

## Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme

### Commission de concertation

séance du 11/12/2024

objet n° 06

**Dossier 16-47752-2024 - Enquête n°238/24 - Article 177**

**Situation : rue Victor Allard et avenue de Haveskercke**

**Objet : Rénover la Gare d'Uccle-Stalle : permettre un accès intégral à la gare, allongement et rénovation des quais, construire des rampes d'accès, installer un ascenseur et un nouvel abri à vélos**

**AVIS**

#### IDENTIFICATION DE LA DEMANDE

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-47752-2024 introduite auprès de URBAN-DU;

Vu que la demande telle qu'introduite vise à rénover la Gare d'Uccle-Stalle : permettre un accès intégral à la gare, allongement et rénovation des quais, construire des rampes d'accès, installer un ascenseur et un nouvel abri à vélos, sur le bien sis rue Victor Allard et avenue de Haveskercke;

Vu que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone de chemin de fer, en zone d'habitation et le loespace structurant;

#### MESURES PARTICULIÈRES DE PUBLICITÉ

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

- Article 9.1 du PRAS : création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes;
- Motifs inhérents à la protection du patrimoine :
  - application des articles 235, 236 et 207 §1, alinéa 4 du CoBAT : demande portant sur un bien classé ou en cours de classement (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14/07/1994);
  - application de l'article 237§1er du CoBAT demande portant sur un bien situé zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci);

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/10/2024 au 26/11/2024 inclus et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé;

Considérant que les 6 réactions reçues (lors de l'enquête publique sur le territoire d'Uccle), qui s'opposent à la présente demande, la soutiennent ou visent à attirer l'attention sur certains aspects particuliers/complémentaires;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

##### Points positifs :

- *Le projet améliore la gare au niveau fonctionnel et esthétique;*
- *L'embellissement et l'amélioration de ses accès entraineront un afflux plus important de passagers surtout pour les trains se rendant au centre-ville en une dizaine de minutes ce qui désengorgera le trafic automobile non seulement à Uccle mais également au centre-ville;*
- *Les nouveaux accès permettront aux cyclistes, PMR et malvoyants de se déplacer plus facilement et plus rapidement;*
- *Les nouveaux accès permettront également à plus de personnes de se rendre au centre-ville ou à Uccle de manière autonome;*
- *En dynamisant le trafic, l'afflux de piétons favorisera certainement l'apparition de bureaux ou de petits commerces qui manquent dans ce quartier peu dynamique en journée;*
- *Actuellement beaucoup de riverains n'utilisent pas cette gare pour se déplacer au travail car elle manque d'attractivité;*

##### Points négatifs :

- *Le projet ne tient pas suffisamment compte du contexte patrimoniale des lieux;*

- Il prévoit une imperméabilisation accrue;
- Affirmer que : « la gare sera rendue intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) » n'est qu'à moitié vrai car elle ne le sera pas depuis l'avenue du Kersbeek;
- Les abattages sont trop importants et ne sont pas adéquatement compensés par de nouvelles plantations;

Concernant l'impact du projet sur l'ancien hangar à marchandises :

- Le projet impacte négativement ce bien classé;
- Des investissements ont été faits dans ce bien, améliorant les conditions d'exploitation du bien, et le projet actuel ne met pas en valeur ces investissements;
- Le projet impacte l'ensemble classé (la gare en elle-même, le hangar à marchandises et l'abri pour voyageurs);
- Le projet porte atteinte au patrimoine et crée un préjudice visuel, paysager et sonore;
- Le projet impacte la servitude de passage du l'ancien hangar de marchandises;
- Le projet, s'il reste inchangé, ne respecte pas le bon aménagement des lieux et a un impact disproportionné sur le hangar ainsi que sur la viabilité des activités qui devraient y être exercées prochainement;
- Le bon aménagement des lieux visant l'intégration du projet avec l'environnement immédiat, bâti et non-bâti n'est pas respecté;
- Le projet ne préserve pas les perspectives sur le bien classé du hangar;
- La rehausse des quais, l'abattage de plusieurs arbres entourant le hangar, l'installation d'une toilette publique et d'un parking à vélos à proximité directe, impactent négativement le hangar;
- Ces différents éléments vont impacter de manière disproportionnée les perspectives depuis et vers le hangar;
- Les quais de la gare vont être grandement prolongés et légèrement rehaussés mais aucune information concrète sur la clôture prévue (hauteur, teinte, typologie) et aucune végétalisation de ladite clôture ne sont prévues pour atténuer le préjudice visuel et sonore engendré par ce prolongement et cette rehausse;
- Les vis-à-vis entre les ouvertures du hangar et les quais ne sont pas traités;
- Le prolongement et la rehausse du quai côté Rue Victor Allard rendra le hangar plus accessible ce pose des questions en terme de sécurité;
- Cet aménagement n'est pas acceptable dès lors qu'il va générer une perte d'intimité et risque d'impacter négativement l'exploitation du hangar;
- Demande de limiter le prolongement du quai de la gare d'Uccle-stalle afin d'empêcher que l'arrière du hangar ne devienne une zone de passage avec les nuisances que cela implique;
- Demande de prévoir au minimum une végétalisation adaptée des clôtures entre les infrastructures de la gare et la parcelle du hangar, ainsi que des replantations plus importantes et plus hautes que celles prévues actuellement;
- Le dossier de demande de permis n'est pas correcte, la visualisation 3D du hangar présente un mur aveugle dépourvu d'ouvertures, ce qui est erroné;
- Le dossier de demande de permis d'urbanisme ne permet donc pas d'appréhender correctement la situation projetée et l'impact du projet sur le hangar;
- Il faudrait planter ou maintenir au moins 2 arbres entre la parking vélo et le hangar;
- Crainte que les toilettes à proximité directe du hangar engendre également des nuisances;
- Demande que les toilettes soient placées plus loin du hangar;
- Constat que l'éclairage (concernant la gare, ses abords ou le parking vélo) n'est pas mentionné dans le dossier;
- Le projet devrait veiller à ce que l'éclairage choisi s'intègre adéquatement au site et ne porte pas atteinte aux propriétés cassées environnantes;
- Le projet devrait également veiller à ne pas éblouir l'intérieur des propriétés voisines;
- Le projet de la SNCB risque de modifier l'assiette de la servitude de passage dont bénéficie la parcelle sur laquelle se trouve le hangar;
- Peinte sur la gestion actuelle par la SNCB d'une parcelle jouxtant celle ou se trouve le hangar;
- Le maintien du portail d'accès à la servitude de passage à son emplacement actuel n'est pas acceptable;
- Demande que ce portail d'accès soit placé à la limite de la propriété;
- L'abattage de plusieurs arbres situés entre la rue Victor Allard et la servitude de passage crée la disparition d'un écran végétal;
- Demande de refuser l'abattage de ces arbres ou demande de replanter le même nombre que ceux abattus et ce dans la même zone;
- Demande de rénover le chemin pavé de la servitude;
- Demande de garantir l'accessibilité aux propriétés voisines lors du chantier;

Concernant l'intégration de la cyclostrade :

- Il est positif que ce projet pour la gare d'Uccle Stalle se situe sur le tracé de la cyclostrade C207, qui relie Bruxelles à Rhode-Saint-Genèse en longeant la ligne ferroviaire L124;
- Étant donné les difficultés de faire passer la cyclostrade à l'ouest de la gare il serait également intéressant d'étudier la possibilité de la faire passer à l'est de la gare;



