) 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);
- b) 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;
- c) réutiliser les eaux pluviales recueillies par les surfaces de toitures pour un usage domestique.

Le volume des eaux pluviales à gérer sera déterminé en fonction des articles 10, 11 et 12 du Règlement Communal relatif à la Gestion des Eaux. Etant donné l'impossibilité de garantir tant la bonne exécution que le maintien et la conservation en l'état des toitures vertes, celles-ci seront comptées comme toitures ordinaires dans le calcul du dispositif de stockage temporaire et ne seront pas comptées dans le calcul de la citerne de récupération des eaux pluviales.

Nouvelle construction ou reconstruction totale d'une emprise au sol supérieure à 30 m² : les eaux pluviales à gérer au minimum sont celles recueillies par l'ensemble des surfaces imperméabilisées du projet.

Ajutage vers l'exutoire si pas d'infiltration :

Total des surfaces imperméabilisées en projection horizontale au sol compris entre 30 et 100 m² : le diamètre de l'orifice d'ajutage de l'ouvrage de temporisation ne peut excéder 25 mm.

Dispositif de gestion :

Les eaux pluviales seront gérées au moyen d'un dispositif pouvant être constitué d'une ou de plusieurs unités, et répondant aux principes prioritaires susmentionnés. Le dispositif sera au moins en partie naturel, apportant une plus-value paysagère et environnementale, et permettant une efficacité optimale dans la gestion de ces eaux sans engendrer de surcoûts excessifs en regard du projet. Il pourra prendre des formes variées, pouvant être combinées entre elles telles que : citerne de récupération des eaux pluviales, étendue d'eau à niveau d'eau variable, noue, dépression, bassin d'infiltration, tranchée d'infiltration, jardin de pluie, ouvrage de temporisation, etc.

Ce dispositif de gestion sera composé des deux éléments suivants :

- a) Une citerne de récupération des eaux de pluie de toiture permettant la réutilisation de l'eau pour un usage domestique, dimensionnée pour contenir au minimum 33 l/m² de surfaces de toiture en projection horizontale au sol. Son trop-plein est dirigé vers un dispositif de stockage temporaire.
- b) Un dispositif de stockage temporaire pouvant être constitué d'une ou plusieurs unités qui dans leur globalité répondent à l'ensemble des conditions du présent paragraphe, c'est-à-dire conçu de manière à permettre l'infiltration et l'évapotranspiration, dimensionné pour contenir au minimum 33 l/m² de l'ensemble de surfaces imperméabilisées du projet en projection horizontale au sol, équipé d'un trop-plein dirigé vers l'exutoire choisi selon l'ordre de priorité décrit ci-après, sauf en cas de prise de mesures compensatoires justifiant son absence.

Si, et seulement si, la prise en charge des eaux pluviales n'est pas possible par la voie de l'infiltration, le dispositif de rétention temporaire sera alors un simple ouvrage de temporisation équipé d'un dispositif de vidange à débit régulé vers le même exutoire, par l'intermédiaire d'un ajutage à débit limité. Le demandeur sera tenu de prendre les précautions nécessaires (filtre, grille, crépine, ...) et d'entretenir régulièrement ce dispositif d'évacuation de manière à ce qu'il reste fonctionnel et afin d'éviter que l'orifice d'ajutage se bouche.

L'infiltration respectera les conditions suivantes :

- La distance entre le fond de l'ouvrage et la nappe phréatique doit être de minimum 1 m;
- Le test de percolation doit être positif;
- La surface disponible doit être suffisante pour aménager le dispositif d'infiltration;
- Le dispositif sera placé à une distance suffisante des bâtiments, voirie, cours d'eau, arbres, ..., de manière à prévenir tout risque de détérioration.
- Les dispositions ad-hoc seront prises afin d'éviter que les eaux infiltrées entraînent un risque de pollution du sol ou de la nappe phréatique suite à leur ruissellement sur certaines surfaces potentiellement polluées par des produits lessiviels ou de démaquillage (ex. : terrasses et balcons). De telles eaux pluviales souillées ne peuvent en aucun cas être envoyées vers le dispositif de gestion sauf si une épuration préalable adéquate, au moyen d'un dispositif de traitement, a été effectuée.

- Projet situé en zone 3 de protection des captages de Vivaqua de la Cambre et de la Forêt de Soignes : l'infiltration est possible pour les eaux claires uniquement via un système d'infiltration proche de la surface du sol (puits perdant interdit) après accord écrit de Vivaqua sur la solution retenue. Le demandeur prendra les dispositions adéquates pour éviter tout risque d'infiltration de quelque polluant que ce soit. Contact : Direction Protection et Grands Ouvrages (DPGO) de Vivaqua, installinfo@vivaqua.be.

Priorités pour le rejet à l'exutoire de la parcelle :

Si la prise en charge maximale des eaux pluviales sur la parcelle n'est pas possible par infiltration, l'ordre décroissant des priorités pour le rejet de ces eaux à l'exutoire de la parcelle est (s'ils existent)

:

- a) ~~Un dispositif de gestion public, privé ou communautaire situé à proximité de la parcelle (fossé, noue, lagunage);~~

b) ~~Le maillage bleu (cours d'eau);~~

c) ~~Le réseau séparatif d'eaux pluviales;~~

d) En dernier recours, le rejet à l'égout, avec accord du gestionnaire (Vivaqua).

Lors d'une proposition de rejet à l'égout, à envisager en derniers recours, le demandeur doit obligatoirement justifier l'impossibilité de pouvoir rejeter ses eaux via l'un des exutoires mentionnés ci-dessus, et ce pour chacun d'entre eux, obtenir l'accord du gestionnaire dudit réseau (Vivaqua) et, dans le cas d'un ouvrage de temporisation dont l'orifice de vidange est raccordé à l'égout public, obtenir l'approbation de Vivaqua sur les caractéristiques de cet ouvrage.

Quant à la présente demande :

La demande n'est pas conforme au Règlement Communal relatif à la Gestion des Eaux.

Il est constaté que le projet prévoit de collecter les eaux pluviales dans la citerne existante, dont l'exutoire est inconnu. Le formulaire statistique indique pour sa part une citerne de 1 m³ et un bassin d'orage de même volume (insuffisants), que l'on ne retrouve pas sur les plans.

Il est demandé de corriger les plans en y représentant un schéma de gestion des eaux pluviales conforme au Règlement Communal relatif à la Gestion des Eaux dont résumé ci-dessus : les eaux pluviales sont récupérées dans une citerne dimensionnée à raison de 33 L/m² de toitures y raccordés (soit 2 m³), dont le trop-plein est infiltré dans le sol via un dispositif de même capacité que la citerne. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité avérée d'infiltrer les eaux dans le sol que les eaux pluviales peuvent être rejetées à l'égout moyennant temporisation dans un bassin d'orage de même capacité que la citerne, via un ajutage de 25 mm maximum de diamètre.

Remarque importante : la parcelle se situe à 400 mètres d'une galerie de captage d'eau potable, et d'ailleurs en zone de protection de captage. Il est donc interdit de réutiliser le puits perdu pour infiltrer les eaux pluviales, celles-ci devront être infiltrées dans le sol à faible profondeur, ce que permet la surface de terrain disponible mais qui doit être confirmé par test de percolation. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité avérée d'infiltrer les eaux pluviales que celles-ci pourront être rejetées à l'égout, mais après temporisation dans un bassin d'orage de 2 m³.

Contacts utiles :

VIVAQUA Direction Protection et Grands Ouvrages (DPGO) de Vivaqua, installinfo@vivaqua.be.

Uccle, service de l'Environnement : rue Auguste Danse 27 - 1180 UCCLE; 02/348.66.19, mvigoni@uccle.brussels.

Uccle, service de la Voirie : rue Auguste Danse 25 - 1180 UCCLE; 02/348.66.68, valbert@uccle.brussels.

Bruxelles-Environnement : <http://www.guidebatimentdurable.brussels/fr/gerer-les-eaux-pluviales-sur-la-parcelle.html>;

MOTIVATION DE L'ACTE

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande est constitué d'habitations unifamiliales et d'immeubles de logements isolés, dans un environnement aéré et boisé;
- L'avenue des Chalets est très étroite, à sens unique de circulation et recouverte de pavés. Elle ne présente aucun trottoir, ni aucun emplacement de stationnement à hauteur du bien concerné par la demande;
- La parcelle cadastrée Section 4, n°32^E13, sur laquelle porte la demande, fait partie d'un lotissement comptant 4 lots distincts;
- Le lot 4 (n°28 C) concerné par la demande est implanté le long de l'avenue des Chalets et séparé du lot 1 (n°28 A) par une voirie privée menant aux lots 2 et 3 (n°28 B) situés en retrait, plus en intérieur d'îlot;
- Actuellement, tous les lots sont construits à l'exception du lot 2, rattaché au lot 3 via le permis de lotir modificatif PL-6-bis-2017;
- La parcelle concernée par la demande est déjà construite et occupée par une villa 4 façades et son garage indépendant, implantés tous les deux en fond de parcelle, ayant fait l'objet du permis d'urbanisme 16-25697-1969;
- Les 2 bâtisses existantes présentent le même gabarit, à savoir : un rez-de-chaussée surmonté d'une toiture à 2 versants;
- Les propriétaires des autres lots, Madame Henricot (lot 1) et Monsieur Pomeranc (lots 2 et 3) ont marqué leur accord sur la demande, comme en attestent les plans A3 signés « pour accord », joints à la demande;
- La villa à 4 façades située sur la parcelle voisine au n°30, implantée en retrait de la voirie, à moins de 2m de la limite de propriété, présente un gabarit R+1+Toiture;
- Le lot 1, situé sur la parcelle voisine au n°28 A est déjà occupée par 2 maisons antérieures au permis de lotir n°6;

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

- La demande porte sur la construction d'un nouveau pavillon indépendant supplémentaire sur la parcelle, et à usage d'habitation;

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

- Le projet déroge de manière assez marquée au permis de lotir de 1962, mais in fine impacte très peu le cadre bâti et végétal environnant;
- Si la nouvelle construction déroge aux normes d'habitabilité du règlement régional d'urbanisme, elle offre une habitation réduite de plain-pied;

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

- en matière de programme :
 - Le nouveau pavillon présente une surface brute de 61m² de plain-pied et se compose d'un séjour, d'une cuisine, d'un WC, d'une salle de douche et d'une chambre;
 - La cuisine présente une surface de 6,60m², la chambre présente une surface de 9,70 m² et une surface éclairante de 0,90 m², ce qui déroge au règlement régional d'urbanisme;
 - Le projet privilégie l'espace de vie avec un séjour de 28,90 m², aux espaces secondaires comme la chambre et la cuisine, qui s'ouvrent chacun largement sur l'espace de vie, au moyen de très larges panneaux coulissants;
 - Le projet est petit, mais spacieux avec un plan libre, largement ouvert sur le jardin orienté Sud-Ouest;
 - Le déficit d'éclairage naturel est largement compensé par l'ouverture de la chambre sur le séjour, tandis que la fenêtre étroite limite les vues depuis le chemin carrossable;
 - Le pavillon avec ses débordements totalise une emprise au sol de 67,50 m² bruts, agrémenté d'une terrasse bétonnée de ± 12 m²;
 - La nouvelle construction peut fonctionner de manière parfaitement autonome par rapport à la maison existante et par conséquent doit être considérée comme une habitation supplémentaire sur la parcelle, ce qui déroge au point I.a du permis de lotir;
 - La propriété voisine située au n°28 A (lot n°1), avec ses deux habitations existantes implantées sur un même lot, présente déjà une configuration similaire au projet faisant l'objet de la présente demande (lot n°4);
 - Le permis de lotir au point 5 de son annexe II, précise par ailleurs que « les prescriptions...applicables à la parcelle n°4, le sont également à la parcelle n°1, en cas de reconstruction totale ou partielle », le projet propose donc un scénario inverse à celui envisagé par le permis de lotir en 1962;
- en matière d'implantation, de gabarit et d'esthétique :
 - Le nouveau pavillon s'implante à l'avant de la parcelle, mais toujours à l'intérieur de la zone constructible prescrite par le permis de lotir, à savoir à 3 m des limites de propriétés latérales et à 5 m de l'alignement de la voirie;
 - Le gabarit déroge au permis de lotir, car il présente une toiture plate, à la place d'une toiture en pente;
 - Le nouveau bâtiment est très discret, sa toiture plate réduit son volume au strict nécessaire et diminue ainsi son impact sur son environnement;
 - Le nouveau volume n'impacte aucun des bâtiments voisins en matière d'ombrage : les villas faisant face à la parcelle sont implantées nettement en retrait de la voirie; la villa voisine située au n°30 et éloignée d'environ 5 m et présente une façade presque aveugle le long de la mitoyenneté; la villa existante est située à plus de 16 m;
 - Le bois employé en façade ne respecte pas les prescriptions du permis de lotir qui impose de la brique, de la pierre naturelle ou des moellons;
 - L'utilisation du bois permet toutefois d'intégrer facilement le bâtiment dans le cadre végétal;
 - Le projet construit en retrait de la voirie de 5 m, conserve des zones de plantations respectables en zone de recul, permettant de cacher partiellement le nouveau bâtiment depuis la voirie, derrière des plantations à prévoir;
 - Les superficies du pavillon, de sa terrasse en béton, augmentées de la superficie de la villa et du garage existants, totalisent 19% de la superficie totale de la parcelle, respectant ainsi les surfaces bâties autorisées par le permis de lotir;
 - Le permis de lotir autorise en effet 20% maximum de surface bâtie sur la surface parcellaire (issue de communication non comprise);
- en matière d'aménagement des abords et de couvert végétal :

- Le chemin carrossable en gravier et la zone de stationnement en dalles engazonnées, tous deux perméables, sont conservés;
- L'arbre à haute tige existant situé entre la villa et le nouveau pavillon, ainsi que celui situé à proximité de l'alignement le long de la zone de stationnement, sont conservés;
- L'abattage d'un merisier et d'un charme proches de l'alignement, visibles sur les photos, a été autorisé via le permis d'urbanisme n° SV-42_2018 avec l'obligation de replanter deux arbres d'essence(s) indigène(s) de 16/18 cm de circonférence à la plantation;
- Les plans mentionnent une nouvelle « haie à planter » dans la zone de recul, mais ne mentionnent pas si les plantations existantes, assurant un écran végétal depuis la voirie, sont conservées;
- en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement :
 - Le long chemin carrossable existant en gravier, d'une largeur de 3m, menant au garage en fond de parcelle est conservé;
 - Le garage existant en fond de parcelle permet d'accueillir une voiture;
 - Le projet propose également de mettre en conformité l'emplacement de stationnement existant en dalle de gazon, situé dans la zone de recul, juste à côté de l'entrée principale;
 - Cet emplacement permet le stationnement d'une voiture supplémentaire devant le pavillon, à proximité de la voirie, limitant ainsi la circulation en intérieur d'îlot et ne gênant pas l'accès au garage existant;
 - Cet emplacement est presque une nécessité le long d'une voirie qui ne propose ni trottoir, ni emplacement de stationnement, dans une zone C, considérée comme moyennement desservie en transport en commun par le règlement régional d'urbanisme;
 - Le permis de lotir précise au point II.a que les zones de recul seront plantées sur la moitié de leur superficie, ce qui est largement respecté et ne donne pas de contre-indication sur l'éventualité d'une zone de stationnement;
- en matière de gestion des eaux de pluies et d'égouttage :
 - La villa existante bénéficie déjà d'une citerne d'une capacité inconnue;
 - Le nouveau projet propose une citerne supplémentaire de 2000L, respectant ainsi les prescriptions du règlement régional d'urbanisme et le règlement communal d'urbanisme;
- quant aux autres aspects propres à la demande :
 - Le permis de lotir de 1962 concerne seulement 4 lots, dont 2 lots ont déjà été réunis en un seul;
 - Les 2 maisons antérieures au permis de lotir sur la parcelle voisine (n°28 A) sont toujours présentes, et de style assez pittoresque, celle à front de voirie a fait l'objet d'un permis d'urbanisme récent (PU 16-42064-2015) visant notamment sa mise en conformité, ce qui ne laisse pas présager sa reconstruction partielle ou totale d'ici peu;
 - Le nouveau projet propose une seconde habitation sur la parcelle, non prévue aux prescriptions du permis de lotir, tout en restant dans les limites autorisées de surface bâtie du permis de lotir;
 - Les dérogations aux normes d'habitabilité restent acceptables au regard de l'aménagement proposé qui privilégie un plan ouvert, celles-ci découlent de choix délibérés et non en raison d'une impossibilité matérielle à offrir un logement parfaitement conforme au règlement régional d'urbanisme;

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

- En ce qui concerne le motif d'enquête relatif à la prescription générale n°0.6 du plan régional d'affectation du sol en matière d'actes et travaux qui portent atteinte à l'intérieur d'îlot, en ce que le projet diminue les (qualités végétales, minérales et les surfaces en pleine terre de la parcelle);
 - La superficie de la nouvelle construction est réduite, le taux d'emprise passe de 11,27% à 16,59% et impacte peu l'intérieur d'îlot;
 - La superficie perméable de la parcelle reste admissible par rapport au critère du PPAS, toutefois sa capacité de retenue des eaux de surface, ainsi que ses qualités végétales pourraient être augmentées par l'aménagement d'une toiture verte sur sa toiture plate, afin d'améliorer le projet au regard de la prescription 0.6 du PRAS;
- En ce qui concerne l'application de l'art. 126§11,1° du CoBAT (dérogation à un permis de lotir) et l'application de l'article 106 du CoBAT: mesures particulières de publicité requises par les prescriptions du permis de lotir n°6 - 4 lots, délivré le 10/12/1962 :
 - non-respect du point I.a « destination et emplacement », en ce que le permis de lotir autorise une seule habitation sur chaque parcelle :

- Le nouveau projet propose une seconde habitation sur la parcelle, contraire aux prescriptions du permis de lotir, tout en restant dans les limites autorisées de surface bâtie du permis de lotir sur la parcelle;
- Cette option du projet déroge à une donnée essentielle du Permis de Lotir et ne peut dès lors s'envisager;
- non-respect des points V.a, V.b, V.c « esthétique des constructions », en ce que :
 - Le gabarit de la nouvelle construction est différent des gabarits présents sur la parcelle, il propose une toiture plate et offre des façades en bois, contraire aux prescriptions du permis de lotir, mais qui lui permettent de s'intégrer discrètement dans son environnement végétal et bâti;

En guise de conclusion, vu l'analyse juridique et vu l'accord signifié par les propriétaires des autres lots du permis de lotir qui ne s'opposent pas au projet, les dérogations incluses dans la présente demande dépassent le cadre d'application des dérogations à un permis de lotir et nécessitent que le permis de lotir soit modifié.

Avis DEFAVORABLE unanime en présence du représentant de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme aux motifs émis ci-dessus, ce qui entraîne l'application de l'article 126§8 du CoBAT et le refus du permis d'urbanisme.

