

**REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**  
**COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - URBANISME**

---

**COMMISSION DE CONCERTATION**

Procès-verbal n° 492bis de la séance du 26/10/2020 à 9h.

**Demande mixte de certificat d'urbanisme CUF/648703/ 2017 et d'environnement (1)**

<u>Localisation</u> :	Avenue de Wezembeek 185
<u>Objet</u> :	Construire un parking à étages et développer la plateforme multimodale associée à la station de métro Crainhem
<u>Zonage</u> :	P.R.A.S. : zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, le long d'un espace structurant P.P.A.S. : n° 45 UNIVERSITE Lotissement : /
<u>Demandeur</u> :	Bruxelles Mobilité - Jean-Paul Gailly
<u>Motifs</u> :	dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable) application de l'art. 130 du COBAT (projet de cahier des charges pour étude d'incidence) application de la prescription particulière 28.1. du PRAS (parking de transit situées à proximité de gares ou de stations des transports en commun) application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées)
<u>Enquête</u> :	19/08/2020 au 17/09/2020
<u>Plaintes/Remarques</u> :	235 (WSL) + 2 (WSP)

**Avis partagé des communes de Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre :**

Vu les demandes de certificat d'urbanisme et d'environnement introduites auprès de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine – direction de l'urbanisme et auprès de Bruxelles Environnement, par BRUXELLES MOBILITÉ et visant à construire un parking à étages et développer la plateforme multimodale associée à la station de métro Crainhem sur le bien sis Avenue de Wezembeek 185 à Woluwe-Saint-Lambert ;

Considérant que le bien se situe en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, avec en surimpression un « P » désignant le parking de transit, le long d'un espace structurant, au Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) arrêté par le Gouvernement en date du 03/05/2001 ;

Considérant que le bien se situe également dans le plan particulier d'affectation du sol n°45 «UNIVERSITE » du 24/07/1973 et qu'elle n'est conforme à ce plan ;

Considérant que les demandes initiales prévoyaient plus précisément :

- La construction d'un parking, composé de 3 étages hors-sol, d'une toiture plate aménagée en parking et d'un niveau de sous-sol,
- comportant 1248 emplacements pour voitures (1021 couverts et 227 non couverts) et 70 emplacements pour motos, des infrastructures de parking pour vélos (espaces fermés et dispositifs d'accroche en libre accès),
- ainsi qu'un espace réservé au passage et au stationnement des bus ;

Considérant que l'objet des demandes de certificat d'urbanisme et d'environnement impliquait une étude d'incidences au vu du nombre d'emplacements de stationnement envisagés (rubriques 17, 18 et 20 de l'annexe A du COBAT et art. 4 de l'OPE) ;

Considérant la première enquête publique, portant sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences, qui s'est déroulée du 20/03/2017 au 03/04/2018 pour les motifs suivants : application de l'art. 130 § 1 du COBAT (projet de cahier des charges pour étude d'incidences) et application de l'article 21 de l'Ordonnance relative aux permis d'environnement (projet de cahier des charges pour étude d'incidences);

Considérant les 11 réactions à l'enquête publique, émanant de riverains, de l'ASBL Wolu-Inter-Quartiers, de l'ASBL Kraainem-Unie et de la commune de Kraainem ;

Vu l'avis de la commission de concertation du 20/04/2018, libellé comme suit :

« La Commission de Concertation émet un **avis FAVORABLE** sur le projet de Cahier des Charges (CDC) de l'étude d'incidences, moyennant les adaptations suivantes :

- Prise en compte systématique d'une grande diversité de modes de déplacement (véhicules particuliers, deux-roues motorisés ou non, vélos, motos, véhicules partagés de tous types, covoiturage, taxis, autocars de tourisme, etc.) dans l'analyse des modes de déplacements existants et à prévoir dans le projet et les alternatives
- Dans l'analyse de l'accessibilité du projet (titre 8.6.7), prendre en compte les dispositifs de signalisation mis en place pour assurer la visibilité du projet, tel que le télé jalonnement et ajouter un point : « l'analyse du système de gestion des accès et son adaptation à l'ensemble des usagers potentiels du parking »
- Au point 2.2. « aires géographiques à considérer pour ces différentes disciplines » : Ajouter dans le chapitre mobilité, l'avenue Jean-François De-Becker;
- Modification de la description de l'alternative de localisation de la sorte : « Alternative de réalisation du parking P+R à une autre localisation, également située à proximité d'un arrêt de transport en commun de grande capacité, menant à la Ville, et d'un accès majeur au Nord Est de la Région Bruxelloise. »
- Préciser dans la méthodologie qu'au cours de l'étude, pour les différents domaines de l'environnement, le chargé d'étude prendra contact avec des représentants des riverains, ainsi qu'avec les instances, organismes privés et publics, ou autorités compétentes dans l'aire géographique de l'étude. Il tiendra un registre des rendez-vous pris et fera le cas échéant des PVs de réunions qu'il tiendra ;
- Mentionner, dans la liste des personnes que le chargé d'étude doit contacter, les cliniques Saint-Luc
- Attention particulière portée aux impacts du projet sur la circulation des véhicules de secours de la zone ;
- Ajouter dans le titre 8.6.7 « Accessibilité du projet » la sécurité routière ;
- Dans l'alternative 5.3, « parler d'activités économiques » plutôt que de commerces.

La Commission de Concertation donne un **avis FAVORABLE** sur le choix du demandeur à l'issue du marché public, pour autant que le bureau désigné soit agréé pour les études d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale ;

La Commission de Concertation complète la composition définitive du Comité d'accompagnement : Membres effectifs : la commune de Woluwe-Saint-Lambert, BDU Direction Urbanisme et Bruxelles-Environnement - IBGE.

Membres associés : Commune de Kraainem, commune de Woluwe-Saint-Pierre, MER Vlaanderen, STIB, De Lijn et la TEC. »

Vu la notification et la décision de clôture de l'étude du 18/06/2019, établie par le Comité d'Accompagnement ;

Vu la notification de la décision du demandeur d'amender ses demandes initiales de certificat d'urbanisme et d'environnement afin de les amender en vue d'assurer la compatibilité de ces demandes avec les conclusions de l'étude d'incidences ;

Considérant que les modifications apportées au projet sont :

- une forte réduction de la capacité du parking de 1248 à 760 emplacements pour voitures (594 couverts et 166 non couverts), de 70 à 5 emplacements pour motos
- une modification de l'implantation du bâtiment,
- l'intégration de surfaces commerciales au rez-de-chaussée,
- des façades plus détaillées et l'intégration d'éléments végétaux,
- l'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires photovoltaïques),
- la restructuration des espaces et des circulations bus,

- la démolition du bâtiment 'pizza hut' au profit d'une nouvelle construction accolée au bâtiment du métro destinée à accueillir un commerce de type horeca ainsi que de locaux fonctionnels pour les besoins de la STIB,
- le repositionnement de la sortie du parking sur l'avenue de Wezembeek et des réaménagements ponctuels de la chaussée ;

Considérant que les demandes amendées ont été soumises aux mesures particulières de publicité du 19/08/2020 au 17/09/2020 pour les motifs suivants :

- dérogation à l'art.13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable)
- application de l'art. 130 du COBAT (projet de cahier des charges pour étude d'incidence)
- application de la prescription particulière 28.1. du PRAS (parking de transit situé à proximité de gares ou de stations des transports en commun)
- application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun)
- dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées)

et que 235 lettres de réclamations et d'observations ont été introduites auprès de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, et 2 auprès de la commune de Woluwe-Saint-Pierre ;

Considérant que les réclamations portent principalement sur les points suivants :

- Les questions sur la nécessité d'un projet P+R à cet endroit, et surtout sur l'implantation d'un parking transit en aval des embouteillages et non en amont,
- L'impact d'un parking d'environ 750 places sur la circulation sur l'avenue de Wezembeek de Kraainem, la rue de la Limite, l'avenue Reine Astrid et les rues à caractère local,
- Le gabarit trop important et les vues importantes depuis le nouveau parking auront un impact négatif sur les riverains,
- L'absence d'analyse sur l'impact en termes de mobilité en région flamande, et la nécessité d'établir une étude technique complémentaire sur les incidences dans toutes les régions concernées,
- La nécessité d'améliorer les entrées et sorties du parking,
- La nécessité d'améliorer la circulation piétonne et cycliste, et les liens avec les alentours du site (pour les étudiants, les usagers des transports en communes, les visiteurs du centre sportif, les cyclistes qui doivent traverser les entrées/sorties du parking, les problèmes avec la boucle de bus sans possibilité de traverser en sécurité, ...),
- La nécessité d'améliorer l'accès au métro pour les personnes qui ne viennent pas en voiture,
- Le coût de l'investissement pour la région bruxelloise, et la nécessité d'investir plutôt dans des équipements pour les bruxellois,
- La taille des surfaces commerciales prévues, ce qui attire encore plus de visiteurs et met en concurrence avec des commerces similaires déjà existants à proximité,
- Le caractère patrimonial de la station STIB et le souhait de supprimer le nouveau bâtiment qui est accolé au bâtiment du stib,
- Le fait que l'étude ne tient pas compte d'une éventuelle prolongation d'une ligne de tram jusqu'à la station de métro,
- La compatibilité du projet avec les prescriptions du plan particulier d'affectation du sol n°45 « UNIVERSITE »

Considérant que la commission de concertation du 02/10/2020 a émis un avis reporté libellé comme suit :

*« La commission de concertation reporte son avis dans l'attente de l'analyse de l'ensemble des plaintes émises en séance.*

**AVIS REPORTE**, unanime et en présence d'un représentant de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Direction de l'Urbanisme »

En ce qui concerne le volet de la mobilité :

Considérant que le passage à un parking d'environ 750 places autos et motos devrait significativement impacter la mobilité et plus particulièrement aux heures de pointe à l'avenue de Wezembeek ;

Considérant que les Communes souscrivent à la volonté d'intégrer des transports en commun au Ring, de prévoir des parkings de délestage P+R à proximité du ring ;

