

Note explicative

Plans modificatifs et compléments – 177/1 CoBAT

A. Contexte

Localisation : Avenue Kersbeek 278A à 290A – 1180 Uccle et 1190 Forest

Projet : Le projet modifié porte sur la reconversion et transformation d'un ancien site industriel en programme mixte (logements, équipement d'intérêt collectif, bureaux, ateliers de production artisanale et surface commerciale).

La présente note a pour objet de présenter les modifications apportées au projet initial par le demandeur et analyser leur conformité planologique et réglementaire.

Table des matières

A.	Contexte	1
B.	Procédure	1
C.	Description du projet modifié	2
1.	Lignes de forces du projet modifié.....	3
2.	Choix posés pour le projet modifié	5
2.1.	Le Scénario	5
2.2.	Implantation et aménagement des abords.....	6
2.3.	Evolution du nombre et de la typologie des appartements	7
2.4.	Modification du parking souterrain	8
2.5.	Nouveaux ateliers et mixité des fonctions	9
2.6.	Diminution du commerce au profit de l'équipement	10
2.7.	Venelle et mobilité douce	10
D.	Analyse de la conformité au cadre planologique et réglementaire :	12
1.	Au regard du PRAS	13
1.1.	Zone de forte mixité (prescription particulière 4 du PRAS)	13
1.2.	Prescription 0.6. Intérieur d'îlot	18
1.3.	Prescription 0.3.- Zone d'espaces verts	21
1.4.	Prescription 4.2.3° - Commerce - Zone de forte mixité	22

1.5. Prescription particulière 9.1, al.3 et 9.1 al.4 - Zone de chemin de fer.....	22
1.6. Prescription particulière 25.1 – Voiries et transport en commun	24
2. Au regard de l’Arrêté de classement de la Gare de Stalle	25
3. Au regard de l’Arrêté de classement du Parc Jacques Brel	26
4. Au regard du RRU	27
4.1. Titre II – Normes d’habitabilité des logements.....	27
4.2. Titre I – Caractéristiques des constructions et de leurs abords.....	28
4.3. Titre IV – Accessibilité PMR.....	34
4.4. Titre VIII – Les normes de stationnement hors de la voirie publique	34
5. Au regard du PRDD.....	34
5.1. La densification au regard du PRDD	34
5.2. Cartographie du PRDD.....	36
6. Au regard du RCU en matière de gestion des eaux pluviales de la Commune de Forest.....	36
7. Au regard du PCD	37
8. Au regard des Déclarations de Politique.....	37
8.1. De la Région (Déclaration 2019-2024)	37
8.2. De la Région (Déclaration 13 février 2026)	38
8.3. De la Commune d’Uccle (Déclaration 2024-2030).....	38
8.4. De la Commune de Forest (déclaration 2024-2030).....	39
8.5. Share the City (projet de révision du PRAS)	39
8.6. Concept de la Ville à 15 minutes	40

B. Procédure

Projet initial

Le projet présenté initialement prévoyait la construction de 5 bâtiments pour un total de 61 appartements sur un sous-sol commun, avec une surface commerciale, la rénovation et le changement partiel de la destination de bureaux, et la conservation de l'équipement collectif ou de service public.

Avis de la CC

En suite de l'enquête publique qui s'est déroulée du 19/05/2025 au 17/06/2025, la Commission de concertation a émis un avis défavorable en date du 02/07/2025.

Le demandeur a introduit une demande de modification du permis (art. 177/1 CoBAT) afin de suspendre la procédure et d'entamer une réflexion globale sur le projet en regard de l'avis émis par la Commission de Concertation.

Visite sur site

Le demandeur a organisé le 09/10/2025 une visite du site en présence des autorités communales et régionales.

Cette visite avait pour objectif d'aborder sur place les questions relatives à la qualité architecturale et patrimoniale du projet, de permettre une meilleure appréhension des enjeux et de discuter des points ayant suscité des inquiétudes lors de la commission de concertation.