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
séance du 16/12/2020
objet n° 04

Dossier 16-45443-2020 - Enquête n° 270/20 - Article 177

**Demandeur : Administration communale d'Uccle - Service Technique de la Voirie
- Monsieur Nicolas Groulard**

Situation : Avenue Arnold Delvaux

Objet : Réaménager l'avenue Arnold Delvaux

AVIS

IDENTIFICATION DE LA DEMANDE

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-45443-2020 introduite auprès de URBAN, en date du 05/03/2020, par l'Administration communale d'Uccle - Service Technique de la Voirie c/o Monsieur Nicolas Groulard;

Vu que la demande telle qu'introduite vise à réaménager l'avenue Arnold Delvaux;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en réseau des voiries;

MESURES PARTICULIÈRES DE PUBLICITÉ

Vu que les mesures particulières de publicité (sous forme d'une enquête publique et avis de la Commission de concertation) ont été d'application sur base de la demande telle qu'introduite pour les motifs suivants :

motifs inhérents au plan régional d'affectation du sol :

- application de la prescription particulière 25.1 du Plan Régional d'Affectation du Sol (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun);

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 30/10/2020 au 30/11/2020 inclus et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- *Un riverain fait les observations suivantes :*
 - *Concernant l'installation de bollard devant sa résidence, au 24A Avenue Delvaux. Il est effectivement extrêmement difficile d'entrer et sortir de son garage - la rue est étroite et des voitures étant garées de l'autre côté de la rue, il est difficile avec le bollard de pouvoir sortir sans plusieurs manœuvres. Le bollard doit être supprimé;*
 - *Concernant les autres aspects de l'enquête publique il tient à faire part de ses préférences pour les lampes pour le modèle Valentino comme proposé par l'étude faite par la Commune. Quant aux arbres, il aurait tout de même une préférence pour une seule essence qui fleurissent au printemps cela serait beaucoup plus harmonieux pour la rue. Le type poirier de Chine est très beau au printemps et à l'automne avec des couleurs très automnales - ce qui rendra la rue beaucoup plus agréable et qui respecte totalement l'écosystème de la commune d'Uccle;*
- *Le GRACQ fait les observations suivantes :*
 - *Ils se félicitent des points suivants :*
 - *Augmentation du nombre d'arceaux vélos de 2 à 4, ce qui permettra de stationner 8 vélos (au lieu de 4 actuellement);*
 - *Marquages au sol pour les cyclistes, y compris ceux passant derrière l'arrêt de tram avenue de Wolvendael, par le trottoir partagé;*
 - *Remplacement des grilles d'égouts dangereuses pour les cyclistes par des grilles aux normes dans lesquelles les roues des vélos ne risquent pas de se prendre;*
 - *L'élargissement de 50 cm de cette rue qui est un sens unique limité (SUL) permettra d'assurer une meilleure sécurité des cyclistes amenés à croiser les automobilistes prenant la rue en sens inverse;*
 - *Par contre, ils regrettent qu'il n'ait pas de différenciation de revêtement entre la chaussée et les emplacements de parking :*
 - *On aurait pu mettre, pour la bande de stationnement, un revêtement perméable ou semi perméable;*
 - *Quand les places de parkings ne sont pas occupées, on a une large bande d'asphalte qui peut inciter à rouler plus vite. Un revêtement différencié permettrait en tout circonstance de donner une impression 'plus étroite' de la rue;*
- *47 propriétaires de la rue ont analysé et ont donné leurs votes quant aux différentes options proposées. Ceci représente environ 120 habitants, ce qui rend nos conclusions statistiquement très représentatives :*
 - *Ils tiennent tout d'abord à vous remercier pour le lancement de l'enquête publique concernant le réaménagement de l'avenue Arnold Delvaux, dont le dossier proposé tient compte des nombreux échanges qu'ils ont eus ces dernières années avec l'échevin des travaux publics et avec son administration. Ils se réjouissent de l'avancée du dossier, qui leur permettra d'enfin pouvoir profiter d'un environnement adapté dans les mois qui viennent;*
 - *Ils se réjouissent par ailleurs également que le projet proposé offre un bon compromis entre les attentes des différentes parties;*

- Ils ont dès lors analysé le dossier en détail, et ont, demandé aux services de l'urbanisme, au service technique de la voirie, et au service vert quelles étaient les "marges de manœuvre" et les options acceptables afin d'encore améliorer le projet proposé, notamment autour de deux points principaux : les luminaires et les arbres;
- Après avoir confirmé ces options avec les services, ils ont organisé une série de rencontres entre les habitants et propriétaires de leur avenue et leur comité, et ont demandé de voter pour leurs options préférées;
- Voici le détail des options présentées et des votes :
 - Général :
 - Tout d'abord, 90% des personnes interrogées (40 habitations) demandent une adaptation de la proposition actuelle de la commune en ce qui concerne les arbres et les luminaires;
 - Arbres :
 - Suite aux entretiens avec le service vert, et au contact que nous avons eu avec Bruxelles Environnement, ils ont mieux compris les essences potentielles pour leur rue, et les raisons pour lesquelles une alternance d'arbres est proposée.
 - Ils ont donc présenté et expliqué à tous les habitants de choisir parmi 4 essences d'arbre et pour ou contre une alternance.
 - Les 4 essences proposées sont reprises ci-dessous :
 - l'acer champêtre : https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89rable_champ%C3%AAtre.
 - Le Pirus Calleryana Chanticleer, remplaçant le poirier proposé par la commune dans le plan initial : https://fr.wikipedia.org/wiki/Poirier_de_Chine.
 - Et deux sorbiers, arbres fruitiers : https://fr.wikipedia.org/wiki/Sorbus_aucuparia et le https://fr.wikipedia.org/wiki/Sorbus_aria.
 - À noter que le Pirus Nivalis a été retiré de la liste proposée aux habitants, car ne convenant pas au plus grand nombre lors d'un pré-sondage (trop gros fruits, taches sur les voitures, etc ..), de même que le Frêne, beaucoup trop allergène pour les (jeunes) habitants de leur rue.
 - Les résultats montrent que :
 - 52 % des personnes interrogées sont favorables à l'alternance d'arbres, 42% y sont défavorables, et 6% n'ont pas d'opinion.
 - 80% des personnes interrogées ne désirent pas d'arbres fruitiers, 10% y sont favorables, 10% y sont indifférents.
 - Comme premier choix d'arbre, si l'alternance n'est pas retenue, l'acer champêtre remporte 74% des votes, devant 16% des votes pour le Pyrus et 10% pour le Sorbier Aria.
 - Si l'alternance est retenue, 71% des votants retiennent la combinaison Acer/Pyrus.
 - De plus, quelques remarques additionnelles nous sont remontées quant aux arbres :
 - Préférence appuyée pour planter des arbres avec une circonférence de départ entre 20 et 25 cm.
 - Les carrés autour des arbres ne doivent pas empêcher les véhicules de se garer facilement sur leur emplacement de parking. Les grilles incurvées sont peut-être à considérer.
 - Les arbres placés à l'entrée et à la sortie de leur rue conviennent aux habitants. Cependant, ils constatent que le projet prévoit 3 Carpinus betulus mutiltroncs et un Prunus cerasifera nigra, qu'ils ne retrouvent cependant pas sur les plans et qu'ils ne situent pas dans la rue actuellement. Deux remarques :
 - Ils préféreraient remplacer le Prunus Cerasifera Nigra, qui sera bien seul, par un Carpinus Betulus Multritoncs et ce afin d'assurer une cohérence entre les différentes essences d'arbres.
 - De plus, il leur semble qu'il manque un Carpinus Betullus à l'entrée de la rue (il en faut 3, vu la configuration de leur rue, et 2 à la sortie);
 - Luminaires :
 - Depuis l'ouverture de ce dossier avec la commune, soit il y a presque 10 ans, les habitants demandent à remplacer les lampadaires par des lampadaires de style, représentatif de la qualité de leur rue.
 - Ils ont donc soumis les habitants aux votes entre :
 - Le CITEA, <https://www.schreder.com/en/products/citea-ng-street-lighting>,
 - Et le "new" VALENTINO, <https://www.schreder.com/en/products/valentine-led-street-lamp>.
 - Les résultats des votes montrent qu'une grande majorité des votants, soit 88% parmi ceux-ci, sont en faveur des VALENTINO, contre 5 % pour les CITEA, le reste étant indifférents.
 - De plus, quelques remarques additionnelles sont remontées quant aux luminaires :
 - Les habitants se prononcent également pour les VALENTINO avec des vitres, plus esthétiques que ceux sans vitres.
 - La hauteur des lampadaires retenue par la majorité des habitants devrait être entre 4 et 4,5 mètres de hauteur, afin de limiter les nuisances visuelles dans les maisons, et afin de rester esthétique par rapport aux proportions de la rue.
 - Le nombre de lampadaires n'est pas clair pour les habitants entre la proposition de la commune de 15 CITEA à 38W ou de 13 VALENTINO à 50W. Le comité de quartier pense que les VALENTINO pourraient également être équipés de LED de 38W, et le nombre exact de lampadaires pourrait être recalculé par les services concernés;
- Un riverain fait les observations suivantes :
 - Après un examen attentif du dernier plan de la Commune pour l'Avenue Delvaux, il a dû constater qu'il était prévu de planter un arbre pile devant le milieu de sa zone de recul. Contrairement au premier plan de 2019 qui ne prévoyait aucun arbre à cet endroit, où il n'y en a jamais eu après 1970;
 - Il va donc être obligé de louer un parking ailleurs, ce qui ne sera pas facile, et ne résoudra pas le stationnement de ses patients, l'entrée de son garage n'étant pas plus large que 2,20m;
 - Une petite étude réalisée pendant trois heures dans les Avenues du quartier, lui permis de constater plus de trente parkings en zone de recul (Wolvendael, Carsoel, Lycée Français et rues avoisinantes), ce qui lui permet sans risque

d'estimer qu'il existe plus de deux cents parkings de ce genre à Uccle. Il ne comprend pas dès lors pourquoi un tel acharnement contre un médecin qui pratique à cet endroit depuis 47 ans !!

- *Il se permet de faire quelques suggestions :*
 - *Alors que la Commune s'apprête à abattre de nombreux arbres et à en planter une trentaine de nouveaux, n'est-t-il pas envisageable de suspendre l'implantation d'un seul arbre, celui prévu devant chez lui ? Il s'engage à payer les frais de cette implantation plus tardive dans un délai maximum de deux ans;*
 - *Si ce n'est pas possible, ne peut-on déplacer l'implantation de cet arbre de 50cm vers la gauche, ce qui n'empêchera pas son voisin du no 19 de se garer facilement ?*
 - *A ce propos, il a souvent vu en France mais parfois aussi à Uccle des arbres entourés d'une grille circulaire en fonte avec des rayons perpendiculaires aux arbres, ce qui est bien moins encombrant et plus esthétique que les carrés de béton surélevés par rapport au sol. Ne peut-on envisager cette solution ?*
- *Une riveraine fait les observations suivantes :*
 - *problème de l'entrée de l'avenue Delvaux - coin Wolvendael - où 2 immeubles de 28 appartements, sans garages et sans place de parking occasionnent de perpétuelles nuisances pour les occupants (déjà privés de parkings av. de Wolvendael par la STIB !) et pour elle habitant la 1ère maison Delvaux : aucune livraison ne peut se faire sans arrêt de véhicule au milieu de la rue !;*

MOTIVATION DE L'ACTE

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

- L'avenue Arnold Delvaux relie l'avenue Wolvendael à la rue Robert Scott. Elle est principalement bordée de maisons d'habitation inscrites en ordre fermé ou semi - ouvert, et implantées en recul par rapport à l'alignement. Ces maisons datent, pour la plupart, du début des années 1920 et forment un ensemble urbanistique cohérent;
- Les constructions bordant l'avenue s'inscrivent dans une perspective urbaine dont les avant - plans sont constitués de jardinets. Bon nombre de ces espaces de transition ont été transformés en zone de stationnement et la plupart des véhicules stationnés sur le domaine privé, empiète sur le domaine public (voirie ou trottoirs), ce qui nuit aux qualités paysagères de cette avenue du centre de la Commune;
- L'avenue faisant l'objet de la demande est une voirie communale à sens unique limitée de 12 mètres de large d'alignement. Elle n'est pas reprise en ZICHEE au Plan Régional d'Affectation du Sol (AGRBC du 03/05/2013). Elle se compose d'une bande de circulation de 3 mètres de largeur, non conforme à la largeur minimale de 4 mètres requise par le SIAMU. Elle présente, de par ses aménagements, un danger pour la circulation des cyclistes. Elle présente également une bande de stationnement de 2 mètres du côté des habitations portant les n° impairs, ainsi que 2 trottoirs de 3,50 mètres de largeur. Toutefois, on observe un stationnement illicite sur les trottoirs et plus particulièrement du côté des n° pairs;
- Des arbres d'alignement (robiniers faux acacias) sont plantés de manière irrégulière, au centre des trottoirs, entravant, de ce fait, la circulation aisée des piétons. Cette essence d'arbres est peu indiquée en Ville (présence d'épines,...). De plus, certains sujets sont constamment mis en péril du fait des manœuvres de voitures afin d'accéder aux garages juxtaposés;
- Les revêtements de chaussée (asphalte) et des trottoirs (dalles de béton, ainsi que des pavés de béton au droit des accès carrossables, ou, localement, des pavés en grès) sont fortement dégradés et une réfection de ceux - ci s'avère nécessaire;
- L'accès à l'avenue par l'avenue de Wolvendael a été réaménagé récemment sur ± 35 mètres et les trottoirs ont été élargis;
- Considérant que la demande vise à réaménager l'avenue Arnold Delvaux entre alignements: réfection du revêtement de la chaussée et des trottoirs, abattage et replantation des arbres en alignement sur trottoir;
- Considérant que la demande telle qu'introduite vise la réfection de la voirie et des trottoirs, et prévoit :
 - L'abattage de 39 arbres d'alignement plantés au centre des trottoirs existants;
 - La plantation de 46 arbres d'essences variées (Fraxinus ornus, Pyrus nivalis, carpinus betulus multitruncs) dans de nouvelles fosses de plantation en trottoir;
 - Le renouvellement du revêtement en chaussée (asphalte) et en trottoir (grès et béton) y compris leurs fondations, ainsi que le remplacement des taques d'égout et des avaloirs;

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

- Considérant que les trottoirs sont légèrement rétrécis pour élargir la chaussée carrossable de 50cm, passant de 5m à 5m50;
- Considérant que les trottoirs gardent une largeur de 3m15 environ; qu'ils sont matérialisés par des pavés de grès 14*14*8cm, excepté aux entrées carrossables qui sont matérialisées par des pavés de béton 22*11*8cm sur une fondation en béton maigre;

- Considérant qu'un abaissement progressif du trottoir est prévu sur 50cm de large à chaque entrée carrossable;
- Considérant que les bordures en pierre bleue sont remplacées par des bordures en béton;
- Considérant que la chaussée carrossable est asphaltée de bordure à bordure; que le stationnement n'est pas matérialisé;
- Considérant qu'un passage pour piétons est créé au débouché de l'avenue sur la rue Robert Scott et que des avancées de trottoir y sont aménagées afin d'empêcher le stationnement infractionnel (- 2 places de stationnement sur le projet);
- Considérant que l'ensemble des arbres de l'avenue sont abattus (robinier pseudoacacia), présentant un dépérissement avancé;
- Considérant que les nouvelles fosses à arbres sont implantées le long de la bordure afin de dégager les cheminements piétons, et que des sujets supplémentaires sont prévus afin d'obtenir un rythme de plantations plus régulier;
- Considérant que les essences choisies sont : le frêne à fleurs, le poirier des neiges et le charme commun multitronc;
- Considérant que les eaux pluviales provenant de la chaussée sont évacuées dans le réseau d'égouttage existant via des avaloirs et qu'une partie des eaux s'écoulant sur les trottoirs sont acheminées vers les fosses de plantation (bordures au même niveau que le trottoir) et en partie vers la chaussée et le réseau d'égouttage via les avaloirs;

Considérant qu'au regard du motif de mesures particulières de publicité, le projet suscite les observations suivantes :

- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière 25.1 du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) :
- Considérant que la chaussée carrossable est élargie de 50 cm; que cet élargissement est motivé dans la note par la largeur minimale requise pour les services d'urgence et pour la circulation des cyclistes;
- Considérant que cet élargissement a tout de même un impact négatif sur l'effet d'îlot de chaleur urbain et sur le ruissellement des eaux de pluie, l'espace asphalté étant plus important dans la situation projetée;
- Considérant que la gestion de l'eau in situ se limite à ramener les eaux de la chaussée et une partie des eaux de trottoirs à l'égout et dans les fosses à arbres (en effet, les carrés d'arbre ne seront pas surélevés mais bien au même niveau que les trottoirs, ce qui permettra notamment aux eaux de ruissellement de s'écouler dans les fosses de plantation et de s'infiltrer dans le sol);
- Considérant que la matérialisation de la bande de stationnement par un matériau perméable ou semi-perméable (pavés engazonnés, joints ouverts,...) pourrait contrebalancer les effets négatifs précités;
- Considérant que cette matérialisation contribuerait à diminuer visuellement la chaussée carrossable et ainsi lui conférer un statut de zone 30;
- Considérant que l'avenue Arnold Delvaux est une voirie locale, qu'il n'y a effectivement pas d'information sur les objectifs en terme d'apaisement du trafic ou d'aménagement propre à son statut;
- Considérant qu'il est également possible de matérialiser la chaussée carrossable par des pavés béton ou modules autobloquants propres aux voiries locales et non de l'asphalte si le but recherché est d'apaiser le trafic et de redonner un caractère local à cette zone 30;
- Considérant que le SUL doit être marqué par la présence de chevrons;
- Considérant que 4 arceaux vélo sont présents sur le plan d'implantation, contre 8 indiqués dans l'annexe 1, qu'il y a lieu de préciser l'implantation des arceaux restants;
- Considérant que dans un quartier aussi central, il y a lieu de situer une offre en stationnement pour vélos à raison de 4 à proximité de chacun des carrefours ainsi qu'à mi-parcours;
- Considérant que le choix des plantations se fait en accord avec le service vert communal;
- Considérant que les potelets en oreilles de trottoir réduisent les rayons de giration pour les véhicules de secours; qu'il y a lieu de les retirer du projet, tout comme les autres bollards en trottoir;
- Considérant qu'il s'indique de retravailler l'angle formé entre l'oreille de trottoir et le trottoir côté impair à l'entrée de l'avenue de Wolvendaël, et adapter le nombre d'emplacements de stationnement en conséquence;

- Considérant que le projet maintient 2 matériaux en trottoirs; qu'il y a lieu de ne pas marquer les entrées de garage par un matériau différent, ces dernières pouvant disparaître selon l'occupation des habitations;
- Considérant que la multiplicité des matériaux en espace public complique la lecture et l'entretien de ce dernier; qu'il y a lieu d'assurer un cheminement plane et homogène pour les piétons, s'accordant sur un choix de revêtement unique en trottoir;
- Considérant que les trottoirs de l'avenue Wolvendael et de la rue Robert Scott sont matérialisés par des pavés de grès; qu'il y a donc lieu de choisir ce revêtement en trottoir afin d'assurer la continuité du revêtement dans le quartier;
- Considérant que le remplacement des bordures en pierre bleue par des bordures en béton est une perte qualitative au niveau des matériaux employés dans la rue;
- Considérant que les bordures ne sont pas chanfreinées mais qu'une pente est créée en trottoir; qu'il serait plus confortable pour les piétons d'avoir un trottoir plane sur son entièreté et de prévoir des bordures avec chanfrein;
- Considérant que plusieurs zones de recul privatives ont été transformées de manière illicite en espace de stationnement. Le Règlement Général sur les bâtisses de la Commune d'Uccle du 14/06/1948 règlementait, avant l'entrée en vigueur du Règlement Régional d'Urbanisme, la transformation de ces zones à destination paysagère et/ou d'accès. Les zones de recul précitées auraient été transformées sans autorisation préalable, ce qui nuit à la lisibilité des perspectives paysagères de la rue;
- Considérant que certains garages des habitations ont été transformés en espaces d'habitation, de manière illicite, ce qui renforce la pression automobile en voirie;
- Considérant que le marquage d'un emplacement de stationnement pour livraisons ne fait pas partie d'un permis d'urbanisme;
- Considérant qu'il s'indique d'étudier l'opportunité d'intégrer l'éclairage public à l'avenue, en vue d'une appréciation cohérente;

Considérant que la demande doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

- Modifier les essences d'arbres en accord avec le service Vert communal afin de répondre au comité de quartier;
- Indiquer l'emplacement des 8 arceaux vélos sur plan et les prévoir avec une barre transversale, les situer à chaque carrefour, et prévoir également une offre de minimum 4 dispositifs supplémentaires à mi-parcours de l'avenue;
- Rationnaliser le nombre de bollards et potelets du projet et le privilégier au niveau des oreilles de trottoir en vue d'un cadrage des traversées piétonnes et d'assurer la sécurité des piétons;
- Matérialiser la chaussée dans l'esprit d'une zone 30 et améliorer la gestion de l'eau en matérialisant la bande de stationnement en revêtement perméable;
- Matérialiser les trottoirs de façon homogène, en pavés de grès, sans distinction aux entrées carrossables;
- Privilégier des bordures en pierre bleue;
- Prolonger le marquage du SUL (Sens Unique Limité) par des chevrons aux accès de l'avenue;
- Étudier l'opportunité d'intégrer l'éclairage public à l'avenue;
- Retravailler l'angle formé entre l'oreille de trottoir et le trottoir côté impair à l'entrée de l'avenue de Wolvendael, et adapter le nombre d'emplacements de stationnement en conséquence,

Avis FAVORABLE conditionnel de la Commission de concertation émis en présence d'un représentant du fonctionnaire délégué.