Considérant que les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre rejoignent l'avis de la commune de Kraainem sur le fait que le dossier serait, en ce qui concerne la mobilité, établi sur la base d'une étude d'incidences qui nie l'impact sur la circulation sur l'avenue de Wezembeek, de Kraainem, la rue de la Limite, l'avenue Reine Astrid et les rues à caractère local;

Considérant qu'une relation doit être établie entre une « entrée de ville » et un parking de dissuasion ; que le projet de P+R Crainhem n'est pas connecté à une entrée de ville ;

Considérant que la localisation du P+R Crainhem n'est pas optimale ; qu'il devrait être implanté en amont, au niveau du ring, sur le territoire de la Région flamande ;

Considérant en effet que le trafic devrait se concentrer sur l'avenue de Wezembeek entre les accès d'entrée et de sortie du parking et le R0 au niveau de la sortie 2 Wezembeek-Oppem;

Considérant qu'une augmentation des embouteillages sur cet axe pourrait décider certains automobilistes à éviter cette avenue et à prendre d'autres axes adjacents au sud de l'avenue comme l'avenue Reine Astrid ou la rue de la Limite vers la Place Dumon afin de prendre le Val des Seigneurs et la chaussée de Stockel en direction du centre. Face à cette situation, certains automobilistes venant du R0 pourraient choisir comme alternative de sortir aux Quatre Bras de Tervueren et remonter l'avenue de Tervueren afin d'éviter l'avenue de Wezembeek pour rejoindre le centre-ville ou d'emprunter le boulevard de la Woluwe ;

Considérant de manière générale qu'il est primordial de concevoir les P+R comme de véritables «hub» de mobilité, équipés de stations de véhicules partagés et de location, de parking vélos sécurisés, et d'un pôle logistique de proximité (box de livraisons, espace de co-working,...) ; qu'en ce qui concerne le P+R Crainhem, il convient d'intégrer le "Hub Mobilité" du rez-de-chaussée du parking (bus, voitures partagées, P vélos sécurisés, ...) avec la station de métro ; que les utilisateurs du parking et des autres modes de transport doivent bénéficier d'un accès intégré direct à la mezzanine de la station du métro ;

Considérant qu'il est difficilement concevable de sacrifier un terrain appartenant à la région bruxelloise pour y développer un projet de parking qui sera principalement utilisé par les navetteurs résidant en dehors de cette région alors qu'un projet d'équipement d'intérêt collectif ou de service public tel qu'une crèche, une école, ... serait le bienvenu vu l'augmentation du nombre de logements en région bruxelloise prônée par ses dirigeants ;

Considérant que la seule voie d'accès du parking de 25 mètres pour les voitures est relativement courte. Cette distance correspond à une file d'environ 5 voitures sans compter le flux de bus passant par la même entrée. Il faudra a priori s'attendre à un renforcement des embouteillages sur l'avenue de Wezembeek au niveau de l'entrée du parking.

Considérant que, si le projet se réalise à cet endroit, il y a lieu d'évaluer les options d'aménagement suivantes à savoir:

- prévoir le réaménagement du carrefour de l'avenue du Wezembeek avec l'avenue Mounier et de celui de l'avenue de Wezembeek avec la rue de la Limite. Il convient principalement de réaménager les deux bandes distinctes dans l'avenue de Wezembeek à l'approche du carrefour avec la rue de la Limite ;
- prévoir une seconde entrée/sortie de parking à l'avenue Mounier afin de décentraliser le flux de voiture;
- créer un couloir réservé aux bus et taxis côté P+R autant dans l'avenue Mounier que dans l'avenue de Wezembeek pour éviter que ceux-ci ne soient pris dans les embouteillages;
- la création d'une bande d'insertion dédiée sur l'avenue de Wezembeek en direction du ring devrait probablement créer un goulot d'étranglement sur cet axe. De plus, la seule voie de sortie du parking pour les voitures donne directement sur l'avenue de Wezembeek sans que ce flux ne soit régulé efficacement par des feux;
- une sortie obligatoire des voitures du parking à l'Avenue Mounier pour éviter cet aménagement et fluidifier le trafic.

Considérant que le dossier ne contient aucune information sur le projet de la STIB de faire aboutir la ligne de tram « Est » à la station de métro Crainhem ; que si ce projet devait se réaliser, tous les abords du P+R ainsi que la distribution des flux devraient être intégralement revus ;

Considérant que le projet d'extension des cliniques UCL dans la même zone, et son impact en termes de mobilité n'ont pas non plus été analysés dans le cadre de l'étude d'incidences ; que les demandes actuelles doivent impérativement en tenir compte ;

Considérant qu'il revient à la Région de définir sa stratégie et son programme quant à l'arrivée du tram à la station de métro Crainhem ; que cette étape doit être considérée comme un préalable obligatoire avant tout développement du projet ;

En ce qui concerne le volet urbanisme :

Considérant qu'au niveau urbanistique, le projet de P+R présente un gabarit trop important ; que le volume et le gabarit proposés ne s'intègrent pas dans le contexte bâti environnant ;

Considérant en effet que la dérogation à l'article 8 du titre 1 du RRU (hauteur – constructions isolées) n'est pas acceptable pour les motifs suivants :

- le volume du projet est beaucoup trop important au regard des maisons unifamiliales situées face à l'immeuble projeté ;
- la cité-jardin faisant face à l'immeuble est homogène et présente des gabarits R+1+T avec toitures à versants ;
- l'immeuble projeté est en totale rupture avec la cité-jardin tant au niveau de son gabarit que de son expression architecturale ;

Considérant que la construction d'étages en sous-sol doit être privilégiée aux fins de réduire le nombre d'étages du P+ R de minimum 1 niveau ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir une toiture verte extensive sur le dernier niveau du P + R ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un habillage végétal pour l'ensemble des façades du P+R ;

En ce qui concerne la procédure :

Considérant d'une part, que le projet est lacunaire en termes de dessin (absence de détails sur le cheminement piéton / cycliste notamment pour relier le campus universitaire de l'Alma et le centre sportif Mounier): seulement une seule traversée piétonne est dessinée, ...) et d'autre part, trop détaillé (volonté architecturale de créer des façades 'soignées' et des installations techniques comme des panneaux photovoltaïques, ...) ;

Considérant que dans le cadre de certificats d'urbanisme et d'environnement, l'autorité délivrante statue uniquement sur l'implantation, le gabarit et l'affectation ; que l'intégration du projet dans le tissu urbanistique et l'impact en termes de mobilité doivent dès lors être assurés sur base de ces 3 pôles et non sur base d'une volonté de la part du demandeur d'adapter son projet au moment de l'introduction des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement ;

Considérant que le projet se situe partiellement en « zone réservée aux plantations », en « zone publique réservée aux plantations » et partiellement en zone « affectée aux installations et aux bâtiments culturels, hospitaliers et scientifiques » du PPAS n°45 ;

Considérant que le plan particulier d'affectation du sol est abrogé implicitement par l'arrêté du 02/05/2013 étant donné que ce dernier permet la construction d'un parking transit, ce qui n'est pas autorisé dans le plan particulier ; que les prescriptions du plan particulier qui définissent les gabarits, les implantations, etc. sont dès lors également abrogées ;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu de veiller à ce que les dérogations aux prescriptions de ce plan ne compromettent pas l'aboutissement de celui-ci ;

**AVIS DEFAVORABLE sur les demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement tendant à construire un parking à étages et développer la plateforme multimodale associée à la station de métro Crainhem située avenue de Wezembeek 185.**

## **Avis partagé de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Directions de l'Urbanisme et du Patrimoine Culturel et de Bruxelles Environnement :**

### **CONTEXTE URBAIN**

Considérant que le bien se situe en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, avec en surimpression un « P » désignant le parking de transit, le long d'un espace structurant, au Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) arrêté par le Gouvernement en date du 03/05/2001 ;

Considérant que le périmètre projeté concerne les éléments suivants du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en ce qu'il :

- à la carte 4, relative à l'espace public et la rénovation urbaine :
  - est situé dans une zone d' *espace public à requalifier* : *Entrée de Ville* ;
- à la carte 6, relative au réseau structurant de mobilité :
  - est situé sur un réseau de transports en commun de haute capacité : halte de métro existante,
  - est situé sur un Parking de transit : capacité augmentée des sites déjà décidés,
- à la carte 7, relative au réseau cyclable :
  - l'avenue de Wezembeek est située sur un *Itinéraire Cyclable Régional (ICR)* ;
- à la carte 8, relatives au Projet de ville :
  - est situé sur un *pôles de développement prioritaire* ;

Considérant que le site est majoritairement inclus dans le périmètre du PPAS n°45 « Université », en vigueur, dont l'arrêté d'approbation date du 24/07/1973 ; qu'il localise le site au sein d'une « zone des installations hospitalières et universitaires » et comprend un tracé en surimpression sur le site le situe dans une « zone affectée aux plantations » ;

Considérant que le site comprend diverses installations et aménagements récents et réalisés dans le cadre du permis d'urbanisme référencé 18/PFD/592686, délivré par le Fonctionnaire Délégué le 07/02/2017 à Parking.brussels (Agence du stationnement Régionale) ;

Considérant que ces divers aménagements ont pour premier objectif de tester le modèle d'exploitation des parkings régionaux « P+R » prévus à Bruxelles ;

### **OBJET**

Considérant que la demande porte sur le réaménagement et la construction d'un parking de transit de type "P+R" régional et sur le développement du pôle multimodal régional avec modification de profil de voirie et abattage d'arbres de haute tige ;

### **INSTRUCTION DES DEMANDES**

Considérant que les présentes demandes de certificat sont soumises aux procédures d'instruction d'un projet mixte avec étude d'incidences pour le motif suivant :

- en application de l'article 128 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) et de son annexe A, et des rubriques suivantes :
  - o 17) parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur en dehors de la voie publique comptant plus de 200 emplacements pour véhicules automobiles ;
  - o 18) garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parc de stationnement couverts, salles d'exposition, etc... comptant plus de 200 véhicules automobiles ou remorques) ;
  - o 20) tout projet mixte qui est soumis à étude d'incidences en vertu des ordonnances du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement ;
- et en application des articles 18 à 32 de l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et de l'Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A ;

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :

- en application de la prescription 28.1 du P.R.A.S. : modification des caractéristiques urbanistiques des installations propres aux parkings de transit ;
- en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun.
- demande de dérogations au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) :  
Titre I : Caractéristiques des constructions et de leurs abords.