Réunion de projet

Des études complémentaires ont été entamées, portant sur la stabilité du bâtiment à front de rue, l'analyse architecturale, ainsi que sur l'opportunité d'une démolition du bâtiment existant et son bilan carbone.

Le projet modifié a été présenté lors de la réunion de projet du 14 novembre 2025.

Il a été recommandé de :

- Limiter la réduction des activités économiques et maintenir un équilibre proportionné avec le logement ;
- Préserver les sheds pour partie, en bon état et toujours en activité, afin de conserver une fonction productive ;
- Reconsidérer la démolition de bâtiments récents, notamment les bureaux ;
- Revoir l'implantation et les gabarits afin d'éviter des constructions inadaptées en cœur d'îlot et de privilégier des typologies de logements uni- ou bifamiliaux.

Projet modifié

Une réflexion globale a été menée afin d'adapter le projet et de répondre aux motifs de l'avis défavorable ainsi qu'aux recommandations formulées lors de la réunion de projet. Cette réflexion s'appuie notamment sur des études complémentaires, qui ont permis d'affiner les choix architecturaux, techniques et environnementaux du projet.

C. Description du projet modifié

Dans un premier temps, le projet a fait l'objet de modifications afin de **répondre aux préoccupations exprimées lors de la commission de concertation** du 02/07/2025 :

- Les gabarits ont été réduits, diminuant l'impact visuel global ;
- L'implantation des bâtiments B et C a été reculée par rapport au parc Jacques Brel, préservant les espaces verts et la qualité paysagère ;
- La verdurisation du site était maintenue et valorisée, contribuant à la qualité environnementale et au confort des usagers ;
- L'accès au parking a été repositionné et la circulation interne optimisée, assurant plus de sécurité et de fluidité.

Dans le cadre de la préparation de la réunion de projet tenue le 14 novembre 2025, des **études complémentaires** ont été menées en vue d'apporter au projet des modifications utiles et dûment justifiées :

- La gestion des eaux,
- L'analyse patrimoniale du bâtiment de l'entreprise Le Scénario,
- L'impact d'une démolition-reconstruction,
- Le choix des espèces végétales.

Des échanges ont également été menés, entre autres avec Citydev, pour permettre une réflexion concertée quant à l'avenir des activités économiques sur le site :

- L'implantation d'ateliers au rez-de-chaussée du bâtiment D et sous les sheds permettant de mettre ces derniers en valeur ;
- La mixité des fonctions est renforcée au moyen de :
 - Densité fortement réduite ;
 - Activité productive maintenue au sein du site par la création d'ateliers ;
 - Surface commerciale réduite ;
 - Surface de bureau maintenue ;
 - Nouvelle surface d'équipement prévue pour un cabinet médical.

1. Lignes de forces du projet modifié

Le projet a finalement été revu tenant compte des analyses, réunions, et avis précités.



Il valorise particulièrement :

- Le statut de la **venelle** est mis en valeur, favorisant la convivialité ainsi que l'accessibilité piétonne et cycliste vers la gare ;
- L'**activation renforcée des rez-de-chaussée**, où chaque local vélo et entrée d'immeuble est directement accessible depuis la venelle ;
- La **verdurisation de l'axe perpendiculaire** permettant l'ouverture sur le Parc Jacques Brel et la continuité du maillage vert ;
- Une attention particulière a été portée au **choix des essences végétales** et des différentes séquences) ;
- Les **sheds, éléments patrimoniaux remarquables, sont intégrés** dans cet axe perpendiculaire, et utilisés pour les ateliers créés ;
- La **mixité au sein du site et au sein de la zone**, est assurée par le maintien de la fonction productive au travers des ateliers.

