



# SITE DE L'HIPPODROME D'UCCLE-BOITSFORT

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

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES  
ENVIRONNEMENTALES

#### **ÉTUDE RÉALISÉE PAR**

BDV development pour la Direction Stratégie territoriale, [perspective.brussels](http://perspective.brussels)

#### **CONTACT**

[info@perspective.brussels](mailto:info@perspective.brussels)

#### **ÉDITEUR RESPONSABLE**

Antoine DE BORMAN, Directeur général de [perspective.brussels](http://perspective.brussels) - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

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

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 [perspective.brussels](http://perspective.brussels)

# SITE DE L'HIPPODROME D'UCCLE-BOITSFORT

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

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES  
ENVIRONNEMENTALES







## **Rapport sur les incidences environnementales**

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

### **RESUME NON TECHNIQUE**

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

**Août 2021**

Référence ABV Environment: 3311

#### **ABV ENVIRONMENT**

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

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

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

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

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

**Table des matières**

1.	Contexte.....	4
1.1.	Redéploiement de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort .....	4
1.2.	Arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS .....	4
1.3.	Objectifs .....	4
1.4.	Structure du résumé non technique .....	5
1.5.	Glossaire .....	5
2.	Description Du périmètre visé par la modification partielle du PRAS .....	6
2.1.	Localisation du Site .....	6
2.2.	Occupation actuelle et passée .....	8
2.3.	Affectation au PRAS.....	8
3.	Résumé du contenu du plan .....	10
3.1.	Modification de la carte n°3 du PRAS visant la modification de l'affectation de la zone occupée par le parking sis chaussée de la Hulpe.....	11
3.2.	Modification de la carte n°3 du PRAS à titre de compensation planologique.....	11
3.3.	Modification des prescriptions littérales.....	12
4.	Justification de la modification partielle du PRAS .....	13
4.1.	Justification de la création d'un parking au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.....	13
4.2.	Justification de l'extension de l'emprise du parking actuel non aménagé .....	13
5.	Alternatives étudiées.....	15
6.	Evaluation des incidences du Projet et des alternatives .....	17
6.1.	Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages .....	17
6.2.	Mobilité.....	20
6.3.	Domaine social et économique .....	23
6.4.	La population et santé humaine .....	24
6.5.	La diversité biologique, la faune et la flore .....	25
6.6.	Les sols .....	26
6.7.	Les eaux.....	27
6.8.	L'air et les facteurs climatiques .....	27
6.9.	Environnement sonore et vibratoire.....	28
6.10.	Energie.....	28
6.11.	Déchets .....	29
6.12.	Recensement d'incidences environnementales spécifiques.....	30
7.	Présentation de la solution retenue.....	31
8.	Recommandations .....	32

**Liste des figures :**

Figure 1 : Localisation de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.....	6
Figure 2 : parking existant sur la parcelle 40P .....	7
Figure 3 : Zone de parking au PRAS.....	9
Figure 4 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS : 1 : Modification de l'affectation de la zone forestière du parking – 2 : Modification à titre de compensation planologique.....	10
Figure 5 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagée .....	11
Figure 6 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagées .....	11
Figure 7 : Périmètre approximatif de la Variante 1 (tracé rouge) par rapport au périmètre du Projet (pointillé noir).....	16

**Liste des photos**

Photo 1 : Vue sur le parking actuel (novembre 2020).....	7
--	---

**Liste des tableaux :**

Tableau 1 : Synthèse des recommandations .....	33
--	----

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

---



## 1. CONTEXTE

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

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

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

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

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

Pour finir, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé début novembre 2020 le Masterplan qui acte le redéploiement du projet de l'hippodrome.

### 1.2. Arrêté d'ouverture de modification partielle du PRAS

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

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

### 1.3. Objectifs

Le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) a pour objectif :

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

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

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

**Le présent document constitue le résumé non technique du RIE.**

## 1.4. Structure du résumé non technique

Le résumé non technique du Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) comportera les parties principales suivantes :

- ◇ Présentation du périmètre visé par le projet, résumé du projet de Plan et de sa justification ;
- ◇ Présentation des Alternatives étudiées ;
- ◇ Evaluation des impacts du Projet et des Alternatives ;
- ◇ Présentation de la solution retenue ;
- ◇ Synthèse des recommandations.

Une étude d'impact (**Evaluation Appropriée des Incidences - EIA**) sur la zone Natura 2000 BE1000001 « *La Forêt de Soignes et ses lisières, les domaines boisés avoisinants et la vallée de la Woluwe* » a également été réalisée dans le cadre de l'analyse des impacts du projet. Cette dernière est jointe au RIE.

## 1.5. Glossaire

**Demandeur** : Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale.

**RIE** : Rapport d'incidences sur l'environnement.

**EAI** : Evaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000.

**PGE** : Plan de Gestion de l'Eau.

**PACS** : Plan d'Action Communal en matière de Stationnement

**PRAS** : Plan Régional d'Affectation du Sol. Il couvre l'ensemble du territoire régional. Il est composé de cartes (prescriptions graphiques) et d'un ensemble de dispositions (prescriptions littérales). Le PRAS a force obligatoire et valeur réglementaire. Par conséquent, les prescriptions littérales et les zonages établis par ce plan doivent être respectés par les demandes de permis.

**PRDD** : Plan Régional de Développement Durable.

**PRM** : Plan Régional de Mobilité.

**PRPS** : Plan Régional de Politique du Stationnement.

**Projet ou Projet de Plan** : projet de modification partielle du PRAS étudiée.

**RCU** : Règlement Communal d'Urbanisme.

**SAU** : Société d'Aménagement Urbain.

**Zone de parking** : périmètre de la modification partielle des prescriptions graphiques du PRAS portant sur une zone de stationnement sise chaussée de la Hulpe 51 à 1180 Uccle.

**Zone de compensation** : périmètre de la modification partielle des prescriptions graphiques du PRAS portant sur la zone de compensation planologique prévue entre les deux anneaux de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort.

## 2. DESCRIPTION DU PERIMETRE VISE PAR LA MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

### 2.1. Localisation du Site

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

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



Figure 2 : parking existant sur la parcelle 40P



## 2.2. Occupation actuelle et passée

Ce parking présente les caractéristiques suivantes :

- ◇ Le parking est actuellement **en zone forestière** sur la carte n°3 « affectations du sol » du PRAS. Ce parking existait toutefois déjà avant l'entrée en vigueur du PRAS. La zone est **utilisée comme parking depuis au moins 1922**<sup>1</sup>. Sur base des images aériennes, le périmètre de la zone de stationnement semble toutefois avoir fluctué au cours des décennies précédentes ;
- ◇ Le parking est situé en **bordure d'une zone Natura 2000** ;
- ◇ Le parking est repris **comme porte d'entrée de la forêt de Soignes** au Schéma de Structure de la forêt de Soignes datant de 2008. Le parking est accessible depuis la chaussée de la Hulpe ;
- ◇ Le **réaménagement du parking existant a été autorisé** dans le cadre du permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18 octobre 2019 sous la référence 16/PFU/584128, à la suite de la suspension et de l'annulation par le Conseil d'Etat d'un précédent permis visant le même objet d'aménagement d'un « *parc de loisirs actifs à l'hippodrome de Boitsfort afin d'y développer des activités culturelles, sportives, éducatives, de détente, événementielles et en lien avec la nature* ». Le nombre d'emplacements autorisés au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est au total de 372 emplacements dont 302 emplacements localisés Chaussée de la Hulpe 51, à 1180 Uccle (Parking P1) ;
- ◇ Le **parking est localisé sur le territoire de la commune d'Uccle** mais est situé à proximité des communes de **Bruxelles-Ville et de Watermael-Boitsfort** ;

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

## 2.3. Affectation au PRAS

Au PRAS :

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

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

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

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

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

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

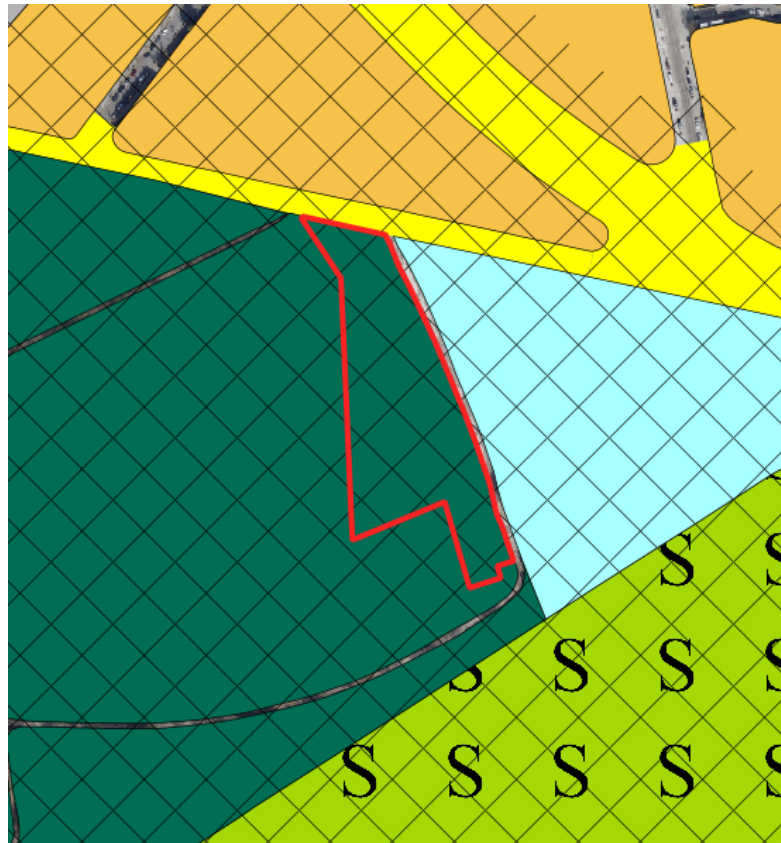
---

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

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

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

Figure 3 : Zone de parking au PRAS



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

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

### 3. RESUME DU CONTENU DU PLAN

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

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

◇ **Modification des prescriptions graphiques**

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

**Figure 4 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS : 1 : Modification de l'affectation de la zone forestière du parking – 2 : Modification à titre de compensation planologique**



Ajout de la prescription littérale suivante :