- Si la cyclostrade se réalise à l'ouest de la gare, il serait utile de rendre le chemin communal entre l'avenue Kersbeek, la gare et la future cyclostrade accessible à vélo pour permettre aux cyclistes du quartier de rejoindre la gare et la cyclostrade;
- Dans l'hypothèse d'un passage de la cyclostrade à l'ouest des voies ferrées, il faudrait également prévoir la possibilité pour les cyclistes de stationner leur vélo de ce côté-là, plutôt que de les obliger à rejoindre l'autre côté de la gare (ce qui est assez fastidieux);
- Demande que le projet veuille à préserver un espace qui puisse accueillir ce parking vélo dans le futur;
- Faire passer la cyclostrade d'un côté et mettre l'entièreté du parking vélos de l'autre côté à peu de sens;
- La création de l'abri à vélos est apprécié mais l'absence d'abri sécurisé est critiqué et en contradiction avec Masterplan stationnement vélo qui prévoit pour chaque gare bruxelloise, un certain nombre d'emplacements vélo sécurisés et non sécurisés;

Concernant le stationnement vélo :

- Il y a lieu de prévoir des emplacements sécurisés : il s'agit de vélos qui resteront à priori toute la journée, il faut que les cyclistes les retrouvent le soir;
- Les vélos doivent être dans un abri, uniquement accessible avec un badge;
- Il y a lieu de prévoir des emplacements pour les vélos cargos;
- Il y a lieu de prévoir des emplacements protégés de la pluie et du vent;
- Il serait intéressant de prévoir du stationnement vélo des 2 côtés de la gare;

Concernant l'accessibilité depuis l'avenue Kersbeek :

- L'accès à la gare reste impraticable côté avenue Kersbeek pour les personnes à mobilité réduite;
- Le chemin vicinal reliant l'avenue Kersbeek à l'arrêt Uccle Stalle n'a pas une largeur conforme et constante de 1,5 m et est dangereux;
- Ce chemin n'est pas accessible pour les PMR's;
- La probabilité d'avoir des accidents graves pour les cyclistes, les PMR et les malvoyants, pour lesquels on veut optimiser la gare, est importante;
- Affirmer que : « la gare sera rendue intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) » n'est qu'à moitié vrai;
- Il serait donc judicieux, d'obliger les responsables de cette servitude de passage à l'aménager en respectant les impositions urbanistiques qui lui ont été imposées;
- Les panneaux métalliques pliés, censés protéger les passants, sont surdimensionnés et dangereux;
- Il n'est pas clair qui est responsable de ce chemin reliant l'avenue Kersbeek à l'arrêt Uccle Stalle, mais il devrait être mis en conformité;
- La signalétique reste toujours médiocre pour indiquer la présence de la gare avenue Kersbeek;
- Le nouvel escalier devrait être dans l'axe du chemin pour rassurer visuellement les piétons et leur faire gagner du temps;
- Quelles sont les précautions prises pour ne pas ennuyer les hérissons pendant le chantier ?

Concernant la végétation :

- Opposition à l'abattage des 25 arbres prévus;
- Opposition aux mesures de replantation trop restreintes pour compenser ces abattages;
- Demande de replanter plus d'arbres à haute tige (hauteur identique et refuge similaire pour la biodiversité);
- Demande de clarification concernant le programme des bâtiments adjacents, comme l'ancien hangar de marchandises;

Concernant les propositions d'amélioration du projet :

- Les gares doivent être durables et avoir : la capacité à répondre aux besoins d'aujourd'hui, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins ».
- L'abattage systématique des arbres, ainsi que l'interruption des maillages verts et bleus et la bétonisation à outrance sont à déplorer;
- Les gares doivent s'adapter au contexte et la standardisation actuelle est à proscrire;

**DEROULEMENT DE L'INSTRUCTION**

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

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

22/07/2024 : dépôt de la demande auprès de URBAN-DU;

05/09/2024 : accusé de réception d'un dossier complet, notification de la demande d'avis au Collège des Bourgmestre et Echevins et de l'organisation des Mesures Particulières de Publicité, et demande d'avis du SIAMU et des instances à consulter dans le cadre de la procédure :

- Bruxelles Mobilité;
- Bruxelles Environnement;
- la CRMS;
- Vivaqua;
- Collège des Bourgmestre et échevins de et à Uccle;

- Collège des Bourgmestre et échevins de et à Forest;
  - Access and Go;
  - Infrabel;
- 28/10/2024 au 26/11/2024 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite;  
11/12/2024 : séance publique de la Commission de concertation;

## CONSULTATION DE SERVICES ET D'INSTANCES

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

- l'avis du Service Vert sollicité émis le 10/12/2024 :

**Avis défavorable du Service Vert**

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

- Limiter les abattages en prévoyant un scénario conservant au moins en partie les 12 arbres implantés en partie nord-ouest à proximité de l'abri voyageur existant. Les arbres non conservés sont à transformer en chandelles écologiques d'une hauteur égale à leur distance des quais de la gare.
- Etoffer les replantations proposées en suivant les recommandations du Service Vert, à savoir proposer au moins 18 arbres de haute-tige (ou au moins 12 si les arbres en partie nord-ouest sont conservés) composés d'au moins 6 essences différentes en suivant les recommandations du Service Vert.
- Proposer des haies mixtes d'au moins 3 essences en alternance en suivant les recommandations du Service Vert.

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

**Arbres à haute-tige :**

Considérant que :

- Le projet prévoit l'abattage de 25 sujets haute-tige d'essences variées pour la rénovation de la gare et le réaménagement de ses abords.
- Ces abattages concernent principalement des érables planes et sycomores ainsi que des robiniers faux-acacias.
- Les abattages sont situés en zone de haute valeur biologique selon la carte des biotopes de haute valeur biologique et la carte d'évaluation biologique de Bruxelles Environnement. Ils sont également implantés en zone de développement du réseau écologique bruxellois.
- De nombreux arbres prévus à l'abattage sont sains et ne sont demandés à l'abattage que pour faciliter le chantier et les besoins du projet proposé (création d'un parking vélos, travaux de terrassement pour rampe PMR) et pour augmenter le contrôle social du site.
- Une douzaine d'arbres pourraient être conservés dans la partie nord-ouest du projet, à proximité de l'abri existant, à condition de mettre en place les mesures adéquates de protections lors du chantier.
- Le projet prévoit la replantation de très nombreux arbustes et plantes vivaces et annuelles, la palette végétale étant extrêmement diversifiée. Cependant aucun arbre de haute-tige n'est prévu bien que le site soit un élément charnière des réseaux écologiques et de biodiversité comme précisé précédemment.
- Le plan d'aménagement paysager ne reprend aucune dimension ni implantation des replantations proposées, hormis trois sujet en baliveau repris comme « arbres » dans le plan des quais mais référencés comme aubépines et cornouillers sur le plan de plantation. Donc en aucun cas des arbres de haute-tige.
- D'une manière générale le projet prévoit d'abattre près de deux tiers des arbres de la parcelle sans proposer de replantations de haute-tige en compensation, seulement des zones variées de « prairies fleuries ». Bien que les plantation arbustives, vivaces et annuelles soient importantes elles ne permettent pas d'assurer les rôles écologiques et systémiques des arbres dans cet espace et ne sont donc en aucun cas une alternative suffisante. Le Service Vert impose dès lors de prévoir la replantation d'au moins 18 sujets haute-tige (ou au moins 12 si les arbres en partie nord-ouest sont conservés) composés d'au moins 6 essences différentes, en évitant la plantation de nouveaux érables et robiniers. Ces sujets devront respecter les recommandations concernant les arbres de haute-tige repris en annexe et être adaptés à leur environnement (port fastigié ou faible développement pour ne pas encombrer les caténaires, systèmes racinaires retenant les terres pour les plantations en zone de talus, etc.).