TYPE	SITUATION EXISTANTE	PROJET INITIAL	PROJET MODIFIE
Superficie terrain	8.823,07 m ²		
Superficie hors sol	6.342,25 m ²	9.689,50 m ²	7.387,50 m ²
Superficie imperméable	8.066 m ²	4.124,5 m ²	4.146,80 m ²
Logement	0	7.303,5 m ²	5.509m ²
Activité productive	4.090,15 m ²	0	700,5 m ²
bureau	1.257,1 m ²	283 m ²	283 m ²
Equipement	995 m ²	764 m ²	904 m ²
Commerce	0	339 m ²	200 m ²
Nombre de logements	0	61	49 (-11)
Nombre d'emplacement voiture	0 + 31	61 + 8	57 + 6
Nombre d'emplacement vélos	0	244	160
Toitures verdurisées	0	1.221 m ²	837 m ²

2. Choix posés pour le projet modifié



2.1. Le Scénario

Une analyse patrimoniale détaillée a été réalisée afin d'étudier la valeur patrimoniale du bâtiment. Cette étude est jointe en annexe.

Il en ressort de façon synthétique que le bâtiment « **Le Scénario** », situé au n° 290 de l'Avenue Kersbeek, a été construit en 2005 à la place d'anciens ateliers industriels. Il adopte une architecture de bureaux standardisée, sans caractère exceptionnel ni continuité avec l'histoire industrielle du site, et qui n'est pas caractéristique d'une période de l'histoire de l'architecture. Contrairement au bâtiment voisin du n° 280, d'inspiration Art Déco, il ne conserve aucun élément patrimonial significatif et rompt avec la cohérence historique et architecturale de l'ensemble.

Son implantation, son gabarit et son usage de bureaux s'intègrent difficilement dans le tissu résidentiel environnant et contribuent peu à la vie urbaine et sociale du quartier. Le projet apparaît ainsi en décalage avec les politiques de reconversion patrimoniale développées à Bruxelles au début des années 2000, qui privilégiaient la réutilisation et la valorisation du patrimoine existant. Il témoigne davantage d'une approche fonctionnelle et économique que d'une volonté de préservation patrimoniale, tout en apparaissant aujourd'hui moins adapté aux évolutions contemporaines des espaces de bureaux, davantage orientés vers des usages flexibles et mixtes.

Le bâtiment ne présente dès lors **pas de valeur patrimoniale** au regard des critères de rareté, d'authenticité, d'intégrité, de représentativité, de valeur d'ensemble et de valeur contextuelle.

--> Nous renvoyons à l'étude détaillée de l'analyse patrimoniale jointe en annexe qui permet de conclure à l'absence de qualité patrimoniale du bâtiment.

Concernant l'option de **démolition-reconstruction du Scénario**, elle se justifie, en l'espèce, dans le cadre d'une **vision globale et à long terme du développement du site**.

Ce choix implique néanmoins de tirer pleinement parti des atouts de la reconstruction, notamment la compacité, le ratio favorable entre surfaces construites et surfaces démolies, ainsi que la cohérence de l'intervention à l'échelle de l'ensemble du site.

Une attention particulière est apportée pour répondre aux enjeux soulevés en matière de durabilité, en particulier la production de déchets et le recours à de nouveaux matériaux.

--> Nous renvoyons à l'analyse TOTEM établie par BatiTerre jointe en annexe pour l'étude comparative de la reconversion et de la démolition-reconstruction du Scénario.

Au regard de l'étude patrimoniale et de l'analyse TOTEM et de l'absence de potentialités du bâtiment existant, le **projet entend démolir Le Scénario**.

2.2. Implantation et aménagement des abords

Afin d'améliorer l'intégration du projet dans son environnement et de renforcer la qualité des espaces publics, les bâtiments B et C ont été implantés à une **plus grande distance du parc Jacques Brel, soit à 8 mètres au lieu de 5 mètres**. Cette adaptation permet de dégager davantage de perspectives visuelles, d'améliorer les transitions paysagères et de renforcer la relation entre le projet et les espaces verts environnants.