La Commune d'Uccle, demanderesse, s'abstient.

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme
Commission de concertation
séance du 16/12/2020
objet n° 05

Dossier PU 16-44513-2019 et PE classe 1B dossier n°1700786 - Enquête n° 261/20 - Article 177

Demandeur : S.A. INFRABEL - Monsieur Jochen BULTINCK

Situation : Rue des Bigarreux - Avenue des Hospices - Rue du Bourdon - Avenue des Tilleuls

Objet : Partie 1: mettre en conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires mis en oeuvre dans le cadre du PU 16/PFD/186029 annulé ensuite par le Conseil d'Etat

Partie 2: créer la plateforme d'échange intermodal d'Uccle Moensberg au croisement des lignes de chemin de fer L124 "Bruxelles - Charleroi" et L26 "Halle/Schaerbeek-Formation/Vilvoorde" , créer un parking aérien provisoire pour 84 véhicules automobiles et pour 56 vélos, abattre 36 arbres à haute tige hors voirie

AVIS

Considérant qu'en ce qui concerne le repérage administratif et la procédure :

Vu les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement introduites le 25/01/2019 par la S.A. INFRABEL auprès de Urban.brussels - Direction de l'Urbanisme et de Bruxelles-Environnement;

Vu que la demande comporte 2 parties situées dans le territoire délimité par la rue des Bigarreux, l'avenue des Hospices, la rue du Bourdon et l'avenue des Tilleuls, dont :

- la partie 1, dont l'objet est la mise en conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires déjà réalisés dans le cadre du permis d'urbanisme référencé 16/PFD/186029, annulé par le Conseil d'Etat;
- la partie 2, dont l'objet est d'une part la création de la plateforme d'échange intermodal d'Uccle Moensberg au croisement des lignes de chemin de fer L124 "Bruxelles - Charleroi" et L26 "Halle/Schaerbeek-Formation/Vilvoorde" et d'autre part la création d'un parking en plein air provisoire pour 84 (90 en projet amendé) véhicules automobiles et pour 56 vélos (57 en projet amendé), ainsi que l'abattage de 36 arbres à haute tige hors voirie (14 en projet amendé);

Considérant que le plan régional d'affectation du sol situe la demande principalement en zone de chemin de fer, mais également en zone mixte, en réseau viaire ainsi qu'en zone d'habitation à prédominance résidentielle; que le plan mentionne également la possibilité d'installer un parking de transit;

Considérant que la demande situe des ouvrages de soutènement et de couverture des voies de la partie Sud de la « plateforme Linkebeek », dans le territoire couvert par le plan particulier d'affectation du sol n°46bis, en dérogation (affectation en zone d'habitation) au plan particulier d'affectation du sol;

Considérant que la demande situe également une partie des voies et des quais de la ligne 26 à l'Ouest de la rue du Bourdon dans le territoire couvert par le plan particulier d'affectation du sol n°46bis, (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17/10/1996), et que ce plan reprend à cet endroit : le tracé des voies de chemin de fer de la ligne 26, que le présent projet ne modifie pas;

les abords des voies au droit de la halte « Moensberg » actuelle, limitée à l'Ouest de la rue du Bourdon, se situent en zone 3C zone de la SNCB en talus" du plan, au sein de laquelle figurent les tracés (zone de voirie piétonne - prescription 10 qui stipule le caractère indicatif de ces tracés figurant au schéma des affectations) que le plan escompte pour assurer l'accès aux 2 quais ainsi que le maillage « piéton » entre la rue du Bourdon et la rue de Linkebeek, puis la rue de la Brasserie sur le territoire de Linkebeek;

Considérant que la demande situe une partie des voies de la ligne 124 dans le talus repris en légende « domaine de l'Etat » du plan particulier d'affectation du sol n°6 (arrêté royal du 01/12/1953), et que ce plan ne comporte pas de prescription pour cette partie du plan;

Considérant que la demande situe une partie des voies de la ligne 124 dans les talus repris en légende « domaine de l'Etat » du plan particulier d'affectation du sol n°5 (arrêté royal du 06/06/1953), et que ce

plan ne comporte pas de prescription pour cette partie du plan, mais la demande déroge cependant au plan en ce que les infrastructures s'implantent partiellement au-delà des limites de cette zone;

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

Considérant que les demandes (procédure mixte) telles qu'introduites sont soumises à évaluation des incidences sous forme :

- d'une étude d'incidence, les actes et travaux projetés ressortant de la rubrique 8 de l'annexe A du CoBAT;
- d'un rapport d'incidences, les actes et travaux projetés ressortant de la rubrique 7 et 25 de l'annexe B du CoBAT;

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 9.1 al.4 du PRAS (création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes);
- application de la prescription particulière 28.1 du PRAS (parking de transit situées à proximité de gares ou de stations des transports en commun);

motifs inhérents au CoBAT :

- application de l'article 124 du CoBAT: Mesures Particulières à la demande de Bruxelles-Environnement dans le cadre d'un permis mixte - 1B : article 40 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement;
- application de l'art. 128 du COBAT: demande soumise à étude d'incidence - Annexe A (8 - construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons et des deux roues;
- application de l'article 141 du CoBAT: Enquête de 30 jours pour les dossiers soumis à Etude d'Incidences;
- application de l'art. 142 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence - Annexe B (7 - construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux (projets non visés à l'annexe a));
- application de l'art. 142 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence - Annexe B (25 - parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant de 50 à 200 emplacements pour véhicules automobiles);

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 16/10/2020 au 16/11/2020 inclus et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- *L'infrastructure ferroviaire déployée dans la région de Moensberg a été fortement vandalisée. Malheureusement, ni SNCB ni Infrabel n'ont pas pris de mesures pour nettoyer ou réparer les éléments concernés et la situation reste la même depuis au moins 5-6 ans. En conséquence, la qualité du cadre de vie dans le quartier s'est considérablement dégradée même avant le début de la construction de la nouvelle gare. Dans ce contexte, le permis ne doit être accordé, à moins qu'Infrabel ne propose des engagements formels sur :*
 - *Une présence physique continue, 24h / 24 et 7j / 7, du personnel de sécurité dans la nouvelle gare de Moensberg,*
 - *L'utilisation de matériaux et installation anti-vandalisme dans la gare et ses environs,*
 - *Réparer et nettoyer les éléments de l'infrastructure ferroviaire endommagés et vandalisés et veiller à ce que aucun dommage ne soit causé;*
- *Un riverain direct de la ligne 124 et du projet fait les observations suivantes :*
 - *Il est largement en faveur du projet RER à 4 lignes et la mise en service de l'arrêt Moensberg sur la ligne 124. Cependant, il ne peut que regretter les délais depuis plusieurs décennies (!), et que le projet actuel porte seulement sur la mise en service de 2 voies de la ligne 124. Cela entraînera donc encore une ou plusieurs demandes d'urbanisme ultérieures, suivies par plusieurs années de travaux et nuisances pour les riverains. Il serait largement préférable de construire déjà l'arrêt à 4 voies sur la ligne 124, toute de suite en une seule demande de permis d'urbanisme, même si deux de ces voies de seraient pas utilisées initialement (faute de permis à Linkebeek);*
 - *Concernant la partie 1 de la demande (mis en conformité des ouvrages déjà construites), Infrabel doit être obligé à corriger les erreurs de construction. Ceci concerne notamment :*
 - *Le permis d'urbanisme annulé prévoyait la pose d'un écran anti-bruit d'une hauteur de 2 mètres en-dessus du mur vert au nord de l'Avenue des Tilleuls (coté est de la ligne 124). Or, cet écran n'a jamais été construit. Tout récemment le garde-corps provisoire en bois du chantier, qui a persisté pendant plusieurs années après la fin des travaux, y a été remplacé par un simple garde-corps en métal mais de type permanent. La demande de permis actuelle ne fait aucune mention de cet écran anti-bruit encore*

manquant. Infrabel doit être obligé de poser cet écran anti-bruit, comme prévu dans les plans datant de 2007,

- Contre toute norme, toutes les carrefours construits par Infrabel sur la nouvelle tracée de l'Avenue des Tilleuls ont été pourvues de trottoirs avec bordures hautes, infranchissables pour les PMR ou avec une poussette. Infrabel doit donc être obligé, au minimum, d'installer de bordures de trottoir basses au carrefour Griottes/Tilleuls, pour permettre de franchir l'Avenue des Tilleuls, et au carrefour Tilleuls/Bourdon, pour permettre de franchir tant l'Avenue des Tilleuls comme la Rue du Bourdon. Normalement, et vu les problèmes d'excès de vitesse sur ces voiries, Infrabel doit aussi être obligé de construire des plateaux casse-vitesse à ces deux carrefours, similaire au plateau qu'Infrabel a construit sur le nouveau pont de la Rue du Bourdon. Ce n'incombe pas à la commune d'Uccle de corriger les erreurs de construction d'Infrabel, comme le demandeur prétend dans sa réponse au recommandation R 1.2.3-2 de l'étude d'incidence,
 - Depuis l'Avenue des Tilleuls, Infrabel a construit une voie d'accès au chantier coté est de la ligne 124, en prolongement de la Rue des Griottes. Cette voirie asphaltée - et donc imperméable - est maintenant inutile et doit être supprimée et renaturée au plus vite, surtout parce qu'Infrabel ne prévoit pas de rampe à cet endroit, conformément à sa réponse à la recommandation R 1.3.1-3 de l'étude d'incidences,
 - Par ailleurs, il soutient Infrabel pleinement dans la décision de ne pas construire cette rampe, car ceci défigurerait encore plus le talus au sud de l'Avenue des Tilleuls / est de la ligne 124;
- Concernant la partie 2 de la demande (création de la plateforme d'échange Moensberg), il émet les observations suivantes :
- Le parking, avec 90 places, paraît largement surdimensionnée par rapport aux besoins du quartier, et risque d'attirer des navetteurs en voiture venus de loin. Comme Moensberg est la première gare de la zone tarifaire bruxelloise, et profite donc de tarifs plus attractifs que les gares de la périphérie wallonne ou flamande, y inclus Linkebeek, ceci risque d'inonder les rues avoisinantes de trop de trafic. Il faut rappeler qu'actuellement il n'y existe aucune place de parking hors voirie à l'arrêt de Moensberg, ni à Linkebeek. Cette partie du projet est donc contraire aux orientations en matière de mobilité durable et intermodale,
 - En plus, Infrabel refuse la recommandation R 1.6.1-1 de l'étude d'incidences de recourir à des dalles-gazon, et veut installer des pavés sur tout le parking. Or, comme illustré par la figure 18 de la demande de permis amendée (page 30), cela créerait une surface scellée, même si ce sont des pavés drainants, qui transformerait cet espace vert et frais en une surface en béton, qui emmagasinerait et refléterait la chaleur par temps chaud. Il est inadmissible de vouloir créer un îlot de chaleur urbain de cette extension à cet endroit,
 - Il est aussi incompréhensible pourquoi Infrabel ne veut pas installer des bornes de chargement électrique sur ce parking (recommandation R 1.7.2-2). Ceci doit être une obligation et même pas un point à discuter dans le contexte actuel de changement climatique,
 - En revanche, au niveau de la mobilité douce, et notamment concernant les futurs « RER vélo », il soutient largement le projet et les aménagements proposés pour le vélo,
 - Finalement, il est regrettable qu'Infrabel ne prévoit pas d'afficheurs de train dynamiques dans son projet (refus de la recommandation R 1.2.2-3). La manque d'information fiable sur l'itinéraire et la destination des trains est un de problèmes principaux à l'arrêt de Moensberg actuel, et ceci est un obstacle majeur à l'usage facile du train. Actuellement, il n'y a aucune indication visible ni sur les trains, ni sur les quais; chaque jour il y a des voyageurs qui confondent les trains de la ligne S5 avec la ligne S7, et s'embarquent donc dans le mauvais train, surtout en temps de retards ou suppressions;
- Finalement, il faut signaler que la demande de permis contient quelques erreurs, qui - même si sans conséquence pour le projet - témoignent d'une mauvaise connaissance du terrain. Par exemple, sur la page 42 de la demande initiale, on trouve l'affirmation que « l'arrêt de bus « Griottes » a été légèrement déplacé au long de la rue du Bourdon », ce qui n'est pas correct : L'arrêt de bus se trouve toujours au même emplacement depuis des décennies, comme y témoignent les dalles de béton de la Rue du Bourdon. C'est seulement l'Avenue des Tilleuls qui a changé de tracée, de sorte que le carrefour Tilleuls-Bourdon se situe désormais au sud dudit arrêt de bus, et non plus au nord.
- Ayant été prévenus de la mise à l'enquête publique du projet dont question en rubrique et ayant consulté régulièrement depuis plusieurs jours les sites référencés, pour la consultation et le téléchargement en ligne du dossier en question, il est demandé de bien vouloir prendre note que ce dossier n'est pas consultable en ligne. Il s'agit d'une entrave grave au déroulement normal des mesures particulières de publicité telles que définies et prévues par la loi;
 - Contrairement à ce qui est indiqué sur les affiches relatives à cette enquête, les dossiers des PU et PE ne se trouvent pas sur le site irisnet qui y est mentionné. Une riveraine a consulté ce site à de nombreuses reprises et ne les a jamais trouvés. Elle n'a pas pu de ce fait avoir la possibilité d'examiner ces dossiers. Même chose en ce qui concerne le site de la commune : elle n'a pas trouvé cette enquête dans les enquêtes publiques en cours. Cela restreint sa diffusion puisque on ne peut en avoir connaissance que par la consultation d'une affiche de quartier. Ceci est d'autant plus regrettable étant donné les circonstances sanitaires que nous connaissons;

Considérant que la chronologie est la suivante :

25/01/2019 : dépôt de la demande auprès de URBAN et Bruxelles Environnement;
13/02/2019 : accusé de réception d'un dossier incomplet par URBAN;
20/02/2019 : accusé de réception d'un dossier complet et demande d'avis au Collège des Bourgmestre et Echevins;
10/04/2019: accusé de réception d'un dossier complet par Bruxelles Environnement;
26/08/2019 au 09/09/2019 : enquête publique sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences;
18/09/2019 : Commission de Concertation portant sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences;
01/10/2019 : avis favorable conditionnel émis par le Collège des Bourgmestre et Echevins sur ce projet de cahier des charges;
26/09/2019 : validation de la version définitive du cahier des charges et approbation de la proposition de chargé d'étude AGORA ainsi que la durée de l'étude par le Comité d'accompagnement;
10/10/2019 au 18/03/2020 : Comités d'Accompagnement de suivi de l'étude d'incidences;
19/03/2019 : notification de la clôture de la phase d'étude, prononcée par le comité d'accompagnement le 18/03/2019;
26/03/2019 : décision de la part du demandeur d'amender son projet;
31/07/2020 : réception du projet amendé;
18/08/2020 : notification de la demande d'avis du Collège;
16/10/2020 au 16/11/2020 inclus : enquête publique sur la demande amendée;
16/12/2020 : séance publique de la Commission de concertation;

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

• **l'avis du Service Vert émis le 30/11/2020 :**

Conditions nécessitant une modification des plans et insérées directement dans la motivation en application de l'article 191 du COBAT :

Arbres à haute-tige :

Modalités :

- *Le projet d'aménagement comprend l'abattage de 32 arbres de haute-tige.*
- *Vu qu'il s'agit de robiniers faux-acacias (*Robinia pseudoacacia*), espèce exotique invasive sur liste noire qui ne présente pas d'intérêt particulier.*
- *Tous les arbres n'étant pas inscrit comme à abattre dans la demande sont à maintenir à tout prix, et ce compris les arbres d'alignements de voirie éventuels.*
- *Le projet d'aménagement prévoit la replantation de 7 arbres de haute-tige dans les parterres de parking ainsi qu'une quantité indéterminée dans les talus alentours. Le Service Vert impose que la force de ces replantations soit de 16/18 cm de circonférence à la plantation.*
- *Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.).*
- *Le choix des essences d'arbres à haute-tige se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :*
 - *Arbres haute tige: Aulne, Bouleau, Cerisier, Charme, Châtaignier, Chêne, Cognassier, Erable, Frêne, Hêtre, Marronnier, Merisier, Noyer, Orme, Peuplier, Pommier, Poirier, Robinier, Saule, Sorbier, Tilleul, etc.*
- *Ces replantations sont à effectuer au plus tard dans les 10 mois suivant la fin du gros œuvre du chantier et la finalisation des fosses de plantation, en respectant les distances légales de recul, entre début novembre et fin mars.*

Massifs de plantations :

Modalités :

- *Le projet prévoit la plantation de plusieurs massifs arbustifs ou de sujets isolés. Le Service Vert impose que la force de ces plantations soit de 60/80cm de hauteur minimum à la plantation.*
- *Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.).*
- *Le choix des arbustes se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :*
 - *Arbustes: Amélanchier, Aubépine, Argousier, Baguenaudier, Buddleia, Chèvrefeuille, Clématite, Cornouiller, Daphné, Epine-vinette, Erable, Genêt, Hibiscus, Hortensia, Lierre, Lilas, Noisetier, Prunus, Saule, Spirée, Sureau, Viorne, etc.*

Zone de protection des arbres :

Modalités :

- *Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après.*
- *Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier.*

- Il sera également porté une attention particulière à l'implantation et à la protection des arbres d'alignements de voirie lors de la planification et de la création des accès de chantier.