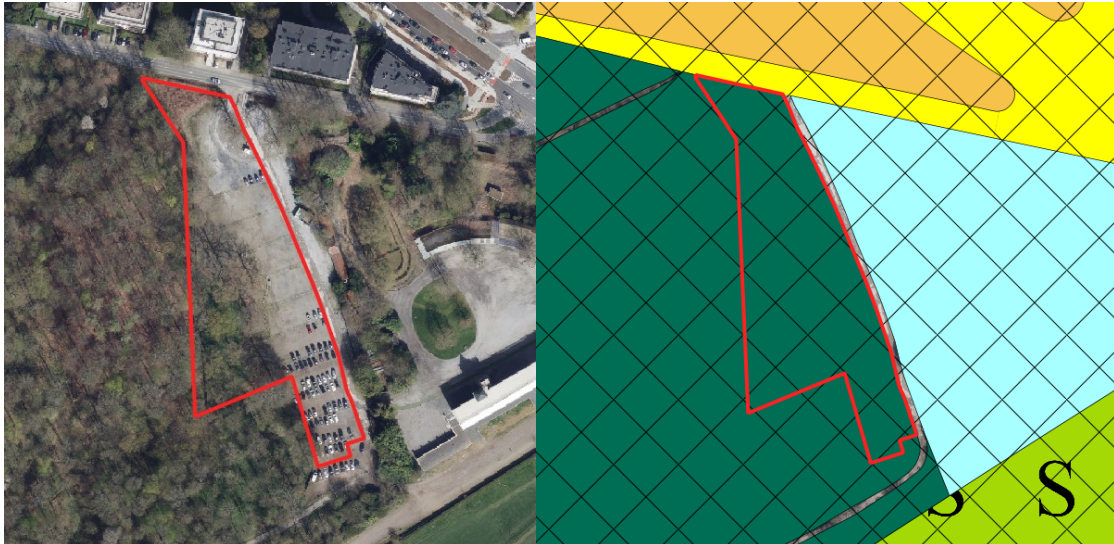
*« 8.5. La partie de la zone d'équipement située à l'ouest de l'avenue de l'Hippodrome à Uccle et bordant le site de l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort est affectée à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de cette zone ainsi que des usagers de la zone de sports ou de loisirs de plein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

Ces différentes modifications sont présentées en détail ci-après.

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

La modification partielle de la carte n°3 du PRAS afin de changer l'affectation de la zone forestière du parking sis le long de la chaussée de la Hulpe en une **zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public**. Le périmètre, qui présente une superficie d'environ 10.700 m<sup>2</sup>, est présenté ci-après.

Figure 5 : Périmètre des modifications des prescriptions graphiques du PRAS envisagée



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

La compensation consiste donc à changer l'affectation d'une **zone de sport et de loisirs de plein air** en une **zone forestière**. Les limites de cette zone sont illustrées à la figure suivante. Le périmètre présente une superficie d'environ 14.200 m<sup>2</sup>.

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





### 3.3. Modification des prescriptions littérales

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

La prescription est actuellement la suivante :

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

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

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

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

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

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

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

L'ajout est le suivant :

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

## 4. JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sur la base de la superficie du périmètre de la modification partielle du PRAS visant à la création d'un parking, il est possible d'y aménager théoriquement de l'ordre de maximum 428 à 535 emplacements<sup>2</sup> de stationnement, auxquels s'ajoute de l'ordre de 70 emplacements de stationnement prévus ailleurs au droit de l'ancien hippodrome<sup>3</sup>.

**Le besoin théorique maximal en stationnement sera donc supérieur à l'offre maximale théorique en stationnement à certaines périodes du jour, de la semaine ou de l'année.**

<sup>2</sup> Estimation réalisée sur base d'un ratio de 20 à 25 m<sup>2</sup>/emplacement. A titre de comparaison, un plan d'aménagement de la zone, élaboré dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme concernant le projet DROHME, reprend 389 emplacements pour voiture et 40 places pour motos, soit 429 emplacements.

<sup>3</sup> Le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 18/10/2019 sous la référence 16/PFU/584128 autorise l'aménagement d'un parking de 54 emplacements à l'entrée du golf (P4 : 46 emplacements voitures et 8 places motos), 10 emplacements pour l'espace logistique (P2 : 10 emplacements voiture) et 6 emplacements à proximité de l'ancienne maison forestière (P3 : 6 emplacements voiture), soit au total 70 emplacements. Il est donc envisageable de créer au minimum 70 emplacements au sein de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public actuelle.

Le parking actuel présente une capacité de l'ordre de 240 emplacements voiture<sup>4</sup>. Les emplacements n'étant pas délimités au sol, le nombre d'emplacements disponible reste toutefois fonction de la manière dont les usagers stationnent leur véhicule. Le réaménagement et l'augmentation de la superficie du parking permettra ainsi :

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

---

<sup>4</sup> Sur base d'une visite de site effectuée en janvier 2021

## 5. ALTERNATIVES ETUDIEES

Dans le cadre du Rapport d'Incidences sur l'Environnement, différentes alternatives au projet de Plan ont été envisagées, à savoir notamment :

### **Alternatives attendues dans le cadre d'un RIE<sup>5</sup> :**

- ◇ Maintien de la situation actuelle ;
- ◇ Fermeture du parking actuel ;

### **Alternatives particulières**

- ◇ Autres localisations du parking au sein de l'ancien hippodrome (création d'un parking au droit du village des paris, réhabilitation du parking du golf, etc.)
- ◇ Création d'un parking à l'extérieur de l'ancien hippodrome.

Toutefois, seules les alternatives suivantes sont jugées pertinentes :

- ◇ **Alternative 0.1** : La situation de fait (situation actuellement rencontrée d'environ 240 places<sup>6</sup>) se poursuit en l'état. Le parking ne fait l'objet d'aucun aménagement. L'occupation de la zone de parking se poursuit donc dans les mêmes conditions qu'actuellement (Alternative attendue dans le cadre d'un RIE).
- ◇ **Alternative 0.2** : Le parking actuel est fermé en vue de permettre la réalisation de la zone forestière prévue au PRAS (Alternative attendue dans le cadre d'un RIE).
- ◇ **Variante 1** : Variante de l'Alternative 0.1 : Maintien de l'emprise située en dehors de la zone Natura 2000 du parking actuel et réaménagement de ce dernier. On notera qu'une zone envahie par la renouée du Japon présente au Nord, le long de la Chaussée de La Hulpe, est également intégrée dans le périmètre.

D'une superficie de l'ordre de 7.200 m<sup>2</sup>, il est possible d'y aménager théoriquement de l'ordre de maximum 288 à 360 emplacements<sup>7</sup>. Cette variante, combinée aux emplacements prévus ailleurs dans l'ancien hippodrome (environ 70 emplacements), est en mesure d'approcher les 470 emplacements théoriques jugés nécessaires. La partie Ouest du périmètre visé par la modification partielle du PRAS et actuellement boisée ne fait donc pas partie de la zone d'emprise du parking.

<sup>5</sup> Alternatives devant être étudiées dans le RIE conformément :

À l'annexe C relative aux Informations destinées à l'évaluation préalable des incidences des projets du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT),

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

<sup>6</sup> Actuellement, le parking n'étant pas aménagé, le nombre d'emplacements disponible dans les faits n'est pas connu avec précision. Sur base d'un comptage effectué sur le terrain, la capacité du parking non aménagé était en janvier 2021 de l'ordre de 240 emplacements

<sup>7</sup> En se basant sur un ratio de 20 à 25m<sup>2</sup>/emplacement :  $7.200/25 = 288$  ;  $7.200/20 = 360$ . A titre de comparaison, le plan d'aménagement du parking P1 joint au permis d'urbanisme du 18/10/2019, bien que le périmètre du parking P1 ne correspond pas exactement à celui de la Variante 1 mais s'en rapproche toutefois, autorise l'aménagement de 302 emplacements (285 emplacements voitures et 16 emplacements pour moto), soit un nombre situé dans la fourchette du nombre maximum d'emplacements théoriquement aménageables au droit de la zone

Pour rappel la capacité théorique maximale du Projet est de 428 à 535 emplacements, soit de l'ordre d'une centaine de véhicules supplémentaires

Figure 7 : Périmètre approximatif de la Variante 1 (tracé rouge) par rapport au périmètre du Projet (pointillé noir)



## 6. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET ET DES ALTERNATIVES

L'analyse des incidences du Projet dans le RIE a été effectuée pour chaque thématique en évaluant l'impact du Projet et des Alternatives :

- ◇ **sur la situation de droit** : une vérification de la conformité du Projet/alternatives aux objectifs poursuivis par les plans et programmes de la Région de Bruxelles Capitale a été effectuée;
- ◇ **sur la situation de fait** : L'impact du projet/alternative sur la situation actuelle a été réalisée.

**En ce qui concerne la situation de droit**, dans le cadre de ce RIE, différents plans et programmes ont été consultés. On renverra le lecteur au RIE pour une description du contenu de ces derniers.

**En ce qui concerne la situation de fait**, le RIE est une étude sur « Plan » et non sur « Projet ». L'analyse se base principalement sur un périmètre (périmètre des modifications graphiques partielles du PRAS) et pas sur des plans d'aménagement de la zone. Dès lors l'analyse des impacts environnementaux de la modification partielle du PRAS est effectuée à un niveau planologique.

L'analyse des incidences ci-après aborde uniquement les impacts au niveau de la zone de parking sis le long de la chaussée de la Hulpe. La modification de l'affectation d'une partie de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort située entre les deux anneaux (modification à titre de compensation) n'a quant à elle que peu d'impacts, le principal impact étant le renforcement du niveau de protection de la faune et de la flore présentes à cet endroit.

### 6.1. Environnement bâti, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architecturale et archéologique, les paysages

#### 6.1.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

La partie Ouest reprise dans le périmètre de la zone de parking est actuellement boisée. Le Projet ouvre la voie vers la possibilité d'étendre le parking à cette zone.

Le périmètre du Projet ne comportant pas d'élément bâti, il n'est pas attendu d'impact sur ce dernier.

Des travaux d'aménagement de l'ensemble du parking – dont la zone d'accès, l'enlèvement des barrières Heras/Nadar, panneaux d'informations uniformisés dans l'ensemble « Boitsfort », ... - pourraient améliorer son intégration paysagère depuis les habitations proches, le long de la chaussée de la Hulpe et pour les usagers du parking.

Le Projet, bien qu'impliquant l'abattage d'arbres au niveau d'une partie de la lisière, est également susceptible de participer à l'amélioration de la lisière forestière au droit du parking pour autant que certains aménagements/plantations soient réalisés.