La **venelle** reliant l'avenue Kersbeek à la gare est intégralement conservée et valorisée comme axe structurant du projet. L'ensemble des nouveaux bâtiments dispose désormais d'une entrée donnant sur cet espace de circulation douce, favorisant ainsi son animation et son appropriation par les usagers du site.

Plusieurs fonctions attractives s'ouvrent également sur la venelle, notamment les locaux vélos des bâtiments A et E ainsi que la salle polyvalente. Les ateliers prévus au sein du projet contribueront eux aussi à la vitalité de cet espace en générant une présence et des usages diversifiés tout au long de la journée.

Le projet a donc **revu l'organisation du site** qui participe à la création d'un parcours animé et sécurisé, favorisant les déplacements actifs et renforçant les interactions entre les différentes fonctions du projet, au bénéfice tant des futurs occupants que des usagers du quartier.



L'ensemble de la programmation paysagère du projet vise à en améliorer la qualité environnementale. Tant par la gestion des eaux de pluies que par le renforcement des espèces indigènes arbustives et arborées, l'accent est mis sur des solutions diversifiées permettant de renforcer la biodiversité des lieux.

--> **Nous renvoyons à la Note d'intention paysagère établie par GreenSurf quant au choix des espèces végétales au sein du site.**

2.3. Evolution du nombre et de la typologie des appartements

Le demandeur a revu la densité du projet pour répondre aux inquiétudes manifestées. Le projet modifié prévoit la **diminution d'un étage des nouveaux bâtiments** et entraîne une **réduction du nombre de logements, de 61 à 49.**

Le demandeur souhaite maintenir une diversité du type de logements :

Type de log.	Projet modifié		Projet initial	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Studio	12	24%	4	7%
Appartement 1 CH	1	2%	6	10%
Appartement 2 CH	25	51%	35	57%
Appartement 3 CH	11	22%	16	26%
Total	49	100%	61	100%

Répartition par taille des logements projetés

Chaque logement a été pensé pour offrir des aménagements variés et de haute qualité :

- **Disposition et orientation** : Les 49 appartements sont soit traversants, soit biorientés, offrant une excellente ventilation naturelle, certaines unités allant jusqu'à une triple orientation. Cette conception maximise l'apport en lumière naturelle tout au long de la journée, créant des espaces lumineux et agréables à vivre.
Les séjours sont en grande majorité orientés Sud-Ouest et profitent d'une vue directe vers un aménagement paysager.
- **Luminosité** : Les normes en matière de surfaces vitrées éclairantes sont scrupuleusement respectées et même clairement surpassées dans l'ensemble des logements afin de renforcer le confort visuel et offrir des vues agréables sur l'extérieur.
- **Habitabilité et surfaces** : Tous les appartements répondent et dépassent les normes d'habitabilité relatives aux surfaces minimales, garantissant des espaces fonctionnels, bien proportionnés et agréables pour les occupants.
- **Espaces complémentaires** : Chaque logement dispose d'une buanderie privative, un atout pratique permettant une meilleure organisation des tâches domestiques. En complément, des caves individuelles situées en sous-sol sont prévues pour chaque unité, offrant des espaces de rangement supplémentaires sécurisés. Ces caves permettent également le stockage des vélos des résidents répondant ainsi à une demande d'espace privatif pour ce stockage.
- **Espaces extérieurs** : Tous les logements bénéficient d'un accès à des espaces extérieurs privatifs de qualité, sous la forme de jardins privatifs, de grandes terrasses et/ou balcons. Tous les espaces extérieurs ont une excellente orientation Sud / Ouest et/ou bénéficient d'une vue vers l'aménagement paysager en intérieur d'îlot.

2.4. Modification du parking souterrain

Afin de répondre aux préoccupations formulées lors de l'instruction du dossier, le demandeur a revu la conception du parking souterrain et son implantation. Ces modifications visent à améliorer l'intégration du projet dans son environnement, à **préserv**er davantage de surfaces de pleine terre et à **limiter l'impact des aménagements sur l'espace public**.