**Haies et massifs arbustifs :**

Considérant que :

- La légende du plan de plantation reprend deux types de haies monospécifiques sans les préciser sur le plan de plantation.
- L'ensemble des haies proposées en replantation sont des alignements monospécifiques de charme (*Carpinus betulus*) et d'érable champêtre (*Acer campestre*). Les alignements monospécifiques sont totalement inadaptés et chacune de ces haies devra être composée d'au moins 3 essences différentes afin d'éviter les alignements redondants et d'apporter une plus grande biodiversité et une plus grande résilience au site que l'aménagement proposé.

**Conditions d'exécution du permis d'urbanisme, à joindre sous forme d'annexe au permis :**

**Décompactage et fouilles dans le système racinaire**

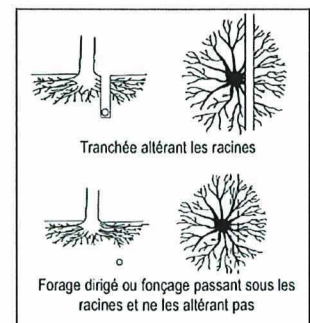
Principes généraux :

- Tous les travaux de terrassement situés sous l'emprise des couronnes des arbres devront être faits via la technique de décompactage pneumatique dite du « airspade » et veilleront à limiter au maximum les dégâts aux systèmes racinaires rencontrés.
- Tous travaux de pose d'impétrants ou d'autres éléments passant sous les racines d'arbres sont à réaliser par fonçage ou forage dirigé. Ce moyen permet de ne pas couper les racines et de limiter les blessures. Il est recommandé de faire le forage à une profondeur minimale de 60 cm pour passer sous les racines et de prévoir les puits d'entrée et de sortie en dehors des zones sensibles (couronne projetée au sol).
- Toute coupe inévitable dans le système racinaire des sujets à conserver se fera dans les règles de l'art, perpendiculaire à l'axe de l'organe, de la façon la plus propre possible et via des outils de coupe stérilisés et adaptés à leurs dimensions (sécateur, scie égoïne, etc.).

**Protection des arbres et attestation de conformité de chantier**

Principes généraux :

Tout arbre de haute-tige indiqué comme à conserver dans le permis d'urbanisme et se situant dans un rayon de 15 m du chantier devra faire l'objet de mesures de protections particulières comme défini ci-après.



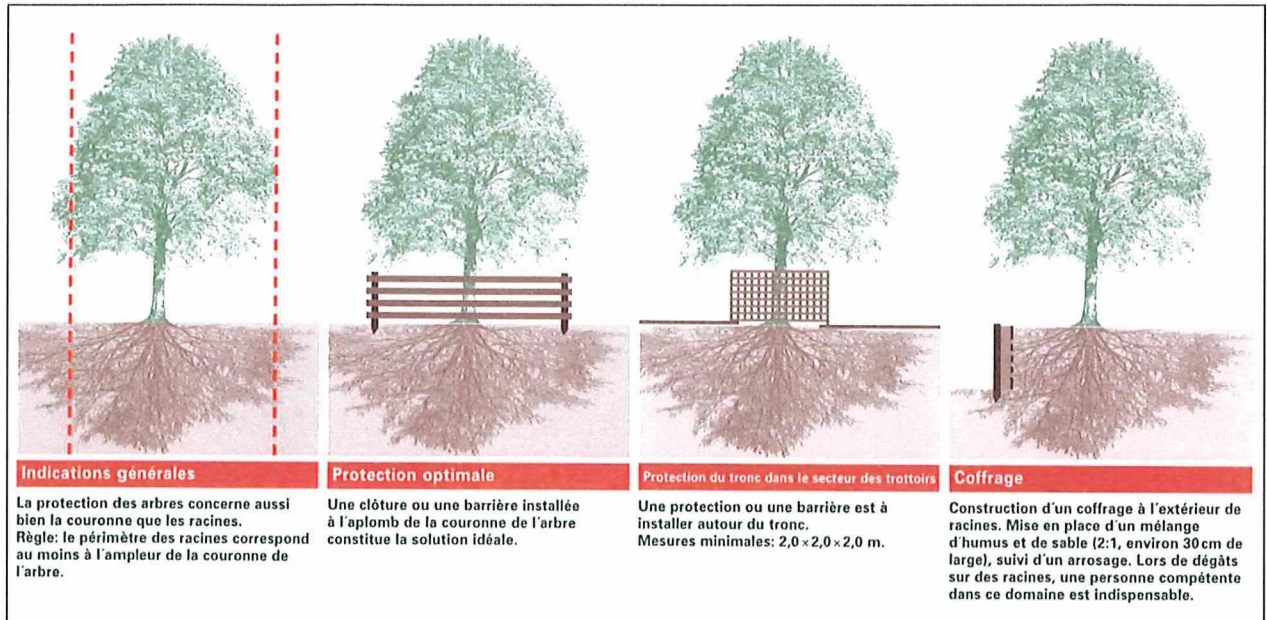


Ces recommandations sont également valables pour tout arbre de haute-tige situé sur une parcelle adjacente et dont la couronne empièterait sur la zone de protection du chantier.

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

Modalités :

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



### Arbres à haute-tige

Principes généraux :

- Tous les arbres n'étant pas inscrit comme à abattre dans la demande sont à maintenir à tout prix, et ce compris les arbres d'alignements de voirie éventuels (on entend par arbre à haute tige un arbre dont le tronc mesure au moins 40 centimètres de circonférence à 1,50 mètre de hauteur, et qui atteint au moins 4,00 mètres de hauteur).
- Le Service Vert recommande fortement de favoriser des essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.).
- Le choix des essences d'arbres à haute-tige à replanter se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :
- **Arbres haute tige** : Aulne, Bouleau, Cerisier, Charme, Châtaignier, Chêne, Cognassier, Erable, Frêne, Hêtre, Marronnier, Merisier, Noyer, Orme, Peuplier, Pommier, Poirier, Robinier, Saule, Sorbier, Tilleul, etc.
- Les replantations sont à effectuer au plus tard dans les 10 mois suivant la fin du gros œuvre du chantier et la finalisation des fosses de plantation, en respectant les distances légales de recul (2 mètres minimum par rapport au mitoyen), entre début novembre et fin mars.
- Toutes les essences d'arbres en replantation devront être des essences indigènes et/ou d'avenir, la plantation d'espèces dites invasives est strictement interdite.

### Haies et massifs arbustifs

Principes généraux :

- Toutes les plantations arbustives n'étant pas inscrites comme à enlever dans la demande sont à maintenir à tout prix.
- En cas de replantation de massifs arbustifs, le Service Vert impose que la force de ces plantations arbustives soit d'au moins 60/80 cm de hauteur à la plantation. On privilégiera les essences participant activement à la biodiversité locale comme des plantes nectarifères, pollinifères, fructifères et/ou offrant des abris à la faune locale (petits rongeurs, oiseaux, insectes etc.).
- Le choix des arbustes se fera principalement sur base des espèces reprises à « l'Atlas de la Flore Belge et Luxembourgeoise » ou via les listings de plantes recommandées en Région de Bruxelles-Capital (édités par Bruxelles Environnement et Natagora), dont est extrait le résumé ci-après :
- **Arbustes** : Amélanchier, Aubépine, Argousier, Baguenaudier, Chèvrefeuille, Clématite, Cornouiller, Daphné, Epine-vinette, Erable, Genêt, Hibiscus, Hortensia, Lierre, Lilas, Noisetier, Prunus, Saule, Spirée, Sureau, Viorne, etc.
- Toutes les essences d'arbustes et plans de haies en replantation devront être des indigènes et/ou d'avenir, la plantation d'espèces dites invasives est strictement interdite.