Le Projet implique la construction d'un parking au sein de la forêt de Soignes qui a fait l'objet d'un arrêté de classement le 2 décembre 1959. L'arrêté de classement justifie le classement de la Forêt de Soignes en raison de « **sa valeur historique, esthétique et scientifique** » sans préciser davantage les intérêts patrimoniaux ayant justifiés son classement. Toutefois :

- ◇ En ce qui concerne sa **valeur historique** : Le parking existait déjà lors de l'exécution de l'arrêté de classement en 1959, le parking existant au moins depuis 1922 ;
- ◇ En ce qui concerne sa **valeur esthétique** : Selon le plan de gestion de la forêt de Soignes, les enjeux au droit de la zone en matière d'esthétisme sont surtout associés à la qualité des aménagements du parking et à la qualité de la lisière forestière. Actuellement la zone de parking n'est pas aménagée alors que le plan de gestion de la forêt de Soignes accorde une importance particulière à l'aménagement des parkings en entrée de massif. La transition entre la forêt et la zone de parking est également abrupte et aucun aménagement ne met en valeur cette partie de l'ancien hippodrome identifié comme porte d'entrée de la forêt de Soignes. La valeur esthétique de la zone est donc actuellement pour le moins limitée. Le réaménagement du parking permettrait d'améliorer la qualité esthétique de la zone de parking, de la lisière, ainsi que de mettre en valeur les arbres remarquables présents.

- ◇ En ce qui concerne sa **valeur scientifique** : La zone de parking n'est pas située en bordure de la hêtraie cathédrale, d'une pièce d'eau, d'un monument, ou de tout autre élément particulier/remarquable. La lisière constitue, avec la partie boisée du parking, les éléments les plus intéressants. Le Projet implique toutefois l'abattage d'une partie des arbres présents, ce qui est susceptible d'avoir un impact sur la valeur scientifique de la forêt de Soignes de par la réduction de la superficie boisée du massif. Néanmoins, la superficie concernée reste limitée au regard de la superficie totale du massif (partie boisée d'environ 3.800m<sup>2</sup> par rapport aux 4.400 ha du massif de la forêt de Soignes). Par ailleurs, le parking a notamment pour vocation, au travers de la « porte d'entrée » de la forêt de Soignes que représente l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort de canaliser la fréquentation du public au sein du massif et dès lors de limiter l'impact sur la faune et la flore de la forêt suite aux activités récréatives s'y déroulant. C'est par ailleurs un des objectifs du plan de gestion de la forêt de Soignes. Cet aménagement permet en effet de protéger indirectement les parties de la forêt situées plus à l'intérieur du massif et a priori de valeur scientifique plus importante de par leur distance plus éloignée avec les activités humaines.

Sur base de ces éléments, le Projet n'a pas d'impact négatif significatif sur le site classé. Le Projet devrait au contraire participer à la protection du massif forestier en canalisant la fréquentation des usagers de la forêt de Soignes.

Le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes identifie l'hippodrome de Boitsfort comme l'une des 6 portes d'accueil de la forêt de Soignes. Selon le Schéma de Structure « *La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour suffisamment de parkings de qualité, l'horéca etc. doit y être présent.* ». Le Projet permet de rencontrer les objectifs du Schéma de Structure de la forêt de Soignes.

Pour finir, la prescription 16 du PRAS implique la présence d'une zone non aedificandi (interdiction d'y construire) dans un périmètre de 30 à 60 m de la zone forestière. La modification de l'affectation de la zone de parking implique un recul de la zone non aedificandi sur les terrains avoisinants. La zone non aedificandi actuellement présente dans une partie du village des parcs de l'ancien hippodrome sera en partie supprimée (parcelle 40P). Il en est de même d'une partie de la zone non aedificandi située dans la zone d'habitations située de l'autre côté de la chaussée de la Hulpe (parcelle 484B et 481C). Pour rappel, selon le Cahier V du PRAS, la zone non aedificandi vise à, outre protéger les arbres et les constructions, assurer un aménagement en bordure de massif respectant les caractéristiques urbanistiques et paysagères existantes. Etant donné les éléments suivants :

- ◇ Les parcelles 484B et 481C sont situées de l'autre côté de la chaussée de La Hulpe. La parcelle 40P est séparée de la lisière forestière par le parking existant. Des constructions/aménagements/activités humaines existent donc actuellement entre la lisière de la forêt et ces parcelles ;
- ◇ Les parcelles concernées sont déjà pour partie urbanisées, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction ;
- ◇ Les parcelles concernées sont reprises dans une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Zichée) au PRAS. La modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public est subordonnée à des conditions particulières visant à sauvegarder les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de la zone ;
- ◇ La zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public (partie de la parcelle 40P) est entièrement reprise dans le site classé de la forêt de Soignes, cadrant tout éventuel projet dans la zone afin de conserver la valeur historique, esthétique et scientifique du massif boisé ;
- ◇ Le PRAS mentionne à sa prescription 16 que « L'interdiction de bâtir ne s'applique toutefois pas aux parcelles sur lesquelles des constructions existent au jour de l'entrée en vigueur du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001. Cependant, toute transformation ou reconstruction de ces constructions existantes entraînant un accroissement supérieur à 20% du volume bâti est soumise à des mesures particulières de publicité. Cet accroissement ne peut permettre de déroger à la limite des 30 mètres. » la zone non aedificandi ne s'appliquait (et ne s'appliquera) stricto sensu dès lors que dans la partie de ces parcelles située à moins de 30 mètres de la zone forestière et pas 60 mètres, du fait de la présence de constructions sur la parcelle au jour de l'entrée en vigueur du plan ;
- ◇ Au droit de ces parcelles, des constructions sont situées à proximité des limites cadastrales, réduisant l'impact d'une éventuelle nouvelle construction, la zone étant déjà pour partie urbanisée.

## 6.1.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

### a. **Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'aménagement du parking actuel d'environ 240 emplacements n'est pas qualitatif au niveau paysager : terre et gravier, zone de roulage dégradée, avec barrières Heras et Nadar, A4 plastifiés, absence de plantations, ...

L'Alternative 0.1 répond partiellement à la fonction de porte de la forêt de Soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes. La poursuite de l'exploitation du parking sans aménagement ne contribue pas à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords, ni à l'amélioration des lisières urbaines et viaires.

L'Alternative 0.1 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence d'aménagement au niveau du parking existant ne permet pas de mettre en avant le patrimoine voisin (Ancien hippodrome et forêt de Soignes).

**b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

La zone est laissée en friche, avec fermeture de l'accès aux véhicules, ce qui est perceptible depuis la chaussée de la Hulpe et autres accès du Site.

L'Alternative 0.2 ne répond pas à la fonction de porte de la forêt de Soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.

L'Alternative 0.2 n'a pas d'impact direct sur le patrimoine. Toutefois, l'absence de parking à proximité ne permet pas de concentrer l'accès à la Forêt de Soignes en des lieux plus éloignés de l'intérieur du massif, qui présente a priori une plus grande valeur et, en l'absence d'alternative de stationnement pour le public, ne participe à la lutte contre le stationnement sauvage le long des axes routiers traversant la forêt.

**c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

La zone Ouest reste boisée, la Variante 1 ayant un moindre impact paysager.

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking contribue à la requalification de l'ancien hippodrome et de ses abords souhaitée au niveau du Schéma de Structure de la forêt de Soignes. La Variante est susceptible d'améliorer la qualité de la lisière pour autant que certains aménagements/plantations soient réalisés.

La Variante implique, comme le Projet, la construction d'un parking au sein d'un site ayant fait l'objet d'un arrêté de classement le 2 décembre 1959. Toutefois, contrairement au Projet, aucun abattage supplémentaire réduisant la superficie du massif, et donc susceptible de réduire la valeur scientifique de la forêt de Soignes, n'est prévu. La Variante 1 ne génère pas d'impact négatif significatif sur le site classé. Pour rappel il participe aux objectifs du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière de canalisation et d'accueil du public visant à protéger le massif forestier.

Le projet de modification de la zone forestière en zone d'équipement à des fins de parking répond à la fonction de porte de la forêt de Soignes souhaitée dans le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.



## 6.2. Mobilité

### 6.2.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

Le PRM et le PRDD visent une réduction de l'utilisation de la voiture en Région bruxelloise. Pour ce faire, le stationnement constitue un levier important. Le PRM vise également de réduire le stationnement en voirie.

Le PRDD mentionne à ce sujet qu'un « *équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé* » est à trouver. Dans le cadre du Projet, cet « *équilibre* » sera notamment fonction du mode de gestion (tarification, durée de stationnement autorisée, etc.) et de la capacité future du parking. En effet, un nombre trop important d'emplacements ne permet pas de favoriser un report modal et, à l'inverse, une capacité de stationnement trop faible ou une privatisation de l'occupation du parking prévoyant une tarification trop élevée ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction du nombre d'emplacements en voirie et risquent de pénaliser les activités en cours de développement au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort et/ou les visiteurs de la forêt de Soignes.

En ce qui concerne plus spécifiquement le massif de la forêt de Soignes, la politique d'accueil du public développée dans le plan de gestion et le Schéma de Structure se base notamment sur des portes d'entrées, l'objectif étant de concentrer les activités de récréation au niveau de ces portes, de manière à préserver les noyaux de haute valeur biologique au centre de la forêt. L'ancien hippodrome constitue l'une de ces portes d'entrées.

Le Schéma de Structure de la forêt de Soignes mentionne quant à lui concernant les portes d'accueil « *La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour **suffisamment de parkings de qualité**, l'horéca etc. doit y être présent.* »

Le plan de gestion de la forêt de Soignes définit les grands objectifs suivants en matière de stationnement :

- ◇ Ne pas augmenter le nombre de parkings et de places *in globo* ;
- ◇ Réduire certains parkings aménagés le long des routes, qui sont des accès au cœur de la forêt, mais en veillant à maintenir la même capacité d'accueil globale ;
- ◇ Lutter contre le stationnement sauvage

**Le Projet de Plan, permettant l'aménagement d'un parking, est donc en accord avec le plan de gestion et le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes.** En ce qui concerne sa capacité, on rappellera que le parking a pour vocation d'accueillir les visiteurs de la forêt de Soignes mais également les visiteurs des activités de l'ancien hippodrome sur toute la zone de sports et loisirs (mutualisation).