Les plans de la demande sont à compléter suivant les présentes directives et à soumettre au Service Vert pour approbation avant la délivrance du permis d'urbanisme.

Conditions du Service à joindre sous forme d'annexe au permis :

Documents complémentaires :

Modalités :

- Un plan d'aménagement paysager détaillant précisément les essences, implantations et dimensions des plantations projetées devra être joint à la demande.

Règlementations et recommandations en termes d'élagage :

Modalités :

- Selon la dernière mise à jour du CoBAT (1^{er} septembre 2019) certains travaux d'élagage sont soumis à permis d'urbanisme et doivent être spécifiés dans la demande s'ils ne le sont pas déjà. Ces travaux comprennent :
 - la pratique de toute trille sévère susceptible de mettre en péril la survie de l'arbre, on entend par là une taille supérieure à 20% du volume total de la couronne ou l'étêtage du sujet (ablation de sa cime);
 - la modification de la silhouette d'un arbre inscrit à l'inventaire visé à l'article 207.
- Il est à noter que, hormis ces interventions soumises à permis, un élagage inadéquat ou trop fréquent des arbres peut entraîner leur dégradation voire leur mort, que peut nuire à la faune locale et qu'esthétiquement parlant certaines essences ne devraient pas être élaguées.
- Tout élagage entraînant la mort du ou des sujet(s) concerné(s) sera considéré comme un acte d'abattage clandestin et entraînera les poursuites judiciaires appropriées ainsi que l'imposition de replantations en compensation du préjudice.
- En termes de travaux d'élagage le Service Vert demande de favoriser la pratique de tailles douces (sélection des jets internes à la couronne, favorisation des tire-sève, utilisation du sécateur dès que possible, pas de taille de section supérieure à 10 cm de diamètre, etc.).

Protection des arbres et du couvert végétal :

Modalités :

- Durant toute la durée du chantier, les arbres sont protégés par une clôture ou une palissade interdisant toute circulation de véhicules ou dépôt de matériaux sous les couronnes. Cette protection est à installer avant le début du chantier.
- Les clôtures ou palissades sont en bois ou en métal (par exemple, des grilles de chantier rigides), d'une hauteur minimum de 2 mètres, fixées de façon à ne pas pouvoir être renversées. Elles devront rester en place jusqu'à la fin du chantier.
- **Dès que les protections sont mises en place, le responsable du chantier ou son représentant sollicite sans délai auprès du Service Vert de la Commune la délivrance d'une attestation de conformité du chantier en ce qui concerne la protection des arbres.**
- En cas de contrôle, si le responsable du chantier ou son représentant n'est pas en mesure de présenter cette attestation au délégué de l'administration, les travaux peuvent être immédiatement arrêtés jusqu'à ce que le titulaire du permis ait rempli cette exigence.
- Les travaux de terrassements sont effectués en dehors du périmètre des couronnes. Les travaux de déblais ou de remblais sont interdits au pied des arbres. Si des impératifs de construction rendent nécessaires la circulation à proximité des arbres (ex. : passage de canalisation), seul le creusement manuel avec passage sous les racines est autorisé et ce, après consultation d'un spécialiste qui étudiera les solutions techniques à mettre en œuvre.

Contacts :

Le Service Vert de la Commune d'Uccle.

Avenue Paul Stroobant, 41

B - 1180 Bruxelles

Téléphone : 02/348.65.47 ou 02/348.65.49

Période d'abattage :

Modalités :

- **Vu l'article 68 § 1^{er} de l'Ordonnance du 01/03/2012 relative à la conservation de la nature, tout abattage est interdit entre le 1^{er} avril et le 15 août (sauf pour des raisons impératives de sécurité).**
- **l'avis du Service Technique de la Voirie émis le 02/12/2020 :**

REMARQUES GENERALES :

Quant au programme de la demande:

Il est étonnant de lire dans la note explicative (p. 7, au point 3.1.1.) que le parking est provisoire. Cela a-t-il un rapport avec la mention de "l'alternative d'un parking définitif enterré"? Il serait utile de le préciser.

Est-ce la raison pour laquelle la note hydraulique indique en p.8 que « Les emplacements seront construits à l'aide de matériaux perméables aisément démontables : clinkers drainants, posés sur une couche de fondation en gravier. Les voiries d'accès seront asphaltées. Ce choix constructif limitera de fait le ruissellement des eaux. ». Outre que ces zones ne sont pas différenciées sur les plans, pourquoi indiquer qu'ils seront aisément démontables ? Dans ce cas, qu'en sera-t-il de la surface hydrocarbonée, largement majoritaire par rapport aux emplacements de parking en clinkers ?

Quant aux documents :

- De manière générale, les plans apparaissent fort succincts, tenant plus de documents d'intention que de plans de demande de permis.
- Les plans sont incomplets et ne permettent pas d'appréhender correctement le projet dans son ensemble ainsi que les détails d'aménagements. Manquent entre autres : légendes, inventaire des matériaux, cotations, tracé de la situation existante,....

- Même si beaucoup d'aspects sont décrits dans la note explicative, celle-ci constitue essentiellement la justification des prises en compte ou non des remarques émises par le Comité d'Accompagnement de l'Etude d'Incidences. Cette note n'est pas suffisante pour appréhender de manière correcte les aspects du projet.
- Une note explicative abrégée exposant le projet serait bienvenue.
- L'échelle 1/500 est inappropriée pour une lecture aisée du plans 2.2.A : l'échelle 1/200 est préférable.
- Les annotations avec renvoi en marge sur le plan 2.2.A ne facilitent pas la lecture des plans. Une légende ou des annotations plus petites dans le dessin seraient plus appropriées, pour autant que l'échelle soit portée à 1/200.
- Des coupes transversales du parking auraient été bienvenues.
- Des détails à une plus petite échelle seraient bienvenus, notamment en ce qui concerne les raccordements au domaine public.
- Erreur de mention d'échelle sur le cartouche du plan 2.3.A : 1/1000 indiqué pour 1/100 réel.
- Le plan 2.3.A ne comporte que très peu de cotes et aucune indication de pentes.
- Un plan de situation existante aurait été bienvenu pour la zone concernée par le parking.
- Le plan 2.2.A comporte une flèche en traits interrompus, en provenance du nord, à la signification inconnue;

Quant aux aménagements :

- Il est regretté que la demande se contente de l'aménagement de l'intérieur du site, aucune amélioration n'étant envisagée pour améliorer la circulation automobile et surtout piétonne à la rue du Bourdon, alors que les flux ne pourront que s'y intensifier avec la connexion entre les deux voies.
- Le plan n° 2.2.A comporte, dans la zone de chantier, la trace d'une giration de 15 m de diamètre, sans autre précision que ce qui semble être le dessin d'un camion de pompiers. Comment sera aménagée cette zone de chantier après les travaux?
- Il semble prévu de conserver l'escalier e2 menant du quai nord de la L26 à a rue du Bourdon. Cet escalier est actuellement en très mauvais état, voire dangereux, et une de ses travées a même dû être condamnée. Est-il prévu de le rénover?
- Le terrain actuellement utilisé comme dépôt et, dans le futur, traversé par le chemin d'accès PMR à la ligne L124, semble devoir être recouvert de pelouse à en juger par la symbolique utilisée. Cela devrait être confirmé par la légende. Des dépôts clandestins d'immondices et encombrants y ont régulièrement eu lieu avant qu'Infrabel clôture le site. Ces clôtures seront-elles maintenues (cela n'est pas dessiné sur le plan 2.2.A)?

Quant aux matériaux :

- En l'absence de légende, il est difficile connaître la nature des matériaux utilisés.
- Matériau des emplacements de parking : pavés perméables selon la note explicative, mais cela n'est pas mentionné sur le plan 2.2.A.
- Matériau des aires de manœuvres et de circulation automobile non précisé, ni sur le plan, ni dans la note.
- Matériau des accès piétons et PMR non précisé.
- Matériau de l'accès carrossable au parking non précisé;

Quant à la signalisation :

Il s'indique de placer un signal B1 à la sortie du parking.

L'escalier E1 à construire n'apparaît pas sur le plan de signalétique;

Quant à l'éclairage :

Les plans omettent l'éclairage, tant du parking et des accès (PMR entre autres) que de l'accès carrossable, qui devrait être renforcé;

Quant au stationnement des deux-roues :

- Le type de rangement pour vélos n'est pas mentionné sur le plan 2.2.A.
- Il est regretté qu'Infrabel refuse de placer des caméras de surveillance.
- Plan 2.2.A: il est demandé d'indiquer par où les cyclistes devront accéder aux deux zones de stationnement vélos placées contre la L26. Quel sera le revêtement de cet accès?
- Le positionnement des abris vélos semble approximatif ou avoir été décidé après dessin du parking, ce qui génère des espaces perdus entre les parkings à vélos et les bordures (ou murs L?). Une meilleure intégration permettrait de supprimer ces petits espaces inutilisés, propices aux embuscades et au dépôt d'immondices;

Quant au mobilier urbain :

Les corbeilles à déchets pourtant mentionnées dans la note explicative ne sont pas dessinées sur le plan 2.2.A;

Quant à la gestion des eaux pluviales :

- Le plan 1.10.A n'a pas été soumis à l'examen de la Commune.
- Le plan 2.2.A omet de décrire la gestion des eaux sur le parking et les accès.
- Le plan 1.11.A concerne surtout la gestion des eaux des voies ferrées, mais omet celle du parking.
- La notice hydraulique amendée fait encore référence à "l'IBrA (devenu IBDE en 2006)", alors que ces deux entités sont incorporées à VIVAQUA depuis 2018. On peut donc légitimement s'interroger sur la fraîcheur des informations techniques renseignées dans la notice, notamment en ce qui concerne les rejets à l'égout de la rue de Linkebeek.
- La notice hydraulique précise que le revêtement des emplacements de parking en klinkers drainants et des chaussées en hydrocarboné "limitera de fait le ruissellement des eaux". Cela est douteux au vu de la proportion hydrocarbonée et du fait que les klinkers drainants n'absorbent pas l'eau à la même vitesse qu'un sol en terre. Un système de récupération des eaux de ruissellement semble cependant prévu, mais il n'est pas dessiné sur les plans 2.2.A et 1.11.A;

ANALYSE PAR POINTS PARTICULIERS :

Rue du Bourdon

- Le trottoir longeant le futur parking est relativement étroit (1,5m) en plus d'être envahi par la végétation du site Infrabel durant les mois d'été et est simplement revêtu de dolomie, alors qu'il est très fréquenté aux heures de pointes,

notamment par des adolescents. Les plans ne semblent pas indiquer son élargissement ou son revêtement, alors que cela s'indique dans le cadre de l'aménagement d'un pôle multimodal.

- Les plans omettent d'achever l'aménagement de la chaussée sur le pont enjambant la ligne 26 : en effet, les peignes du plateau ralentisseur sont incomplets car le premier permis prévoyait l'aménagement d'un îlot central. Cela ne semble plus d'actualité, les peignes devraient alors être complétés, ou une zone d'évitement peinte à l'axe de la chaussée entre les quais de bus.
- Remarques: la grille avaloir transversale située devant l'accès au site est à présent démontée, celle située près du carrefour avec l'avenue des Tilleuls n'est pas dessinée.
- La demande omet de décrire la manière dont sera aménagé l'accès principal au parking Bourdon (trottoir traversant? Matériaux? Pentas? Contrôle d'accès par barrière? Etc.). Il est demandé de fournir un plan de détail.
- Prévoir des bordures enterrées à hauteur des passages piétons dans l'avancée de trottoir prévue devant le n°415.
- Corriger/ajouter des flèches de direction dans les bandes de tourne-à-gauche;

Avenue des Tilleuls

- Détailler le raccordement de l'accès piéton;

Parking (plan 2.2.A)

- Ajouter une légende des matériaux utilisés.
- Ajouter des cotes planimétriques.
- Les indications de niveau par cotes altimétriques ponctuelles sont peu nombreuses.
- Coter les dimensions des emplacements de parking.
- Renseigner la gestion des eaux pluviales (écoulements, avaloirs).
- Les largeurs d'allées paraissent excessives et favoriseront le stationnement gênant en dehors des emplacements marqués.
- Les abords des deux postes électriques sont aménagés de manière peu rationnelle (forme trapézoïdale irrégulière), ce qui risque d'engendrer du stationnement gênant entre les cabines et les emplacements marqués.
- Toutes les extrémités des rangées de stationnement devraient être pourvue d'un terre-plein de délimitation, qui a aussi pour fonction de protéger les voitures garées aux extrémités des rangées lors de la giration des véhicules en manœuvre.
- Le plan ne renseigne aucune clôture;

Aménagement de la plateforme intermodale

- Les matériaux et mobiliers utilisés ne sont pas décrits.
- L'implantation des abris ne peut être déduit que via le changement de trame sur le plan 2.2.A. Quel en est le modèle et le nombre ? Emplacements supposés car pas de légende. Semblent occuper la largeur totale des quais ;

PMR

- Circulation des PMR compliquée pour passer de la L124 direction nord à la L24 direction Est.
- Raisons du doublage de l'accès PMR au quai ouest de la L124?
- Le quai de la L124 direction Charleroi est dépourvu de rampe d'accès, ce qui oblige les PMR à emprunter deux ascenseurs.
- Quelles sont les raisons de l'absence de l'ascenseur L4?
- **l'avis du Service de l'Environnement émis le 30/11/2020** (inséré dans la motivation relative au volet environnement plus bas);
- **l'avis du Service de la Mobilité émis le 03/12/2020 :**

La cellule Mobilité n'a pas de remarques sur la mise en conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires déjà construites. Elle considère que sa mise en conformité permettra l'amélioration de la qualité de vie du quartier et de la desserte en transport en commun par la possibilité de poursuivre un projet de mobilité autour de la gare de Linkebeek.

La cellule Mobilité se réjouit de l'opportunité d'amélioration de la desserte en transport en commun que constitue la création la plateforme d'échange intermodal d'Uccle Moensberg. Cette halte, au croisement des lignes de chemin de fer L124 "Bruxelles - Charleroi" et L26 "Halle/Schaerbeek-Formation/Vilvoorde", optimise les connexions des lignes ferroviaires, à la fois pour les ucclois, les bruxellois, et au-delà.

Les remarques ci-dessous visent principalement une amélioration de l'accessibilité du site et du confort de déplacement sur le site de projet de la demande.

Documents

La note « explicative » reprenant les recommandations de l'étude d'incidence et les justifications de leur prise en compte ou non est très appréciée pour sa clarté. Cependant, elle ne donne pas une réelle explication du projet. Pour celle-ci, il faut aller reprendre la note explicative de la première demande de PU, non-amendée.

L'effort du demandeur à répondre à l'ensemble des recommandations de l'étude d'incidence est apprécié. Néanmoins, nombreuses sont mises en attente dans le cadre d'une future demande de PU concernant l'aménagement du pôle d'échange intermodal traversé par une configuration à 4 voies de la L.124. Vu l'inconnue concernant cette future demande, il nous paraît important que certains besoins de base soient répondus dans le cadre de cette demande, comme l'accessibilité PMR sur le site.

L'information indiquée sur le plan est insuffisante pour bien appréhender le projet. Il s'agit plus d'un schéma que d'un réel plan dans le cadre d'une demande de permis. Il sera nécessaire d'améliorer celui-ci :

- Revêtements non-précisés sur plan;
- Légende manquante;
- Aucune indication des distances;
- A quoi correspond cette esplanade verte ?

- La représentation sur le plan de l'accès automobile au parking via la rue du Bourdon n'est pas identique à celui présenté figure 15 dans la note « explicative ». Il faut améliorer la version sur le plan de la demande de permis afin qu'elle se conforme à la réalité projetée et qu'elle indique bien qu'il s'agit d'un trottoir traversant comme recommandé par l'étude d'incidence;
- Améliorer la qualité du plan de manière générale;
- Détailler correctement l'aménagement de l'accès au parking de la plateforme sur le plan;

Stationnement vélos et vélos-cargo

- Prévoir au minimum un box à vélos fermé avec gestion de l'accès aux utilisateurs (se renseigner auprès de l'Agence de Stationnement pour la gestion);

Circulation PMR sur le site

Pour accéder à pied à la rampe d'accès au quai ouest à partir de la rue du Bourdon, il est prévu 1,5m de large pour le cheminement piéton qui longe le parking vélo. Celui-ci devrait **au moins atteindre 2m de large** et de l'espace pourrait être repris sur la rampe d'accès automobile prévue à 8m de large mais donnant accès, non pas à une impasse, mais à une zone de rebroussement accessible aux véhicules de secours. Cet élargissement répondrait également à une recommandation de l'E.I. en faveur des cyclistes.

- Elargir à 2m l'accès piéton qui longe le parking vélo.
Pour la ligne 26, les quais sont uniquement accessibles par ascenseurs. Il faudrait envisager la création d'une pente PMR à partir du parking et rejoignant le quai nord de la ligne 26. S'il s'avérait que la création de cette rampe remettrait en cause la possibilité du passage du futur RER vélo, cette rampe pourrait être traitée de la même manière que l'escalier « E2 ».
Il faudrait également envisager une pente PMR de la rue du Bourdon vers le quai sud de la L26.
- Etudier la création d'une rampe d'accès vers le quai « nord » de la ligne 26 à partir du parking et l'inclure dans le permis.
- Etudier la création d'une rampe d'accès vers le quai « sud » de la ligne 26 et l'inclure dans le permis;

Accès au site à vélo lorsque le permis d'urbanisme pourrait y répondre

Il faut profiter de l'opportunité de ce permis pour **élargir le trottoir de la rue du Bourdon côté du parking à une largeur de 3,5m**. En effet, en l'état actuel, il est très inconfortable pour les piétons, n'encourage pas l'accès à la gare à pied, et encore moins à vélo. Pour encourager l'accès à vélo de la gare, cette largeur de 1,5m donnerait l'opportunité d'y prévoir une piste cyclable surélevée, qui pourrait servir d'espace pour le RER vélo (variante 3b de l'étude d'incidence), s'il est décidé que son itinéraire passe par là.

Cet aménagement améliorerait l'accès à vélo via la rue du Bourdon et donnerait un accès directement au parking vélo. Actuellement, les pistes cyclables en voirie n'assurent pas une sécurité suffisante aux cyclistes vu que les véhicules n'ont pas l'espace pour se croiser, ils ont donc tendance à rouler sur les pistes cyclables.

Le « règlement sur la construction, reconstruction et la réparation des trottoirs » voté en juin 2008 par le Conseil précise que ces travaux sont à charges du propriétaire.