Art. 8 : hauteur des constructions  
Art 13 : Maintien d'une surface perméable

Considérant les demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement initiales introduites par Bruxelles Mobilité le 20/08/2017 auprès de Bruxelles Environnement et le 21/08/2017 auprès de BDU/DU (URBAN), respectivement déclarées complètes le 28/11/2017 par Bruxelles-Environnement et le 21/12/2017 par BDU/DU(URBAN), visant à construire un parking à étages et développer la plateforme multimodale associée à la station de métro Crainhem ;

Considérant que le projet de cahier des charges relatif à l'étude d'incidences à réaliser dans le cadre de ces demandes de certificat a été élaboré en comité restreint le 05/02/2018 et transmis le 05/03/2018 à la commune de Woluwe-Saint-Lambert pour la mise à l'enquête publique de 15 jours ;

Vu l'enquête publique sur le projet de cahier de charges de l'étude d'incidences qui s'est déroulée du 20/03/2018 au 03/04/2018, pour les motifs suivants :

- o application du CoBAT : art.130 : projet de cahier des charges pour l'étude d'incidences ;
- o art.21 de l'ordonnance du 5/06/1997, relative au permis d'environnement (projet de cahier de charges de l'étude d'incidences) ;

Vu l'avis de la première commission de concertation du 20/04/2018 émis sur le projet de cahier des charges ;

Considérant que le Comité d'Accompagnement s'est réuni une première fois le 04/06/2018 pour établir la version définitive du cahier des charges ;

Considérant que le 17/09/2018, le demandeur a communiqué au Comité d'Accompagnement le choix du chargé d'étude ARIES Consultant, issu d'une procédure de marché public ; que le comité d'accompagnement a approuvé ce choix le 19/09/2018 ;

Considérant que le comité d'accompagnement s'est ensuite réuni à cinq reprises pour analyser les différents rapports du chargé d'études (le 06/11/2018, 10/12/2018, 29/01/2019, 19/03/2019, 17/06/2019), avant de prononcer la clôture de la phase d'étude le 17/06/2019 ;

Considérant que suite à la clôture de l'étude d'incidences, la Présidente du Comité d'Accompagnement de l'étude a reçu du demandeur une notification de sa décision d'amender ses demandes initiales de certificat d'urbanisme et d'environnement, en date du 24/06/2019 ;

Considérant que le demandeur a introduit ces demandes amendées en date du 18/12/2019 ;

Vu l'avis du SIAMU sur le projet amendé référencé A.2017.01921/2/PK du 19/12/2019 ;

Vu les avis de la S.T.I.B du 17/01/2018 sur (le projet initial) et du 05/10/2020 (sur le projet amendé) ;

#### 1<sup>ère</sup> Instruction

Considérant que durant l'enquête publique, portant sur le cahier des charges de l'étude d'incidences qui s'est déroulée du 20/03/2018 au 03/04/2018, 11 réclamations et demandes à être entendu ont été introduites ; qu'elles portent principalement sur :

- les problèmes actuels de congestion dans la zone, au niveau de l'Avenue de Wezembeek principalement, unique accès depuis/vers le ring et la commune de Crainhem et les impacts sur la vitesse de circulation des ambulances de l'hôpital Saint-Luc ;
- la localisation du parking ;
- l'importance d'intégrer la commune de Kraainem et/ou la Région Flamande au développement du projet ;
- la circulation à 2 voitures de front sur l'avenue de Wezembeek étant impossible ;
- l'intégration du projet aux différents types de bâti de la zone et l'importance d'une architecture forte pour signifier l'entrée de ville ;
- la possibilité d'utiliser du parking en soirée pour les riverains, complémentarément à une priorité pour les navetteurs en journée ;
- l'élargissement de l'aire géographique d'étude des incidences sur la mobilité ;
- la prise en compte dans l'étude d'une « future réduction des voiries régionales traversant la commune de W-S-L à une bande de circulation dans chaque sens » ;
- la stratégie de communication, le fonctionnement et la tarification du parking ;
- la gestion des eaux de ruissellement du projet ;

- l'aspect massif que pourrait engendrer une mutualisation avec le parking de l'UCL ;
- l'impact de la construction au niveau des vents, pour les personnes présentes sur les quais des bus ;
- l'implantation d'un centre commercial à proximité du projet ;
- la demande d'intermodalité forte du projet (prise en compte de tous les modes de déplacements) et d'une vision plus globale envisageant des synergies avec la station de métro, une aire de shopping, des commerces de proximité ou d'autres activités utiles aux riverains ;
- la prise en compte du développement du RER ;
- l'absence d'utilisation de la stratégie MOBER (rapport d'impact sur la mobilité), utilisée en Région Flamande ;
- le manque d'alternatifs concrets point de vue Mobilité ;

## **SITUATION EXISTANTE**

Considérant que le site comprend les éléments fonctionnels suivants :

- un parking de transit de 193 places de stationnement dont 5 réservées aux PMR ; ;
- un bâtiment d'accès (pavillon) à la station de métro « Crainhem »
- un bâtiment (anciennement Pizza Hut aujourd'hui inutilisé (novembre 2018) ;
- des arrêts de bus ;
- une esplanade d'accès à la station de métro ;
- des emplacements de stationnement pour vélos ;
- un Kiss & Ride ;

Considérant que la station « Crainhem » est un nœud intermodal largement fréquenté par les navetteurs en ce qu'elle est parcourue par la ligne de Métro 1 de la STIB, les lignes de bus 76, 77, 79 et N05 de la STIB, les lignes de bus De Lijn 315, 316, 317,352 et le bus ConfortoCbis de la TEC ; qu'il comprend en outre un parking régional, et une large zone de dépose-minute, à proximité de l'entrée du bâtiment du métro ;

Considérant que l'arrêt « Crainhem » constitue également un terminus pour les bus de la STIB ;

Considérant que ce nœud intermodal se situe à la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, à proximité de l'échangeur autoroutier entre la N226 et le Ring RO ; que la station « Crainhem » est située aux abords du campus universitaire et hospitalier Saint-Luc et du centre sportif Mounier ;

Considérant que le périmètre de la demande comprend en outre un Pizza Hut et un parking attenant de +/- 15 places ; qu'en bord direct du périmètre de la demande existe un deuxième parking de libre accès et de grande capacité, situé en face du complexe sportif Mounier ;

Considérant que le métro « Crainhem » est le moyen de transport en commun le plus attractif du quartier et permet aux modes actifs de relier directement le centre-ville bruxellois ;

Considérant que le périmètre de la demande est bordé par l'itinéraire Cyclable Régional 2b (ICR) et par de larges chaussées carrossables (les avenues de Wezembeek et Emmanuel Mounier) ; que ces avenues sont empruntées par un trafic motorisé dense durant les heures de pointes ;

Considérant que le parking existant est entouré par de larges zones plantées ; que les bermes surélevées structurent l'organisation du parking et comprennent des alignements (ouverts) d'arbres de hautes-tiges ;

Considérant que le site est relativement plat et se trouve au niveau des voiries le bordant ; qu'en sous-sol, le site est traversé par le tunnel du métro et par un réseau d'impétrants ;

Considérant qu'actuellement, le parking de transit n'est pas clôturé mais détourné par de multiples parterres plantés et de barrières de sécurité de type « croix de Saint-André » ;

Considérant qu'il est géré par un système d'accès sécurisé et automatisé ; que de multiples panneaux d'indication du parking -fixes ou équipés d'afficheurs automatiques- sont implantés tout autour du site ;

Considérant que le site est en effet accessible aux automobilistes depuis :

- l'avenue de Wezembeek en trois endroits dont une entrée spécifique au parking, une entrée pour l'aire de Kiss & Ride et les bus et un accès à double sens ;
- l'avenue E. Mounier en un endroit permettant l'entrée des bus et la sortie uniquement des véhicules du parking ;



Considérant que le parking de transit existant est équipé par un système de vidéo-surveillance régulant le fonctionnement du parking et visant à décourager les actes de vandalisme au sein du parking ; qu'il empêche le stationnement de véhicules de type ventouse ou de type sauvage ;

Considérant que depuis l'avenue Mounier, les bus de la STIB ont un accès automatique et direct au site, ceci en passant par le parking de transit existant ; que le site est à la fois géré par l'agence Parking.brussels et la STIB ;

Considérant que 11 places de stationnement existent au Nord du site ; qu'ils étaient exclusivement destinés aux clients du Pizza Hut aujourd'hui désaffecté ;

Considérant que le site comprend diverses traversées piétonnes dont certaines sont surélevées et permettent un meilleur accès aux PMR ;

Considérant que le site est équipé de consignes sécurisées pour 20 places de vélos et de bulles à verre ; que le site comprend une station de vélos en libre-service « VILLO ! de 17 places ainsi que 20 arceaux vélos ;

Considérant qu'une circulation dévolue uniquement aux modes actifs existe entre le bâtiment du Pizza Hut (désaffecté) et le parking de transit existant ; qu'elle permet aux modes actifs de rejoindre directement une promenade paysagère qualitative menant au site de l'UCL (site universitaire et hospitalier de dimension nationale) ;

Considérant qu'en février 2019 (après 4 mois suivants la rénovation du parking) est réalisée une évaluation sur le fonctionnement du parking ; qu'elle observe que :

- le taux de remplissage du parking en semaine est à 70% ;
- 318 abonnements ont été enregistrés dont 62 profils "riverains" (20%) et 256 profils "P+R" (80%) ;

Considérant en effet que la rénovation et la modernisation de l'équipement du parking précités a encouragé la majorité des navetteurs motorisés -qui stationnent dans le parking- à utiliser ensuite les transports en commun pour se déplacer vers le centre-ville ;

Considérant dès lors que la connexion entre le parking rénové et le pôle de transports publics "Crainhem" est donc essentielle et plus particulièrement avec l'arrêt du métro ;

Considérant toutefois qu'en l'état actuel le parking ne semble pas remplir entièrement sa mission première de parking de transit régional ;

## **PROCEDURE (suite)**

### **Etude d'incidences**

Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément au cahier des charges :

- L'alternative 0 de maintien de la situation existante ;
- Une alternative de valorisation du rez-de-chaussée pour le développement du pôle multimodal et pour les fonctions commerciales ;
- Une alternative de capacité adaptée ;
- Une alternative de configuration, envisageant un parking de capacité identique mais ne présentant qu'un seul niveau hors-sol ;
- Une alternative de localisation, à proximité d'un arrêt de transports en commun de haute capacité et d'un accès majeur au Nord Est de la Région.