#### **Besoin en stationnement**

Le Schéma de Structure de la forêt de Soignes mentionne concernant les portes d'accueil « *La désignation d'un site comme porte d'accueil demande une harmonisation du niveau d'équipement en fonction de son rôle futur en forêt. Il doit y avoir de la place pour **suffisamment de parkings de qualité**, l'horéca etc. doit y être présent.* »

Pour rappel, le parking a pour objectif de répondre à la demande en stationnement

- ◇ des visiteurs de la forêt de Soignes ;
- ◇ des visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome.

Le besoin en stationnement a été estimé sur base :

- ◇ D'une étude de l'estimation de la fréquentation récréative de la Forêt de Soignes a été réalisée à la demande de l'IBGE de février 2011 à février 2012 par les asbl Eco-compteur et Ressources Naturelles Développement.
- ◇ De l'étude d'incidences sur l'environnement du projet DROHME effectuée par le bureau d'étude ARIES en février 2017.

Sur base de ces études, le besoin en stationnement a été estimé à :

- ◇ Pour les visiteurs de la forêt de Soignes : en moyenne de l'ordre de 50 emplacements occupés concomitamment ;
- ◇ Pour les visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome : en période de haute fréquentation en fonctionnement normal<sup>8</sup> de l'ordre de 420 emplacements.

---

<sup>8</sup> Fonctionnement uniquement des activités permanentes du projet DROHME

Soit globalement de l'ordre de **470 emplacements**. Ce besoin en stationnement sera toutefois supérieur les jours de haute fréquentation de la forêt de Soignes combinée à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté <sup>9</sup> » de ce dernier et **dépasse les 1.000 emplacements**.

Le périmètre de modification partielle du PRAS destiné au parking présente une superficie de l'ordre de 10.700 m<sup>2</sup>, **est théoriquement capable d'accueillir de l'ordre de maximum 428 à 535 emplacements**,<sup>10</sup> Le Projet de Plan permet donc théoriquement de répondre au besoin en stationnement<sup>11</sup> à certaines périodes du jour ou de l'année (selon les activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome et de la fréquentation de la forêt de Soignes). A défaut de solution de gestion, **un report de stationnement en voirie sera toutefois toujours attendu notamment les jours de haute fréquentation de la forêt de Soignes combinés à une haute fréquentation des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome ou lors du « fonctionnement adapté » de ce dernier**.

Quelle que soit sa capacité exacte, **le parking permettra de réduire la pression en matière de stationnement dans les rues avoisinantes**. La gestion/tarifification qui sera appliquée au droit du parking influencera toutefois en partie son occupation et son effet sur les voiries riveraines.

Le parking est pour rappel à destination de plusieurs usagers (principalement les promeneurs de la forêt de Soignes et les visiteurs des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome).

Etant attendu que le parking sera payant, il est probable qu'une partie des usagers cherchera notamment à stationner dans les voiries riveraines (zone bleue), au droit des parkings gratuits de la forêt de Soignes (notamment le parking « Comte ») ou, pour les promeneurs, se déplacera vers une autre zone du massif forestier. Cette recherche d'un emplacement de stationnement alternatif sera également effectuée lors de la saturation du parking.

Une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet restera donc nécessaire afin de limiter les nuisances. On recommandera par ailleurs de :

- ◇ S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la forêt de Soignes et du projet Drohme ;
- ◇ S'assurer que les tarifs qui seront éventuellement pratiqués se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement du Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) visant à harmoniser la réglementation en la matière.

En ce qui concerne le stationnement vélo, il est attendu qu'une offre en stationnement pour vélo importante soit prévue au droit de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort afin de participer aux objectifs du plan Good-Move en matière de report modal.

### **Accès au parking**

Il est attendu que l'accès au parking soit similaire à l'accès actuel, à savoir

- ◇ Le parking sera accessible pour les voitures et motos uniquement par la chaussée de la Hulpe ;
- ◇ Le parking restera accessible aux voitures, motos, piétons et cyclistes ;
- ◇ La visibilité restera bonne en sortie de site, les véhicules pouvant s'insérer facilement dans la circulation.

Pour autant que :

- ◇ L'accès pour les voitures/motos soit séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;
- ◇ Si l'accès au parking est contrôlé/réglementé, une zone tampon soit présente à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route. En cas de fréquentation importante du parking, cette zone tampon fera office de zone d'attente pour les automobilistes le temps d'être autorisé à stationner leur véhicule

Il n'est pas attendu de problème particulier au niveau des accès suite à la mise en œuvre du Projet de Plan.

---

<sup>9</sup> Fonctionnement d'activités occasionnelles au sein du projet DROHME attirant un nombre élevé de visiteurs

<sup>10</sup> Une place de stationnement présente une superficie nette de l'ordre de 12,5 m<sup>2</sup> et de l'ordre de 20 à 25 m<sup>2</sup> brute (en tenant compte des voies d'accès). Il s'agit d'une estimation maximale ne tenant pas compte des plantations, etc.

<sup>11</sup> Pour rappel, environ 70 emplacements seront déjà disponibles ailleurs dans l'ancien hippodrome.

### **Estimation de l'impact du parking sur la circulation dans le quartier**

Il est important de mentionner que **le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation**. Le parking est une structure d'accueil pour les usagers du site et les visiteurs de la Forêt de Soignes. **Ce sont donc ces activités et la Forêt de Soignes qui sont les éléments générateurs du trafic.**

On rappellera par ailleurs que la zone de parking fait déjà pour partie l'objet d'une occupation de parking. En cas d'augmentation de la capacité de stationnement, cette dernière sera limitée, ne modifiant pas significativement le flux de véhicules dans la zone, les usagers cherchant à se garer au plus près de l'ancien hippodrome.

Le parking sera accessible aux visiteurs des activités se déroulant au droit du site mais également aux promeneurs. La fréquentation du parking dépendra donc des activités se déroulant au droit du site (pour les visiteurs des activités se déroulant au sein de l'ancien hippodrome) mais également du jour et de l'heure de la semaine et de la météo (promeneurs en forêt de Soignes). La fréquentation maximale du parking pourra donc avoir lieu aussi bien en journée qu'en soirée, la semaine ou le weekend.

Compte tenu de la capacité maximale attendue du parking (maximum 428 à 535 emplacements), des emplacements aménagés ailleurs sur le site de l'ancien hippodrome (+/- 70 emplacements) et du trafic automobile important sur la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt (en moyenne plus de 700 véhicules par heure dans les deux sens confondus en journée), l'impact global du parking en terme de volume de circulation peut être considéré comme limité. On rappellera aussi qu'il s'agit de voiries régionales en partie reprises comme de « Grandes voiries urbaines » par le PRDD. Des files restent toutefois possibles sur la chaussée de La Hulpe à hauteur du projet suite au trafic se dirigeant vers le parking, et ce, en cas d'afflux important mais dans un laps de temps relativement court d'automobilistes souhaitant stationner au sein du parking. Ces files devraient donc rester limitées dans leur durée.

Il restera toutefois important de prévoir une zone tampon suffisante à l'entrée du parking de manière à ne pas gêner la circulation sur la chaussée de La Hulpe.

## 6.2.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'absence d'aménagement du parking ne participe pas à la mise en œuvre des objectifs du plan de gestion de la forêt de Soignes. Le plan de gestion prévoit en effet de soigner la présentation des parkings situés dans les portes d'accueil.

La capacité actuelle du parking (+/- 240 emplacements) est moindre que la capacité maximale théorique potentiellement envisageable suite à la mise en œuvre du Projet (Maximum de l'ordre de 428 à 535 emplacements). Cette offre réduite en emplacements de stationnement implique potentiellement :

- ◇ Un nombre plus important de voitures de visiteurs stationnant en voirie (plusieurs centaines de véhicules notamment lors d'une haute fréquentation en fonctionnement normal des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome) ;
- ◇ Les périodes pendant lesquelles un report en stationnement en voirie est observé seront plus fréquentes et plus longues.

Ce stationnement en voirie est alors susceptible de constituer un problème de sécurité (stationnement sauvage) et une nuisance pour les riverains.

Le flux de circulation est moindre sur les grands axes que le Projet. De par la capacité de stationnement plus faible, une partie des usagers opte pour un mode de transport alternatif à la voiture, stationne dans un autre endroit, renonce à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une plus grande circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner que dans le cas du Projet.

### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

Si cette Alternative favorise l'utilisation des transports alternatifs à la voiture :

- ◇ Il ne s'agit pas d'un « *équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé* » tel que recherché par le PRDD ;
- ◇ Le PRM vise à réduire et non supprimer l'utilisation de la voiture ;
- ◇ Cette alternative ne rencontre pas les objectifs du Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) qui vise à favoriser le report du stationnement hors voirie ;

- ◇ Cette alternative n'est pas en accord avec le Plan d'Action Communal en matière de Stationnement (PACS) de la commune d'Uccle mentionnant que le stationnement hors voirie est nécessaire pour accueillir les visiteurs ou les clients ;
- ◇ Cette alternative ne permet pas à l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort de disposer de tous les aménagements attendus, ni ne permet au site de jouer son rôle de porte d'entrée de la forêt de Soignes tel que souhaité par le plan de gestion de cette dernière.

En l'absence de parking, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est certes favorisée. Un risque important de report de stationnement de plusieurs centaines de véhicules en voirie ainsi que de stationnement sauvage existe cependant en l'absence d'une gestion adéquate de la demande en stationnement. Ce report de stationnement en voirie est plus important que le Projet, à la fois en nombre de véhicules qu'en durée du phénomène de report (report de stationnement en voirie théoriquement permanent en journée). Ce stationnement en voirie est alors susceptible de constituer un problème de sécurité (stationnement sauvage) et une nuisance accrue importante pour les riverains.

La circulation à proximité de l'hippodrome est réduite sur les grands axes par rapport au Projet, une partie des usagers change de mode de transport, stationne dans un autre endroit, renonce tout simplement à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une augmentation de la circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner.

### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

Les incidences sont proches de celles du Projet.

La réduction du nombre d'emplacements (la Variante 1 permet théoriquement l'aménagement de maximum 288 à 360 emplacements, soit de l'ordre d'une centaine d'emplacements en moins que le Projet qui permet théoriquement l'aménagement de maximum 428 à 535 emplacements), implique toutefois théoriquement un plus grand report modal tel que poursuivi par le PRDD et le PRM.

Cette variante offre tout comme le Projet la possibilité d'aménager un parking au droit d'une des portes d'entrée de la forêt de Soignes tel qu'attendu par le plan de gestion de cette dernière.