- Rénover et aggrandir le trottoir côté parking à une largeur de 3,5m.
Après interprétation du plan, il semblerait qu'il y a une rampe d'accès dédiée aux cyclistes pour arriver aux parking vélo depuis la rue du Bourdon. Il faudrait préciser sur le plan ce cheminement cyclable. De plus, quel est le cheminement cyclable prévu pour le cycliste qui veut rejoindre les parking vélos à gauche de la rampe d'accès ? Ce cheminement est également à prévoir.
- Cheminements cyclables vers tous les parking vélos à mieux signaler/prévoir sur le plan;

Recommandations issues de l'étude d'incidence

R 1.2.6-3 : Sur le plan, l'espace de circulation a une largeur de 1,5m et non 2m comme assuré par le demandeur dans la note. C'est compréhensible pour le maintien de l'escalier, néanmoins, n'est-il pas possible de revoir la rampe d'accès automobile et d'y prévoir un cheminement PMR ?

- Réfléchir à un accès PMR de la rue du Bourdon vers le parking et/ou vers la rampe donnant accès au quai;

R 1.2.10-1

- Préciser sur le plan où se situe le stationnement motos et indiquer les accroches antivols;
- Préciser sur le plan où se trouve l'emplacement réservé aux véhicules de covoiturage;

Plan de signalisation

Aucune signalisation n'indique au PMR quel chemin emprunter pour arriver à quel quai sans croiser un escalier.

- Inclure une signalisation pour guider le PMR;

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

- Localisation du site et des périmètres :
 - Le périmètre de la mise en conformité concerne le tronçon ferroviaire (1,4 km) délimité au nord et à l'est par la rue des Bigarreux, au sud par l'avenue des Hospices, et à l'est par les rues du Bourdon et de Linkebeek;
 - Le périmètre du projet de plateforme d'échange intermodal et de parking à l'air libre est, quant à lui, localisé au croisement des lignes ferroviaires L.124 et L.26. Il est délimité au nord par l'avenue des Tilleuls, et au sud par la bretelle de raccordement de la L.26 (voie B vers Bruxelles) et de la L.124;
 - Le périmètre d'analyse comprend :
 - La L.124, entre la halte Linkebeek implantée au sud du pont de l'avenue des Hospices et la gare de Calevoet;
 - La L.26, entre les gares de Beersel et de Saint-Job;

- La halte Moensberg existante est localisée à l'ouest du pont routier de la rue du Bourdon sur la L.26. Etude d'incidences « Moensberg »;
- Description des périmètres :
 - Les périmètres de la mise en conformité et du projet s'inscrivent au sein d'une trame de quartiers résidentiels, en bordure du cimetière de Saint-Gilles;
 - Le domaine ferroviaire n'est pas accessible au public. Il comprend les infrastructures ferroviaires, à savoir les voies de chemins de fer, les caténaires, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau (cabines électriques, poste de sectionnement,...);
 - La halte Moensberg existante sur la L.26 se compose de 2 quais accessibles depuis le pont de la rue du Bourdon et la rue de Linkebeek (quai nord, vers Saint-Job) et depuis le Moensberg (quai sud, vers Beersel);
- La carte du « Projet de ville » du PRDD approuvé le 12 juillet 2018 par le Gouvernement bruxellois identifie la gare ferroviaire Moensberg comme une gare/halte existante (chemin de fer) et noyau d'identité locale à créer. Le site du projet de plateforme d'échange intermodal s'inscrit dans une zone dont le potentiel foncier est à développer et à côté d'un futur noyau d'identité locale qui renforcera l'importance du quartier. Le PRDD reprend l'aire d'étude en « zone de renforcement de la connectivité du réseau écologique ». Une continuité verte traverse l'aire d'étude et suit la ligne de chemin de fer L.26;
- Le périmètre du projet est inscrit au sein du schéma adopté par le Conseil communal d'Uccle le 26/02/2015 qui esquisse les enjeux du quartier tel que : Réalisation d'une halte RER qui constituerait un pôle intermodal, la nécessité de proposer une programmation variée et diversifiée⁵, de créer un espace public de qualité en lien avec la halte RER, ou encore d'améliorer le réseau des transports en commun, en ce compris les connexions interquartiers des différents cheminements actifs existants et projetés, ainsi que l'accessibilité aux haltes ferroviaires;

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

- Mise en conformité des travaux réalisés au long de la L.124 « Bruxelles - Charleroi » :
 - Suite à la volonté de mise en place du RER, des infrastructures et ouvrages d'art construits entre 2009 et 2014 avaient été mis en œuvre sous couvert de permis annulés suite à des recours en annulation (pour des raisons de violation des lois sur l'emploi des langues en matière administrative). Ces infrastructures et ouvrages sont donc déjà existants, mais il convient de les régulariser pour pouvoir les exploiter et, de facto, exploiter la plateforme;
 - Les éléments à régulariser sont :
 - 1.1 Construction et/ou adaptation d'ouvrages d'art :
 - Nouveau pont route (passage supérieur) de l'avenue des Tilleuls;
 - Partie est du pont de croisement entre les futures voies de la L.124 et les voies de la L.26;
 - Pont de croisement entre la voie B L.26B et la L.124;
 - Remplacement du passage supérieur rue du Bourdon au-dessus de la L.26 (hors rehausses des parapets métalliques couvertes par un permis d'urbanisme (PU) valide);
 - Partie nord de la tranchée couverte à partir de l'avenue des Hospices (hors garde-corps d'extrémité nord couvert par un PU valide) :
 - cette partie du projet se situe pour partie dans le territoire régi par le plan particulier d'affectation du sol n°6 qui ne comporte toutefois pas de prescription pour cette zone intitulée « domaine de l'Etat »;
 - elle se situe également dans le territoire régi par le plan particulier d'affectation du sol n°46bis et y déroge (zone 6C - zone pour constructions isolées ou groupées à caractère vert), les fonds de parcelle concernés par la demande étant toutefois couverts d'une surimpression de servitude de police de la SNCB;
 - après réalisation des infrastructures a été aménagée une lisière verdurisée et à planter en tant qu'écran végétal protégeant les fonds des jardins des premiers biens sis avenue des Mûres, principalement sur la Commune de Linkebeek, avec fonds des jardins sur le territoire d'Uccle;
 - Murs de soutènement et murs de protection acoustique (hors mur vert avec remblai et asphaltage de la zone déblayée le long de la ligne ferroviaire 124, sous et au Nord de l'avenue des Hospices couvert par un PU valide) - cette

- partie du projet se situe également pour partie dans le territoire régi par le plan particulier d'affectation du sol n°6 qui ne comporte toutefois pas de prescription pour cette zone;
- Travaux effectués au pont qui enjambe la rue des Bigarreux (plan GP_103_V05-1240_006415_GEN_001_ - cette partie du projet se situe dans le territoire régi par le plan particulier d'affectation du sol n°5 qui ne comporte toutefois pas de prescription pour cette zone intitulée « domaine de l'Etat » - l'assiette des infrastructures s'implante cependant en partie au-delà des limites de la zone du plan;
 - 1.2 Infrastructures :
 - Partie déjà réalisée des assises de voies ferrées, la pose de voies et de leurs équipements;
 - Partie déjà réalisée des ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux au long de la plateforme ferroviaire ou au long des voiries;
 - 1.3 Réaménagement de voiries :
 - Construction et déplacement de la voirie de l'avenue des Tilleuls sur le nouveau pont et raccordement aux voiries adjacentes;
 - Construction et déplacement de la voirie de l'avenue des Hospices avec raccord aux autres voiries : rue de la Station, rue du Château et square Robert et Marcel Maas avec amorce de l'entrée vers le futur parking qui sera aménagé sur la dalle de toiture de la tranchée couverte (TC 0769);
 - Création d'une plateforme d'échange intermodal et aménagement d'un parking à l'air libre en liaison avec la plateforme :
 - Plateforme d'échange intermodal :
 - Elle s'implantera au croisement des 2 lignes de chemin de fer (L.124 et L.26) et se composera de 2 deux haltes ferroviaires, une sur la L.124 et une sur la L.26. Au long de la L.26, les quais Nord et Sud seront translatés vers l'Est. Les accès aux quais via le Moensberg et la rue de Linkebeek seront maintenus, de même que les portions de quais existantes pour le cheminement des voyageurs jusqu'aux nouveaux quais de la halte. Des équipements à destination des voyageurs seront aménagés (ascenseurs, abris voyageurs, mobilier de quai); Les travaux d'amélioration des quais et de leurs accès situés à l'Ouest de la rue du Bourdon se situent dans le territoire régi par le plan particulier d'affectation du sol n°46 et répondent aux objectifs de ce plan;
 - Parking à l'air libre
 - Accessible à partir de la rue du Bourdon, il offrira 90 emplacements motorisés de stationnement dont 10 places équipées d'antivol pour 2 roues motorisés dans une enceinte clôturée équipée d'un portail coulissant, auxquels s'ajoutent 4 emplacements « Kiss & Ride » pour la dépose-minute des voyageurs et 4 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (aménagés en dehors de l'enceinte clôturée). Deux modules d'abris couverts pour vélos d'une capacité de 28 places chacun seront implantés sur une petite esplanade située près de l'entrée/sortie du parking sur la rue du Bourdon;
 - L'usage du parking sera limité aux navetteurs empruntant la L.26 jusqu'à fin 2024 puis pour ceux de la plateforme d'échange intermodal L.26/L.124 une fois celle-ci en service, soit à partir de 2025. Sur base des horaires de circulation des trains actuels, les horaires de fonctionnement du parking seraient les suivants :
 - De ± 5h00 à 23h30 la semaine;
 - De ± 6h30 à 00h30 le week-end;
 - Le parking sera gratuit mais ne sera pas équipé d'un dispositif physique pour en contrôler l'accès;

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

- Infrabel, la SNCB et leurs bureaux d'études ont décidé d'apporter une réponse positive à la majorité des recommandations proposées par le chargé d'étude d'incidences relative à la création de la plateforme d'échange intermodal de Moensberg à Uccle et d'intégrer cette réponse au sein de la présente note de présentation et de ses annexes ainsi que des plans de demande de PU et PE indicés « A » composant le présent dossier d'amendement. Ils se sont également efforcés dans toute la mesure du possible, d'insérer le principe des suggestions formulées par le chargé d'étude qui, bien que ne dépendant pas directement du projet, lui sont directement corrélées. La prise de compte de

certaines recommandations qui, pour des raisons diverses, n'ont pu être retenues à ce stade de développement du projet, pourra toujours être réévaluée au cours des étapes suivantes qui conduiront à l'aménagement final du pôle d'échange intermodal de Moensberg traversé par une configuration à 4 voies de la L.124 à l'horizon de l'échéance de mise en service du réseau ferroviaire « S » suburbain;

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations particulières suivantes au regard des recommandations émises par l'étude d'incidences et auxquelles le projet amendé répond dans son ensemble :

- La demande amendée répond aux principales recommandations, notamment les prioritaires incombant au demandeur, ainsi que certaines non prioritaires lui incombant également;
- La demande amendée ne tient pas compte des recommandations à l'attention des autres intervenants;
- En ce qui concerne la justification des dérogations aux PPAS :
 - Dérogations PPAS 46 pour partie Sud de la plateforme Linkebeek > dérogation affectation (zone habitation). Motivation : L'emprise globale de la partie sud de la tranchée et la portion de la nouvelle voirie de la rue des Hospices recoupe celle du PPAS n°46 à l'affectation duquel elle n'est pas conforme (zone de construction isolée et groupée);
 - Le demandeur sollicite au sein du présent projet amendé une dérogation au PPAS n°5 «Quartier Kriekenput» de 1953 pour les deux composantes suivantes incluses dans le dossier de demande:
 - La partie déjà réalisée des assises de voies ferrées, la pose de voies et de leurs équipements,
 - La partie des ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux le long de la plateforme ferroviaire ou le long des voies;
 - Les nouvelles assises de voies ferrées débordent dans la zone affectée comme « cours et jardin » figurant sur le PPAS n°5 entre la rue des Bigarreux et l'avenue des Tilleuls;
 - Motivation : Les nouvelles assises de voies de la L.124 et des embranchements de la L.26 sont réalisées en conformité avec les règles en vigueur pour l'implantation des tracés de voies en fonction des vitesses de référence déterminées pour les lignes ferroviaires concernées. Le respect de ces impositions techniques et des impératifs locaux (construction d'ouvrages de collecte des eaux, d'ouvrages de soutènements,...) génère un dépassement de l'emprise ferroviaire dans la zone couverte par le PPAS n°5;
 - Les dérogations sont, certes, repérées, mais peu motivées;
 - Les dérogations sollicitées n'ont pas été soumises aux Mesures Particulières de Publicité;
 - Il y a lieu de veiller à la bonne intégration paysagère des infrastructures (rampes d'accès, garde-corps, espaces publics,...);
- En ce qui concerne la recommandation R 1.1.2 *"Insertion des murs de soutènement et murs de protection acoustique dans l'environnement urbanistique (ouvrage 1.1.6) : S'assurer que les écrans soient correctement mis en œuvre et équipés de plantations là où les dispositifs l'envisagent et entretenir cette végétation"*: Infrabel a fait réaliser par son bureau d'études TUC RAIL un état des lieux de la situation existante. La cellule en charge des relevés et de la topographie de TUC RAIL a effectué en janvier 2020 une campagne de relevé in situ au long des murs de protection acoustiques construits des deux côtés de la L.124 dans la zone concernée par la demande. Le rapport de la constatation des défauts existants repérés en fonction du point kilométrique de la ligne et illustré par des photographies est joint au dossier. Infrabel intégrera dans les cahiers des charges régissant l'exécution des futurs travaux des postes spécifiques destinés à procéder à la remise en état ou à l'amélioration de la situation : les lacunes de continuité seront comblées par l'insertion d'éléments de mur complémentaires, les fixations défailtantes des revêtements absorbants seront remplacées, de la terre sera remise en place dans les bacs dont le contenu a été partiellement évidé sous l'effet de l'érosion éolienne, des plantations de remplacement y seront réalisées si nécessaire,... Voir également R 1.8.1. relative aux défauts des protections sonores existantes;
- L'aménagement du parking à ciel ouvert fait l'objet du plan de demande de PU amendé n°2.3A qui intègre les prescriptions de différentes recommandations. La capacité du parking a été étendue à 90 emplacements pour véhicules automobiles avec accroissement d'1 emplacement à usage des PMR et prévoit l'espace nécessaire au doublement futur de la capacité de garage pour les vélos. Son aménagement comporte en particulier une identification des cheminements pour les piétons, un revêtement différencié pour les emplacements de stationnement (pavés drainants), des plantations d'arbres et de buissons conformément aux recommandations plus détaillées formulées sous le chapitre 9. Faune et Flore (Voir R 1.9.5 relative à la végétalisation du parking, R.1.9.9.2 relative à

l'éclairage du parking, R.1.9.10 relative aux clôtures du parking, R.1.10.1,2,3 relatives aux poubelles du parking);

- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.1 "Desserte ferroviaire de la plateforme : Proposer un horaire permettant de limiter le temps de correspondance au niveau de la plateforme entre les trains S1 et les trains S5 ou S7 à 15 minutes idéalement". La proposition d'un horaire ne relève pas à proprement parler d'une demande de PU ou de PE relative aux infrastructures. La SNCB prend cependant bonne note de la recommandation formulée et s'engage à l'intégrer au mieux dans le cadre des futurs plans de transports qui seront développés. L'objectif d'un cadencement des convois des liaisons « S » suburbaines au quart d'heure est effectivement celui qui est visé à l'horizon 2031 de mise en service prévu pour le RER. Une optimisation des correspondances entre les trains desservant les deux lignes concernées du réseau « S » suburbain constitue également un des objectifs visés à l'horizon de la mise en service de la plateforme d'échange intermodal en 2025;
- Les recommandations liées à la signalétique sont intégrées au projet amendé;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.2-2 "*Aménagements et équipements de la plateforme: Implanter un distributeur de titre de transport sur chaque quai, soit 4 au total. À défaut, localiser les 2 distributeurs prévus : - Rue du Bourdon entre les accès principaux menant aux quais de la L.26; - Avenue des Tilleuls entre ceux menant aux quais de la L.124.*": A l'horizon de la mise en service de la plateforme d'échange intermodal, la SNCB Stations placera les 2 distributeurs prévus aux implantations recommandées, comme schématiquement figuré sur le plan 2.2 A représentant la vue en plan de la plateforme d'échange intermodal. Une analyse sera menée sur l'opportunité d'étendre le nombre de distributeurs au moment de la mise en service du pôle d'échange intermodal traversé par une configuration à 4 voies de la L.124 qui fera l'objet d'une future demande de PU;
- En ce qui concerne la recommandation relative à la connexion et à l'intégration de la plateforme au réseau piéton (Prévoir des infrastructures de déplacement verticales entre les quais translatsés de la L.26 et le pont de l'avenue des Tilleuls, si le dénivelé le permet). Le demandeur ne prend pas en compte cette recommandation. Le dénivelé important existant entre le passage supérieur formé par l'arche en maçonnerie de briques portant l'avenue des Tilleuls (cote voirie de 81.14 du côté est et de 80.10 du côté ouest) et les quais déplacés de la L.26 (cote 64.48) représente de 15,62 à 16,66 m de hauteur, soit de 92 à 98 marches d'escalier de 17 cm de hauteur par exemple, à répartir en plusieurs volées séparées par des paliers intermédiaires, exigeant un très grand développement des ouvrages. L'implantation d'un tel escalier d'accès au quai nord pourrait s'avérer conflictuelle avec le passage d'une future piste cyclo-piétonne qui serait établie au long de la L.26 pour laquelle aucune donnée concrète n'est actuellement disponible (Etude de faisabilité pilotée par Bruxelles-Environnement en cours, principalement axée sur le tronçon Moensberg-Delta). Le demandeur propose de reporter l'analyse de l'opportunité et de la faisabilité de la création de ces accès lors des diverses études ultérieures qui seront menées pour l'itinéraire cyclo-piéton longeant la L.26 et pour la création du pôle intermodal de Moensberg. Une meilleure connaissance de la fréquentation de la plateforme d'échange intermodal sera par ailleurs à ce moment disponible;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.4-1 : Connexion de la plateforme au réseau cyclable (Aménager des goulottes au droit des escaliers de la plateforme, permettant aux cyclistes de franchir ces obstacles en poussant leur vélo). Les plans de détails d'exécution établis pour les nouveaux escaliers desservant la plateforme d'échange intermodal prévoient l'insertion d'une goulotte latérale à usage du déplacement latéral des vélos; des goulottes supplémentaires seront pour autant que possible aménagées sur les escaliers existants conservés;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.4-2 : Connexion de la plateforme au réseau cyclable (Dimensionner les ascenseurs de la plateforme afin que ceux-ci puissent accueillir un cycliste poussant son vélo). Les ascenseurs seront conformes aux normes en vigueur et aux impositions REVALOR applicables pour l'ensemble des haltes et gares de la SNCB. Les dimensions standards des cabines sont fixées à 1,1 m de largeur et 2,0 m de longueur pour permettre le transport de personnes accompagnées de vélos, de machines de nettoyage, de petits équipements de maintenance,...;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.5 : Intégration de la plateforme dans le réseau du futur RER Vélo Afin de permettre la mise en œuvre de la variante 1A d'aménagement d'une piste cyclable le long des voies des L.124 et L.26, adapter la conception de la plateforme intermodale de manière à pouvoir garantir :
 - La réalisation, en temps voulu, d'infrastructures de franchissement des tranchées et ponts implantés de part et d'autre de l'intersection des voies des L.26 et L.124;