Considérant qu'au terme de l'analyse des incidences du projet et des alternatives, il est ressorti que la demande initiale proposait un parking surdimensionné, qu'aucune autre localisation n'est à privilégier pour répondre aux objectifs du projet et que la valorisation du rez-de-chaussée est à encourager ;

Considérant que le chargé d'étude privilégie dès lors le suivi de l'alternative de capacité adaptée, réduite dans ce cas, tout en incluant une valorisation du rez-de-chaussée, la réduction de capacité permettant d'intégrer des fonctions complémentaires au rez-de-chaussée, ce qui pourra contribuer à structurer l'espace public entre le parking et la station de métro et à créer un environnement sécurisant (plus de contrôle social par la présence d'habitants) ;

Considérant que l'étude d'incidences a émis notamment les observations et analyses suivantes (ces observations sont émises au regard de la demande telle qu'initialement introduite) :

Au niveau de la **mobilité** et d'un **point de vue stratégique** :

- Le projet a pour objectif de créer un report modal de la voiture vers les transports publics en entrée de la région bruxelloise. Les flux qui s'orienteront vers le parking seront en grande majorité des flux qui actuellement pénètrent vers le centre de Bruxelles, le projet ne devrait donc pas générer un flux nouveau sur les différents axes, dont l'avenue de Wezembeek, mais engendrer une déviation d'une partie des flux de ces axes vers le nouveau parking de capacité plus importante.
- Le site est localisé stratégiquement dans le cadran nord-est de la région au niveau d'un nœud intermodal performant.
- Cependant, le projet est situé à 1.3 km du ring et les voiries permettant d'accéder au site (principalement l'avenue de Wezembeek) sont saturées en heure de pointe. Vu ces encombrements, l'orientation, l'origine et la destination des flux alimentant l'av. de Wezembeek, il ressort que la capacité du parking proposée est surévaluée. Ce constat est également réalisé dans le chapitre socio-économique de l'étude. D'après les critères de fonctionnement du parking P+R et le potentiel de trafic « captable » par le parking type P+R, **la capacité potentielle de celui-ci peut être estimée à maximum 650-750 places**,
- La gestion du carrefour entre l'av. Mounier et l'av. de Wezembeek est actuellement un simple cédez-le-passage, ce qui risque de poser des problèmes en heure de pointe du soir pour la sortie du parking. Une reconfiguration de la gestion de ce carrefour est à prévoir afin d'accroître sa capacité, à l'aide de feux intelligents et coordonnés avec les autres carrefours en direction du Ring 0
- Vu le rôle de pôle multimodal du lieu, une réorganisation de l'espace destiné aux bus est nécessaire afin de maintenir au minimum l'infrastructure d'accueil STIB et De Lijn existante sur la station tout en offrant un large espace public

En matière **d'urbanisme** :

- Les **fonctions** prévues au projet initial tout en étant cohérentes avec la localisation dans le tissu urbain et de transport, sont peu interactives avec l'espace public et l'habitat, ce qui présente un risque d'une intégration urbaine manquée. Ces impacts peuvent être améliorés par le traitement architectural de l'ouvrage, le traitement des abords du projet, et l'activation d'autres fonctions que le P+R.
- Concernant l'**implantation et le gabarit**, le bâtiment s'implante à distance des voiries à l'est et au sud. Or, une implantation proche de l'avenue de Wezembeek, permettrait de structurer davantage cet axe d'entrée de ville, tout en constituant un marqueur dans le paysage urbain, grâce à sa volumétrie. Le gabarit R+3+T est supérieur à la majorité des constructions, mais identique à celui du Centre de langues lui faisant face, ce qui participe à son intégration. Le bâtiment crée un « arrière » au nord, espace long et étroit induisant de l'insécurité. Enfin, à l'ouest, il s'implante proche (4,20 m) du Pizza Hut, or cette proximité pose un problème car l'évolution de cette construction n'est pas connue précisément. Des recommandations sont formulées à ce sujet et concernant les distances d'implantation et les gabarits.
- Au niveau du **traitement de l'espace non bâti** du site, certains éléments peu qualitatifs ont été identifiés, et constituent un enjeu pour la lisibilité des fonctions du site et la qualité des espaces. Des recommandations sont réalisées par le chargé d'études à ce sujet notamment via la recommandation de créer une véritable place piétonne permettant l'interaction entre le parking, les fonctions annexes et la station de métro, ainsi qu'une place d'accueil entre l'avenue de Wezembeek et la station de métro, aménagée en espace partagé.
- Le **traitement architectural** des constructions du projet n'est pas défini avec précision à ce stade de demande de certificat. La réussite architecturale est primordiale pour la réussite du projet, la valorisation du site et du quartier. Le traitement architectural de l'extérieur des constructions du projet (façades et volumes) aura un impact sur la lisibilité et la visibilité des fonctions du projet, ainsi que sur la qualité de l'espace urbain autour du projet. Le traitement architectural des espaces intérieurs des constructions aura un impact sur le sentiment de sécurité des usagers, sur la lisibilité et la sécurité des circulations au sein du site, et sur la qualité de ces espaces.
- Des photomontages ont été réalisés afin d'illustrer l'**impact visuel** du bâtiment sur son environnement. Il ressort qu'il est principalement visible depuis l'avenue de Wezembeek, dans le sens d'entrée de ville. Il permet ainsi de structurer cet axe et pourra marquer positivement l'entrée de ville, suivant son traite-

ment architectural, celui de ses abords et son intégration avec l'espace public le bordant, notamment grâce à l'ajout de fonctions au rez-de-chaussée.

#### Au niveau **socio-économique**

- L'intégration de fonctions commerciales sur le site est à encourager. L'arrivée d'une petite surface alimentaire, proposant une gamme tournée à la fois vers les navetteurs (petits déjeuner, plats préparés, sandwiches) mais également une offre plus classique pouvant répondre aux besoins des riverains et utilisateurs du centre sportif Mounier, d'un établissement HoReCa ou d'un commerce de proximité (boulangerie, épicerie...) constitueraient une plus-value intéressante pour le projet.
- Selon l'analyse de l'aire d'attractivité potentielle du parking réalisée, la capacité du parking à recommandé est de l'ordre de 650-750 places, ce qui correspond à ce qui est préconisé suite à l'analyse de mobilité.
- La tarification proposée devra tenir compte des caractéristiques des différents usagers afin de toucher le public cible désiré.

#### Du point de vue de la **biodiversité, de la gestion des eaux, de la qualité de l'air, de l'énergie, du sol** :

- En situation existante, le site présente une valeur écologique très limitée. Suivant l'espace disponible, des noues végétalisées pourraient être aménagées et donc contribuer au réseau écologique.
- La présence de zones peu fréquentées, telles le parking Mounier et le Jardin des plantes médicinales, est susceptible d'induire un sentiment d'insécurité sur le site. Il est recommandé d'aménager le parking de manière à diminuer ce sentiment lors de la tombée de la nuit via l'éclairage notamment et le bon entretien des lieux. L'intégration d'autres fonctions permettrait de renforcer le sentiment de sécurité, en augmentant le contrôle social grâce à l'animation créée par ces activités.
- La présente analyse soulève plusieurs contraintes en lien avec les impétrants. L'emprise du sous-sol et son environnement direct s'étend sur une zone où les impétrants sont nombreux (égouttage, électricité, gaz, ... mais aussi l'alimentation en haute tension de la station de métro). Le projet devrait idéalement s'insérer entre les limites formées par le métro à l'ouest, le caniveau d'alimentation électrique au nord, les impétrants de l'avenue E. Mounier à l'Est et les impétrants de l'espace verdurisé au sud.
- Au niveau des eaux, le projet s'implante sur un terrain actuellement largement imperméabilisé. La construction d'un bâtiment, d'un nouvel espace public et d'une voirie sont, dès lors, l'opportunité d'aménager des structures permettant de gérer les eaux pluviales à l'échelle du périmètre de la demande et de façon adéquate ;

### **OBJECTIF DU PROJET**

Considérant que le projet vise à l'extension du parking de transit Crainhem en vue de consolider son rôle de délestage des usagers de la voiture au profit des transports en commun et autres modes doux en Région de Bruxelles-Capitale ;

### **SITUATION PROJETEE**

#### **Projet Initial**

Considérant que la demande telle qu'introduite visait à la construction d'un parking de transit, composé de 3 étages hors-sols, d'une toiture plate aménagée en parking et d'un niveau de sous-sol, comprenant 1248 emplacements pour voitures (1021 couverts et 227 non couverts) et 70 emplacements pour motos, des infrastructures de parking pour vélos (espaces fermés et dispositifs d'accroche en libre accès) ainsi qu'un espace réservé au passage et au stationnement des bus ;

#### **Situation Amendée**

Considérant qu'au vu des recommandations issues de l'Etude d'Incidence, la demande mixte de certificat d'urbanisme et d'environnement amendée propose :