#### **Période d'abattage**

##### **Principes généraux :**

- Vu l'article 68 § 1<sup>er</sup> de l'Ordonnance du 01/03/2012 relative à la conservation de la nature, tout abattage est interdit entre le 1er avril et le 15 août (sauf pour des raisons impératives de sécurité à définir avec le Service Vert).

#### **Élagage**

##### **Principes généraux :**

- Vu l'article 68 § 1<sup>er</sup> de l'Ordonnance du 01/03/2012 relative à la conservation de la nature, tout élagage est interdit entre le 1er avril et le 15 août (sauf pour des raisons impératives de sécurité à définir avec le Service Vert).
- Les opérations d'étêtage, de ravalement, de rapprochement, de réduction de la couronne ou encore de coupe des branches charpentières constituent des tailles radicales et sont strictement interdites. Seule la "taille douce" consistant à élaguer régulièrement de petites branches mal venues ou dépérissantes est autorisée.
- Au lieu d'évacuer le bois d'élagage, il est intéressant d'en faire des tas ou des fagots à installer dans les zones plantées de la parcelle (le bois en décomposition servira d'abri ou de garde-manger pour de nombreuses espèces d'oiseaux, de mammifères et aussi d'insectes).

#### **Recommandations concernant les souches et le bois d'élagage**

##### **Principes généraux :**

- Au lieu d'évacuer le bois d'élagage, il est intéressant d'en faire des tas ou des fagots à installer dans les zones plantées de la parcelle (le bois en décomposition servira d'abri ou de garde-manger pour de nombreuses espèces d'oiseaux, de mammifères et aussi d'insectes).
- Les souches seront dans la mesure du possible laissées sur place et coupées à un mètre du sol de façon à servir de support à des mousses, lichens ou autres champignons dont le rôle écologique est fondamental. »;

### ○ l'avis du Service Technique de la Voirie sollicité émis le 11/12/2024 :

#### **Remarques relatives aux documents**

Il est constaté que les documents présentés sont très semblables, voire identiques à ceux de la demande de permis n° 46297. Bien que la note explicative du réseau hydraulique porte la mention d'une révision le 06 octobre 2023, la seule différence par rapport à la note initiale semble être une mise en page différente pour les pages 4 à 8, mais avec un contenu strictement identique.

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

##### **Mobilité**

###### Quant aux accès aux quais depuis les voiries :

- Quant à l'accès au quai à créer depuis l'avenue de Haveskercke : La création d'un passage pour piétons à proximité de ce nouvel accès au quai doit s'accompagner des aménagements ad hoc (abaissement des bordures et ajout de dalles podotactiles des 2 côtés de la traversée, avancée de trottoir pour neutraliser le stationnement, ajout de bollards...).
- Quant à l'accès au quai depuis l'avenue Kersbeek : cet accès, qui n'a d'utilité que pour les usagers du train, se fait actuellement en empruntant un accès carrossable étroit et privé, n'est pas évident, se révèle peu engageant voire même dangereux. Il devrait être modifié/amélioré, notamment au niveau de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (pentes non conformes, largeurs réduites...), de l'éclairage et de la signalisation (signalétique verticale, marquage...) pour indiquer plus clairement le cheminement à suivre. Il est demandé d'installer un totem SNCB au droit de son débouché sur l'avenue Kersbeek afin d'indiquer le début de ce chemin d'accès. Par ailleurs, il est demandé de prévoir un guidage au sol (marquages ou autres) depuis l'avenue Kersbeek et d'installer une signalétique claire tout au long du cheminement.
- Il est demandé de faire apparaître sur les plans la création d'un accès au quai supplémentaire depuis l'ancien site industriel sis avenue Kersbeek 278-290 à Forest pour lequel une demande de permis d'urbanisme a été introduite par KORAMIC DEVELOPMENT en vue de sa reconversion en un ensemble mixte comprenant des logements, une surface commerciale, un équipement d'intérêt collectif et des bureaux (demande 07/PFD/1950361).

###### Quant à l'accessibilité sur le site SNCB même :

- Le passage sous voies qui est conservé doit être pourvu d'un éclairage suffisant et performant. Il est souhaité que les parois soient recouvertes de fresques ornementales.
- Il est regretté que la SNCB ne souhaite pas sécuriser à court terme l'abri à vélos à côté de la gare d'Uccle Stalle. La Commune est d'avis que la minéralisation de l'espace situé entre l'ascenseur et l'ancien hangar à marchandises, qui induit l'abattage de plusieurs arbres, ne peut se justifier que si un parking vélo sécurisé y est installé. L'expérience montre qu'un parking vélos en libre accès s'avère très peu attractif compte tenu des risques malheureusement élevés de vol ou de vandalisme.

###### Quant à la future cyclostrade C207 :

- La note explicative renseigne qu'une bande de 4 m de large est réservée à l'assiette de la cyclostrade C207 entre les deux plans inclinés du flanc ouest de la voie ferrée, et que les rampes d'accès ont été remaniées dans ce but. Ceci n'est hélas pas transposé sur les plans, alors que cela permettrait de mieux se rendre compte de l'imbrication de la cyclostrade dans le nouvel aménagement. Cette assiette simplement dessinée en pointillés sur le plan terrier et sur la coupe longitudinale ne permet pas de vérifier qu'elle est parfaitement compatible avec les cheminements d'accès et les bassins d'orage. L'argument vanté dans la note explicative (la piste cyclable ne fait pas partie de la demande et n'est pas prise en charge par la SNCB) ne justifie pas l'étude trop succincte de son intégration dans le projet.

###### Quant au stationnement à destination des personnes handicapées :

La note explicative précise que "la SNCB ne dispose pas de parcelles pour répondre à cette demande" et que "ce point peut être inclus par la commune". Outre la formulation sibylline de la deuxième proposition due à la mauvaise traduction de l'expression "opgenomen door de gemeente", il est fait remarquer à la SNCB qu'il ne lui est pas demandé de créer des emplacements PH spécifiquement sur son domaine privé, mais qu'elle peut proposer d'en aménager, à ses frais, sur le domaine public.

###### Quant à l'éclairage

Il est demandé de prévoir un éclairage performant aux endroits accessibles par les usagers de la gare, mais qui soit compatible avec le site classé d'une part et respectueux de l'environnement (faune et flore) d'autre part, notamment par le choix de sa couleur et la possibilité d'adapter son intensité.

#### **Gestion des eaux pluviales sur la parcelle**

Les principes généraux suivants s'appliquent aux projets de nouvelle construction ou de reconstruction totale d'une emprise au sol supérieure à 30 m<sup>2</sup>.

Les principes prioritaires de gestion des eaux pluviales consistent à :

- a) tendre vers la prise en charge maximale des eaux pluviales sur la parcelle pour limiter leur rejet à l'exutoire de celle-ci (ou du site faisant l'objet de la demande et formant une continuité géographique);
- b) stocker de manière temporaire les eaux pluviales recueillies par l'ensemble des surfaces imperméables de la parcelle, et à permettre leur infiltration et/ou évapotranspiration in situ, lorsque cela est possible;
- c) réutiliser les eaux pluviales recueillies par les surfaces de toitures pour un usage domestique.



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

Augmentation de plus de 30 m<sup>2</sup> des surfaces imperméables projetées qui ne sont pas des constructions hors sol (par exemple un parking, un chemin, un accès carrossable vers le garage, une aire de jeu, une zone de manœuvre, une piscine et ses abords, une construction enterrée, etc.): les eaux pluviales à gérer au minimum sont celles recueillies par l'augmentation des surfaces imperméables ou, par compensation, une surface imperméabilisée existante de superficie équivalente en projection horizontale.