- L'aménagement de connexions directes aux quais Ouest et Nord de la plateforme depuis les infrastructures des itinéraires du RER Vélo longeant les voies des L.26 et L.124;
- Lors plusieurs réunions de travail tenues début 2020, Infrabel et la SNCB se sont engagés à prendre les dispositions nécessaires à la réalisation de cet objectif au sein des plans de demande de PU+PE amendés relatifs à la plateforme d'échange intermodal. Cette prise en charge partielle concerne en particulier : Pour un futur itinéraire du RER vélo qui longerait la L.26 :
 - 1. Au centre, le croisement avec les structures de la plateforme d'échange intermodal Le projet amendé permet le croisement à niveaux différents avec les voies de la L.124 pour une future piste cyclo-piétonne de 4 m de largeur au travers de la structure de la plateforme (puis du futur pôle d'échange intermodal avec configuration à 4 voies de la L.124), sans conflit avec les mouvements des voyageurs (déplacements escaliers-quais, ascenseurs-quais,... ou inversement) au sein de celui-ci. En pratique, cette disposition se traduit par l'insertion sous les escaliers reliant les quais hauts de la L.124 aux quais bas de la L.26, dans la travée nord du pont de croisement L.124 /L.26, d'un pertuis offrant une ouverture de libre passage de 5 m de largeur (permettant d'offrir une latitude d'implantation pour la future piste et d'augmenter le confort de circulation des cyclistes et piétons par rapport au 4 m minimum demandés) et de (minimum) 2,5 m de hauteur (selon le niveau qui sera choisi par le futur auteur de projet pour l'implantation de la piste). Ces éléments de pertuis sont localement présents sous les escaliers uniquement; entre ceux-ci, le passage de la piste pourra se réaliser sous le tablier du pont ferroviaire portant les voies de la L.124, situé beaucoup plus haut. Figure 11 : Vue du pertuis pour future piste cyclo piétonne sous les escaliers reliant les quais de la L.124 aux quais de la L.26 Il importe aussi de noter que cette relativement large ouverture permettra également le passage transversal éventuel d'animaux au long de la rive nord de la L.26, sous les voies de la L.124 (Voir R. 1.9.10 Dispositifs échappatoires pour la faune);
 - 2. A l'Ouest, le croisement avec le pont existant de la rue du Bourdon, plusieurs solutions demeurent possibles pour le futur passage d'une piste cyclo-piétonne au droit du pont existant de la rue du Bourdon :
 - a. Sous le pont moyennant la translation davantage vers l'Est du quai nord de la L.26, libérant ainsi une plus grande longueur non utile de quai qui pourrait être utilisée comme cheminement pour les cyclistes et les piétons;
 - b. Au nord de la culée nord du pont existant moyennant l'insertion d'un pertuis de forme et dimensions à définir) permettant le passage sous la voirie de la rue du Bourdon;
 - c. Via une remontée de la piste cyclo-piétonne vers la voirie, assurant ainsi également la liaison avec la piste cyclable actuelle matérialisée sur le revêtement routier de la rue du Bourdon ou avec une future piste cyclable qui longerait soit la rue du Bourdon, soit la L.124, avec l'esplanade pour vélos de la plateforme intermodale,...;
 - Pour ne pas créer de conflit potentiel avec la solution 2.a, il est proposé de ne pas construire directement le nouvel escalier « E2 » donnant accès au quai nord de la L.26 à partir du trottoir est de la rue du Bourdon et de continuer à faire temporairement usage de l'ancien escalier « e2 » existant à partir du trottoir ouest qui sera remis en état. La construction d'un nouvel escalier d'accès « E2 » intégré au concept retenu pour la future piste cyclo-piétonne longeant la L.26 pourrait ainsi être réalisée dans le cadre de la demande de PU relative au pôle d'échange intermodal traversé par une configuration à 4 voies de la L.124;
 - 3. A l'Est, le croisement avec le pont en maçonnerie existant de l'avenue des Tilleuls Le passage d'une piste cyclo-piétonne de 4 m de largeur demeure possible, éventuellement au côté d'un quai qui serait davantage translaté vers l'Est, sous l'arche en maçonnerie existante. Pour un futur itinéraire du RER vélo qui se développerait parallèlement à la L.124 : Le projet amendé permet le passage d'une future piste cyclable longeant la L.124 de la même manière que la situation actuelle:
 - Soit selon un tracé se développant au long de la rue du Bourdon sur la voirie comme actuellement ou à côté de celle-ci, moyennant la construction d'une structure de support ou l'aménagement d'une assise sur un remblai contenu latéralement par un mur de soutènement par exemple, dans l'emprise du talus existant conservé au long du parking. Le passage au-dessus de la L.26 peut s'opérer sur le pont existant de la rue du Bourdon;
 - Soit selon un tracé à rechercher du côté ouest des voies de la L.124, moyennant l'aménagement d'un passage sous l'avenue des Tilleuls, à l'arrière de la culée ouest du pont,

la prise en compte de la présence du poste de sectionnement et le respect de son accessibilité pour les services de secours et de maintenance,... Le franchissement de la L.26 devrait en ce cas s'opérer au moyen d'un ouvrage à construire au-dessus du gabarit ferroviaire;

- Soit sur un tracé à rechercher à l'Est de la L.124, le franchissement de la L.26 s'opérant sur le passage supérieur existant de l'avenue des Tilleuls ou sur un nouvel ouvrage d'art spécifique respectant le gabarit ferroviaire;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.2.6-1 : Aménagement et localisation des zones de stationnement pour vélos au sein de la plateforme et à proximité de celle-ci (Équiper l'un des accès créés avenue des Tilleuls d'une zone de stationnement pour vélo destinée au stationnement de courte et moyenne durée). Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés. L'opportunité d'aménager cette petite zone de stationnement pour vélos considérée comme non-prioritaire par le chargé d'Etude d'Incidences sera réexaminée dans le cadre du dossier de demande de PU concernant l'aménagement du pôle d'échange intermodal traversé par une configuration à 4 voies de la L.124;
- La recommandation relative au stationnement vélos + vélos cargo (56 +1 places) a été prise en compte, mais en intégrant en outre la prise en compte de la recommandation R.1.2.7.1 qui prescrit la réservation d'un espace pour l'extension de la capacité de garage à usage des vélos (du côté nord du débouché de la voirie d'accès, à proximité de la rue du Bourdon pour assurer davantage de contrôle social);
- La recommandation relative à la sécurisation des accès pour usagers faibles a été prise en compte;
- La capacité du parking est portée à 90 places sur le plan de demande de PU et PE amendé 2.3.A. L'une d'entre elles située à proximité de la voirie d'accès sera identifiée comme réservée à l'usage des véhicules de covoiturage ou partagés et 10 places situées à proximité de la voirie d'accès seront identifiées comme dédiées également aux véhicules à 2 roues motorisés et pourvues d'un dispositif antivol permettant l'accrochage de ceux-ci (arceaux);
- Non prise en compte de la recommandation relative aux rampes d'accès supplémentaires du fait du déploiement sur d'autres terrains et jugé non prioritaire par l'EI;
- Les recommandations relatives à la sécurité pour riverains et sur quais ont été prises en compte;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.4.2-1 : Ecoconstruction (Privilégier le recyclage de matériaux des démolitions réalisées sur le chantier, notamment pour la mise en œuvre d'assiettes de voirie). Les principaux matériaux résultant des démolitions seront récupérés :
 - Les rails et les traverses des anciennes voies de la L.124 seront déposés et évacués du chantier vers la zone de stockage de la base de travaux pour réutilisation sur des voies accessoires par exemple, si leur état le permet; à défaut l'acier des rails sera recyclé;
 - Les anciens poteaux et câbles des caténaires seront évacués du chantier en vue d'en recycler les métaux constitutifs;
 - L'ancien ballast (porphyre) sera autant que possible réutilisé sur le site dans les remblais à réaliser, comme pistes de circulation sur le chantier,...;
 - Les débris de démolition de l'ancien pont permettant le passage de la L.124 par-dessus la L.26 pourront être concassés et utilisés pour réaliser les pistes de chantier;
 - Les équipements (affiches, poubelles, arceaux pour vélos, abris de quais,...) de la halte de Moensberg existante seront démontés et récupérés pour être réutilisés sur le site de la plateforme d'échange intermodal ou sur d'autres sites de haltes de la SNCB si leur état le permet;
- En ce qui concerne les recommandations regroupées sous 3.6.2.1. : Choix des revêtements :
 - R 1.6.1-1 : Choix des revêtements (Recourir à un revêtement semi-perméable de type dalles-gazon au niveau du parking en lieu et place des dalles alvéolaires). Prise en compte partielle de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés. La SNCB ne retient plus l'option de revêtement des emplacements de parking au moyen de dalles alvéolées. La SNCB ne recourt pas usuellement à l'utilisation de dalles-gazon pour les parkings qu'elle aménage au voisinage des points d'arrêts en raison des charges de maintenance qu'un tel revêtement impliquerait. Le projet amendé prévoit le revêtement des emplacements de parking au moyen de pavés drainants. La capacité d'infiltration recommandée par le chargé d'EI demeure bien entendu garantie par ce choix (en fonction de la nature du sous-sol) (Voir R 1.6.4 Infiltration des eaux);
 - R 1.6.1-2 : Choix des revêtements (Ne pas avoir recours à la dolomie dans le projet). La SNCB ne retient plus l'option de remplissage de dalles alvéolées au moyen de dolomie comme revêtement pour les emplacements de parking et s'engage avec Infrabel à ne pas utiliser de dolomie dans le

cadre du projet. Le projet amendé prévoit le revêtement des emplacements de parking au moyen de pavés drainants. La capacité d'infiltration recommandée par le chargé d'EI demeure bien entendu garantie (en fonction de la nature du sous-sol) (Voir R 1.6.4 Infiltration des eaux);

- En ce qui concerne les recommandations relatives à l'infiltration des eaux : Infrabel a initié une campagne géotechnique supplémentaire de reconnaissance des sols et du sous-sol pour identifier plus précisément les capacités d'infiltrations des eaux in situ. Les résultats de ces essais ont permis l'établissement d'un plan de collecte et d'évacuation des eaux amendé :
 - R 1.6.3-1 Infiltration des eaux : Mettre en place un puits d'infiltration en aval de la zone drainée dont les eaux sont rejetées dans l'égout de la rue des Bigarreux. Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés avec présentation d'une contre-proposition. Le projet ne génère pas de débit supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Compte tenu de la configuration des lieux, l'implantation d'un tel puits se révélerait complexe voire impossible. Les eaux transitent actuellement par un déboureur/déshuileur implanté à proximité immédiate de la limite entre le domaine ferroviaire et la voirie. Il n'y a donc pas d'espace résiduel pour l'adjonction d'un puits en aval de celui-ci;
 - R 1.6.3-2 Infiltration des eaux : Etudier la possibilité de mettre en place un bassin d'infiltration au niveau du triangle formé par la L.124- L.26/5-L.26 pour reprendre les eaux drainées entre la tranchée couverte et le croisement entre la L.124 et la L.26. Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés avec présentation d'une contre-proposition. Le projet objet de la présente demande de PU ne génèrera le rejet de volumes d'eau plus importants qu'en situation actuelle. Compte tenu de la difficulté d'accès à la zone concernée pour aménager le bassin (qui devrait en outre être pourvu d'un déboureur/déshuileur) pour les équipes de chantier aussi bien que pour les futures équipes de maintenance (qui devraient régulièrement entretenir celui-ci), Infrabel a décidé de ne pas prendre en compte cette recommandation dans le dossier de demande de PU+PE amendé;
 - R 1.6.3-3 Infiltration des eaux : Permettre l'infiltration des eaux drainées au niveau du parking et du quai ouest de la L.124 dans un bassin d'infiltration à aménager au nord du parking. A défaut d'un bassin d'infiltration, prévoir un dispositif permettant le stockage d'un volume de 178 m³ d'eau correspondant à celui généré lors d'une pluie cinquantennale (33 l/m²). La prise en compte de la recommandation R 1.2.10-2 relative à l'extension de la capacité du parking ne permet plus de disposer de l'espace nécessaire pour aménager un bassin d'infiltration au nord de celui-ci sur la parcelle. Infrabel et la SNCB proposent donc d'aménager un bassin souterrain sous le parking vers lequel seront amenées les eaux récoltées après passage dans un déboureur/déshuileur (Voir R 1.6.2-1). Composé de casiers modulables et agencables de ±80 cm de hauteur, celui-ci aura une capacité de ±300 m³. Une chambre équipée d'un vortex sera intercalée pour limiter le débit de fuite vers l'égout de la rue de Linkebeek. Infrabel et la SNCB ont apporté une grande attention à la bonne gestion des eaux pluviales : le projet amendé prévoit l'infiltration des eaux du parking et des eaux reçues par le quai ouest de la ligne 124, ce qui représente une surface de 7.785m², soit 85% de la surface imperméable qui va être construite. Il répond aux exigences du RCU qui impose un débit de rejet maximum de 5L/s/Ha de projet et le stockage des eaux pluviales est opéré bien au-delà des recommandations : environ 650 m³ de stockage par hectare de projet. Infrabel et la SNCB ont eu comme objectif de conserver un caractère le plus raisonnable possible aux adaptations envisagées pour le projet : Infiltrer davantage d'eaux pluviales (celles de la plateforme et du quai est de la ligne 124 par exemple) imposerait le détournement d'une partie du réseau de collecte des eaux déjà construit. Infrabel et la SNCB estiment inopportune la reprise de tels travaux dans cette zone où ils étaient terminés car, outre les coûts supplémentaires engendrés, ils perturberaient une fois de plus le planning envisagé pour les travaux de déplacement des voies de la L.124 et la tranquillité des riverains. Le déboureur/déshuileur construit à la rue des Bigarreux pour traiter ces eaux deviendrait de plus en ce cas un ouvrage inutile;
 - Le projet amendé est principalement orienté sur la possibilité d'infiltration maximale des eaux et ne prévoit pas le raccordement du rejet du système de drainage vers l'étang communal de la rue de Linkebeek qui est localisé largement en dehors de la zone géographique du projet. La création d'un tel raccordement nécessiterait en outre l'exécution de travaux relativement importants dans un quartier qui n'est pas directement concerné par le projet de la plateforme d'échange intermodal, travaux qui génèreraient de nombreuses incidences négatives supplémentaires : débroussaillage, abattage d'arbres, ouverture de voiries et de trottoirs, creusement de tranchées,

évacuation de déblais, amenée et pose de conduites, exécution de remblais, boues, poussières, bruit, vibrations,... pour les propriétés et riverains concernés;

- Le Service de l'Environnement souhaite le respect de cette recommandation et motive cette volonté;
- En ce qui concerne la recommandation relative aux émissions liées à l'exploitation du parking en lien avec la plateforme (R 1.7.1 - Afin d'éviter que les automobilistes ne s'engagent inutilement dans le parking, équiper celui-ci d'un dispositif de comptage des véhicules pouvant les renseigner quant au statut d'occupation du parking (Libre-Complet)). Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés. La SNCB ne dispose usuellement pas de dispositif de comptage des véhicules sur les parkings jouxtant les haltes ferroviaires. Cette recommandation pourra être réévaluée au vu de l'usage réel du parking au moment de la demande de PU qui sera déposée pour réaliser le pôle d'échange intermodal de Moensberg traversé par une configuration à 4 voies de la L.124;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.7.2-2 : Emissions liées aux consommations électriques du projet (Prévoir l'installation d'une ou deux bornes de rechargement électrique au niveau du parking pour voitures, ou au minimum prévoir les dispositions techniques permettant une installation ultérieure de ces bornes électriques). Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés. La SNCB ne prévoit pas usuellement l'installation de bornes électriques pour alimenter les divers équipements implantés sur les haltes ferroviaires. La mise en place de telles bornes demeure bien entendu possible ultérieurement sur le site du parking;
- En ce qui concerne les recommandations regroupées 3.8.2.1 : Vérification de la conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires - Critères sonores R 1.8.1 (Les protections existantes présentant des défauts, réaliser une analyse (contrôle et entretien) de ceux-ci). Infrabel a fait réaliser par son bureau d'études TUC RAIL un état des lieux de la situation existante en janvier 2020. Des collaborateurs de la cellule en charge des relevés et de la topographie ont effectué une visite in situ au long des murs de protection acoustiques construits des deux côtés de la L.124 dans la zone concernée par la demande de PU. Le rapport de la constatation des défauts existants repérés en fonction du point kilométrique de la ligne et illustré par des photographies est joint au présent dossier d'amendement. Infrabel intégrera dans les cahiers des charges régissant l'exécution des futurs travaux des postes spécifiques destinés à procéder à la remise en état ou à l'amélioration de la situation : les lacunes de continuité seront comblées par l'insertion d'éléments de murs complémentaires, les fixations défaillantes des revêtements absorbants seront remplacées, de la terre sera remise en place dans les bacs dont le contenu a été partiellement évidé sous l'effet de l'érosion éolienne, des plantations de remplacement y seront réalisées si nécessaire,... (Voir également R 1.1.2. relative à l'insertion des murs de protection phonique dans l'environnement);
- En ce qui concerne la recommandation 3.8.2.2 : Vérification de la conformité des infrastructures et ouvrages ferroviaires - Critères vibratoires R 1.8.2 Critères vibratoires (Réaliser une nouvelle campagne de mesures vibratoires une fois le déplacement des voies effectué). Infrabel confirme que les 2 voies de la L.124 seront déplacées sur les nouvelles assises et les nouveaux ouvrages d'art dès l'obtention du PU permettant la régularisation de celles-ci. La mise en place de voies modernes sur des assises neuves devrait permettre de résoudre le problème d'éventuelles irrégularités de l'infrastructure qui pourraient s'avérer être la cause des vibrations constatées par le chargé d'Etude d'Incidence Infrabel a déjà procédé à une visite de contrôle in situ le 06/02/2020 au cours de laquelle une cause potentielle a été identifiée (Voir annexe 1.2 au présent dossier). La SNCB procédera à un contrôle parallèle au niveau de son matériel roulant. Une campagne de mesures vibratoires sera exécutée par Infrabel après déplacement des voies de la L.124;
- En ce qui concerne les recommandations relatives à la faune et à la flore, le chargé d'Etude d'Incidence constate que la réalisation du projet soumis à demande de PU nécessitera l'abattage de 36 arbres à haute tige, des robiniers faux-acacias, espèce exotique invasive qui ne présente pas d'intérêt particulier ainsi que localement, le défrichage de la végétation. Il recommande l'augmentation de la présence d'espèces indigènes dans les plantations à réaliser. Pour la faune, les recommandations formulées visent à atténuer la perte d'habitat, les effets « barrière », la présence humaine et une mise en lumière plus importantes;
 - Pour limiter les interventions de maintenance, la SNCB a opté pour une réalisation du revêtement des emplacements de parking au moyen pavés drainants qui assureront une bonne infiltration des eaux de pluie et non au moyen de dalles-gazon (Voir R 1.6.1 Choix des revêtements du chapitre Sol et eaux). La plantation d'arbres est prévue sur certains talus et sporadiquement sur le parking.