- Une réduction de la capacité du parking automobile (de 1248 à 774 emplacements) ;
- Une modification de l'implantation du bâtiment afin de permettre :
  - o La création d'un espace public central large et convivial entre la station et le parking ;
  - o Un recul favorable à la bonne intégration paysagère de la construction ;
  - o Le maintien de l'alignement d'arbres en bordure nord du site ;
  - o L'augmentation des surfaces d'infiltration des eaux de pluie ;

- L'intégration de surfaces commerciales au rez-de-chaussée, au niveau de la nouvelle place piétonne créée ainsi que face à l'avenue de Wezembeek ;
- Le réaménagement du carrefour Wezembeek/Mounier et l'aménagement d'un trottoir le long de l'avenue Mounier ;
- La restructuration des espaces et des circulations bus : une boucle de circulation interne au site est prévue, à sens unique, avec des emplacements latéraux de stationnement pour bus (9 positions d'arrêt et d'attente pour bus articulés) ;
- La démolition du bâtiment 'Pizza Hut' au profit d'une nouvelle construction, accolée au bâtiment du métro, destinée à accueillir du commerce ainsi que des locaux fonctionnels pour les besoins de la STIB (Bus et Métro) ;
- Le repositionnement de la sortie du parking sur l'avenue de Wezembeek ;
- La mise en place d'un parking vélos au rez-de-chaussée, à proximité de la sortie vers la station de métro, d'une surface de plus de 650m<sup>2</sup> ;
- La création d'une zone de Kiss and Ride sur l'avenue de Wezembeek ;
- L'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires photovoltaïques).

## **PROCEDURE (suite)**

### 2<sup>ème</sup> Instruction (suite au projet amendé)

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 19/08/2020 au 17/09/2020, 235 réclamations et demandes à être entendu ont été introduites portant sur les aspects suivants :

### Généralités

1. Demande d'inclure le réaménagement du carrefour Mounier/avenue de Wezembeek et que sa réalisation soit un préalable à la mise en service du parking P+R ;
2. Critique le cout du projet pour les bruxellois ;

### Principes et objectifs d'aménagement

3. Demande de ne pas construire de parking P+R en Région de Bruxelles-Capitale car ils ne fonctionnent pas ;
4. Propose de renforcer les investissements dans des lignes de transports publics performantes et non limitées aux trajets domicile-travail plutôt que de construire un P+R ;
5. Affirme son soutien au principe de construction d'un P+R de 750 places en corrélation avec le plan de déplacement institué par l'UCLouvain ;
6. Préconise de se concerter avec les autres régions afin de situer les parkings P+R en amont de la congestion et à proximité des lignes de transports publics ;
7. Déploie le fait que c'est aux bruxellois de devoir assumer les conséquences (environnementales et financières) de l'étalement urbain (extérieur à la Région) ;
8. Craint que le P+R attire plus de navetteurs motorisés en région bruxelloise alors que nombre d'entre eux se parquent aujourd'hui dans des parkings jouxtant des gares ferroviaires situées en périphérie bruxelloise ;
9. Demande d'obtenir le bilan de remplissage du parking existant ;
10. Demande le cout total du projet ;
11. Situer le parking plus proche du ring ;
12. Étage en sous-sol pour réduire la hauteur (éclairage naturel, ventilation naturelle : plus d'énergie) et couts liés ;

### Etude d'incidences

13. Stipule que le périmètre de l'étude (à 50 m du parking) n'est pas suffisant et donne une vision erronée de la situation ;
14. Déploie que le volet mobilité n'est pas suffisamment étoffé : incidences sur le carrefour entre avenue de Wezembeek/reine Astrid et Wezembeek/de Burbure, pas suffisamment d'éléments chiffrés, parler du transfert modal, pourquoi pas en amont des embouteillages ; démontrer le flux en amont ;
15. Se demande comment l'avenue de Wezembeek va absorber le nouveau flux de voiture entre le ring et le Parking ;

### Cadre bâti

16. Déplore le fait que le gabarit du P+R ne s'accorde pas avec le cadre urbain environnant et déroge donc au PRAS ;
17. Déplore la non-conformité du bâtiment vis-à-vis du titre I du RRU ;
18. Préconise une hauteur maximale de bâti en rez+2 ou +3 ;
19. Demande que la façade Nord du bâtiment soit traitée en relation et intégrée avec le jardin médicinal "Paul Moens" situé à proximité (impact paysager de la construction) ;
20. Déplore que seul le rez-de-chaussée soit convertible en d'autres affectations sur le long terme, en cas d'inutilisation effective des surfaces projetées ;
21. Demande de prévoir une seconde entrée de parking car celle proposée n'a pas suffisamment de capacité ;

### **Mobilier urbain**

22. Prévoir des bornes de recharges électriques pour les vélos, les trottinettes et les voitures, ainsi que des emplacements de car-sharing et une station dédiée au covoiturage ;
23. Prévoir une signalétique coordonnée avec celle de l'UCL afin d'orienter au mieux les usagers vers les différents lieux et services proposés (atelier de réparation vélo, parking, métro, site universitaire, centre sportif) ;
24. Prévoir un éclairage public adapté ;
25. Prévoir une zone de dépôts de déchets et une zone de livraison, en particulier dédiés aux commerces et HORECA prévus ;

### **Commerces et équipements d'intérêt public**

26. Demande d'affecter la surface du P+R projetée à des fonctions plus utiles pour la ville (crèches, logements abordables, services sociaux ou culturels, services aux personnes âgées et aux plus démunis) ;
27. Demande de ne pas créer de supermarché supplémentaire car l'offre est déjà saturée dans le quartier ;
28. Demande de ne pas créer de nouveaux commerces car l'offre existe déjà ailleurs dans le quartier ;
29. Le supermarché aura un impact négatif sur la hauteur totale du bâtiment ;
30. Les affectations commerciales ne sont pas les compléments usuels et accessoires du parking (conformité aux articles 8.1 et 8.2 du PRAS) ;
31. Déclare que l'existence de commerces et d'activités permet l'animation de l'espace public et d'augmenter le contrôle social du site ;
32. Ne pas augmenter l'offre proposée en surface bâissable (1790m<sup>2</sup>) afin de ne pas dépasser le seuil de surface toléré par le PPAS (Zone 7) ;
33. Demande de justifier la compatibilité du parking de transit avec les affectations principales de la zone du PPAS (installations et bâtiments culturels, hospitaliers et scientifiques) ;
34. Demande de tenir compte de l'implantation de la sous-station électrique pour la réimplantation du commerce « STIB » ;
35. Propose d'accoler l'ancien bâtiment commercial STIB au bâti P+R ;

### **Environnement**

36. Demande que le projet se conforme à la prescription 8.4 du PRAS en ce que "les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif doivent contribuer à la réalisation du maillage vert" ;
37. Déplore le fait que le PPAS n°45 avait prévu l'implantation d'un espace vert à cet endroit mais que le projet ne le figure pas ;
38. Demande de densifier les plantations autour du parking et de l'accès au métro ;
39. Demande d'améliorer les qualités naturelles et paysagères du site en application de la déclaration de la politique régionale du 18 juillet 2019 ;
40. Demande d'établir un plan paysager pour le traitement verdoyant de la bordure Nord du site (vers le jardin des plantes médicinales) ;
41. Maintenir l'alignement d'arbres situé sur le parking Mounier existant (Nord du site), si c'est impossible, prévoir une zone tampon dans cette zone et comportant au moins le même nombre d'arbre ;
42. Gérer les eaux pluviales sur le site (noues d'infiltration, zones plantées, zones de rétention, revêtements perméables) car on se situe en amont de la vallée de la Woluwe ;

### **Tarifification**

43. Propose d'établir un péage urbain bruxellois ;

44. Propose de réduire les places de stationnement au centre-ville et d'en augmenter leur cout (attractivité des P+R) ;
45. Trouve que le tarif imposé par l'agence bruxelloise du stationnement n'est pas assez avantageux pour les usagers des P+R, ce qui réduit significativement leur attractivité ;
46. Propose qu'en dehors des heures où le public est fort présent habituellement, il y ait un remplissage du parking par des usagers n'utilisant pas les transports en commun (concertation sur les tarifs) ;

### **Mobilité**

#### **- Transports publics**

47. Propose une intégration tarifaire des dessertes de la STIB, des TEC et de De Lijn en étendant les lignes hors de Bruxelles et en facilitant l'usage du vélo ;
48. Le P+R vient concurrencer les lignes de bus de "rabattement" ;
49. Démontrer la faisabilité de l'arrivée du tram à proximité immédiate de la plateforme multimodale de Crainhem ;
50. Demande ce qui est potentiellement prévu pour les chauffeurs de bus ;
51. Confirme que la proposition de refonte du pôle de TC est positive ;
52. A l'Ouest du site, comprendre une zone de terminus bus de 30m minimum ;

#### **- Piste cyclable**

53. Améliorer la lisibilité pour les cyclistes vers le parking-relais ;
54. Maintenir la continuité des liaisons cyclables de l'ICR 2b et du RER vélo (avenue Reine Astrid (Flandre) ;

#### **- Stationnement**

55. Doute de l'attractivité du parking prévu étant donné qu'il programme 750 places alors qu'il n'atteint actuellement qu'un taux d'occupation de 70% (soit 135 places sur 193) ;
56. Déploire la suroffre au centre-ville, ce qui n'est pas de nature à encourager le remplissage des P+R situés aux abords de la région ;
57. Le temps de trajet en voiture vers le centre-ville est plus court que celui en prenant le métro - P+R ;
58. Prévoir davantage de stationnement PMR ;
59. Prévoir des stationnements pour les vélos cargo et pour les tricycles ;

