
AVIS

Projet d'arrêté de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol relatif au site de « l'Hippodrome d'Uccle- Boitsfort » et son Rapport d'Incidences Environnementales (RIE)

| | |
|--|----------------------------------|
| Demandeur | Ministre-Président Rudi Vervoort |
| Demande reçue le | 23-03-22 |
| Avis adopté par le Conseil de l'Environnement le | 17-05-22 |

Préambule

Le 23/03/2022, le Conseil de l'Environnement (ci-après « le Conseil ») a été saisi par le Gouvernement d'une demande d'avis concernant le projet d'arrêté du Gouvernement de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) relatif au site de « l'Hippodrome d'Uccle-Boitsfort » et son Rapport d'Incidences Environnementales (RIE).

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, au développement d'un espace vert récréatif et éducatif d'envergure régionale.

L'aménagement du site doit contribuer aux objectifs que poursuit la Région de Bruxelles-Capitale en tant que ville durable et attractive, et ce futur pôle d'activités doit participer 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 et pour rassurer les riverains.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé début novembre 2020 le Masterplan qui acte le redéploiement du projet de l'Hippodrome. Il a également adopté en mai 2020 un arrêté ouvrant la procédure de modification partielle du 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.

Avis

Il va de soi que **le Conseil** est très attaché à la protection de la nature, notamment en zone forestière. De plus, **le Conseil** estime qu'une modification du PRAS n'est pas une question anodine, d'autant plus lorsqu'elle concerne une Zone Natura 2000. Ces deux éléments constituent donc, selon **le Conseil**, un frein à la modification du PRAS proposée par ce projet d'arrêté, qui risque de créer un précédent préjudiciable en matière de protection des fonctions dites « faibles » dont font partie les zones naturelles. Cependant, **le Conseil** reconnaît que le PRAS n'a pas été fait à l'image de la réalité (le parking existant de fait étant classé comme zone forestière).

Aux yeux **du Conseil**, il est également regrettable que le Gouvernement donne l'impression qu'un espace vert peut être « marchandé » au prix d'une compensation planologique future.

À l'exception de Brulocalis et des ASBL BRAL et Inter-Environnement Bruxelles (IEB), les membres **du Conseil** ne s'opposent pas à un aménagement de places de stationnement sur le site suivant les limites de l'alternative 1, à condition que cet aménagement soit réalisé de façon exemplaire en termes de paysage, de perméabilité et de biodiversité, et qu'il n'aille pas à l'encontre des objectifs Good Move.

Brulocalis et les ASBL BRAL et IEB ne sont pas favorables à la modification du PRAS. Ces organisations considèrent que la protection des zones forestières et espaces verts consacrée par ce statut du PRAS ne peut en aucun cas être contournée par une modification de cet outil réglementaire. Par ailleurs, la modification du PRAS contrevient à la Directive Habitat¹ transposée dans le droit bruxellois sous la forme de l'ordonnance Nature. Cette dernière attend toujours ses arrêtés d'exécution, travail qui échoit au Gouvernement bruxellois. Il faut souligner ce flou législatif dans la mesure où, sans ces arrêtés d'exécution, la Région n'a pas de cadre contraignant. Dès lors, la Directive (droit supranational) est d'application. Celle-ci prévoit une Évaluation Appropriée des Incidences Environnementales (EAI) qui, contrairement à une Étude d'Incidences Environnementale (EIE), est contraignante en ce que l'autorité publique (ici, le Gouvernement bruxellois) doit s'assurer que la modification du PRAS ne porte pas atteinte à l'intégrité du site. C'est dans ce cadre précis qu'intervient l'évaluation des incidences du projet et des alternatives (voir point 6 du résumé non technique [RNT]) ainsi que des mesures compensatoires. Enfin, le Gouvernement bruxellois devra informer la Commission européenne des mesures compensatoires adoptées. Il n'y a donc pas *stricto sensu* « d'autorisation » accordée par l'Europe, mais tout de même un cadre contraignant.

