

**TERRASSE DE L'HIPPODROME**  
**Edition 2016**

**Complément d'analyse à l'Evaluation Appropriée Natura 2000**  
**du 11 février 2016**

**29 avril 2016**

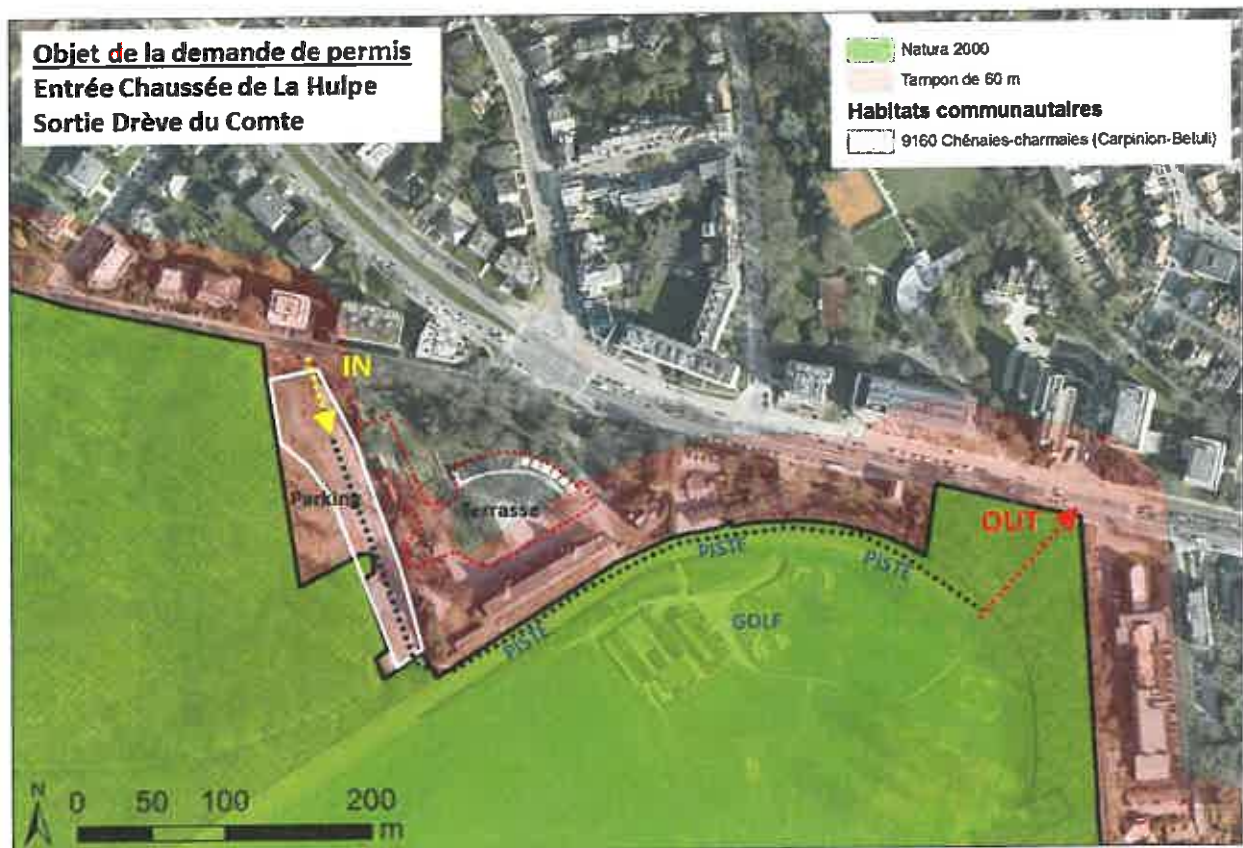
**Remarque préalable** : Zone Natura 2000 = Zone Spéciale de Conservation 1 = ZSC I

**1. Projet faisant l'objet de la demande de permis**

**a. Description du projet d'un point de vue accessibilité, stationnement, trafic et mesures envisagées par le Demandeur**

La demande de permis d'environnement introduite par la SPRL Simply Better vise, entre autres, l'exploitation d'un parking annexe de 269 places (+ 6 places PMR + 30 places vélos) sur le site de l'Hippodrome. Il s'agit d'une zone de parking de fait qui existe depuis plusieurs décennies<sup>1</sup>.

