



ASSOCIATION DE COMITES DE QUARTIER UCCLOIS (A.C.Q.U.)

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

Uccle, le 27 mai 2022

À Perspective.brussels Stratégie territoriale

www.perspective.brussels

PRAS@perspective.brussels

Rue de Namur, 59

1000 Bruxelles

Concerne : Projet de modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol relative au site de « l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort » et son rapport sur les incidences environnementales

Enquête publique du 28 mars au 27 mai 2022 inclus.

Veillez trouver ci-dessous les remarques dont nous souhaitons qu'il soit tenu compte dans le cadre de la demande de permis susmentionnée.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Pour l'A.C.Q.U.,

Florence VANDEN EEDE

Chargée de Mission

Le gouvernement souhaite modifier une zone forestière qui sert actuellement de parking de fait, en une zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, assortie d'une prescription différenciée autorisant expressément l'affectation de la zone « à l'usage de parking à ciel ouvert à destination des usagers de la zone d'équipements, de la zone de sports ou de loisirs de plein air et de la zone forestière adjacentes ». Il veut donc régulariser le parking existant de fait et l'agrandir.

La Forêt de Soignes, site de haute valeur biologique intégré au réseau Natura 2000 sur la base de deux directives européennes (« Habitats » et « Oiseaux »), est classée et totalement protégée ; de plus, elle est reconnue comme site du patrimoine mondial de l'Unesco pour la valeur de sa hêtraie.

La zone en question, reprise en zone forestière, est incluse dans le périmètre de classement de la Forêt de Soignes et dans la zone *non aedificandi* de 60 mètres prescrite par le PRAS à partir de la limite de la forêt. L'ensemble du site est repris en ZICHE.

➤ **Une « forêt » :**

La fonction du site repris dans la demande est celle d'être « **une forêt** » et non un lieu naturel où il est possible et agréable d'organiser des activités privées pour un très grand nombre de personnes.

Dans ce cadre, si un parking doit être prévu, et ce principalement pour l'usage des personnes ne pouvant se déplacer en transport en commun, c'est donc pour donner accès à cette fonction première qui est d'être « **une forêt** » : offrir à tous l'occasion de se promener, découvrir la nature et une hêtraie particulière, procurer une bouffée d'air frais proche de chez soi, courir sur les chemins, être au calme, offrir un lieu de refuge paisible aux animaux qui y vivent et les protéger,

Les activités complémentaires privées qui pourraient s'organiser sur le site doivent donc s'accommoder des possibilités liées à la fonction du lieu : c'est à proposer des événements à une échelle en concordance au lieu.

Si le nombre de stationnement est insuffisant pour un événement, c'est la taille des événements qui doit être revue et non celle du parking. C'est au promoteur privé à adapter son projet et non au PRAS à s'adapter aux projets du promoteur.

➤ **Usage de la voiture individuelle :**

Les objectifs bruxellois définis par le plan GOOD MOVE et le PRDD prévoient de **diminuer l'usage de la voiture individuelle**.

Toutes les études prouvent que l'augmentation des places de stationnement est un incitant au recours à la voiture individuelle et amène une circulation automobile plus importante aux alentours du site.

Or, celle-ci est déjà très difficile : la circulation sur la chaussée de La Hulpe se fait souvent à pas d'homme, les embouteillages sont fréquents. Ajouter des centaines de places de stationnement dans l'enceinte de l'Hippodrome, avec un « tourne à gauche » dans les deux sens de circulation (à l'arrivée et à la sortie) va aggraver la situation et va à l'encontre de tous les objectifs bruxellois en termes de mobilité.

De plus, le site est, pour un usage diurne et familial, bien connecté au réseau de transports en commun : La CRM a relevé que la desserte en transport public du site de l'hippodrome est de niveau B, signifiant que celui-ci est bien desservi transports en commun (1 minute à pied d'un arrêt du bus 41, 4 minutes à pied d'un arrêt du tram 8, 9 minutes à pied d'un arrêt du tram 25, 9 minutes à pied de la gare de Boondael par laquelle passent 5 lignes de train, et 14 minutes à pied de la gare de Boitsfort par laquelle passent 2 autres lignes de train).

L'usage de la voiture individuelle est donc nécessaire principalement le soir, pour accéder à des événements privés, sans rapport avec la Forêt, qui se terminent tard et auxquels participent un très grand nombre de personnes qui proviennent, en partie aussi, de la banlieue bruxelloise.

C'est lors de ces événements qu'on peut constater, parfois, du parking sauvage.

Les analyses réalisées par Parking.brussels démontrent par ailleurs que l'occupation des places de stationnement dans un périmètre impliquant moins de 10 minutes de marche autour du site est rarement proche de 100%.