#### **- Circulations**

60. La configuration prévue (1 bande) de l'avenue de Wezembeek ne permet pas l'absorption de l'augmentation du trafic généré par le parking ;
61. Déploire que la capacité de la voirie ne soit pas adaptée aux modifications de flux du trafic induites par le P+R avec augmentation de la congestion routière en voirie ;
62. Craint que le trafic de transit se disperse dans le reste du quartier ;
63. Demande de prioriser au sein même du site les piétons, les cyclistes (étudiants) ainsi que les véhicules de secours (SIAMU) ;
64. Renforcer la connexion piétonne et cycliste située entre l'esplanade piétonne prévue et le Nord du site (vers le site universitaire, centre hospitalier et vers le centre sportif "Mounier") ;
65. Prévoir un carrefour sécurisé à l'EST du site (traversée piétonne vers le centre du site) ;
66. Assurer les continuités naturelles des piétons (ne pas prévoir de circulation routière au sein même du site (boucle figurée en jaune) ;

#### **- Accès**

67. Déploire le fait que Bruxelles Mobilité n'ait toujours pas donné l'accès du P+R aux habitants du quartier situés à moins de 2km du site ;

#### **- Feux de signalisation**

68. Propose de réaliser un rondpoint au niveau du carrefour principal plutôt que des feux de signalisation ;

Considérant que les coûts liés à la réalisation du projet ne concernent pas l'objet de la présente demande de certificat ; que la procédure se penche essentiellement sur la proposition d'un principe et d'un projet d'implantation d'aménagement urbain ;

Considérant les avis du département "Mobiliteit & Openbare Werken" de la Région Flamande, des 15/02/2019 et 16/09/2020 stipulant, en résumé, les éléments suivants :

- La réduction de capacité du parking est une bonne chose ;
- L'augmentation de la capacité du parking vélo est également positive, il est même encouragé d'encore augmenter sa superficie, et de porter une attention particulière à la présence d'emplacements spécifiques pour les différents types de vélos (vélos cargos, vélos longs, vélos électriques, etc.) ;

- L'amélioration de la cyclabilité de l'avenue de Wezembeek doit être un projet commun pour améliorer l'accessibilité du parking pour les cyclistes ;
- Le public cible du parking doit être les personnes habitant dans un rayon de 2 à 10 km du parking, au-delà de cette distance, les transports en commun (train en particulier) doivent être favorisés ;
- La supposition selon laquelle le parking ne générera que peu de nouveau trafic, les utilisateurs étant constitués principalement de personnes pénétrant déjà dans Bruxelles en voiture via les voiries avoisinantes au projet, n'est pas tout à fait réaliste. Il existe un risque que l'avenue de Wezembeek attire un trafic supplémentaire, qui se rendra désormais en Région de Bruxelles-Capitale par un autre itinéraire ou un autre moyen de transport. Une augmentation du trafic est attendue, et n'est pas assez prise en compte ;

## MOTIVATIONS

### Pertinence de la demande vis-à-vis de la situation existante

Considérant qu'en l'état actuel, le parking ne remplit pas entièrement sa mission première de parking de transit régional ; en effet, que les éléments suivants posent actuellement question :

- L'offre en nombre de place est insuffisante ;
- Le matériel automatisé existant doit être complété ;
- La signalétique (téléjalonnement du parking, indications de lieux d'intérêts publics,) doit être revue ;
- La lisibilité, structuration et l'aménité de l'espace public sont insuffisantes ;
- La visibilité du parking depuis l'entrée de ville est faible ;
- La garantie d'accessibilité de tous les usagers ;
- L'équipement dévolu au fonctionnement optimal des transports publics n'est pas suffisant ;
- La volonté actuelle d'augmenter le taux d'occupation ;

Considérant qu'en raison de l'ensemble des éléments précités, il y a lieu de revoir la configuration et l'aménagement du site ;

### Aspects réglementaires

Considérant que ce projet de certificat d'urbanisme relatif à l'implantation d'un parking de transit régional est conforme à l'article 28 du PRAS en ce qu'il :

- *s'implante à proximité immédiate d'une station de transport public (Métro) ;*
  - *vise à favoriser le passage des usagers de la voiture particulière vers les transports en commun ;*
  - *vise à accorder les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations propres au parking de transit avec celles du cadre urbain environnant ;*
  - *prévoit un parking pour vélos de courte et de longue durée lorsque les actes et travaux portent sur la modification des espaces publics situés à proximité d'un équipement d'intérêt collectif (ce qui est le cas)*
- 28.3 du PRAS ;

Considérant en outre que le présent certificat est conforme à l'article 28.2 du PRAS en ce qu'il comprend des constructions ou des installations dont l'affectation correspond à la zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public ;

Considérant en effet qu'un parking de transit de type P+R est un équipement d'intérêt collectif et de service public en ce qu'il constitue une construction ou une installation qui est affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt général ou public ; en effet, les parkings de transit régionaux participent à la décongestion routière urbaine, à l'amélioration du cadre de vie des bruxellois (effet sur la pollution et le bruit, la santé, la convivialité,...), entre en corrélation avec les objectifs régionaux en matière de mobilité ;

Considérant que le projet se conforme à l'article 8 du PRAS relatif à la zone d'équipement d'Intérêt collectif et de service public en ce qu'il comprend des commerces de petites superficies constituant le complément usuel et l'accessoire de la zone ;

Considérant en effet que les zones commerciales prévues sont de taille relativement modeste ; qu'elles constituent le complément usuel et l'accessoire du parking de transit en ce qu'elles permettent de renforcer son attractivité aux yeux des navetteurs ; qu'elles constituent une offre de service ou des biens de proximité au sein du quartier ;

Considérant toutefois que le projet ne vise pas suffisamment à la réalisation du maillage vert ; que les abords de la construction du parking doit mieux intégrer cet objectif fixé au PRAS ; que cette intention est d'ailleurs reprise au PPAS n°45 ;

Considérant qu'afin de pouvoir réaliser cet objectif, il convient de donner davantage de place aux espaces plantés et aux continuités vertes existantes ; qu'à cet effet, il y a lieu d'élargir tout particulièrement la continuité arborée située entre le bâtiment du parking projeté et l'avenue E. Mounier en déplaçant localement le bâtiment vers l'Ouest;

Considérant que l'augmentation des surfaces plantées participe en outre à l'infiltration/la rétention des eaux pluviales ; que cette mesure est d'autant plus importante que l'on se situe en amont de la vallée de la Woluwe et que cet objectif d'infiltration est conforme à la politique régionale en matière d'environnement ;

#### Politiques stratégiques régionales

Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre de l'axe 4 du PRDD « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal – l'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique » en ce qu'il répond aux objectifs suivants :

- *réduction du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et à embellir l'espace public ;*
- *augmentation de l'attractivité des transports publics urbains ;*
- *amélioration des conditions de déplacements des modes actifs ;*

Considérant que l'efficacité de ce pôle multi/intermodal de transports en commun majeur en Région de Bruxelles-Capitale repose en effet essentiellement sur :

- *la structuration lisible des différentes circulations dans l'espace public ;*
- *la sécurité et le confort d'accès des voyageurs (PMR inclus) ;*
- *la proximité entre les différentes lignes de transport ;*
- *la vitesse commerciale des métro et des bus ;*
- *la vitesse d'embarquement/débarquement des voyageurs, ce comprenant la proximité directe entre le parking et le métro ;*
- *la gestion intelligente des feux de signalisation ;*
- *l'information en temps réel des voyageurs ;*

Considérant en effet que le projet d'accroissement du nombre d'emplacements du parking Crainhem par la réalisation d'un parking à étages, proposé par Bruxelles Mobilité, s'inscrit dans une volonté des autorités de la Région Bruxelles-Capitale de répondre conjointement aux enjeux de mobilité, d'aménagement ou encore de qualité de l'air et de changements climatiques ; que les outils réglementaires existants vont dans le sens d'une diminution de la place de la voiture en ville, au bénéfice prioritaire des modes actifs et des modes de transports collectifs ;

Considérant que, pour atteindre ses objectifs, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale a notamment donné son accord en 2014 pour le développement de parkings de transit, leur localisation, et le développement de 10.000 emplacements à l'échelle régionale ; que dans ce cadre, l'aménagement du parking Crainhem participerait à l'accroissement du nombre de places disponibles à la périphérie Est de la région ;

Considérant que le projet a pour objectif de créer un report modal de la voiture vers les transports publics, en entrée de la région bruxelloise ;

Considérant que la politique de développement des P+R s'inscrit dans une politique de mobilité plus globale ;

Considérant que la création du P+R, avec une capacité limitée, est à voir comme une solution complémentaire aux autres politiques de mobilité visant à réduire le nombre de navetteurs entrant dans Bruxelles en voiture ; que ce type de parking entend offrir une solution à un public – cible spécifique ;

Considérant que d'autres solutions, telles que les parkings de dissuasion mis en place à côté des gares menant à Bruxelles, les bus de rabattements vers la RBC, l'amélioration des pistes cyclables interrégionales, etc, existent et sont à développer en parallèle ;

Considérant que la mise en place de mesures telles que la zone de basse émission (LEZ), impliquant un « durcissement » progressif des conditions d'accès en ville, ou la suppression des places de parking en voirie dans le centre-ville vont augmenter l'attrait des parkings de transit ;

Considérant la localisation stratégique du parking au niveau d'un noyau intermodal performant, comprenant une ligne de transport public de haute capacité (métro) menant directement dans le centre-ville, et différentes lignes de bus ;



Considérant que le développement de transferts modaux vers le vélo est également envisagé, puisque le projet inclut l'installation d'infrastructures de rangement/parcage sécurisés de longue durée des vélos ;

#### Suivi des recommandations pour le permis

Considérant que le projet amendé permet de répondre aux principales recommandations de l'étude ;

Considérant cependant que, du fait qu'il s'agit d'un certificat, les plans présentés dans le projet amendé n'ont pas le niveau de précision qui sera requis lors de la demande ultérieure de permis ;

Considérant que le traitement architectural du bâtiment n'est ainsi pas encore déterminé, tout comme les détails de l'aménagement des abords et de l'intérieur du bâtiment, les méthodes de gestion des eaux pluviales et des espaces verts ou encore les caractéristiques de l'éclairage ;