La surface disponible n'étant pas illimitée, l'accroissement du nombre d'emplacements demandé au sein des recommandations ne permet pas de sacrifier davantage de places pour les réserver à des îlots de végétation. Un rééquilibrage de l'ensemble pourra être étudié lors de la demande de PU qui sera introduite ultérieurement pour la mise en œuvre du pôle d'échange intermodal traversé par une configuration à 4 voies de la L.124 ou lors du développement futur éventuel de la zone mixte;

- La demande amendée évoque l'abattage de 14 arbres, ce qui semble contradictoire avec le développement ci-avant;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.9.6 : Zone entre le parking et la L.124 (Aménager la zone entre le parking et la L.124 en zone de végétation herbacée gérée en fauche tardive). Non-prise en compte de la recommandation dans les dossiers de demande de PU et PE amendés. La zone comprise entre le parking et la L.124 constitue la future zone de chantier pour l'établissement des 2 voies supplémentaires de la L.124 qui devra être réalisé ultérieurement sous couvert d'une nouvelle demande de PU. Elle ne fera pas l'objet d'un aménagement spécifique compte tenu de la période relativement courte qui séparera l'exécution des deux chantiers. Sa recolonisation spontanée sera tolérée et pourra pendant cette période être soumise à fauche tardive. Les espèces invasives seront autant que possible éliminées au fur et à mesure de leur détection éventuelle. Cette recommandation est par ailleurs considérée comme non-prioritaire par le chargé d'Etude d'Incidences;
- En ce qui concerne la recommandation R 1.9.7 : Esplanade verte (Maintenir l'esplanade verte en zone de végétation herbacée gérée en prairie de fauche). L'esplanade verte sera aménagée en zone de végétation herbacée et gérée en prairie de fauche dans le cadre de la maintenance régulière des abords de plateforme d'échange intermodal;
- Les recommandations liées à la gestion des déchets ont été prises en compte;
- Les recommandations prioritaires et non prioritaires liées au chantier ont été prises en compte;
- Considérant que l'Etude d'Incidences a vérifié le respect de la convention spécifique relative aux bruits et aux vibrations générés par l'exploitation du chemin de fer du tronçon de la L.124 entre le pont de la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et des courbes de raccordement entre la L.124 et la L.26 (voir liste des textes de lois) entre la SNCB et la Région;

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

motifs inhérents au plan régional d'affectation du sol :

- application de la prescription particulière 9.1 al.4 du PRAS (création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes):
 - le projet a fait l'objet d'un avis du Service Technique de la Voirie, tant sur les aspects techniques que sur les aspects de mobilité. Il y a lieu de répondre à ces observations pertinentes;
- application de la prescription particulière 28.1 du PRAS (parking de transit situé à proximité de gares ou de stations des transports en commun):
 - Le projet est complémentaire à l'usage de la nouvelle plateforme et comprend davantage d'emplacements de stationnement par rapport à la demande telle qu'introduite, et ce au regard des recommandations de l'Etude d'Incidences;
 - Contrairement à l'étonnement du Service Technique de la Voirie et de la Mobilité de la Commune d'Uccle quant au parking provisoire, cela a été une option prise dès la 1^{ière} réunion relative à ce projet : lorsque la partie d'îlot sera bâtie (et de même de l'autre côté de la L26), ce serait beaucoup plus beau, urbain et paysager d'avoir un bel espace public (de type esplanade) en avant-scène de la halte et pour les futurs occupants des constructions;

motifs inhérents au CoBAT :

- application de l'article 124 du CoBAT : Mesures Particulières à la demande de Bruxelles-Environnement dans le cadre d'un permis mixte - 1B : article 40 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement :
 - Considérant que le projet amendé prévoit :
 - 98 places (90 places classiques (dont 10 places équipées d'antivol pour 2 roues motorisés) +4 PMR + 4 « kiss&ride »);
 - Un revêtement drainant au niveau des places de stationnement;
 - Un aménagement paysager revu et amélioré;
 - Un espace nécessaire prévu pour le doublement des places vélos si cela s'avère nécessaire dans le futur (56 places pour vélos + 1 emplacement vélo spécial);

- Un éclairage du parking et des chemins gérés par sonde crépusculaire, régulé et chaud, dirigé vers le bas et seulement dans les zones de parking et piétonnes;
- Un chantier favorisant un maximum la récupération (rails, abris, déchets,...);
- Les nouveaux matériaux soient autant que possible recyclés;
- En ce qui concerne la gestion de l'eau : un bassin d'orage infiltrant sous le parking de 300m³, et de façon globale l'infiltration des eaux provenant de 85% des surfaces construites;
- Que le mur antibruit existant sera amélioré lors des travaux;
- Qu'en ce qui concerne les espèces invasives, une attention particulière y sera portée lors du chantier;
- Un choix de plantations provenant uniquement des listes établies par Bruxelles Environnement;
- Des zones vertes de type herbacées et prairies de fauches en plus des talus;
- En ce qui concerne la faune : des clôtures placées de type 10x10cm surélevées et des dispositifs échappatoires placés le long des voies/quais,
- Il y a lieu de :
 - Respecter tous les plans fournis avec le dossier amendé;
 - Assurer un apport d'eau maximal aux 2 conduites d'égouttage des quais de la voie 26 et rejoignant la rue de Linkebeek afin de permettre une récupération de ces eaux par l'Administration Communale (et ce conformément au « plan de gestion des eaux » établi par Pigeons-Ochej Paysage fourni lors de l'étude d'incidences);
 - Le projet amendé répond au respect des objectifs environnementaux;
- application de l'art. 128 du COBAT: demande soumise à étude d'incidence - Annexe A (8 - construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons et des deux roues): voir chronologie de la procédure;
- application de l'art. 142 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence - Annexe B (7 - construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux (projets non visés à l'annexe a)): voir chronologie de la procédure;
- application de l'art. 142 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence - Annexe B (25 - parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant de 50 à 200 emplacements pour véhicules automobiles): voir chronologie de la procédure;

Considérant qu'au regard de l'organisation des mesures particulières de publicité, le projet suscite les observations suivantes :

- Les documents étaient accessibles plus de ¾ de la durée de l'enquête publique;
- La perturbation n'est pas arrivée en toute fin d'enquête publique. Les documents ont été de nouveau accessibles les 4 derniers jours;
- Les documents restaient consultables, de manière physique, à la Commune durant la perturbation;
- Dans la condition où les délais le permettaient, pour avoir davantage de sécurité, l'idéal aurait été de rallonger la durée l'enquête publique du nombre de jours que la perturbation a duré mais dans ce contexte, cela a été matériellement difficile de la rallonger après sa clôture;

Considérant qu'au regard de la tenue de la séance de Commission de concertation, le projet suscite les observations suivantes :

- Suite aux mesures de confinement qui ont suspendu durant 3 mois certains actes de procédure, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 10/06/2020 un arrêté prolongeant certains délais relevant du CoBAT;
- La Commune qui a la main notamment sur l'organisation des enquêtes publiques et des Commissions de concertation, applique cet arrêté. Dans le rapport au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui tend à exposer la portée des implications concrètes de l'Arrêté Royal du 10/06/2020, voici ce qu'on peut y lire :
 - « V. Les aménagements apportés aux enquêtes publiques et aux commissions de concertation- articles 8 et 9 du projet d'arrêté.

Le présent arrêté vise à garantir que la réorganisation des enquêtes publiques et des commissions de concertation intervienne dans le respect des mesures de distanciation sociale requises par l'autorité fédérale. Pour y satisfaire, de légers aménagements seront apportés au fonctionnement des enquêtes publiques et des commissions de concertation. Ces aménagements sont les suivants. S'agissant des enquêtes publiques, lors de la tenue de l'enquête publique, les actes suivants doivent intervenir sur rendez-vous :

(1) la consultation du dossier administratif ;

*(2) la communication d'explications techniques,
(3) le dépôt d'une réclamation verbale. » ;*

- Dès lors que seules les personnes ayant expressément sollicité à être entendues lors de l'enquête publique seront admises à la Commission de concertation, l'avis d'enquête publique, conforme au modèle joint en annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement, ne doit pas impérativement contenir la date et le lieu de la séance de la Commission de concertation;
- Cette modalité ayant comme objectif de permettre aux communes d'étaler et d'organiser plus facilement les commissions de concertation. Il convient de rappeler que l'article 188/9 du CoBAT prévoit que lorsque les mesures particulières de publicité imposent l'avis de la commission de concertation et l'enquête publique, la demande est, avec les réclamations et observations et le procès-verbal de clôture de l'enquête, soumise dans les quinze jours de la clôture de l'enquête, à la commission de concertation, mais que ce délai est un délai d'ordre. L'organisation d'une commission de concertation au-delà de ce délai, n'emporte aucune sanction.
 - *« S'agissant des commissions de concertation :*
 - (1) seules les personnes ayant expressément sollicité à être entendues lors de l'enquête publique seront admises à la commission de concertation;*
 - (2) le nombre de personnes accompagnant ou représentant le demandeur est limité à deux;*
 - (3) dans l'hypothèse d'une pétition, d'un comité de quartier ou d'un autre type d'association, le nombre de personnes admises à la commission de concertation est limité à deux par pétition, par comité de quartier ou par association;*
 - (4) moyennant l'accord préalable et exprès du demandeur et des éventuels réclamants, la commission de concertation pourra être organisée en vidéoconférence. ».*
- Ces modalités seront d'application jusqu'au 31 décembre 2020;
- La Commune respecte donc bien les arrêtés en vigueur et les délais prescrits;

Considérant que le projet de création de la plateforme d'échange intermodal poursuit l'amélioration de l'intermodalité via une correspondance facilitée entre les lignes L.26 et L.124 qui n'offrent aujourd'hui aucune possibilité de correspondances pour les navetteurs; que lorsque la plateforme sera mise en place, elle pourra ultérieurement être intégrée au projet de RER bruxellois qui, à terme, proposera la mise à 4 voies de la L.124 entre la nouvelle halte et la gare de Linkebeek; que cette mise à 4 voies ne fait pas partie de la présente demande de permis d'urbanisme; que le projet permet l'éventuel développement de la mise à 4 voies;

Considérant qu'en ce qui concerne les aménagements qui pourraient être mis en place afin de ralentir la vitesse sur l'avenue des Tilleuls, cela incombe au gestionnaire de la voirie qui est la commune; que dès lors le projet n'empêche pas de tels aménagements;

Considérant que la voie d'accès au chantier située dans la zone Infrabel, accessible depuis l'avenue des Tilleuls - dans l'axe de la rue des Griottes, avait été créé afin de réaliser le chantier; qu'elle est maintenue dans le projet en vue de faciliter le chantier à venir; qu'il n'y a pas de motivation à la conserver de manière définitive; que cette zone représente un îlot de chaleur qui devra donc être renaturalisé à l'issue du chantier;

Considérant que la capacité proposée pour le parking vise à répondre aux recommandations de l'étude d'incidences, dans laquelle les besoins des navetteurs en matière de stationnement pour les différents modes de transports ont été évalués;

Considérant qu'une réponse adéquate aux besoins en matière de stationnement motorisé permet de limiter le risque de stationnement sauvage aux alentours de la gare;

Considérant que pour l'analyse effectuée, le chargé d'étude a considéré un scénario « volontariste », envisageant une réduction à terme de la part de l'utilisation de la voiture au profit des modes actifs et des transports en commun;

Considérant qu'il convient dans ce cadre de faciliter l'accès aux modes actifs à la nouvelle plateforme, par la mise à disposition de parkings vélo en quantité suffisante et a une localisation adéquate par rapport aux accès à la halte;

Considérant que l'étude d'incidences recommande l'utilisation d'un revêtement semi perméable afin de favoriser l'infiltration des eaux; que l'utilisation de pavés drainants au sein du parking répond à cet objectif;

Considérant que le projet amendé améliore la verdurisation du parking par la création de nouvelles zones de végétation entre les places de stationnement;

Considérant que la réalisation du projet de mise à 4 voies ne dispose pas encore d'un permis d'urbanisme et que le planning de sa réalisation ne peut dès lors pas être déterminé avec certitude;

Considérant que dans l'objectif d'améliorer la qualité de la biodiversité sur le site, il serait intéressant, comme cela est recommandé dans l'études d'incidences, d'aménager la zone entre le parking et la L.124 en zone de végétation herbacée gérée en fauche tardive en l'attente des futurs travaux d'extension des voies;

Considérant que le projet ne prévoit pas de borne de recharge pour véhicules électriques au sein du parking; que c'est l'objet de la recommandation n° R1.7.2-2; que le demandeur indique dans sa note explicative sur les recommandations ne pas la suivre; qu'il motive son choix ne pas en placer par le fait que la SNCB ne prévoit pas usuellement l'installation de bornes électriques sur les haltes RER; que cette motivation ne semble pas démontrer l'impossibilité de le faire;

Considérant que le projet se veut devenir une plateforme d'échange permettant le transfert modal de la voiture vers les modes de transport collectif ou mode actif; que dès lors il serait intéressant de proposer un ou deux emplacements équipés de bornes de recharge électriques pour les véhicules automobiles;

Considérant que la plateforme est conçue afin de connecter deux lignes de chemin de fer allant dans des directions bien différentes; que le demandeur n'entend pas suivre la recommandation R 1.2.2-3 relative à l'information dynamique en station; qu'il met en avant un taux de fréquentation devant atteindre les 1000 voyageurs avant de pouvoir installer des dispositifs dynamiques renseignant les horaires de passage des prochains trains; qu'outre ce taux de fréquentation, il serait d'avantage utile pour le voyageur de pouvoir identifier les trains en approche et se positionner sur le bon quai; que la plateforme d'échange est en soit une motivation suffisante afin d'informer utilement le voyageur; que dès lors le projet devrait prévoir de tels dispositifs;

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée du 16/10 au 16/11; que 6 réclamations ont été introduites;

Considérant qu'à la suite d'un problème technique, les documents n'étaient pas consultables du 6/11 à 00h01 au 12/11 à 10h00 sur une enquête publique de 30 jours qui s'est déroulée du 16/10 au 16/11; que ce problème a été réglé le 12/11 à 10h00, dès qu'il a été signalé aux services IT; que même si les documents étaient temporairement indisponibles en ligne, ils sont restés consultables à la commune en version papier durant cette période; que l'enquête s'est déroulée sans aucun autre problème du 12/11 à 10h au 16/11 puisque les documents sont redevenus consultables durant ces 4 derniers jours et demi d'enquête publique;

Considérant qu'en conséquence, le problème technique n'a pas empêché le droit de réclamation des citoyens;

Considérant que la demande doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

- Motiver les dérogations sollicitées aux divers Plans Particuliers d'Affectation et veiller à ce qu'elles aient été prises en compte dans les motifs de Mesures Particulières de Publicité;
- Veiller à la bonne intégration paysagère des infrastructures (rampes d'accès, garde-corps, espaces publics,...);
- Répondre aux observations émises par le Service Technique de la Voirie dans son avis du 02/12/2020, à savoir :
 - Quant aux documents :
 - Les plans sont incomplets et ne permettent pas d'appréhender correctement le projet dans son ensemble ainsi que les détails d'aménagements. Manquent entre autres : légendes, inventaire des matériaux, cotations, tracé de la situation existante,....
 - Une note explicative abrégée exposant le projet serait bienvenue.
 - L'échelle 1/500 est inappropriée pour une lecture aisée du plans 2.2.A : l'échelle 1/200 est préférable.
 - Les annotations avec renvoi en marge sur le plan 2.2.A ne facilitent pas la lecture des plans. Une légende ou des annotations plus petites dans le dessin seraient plus appropriées, pour autant que l'échelle soit portée à 1/200.
 - Des coupes transversales du parking auraient été bienvenues.

- Des détails à une plus petite échelle seraient bienvenus, notamment en ce qui concerne les raccordements au domaine public.
- Erreur de mention d'échelle sur le cartouche du plan 2.3.A : 1/1000 indiqué pour 1/100 réel.
- Le plan 2.3.A ne comporte que très peu de cotes et aucune indication de pentes.
- Un plan de situation existante aurait été bienvenu pour la zone concernée par le parking.
- Le plan 2.2.A comporte une flèche en traits interrompus, en provenance du nord, à la signification inconnue.
- Quant aux aménagements :
 - Il est regretté que la demande se contente de l'aménagement de l'intérieur du site, aucune amélioration n'étant envisagée pour améliorer la circulation automobile et surtout piétonne à la rue du Bourdon, alors que les flux ne pourront que s'y intensifier avec la connexion entre les deux voies.
 - Le plan n° 2.2.A comporte, dans la zone de chantier, la trace d'une giration de 15 m de diamètre, sans autre précision que ce qui semble être le dessin d'un camion de pompiers. Comment sera aménagée cette zone de chantier après les travaux?
 - Il semble prévu de conserver l'escalier e2 menant du quai nord de la L26 à la rue du Bourdon. Cet escalier est actuellement en très mauvais état, voire dangereux, et une de ses travées a même dû être condamnée. Est-il prévu de le rénover?
 - Le terrain actuellement utilisée comme dépôt et, dans le futur, traversé par le chemin d'accès PMR à la ligne L124, semble devoir être recouvert de pelouse à en juger par la symbolique utilisée. Cela devrait être confirmé par la légende. Des dépôts clandestins d'immondices et encombrants y ont régulièrement eu lieu avant qu'Infrabel clôture le site. Ces clôtures seront-elles maintenues (cela n'est pas dessiné sur le plan 2.2.A)?
- Quant aux matériaux :
 - En l'absence de légende, il est difficile connaître la nature des matériaux utilisés.
 - Matériau des emplacements de parking : pavés perméables selon la note explicative, mais cela n'est pas mentionné sur le plan 2.2.A.
 - Matériau des aires de manœuvres et de circulation automobile non précisé, ni sur le plan, ni dans la note.
 - Matériau des accès piétons et PMR non précisé.
 - Matériau de l'accès carrossable au parking non précisé.
- Quant à la signalisation :
 - Il s'indique de placer un signal B1 à la sortie du parking.
 - L'escalier E1 à construire n'apparaît pas sur le plan de signalétique.
- Quant à l'éclairage :
 - Les plans omettent l'éclairage, tant du parking et des accès (PMR entre autres) que de l'accès carrossable, qui devrait être renforcé.
- Quant au stationnement des deux-roues :
 - Le type de rangement pour vélos n'est pas mentionné sur le plan 2.2.A.
 - Il est regretté qu'Infrabel refuse de placer des caméras de surveillance.
 - Plan 2.2.A: il est demandé d'indiquer par où les cyclistes devront accéder aux deux zones de stationnement vélos placées contre la L26. Quel sera le revêtement de cet accès?
 - Le positionnement des abris vélos semble approximatif ou avoir été décidé après dessin du parking, ce qui génère des espaces perdus entre les parkings à vélos et les bordures (ou murs L?). Une meilleure intégration permettrait de supprimer ces petits espaces inutilisés, propices aux embuscades et au dépôt d'immondices.
- Quant au mobilier urbain :
 - Les corbeilles à déchets pourtant mentionnées dans la note explicative ne sont pas dessinées sur le plan 2.2.A.
- Quant à la gestion des eaux pluviales :
 - Le plan 1.10.A n'a pas été soumis à l'examen de la Commune.
 - Le plan 2.2.A omet de décrire la gestion des eaux sur le parking et les accès.
 - Le plan 1.11.A concerne surtout la gestion des eaux des voies ferrées, mais omet celle du parking.
 - La notice hydraulique amendée fait encore référence à "l'IBrA (devenu IBDE en 2006)", alors que ces deux entités sont incorporées à VIVAQUA depuis 2018. On peut donc légitimement