Le parking souterrain a ainsi été optimisé afin de maximiser la surface de pleine terre (3.049m²), soit un ratio de **pleine terre de 53,87 %**. L'ensemble des zones perméables projetées atteint même 4.753 m².

Plusieurs adaptations significatives ont été apportées au parking souterrain :

- L'accès à la **rampe du parking a été déplacé** sur la façade latérale du bâtiment A afin de réutiliser l'accès existant. Cette solution permet d'éviter la création d'un nouvel accès direct sur l'avenue Kersbeek et de préserver la zone de recul.
- Le sous-sol a été redimensionné et ne s'étend plus sous la zone de recul de l'avenue Kersbeek, contrairement à ce qui était prévu dans le projet initial. Cette modification contribue à augmenter les surfaces non bâties et à **renforcer la perméabilité du site**.
- La diminution du nombre de logements a entraîné une **réduction du nombre d'emplacements de stationnement** en sous-sol.

Le projet prévoit désormais **55 emplacements pour voitures** répartis comme suit : 49 emplacements destinés aux 49 logements, 3 emplacements affectés au commerce, 3 emplacements destinés à l'équipement d'intérêt collectif ou de service public du bâtiment A.

A cela se rajoutent encore **2 emplacements pour motos** destinés aux logements.

Le projet continue à accorder une attention particulière aux besoins de stationnement et à l'accessibilité des futurs riverains :

- L'ensemble du sous-sol est accessible depuis les noyaux de circulation des bâtiments et les emplacements sont dimensionnés de manière à garantir leur usage dans de bonnes conditions.
- La largeur minimale des places est de 2,50 m et les emplacements situés le long des murs sont systématiquement élargis afin de faciliter les manœuvres. La profondeur standard des emplacements est de 5,00 m.
- Parmi les 55 emplacements de stationnement pour voiture, 14 boxes de garage fermé sont prévus apportant une option de stationnement sécurisée pour les véhicules et pouvant également accueillir les vélos des propriétaires.



Par ailleurs, **6 emplacements extérieurs existants sont maintenus** et affectés à l'activité de coworking.

2.5. Nouveaux ateliers et mixité des fonctions

Dans une logique de diversification des fonctions et de mixité au sein du site, le projet prévoit l'intégration de plusieurs **espaces dédiés à des activités productives** et professionnelles, complémentaires à la fonction résidentielle.

Ateliers sous les sheds

Afin de proposer des espaces de travail attractifs et adaptés à différents types d'activités, le demandeur a choisi d'implanter des **ateliers sous les sheds existants**. Pour offrir des superficies

suffisantes tout en préservant l'emprise bâtie en surface et continuer à offrir des espaces verts et de respiration de qualité, ces ateliers sont développés sur deux niveaux, avec un espace complémentaire aménagé au sous-sol et relié au rez-de-chaussée par un escalier intérieur.

Cette configuration permet de concilier plusieurs objectifs : proposer des surfaces fonctionnelles pour des activités artisanales ou créatives, préserver une part importante de pleine terre et maintenir sous les sheds des espaces extérieurs qualitatifs destinés aux jardins communs.

Les ateliers bénéficient d'un accès direct depuis la venelle et/ou les jardins situés sous les sheds, favorisant leur intégration dans la vie du site.

Ateliers dans le bâtiment D

Le projet renforce également la mixité des fonctions par l'aménagement d'ateliers modulables au rez-de-chaussée du bâtiment D. Ces espaces sont destinés à accueillir des activités artisanales ou des activités tertiaires compatibles avec le caractère résidentiel du site, sans générer de nuisances ni de trafic de charroi lourd.

Par l'intégration de ces différents espaces d'activité, le projet favorise la coexistence de fonctions résidentielles et productives au sein d'un même ensemble. Cette mixité contribue à la vitalité du site, encourage les circuits courts et participe à la création d'un cadre de vie plus animé et plus diversifié.