La capacité théorique maximale du parking (288 à 360 emplacements maximum) est plus faible que celle du Projet (maximum 428 à 535 emplacements) de par la réduction de la superficie allouée au stationnement mais théoriquement plus importante que dans le cas de l'Alternative 0.1 (environ 240 emplacements) suite au réaménagement du parking permettant d'optimiser le stationnement.

Cette variante (288 à 360 emplacements maximum) favorise le report modal de manière plus importante que le Projet (maximum 428 à 535 emplacements) mais de manière moins importante que l'Alternative 0.1 (Environ 240 emplacements). Un risque de report de stationnement en voirie plus important que le Projet existe aussi en l'absence d'une gestion adéquate de la demande en stationnement.

La capacité théorique maximale du parking étant inférieure à celle du Projet, la circulation associée à la Variante 1 l'est également à proximité de l'hippodrome, une partie des usagers change de mode de transport, stationne dans un autre endroit, renonce à venir au droit du Site, etc. Il est toutefois attendu une plus grande circulation dans les quartiers riverains proches du Site par les usagers cherchant à stationner que dans le cas du Projet.

## **6.3. Domaine social et économique**

### **6.3.1. Analyse des incidences environnementales du Projet**

Le Projet permettra de maintenir le parking existant bénéfique aux activités socio-économiques environnantes. Ce dernier est également utilisé par les usagers de la Forêt de Soignes.

Le PRDD, le Schéma de Structure de la forêt de Soignes et la Plan de gestion de la forêt de Soignes mentionnent tous l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort comme un site devant accueillir des activités didactiques et récréatives. La finalité du Projet (aménagement d'un parking afin de permettre l'accueil des visiteurs et promeneurs) reste en accord avec ces documents.

Le Projet est quant à lui parfaitement en adéquation avec le Masterplan de l'aménagement de l'ancien hippodrome, un parking étant prévu à l'endroit de la zone de parking. Le contour du parking prévu par le Masterplan (emprise actuelle du parking) est toutefois légèrement différent de celui du Projet.

### 6.3.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'absence d'aménagement du parking ne permet pas d'améliorer l'accueil des visiteurs et ne correspond pas à l'aménagement que l'on peut attendre au niveau d'une porte d'entrée de la forêt de Soignes comme souhaité par le plan de gestion de la forêt de Soignes.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

L'absence de parking permettant l'accueil des visiteurs au droit de l'ancien hippodrome ne répond pas du tout au plan de gestion de la forêt de Soignes.

La suppression du parking induite par l'affectation forestière présente les désavantages socio-économiques suivants :

- ◇ Une capacité de stationnement réduite aux abords de l'ancien hippodrome, pouvant induire une diminution de la fréquentation et donc une perte économique pour les établissements sportifs, horeca et les événements socio-culturels y prenant place ;
- ◇ Une facilité d'accès réduite pour les visiteurs de la Forêt de Soignes au droit de l'une des deux portes d'accueil de la région bruxelloise.

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking actuel)**

Le maintien du parking est favorable au développement des activités se déroulant au droit de l'ancien hippodrome. L'aménagement du parking permet d'améliorer l'accueil des visiteurs et est en accord notamment avec le plan de gestion de la forêt de Soignes. La capacité théorique maximale du parking dans cette Variante est toutefois inférieure à celle du Projet.

## 6.4. La population et santé humaine

### 6.4.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

Le Projet permet l'aménagement avec extension possible d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.

L'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du parking, des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes/véhicules

### 6.4.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'Alternative 0.1 permet le maintien d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes.

Aucun aménagement n'est cependant réalisé, en ce compris l'absence de mesures en faveur de la sécurité.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

L'Alternative 0.2 induit la fermeture d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes et permet ainsi l'élimination des risques de sécurité liés aux problèmes de flux de circulation au droit du parking, et à l'entrée/sortie du parking au niveau de la Chaussée de la Hulpe mais induit un report du risque et même son augmentation sur les voiries voisines (avec un parking sauvage attendu).

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

La Variante 1 permet l'aménagement (sans extension possible) d'une infrastructure importante d'accueil des visiteurs de la Forêt de Soignes, avec possibilité d'améliorer la convivialité et la sécurité des lieux.

Tout comme pour le Projet, l'aménagement du parking pourrait permettre : la mise en place de moyens de sécurisation sur site (en lien avec la sécurité routière mais également en prévention d'acte de vandalisme, d'agressions, ...), un aménagement adéquat des accès, un éclairage suffisant du parking, des cheminements clairs, éventuellement séparés entre piétons/cyclistes /véhicules.

## 6.5. La diversité biologique, la faune et la flore

### 6.5.1. Evaluation des incidences environnementales du Projet

Pour rappel, l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort est identifié comme l'une des portes d'accueil de la Forêt de Soignes dont parle le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes. Le maintien du parking est en phase avec le Schéma de Structure de la Forêt de Soignes. L'aménagement d'un parking à cet endroit participe à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore.

Toutefois, une partie de la zone de parking est encore boisée. Le Projet de Plan implique donc potentiellement l'abattage des arbres d'une partie de la forêt de Soignes afin d'y aménager un parking à l'air libre.

L'objectif du plan Nature est notamment de « concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains ». Le plan Nature mentionne aussi que « la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité ». La suppression de la zone boisée et son aménagement en parking implique une perte nette de biodiversité qui va à l'encontre du Plan Nature.

Par ailleurs, le Plan de gestion de la forêt de Soignes vise « à interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959 » et à « faire respecter la zone non-aedificandi de 35m autour de la forêt ». Le Projet de plan ne respecte dès lors pas ces prescriptions du plan de gestion de la forêt de Soignes.

Enfin, une évaluation appropriée des incidences (EAI) sur la zone Natura 2000 a été réalisée. Le périmètre étant situé en dehors de la zone Natura 2000, aucune mesure de compensation n'est nécessaire. Des mesures d'atténuation doivent cependant être mises en place.

### 6.5.2. Evaluation des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'occupation actuelle du parking se poursuit. Le parking ne fait l'objet d'aucun aménagement. Aucun abattage d'arbre n'est réalisé contrairement au Projet, dès lors l'Alternative respecte le Plan Nature et le plan de gestion de la forêt de Soignes en ce qui concerne l'absence d'une nouvelle emprise sur la forêt. Le parking étant non aménagé et disposant d'un nombre plus limité d'emplacements de stationnement, le plan de gestion de la forêt de Soignes n'est dès lors que partiellement rencontré et participe de façon moins satisfaisante à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore.

L'extrémité Sud-Ouest de la zone est toutefois située en Zone Natura 2000. Quelques voitures sont donc susceptibles de pouvoir se garer dans la zone Natura 2000.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

Le parking reste fermé. La zone est donc laissée à tout le moins à la recolonisation végétale spontanée, dès lors une augmentation de la biodiversité est probable. Aucun abattage d'arbre n'est réalisé contrairement au Projet, dès lors aucune perte nette de biodiversité n'est à déplorer. L'Alternative respecte le Plan Nature et le plan de gestion de la forêt de Soignes en ce qui concerne l'absence d'une nouvelle emprise sur la forêt/perte nette de biodiversité. En l'absence d'un parking aménagé, le plan de gestion de la forêt de Soignes n'est toutefois que partiellement rencontré (ne participe pas à limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore).

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

Le parking est réaménagé et en raison de sa capacité, certes moindre que le Projet, participe à l'objectif de limiter l'accès aux zones plus centrales de la forêt de Soignes et ainsi limiter l'impact sur la faune et la flore. Aucun abattage d'arbre supplémentaire n'est réalisé contrairement au Projet, ce qui préserve mieux la forêt.

Des plantations potentiellement favorables à la faune et la flore sont également susceptibles d'être réalisées dans le cadre du réaménagement du parking notamment afin d'améliorer la lisière de la forêt de Soignes.

Certaines précautions sont à prendre afin de protéger les arbres remarquables. En l'absence de nouvelle emprise sur la forêt, le plan de gestion de la forêt de Soignes est partiellement respecté (création d'un parking aménagé et absence de nouvelle emprise sur la forêt de Soignes mais non-respect de la zone de non-aedificandi prévue au PRAS).

L'emprise adaptée au niveau Sud-Ouest évite tout intrusion en Zone Natura 2000.

## 6.6. Les sols

### 6.6.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

La parcelle est en catégorie 0+4.

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucun risque n'est présent.

Une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis.

Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.

La possibilité d'extension du parking vers l'Ouest induit un risque supplémentaire si la capacité d'accueil du parking est augmentée.

Les revêtements sont changés et les eaux de ruissellement traitées, de façon à protéger les eaux souterraines.

### 6.6.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

La parcelle est en catégorie 0+4 et le reste.

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucun risque n'est présent.

Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.

Les revêtements sont inchangés et les eaux de ruissellement non traitées, ce qui ne permet pas de protéger pleinement les eaux souterraines.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

La parcelle est en catégorie 0+4 et le reste.

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucun risque n'est présent.

Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

La parcelle est en catégorie 0+4.

Aucune activité à risque (au sens de l'Ordonnance Sol) n'a été exercée, n'est exercée ou n'est attendue au niveau du périmètre concerné. Aucun risque n'est présent.

Une étude de sol devra être réalisée au moment d'une demande de permis.

Le risque de pollution est lié à la fuite éventuelle du réservoir d'un véhicule (maximum 100 l) ou une fuite d'huile de moteur (maximum 5 litres). La fuite d'un réservoir de véhicule / moteur est possible mais la probabilité est faible et la quantité de liquide d'un éventuel épanchement réduite.

Les revêtements sont changés et les eaux de ruissellement traitées, de façon à protéger les eaux souterraines.

## 6.7. Les eaux

### 6.7.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

En cas d'aménagement, la gestion des eaux devra se conformer au PRDD, PGE et RCU d'Uccle.

La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement. L'infiltration est possible et souhaitable pour la recharge de la nappe, pour autant que les eaux aient été épurées et qu'il n'est pas fait usage de sels de déneigement. Une temporisation préalable est nécessaire pour compenser l'imperméabilisation.

L'aménagement du parking permet la mise en place d'une couche imperméable, la collecte des eaux de ruissellement et leur traitement, permettant la protection des eaux potabilisables et permet également la mise en place d'un système de temporisation des eaux.

### 6.7.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement, ce qui n'est pas respecté.

L'Alternative 0.1 ne prévoit pas de gestion des eaux de ruissellement et aucun système de temporisation n'est mis en place.