Considérant que le projet ne répond pas directement aux recommandations touchant à ces aspects plus précis de l'étude d'incidences mais qu'il n'hypothèque pas leur suivi au moment du dépôt du permis et que, par ailleurs, la note explicative prévoit le respect des principaux principes sous-jacents à ces recommandations ;

#### Capacité du parking et la gestion des flux

Considérant que le projet vise prioritairement à capter les navetteurs rejoignant actuellement en voiture le Centre-Ville depuis l'est de la région ; que le projet ne devrait donc pas générer un flux nouveau sur les différents axes, dont l'avenue de Wezembeek, mais engendrer une déviation d'une partie des flux de ces axes vers le nouveau parking de capacité plus importante ;

Considérant cependant qu'il est tout de même possible que le parking attire également de nouveaux visiteurs, en dehors du public cible, mais qu'étant donné la saturation des principales voiries menant au site, il n'est plus possible de rajouter un grand nombre de véhicules, et que le projet ne participera que de manière limitée à l'accroissement de la circulation sur ces voiries ;

Considérant qu'au vu des encombrements, de l'orientation et l'origine et la destination des flux alimentant l'avenue de Wezembeek, il est ressorti dans l'étude d'incidences que la capacité du parking proposée initialement était surévaluée et que le potentiel de trafic « captable » par le parking est de maximum 650-750 places ;

Considérant qu'il convient de respecter cette limite pour assurer le fonctionnement du parking ;

Considérant que pour l'entrée dans le parking, il a été montré dans l'étude que durant la période de pointe du matin, les flux en lien avec le parking ne poseront pas de difficulté apparente car les véhicules n'effectueront qu'une manœuvre de tourne-à-droite depuis l'av. de Wezembeek, et que la capacité des barrières à l'entrée du parking sera amplement suffisante pour absorber le trafic attendu en cette période de pointe ;

Considérant qu'afin de faciliter la sortie des véhicules du parking proposé et afin de ne pas congestionner davantage l'espace public saturé lorsque c'est le cas dans l'avenue de Wezembeek, il y a lieu de prévoir une sortie d'accès (alternative possible mais non permanente vers l'avenue E. Mounier ;

Considérant que dans un premier temps cet accès doit être fermé afin de vérifier la pertinence de la proposition choisie de réaliser l'ensemble des entrées et sorties de véhicules depuis l'avenue de Wezembeek ; que cette seconde sortie doit dès lors constituer une alternative potentielle et provisoire;

Considérant que l'étude d'incidences reprend l'évaluation réalisée en février 2019 sur le fonctionnement du parking existant ; qu'elle précise que le taux d'occupation à cette date du parking est de 70% en semaine ;

Considérant que le projet n'a pas pour vocation de régler l'ensemble de la congestion routière actuelle dans l'avenue de Wezembeek ; qu'elle doit par ailleurs limiter ses interventions au périmètre projeté ;

Considérant à cet effet, que le projet prévoit la mise en gestion du carrefour avec des feux routiers afin d'aider à cette décongestion et meilleure fluidité du trafic ;

Considérant qu'il conviendra de tenir compte du nouveau contexte de mobilité lors de l'introduction des futures demandes de permis ;

#### Transports publics

Considérant que le projet intègre la réalisation d'un bâtiment pour la STIB, qui permettra de répondre aux besoins de cette dernière (salle de repos pour les chauffeurs) et contribuera également à renforcer l'attrait du pôle multimodal (implantation d'une petite surface commerciale complémentaire à la station);

Considérant qu'il n'y a actuellement pas de projet défini envisageant l'arrivée d'un tram au niveau de la station Crainhem, mais qu'il conviendra de vérifier au moment de l'introduction des demandes de permis que la réalisation du projet n'hypothèque pas la potentielle arrivée d'une ligne de tram ;

Considérant que le projet prévoit une boucle de circulation interne pour les bus, qui ne devront donc pas circuler sur l'avenue Mounier, fortement congestionnée au niveau du site ;

#### Modes actifs

Considérant que le projet prévoit, en termes d'infrastructures, la création d'un local au RDC de 650 m<sup>2</sup>, permettant l'implantation de plus de 250 emplacements vélo, dont des emplacements pour vélos cargos, ainsi que la mise à disposition de casiers pour les cyclistes ;

Considérant qu'en fonction de son succès et de l'évolution des politiques et pratiques de mobilité, ce local pourra aisément être étendu (au détriment d'emplacements automobiles) ;

Considérant que le projet prévoit également l'installation d'emplacements vélo en libre accès à l'extérieur du parking, aux abords de la station et des espaces commerciaux ;

Considérant que le projet prévoit la création d'un espace partagé au niveau de l'espace entre la station de métro et le parking ;

Considérant qu'il conviendrait, afin d'améliorer l'accessibilité des cyclistes au site, de prévoir la continuité du cheminement cyclable dans la prolongation de la bande mixte bus/vélos sur l'avenue Mounier ;

Considérant que l'étude d'incidences a détaillé une série de recommandations concernant la sécurité, le confort et l'accessibilité des modes actif et des PMR, aussi bien au sein du bâtiment qu'à l'extérieur, telles que :

- La mise en place au sein des différents niveaux de parking d'itinéraires piétons spécifiques permettant un accès rapide depuis le fond du parking vers le noyau de circulation vertical
- La sécurisation de l'ensemble des traversées piétonnes du site
- L'installation de ralentisseurs de vitesse ;
- La garantie d'un cheminement accessible aux PMR, conformément au RRU, sur l'ensemble des parcours piétonniers du site et à destination de chacune des fonctions ;
- La localisation des places PMR en priorité au RDC, ou, pour les étages, au plus proche du noyau de circulation ;
- Elaborer une stratégie globale sur les aspects signalétiques du site (dont le fait de signaler les parcours piétons et les accès au parking)
- La mise en place un cheminement pédestre (minimum 1,5 m) entre l'av. Mounier et le parc + prévoir la circulation des vélos sur la bande bus interne au site ;

Considérant qu'il n'est pas directement répondu à certaines de ces recommandations du fait du niveau de précision du certificat (pas de détail des cheminements, de description des aménagements spécifiques, etc.), mais qu'au moment du permis, il devra en être tenu compte ;

Considérant que l'accès prioritaire des modes actifs doit être vérifié à l'échelle du site ; en effet, le projet ne permet pas le passage des modes actifs à l'Est du site vers le carrefour formé avec l'avenue E. Mounier et l'avenue de Kraainem ; qu'il doit en outre prévoir la sécurisation et l'accès des modes actifs au sein même du carrefour ;

Considérant qu'au niveau de l'avenue E. Mounier, le projet doit prévoir un trottoir de minimum 2m de large en application des prescriptions du PRM dénommé "Good Moove" ;

Considérant que la boucle jaune inscrite sur le plan décrit le cheminement des bus de transports publics ; qu'elle ne définit pas une zone spécifiquement réservée au trafic routier ; que l'infographie et la légende du plan du projet doivent être revus afin d'assurer une meilleure compréhension du projet par tous et limiter les mauvaises interprétations ;

#### Aménagement de l'espace public (site et voiries)

Considérant que le projet prévoit le réaménagement du carrefour avenue Mounier/avenue de Wezembeek ;

Considérant que ce réaménagement est considéré dans l'étude comme essentiel au bon fonctionnement du projet, afin d'améliorer les conditions d'insertion dans la circulation des véhicules provenant de l'avenue Mounier vers l'avenue de Wezembeek, situation problématique en heure de pointe du soir principalement ;

Considérant que différentes solutions de réaménagement du carrefour ont été analysées, dont la mise en place d'un rond-point compact ;

Considérant que l'étude conclut que le rond-point n'apporterait pas de solution suffisamment efficace à cet endroit et qu'il conviendrait de suivre la proposition reprise dans le PCM de Woluwe-Saint-Lambert, prévoyant la création d'un carrefour à feux avec détection de remontées de files et coordination avec les feux du carrefour avec la rue de la Limite et l'av. Reine Astrid ;

Considérant que l'étude recommande de déplacer la sortie voiture du site sur l'avenue de Wezembeek, pour éviter le problème d'insertion au niveau du carrefour ;

Considérant qu'une fois le réaménagement du carrefour réalisé, si cela amène à une réduction des files sur l'avenue Mounier et une insertion facilitée du trafic sur l'avenue de Wezembeek, une sortie du parking directement sur l'avenue Mounier pourrait s'avérer pertinente ;

#### Fonctions et équipements du site

Considérant que le projet prévoit sur le site, conformément aux recommandations de l'étude d'incidences, l'implantation de fonctions complémentaires au parking de transit, telles que des toilettes publiques et un emplacement pour des surfaces commerciales (petite surface alimentaire, restauration rapide, etc.) ;

Que ces nouvelles fonctions devraient permettre d'animer le site de manière continue, ce qui contribuera entre autres au sentiment de sécurité ressenti par les passants ;

Considérant que le certificat prévoit, entre autres, d'implanter des bornes de recharges électriques pour les voitures, des emplacements pour voitures partagées, un quai dédié au covoiturage dénommé "zone de kiss and ride" et un éclairage public adapté au site réaménagé ;

Considérant toutefois que le nombre, le type et le positionnement de ces équipements ne doit pas être précisé par la présente demande de certificat mais par des demandes de permis d'urbanisme ;

Considérant qu'afin d'améliorer les conditions de circulation des usagers sur le site et la convivialité, le projet de certificat devrait prévoir une coordination entre l'UCLouvain et les gestionnaires du site ayant trait au placement d'une signalétique coordonnée et cohérente ;

Considérant toutefois que le projet doit préciser la mutualisation temporaire de certaines zones de terminus en zones de livraison afin de faciliter la gestion des surfaces commerciales prévues ;