1. Considérations générales

1.1 Redéploiement de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort via un partenariat entre la SAU, Drohme et Bruxelles Environnement

La fonction de porte d'entrée de la Forêt de Soignes combine l'accès à la forêt, l'accès au site de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort et à ses équipements (comme le golf, le restaurant, les éventuels événements, etc.). L'avenir des activités sur le site n'est toutefois pas encore très clair. **Le Conseil** demande donc qu'un éclaircissement et un engagement soient apportés à ce sujet.

Le document annonce de plus que l'équilibre des rôles entre les intervenants publics et privés a été amélioré. Cette répartition des rôles et des périmètres n'apparaît, aux yeux **du Conseil**, pas clairement, et les termes de ce partenariat non plus. Les inquiétudes des associations et riverains exprimées à plusieurs reprises concernant le volet événementiel présent sur le site n'ont, à ce stade pas, pas pu être dissipées.

1.2 Mobilité et accessibilité

Le Conseil suggère de faire certaines analogies avec l'autre porte d'entrée de la Forêt bruxelloise : le Rouge Cloître. **Le Conseil** recommande d'adopter une lecture cohérente de la mobilité et des stationnements et d'avoir une réflexion similaire en termes d'éclairage (réduction de l'éclairage, température de lumière propice à la faune environnante, etc.).

Le Conseil remarque également que les documents ne mentionnent pas d'aménagement particulier pour les personnes à mobilité réduite. L'accessibilité du parking aux personnes à mobilité réduite (PMR) doit être réfléchi concomitamment à l'aménagement du parking. Les intentions concernant l'accessibilité du parking aux bus scolaires doivent également être réfléchies. Plusieurs des activités

¹ [Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.](#)

sur le site ayant une visée pédagogique, l'adaptation du parking à ce type de moyen de transport est incontournable.

Nécessité d'extension du parking et accessibilité en transports publics

Le Conseil recommande que les objectifs bruxellois dans le cadre des différents plans et ordonnances qui entendent donner une réponse aux défis climatiques doivent coûte que coûte encourager l'usage de transport collectif et public planifié et dissuader le confort individuel de l'automobile. En effet, le plan Good Move et les objectifs du PRDD vont dans le sens de favoriser un *shift* modal et donc de limiter le recours à la voiture individuelle. Si **le Conseil** ne s'oppose pas au principe d'offrir, en plus des places pour les personnes à mobilité réduite, une certaine possibilité de stationnement ouvert au public général (utile pour les familles avec petits enfants par exemple), il estime que la construction d'un parking de cette ampleur (variante 1 retenue, soit une offre qui augmentera la capacité actuelle de 288 à 360 emplacements) constitue un incitant au recours à la voiture et contrevient à ces objectifs. Cet argument est appuyé par le RNT qui précise pour les alternatives moins généreuses en termes de nombre de places de parking à la fois que :

- « De par la capacité de stationnement plus faible, une partie des usagers opte pour un mode de transport alternatif à la voiture » en page 22 ;
- et qu'« en l'absence de parking, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est certes favorisée » en page 23.

C'est pourquoi **le Conseil** se réjouit que le Gouvernement ait opté pour la variante 1, qui n'augmente que modérément l'offre de parking sans en étendre la superficie.

Néanmoins, **le Conseil** estime que la nécessité de la légalisation du parking de fait doit être redéfinie, notamment à l'aune de la bonne accessibilité du site en transports en commun.

Le Règlement Régional d'Urbanisme (Titre VIII) classe d'ailleurs le site de l'Hippodrome en zone B, signifiant que celui-ci est bien desservi en transports en commun. En effet, le site se situe à 1 minute à pied d'un arrêt du bus 41, à 4 minutes à pied d'un arrêt du tram 8 et à 9 minutes à pied d'un arrêt du tram 25. Le site se situe également à 9 minutes à pied (ou 3 minutes en tram et marche à pied) de la gare de Boondael par laquelle passent 5 lignes de train, et à 14 minutes à pied (ou 5 minutes en tram et marche à pied) de la gare de Boitsfort par laquelle passent 2 lignes de train. Ces deux gares accueillent des lignes du réseau « S » qui desservent de nombreux quartiers de la Région et de la périphérie bruxelloise. Le cas échéant, l'augmentation des fréquences de ces lignes pourrait être envisagée pour répondre aux besoins des usagers du site. En cas d'événements nocturnes sur le site notamment, les transports en commun ne représentent à l'heure actuelle pas une alternative suffisamment fiable à la voiture.