Dispositif de gestion :

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

Ce dispositif de gestion sera composé des deux éléments suivants :

- a) Une citerne de récupération des eaux de pluie de toiture permettant la réutilisation de l'eau pour un usage domestique, dimensionnée pour contenir au minimum 33 l/m<sup>2</sup> de surfaces de toiture en projection horizontale au sol. Son trop-plein est dirigé vers un dispositif de stockage temporaire.
- b) Un dispositif de stockage temporaire pouvant être constitué d'une ou plusieurs unités qui dans leur globalité répondent à l'ensemble des conditions du présent paragraphe, c'est-à-dire conçu de manière à permettre l'infiltration et l'évapotranspiration, dimensionné pour contenir au minimum 33 l/m<sup>2</sup> de l'ensemble de surfaces imperméabilisées du projet en projection horizontale au sol, équipé d'un trop-plein dirigé vers l'exutoire choisi selon l'ordre de priorité décrit ci-après, sauf en cas de prise de mesures compensatoires justifiant son absence.

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

Un ouvrage de rétention temporaire d'eau pluviale d'un volume égal ou supérieur à 10 m<sup>3</sup> est une installation classée devant faire l'objet d'une déclaration de classe 3 ou devant être intégrée à un permis de classe supérieure s'il est nécessaire. Dans le cas d'un ouvrage de temporisation combiné avec une citerne de récupération, seule la contenance effective de rétention temporaire sera prise en compte.

L'infiltration respectera les conditions suivantes :

- La distance entre le fond de l'ouvrage et la nappe phréatique doit être de minimum 1 m (2 m si puits perdant);
- Le test de percolation doit être positif;
- La surface disponible doit être suffisante pour aménager le dispositif d'infiltration;
- Le dispositif sera placé à une distance suffisante des bâtiments, voirie, cours d'eau, arbres, ..., de manière à prévenir tout risque de détérioration.
- Les dispositions ad-hoc seront prises afin d'éviter que les eaux infiltrées entraînent un risque de pollution du sol ou de la nappe phréatique suite à leur ruissellement sur certaines surfaces potentiellement polluées par des produits lessiviels ou de démaquillage (ex. : terrasses et balcons). De telles eaux pluviales souillées ne peuvent en aucun cas être envoyées vers le dispositif de gestion sauf si une épuration préalable adéquate, au moyen d'un dispositif de traitement, a été effectuée.

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

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

- a) Un dispositif de gestion public, privé ou communautaire situé à proximité de la parcelle (fossé, noue, lagunage);
- b) Le maillage bleu (cours d'eau);
- c) Le réseau séparatif d'eaux pluviales;
- d) En dernier recours, le rejet à l'égout, avec accord du gestionnaire (Vivaqua).

Lors d'une proposition de rejet via l'un des exutoires mentionnés précédemment autre que l'égout, le demandeur doit obligatoirement fournir la preuve de l'accord du gestionnaire et/ou du propriétaire pour le rejet via l'une des solutions alternatives et pouvoir répondre aux conditions émises par le gestionnaire ainsi que par les services communaux concernés. Les eaux pluviales rejetées devront respecter les exigences de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de qualité d'eau de rejet.

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

Ajutage vers l'exutoire si pas d'infiltration possible :

Total des surfaces imperméabilisées en projection horizontale compris entre 100 et 10 000 m<sup>2</sup> : le diamètre de l'orifice d'ajutage de l'ouvrage de temporisation ne peut excéder 40 mm.

Quant à la présente demande :

- Même si elle a fait l'objet d'une étude approfondie, la proposition de gestion des eaux pluviales n'est pas entièrement conforme au Règlement Communal relatif à la Gestion des Eaux.

En effet, le règlement communal tient compte d'un temps de retour supérieur aux 20 ans envisagés dans la note de calcul, ce qui porte le ratio à temporiser à 33 litres par mètre carré de surface imperméabilisée, et aboutit donc à un volume total cumulé de 174 m<sup>3</sup> de temporisation au lieu des 133 m<sup>3</sup> proposés. Il est donc demandé de porter le volume de rétention temporaire à 33 litres par mètre carré imperméabilisé conformément au Règlement Communal d'Urbanisme relatif à la Gestion des Eaux (qui prime sur les recommandations de Bruxelles-Environnement).

- Le principe de gestion par récolte dans des bassins infiltrants sans citerne de réutilisation peut être validé mais il est quand même demandé d'évaluer la pertinence de prévoir une citerne, même d'un volume inférieur à celui prescrit par le règlement communal, à destination du locataire du bâtiment de la gare et d'un éventuel futur WC public.
- Le règlement demandant d'accorder la priorité à l'infiltration en surface pour favoriser aussi l'évapo-transpiration, il est demandé de justifier l'abandon de la gestion des eaux pluviales par des aménagements de surface plutôt que par infiltration en sous-sol.
- La note explicative 781300-NC2 indique que tous les bassins d'infiltration seront pourvus d'un trop-plein pour des raisons de sécurité et de vidange. Il est demandé de clarifier cela car ces deux notions sont contradictoires, la vidange devant en principe être assurée par un ajutage à diamètre réduit en partie basse, ce qui n'est pas la même fonction que le trop-plein situé en partie haute du bassin.



- Les trop-pleins et/ou ajutages à débit limité (à préciser) des bassins d'infiltration du quai 2 seront effectivement avantageusement raccordés au cours d'eau voûté Vossegatbeek qui traverse les voies et aboutit dans l'étang du Parc Jacques Brel à Forest moyennant l'accord de son gestionnaire. Cependant, le raccordement de la chambre de pompage à cet exutoire, s'il est bien évoqué dans la note explicative de la gestion des eaux, n'est pas dessiné sur les plans (en particulier le plan n° 5). D'autre part, il est ici signalé que, lors d'une inspection, il a été constaté que le tronçon du Vossegatbeek passant sous les voies est encombré de débris qui en ralentissent fortement le débit. Il est donc demandé de réaliser une inspection complète du cours d'eau voûté et d'en fournir le rapport, d'en tracer la totalité du cours sur les plans (le cours d'eau ayant été voûté lors de la construction de la L124, la SNCB doit en avoir les plans) au lieu de l'interrompre près du bassin n° 3, et d'indiquer le point de raccordement.

Contacts utiles :

Uccle, service de la Voirie : 02/605.16.21, valbert@uccle.brussels.

<https://www.uccle.be/fr/vie-pratique/voirie-et-travaux/gestions-des-eaux/reglement-communal-durbanisme-relatif-la-gestion>.

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

Néant.

**Conditions d'exécution du permis d'urbanisme, à joindre sous forme d'annexe au permis :**

**Procès-Verbal d'état des lieux de l'espace public & récolement**

Principes généraux :

- Conformément au Règlement Régional d'Urbanisme (Titre III, Chapitre 2, article 5), l'état de l'espace public sera consigné dans un procès-verbal d'état des lieux avant travaux.
- La totalité de la zone d'influence du chantier sera examinée, y compris la chaussée et le trottoir opposé, ce sur minimum trente mètres de part et d'autre des limites latérales de la parcelle objet de la demande.
- L'état des lieux sera dressé au plus tard le dernier jour avant l'ouverture du chantier, contradictoirement avec le géomètre du service communal de la Voirie.
- Le récolement de l'état des lieux avant travaux aura lieu contradictoirement avec le géomètre communal au plus tard 20 jours après la fin du chantier.
- A défaut d'avoir été consigné dans un état des lieux en bonne et due forme, l'espace public sera considéré comme ayant été en bon état à l'entame des travaux.

Contact : Service Voirie – cellule topographie, tél 02/605.16.35, mvandenbroeck@uccle.brussels.