Considérant que la présente demande prévoit l'implantation d'un supermarché de proximité dont la surface doit permettre de répondre aux besoins alimentaires (achats rapides) des navetteurs ou des étudiants ; que le projet de certificat ne prévoit pas l'implantation d'un supermarché de grande capacité et d'offre similaire à ceux existants à proximité ;

#### Méthodologie suivie pour l'étude d'incidences

Considérant que, contrairement au périmètre du projet limité au site du parking, les périmètres pris en compte pour mener les analyses dans les différents domaines l'étude d'incidences sont plus vastes, l'aire d'étude prise en compte pour le domaine de la mobilité couvrant par exemple une zone allant du ring au boulevard de la Woluwe;

Considérant que, sans en donner de données chiffrées, l'étude d'incidences décrit les problématiques actuelles de congestion en heure de pointe au niveau des carrefours Wezembeek/reine Astrid et Wezembeek/de Burbure ;

#### Gestion des eaux pluviales

Considérant que le demandeur indique, dans sa note explicative que l'objectif est de limiter les rejets à l'égout, et de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol et la réutilisation des eaux de pluies collectées pour l'arrosage des espaces verts ;

Considérant que les mesures précises qui seront prises ne sont pas encore définies à ce stade (certificat) ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'infiltration, l'étude d'incidences émet différentes recommandations, selon le résultat des tests d'infiltration qui seront à réaliser sur le site ;

Considérant que l'étude préconise également de respecter au minimum les volumes de citerne d'eau de pluie et de bassin tampon imposés par le calculateur de Bruxelles Environnement, en lien avec les différentes surfaces imperméabilisées et de viser à prévoir une réserve d'eau suffisante pour l'arrosage des espaces verts ;

Considérant que par ailleurs, l'étude préconise également de saisir l'opportunité des travaux pour refaire l'évacuation des eaux pluviales autour de la station de métro et ainsi ne plus utiliser le fossé dont le fonctionnement n'est pas maîtrisé et augmenter les volumes totaux de gestion des eaux en conséquence :

#### Cadre bâti

Considérant que le gabarit du bâtiment proposé pour le parking en R+3+T dépasse d'un à deux étages le gabarit moyen des bâtiments voisins ; que son gabarit est identique à celui du centre de langue sis au n°100 de l'avenue E. Mounier et ne constituant de fait pas une nouvelle prééminence bâtie dans le tissu urbain actuel ;

Considérant en outre que la visibilité suffisante du bâtiment de parking doit être assurée depuis les voiries contiguës, ceci afin de contribuer à la réussite du projet (taux d'occupation du parking, promotion de l'alternative proposée à l'utilisation de voitures vers le centre-ville,...) ;

Considérant que compte tenu de la spécificité du projet et de la répartition actuelle du bâti dans le tissu urbain (implantations dispersées dans le quartier), il apparaît raisonnable d'octroyer les dérogations sollicitées aux articles 7 et 8 du titre I du RRU ; que ces dérogations ne menacent pas le bon aménagement des lieux ;

Considérant toutefois que son intégration dans le cadre environnant doit être assuré par la/les proposition(s) architecturale(s) qui devront être reprises dans les dossiers de demande de permis d'urbanisme qui seront ultérieurement déposés ;

Considérant en effet que le présent certificat assure que le traitement architectural des façades et de la toiture du bâtiment-parking devra être en corrélation avec le contexte paysager et architectural environnant ;

Considérant toutefois que ce traitement architectural ne fait pas partie de l'objet du présent certificat ;

Considérant que la proposition de stationner des véhicules en toiture ne favorise pas à l'intégration harmonieuse du bâtiment dans le cadre environnant précité ; que la visibilité d'une zone massive de stationnement depuis l'espace public est empreinte d'une vision fonctionnaliste et moderniste aujourd'hui révolue ; qu'il y a lieu de supprimer entièrement le stationnement proposé en toiture ;

Considérant que, afin d'inscrire le projet dans un objectif de développement urbain à long terme, et pour se prémunir d'une éventuelle sous-utilisation du parking, il convient de veiller à ne pas hypothéquer le potentiel du site ;

Considérant qu'à cette fin, le chargé d'étude recommande plusieurs options, dont le fait d'adapter la hauteur libre du rez-de-chaussée à 3,35 m afin de pouvoir intégrer d'autres fonctions dans le bâtiment de parking, mais également de construire avec une distance entre dalles de minimum 3,35 m (3 m actuellement) aux étages, afin de pouvoir envisager une reconversion du bâtiment dans son intégralité;

Considérant que cette mesure permet une plus grande réversibilité du bâti permettant, le cas échéant, de s'adapter aux besoins locaux d'intérêt public ;

Considérant que le projet amendé prévoit une hauteur de plus de 3.35 pour le rez-de-chaussée mais pas pour les étages ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir la convertibilité tant du rez-de-chaussée que des étages 1 et 2 du bâtiment projeté ;

Considérant que l'accès au parking prévu doit être équipé de barrières automatiques (reconnaissance de plaques) devant assurer la vitesse suffisante d'entrées et de sorties des véhicules par rapport au bâtiment ; que cette vitesse doit permettre de minimiser les risques inhérents de congestion de véhicules en espace public ;

#### **CONCLUSION**

Considérant que le projet permet de restructurer le tissu urbain et permet la remise à niveau de l'espace public ; qu'il vise à améliorer les qualités paysagères et architecturales du lieu et à contribuer à la convivialité de l'espace public ;

Considérant que le réaménagement du parking existant en parking de transit de type P+R est une opportunité pour la région en termes de mobilité plus durable ;

Considérant que la présente demande participe à la désaturation routière du réseau viaire bruxellois ; que la politique tarifaire prévue valorise l'usage des moyens de transports en communs en ville et plus largement, améliore la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant que le projet permet le déplacement confortable et sécurisé d'un plus grand nombre d'usagers et plus particulièrement des modes actifs et des transports en commun ;

Considérant que moyennant le respect de l'ensemble des conditions reprises ci-dessous, le projet est en accord aux plans stratégiques régionaux en vigueur et répond au bon aménagement des lieux ;

#### **AVIS FAVORABLE à condition de :**

1) Permettre/justifier la convertibilité potentielle du rez-de-chaussée et au minimum du premier étage du bâtiment en d'autres affectations (telles que logements, surfaces dévolues à des équipements d'intérêt collectif et/ou de service public, surfaces commerciales,...).

2) Déplacer le P+R vers l'Ouest tout en garantissant une largeur libre de 14m entre le bâtiment P+R et le bâtiment du Métro.

3) Elargir significativement la bande plantée située à l'Est du site (contiguë à l'avenue Mounier).

4) Intégrer au bâtiment P+R :

- le bâtiment attenant au bâtiment du Métro et viser à son raccordement avec la sous-station électrique existante) ;
- la surface commerciale Sud, ceci au profit de l'agrandissement de l'espace public entre le bâtiment et l'avenue de Wezembeek ;

5) Prévoir un accès dévolu aux modes actifs leur permettant de relier directement le site P+R au carrefour situé entre l'av. Mounier et l'av. de Crainhem et rendre ce carrefour également accessible aux modes actifs.

6) Prévoir l'ensemble des trottoirs situés en voirie à 2m de large ; le cas échéant, justifier cette impossibilité au cas par cas.

7) Ne pas dépasser le nombre de 750 emplacements de stationnement pour véhicules à moteurs sur le site.

8) Supprimer l'ensemble du stationnement prévu en toiture au profit de la réalisation d'une toiture verte (permettent la récupération/rétention des eaux pluviales) et du placement de panneaux photovoltaïques.

9) Indiquer sur le plan :

- les périmètres suivants :
  - o le périmètre de la demande ;
  - o les alignements de la voirie ;
  - o l'assiette du bâtiment P+R ;
- la localisation de la sous-station électrique.

10) Préciser en légende :

- que la zone jaune est autant dévolue aux transports publics qu'aux modes actifs, qu'elle ne définit pas spécifiquement de distinction de revêtement de sol par rapport au reste du site ;
- que la figuration et le positionnement des éléments suivants sont donnés à titre indicatif sur le plan mais devront se retrouver et être précisés dans les demandes de permis:
  - o les zones de détente (espace agora, terrasses,)
  - o les arbres,
  - o le mobilier urbain (bancs, poubelles, abris, arceaux, luminaires,)
  - o le marquage au sol (traversées piétonnes, pistes cyclables,).

11) Justifier par une note complémentaire (moyennant par exemple un tableau récapitulatif des différentes fonctions prévues et les superficies liées) que le certificat permet le suivi de l'ensemble des recommandations de l'EI, auxquelles il n'est pas répondu actuellement du fait du niveau de définition attendu pour un certificat ;

12) Au niveau de l'avenue Mounier, suggérer un cheminement cyclable dans la prolongation de la bande mixte bus/vélos.

- 13) Etablir une évacuation des eaux pluviales (prioritairement par infiltration sur la parcelle) de l'ensemble du site, y compris la station de métro.
- 14) Prévoir la possibilité de créer dans le futur un accès voitures débouchant sur l'avenue Mounier afin de décentraliser le flux des voitures.
- 15) Réévaluer et décrire au moment du dépôt des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement, les conditions de mobilité dans la zone (tenant compte du projet de tram, et le projet d'extension du site UCL (Cliniques Universitaires Saint-Luc)).
- 16) Prévoir une coordination avec l'UCLouvain/les Cliniques Universitaires Saint-Luc et les gestionnaires du site ayant trait au placement d'une signalétique coordonnée et cohérente.
- 17) Pour les conditions relatives à un élément à réaliser au moment de la demande de permis, l'intention d'y répondre doit se retrouver dans le présent dossier de demande de certificats.

<b>O.MAINGAIN (WSL)</b>	<b>D. DE VALKENEER (WSL)</b>	<b>K.FRANSENS (WSL)</b>	<b>M.CHAMPENOIS (WSP)</b>
<b>A.HANCISSE (BUP-URBAN)</b>	<b>T.JACOBS (BUP-PC)</b>	<b>C.SERVAIS (BE)</b>	