Le parking est situé le long de la chaussée de La Hulpe. La demande de permis d'environnement vise une entrée du parking (IN) via la **chaussée de La Hulpe** et une sortie via la **Drève du Comte (OUT)**.



<sup>1</sup> L'existence de ce parking va être régularisée par la procédure mixte en cours portant sur les demandes de PU et de PE1A avec étude d'incidences. Cette étude couvrira l'ensemble du site de l'Hippodrome, parking compris.

D'une manière générale, la fréquentation du parking se caractérise comme suit :

- de **12h à 17h**, la fréquentation du parking est **modérée** puisque les lieux accueillent essentiellement des personnes pour le déjeuner.
- de **17h à 23h**, la **fréquentation augmente avec un pic de sortie vers minuit** – soit l'heure de fermeture du projet ;
- les **lundi, mardi, jeudi, samedi et dimanche**, une **moyenne de 250 personnes** fréquentent le site.
- Cette moyenne monte à **450 personnes les mercredi et vendredi**,
- pour atteindre un **pic de 600 personnes le vendredi** (hors événements spéciaux).

Outre cette fréquentation moyenne, **quelques dates** sont **plus importantes en terme d'affluence** sur le site – notamment en raison de soirées dites « exceptionnelles » : l'inauguration des lieux, l'ouverture officielle, la soirée de clôture ainsi que les jours des matchs des Diables Rouges lors de l'Euro 2016. La fréquentation des lieux peut alors exceptionnellement atteindre **1.000 à 1.250 personnes maximum**.

Cette fréquentation se traduit, en termes de stationnement et de trafic, de la façon suivante :

a.1. Demande de stationnement

S'agissant d'évènements « courants », les taux de covoiturage peuvent en ses occasions être assez importants car ce sont des évènements où les gens viennent souvent en couple, en groupe (inauguration, déjeuners, ...). Ainsi, compter **1,75 personne par voiture** et un **taux de motorisation de 75 %** semble « raisonnable » et se traduirait par une demande en stationnement qui se présenterait comme suit :

Nombre de personnes	Part modale	Covoiturage	Nombre voitures
	75%	1,75	
250	188	188/1,75	107
450	338	338/1,75	193
600	450	450/1,75	257

S'agissant d'évènements exceptionnels plus rares, ce type d'évènement draine un **public plus large** et plus éclectique (exemple : matchs des Diables Rouges) avec une part plus importante de visiteurs qui se déplacent autrement qu'en véhicule particulier.

Les taux de covoiturage peuvent ici aussi être importants. Ainsi, compter **1,75 personne par voiture** et un **taux de motorisation de 50%** semble « raisonnable » et se traduirait par une demande en stationnement qui se présenterait comme suit :

Nombre de personnes	Part modale	Covoiturage	Nombre voitures
	75%	1,75	
250	188		107,1
450	338		192,9

Handwritten calculations and notes:

1000 / 750 = 1333  
 1880 / 338 = 556  
 4000 / 450 = 8888  
 1000 / 1,75 = 571  
 153 + 260 = 413

En conclusion, avec une offre de stationnement in situ de 269 places :

- la **demande de stationnement** devrait être **rencontrée à l'occasion d'évènements « courants »**.
- Par contre, **lors d'évènements « exceptionnels »** plus rares, des **reports de stationnements aux abords du site** seront inévitables, ce qui ne devrait **pas poser de problèmes en soirée et les week-ends**, soit lorsque la demande de stationnement en voirie chaussée de la Hulpe est faible.

a.2. Trafic en situations existante et projetée temporaire (moins de 3 mois)

En semaine aux heures de pointe, le **trafic chaussée de la Hulpe** est **importante** :

- Le **matin**, particulièrement **en provenance du bois** et, dans une moindre mesure, en direction du bois ;
- Le **soir**, particulièrement **en direction du bois** et, dans une moindre mesure, en provenance du bois.

Des **formations de files** y sont observées à **ces périodes spécifiques**, notamment au droit de l'accès au site sur la chaussée de la Hulpe.

Le week-end, les jours fériés et en semaine en dehors des heures de pointe, **aucun problème particulier** ne devrait être détecté.

En conclusion, les **entrées au parking depuis la chaussée de la Hulpe en provenance du bois** ne posent **pas de problèmes**.