Nécessité d'extension du parking et accessibilité en voiture

Le Conseil estime que l'argument avancé (pour le maintien du parking existant) du report de stationnement dans les voiries avoisinantes n'est pas suffisamment étayé et mériterait d'être quantifié de manière plus systématique.

Un autre argument, de nombreuses fois mis en avant, est celui du parking sauvage. Peu de données sont disponibles pour évaluer sa pertinence.

Par ailleurs, le taux d'occupation du stationnement existant dans un périmètre impliquant moins de 10 minutes de marche pour accéder au site ne démontre pas de nécessité de l'augmentation du nombre de places.

En effet, le site parking.brussels démontre que l'occupation de ces places de stationnement est rarement proche de 100%, et souvent bien moindre² :

5-7h ; 10-12h ; 15-17h ; 20-22h

- Av. Fr. Roosevelt (av. de Colombie > av. de la Forêt) 63,00% ; 79,00% ; 68,00% ; 71,00% ;
- Av. Fr. Roosevelt (av. de la Forêt > av. de Colombie) 17,00% ; 80,00% ; 67,00% ; 47,00% ;
- Av. de l'Uruguay (av. Fr. Roosevelt > av. de la Forêt) 63,00% ; 25,00% ; 13,00% ; 38,00% ;
- Av. de l'Uruguay (av. de la Forêt > av. Fr. Roosevelt) 67,00% ; 56,00% ; 56,00% ; 59,00% ;
- Av. de la Forêt (av. Fr. Roosevelt > av. de l'Uruguay) 33,00% ; 25,00% ; 25,00% ; 33,00% ;
- Av. de la Forêt (av. de l'Uruguay > av. Fr. Roosevelt) 40,00% ; 35,00% ; 30,00% ; 45,00%.

Le Conseil tient en outre à souligner que l'assertion du RNT en page 22 : « [...] *le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation* » n'est pas corroborée. En effet, il existe un lien entre disponibilité du stationnement et recours à la voiture.

1.3 Frais d'entretien et fonctionnement du parking

Le Conseil estime qu'il est important que les frais d'entretien et de la gestion du parking soient partagés afin qu'ils n'incombent pas uniquement au public et donc au contribuable. A ce titre, les recettes du stationnement payant devraient être dédiées au bon entretien de celui-ci. Il y a de fortes présomptions, vu les activités qu'offre/offrira le site de l'ancien Hippodrome, que le parking serve davantage aux usagers dudit site plutôt qu'aux usagers de la Forêt de Soignes. Par ailleurs, la « légalisation » du parking (passage d'une existence de fait à une existence de droit) entraînera *de facto* son usage pour accéder aux activités qui se dérouleront sur le site – toute publicité autour d'événements mentionnera certainement, par exemple, l'accessibilité du site aux automobilistes. Il apparaît donc, aux yeux **du Conseil**, qu'il générera davantage de circulation sur les voiries qui y mènent, et qu'il est nécessaire de réfléchir à la gestion de la capacité du parking pour dissuader, entre autres, les automobilistes qui tenteraient d'y trouver un emplacement alors qu'il est complet (exemple : tableau de signalisation annonçant le nombre d'emplacements disponibles). Le volet événementiel décrit dans le RIE et le RNT laisse également présager des événements de plus ou moins grande ampleur, dont certains à des heures où les transports publics ne circulent plus. **Le Conseil** recommande donc de davantage coupler le développement de certains événements et activités à des dessertes spécifiques de la STIB en fin de semaine et à des heures plus tardives (bus Noctis).