- s'interroger sur la fraîcheur des informations techniques renseignées dans la notice, notamment en ce qui concerne les rejets à l'égout de la rue de Linkebeek.
- La notice hydraulique précise que le revêtement des emplacements de parking en klinkers drainants et des chaussées en hydrocarboné "limitera de fait le ruissellement des eaux". Cela est douteux au vu de la proportion hydrocarbonée et du fait que les klinkers drainants n'absorbent pas l'eau à la même vitesse qu'un sol en terre. Un système de récupération des eaux de ruissellement semble cependant prévu, mais il n'est pas dessiné sur les plans 2.2.A et 1.11.A.
 - Analyse par points particuliers :
 - Rue du Bourdon :
 - Le trottoir longeant le futur parking est relativement étroit (1,5m) en plus d'être envahi par la végétation du site Infrabel durant les mois d'été et est simplement revêtu de dolomie, alors qu'il est très fréquenté aux heures de pointes, notamment par des adolescents. Les plans ne semblent pas indiquer son élargissement ou son revêtement, alors que cela s'indique dans le cadre de l'aménagement d'un pôle multimodal.
 - Les plans omettent d'achever l'aménagement de la chaussée sur le pont enjambant la ligne 26 : en effet, les peignes du plateau ralentisseur sont incomplets car le premier permis prévoyait l'aménagement d'un îlot central. Cela ne semble plus d'actualité, les peignes devraient alors être complétés, ou une zone d'évitement peinte à l'axe de la chaussée entre les quais de bus.
 - Remarques: la grille avaloir transversale située devant l'accès au site est à présent démontée, celle située près du carrefour avec l'avenue des Tilleurs n'est pas dessinée.
 - La demande omet de décrire la manière dont sera aménagé l'accès principal au parking Bourdon (trottoir traversant? Matériaux? Pentés? Contrôle d'accès par barrière? Etc.). Il est demandé de fournir un plan de détail.
 - Prévoir des bordures enterrées à hauteur des passages piétons dans l'avancée de trottoir prévue devant le n°415.
 - Corriger/ajouter des flèches de direction dans les bandes de tourne-à-gauche.
 - Avenue des Tilleuls :
 - Détailler le raccordement de l'accès piéton.
 - Parking (plan 2.2.A :
 - Ajouter une légende des matériaux utilisés.
 - Ajouter des cotes planimétriques.
 - Les indications de niveau par cotes altimétriques ponctuelles sont peu nombreuses.
 - Coter les dimensions des emplacements de parking.
 - Renseigner la gestion des eaux pluviales (écoulements, avaloirs).
 - Les largeurs d'allées paraissent excessives et favoriseront le stationnement gênant en dehors des emplacements marqués.
 - Les abords des deux postes électriques sont aménagés de manière peu rationnelle (forme trapézoïdale irrégulière), ce qui risque d'engendrer du stationnement gênant entre les cabines et les emplacements marqués.
 - Toutes les extrémités des rangées de stationnement devraient être pourvue d'un terre-plein de délimitation, qui a aussi pour fonction de protéger les voitures garées aux extrémités des rangées lors de la giration des véhicules en manœuvre.
 - Le plan ne renseigne aucune clôture.
 - Aménagement de la plateforme intermodale :
 - Les matériaux et mobiliers utilisés ne sont pas décrits.
 - L'implantation des abris ne peut être déduit que via le changement de trame sur le plan 2.2.A. Quel en est le modèle et le nombre? Emplacements supposés car pas de légende. Semblent occuper la largeur totale des quais.
 - PMR :
 - Circulation des PMR compliquée pour passer de la L124 direction nord à la L24 direction Est.
 - Raisons du doublage de l'accès PMR au quai ouest de la L124?
 - Le quai de la L124 direction Charleroi est dépourvu de rampe d'accès, ce qui oblige les PMR à emprunter deux ascenseurs.
 - Quelles sont les raisons de l'absence de l'ascenseur L4?

- Répondre aux observations émises par le Service de la Mobilité dans son avis du 03/12/2020, à savoir :
 - Documents :
 - L'information indiquée sur le plan est insuffisante pour bien appréhender le projet. Il s'agit plus d'un schéma que d'un réel plan dans le cadre d'une demande de permis. Il sera nécessaire d'améliorer celui-ci :
 - Revêtements non-précisés sur plan;
 - Légende manquante;
 - Aucune indication des distances;
 - La représentation sur le plan de l'accès automobile au parking via la rue du Bourdon n'est pas identique à celle présentée figure 15 dans la note « explicative ». Il faut améliorer la version sur le plan de la demande de permis afin qu'elle se conforme à la réalité projetée et qu'elle indique bien qu'il s'agit d'un trottoir traversant comme recommandé par l'étude d'incidence;
 - Améliorer la qualité du plan de manière générale;
 - Détailler correctement l'aménagement de l'accès au parking de la plateforme sur le plan;
 - Stationnement vélos et vélos-cargo :
 - Prévoir au minimum un box à vélos fermé avec gestion de l'accès aux utilisateurs (se renseigner auprès de l'Agence de Stationnement pour la gestion);
 - Circulation PMR sur le site :
 - Pour accéder à pied à la rampe d'accès au quai ouest à partir de la rue du Bourdon, il est prévu 1,5m de large pour le cheminement piéton qui longe le parking vélo. Celui-ci devrait au moins atteindre 2m de large et de l'espace pourrait être repris sur la rampe d'accès automobile prévue à 8m de large mais donnant accès, non pas à une impasse, mais à une zone de rebroussement accessible aux véhicules de secours. Cet élargissement répondrait également à une recommandation de l'E.I. en faveur des cyclistes :
 - Elargir à 2m l'accès piéton qui longe le parking vélo;
 - Pour la ligne 26, les quais sont uniquement accessibles par ascenseurs. Il faudrait envisager la création d'une pente PMR à partir du parking et rejoignant le quai nord de la ligne 26. S'il s'avérait que la création de cette rampe remettrait en cause la possibilité du passage du futur RER vélo, cette rampe pourrait être traitée de la même manière que l'escalier « E2 »;
 - Il faudrait également envisager une pente PMR de la rue du Bourdon vers le quai sud de la L.26 :
 - Etudier la création d'une rampe d'accès vers le quai « nord » de la ligne 26 à partir du parking et l'inclure dans le permis;
 - Etudier la création d'une rampe d'accès vers le quai « sud » de la ligne 26 et l'inclure dans le permis;
 - Accès au site à vélo :
 - Il faut profiter de l'opportunité de ce permis pour élargir le trottoir de la rue du Bourdon côté du parking à une largeur de 3,50m. En effet, en l'état actuel, il est très inconfortable pour les piétons, n'encourage pas l'accès à la gare à pied, et encore moins à vélo. Pour encourager l'accès à vélo de la gare, cette largeur de 1,5m donnerait l'opportunité d'y prévoir une piste cyclable surélevée, qui pourrait servir d'espace pour le RER vélo (variante 3b de l'étude d'incidence), s'il est décidé que son itinéraire passe par là;
 - Cet aménagement améliorerait l'accès à vélo via la rue du Bourdon et donnerait un accès directement au parking vélo. Actuellement, les pistes cyclables en voirie n'assurent pas une sécurité suffisante aux cyclistes vu que les véhicules n'ont pas l'espace pour se croiser, ils ont donc tendance à rouler sur les pistes cyclables;
 - Le « règlement sur la construction, reconstruction et la réparation des trottoirs » voté en juin 2008 par le Conseil précise que ces travaux sont à charges du propriétaire :
 - Rénover et agrandir le trottoir côté parking à une largeur de 3,50m;
 - Après interprétation du plan, il semblerait qu'il y a une rampe d'accès dédiée aux cyclistes pour arriver aux parking vélo depuis la rue du Bourdon. Il faudrait préciser sur le plan ce cheminement cyclable. De plus, quel est le cheminement cyclable prévu pour le cycliste qui veut rejoindre les parking vélos à gauche de la rampe d'accès ? Ce cheminement est également à prévoir :

- Cheminements cyclables vers tous les parking vélos à mieux signaler/prévoir sur le plan;
- Recommandations issues de l'étude d'incidence :
 - R 1.2.6-3 : Sur le plan, l'espace de circulation a une largeur de 1,5m et non 2m comme assuré par le demandeur dans la note. C'est compréhensible pour le maintien de l'escalier, néanmoins, n'est-il pas possible de revoir la rampe d'accès automobile et d'y prévoir un cheminement PMR ? :
 - Réfléchir à un accès PMR de la rue du Bourdon vers le parking et/ou vers la rampe donnant accès au quai.
 - R 1.2.10-1 :
 - Préciser sur le plan où se situe le stationnement motos et indiquer les accroches antiviol;
 - Préciser sur le plan où se trouve l'emplacement réservé aux véhicules de covoiturage;
- Plan de signalisation :
 - Aucune signalisation n'indique au PMR quel chemin emprunter pour arriver à quel quai sans croiser un escalier :
 - Inclure une signalisation pour guider le PMR;
- Répondre aux observations émises par le Service Vert dans son avis du 27/11/2020, à savoir :
 - Résoudre les incohérences entre l'intitulé de la demande modifiée en ce qu'il évoque l'abattage de 14 arbres à haute tige, alors que la note explicative reprend la suppression de 36 sujets;
 - Arbres à haute-tige :
 - Tous les arbres n'étant pas inscrit comme à abattre dans la demande sont à maintenir à tout prix, et ce compris les arbres d'alignements de voirie éventuels;
 - Le projet d'aménagement prévoit la replantation de 7 arbres de haute-tige dans les parterres de parking ainsi qu'une quantité indéterminée dans les talus alentours. Le Service Vert impose que la force de ces replantations soit de 16/18 cm de circonférence à la plantation;
 - Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.);
 - Le choix des essences d'arbres à haute-tige se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :
 - Arbres haute tige: Aulne, Bouleau, Cerisier, Charme, Châtaignier, Chêne, Cognassier, Erable, Frêne, Hêtre, Marronnier, Merisier, Noyer, Orme, Peuplier, Pommier, Poirier, Robinier, Saule, Sorbier, Tilleul, etc;
 - Ces replantations sont à effectuer au plus tard dans les 10 mois suivant la fin du gros œuvre du chantier et la finalisation des fosses de plantation, en respectant les distances légales de recul, entre début novembre et fin mars;
 - Massifs de plantations :
 - Le projet prévoit la plantation de plusieurs massifs arbustifs ou de sujets isolés. Le Service Vert impose que la force de ces plantations soit de 60/80cm de hauteur minimum à la plantation;
 - Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.);
 - Le choix des arbustes se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :
 - Arbustes: Amélanchier, Aubépine, Argousier, Baguenaudier, Buddleia, Chèvrefeuille, Clématite, Cornouiller, Daphné, Epine-vinette, Erable, Genêt, Hibiscus, Hortensia, Lierre, Lilas, Noisetier, Prunus, Saule, Spirée, Sureau, Viorne, etc.;
 - Zone de protection des arbres :
 - Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après;

- Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier;
- Il sera également porté une attention particulière à l'implantation et à la protection des arbres d'alignements de voirie lors de la planification et de la création des accès de chantier;
- Documents complémentaires :
 - Un plan d'aménagement paysager détaillant précisément les essences, implantations et dimensions des plantations projetées devra être joint à la demande;
- Règlements et recommandations en termes d'élagage :
 - Selon la dernière mise à jour du CoBAT (1er septembre 2019) certains travaux d'élagage sont soumis à permis d'urbanisme et doivent être spécifiés dans la demande s'ils ne le sont pas déjà. Ces travaux comprennent :
 - la pratique de toute taille sévère susceptible de mettre en péril la survie de l'arbre, on entend par là une taille supérieure à 20% du volume total de la couronne ou l'étêtage du sujet (ablation de sa cime);
 - la modification de la silhouette d'un arbre inscrit à l'inventaire visé à l'article 207;
 - Il est à noter que, hormis ces interventions soumises à permis, un élagage inadéquat ou trop fréquent des arbres peut entraîner leur dégradation voire leur mort, que peut nuire à la faune locale et qu'esthétiquement parlant certaines essences ne devraient pas être élaguées;
 - Tout élagage entraînant la mort du ou des sujet(s) concerné(s) sera considéré comme un acte d'abattage clandestin et entraînera les poursuites judiciaires appropriées ainsi que l'imposition de replantations en compensation du préjudice;
 - En termes de travaux d'élagage le Service Vert demande de favoriser la pratique de tailles douces (sélection des jets internes à la couronne, favorisation des tire-sève, utilisation du sécateur dès que possible, pas de taille de section supérieure à 10 cm de diamètre, etc.);
- Protection des arbres et du couvert végétal :
 - Durant toute la durée du chantier, les arbres sont protégés par une clôture ou une palissade interdisant toute circulation de véhicules ou dépôt de matériaux sous les couronnes. Cette protection est à installer avant le début du chantier;
 - Les clôtures ou palissades sont en bois ou en métal (par exemple, des grilles de chantier rigides), d'une hauteur minimum de 2 mètres, fixées de façon à ne pas pouvoir être renversées. Elles devront rester en place jusqu'à la fin du chantier;
 - Dès que les protections sont mises en place, le responsable du chantier ou son représentant sollicite sans délai auprès du Service Vert de la Commune la délivrance d'une attestation de conformité du chantier en ce qui concerne la protection des arbres;
 - En cas de contrôle, si le responsable du chantier ou son représentant n'est pas en mesure de présenter cette attestation au délégué de l'administration, les travaux peuvent être immédiatement arrêtés jusqu'à ce que le titulaire du permis ait rempli cette exigence;
 - Les travaux de terrassements sont effectués en dehors du périmètre des couronnes. Les travaux de déblais ou de remblais sont interdits au pied des arbres. Si des impératifs de construction rendent nécessaires la circulation à proximité des arbres (ex. : passage de canalisation), seul le creusement manuel avec passage sous les racines est autorisé et ce, après consultation d'un spécialiste qui étudiera les solutions techniques à mettre en œuvre;
- Période d'abattage :
 - Vu l'article 68 § 1er de l'Ordonnance du 01/03/2012 relative à la conservation de la nature, tout abattage est interdit entre le 1er avril et le 15 août (sauf pour des raisons impératives de sécurité);
- Répondre aux observations émises par le Service de l'Environnement dans son avis du 30/11/2020, à savoir :
 - Assurer un apport d'eau maximal aux 2 conduites d'égouttage des quais de la voie 26 et rejoignant la rue de Linkebeek afin de permettre une récupération de ces eaux par l'Administration Communale (et ce conformément au « plan de gestion des eaux » établi par Pigeons-Ochej Paysage fourni lors de l'étude d'incidences);

Avis FAVORABLE unanime en présence du représentant de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme aux motifs émis ci-dessus et

A condition de :

1. Veiller à la bonne intégration paysagère des infrastructures (rampes d'accès, garde-corps, espaces publics,...);
2. Compléter les plans avec la légende des matériaux existants/projetés, du type de mobilier urbain prévu (poubelle, assise,...), éclairage, stationnement vélo, du marquage routier, ajouter des coupes significatives relatives au parking et à la plateforme (L124 à hauteur de l'escalier e1), ajouter les détails techniques significatifs; faire apparaître en plan les éléments prévus dans le projet et décrits dans la note explicative;
3. Fournir un plan de la situation existante de la zone où s'implante le parking, y compris ses abords immédiats, jusqu'à la voie de chemin de fer;
4. Corriger le cartouche du plan 2.3A, l'échelle est 1/100 et non 1/1000;
5. Compléter le plan 2.3A avec des cotes aux endroits significatifs et indiquer les pentes;
6. Préciser en plan comment sera aménagée la zone réservée aux véhicules d'urgence à côté du poste de sectionnement;
7. Décrire comment sera rénové l'escalier e1, compléter les plans le cas échéant;
8. Placer un signal B1 à la sortie du parking;
9. Préciser si un totem « S » est prévu dans le projet;
10. Joindre un plan de plantation à jour suite aux amendements;
11. Prévoir la force de ces replantations de 16/18 cm de circonférence à la plantation des arbres et la force de ces plantations soit de 60/80cm de hauteur minimum à la plantation des arbustes; favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc., opérer le choix des essences d'arbres à haute-tige principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora);
12. Prendre toutes les mesures nécessaires en matière de protection de la végétation existante et conservée dans le projet;
13. Remettre en état à l'issue du chantier les trottoirs aux abords du parking conformément au titre VII du RRU et du cahier d'accessibilité piétonne;
14. A hauteur des postes électriques présents sur le parking, veiller à retravailler le pied de manière à éviter le stationnement sauvage;
15. Indiquer et légendrer sur les plans les clôtures projetées;
16. Préciser quel est le modèle et le nombre des abris d'attente, et leur implantation exacte de manière à vérifier que les cheminements des piétons sont bien conformes;
17. Faire apparaître l'escalier E1 sur le plan 2.7A;
18. Prévoir un cheminement piéton sécurisant depuis la rue du Bourdon vers la station;
19. Adapter les traversées piétonnes à hauteur du carrefour entre la rue du Bourdon et avenue des Tilleuls (pont) conformément au titre VII du RRU, article 5;
20. Remettre en état, à l'issue du chantier, l'emprise de la voie d'accès chantier (avenue des Tilleuls) en la rendant perméable et en rendant le caractère paysager de la zone de talus;
21. Proposer un ou deux emplacements équipés de bornes de recharge électriques pour les véhicules automobiles au sein du parking;
22. Prévoir des dispositifs d'affichage dynamique renseignant les horaires de passages des trains;
23. Résoudre les problèmes identifiés lors de la campagne de relevés de janvier 2020 concernant les murs de soutènement et les murs de protection acoustique;
24. Préciser sur plan le cheminement prévu pour le RER Vélo de manière à apprécier la compatibilité du projet avec le développement du RER;
25. Revoir la pente et les dimensions de la rampe reliant le parking au quai Ouest de la ligne 124;
26. Revoir l'accès au site côté rue du Bourdon pour le rendre conforme en matière d'accessibilité PMR;
27. Adapter l'offre en stationnement vélo conformément au Masterplan Stationnement Vélo et prévoir des emplacements pour vélos de grand gabarit;

28. Équiper l'un des accès créés avenue des Tilleuls d'une zone de stationnement pour vélo destinée au stationnement de courte et moyenne durée;
29. Aménager la zone entre le parking et la L.124 en zone de végétation herbacée gérée en fauche tardive;
30. Se coordonner avec les Services Communaux pour toutes les conditions relatives aux voiries ;