**Adaptation et réfection du trottoir public**

Principes généraux :

- Dès que son chantier est terminé, sauf mention contraire dans le permis ou accord d'un agent du Service Technique de la Voirie, le détenteur du permis a l'obligation de démonter entièrement le revêtement existant du trottoir devant sa propriété et de le reconstruire à neuf à ses frais, et ce peu importe son état initial. Sa configuration sera conforme aux prescriptions techniques du Règlement Communal sur la construction et reconstruction des trottoirs.
- Ceci implique l'enlèvement du revêtement existant, la pose d'une nouvelle fondation en stabilisé ou béton maigre, le réaligement et la remise à niveau des bordures, le remplacement éventuel des bordures abîmées, la pose d'un nouveau pavage, ainsi que le déplacement des arbres et du mobilier si cela est autorisé par le permis.
- Les éléments de bordure au droit de l'accès carrossable seront remplacés par des éléments à grand chanfrein ou abaissés selon les cas. Il est interdit de chanfreiner les bordures par burinage ou meulage. Les accès carrossables désaffectés seront reconvertis en trottoir piéton et leurs bordures remplacées par des modèles ordinaires.
- Il est interdit de modifier le profil en long du trottoir, notamment pour les besoins du raccordement des accès privés au trottoir. Le rattrapage de niveau éventuel entre le trottoir et les seuils sera exécuté exclusivement sur le domaine privé.
- La pente transversale ne pourra excéder en aucun cas les 2%, conformément au RRU.
- Toute modification à l'espace public, à son équipement ou aux objets s'y trouvant (arbres, poteaux, bornes de concessionnaires, etc...) devra être autorisée par le permis et sera exécutée par le demandeur ou à ses frais.

Contact : Service Voirie – cellule topographie, tél 02/605.16.35, mvandenbroeck@uccle.brussels.

**Occupation temporaire de l'espace public, réservation de stationnement et interruption de circulation**

Principes généraux :

- Conformément à l'article 55 §5 du Règlement Général de Police, le stockage de matériaux ou autres objets est interdit sur la voirie. Toute occupation temporaire de la voie publique (trottoir, chaussée, parking, espace vert...) nécessaire à la réalisation des travaux est soumise à l'obtention d'une autorisation communale et au paiement d'une taxe proportionnelle à la superficie occupée.
- Conformément à l'article 55 §2 du Règlement Général de Police, il est interdit de se réserver une place de stationnement sur la voie publique.
- Les demandes d'occupation temporaire de l'espace public, de réservations d'emplacements de stationnement et d'interruption de circulation doivent être introduites au minimum 4 jours ouvrables avant la date de la réservation.
- Le délai de réponse sera augmenté si la demande doit faire l'objet d'une demande d'avis du service Circulation et Mobilité de la Police.
- La signalisation de la réservation de stationnement (signaux E1) sera effectuée par la Commune; il est interdit de placer ses propres panneaux. La signalisation de chantier est par contre à charge de l'entrepreneur.
- Le placement de la signalisation et des barrières sont à charge du demandeur.

Contact : reservationdestationnement@uccle.brussels.

**Gestion quotidienne de chantier**

Principes généraux :

- Conformément à l'article 22 du Règlement Général de Police, les abords du chantier seront tenus en bon état de propreté : les trottoirs et la chaussée seront nettoyés quotidiennement. Au besoin, les services communaux pourront obliger le maître de l'ouvrage à affecter une brosse mécanique au chantier.
- Un cheminement piéton large de minimum un mètre cinquante sera garanti en tous temps.
- Des traversées piétonnes provisoire ne pourront être peintes au sol que sur autorisation expresse de la Police.
- La signalisation de chantier est à charge du maître de l'ouvrage ou de son entrepreneur. »;

○ l'avis du Service de l'Environnement émis le 09/12/2024 :

Vu le projet à savoir : rénover la Gare d'Uccle-Stalle :

- permettre un accès intégral à la gare,
- allongement et rénovation des quais,
- construire des rampes d'accès,
- installer un ascenseur et;



- un nouvel abri à vélos.

Considérant qu'en ce qui concerne la gestion de l'eau sur le site il est prévu :

- de ne récolter qu'une partie des eaux de ruissellements;
- d'infiltrer ces eaux via 3 bassins d'infiltration en plastique alvéolaire de dimensions différentes, enterrés dans le sol;
- de diriger les trop plein :
  - o d'un bassin vers l'égout de la rue Allard à l'aide d'une autre pompe de relevage;
  - o des 2 autres bassins vers une station de pompage située plus en profondeur qui rejettera ces eaux résiduelles dans l'aqueduc/pertuis du Vossegatbeek qui se déverse dans l'étang du parc Jacques Brel, situé à Forest, site classé par l'Arrêté du Gouvernement de la RBC du 17 juin 1993.

Considérant que :

- le dossier ne comporte pas d'accord de la Commune d'Uccle quant à l'utilisation de cet aqueduc/pertuis du Vossegatbeek;
- le dossier ne comporte pas d'accord de la Commune de Forest quant à un déversement d'eau dans l'étang du parc Jacques Brel;
- l'usage de bassins d'infiltration en plastique alvéolaire est un non-sens environnemental et n'est plus acceptable à notre époque;
- l'usage de l'asphalte (matériau issu de la pétrochimie, accumulant la chaleur, imperméable,...) est un non-sens environnemental et n'est plus acceptable à notre époque;
- de nombreuses zones vertes plantées sont existantes et une grande partie de ces zones est modifiée;
- L'ambition de gestion des eaux de pluie développée dans le projet est de gérer la pluie vingtennale (TR20), tandis que désormais en Région bruxelloise est défendue l'ambition de gestion d'une pluie centennale (TR100) en zéro-rejet au sein de la parcelle.
- L'outil de calcul QUADÉAU qui semble avoir été utilisé par le concepteur du projet est obsolète depuis plus d'un an, désormais c'est le calculateur « Parcelle » qui doit être utilisé

Considérant qu'il y a lieu de :

- proscrire les systèmes d'infiltrations enterrés en plastique;
- récolter toutes les eaux de ruissellements du site;
- étudier la possibilité et proposer un aménagement d'infiltration des eaux dans le terre-plein central en face de la gare (rue V. Allard) en alternative du rejet à l'égout, y compris le rejet des eaux de surfaces. Etudier les possibilités d'agrandissement de ce terre-plein en concertation avec les services Voirie, Vert et Environnement de la Commune.
- gérer prioritairement ces eaux via des aménagements de surface favorables à la biodiversité de type GIEP (plus adapté/moins cher/moins polluant/moins difficile à entretenir,...);
- étudier d'autres types de revêtement plus écologiques et perméables et faire une nouvelle proposition;

**Avis défavorable »;**

Vu les avis rendus par les instances consultées en cours de procédure, à savoir :

- o l'avis de Bruxelles Mobilité émis le 26/09/2024;
- o l'avis de Bruxelles Environnement émis le 04/10/2024;
- o l'avis de la CRMS émis le 25/09/2024;
- o l'avis de Vivaqua émis le 10/09/2024;
- o l'avis d'Access and Go émis le 08/11/2024;
- o l'avis d'Infrabel émis le 26/09/2024;

Vu l'avis du SIAMU sollicité en date du «05/09/2024» et émis le «10/09/2024» et joint à la demande;