En cas de remontée de files comme c'est souvent le cas, pour les **usagers qui proviennent de la chaussée de la Hulpe depuis la périphérie**, **l'insertion vers le parking est moins aisée** et la courtoisie des usagers qui forment la file est souvent requise pour permettre l'entrée dans le parking.

Par contre, en ce qui concerne les **sorties du parking** au plus tard à minuit via la **Drève du Comte**, elle engendre des **problèmes au niveau Natura 2000**, comme examiné au point b) ci-après, mais elle est **bénéfique pour les riverains** puisqu'à cet endroit, il n'y a que des bureaux qui sont vides en soirée et la nuit.

En outre, les entrées sont bien différenciées des sorties

→ D'un point de vue sécurité routière, réduction des nuisances (bruit des automobilistes, coups de klaxons, ...) envers les riverains, l'itinéraire projeté est le plus avantageux, hormis le fait qu'il emprunte la piste de l'Hippodrome qui est en zone Natura 2000 et qu'il traverse, au niveau de la sortie, l'habitat communautaire 9160.

### Mesures de gestion adoptées par la SPRL Simply Better en vue de limiter les nuisances

Afin d'assurer la meilleure gestion possible du site – tant d'un point de vue logistique qu'environnemental, toutes une série de **mesures** sont prises par la SPRL Simply Better **relatives au parking et à ses modalités de gestion.**

Ainsi :

1. en moyenne **3 agents de sécurité** (au minimum 2 et au maximum 4 en fonction de l'affluence) sont présents sur le site et coordonnés par la SPRL Simply Better ;
2. en moyenne **3 « parking boys »** (au minimum 2 et au maximum 4 en fonction de l'affluence) assurent la gestion quotidienne du parking avec pour mission spécifique de limiter les nuisances éventuelles ;  
→ ces agents de sécurité et ces parking boys sont spécifiquement formés pour inciter les usagers du site au **respect du voisinage** ;
3. lors des soirées exceptionnelles visées ci-dessus, les **services de police de la commune d'Uccle** assurent une présence sur les lieux afin de canaliser l'affluence et de faire respecter toutes les mesures prises en vue de limiter les nuisances ;
4. les **usagers du site** sont fortement sensibilisés au **respect de l'environnement et du voisinage** par des **panneaux** disséminés sur toute le site ;
5. les **zones de parking** sont **strictement délimitées** pour limiter au maximum les éventuels impacts sur la zone Natura 2000 ;
6. les **mesures d'organisation du parking** prévoit des **mesures de protection spécifiques pour les arbres remarquables** présents sur le site avec une interdiction de stationner à proximité et notamment à l'aplomb de la couronne de ces arbres.

Par ailleurs, alors même qu'un parking est prévu sur le site, la SPRL Simply Better attache une importance particulière à promouvoir les **modes alternatifs de déplacement** – dont certainement une mobilité douce. Ainsi, des négociations sont en cours avec JC Decaux en vue de l'installation d'une **borne Villo** sur le site et un **parking vélo** surveillé est organisé (30 emplacements : voir plan).

Une **zone de « kiss and ride »** pour les taxis et pour des nouveaux services tels Uber ou Bruxelles Voiturier est également prévue.

Enfin, tous les **supports promotionnels de l'événement** reprennent une incitation à la mobilité douce et au respect du voisinage et de l'environnement en signalant les mesures reprises ci-avant au grand public (partage sur Facebook (onglet mobilité dans la « charte bien vivre » du site internet et de la page Facebook), plan de mobilité à l'entrée du parking et de l'événement ainsi que dans les différents communiqués de presse de la SPRL Simply Better).

b. Analyse des incidences et recommandations complémentaires du chargé d'étude

Le parking existant utilisé par l'événement est entièrement minéralisé et *situé en bordure de la ZSC I*.

L'organisation d'une entrée via la chaussée de La Hulpe et une sortie au niveau de la Drève du Comte entrainera une circulation automobile au sein de la ZSC I et d'un habitat communautaire protégé (Habitat 9160) (voir figure ci-dessus : **traits pointillés rouges** au niveau de la sortie **OUT**)

→ Les principales nuisances attendues se situent au niveau de la *pollution sonore et lumineuse*.