Les eaux pluviales du parking s'infiltrent ou ruissellent vers la forêt ou vers l'égouttage le long de la chaussée de la Hulpe, s'infiltrant ainsi dans la zone de protection de captage. Cela amène un risque à long terme pour la qualité des eaux souterraines, qui, pour rappel, alimente le réseau public en eau potabilisable.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

En l'absence d'aménagement et d'exploitation, les risques par rapport à la zone III de protection de captage sont supprimés ; aucune étanchéité n'est imposée en l'absence d'exploitation et il n'y a pas de gestion d'eaux de ruissellement.

L'Alternative 0.2 ne prévoit pas de gestion des eaux de ruissellement et aucun système de temporisation n'est mis en place.

Il n'y a pas de risque de pollution (exception faite d'un éventuel dépôt sauvage, pour lequel les risques augmentent en période d'inoccupation du site et donc d'absence de contrôle social).

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

En cas d'aménagement, la gestion des eaux devra se conformer au PRDD, PGE et RCU d'Uccle.

La localisation en zone III de protection de captage impose, pour l'exploitation de parking, la pose d'une couche d'étanchéité et la gestion des eaux de ruissellement. La quantité d'eau de ruissellement à gérer est moindre (vu la moindre superficie de collecte) et il y a dès lors moins d'eau à traiter et temporiser.

L'aménagement du parking permet la mise en place d'une couche imperméable, la collecte des eaux de ruissellement et leur traitement, permettant la protection des eaux potabilisables et permet également la mise en place d'un système de temporisation des eaux.

La superficie à aménager étant moins importante que celle du Projet, la quantité totale d'eau à temporiser est moindre.

## 6.8. L'air et les facteurs climatiques

### 6.8.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

Le Projet est susceptible de générer des émissions atmosphériques liées au charroi dans le cas du maintien et du réaménagement du parking existant.

Toutefois, vu le contexte urbain dans lequel s'insère la zone et la présence d'axes de circulation importants à proximité, les rejets de polluants atmosphériques générés n'influenceront pas de manière significative la qualité de l'air du site.



## 6.8.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des rejets atmosphériques générés par la circulation des véhicules sur site.

### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

La suppression du parking induite par l'affectation forestière présente les impacts positifs suivant sur l'air et le climat :

- ◇ Suppression des émissions atmosphériques générées par les véhicules circulant sur le parking ;
- ◇ Extension d'une zone boisée à la place d'une zone de stationnement en gravier : la couverture végétale supplémentaire constituerait dès lors un puit de carbone supplémentaire.

### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

Les incidences de la Variante 1 sur l'air et le climat sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.

## 6.9. Environnement sonore et vibratoire

### 6.9.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

En cas de maintien et réaménagement du parking existant, les nuisances sonores générées par les véhicules entrant et sortant du parking subsisteront vis-à-vis des riverains proches, soit les riverains localisés dans l'îlot formé par la Chaussée de la Hulpe, l'avenue de la Colombie et l'avenue Franklin Roosevelt.

### 6.9.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des nuisances sonores générées par la circulation des véhicules sur site.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

Le maintien de l'affectation existante de droit, à savoir la zone forestière, permettrait une extension de la zone boisée en lieu et place du parking existant, présentant des impacts positifs sur l'environnement sonore et vibratoire puisque les nuisances sonores générées par le charroi du parking seraient supprimées. Ces nuisances sonores sont toutefois potentiellement reportées ailleurs (parkings riverains ou en voirie).

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

Les incidences sonores liées à la circulation des véhicules sont similaires à celles engendrées par le Projet. Ces nuisances sont cependant réduites par rapport à l'Alternative 0.1, étant donné que la Variante implique un réaménagement du revêtement (actuellement en gravier).

## 6.10. Energie

### 6.10.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

Les sources de consommation d'énergie liées au maintien et au réaménagement du parking existant sont minimales en situation existante : l'éclairage extérieur constitue le seul poste de consommation d'énergie de la zone de parking. L'éclairage extérieur est muni de lampes LED permettant de réduire la consommation d'énergie.

Ainsi, le Projet occasionnera une consommation d'énergie liée à l'exploitation prévue pour la zone, à savoir le maintien et réaménagement du parking existant.

## 6.10.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

La conservation du parking en l'état, tout comme pour le Projet, induira le maintien des consommations énergétiques existantes liées à l'éclairage du parking.

### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

La suppression du parking induite par l'affectation forestière induirait la suppression de l'éclairage sur site, et plus aucune consommation énergétique.

### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

Les incidences de la Variante 1 sur l'énergie sont similaires à celles de l'Alternative 0.1.

## 6.11. Déchets

### 6.11.1. Analyse des incidences environnementales du Projet

Le Projet n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.

Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.

Des déchets de chantier peuvent être attendus avec l'aménagement ou l'extension du parking

### 6.11.2. Analyse des incidences environnementales des Alternatives

#### **a. Alternative 0.1 (Situation de fait inchangée)**

L'Alternative 0.1 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.

Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.

Aucun déchet de chantier n'est généré.

#### **b. Alternative 0.2 (Fermeture du parking)**

L'Alternative 0.2 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.

Sans fréquentation du parking suite à sa fermeture, il peut cependant être attendu la présence de dépôts de déchets sauvages, nécessitant leur gestion.

Aucun déchet de chantier n'est généré.

#### **c. Variante 1 (Réaménagement du parking)**

La Variante 1 n'entre pas en contradiction avec les plans et programmes régionaux en matière de déchets.

Les déchets attendus sont liés à l'entretien du parking et ses abords.

Des déchets de chantier peuvent être attendus avec l'aménagement du parking.

## 6.12. Recensement d'incidences environnementales spécifiques

### 6.12.1. Zone Natura 2000

Une évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000 est reprise en **Annexe 2 du RIE**. L'étude met en évidence différents impacts potentiels du Projet nécessitant la mise en œuvre de mesures d'atténuation. Aucune mesure de compensation n'est toutefois nécessaire.

### 6.12.2. Risque d'accidents majeurs

Aucun site SEVESO n'est situé à proximité

## 7. PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

Les alternatives 0.1 et 0.2 ne permettent pas de rencontrer les objectifs poursuivis par le plan de gestion de la forêt de Soignes et du Schéma de Structure de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public (à savoir de disposer d'un parking aménagé au droit de la porte d'entrée de la forêt de Soignes que constitue l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort) afin de canaliser les visiteurs et réduire l'impact sur la faune et la flore (préservation du noyau central de la forêt, limitation du parking sauvage, etc.).

Ces alternatives ne sont donc pas jugées comme étant raisonnablement envisageables.

Le choix doit donc se porter sur le Projet ou la Variante 1. Les impacts associés à ces derniers varient principalement au niveau des points suivants :

- ◇ Le Projet permet théoriquement la création de l'ordre de maximum 428 à 535 emplacements et la Variante 1 de maximum 288 à 360 emplacements ;
- ◇ Le Projet implique l'abattage des arbres présents dans la partie Ouest du périmètre. Cet abattage n'est par contre pas nécessaire dans le cadre de la Variante 1.

Le Projet permet donc de réduire de manière plus importante le report de stationnement en voirie que la Variante 1. A contrario, de par une limitation plus importante du nombre d'emplacements de stationnement, la Variante 1 favorise théoriquement un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture et rencontre dès lors de manière plus ambitieuse les objectifs du plan régional de mobilité en la matière. Par ailleurs, contrairement à la Variante 1, le Projet va à l'encontre du plan de gestion de la forêt de Soignes et du plan Nature, à savoir :

- ◇ Le plan de gestion de la forêt de Soignes recommande « *d'interdire systématiquement toute emprise sur la forêt conformément à l'arrêté de classement de 1959* ». Le Projet implique l'abattage d'arbres faisant partie de la forêt de Soignes afin d'étendre l'emprise du parking ;
- ◇ Le plan nature vise à « *concilier la ville avec la nature et faciliter l'intégration de la nature dans les plans et projets d'aménagement et de développement urbains* » et que « *la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réaliser son développement de manière telle qu'il n'occasionne, à l'échelle régionale, aucune perte nette de biodiversité* ». Le Projet implique la suppression d'une zone boisée et son aménagement en parking, et donc une perte nette de biodiversité nonobstant la zone de compensation.

Sur base des résultats de l'analyse effectuée dans le RIE, **la Variante 1 est considérée comme étant la meilleure option à mettre en œuvre.**

On recommandera dès lors d'adapter le périmètre de modification partielle du PRAS de manière à se limiter au périmètre de la Variante 1.

## 8. RECOMMANDATIONS

Le tableau suivant synthétise les recommandations du RIE.

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

**Tableau 1 : Synthèse des recommandations**

	<b>Recommandations à destination du Projet</b>	<b>Recommandations à destination de la Variante 1</b>	<b>Evaluation de l'impact attendu de la recommandation</b>
Environnement bâti, patrimoine et paysages	<p>AT. 1 Porter une attention dans le cadre du projet à l'amélioration</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AT.1.1. de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus ;</li> <li>- AT.1.2 de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier ;</li> <li>- AT. 1.3 de la mise en valeur les arbres remarquables présents.</li> </ul>	<p>AT. 1 Porter une attention dans le cadre du projet à l'amélioration</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AT.1.1. de la qualité esthétique des aménagements/intégration paysagère de la zone de parking notamment au travers des plantations, du mobilier urbain, des clôtures, des panneaux de signalisation, etc. qui seront prévus ;</li> <li>- AT.1.2 de la qualité visuelle de la lisière du massif forestier ;</li> <li>- AT. 1.3 de la mise en valeur les arbres remarquables présents.</li> </ul>	<p>Cette mesure permettra de participer aux objectifs du plan de gestion de la forêt de Soignes en matière d'accueil du public et de préservation de la forêt de Soignes</p>
Mobilité	<p>MOB.1. Prévoir un accès pour les voitures/motos séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;</p> <p>MOB.2. Si l'accès au parking est contrôlé/réglementé, prévoir une zone tampon à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route.</p> <p>MOB.3 Assurer une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet</p> <p>MOB.4. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la forêt de Soignes et du projet Drohme ;</p> <p>MOB.5. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le PRPS</p>	<p>MOB.1. Prévoir un accès pour les voitures/motos séparé de celui pour les cyclistes et piétons ;</p> <p>MOB.2. Si l'accès au parking est contrôlé/réglementé, prévoir une zone tampon à l'entrée du parking afin de ne pas gêner la circulation sur les trottoirs ou la route.</p> <p>MOB.3 Assurer une gestion/contrôle du stationnement au droit des voiries et des parkings présents à proximité du Projet</p> <p>MOB.4. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront financièrement attractifs afin que le parking soit utilisé par les usagers de la forêt de Soignes et du projet Drohme ;</p> <p>MOB.5. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués pour l'occupation du parking se baseront sur ceux d'une des zones de stationnement définies par le PRPS</p>	<p>Cette mesure permettra de réduire le risque de collision</p> <p>Cette mesure permettra de réduire l'impact du parking sur la circulation de la Chaussée de La Hulpe</p> <p>Participe à limiter les nuisances pour les riverains et à canaliser les promeneurs</p>