➤ **compensation planologique**

Une compensation planologique est prévue par l'arrêté, à savoir faire passer la partie du site de l'ancien Hippodrome d'Uccle-Boitsfort comprise entre ses deux anneaux et située en zone de sports ou de loisirs de plein air, en zone forestière. Or, cette demande n'a pas de sens car cette partie de l'hippodrome fait déjà partie de la Zone Natura 2000. Elle présente un peuplement extrêmement vieux dont il est en pratique impossible de faire autre chose qu'une zone forestière.

Il s'agit donc d'une proposition d'échange totalement factice, imaginée pour justifier le parking. Il n'y a donc aucune compensation.

De plus, la modification du PRAS demandée est située en zone Natura 2000. Si cette zone particulière a été sélectionnée pour faire partie de la zone Natura 2000, c'est pour une raison écologique étudiée. Il n'est donc pas question de marchandage possible. On n'échange pas un morceau de forêt contre un autre, comme si seul le critère de la superficie totale devait être balancé.

➤ **Zone de captage**

Le parking demandé est situé en zone de captage d'eau III, destinée à la consommation humaine. Outre le risque de pollution lié à l'exploitation du parking, l'imperméabilisation de la zone due aux mesures de protection de la zone de captage risque de modifier le régime hydrique du périmètre.

Or cette modification du régime hydrique n'a pas fait l'objet d'une étude pour les arbres environnants.

➤ **Prescription 16 du PRAS**

La modification demandée contrevient à la prescription 16 du PRAS :

« En l'absence de plan particulier d'affectation du sol en vigueur à la date d'approbation du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001, les bois et forêts situés en zones forestières ou marqués en surimpression sont entourés d'une zone non aedificandi, revêtement du sol compris. Elle s'étend sur une profondeur de 60 mètres à partir de la limite du bois ou de la forêt. (...) »

Aucune construction ne peut donc se faire dans une zone de 60 mètres aux alentours de la forêt. C'est donc pour échapper à cette interdiction que le Gouvernement veut modifier la règle.

➤ **Conclusion : C'est le projet Dhrome qui est à revoir et non le PRAS !**

La création d'une nouvelle aire de parking :

- créerait un précédent d'emprise sur le patrimoine "Forêt de Soignes"
- inverserait le rôle de la Région qui désire favoriser la mobilité douce
- questionne l'exemplarité de la Région sur les enjeux de protection de la Nature et sur les questions de mobilité
- serait contraire aux vœux de créer une ville plus verte
- créerait une nouvelle zone artificialisée

- n'ajouterait aucune esthétique au lieu alors qu'il est classé depuis 1959
- dégraderait de manière irréversible le sol déjà fragilisé de la Forêt de Soignes
- ajouterait à la pollution des sols et de l'air
- totaliserait un bilan carbone extravagant
- inciterait et bénéficierait au développement d'activités n'ayant aucun rapport avec le concept de porte d'entrée de la Forêt de Soignes

A l'heure des accords de Paris et du changement climatique, les évolutions du PRAS doivent aller dans le sens de plus d'espaces verts, de réduction des îlots de chaleur, de lutte contre les inondations et de limitation des pompes aspirantes de voitures que constituent les parkings, et pas le contraire !

De plus, ce projet ne respecte pas les prescriptions du PRAS. Que doit normalement faire un promoteur privé dans un tel cas-? Adapter son projet pour qu'il le respecte la réglementation, d'autant plus que plusieurs arrêts du Conseil d'Etat ont annulé des permis accordés sur le fondement du non-respect de la réglementation.

Mais que fait le Gouvernement bruxellois pour que son bras immobilier, la SA de droit public SAU (Société d'aménagement urbain), respecte la règle ? Il change la règle en fonction du projet recalé par le Conseil d'Etat et demande au Parlement bruxellois d'approuver ce changement opportuniste.

Il faut que les choses soient faites dans l'ordre : définir d'abord un projet respectueux de l'environnement et du cadre légal et ensuite lorsque ce projet est défini et susceptible d'obtenir un permis, lancer une procédure de marché public pour choisir un partenaire privé.

Ici, on a d'abord désigné politiquement un partenaire privé qui impose sa loi au Gouvernement pour que son exploitation soit rentable et que tous les frais d'infrastructure soient payés par le public. Les coûts sont supportés par la population et les profits vont au privé : inacceptable !

La modification du PRAS ne peut donc être comprise que comme un jeu de passe-passe permettant de contourner les arguments soulevés par le C.E. pour arriver à faire de l'Hippodrome un lieu qui dépasse de beaucoup celui qui a été officiellement annoncé.

En conclusion, l'ACQU demande que cette demande soit rejetée : les motivations de la demande de modification d'affectation sont totalement étrangères au bon usage et au respect de « la forêt » !