Concernant la pollution sonore susceptible de perturber la faune sauvage, il est prévu par le Demandeur la mise en place de *nombreux panneaux limitant la vitesse de circulation sur le site à 10 km/h*.

Le bruit engendré par les véhicules et par la présence humaine peut être relativement importante, lors des périodes de forte affluence (voir supra). Dans ce cas, outre les mesures déjà évoquées, aucune mesure particulière n'est envisageable.

Concernant la pollution lumineuse susceptible de perturber la faune sauvage, *aucun éclairage direct ne sera dirigé vers la ZSC I ni vers le ciel*.

Les phares des voitures constituent toutefois une source de pollution lumineuse pour la faune. Pour pallier à cette nuisance, il est prévu la mise en place de *barrières opaques* (palissades en bambous, barrières avec bâches opaques) *le long de la zone Natura 2000 et de l'habitat 9160*.

→ Ces mesures éviteront un éclairage direct vers les zones sensibles (Natura 2000 et surtout l'habitat 9160).



Parking existant



Parking existant – Forêt de Soignes sur la gauche

Pour atteindre la sortie de la Drève du Comte, les véhicules emprunteront la piste de l'Hippodrome qui est incluse dans la ZSC I.

Le revêtement de la piste est entièrement *minéral* et ne comprend *aucun habitat communautaire*.

Les véhicules seront canalisés par la mise en place de *barrières HERAS* munies de *bâches opaques* et la *vitesse de circulation sera également limitée à 10 km/h*.



Piste de l'Hippodrome

La sortie des véhicules par le chemin existant qui mène au croisement de la chaussée de La Hulpe avec la Drève du Comte traverse un habitat communautaire protégé. En effet, l'*habitat 9160 « chênaie-charmaie »* y a été identifié.

Néanmoins, les véhicules emprunteront le chemin existant et n'entraîneront, dès lors, pas de perte directe de biotope. Une attention particulière devra toutefois être portée au comportement des automobilistes afin que les véhicules n'empiètent pas sur la végétation présente de part et d'autre du chemin en question

Etant donné que le chemin emprunté est située dans une zone boisée (habitat communautaire), il n'est pas exclu que des animaux s'y déplacent. Dans le cas de la faune terrestre (petits mammifères, insectes, etc.), le risque de mortalité par écrasement est donc bien réel.

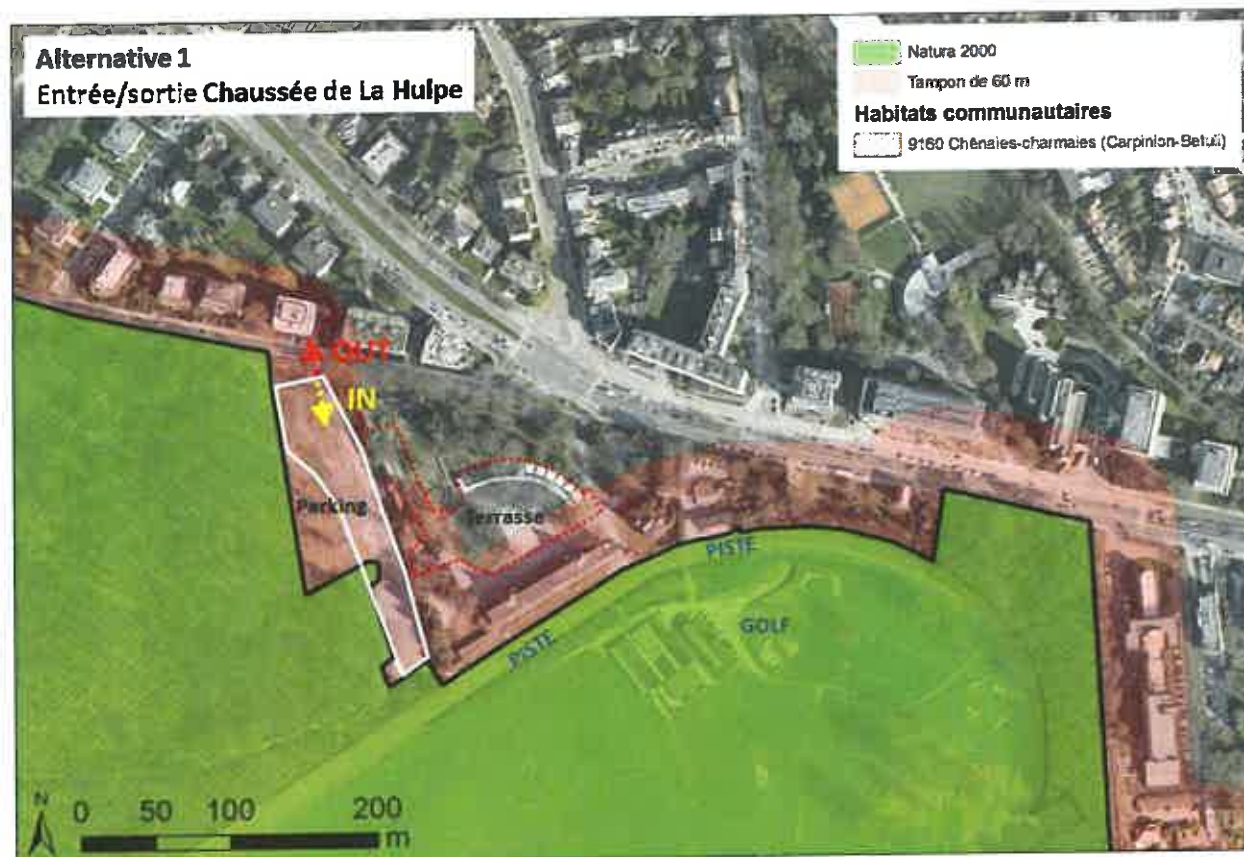
→ Des barrières opaques devront donc être installées tout au long de l'itinéraire allant du parking à la sortie Drève du Comte. Cette mesure peut diminuer mais sans annuler le risque de mortalité de la faune terrestre par écrasement.