1.4 Espèce invasive

Le Conseil recommande d'être très attentif lors du chantier à éradiquer la renouée du Japon et à éviter toute dispersion.

² <https://data.parking.brussels/mapviewer/>, données datant de 2019.

2. Considérations particulières

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

Si la crise sanitaire a démontré le besoin des Bruxellois d'accéder à un espace vert et la nécessité de canaliser les flux de fréquentation, elle a aussi démontré l'importance de la préservation de ces espaces.

L'existence et l'utilisation de ce parking sont au cœur d'une mobilisation de longue date menée par des citoyens et des associations de défense de l'environnement. Ces mobilisations ont abouti à l'annulation au Conseil d'État des permis d'urbanisme et d'environnement octroyés pour cette zone, justifiée par l'incompatibilité de son usage avec le statut de zone forestière. La modification du PRAS pourrait être comprise comme un contournement de ces mobilisations et des décisions rendues par le Conseil d'État.

Le Conseil estime que, symboliquement, le glissement d'une zone forestière en zone d'équipement collectif en vue d'y créer un parking constitue un mauvais signal ; celui d'une protection à géométrie variable des zones naturelles, fussent-elles aussi emblématiques que la Forêt de Soignes.

Le Conseil remarque par ailleurs que le parking semble répondre à un besoin en stationnement calculé pour des jours où la fréquentation du site et de la Forêt de Soignes seraient exceptionnelles. Il s'agirait de jours de grande fréquentation de la Forêt, combinée à de grands événements organisés par le partenaire privé du site. Ces cas de figure rares ne peuvent déterminer la taille d'un parking disponible tout au long de l'année. Le projet de plan ne respecte par ailleurs pas certaines prescriptions du plan de gestion de la Forêt de Soignes.

Comme énoncé dans les considérations générales, **le Conseil** considère que le parking existant peut être maintenu et réaménagé suivant les limites de la variante 1 et en respectant les mesures d'atténuation proposées dans l'évaluation appropriée des incidences. Ce parking doit permettre un usage polyvalent, tant pour l'accès à la Forêt de Soignes que pour l'accès au site de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort et à ses équipements. **Le Conseil** réitère sa demande que l'aménagement du parking fasse l'objet d'une approche exemplaire en termes de paysage, de biodiversité et de perméabilité.

Le Conseil constate par ailleurs l'absence de données sur l'état phytosanitaire des arbres dans les deux parcelles concernées par la modification du PRAS, alors que des inventaires ont été réalisés par la Société d'Aménagement Urbain (SAU) pour des raisons de sécurité. Ces données seraient particulièrement intéressantes pour juger de la pertinence des aménagements et des limites de la zone affectée au parking. **Le Conseil** constate également que le RIE ne parle que de deux arbres « remarquables » dans la zone de parking : un *Quercus robur* à l'entrée du parking, qui fait l'objet d'une zone de protection, mais qui est en mauvais état, ainsi qu'un *Fagus sylvatica* en bordure de la zone forestière qui paraît, lui, être en très bon état. **Le Conseil** estime que l'évaluation de la pertinence des limites du parking devrait également se baser sur l'évaluation de l'état des autres arbres de la zone boisée bordant ce parking. Il semble en effet important de développer la lisère étagée en fonction des grands arbres existants et à maintenir.

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

Le Conseil considère qu'il est incongru de parler de « compensation planologique » en requalifiant la demi-lune entre les deux anneaux en zone forestière. Cette appellation donne l'impression d'un marchandage commercial. **Le Conseil** rappelle que la zone proposée en compensation du grignotage de la zone forestière pour y installer un parking constitue de fait déjà une zone forestière, utilisée et gérée comme telle. De fait, cette compensation ne constitue donc pas une amélioration ou une augmentation de la superficie du patrimoine naturel bruxellois.

Finalement, **le Conseil** précise encore que la modification partielle du PRAS contrevient à la prescription 16 du PRAS. Tant le glissement de la zone forestière en zone d'équipement public que la dérogation à cette prescription risquent de créer un précédent peu souhaitable.

*

* *