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

			Permet de s'assurer de l'harmonisation des tarifs en matière de stationnement
Domaine social et économique	SE.1. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasifs de l'usage de la voiture tout en restant abordable.	SE.1. S'assurer que les tarifs/mode de gestion pratiqués au sein du parking pour stationner son véhicule resteront dissuasifs de l'usage de la voiture tout en restant abordable.	Permet de s'assurer de son accessibilité au plus grand nombre
Population et santé humaine	<p>SH.1 Prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.)</p> <p>SH.2 Les accès au site, les zones de roulage, les sens de circulation, les limitations de vitesse, les emplacements doivent être indiqués de manière claire</p> <p>SH.3 L'entrée des véhicules doit être aménagée de sorte à éviter des remontées de file sur la chaussée</p> <p>SH.4 En sortie de site vers la voie publique, la visibilité doit être assurée</p>	<p>SH.1 Prévoir différents moyens de sécurisation (caméra, barrières etc.)</p> <p>SH.2 Les accès au site, les zones de roulage, les sens de circulation, les limitations de vitesse, les emplacements doivent être indiqués de manière claire</p> <p>SH.3 L'entrée des véhicules doit être aménagée de sorte à éviter des remontées de file sur la chaussée et la visibilité en sortie doit être assurée</p> <p>SH.4 En sortie de site vers la voie publique, la visibilité doit être assurée</p>	<p>Sécurisation objective du site</p> <p>Cette mesure permet la lisibilité des cheminements</p> <p>Cette mesure vise à diminuer les risques d'accident au niveau du point d'accès au site</p> <p>Cette mesure vise à diminuer les risques d'accident au niveau du point d'accès au site (avec les piétons et véhicules)</p>

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

	<p>SH.5 L'éclairage du parking doit être suffisant tout en veillant au respect de la faune et du voisinage</p> <p>SH.6 Prévoir des voies de circulation pour les piétons clairement identifiables (par un marquage au sol et, ...) et éventuellement séparer des autres voies</p>	<p>SH.5 L'éclairage du parking doit être suffisant tout en veillant au respect de la faune et du voisinage</p> <p>SH.6 Prévoir des voies de circulation pour les piétons clairement identifiables (par un marquage au sol et, ...) et éventuellement séparer des autres voies</p>	<p>Cette mesure permet la lisibilité des cheminements, aux piétons d'être visibles et de repérer aisément les issues. L'éclairage permet la sécurité favorisant l'utilisation du site.</p> <p>Cette mesure permet le cheminement sécurisé des piétons en ceinture du parking</p>
<p>La diversité biologique, la faune et la flore</p>	<p>BIO.1. S'assurer que les aménagements prévus ne portent pas atteinte aux arbres remarquables et à leur système racinaire</p> <p>BIO.2 Dans le cadre des plantations, Les espèces plantées devraient idéalement être choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking</p> <p>BIO.3. Tenir compte des recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000, à savoir :</p> <p>Mesure d'atténuation n°1 : Ne pas utiliser de matériaux chimiquement actifs comme la dolomie pour le revêtement du parking ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°2 : En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales,</p>	<p>BIO.1. S'assurer que les aménagements prévus ne portent pas atteinte aux arbres remarquables et à leur système racinaire</p> <p>BIO.2 Dans le cadre des plantations, Les espèces plantées devraient idéalement être choisies de manière à favoriser la diversité biologique et favoriser le développement d'une lisière forestière le long de la limite Ouest de la zone de parking</p> <p>BIO.3. Tenir compte des recommandations de l'évaluation appropriée des incidences sur la zone Natura 2000, à savoir :</p> <p>Mesure d'atténuation n°1 : Ne pas utiliser de matériaux chimiquement actifs comme la dolomie pour le revêtement du parking ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°2 : En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales,</p>	<p>Le système racinaire ainsi que les troncs/branches des arbres remarquables ne seront pas impactés de manière significative par le Projet</p> <p>Permet de participer au développement de la biodiversité</p> <p>Suite à la mise en œuvre des mesures d'atténuation, l'impact du Projet sur la zone Natura 2000 sera non significatif.</p>



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

	<p>- Permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking (par exemple au droit des plantations paysagères qui seront prévues), tout en respectant pour le surplus les obligations associées à la zone de protection des captages d'eau souterraine de la forêt de Soignes (imperméabilisation des zones de stationnement et de manœuvre) ;</p> <p>- Ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers ;</p> <p>- Interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives ;</p> <p>- S'assurer que les eaux de pluie potentiellement chargée en polluant soient gérées de manière à ne pas impacter négativement la zone Natura 2000. On rappellera la nécessité de connecter l'exutoire de l'égout de la chaussée de La Hulpe au réseau d'égouttage.</p> <p>Mesure d'atténuation n°3 : Prévoir un écran visuel le long de la limite avec la zone Natura 2000 afin d'empêcher les phares de voitures d'éclairer cette zone. Cet écran devra permettre le passage de la faune terrestre ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°4 : Réaliser des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière. Sur base de l'espace disponible, l'objectif serait de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier.</p> <p>Actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer. Afin de résoudre ce problème, il est recommandé de :</p> <p>- Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ;</p> <p>- Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène.</p> <p>Le caractère non linéaire de la lisière devra être conservé. La végétation ne devra pas être taillée. L'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive ».</p>	<p>- Permettre l'infiltration ponctuelle des eaux pluviales dans l'emprise du parking (par exemple au droit des plantations paysagères qui seront prévues), tout en respectant pour le surplus les obligations associées à la zone de protection des captages d'eau souterraine de la forêt de Soignes (imperméabilisation des zones de stationnement et de manœuvre) ;</p> <p>- Ne pas imperméabiliser le sol sous la couronne des arbres de la lisière forestière et à moins de 3 m du tronc de ces derniers ;</p> <p>- Interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives ;</p> <p>- S'assurer que les eaux de pluie potentiellement chargée en polluant soient gérées de manière à ne pas impacter négativement la zone Natura 2000. On rappellera la nécessité de connecter l'exutoire de l'égout de la chaussée de La Hulpe au réseau d'égouttage.</p> <p>Mesure d'atténuation n°3 : Prévoir un écran visuel le long de la limite avec la zone Natura 2000 afin d'empêcher les phares de voitures d'éclairer cette zone. Cet écran devra permettre le passage de la faune terrestre ;</p> <p>Mesure d'atténuation n°4 : Réaliser des plantations au droit de la transition entre la forêt et le parking afin d'améliorer la structure et la composition de la lisière. Sur base de l'espace disponible, l'objectif serait de développer un cordon arbustif sous le manteau forestier.</p> <p>Actuellement, la compaction du sol et le passage régulier de véhicules empêchent la végétation spontanée de se développer. Afin de résoudre ce problème, il est recommandé de :</p> <p>- Délimiter physiquement les limites de la lisière à l'aide de rondins, ganivelles ou d'autres matériaux afin d'empêcher toute circulation de véhicules ;</p> <p>- Travailler le sol sur 10 cm de profondeur à l'aide d'un outil de type charrue chisel ou sarcluse au droit des zones où le sol est compacté afin de le rendre plus meuble et permettre le développement d'une végétation spontanée indigène.</p> <p>Le caractère non linéaire de la lisière devra être conservé. La végétation ne devra pas être taillée. L'objectif est d'obtenir une végétation en lisière de type « haie vive ».</p>	
--	---	---	--

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

	<p>Cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation. Les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenu à une hauteur de minimum 1,5 m.</p> <p>Mesure d'atténuation n°5 : Mettre en place un éclairage extérieur ne nuisant pas aux habitats et espèces d'intérêt communautaire . Pour ce faire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. Aucun éclairage ne sera prévu le long de la lisière forestière ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur soit asservi à un système assurant que ce dernier ne fonctionne que pendant la période d'occupation du parking ;</li> <li>- Que la lumière de l'éclairage extérieur soit si possible composée de longues longueurs d'ondes (entre 560 et 700 nm ; couleur ambre à rouge). Les éclairages ne seront donc pas de couleur blanche (reprenant l'ensemble du spectre) ou de tons violet, bleu, vert ou jaune.</li> </ul> <p>Mesure d'atténuation n°6 : S'assurer préalablement aux travaux d'abattage de l'absence de chauves-souris nichant dans les éventuelles cavités des arbres à abattre ou de tout autre espèce d'intérêt communautaire, régional ou strictement protégée dans la zone. Pour rappel les travaux d'abattages sont interdits entre le 1er avril et le 15 août en RBC.</p> <p>Mesure d'atténuation n°7 : Prévoir des kits anti-pollution sur Site pour pallier tout écoulement accidentel de produits dangereux</p> <p>Mesure d'atténuation n°8 : Lutter contre la dispersion des espèces invasives ;</p> <p>En ce qui concerne la renouée du Japon, vu la superficie importante couverte par l'espèce et l'absence de mesure simple et efficace permettant d'éradiquer cette espèce, il est seulement recommandé de s'assurer que l'espèce ne continue pas sa progression vers la zone Natura 2000. Tout fragment de la plante devra être soit laissé au sein du massif de renouée existant, soit être envoyé à l'incinérateur.</p>	<p>Cet aménagement participera également à limiter l'éclairage des phares des voitures dans la ZSC en période de végétation. Les buissons et arbustes de la lisière forestière devront pour ce faire être maintenu à une hauteur de minimum 1,5 m.</p> <p>Mesure d'atténuation n°5 : Mettre en place un éclairage extérieur ne nuisant pas aux habitats et espèces d'intérêt communautaire . Pour ce faire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché. Aucun éclairage ne sera prévu le long de la lisière forestière ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur soit asservi à un système assurant que ce dernier ne fonctionne que pendant la période d'occupation du parking ;</li> <li>- Que la lumière de l'éclairage extérieur soit si possible composée de longues longueurs d'ondes (entre 560 et 700 nm ; couleur ambre à rouge). Les éclairages ne seront donc pas de couleur blanche (reprenant l'ensemble du spectre) ou de tons violet, bleu, vert ou jaune.</li> </ul> <p>Mesure d'atténuation n°6 : Non applicable</p> <p>Mesure d'atténuation n°7 : Prévoir des kits anti-pollution sur Site pour pallier tout écoulement accidentel de produits dangereux</p> <p>Mesure d'atténuation n°8 : Lutter contre la dispersion des espèces invasives ;</p> <p>En ce qui concerne la renouée du Japon, vu la superficie importante couverte par l'espèce et l'absence de mesure simple et efficace permettant d'éradiquer cette espèce, il est seulement recommandé de s'assurer que l'espèce ne continue pas sa progression vers la zone Natura 2000. Tout fragment de la plante devra être soit laissé au sein du massif de renouée existant, soit être envoyé à l'incinérateur.</p>	
--	---	--	--