Sortie au niveau du croisement chaussée de La Hulpe/Drève du Comte (Google StreetView)

## 2. Alternative 1 – Entrée/sortie chaussée de La Hulpe

L'alternative présentée ici consiste à organiser le parking avec une **entrée/sortie unique au niveau de l'accès actuel du parking**, soit entrée et sortie via la **chaussée de La Hulpe**.



Au niveau du **parking**, les **nuisances** sont principalement liées aux **pollutions sonores et lumineuses**. Celles-ci ont été exposées ci-avant.

Du point de vue de la **protection de la zone Natura 2000**, cette alternative a l'avantage de ne pas **l'emprunter**, soit : de ne pas emprunter la piste<sup>2</sup> située en ZSC I et de ne pas emprunter la zone d'habitat protégé 9160.

L'événement de la Terrasse et l'exploitation du parking se limiterait, dès lors, à **traverser la zone tampon située en bordure de la ZSC I** (à gauche du parking sur le schéma ci-dessus).

Dans ce cas de figure, une plus grande quiétude « toute relative » sera garantie au niveau de la zone ouverte constituée par le golf (zone de gagnage pour les chauves-souris).

Nous attirons toutefois l'attention sur le fait que des **nuisances** principalement **sonores et de mobilité**, seront générées **au niveau de la chaussée de La Hulpe**. Ces nuisances impacteront principalement le voisinage de la chaussée de La Hulpe et **plus particulièrement les riverains qui habitent en face de l'accès au parking**.

De plus, le flux de circulation existant sur la chaussée de La Hulpe entrera en conflit avec le trafic entrant et sortant du parking généré par l'évènement, ce qui risque de poser des **problèmes de sécurité** entre automobilistes et entre automobilistes et modes actifs (piétons, PMR et cyclistes).

<sup>2</sup> Précisons néanmoins que cette piste ne présente actuellement aucun intérêt biologique particulier.

**Au niveau Mobilité**, cette alternative est la plus difficile à gérer étant donné que les entrées et sorties s'organisent au départ d'un seul et même accès. Les volumes de trafic évoqués ci-avant doivent donc pouvoir entrer et quitter le parking sans encombre uniquement via un trajet bien jalonné, la présence de parkings boys et la présence de la police d'Uccle lors d'évènements exceptionnels.

En termes de circulation, une telle alternative, lors de sorties massives comme c'est le cas en fin d'évènement (minuit), ne peut raisonnablement s'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité et ce malgré la présence des parkings boys et de policiers, le cas échéant.