2.6. Diminution du commerce au profit de l'équipement

Le projet a été revu afin de renforcer la mixité fonctionnelle et l'attractivité des activités implantées au sein du site. Dans cette optique, la **surface commerciale** initialement prévue au rez-de-chaussée du bâtiment A a été **réduite** de 339 m² à **200 m²**, permettant l'intégration d'un second local destiné à accueillir un équipement d'intérêt collectif ou de service public, tel qu'un **cabinet médical**, un cabinet dentaire ou une autre profession libérale à vocation de soins.

Cette évolution traduit la volonté du demandeur de diversifier les fonctions présentes sur le site et de créer un pôle de services de proximité répondant aux besoins quotidiens des habitants. Elle s'inscrit pleinement dans les objectifs du PRAS pour les zones de forte mixité, en favorisant la coexistence harmonieuse de logements, de commerces et d'équipement.

L'activité commerciale envisagée pourrait notamment prendre la forme d'une pharmacie, d'une épicerie biologique ou d'un magasin de vélos. Associée à l'équipement à vocation médicale ou paramédicale, elle contribuera à renforcer l'offre locale de services, à générer une animation qualitative des rez-de-chaussée et à accroître l'attractivité du site pour les habitants du nouveau projet comme pour les riverains actuels.

Par rapport au projet initial, qui prévoyait un unique grand local commercial, la nouvelle configuration permet une **occupation plus diversifiée** et plus résiliente des espaces. La présence simultanée d'un commerce et d'un équipement de proximité favorise une fréquentation répartie tout au long de la journée, participe à la vitalité du quartier et améliore l'intégration du projet dans son environnement urbain, tout en réduisant les nuisances susceptibles d'être générées par les affectations existantes.

2.7. Venelle et mobilité douce

Le projet a été retravaillé afin de renforcer le rôle de la **venelle comme véritable colonne vertébrale du site**, assurant une liaison claire, directe et lisible entre le quartier et la gare d'Uccle-Stalle.

Cette venelle dessert désormais l'ensemble des **nouveaux bâtiments, chacun disposant d'une entrée implantée le long de celle-ci**. Cette configuration contribue à l'animation des rez-de-chaussée, améliore la convivialité du parcours et favorise un contrôle social naturel des espaces traversés. Elle constitue également un **axe structurant pour les usagers de la mobilité douce**, en facilitant la traversée de ce vaste îlot.

Le projet a par ailleurs été revu en profondeur en ce qui concerne **l'organisation du stationnement vélo**. Les locaux vélos initialement prévus en sous-sol ont été supprimés, de même que la rampe d'accès et l'ascenseur dédié. Cette modification permet de privilégier des espaces plus visibles, plus accessibles et plus attractifs pour les cyclistes.

La nouvelle répartition des emplacements vélos est la suivante :

- 32 emplacements (contre aucun dans le projet initial) dans un local situé au rez-de-chaussée du bâtiment A ;
- 36 emplacements (contre 44 précédemment) répartis dans deux locaux situés au rez-de-chaussée du bâtiment E ;
- 51 emplacements (contre 30 précédemment) dans un abri vélos ;
- 16 emplacements (contre 18 précédemment) dans un abri destiné aux voyageurs de la SNCB ;
- 10 emplacements à l'air libre dans la zone de recul du bâtiment A, destinés à la clientèle du commerce ;
- 15 emplacements dans un abri réservé aux bureaux et à l'équipement d'intérêt collectif ou de service public des bâtiments F et G (situation inchangée).

Le projet prévoit ainsi un total de **160 emplacements vélos** (contre 244 dans le projet initial), dont 4 emplacements pour vélos-cargos (contre 6 précédemment). **Aucun local vélo n'est désormais implanté en sous-sol.**

Par ailleurs, les locaux vélos intègrent des emplacements spécifiquement destinés aux différentes fonctions du site, à savoir deux emplacements pour le commerce, deux emplacements pour l'équipement du bâtiment A et deux emplacements pour les activités artisanales.