## **MOTIVATION DE L'ACTE**

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

- o Considérant que le projet vise à rendre la gare de Uccle Stalle entièrement accessible, et pour ce faire, des rampes PMR sont aménagées pour accéder aux quais du côté ouest du chemin de fer alors que l'installation d'un ascenseur est proposée de l'autre côté pour franchir le dénivelé;
- o Considérant que le projet vise à faciliter la traversée de la ligne 124 pour les piétons et les cyclistes, alors que la situation actuelle présente un caractère confidentiel et peu engageant, notamment par l'absence de contrôle social;
- o Considérant que le passage sous voies est maintenu dans sa localisation actuelle;
- o Considérant qu'il n'y a pas de passage sous voies supplémentaire qui est proposé;
- o Considérant que le projet propose une rénovation des quais et leur prolongation (longueur de 265 mètres), les deux quais ainsi prolongés étant situés en strict vis-à-vis;
- o Considérant que le quai ouest se prolonge d'environ 85 mètres vers le Sud, sans que le projet ne propose d'issue ou de sortie vers la voirie de ce côté;
- o Considérant que du stationnement vélo est prévu au niveau de la gare;
- o Considérant que ceci est conforme à la volonté régionale de renforcer la multimodalité des stations avec une offre de stationnement vélo;

**Considérant que le présent projet implique les modifications suivantes comparées au précédent dossier soumis à l'enquête publique :**

- La modification de la rampe PMR du côté de l'avenue Kerbseek;
- L'aménagement d'un accès supplémentaire vers les quais depuis la rue du Bambou;
- L'augmentation de la zone de talus végétale du côté de l'avenue Kersbeek;
- La modification de l'habillage de l'ascenseur du côté de la rue Victor Allard et la mise en place d'une haie basse et le déplacement des sanitaires de la STIB en sous-sol non visible depuis l'espace public;
- L'augmentation de la verdure au niveau de la nouvelle rampe d'accès côté Victor Allard;
- La diversification des plantations par le biais d'une note fournie dans la note explicative;
- La mise en place d'emplacement pour vélos cargos

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

**Mobilité, accessibilité et signalisation :**

- Considérant que selon des études de fréquentations des gares bruxelloises, la gare de Stalle apparaît comme une gare très peu fréquenté;
- Considérant que le projet vise à rendre la gare de Uccle Stalle entièrement accessible; que pour ce faire des rampes PMR sont aménagées pour accéder aux quais ainsi qu'un ascenseur;
- Considérant que du stationnement vélo est prévu au niveau de la gare; que ceci est conforme à la volonté régionale de renforcer la multimodalité des stations avec une offre de stationnement vélo;
- Considérant que le Masterplan Vélo validé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2021 préconise pour cette station 20 emplacements de vélo sécurisés et 12 libres;
- Considérant que le projet propose une offre plus importante mais que le demandeur ne souhaite pas sécuriser à court terme l'emplacement vélo situé devant la gare;
- Considérant néanmoins que contact a été pris par le demandeur avec parking.brussels qui est disposé, en concertation avec la commune, à prendre en charge l'aménagement de cette zone avec des boxes à vélos sécurisés et leur gestion future;
- Considérant qu'il serait également judicieux d'étudier la possibilité de proposer du stationnement vélo de part et d'autre de la gare, donc également du côté de l'accès via l'avenue Kersbeek;
- Considérant que pour renforcer davantage l'attractivité de la gare et donc la multimodalité il conviendrait d'ajouter des emplacements pour personnes handicapées à proximité directe de l'accès à la gare;
- Considérant cependant que le demandeur estime ne pas disposer de parcelles pour répondre au besoin d'emplacements pour personne handicapées; considérant par ailleurs que le demandeur estime que la commune peut répondre à ce besoin;
- Considérant que le master plan stationnement Velo de Bruxelles Mobilité, préconise la création de stationnement vélo avec des offres sécurisées et non sécurisées dans toutes les gares S et particulièrement celles de deuxième couronne pour renforcer la visibilité et l'attractivité du réseau et afin d'en faire de véritables nœuds pour les déplacements internes à la Région bruxelloise;
- Considérant que pour la gare de Uccle Stalle, il s'agit d'installer au moins 40 places, sécurisé et non-sécurisés;
- Considérant que, comme pour d'autres gares bruxelloises, la gestion du parking vélo pourrait être organisée par Parking Brussels et ce afin de garantir la présence d'emplacements sécurisés;
- Considérant qu'il y a également lieu de rendre l'accès vélo plus aisé depuis l'avenue de Kersbeek en prévoyant du stationnement vélo de ce côté et en prévoyant l'installation d'une goulotte sur l'escalier montant vers le quai;
- Considérant qu'il y a lieu d'améliorer la visibilité de l'accès à la gare;
- Considérant qu'il est demandé d'installer un totem SNCB au droit de son débouché sur l'avenue Kersbeek afin d'indiquer le début de ce chemin d'accès depuis l'avenue Kersbeek;
- Considérant qu'un seul accès supplémentaire (en face de la rue du Bambou) n'est prévu par rapport au précédent projet de 2021;
- Considérant que la note explicative reste muette sur les éventuels pourparlers avec le promoteur immobilier du site Kersbeek 280-290, qui pourrait être disposé à permettre le passage des usagers du train sur sa parcelle pour rejoindre la gare au départ de l'avenue Kersbeek;



- Considérant qu'il serait intéressant de réétudier ces pistes;
- Considérant que l'accessibilité au passage sous-voies via des escaliers et un ascenseur côté est, semble problématique en cas de panne d'ascenseur;
- Considérant en effet, en cas de panne de l'ascenseur, le PMR se verrait contraint de faire demi-tour et de rebrousser chemin;
- Considérant que l'installation d'un abri à vélos du côté ouest devrait être étudié, de plus que le tracé préférentiel de la future cyclostrade est situé de ce côté des voies;

#### **Lien avec la future cyclostrade C207 :**

- Considérant que la nouvelle note explicative renseigne qu'une bande de 4 m de large serait réservée à l'assiette de la cyclostrade C207 entre les deux plans inclinés du flanc ouest de la voie ferrée, et que les rampes d'accès auraient été remaniées dans ce but;
- Considérant que la bonne imbrication entre l'aménagement des quais et la future cyclostrade n'est pas dessinée sur plan;
- Considérant que le projet se limite à indiquer la zone susceptible d'indiquer la future cyclostrade sur plan;
- Considérant que le Masterplan Vélo validé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2021 préconise pour cette station 20 emplacements de vélo sécurisés et 12 libres;
- Considérant que le projet propose une offre plus importante mais non sécurisée;
- Considérant qu'il conviendrait donc de sécuriser au moins 20 emplacements conformément au Masterplan;
- Considérant qu'il serait également judicieux d'étudier la possibilité de proposer du stationnement vélo de part et d'autre de la gare, donc également du côté de l'accès via l'avenue Kersbeek;

#### **Patrimoine :**

- Considérant que l'avis de la CRMS doit être respecté et qu'il y a lieu de répondre à toutes leurs demandes et recommandations;
- Considérant que l'avis est favorable concernant les parties classées;
- Considérant que la CRMS émet toutefois des recommandations concernant notamment la préservation de l'environnement verdoyant des lieux;

#### **Espace public et équipements :**

- Considérant qu'il y a lieu de trouver un juste milieu entre équipements utiles à la gare et encombrement de l'espace public;
- Considérant qu'en disposant des équipements de part et d'autre des quais, par exemple le parking vélo, cela pourrait amoindrir l'obstruction de l'espace public, limiter la création de barrières visuelles et physiques, et la perte d'espace vert;

#### **Maillage vert et bleu :**

- Considérant que l'accessibilité renforcée de la gare passe par une minéralisation plus forte de ses abords;
- Considérant que la couverture végétale doit cependant être préservée au maximum;

#### **GIEP :**

- Considérant que la demande comporte une note sur la gestion des eaux pluviales;
- Considérant que le dimensionnement des ouvrages a été fait sur base d'une pluie TR20;
- Considérant que le règlement communal d'urbanisme de la Commune de Forest prescrit la gestion d'une pluie TR100 (2h) soit 50mm;
- Considérant que Bruxelles Environnement pluie impose une gestion sur base d'une pluie TR100 (4h) soit environ 60mm;
- Considérant que le projet propose, pour gérer les eaux pluviales, d'aménager trois bassins d'infiltration en matériaux synthétiques;
- Considérant qu'il est prévu : de connecter le trop plein des bassins d'infiltration du quai 2 à l'aqueduc existant via une nouvelle station de pompage sous la rampe;
- Considérant que pour le quai 1, le trop plein serait connecté au réseau d'égouttage en voirie;