Il est en revanche le plus indiqué pour éviter d'affecter l'habitat communautaire protégé.

En conclusion, dans ce cas de figure, les trajets « entrées – sorties » auraient l'impact le plus limité sur les zones Natura 2000 et l'habitat communautaire 9160 ; par contre, ils seraient néfastes pour les riverains de la chaussée de la Hulpe et plus particulièrement pour ceux qui résident en face de l'accès en question (entrées et sorties).



### 3. Alternative 2 – Entrée par la chaussée de La Hulpe et sortie par le golf

L'alternative présentée ici consiste à organiser le parking avec une entrée au niveau de l'accès actuel du parking chaussée de La Hulpe et une sortie via le tunnel qui permet d'accéder au parking du golf.



Au niveau du parking, les **nuisances** sont principalement liées aux **pollutions sonores et lumineuses**. Celles-ci ont été exposées ci-avant.

Du point de vue de la protection des sites Natura 2000, **cette alternative a l'avantage de ne pas faire emprunter aux véhicules la sortie de la Drève du Comte et donc de ne pas traverser l'habitat communautaire protégé 9160.**

Pour accéder au golf **et** ensuite prendre le tunnel pour quitter le site, les véhicules doivent **emprunter la piste** qui se situe au sein de la **zone Natura 2000**. La piste est minéralisée et ne comprend pas d'habitat protégé (voir note de bas de page 2 ci-avant).

Cette alternative induit des **incidences du point de vue sonore et lumineux dans la zone ouverte constituée par le golf**. La présence de véhicules est donc susceptible de perturber la faune qui y est potentiellement présente et ce particulièrement en période nocturne. Nous pensons en particulier aux chauves-souris qui ont déjà été observées par le passé dans les anciennes tribunes de l'Hippodrome et dont la zone ouverte du golf constitue une zone de gagnage.

Cette alternative pose également la question de la faisabilité d'une telle organisation en termes d'inconvénients et d'avantages :

#### Inconvénients :

- Située dans la zone Natura 2000 (ZSC I) → la zone ouverte formée par le golf est une zone de gagnage pour les chauves-souris.
- On passe par la piste reprise dans la zone Natura 2000 (ZSC I) (voir note de bas de page 2 ci-avant).
- Passage tunnel étroit → conflit entrée des golfeurs/sortie des clients de la Terrasse.
- Difficulté de maintenir le parking du golf et d'organiser une voie de sortie pour les clients de la Terrasse.
- Parking actuellement payant avec barrières.



Accès parking golf depuis la chaussée de La Hulpe (Google StreetView)

#### Avantage :

- On n'emprunte pas le chemin de sortie situé dans l'habitat communautaire protégé 9160 mais uniquement la piste située en zone Natura 2000 (ZSC I) qui est minéralisée et qui ne présente pas d'intérêt biologique.

**En termes de circulation**, cette alternative un peu plus complexe (passage par le golf) est assez similaire dans son organisation au projet puisque les entrées et les sorties sont différenciées.

Son impact sur la zone à protéger est moindre vu qu'il ne traverse pas l'habitat communautaire 9160.

Par contre, cet itinéraire emprunte en partie la piste de l'Hippodrome qui est reprise en zone Natura 2000.

#### **4. Conclusion : solution qui présente le moins de nuisances et la plus facile à gérer**

Afin de limiter les déplacements motorisés au niveau de la **piste** (zone Natura 2000 = ZSC I) et via la **sortie par la Drève du Comte** et donc de limiter les nuisances au sein de la ZSC I et en particulier de l'habitat 9160, il est proposé de **limiter ce cheminement et cette sortie à la période de pointe du soir**.

La sortie via la Drève du Comte serait donc **uniquement ouverte en semaine aux heures de pointe, soit de 16h00 à 19h00 (voire 16h30 à 19h30)**.

En dehors de cette tranche horaire, les **entrées/sorties** des véhicules ne pourront se faire que **via la chaussée de La Hulpe** (voir schéma relatif à l'alternative 1).

Il convient d'attirer l'attention sur le fait que cette solution nécessitera des **modalités de gestions particulièrement pointues**: en effet, il faudra faire passer le message aux automobilistes que les sorties diffèrent en fonction des périodes de la journée (en heures de pointe et hors heures de pointe).