Déplacements des cyclistes

La suppression des locaux vélos en sous-sol constitue une amélioration notable en termes de confort d'usage, de sécurité et d'accessibilité. Les cyclistes ne doivent plus emprunter de rampe ni d'ascenseur pour rejoindre leur stationnement.

Les accès aux différents locaux vélos sont désormais concentrés le long de la venelle. Cette organisation simplifie les parcours, améliore la lisibilité des cheminements et renforce le rôle structurant de cet espace public au sein du projet.

Déplacements des piétons

Le projet modifié demeure articulé autour d'un cheminement piéton et cycliste traversant l'îlot. Son attractivité et son animation sont renforcées par la concentration des accès aux logements ainsi qu'aux locaux vélos le long de la venelle, ce qui favorise sa fréquentation quotidienne et son appropriation par les usagers.

En outre, à la demande de la SNCB, un totem signalétique annonçant la gare de Stalle sera implanté à l'alignement de l'avenue Kersbeek. Cet aménagement contribuera à améliorer la visibilité de la gare, tout en renforçant le caractère public, lisible et accueillant de la venelle comme liaison privilégiée entre le quartier et le pôle ferroviaire.



D. Analyse de la conformité au cadre planologique et réglementaire :

La présente section analyse la conformité du projet modifié au regard du cadre réglementaire et planologique.

1. Au regard du PRAS

Le PRAS détermine, pour chaque zone, les affectations autorisées du sol et des constructions.

1.1. Zone de forte mixité (prescription particulière 4 du PRAS)

1.1.1. Définition et analyse

Le projet s'inscrit en zone de forte mixité au sens du PRAS.

· Fonction de logement

Comme le rappelle la jurisprudence du Conseil d'Etat (arrêt du CE 233901 du 23 février 2016¹), le PRAS distingue les zones d'habitat et les zones de mixité, ces dernières incluant les zones de forte mixité. Dans l'ensemble de ces zones, la fonction de logement est admise sans limitation de superficie. À l'inverse, les autres fonctions (notamment productives) peuvent être soumises à des limitations ou conditions.

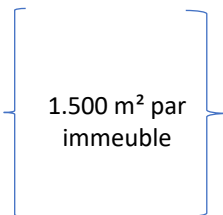
En zone de forte mixité, bien que plusieurs fonctions puissent coexister, la fonction d'habitation bénéficie d'un traitement particulier, étant la seule à ne pas être limitée en surface.

· Affectations en ZFM

Le tableau suivant représente les affectations qui sont autorisées au sein de la zone de forte mixité, et les limites prévues pour certaines :

AFFECTATIONS	LIMITES EVENTUELLES
--------------	---------------------

¹ Le Plan régional d'affectation des sols (PRAS) distingue en ses prescriptions particulières celles qui se rapportent aux zones d'habitat (B), soit les zones d'habitation à prédominance résidentielle et les zones d'habitation, et celles qui ont trait aux zones de mixité (C), soit les zones mixtes et les zones de forte mixité. Dans toutes ces zones, l'affectation au logement est admise sans limitation de superficie, et d'autres affectations, parmi lesquelles les activités productives, sont admises dans des limites de superficie par immeuble. Ces limites vont croissant selon qu'il s'agit de zones d'habitation à prédominance résidentielle, de zones d'habitation, de zones mixtes ou de zones à forte mixité. Les auteurs du PRAS ont donc recouru à la technique de la limitation de superficie par immeuble pour indiquer quelle place les fonctions autres que le logement trouvent dans ces quatre types de zones, et cela même si seule la zone de forte mixité se voit assigner de manière générale plusieurs affectations (prescription C.4.1). Il résulte de ces éléments que **la fonction d'habitation reçoit un traitement particulier puisque dans toutes les zones citées, y compris les zones de forte mixité, seule cette fonction est autorisée sans limitation de superficie**. Toutefois, à peine de vider de sens la distinction opérée par le PRAS entre les zones d'habitat et les zones de mixité, il faut considérer que les zones de mixité ne sont pas principalement affectées à l'habitation, au sens de l'annexe B du CoBAT, 23°. Il s'ensuit que la situation en zone mixte d'un projet de transformation d'un immeuble qui aura pour conséquence l'augmentation de la superficie affectée à l'activité productive n'implique pas l'obligation de réaliser un rapport d'incidences ni de motiver le permis d'urbanisme litigieux à cet égard.