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

	<p>En lien avec la recommandation précédente, il sera également nécessaire de délimiter les zones envahies par la Renouée du Japon avec de la rubalise afin de ne pas réaliser le travail du sol dans cette zone et ainsi ne pas disperser la plante. La rubalise devra être positionnée à au moins 1 m de tout plant de Renouée du Japon.</p> <p>Pour finir, la plantation de quelques arbustes en limite de la zone occupée par la Renouée du Japon peut participer à affaiblir la plante et à limiter son expansion en réduisant l'apport de lumière. C'est la raison pour laquelle on recommandera de planter du noisetier (<i>Corylus avellana</i>), de l'érable champêtre (<i>Acer campestre</i>), du Sorbier (<i>Sorbus aucuparia</i>), de l'aubépine (<i>Crataegus monogyna</i>) et du saule (<i>Salix caprea</i>) autour des zones envahies par la Renouée du Japon situées au sein de la lisière forestière précédemment mentionnée. Ces plantes pourront également servir de « sources de graines » pour le développement de la végétation de la lisière.</p> <p>Mesure d'atténuation n°9 : En cas d'installation d'un éclairage extérieur pendant la phase de chantier, afin de ne pas nuire aux habitats et espèces d'intérêt communautaire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché.</li> </ul> <p>Mesure d'atténuation n°10 : Afin de limiter les nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir la fermeture du parking en dehors des périodes d'ouvertures des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou des périodes de fréquentation de la forêt ;</li> <li>- Prévoir du personnel veillant à la bonne occupation des lieux en soirée lors d'organisation d'évènements au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;</li> </ul>	<p>En lien avec la recommandation précédente, il sera également nécessaire de délimiter les zones envahies par la Renouée du Japon avec de la rubalise afin de ne pas réaliser le travail du sol dans cette zone et ainsi ne pas disperser la plante. La rubalise devra être positionnée à au moins 1 m de tout plant de Renouée du Japon.</p> <p>Pour finir, la plantation de quelques arbustes en limite de la zone occupée par la Renouée du Japon peut participer à affaiblir la plante et à limiter son expansion en réduisant l'apport de lumière. C'est la raison pour laquelle on recommandera de planter du noisetier (<i>Corylus avellana</i>), de l'érable champêtre (<i>Acer campestre</i>), du Sorbier (<i>Sorbus aucuparia</i>), de l'aubépine (<i>Crataegus monogyna</i>) et du saule (<i>Salix caprea</i>) autour des zones envahies par la Renouée du Japon situées au sein de la lisière forestière précédemment mentionnée. Ces plantes pourront également servir de « sources de graines » pour le développement de la végétation de la lisière.</p> <p>Mesure d'atténuation n°9 : En cas d'installation d'un éclairage extérieur pendant la phase de chantier, afin de ne pas nuire aux habitats et espèces d'intérêt communautaire, il sera nécessaire de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que les faisceaux lumineux des éclairages extérieurs ne soient pas dirigés vers le ciel ou la ZSC et qu'ils soient à une hauteur la plus faible possible. Les lampes seront munies de réflecteurs afin de diriger le faisceau de lumière vers la zone à éclairer ;</li> <li>- Que l'éclairage extérieur (nombre de points lumineux, puissance, etc.) soit adapté et se limite à l'usage recherché.</li> </ul> <p>Mesure d'atténuation n°10 : Afin de limiter les nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir la fermeture du parking en dehors des périodes d'ouvertures des activités prévues au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ou des périodes de fréquentation de la forêt ;</li> <li>- Prévoir du personnel veillant à la bonne occupation des lieux en soirée lors d'organisation d'évènements au sein de l'ancien hippodrome d'Uccle-Boitsfort ;</li> </ul>	
--	--	--	--

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

	<p>- Mettre en place une communication (panneaux, avis sur le site internet, etc.) vers les différents visiteurs du Site afin de signaler la présence de la zone Natura 2000 en bordure du parking. Certaines recommandations devront être formulées à leur égard (interdiction de klaxonner, etc.).</p> <p>BIO.4. Pendant la conception du Projet : Étudier la qualité biologique et agronomique des sols (IQSB) dans la zone de transition entre la forêt et le parking afin de connaître le potentiel vivant de ces sols et leur aptitude au développement de la végétation. Le cas échéant, améliorer la qualité des sols en place</p>	<p>- Mettre en place une communication (panneaux, avis sur le site internet, etc.) vers les différents visiteurs du Site afin de signaler la présence de la zone Natura 2000 en bordure du parking. Certaines recommandations devront être formulées à leur égard (interdiction de klaxonner, etc.).</p> <p>BIO.4. Pendant la conception du Projet : Étudier la qualité biologique et agronomique des sols (IQSB) dans la zone de transition entre la forêt et le parking afin de connaître le potentiel vivant de ces sols et leur aptitude au développement de la végétation. Le cas échéant, améliorer la qualité des sols en place</p>	<p>Permet d'assurer le développement de la végétation</p>
Les sols	<p>SOL.1. Pendant le chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller au strict respect du code de bonne pratique en matière de réutilisation de terres et de granulats</li> <li>- Veiller à ce que les engins ne compactent pas davantage les sols en place</li> </ul> <p>SOL.2. Pendant l'exploitation du parking</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller à empêcher physiquement le passage vers la zone de transition afin d'éviter le compactage des sols en place</li> <li>- Veiller à ce que les aménagements du parking ne favorisent pas l'érosion des sols en place</li> <li>- Veiller à interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives</li> </ul>	<p>SOL.1. Pendant le chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller au strict respect du code de bonne pratique en matière de réutilisation de terres et de granulats</li> <li>- Veiller à ce que les engins ne compactent pas davantage les sols en place</li> </ul> <p>SOL.2. Pendant l'exploitation du parking</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller à empêcher physiquement le passage vers la zone de transition afin d'éviter le compactage des sols en place</li> <li>- Veiller à ce que les aménagements du parking ne favorisent pas l'érosion des sols en place</li> <li>- Veiller à interdire l'utilisation de sels de déneigement et opter pour d'autres alternatives</li> </ul>	<p>Cette mesure vise à protéger la qualité des sols et des eaux souterraines</p>
Les eaux	<p>EAU.1 Le parking sera rendu imperméable via le placement d'une couche d'étanchéité. Le ruissellement transitant sur le parking sont drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées.</p> <p>EAU.2 Le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha.</p>	<p>EAU.1 Le parking sera rendu imperméable via le placement d'une couche d'étanchéité. Le ruissellement transitant sur le parking sont drainées, temporisées et acheminées vers un système d'épuration des eaux pluviales avant d'être infiltrées.</p> <p>EAU.2 Le débit de fuite à la sortie du système de temporisation sera de maximum 5 l/s.ha.</p>	<p>Cette mesure permettra d'assurer la protection de des eaux souterraines potabilisables</p> <p>Cette mesure permettra de limiter le débit d'eau rejetée</p>

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

<p>EAU.3. Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking.</p> <p>Si la fuite est plus conséquente, elle doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>EAU.4 Ne pas stationner d'engins ni entreposer de matériaux et matériel en zone végétale</p> <p>EAU.5 Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite.</p> <p>EAU.6 Toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site devra, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua</p>	<p>EAU.3. Toute fuite accidentelle d'huile ou d'essence et toute tache sur le sol doit être immédiatement traitée par l'épandage de matériaux inertes absorbants (sable, sciure,...). Le matériau absorbant utilisé est un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, une réserve de matériaux inertes absorbants doit être prévue à cet effet et stockée à un endroit accessible par le gestionnaire des différentes zones de parking.</p> <p>Si la fuite est plus conséquente, elle doit être immédiatement traitée par excavation. La surface du sol ainsi creusée constitue un déchet dangereux et doit faire l'objet d'un enlèvement et d'une élimination par un éliminateur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>EAU.4 Ne pas stationner d'engins ni entreposer de matériaux et matériel en zone végétale</p> <p>EAU.5 Les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état et régulièrement vérifiés, les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol ; seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet en cas de fuite</p> <p>EAU.6 Toute fuite accidentelle constatée sur le sol du site devra, en outre, être immédiatement signalée à Vivaqua</p>	<p>Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en phase d'exploitation</p> <p>Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en phase d'exploitation</p> <p>Cette mesure permet de protéger les sols et les eaux souterraines en phase chantier</p> <p>Cette mesure permet de protéger les eaux souterraines potabilisables</p>
---	--	--

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

	EAU.7. Les eaux de ruissellement seront temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe.	EAU.7. Les eaux de ruissellement seront temporisées et épurées avant rejet, pour partie par infiltration et pour le surplus vers le réseau d'égouttage passant le long de la chaussée de la Hulpe.	Cette mesure vise à conserver les conditions de recharge de la nappe phréatique
L'air et les facteurs climatiques	-	-	-
Environnement sonore et vibratoire	BRU.1 : Prévoir des voiries d'accès réalisées en revêtement lisse, moins impactant qu'un pavement d'un point de vue sonore.	BRU.1 : Prévoir des voiries d'accès réalisées en revêtement lisse, moins impactant qu'un pavement d'un point de vue sonore.	Cette mesure permettra de réduire l'impact du parking sur la circulation de la Chaussée de La Hulpe
Energie	-	-	-
Déchets	DEC.1 L'exploitant évacue les déchets qui pourraient se retrouver sur le parking ou ses abords	DEC.1 L'exploitant évacue les déchets qui pourraient se retrouver sur le parking ou ses abords	Cette mesure permet le bon entretien du lieu et améliore indirectement le sentiment de sécurité subjective

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

---