- Considérant que des dispositifs enterrés de ce type sont exposés aux colmatages, difficiles d'entretien et ne contribuent pas au renforcement de la biodiversité;
- Considérant que l'aqueduc est partiellement obstrué; que l'écoulement des eaux est manifestement dirigé vers le parc J. Brel contrairement à ce qui est indiqué dans la note; qu'il convient de vérifier les connexions éventuelles au réseau d'égouttage; que sans vérification et rénovation du pertuis existant, un rejet vers le parc J. Brel n'est pas autorisé;
- Considérant que les réglementations communales et régionales en vigueur prescrivent une gestion intégrée des eaux pluviales, c'est-à-dire avec un objectif zéro rejet à l'égout, par infiltration et à grâce des dispositifs en pleine terre et végétalisés apportant une plus-value paysagère et environnementale;
- Considérant que cette gestion comporte de nombreux avantages et permet notamment d'éviter les colmatages des ouvrages enterrés, de disperser les flux, de simplifier l'entretien, de favoriser l'évapotranspiration et de renforcer la végétalisation et la biodiversité;
- Considérant que dans le projet de réaménagement de la gare Uccle-Stalle, il existe des opportunités pour revaloriser les eaux pluviales grâce aux surfaces en pleine terre à proximité de part et d'autre des quais;
- Considérant que la pente des quais permet de diriger les écoulements vers les espaces en pleine terre;
- Considérant que l'imperméabilisation peut en outre être réduite grâce à l'installation de revêtements perméables et semi-perméables dans zones de circulation adjacentes aux quais et les abords de la gare;
- Considérant que des massifs infiltrants peuvent être installés sous les revêtements perméables de manière à temporiser les eaux avant leur infiltration;
- Considérant que trop-plein des massifs pourraient être dirigés vers les dispositifs paysagers;
- Considérant que la gestion des eaux pluviales sur la parcelle pourra prendre des formes variées, pouvant être combinées entre elles telles que : citerne de récupération des eaux pluviales, étendue d'eau à niveau d'eau variable, noue, dépression, bassin d'infiltration, tranchée d'infiltration, jardin de pluie, ouvrage de temporisation, etc.;

**Patrimoine : parties protégées :**

- Considérant que la CRMS n'a pas émis de remarques concernant le traitement des parties classées;

**Nature - biodiversité - espaces ouverts :**

- Considérant que le projet se situe dans une zone de développement du réseau écologique bruxellois définis par l'ordonnance nature 2012 et validés par le Plan Nature régional 2016-2020, et qu'il s'agit, majoritairement, d'un site de haute valeur biologique qui contribue à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional;
- Considérant que le parc Jacques Brel, plus particulièrement, se situe dans une zone de très haute valeur biologique (carte d'évaluation biologique, BE, 2021);
- Considérant que la localisation du projet se situe sur une continuité verte du PRDD, le long de la voie ferrée, côté quai 2;

**Bruit :**

- Considérant qu'une analyse acoustique est absente;
- Considérant que le dossier ne fait pas mention de la convention environnementale entre Infrabel et la RBC « objectif de rester sous les LDEN 68 dB(A) pour le bruit des trains »;
- Considérant qu'en situation existante le niveau sonore pour l'indicateur LDEN (source train) est proche des 65 dB(A);
- Considérant que le projet va ouvrir plus fortement le bâtiment de la gare vers les quais et donc impacter plus fortement au niveau du bruit les façades des logements rue Victor Allard;



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

**De manière générale :**

- S'assurer que le projet respecte bien les mitoyennetés, le code civil et le code rural;
- Réduire autant que possible les superficies imperméables projetées en aménageant les abords de la gare avec des revêtements perméables ou semi-perméables;

**Mobilité et signalétique :**

- Prévoir une solution de parking vélo cohérente avec le master plan stationnement vélo. Minimum 40 places, y compris des places sécurisés et non sécurisés;
- Respecter les standards de qualités tels que illustrés dans le Vademecum 7 relatif au stationnement vélo (ex : aires de manœuvre min 180 cm);
- Ajouter du stationnement vélo sur le quai 2;
- Contacter parking.brussels afin d'offrir un minimum de 20 emplacements vélo sécurisés (en plus d'un minimum de 12 emplacements vélo libres) aux abords immédiats de la gare;
- Installer des goulottes sur les escaliers afin de faciliter la multimodalité;
- Ajouter des emplacements pour personnes handicapées à proximité directe de l'accès à la gare et ce en concertation avec la commune;
- Il est demandé de faire apparaître sur les plans la création d'un accès au quai supplémentaire depuis l'ancien site industriel sis avenue Kersbeek 278-290 à Forest;
- Recommander d'améliorer la signalétique sur l'avenue Kersbeek, avec le totem SNCB, et indiquer clairement la présence d'un passage. Il s'agit d'une intervention en dehors du périmètre du projet, mais que servirait grandement à l'accès à la gare, mais aussi à la mobilité du quartier;
- Prévoir un guidage au sol (marquages ou autres) depuis l'avenue Kersbeek et installer une signalétique claire tout au long du cheminement;

**Environnement :**

**GIEP :**

- Revoir les dispositifs de gestion des eaux pluviales afin qu'ils soient conformes aux réglementations en vigueur, tant en termes de dimensionnement que de plus-value environnementale;
- Le trop plein des dispositifs de gestion des eaux pluviales ne pourra être renvoyé vers l'aqueduc existant que sous réserve de la vérification des connexions à l'égout et d'une rénovation de celui-ci;
- Se concerter avec le facilitateur eau de Bruxelles Environnement afin de gérer au mieux les eaux de pluies en parcelle;

**Plantations :**

- Se concerter avec le service vert de la Commune d'Uccle afin de préserver un maximum d'arbres à haute tige ainsi que de replanter un maximum d'arbres à haute tige en compensation des arbres abattus;
- Prévoir un nouveau plan de plantation qui prend en compte une plus grande biodiversité et une plus grande résilience par rapport à l'aménagement proposé;



- Se concerter avec le service vert de la Commune d'Uccle afin de préserver un maximum d'arbres à haute tige ainsi que de replanter un maximum d'arbres à haute tige d'au moins 6 essences différentes respectant les conditions émises dans l'avis du service vert ainsi que de prévoir des haies mixtes composés d'au moins 3 essences différentes;

Lumière :

- Limiter la pollution lumineuse autant que possible sur l'ensemble du site y compris pendant le chantier / lors de toute intervention et que le type d'éclairage choisi (pour les différentes infrastructures) soit un éclairage soit de couleur ambre (sans émission dans le spectre UV) et dont la projection lumineuse est orientée vers le bas afin de ne pas éliminer les corridors écologiques (potentiels);

Bruit :

- S'assurer que les niveaux sonores pour les logements rue Victor Allard respecteront la convention environnementale via une étude acoustique;
- Limiter le passage du bruit des trains vers les logements rue Victor Allard;

Paysage :

- Étudier la création d'une noue plantée dans la berme centrale face au bâtiment principale de la gare rue Victor Allard, tel que suggéré par la CRMS dans son avis;
- Maintenir autant que possible les écrans végétaux autour de la gare et ce en préservant les au maximum les arbres existants, tout en en plantant de nouveaux;

Patrimoine :

- Respecter au maximum le caractère patrimonial des lieux et ce compris en préservant le paysage arboré,