Logement	Pas de plafond de superficie	
Equipements d'intérêt collectif ou de service public	 1.500 m ² par immeuble	• 1500 m² → Prescription générale 0.7 du PRAS permet de dépasser ces limites moyennant MPP
Bureaux		• 1000 m² → 3.500 m² moyennant conditions → Au-delà si un PPAS prévoit cette possibilité*
Activités productives		• 1500 m² → Pas de plafond de superficie moyennant conditions
Uniquement au rez-de-chaussée et au 1 ^{er} étage si les conditions locales le permettent et MPP		
Commerces	• 200 m² par projet et par immeuble → 1000 m² moyennant conditions	 5000 m ² par projet et par immeuble si un PPAS prévoit cette possibilité*.
Commerces de gros	• 500 m² par projet et par immeuble → 2500 m² moyennant conditions	
Grands commerces spécialisés	• 3.500 m² par projet et par immeuble moyennant MPP → Au-delà si un PPAS prévoit cette possibilité*	
Etablissements hôteliers	• 80 chambres → 150 chambres moyennant mesures particulières de publicité → Au-delà si un PPAS prévoit la possibilité*	
Conditions générales pour toutes les affectations	• Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ; • La nature des activités est compatible avec l'habitation.	

· *Mixité au sein de la zone*

La **mixité des fonctions doit s'analyser au regard de la zone** et non du projet.

A la lecture des considérants du PRAS, il convient de maintenir des activités productives au sein de la zone, et non au regard de la parcelle ou du projet uniquement.

Par ailleurs, les considérants du PRAS rappellent '*qu'il convient, comme le suggère la Commission, de favoriser la mixité des fonctions et qu'à ce titre, il convient de retenir, **les limites de superficie prévues pour la zone de forte mixité***'.

Plus précisément, il convient de ne pas porter atteinte à la mixité de la zone, ce qui signifie une juxtaposition de plusieurs affectations principales au sein de la zone.

La commission de concertation indique que la proportion de logement au sein du site atteint 88 % (...) et que la proportion d'autres fonctions que le logement doit atteindre un ratio de 20 à 25% au sein du site. Cette analyse ne nous paraît pas justifiée à la lecture du PRAS et de ses considérants, qui fixe les

affectations admissibles et des objectifs de mixité, mais n'impose aucun quota minimal ou ratio chiffré de fonctions non résidentielles en zone de forte mixité.

Par ailleurs, cette interprétation ne semble pas correspondre à la pratique administrative observée dans des projets comparables, tels que les projets Schlumberger, Gamma Stalle et Calevoet². Plusieurs développements autorisés récemment, ou actuellement à l'instruction, situés en zone de forte mixité dans un rayon d'environ un kilomètre du site à Uccle, présentent des proportions de logement équivalentes, voire supérieures, sans que l'atteinte d'un ratio minimal de 20 à 25 % de fonctions non résidentielles n'ait été retenue comme critère déterminant.

Dès lors, l'exigence d'une part minimale de 20 à 25 % de fonctions non résidentielles dans le présent dossier apparaît non seulement **dépourvue de fondement réglementaire explicite**, mais également difficilement conciliable avec la pratique administrative récente.

En dehors du site, la zone comprend un immeuble à appartements, des activités productives ainsi qu'un équipement. Les activités productives et l'équipement restent donc très largement présents au sein de la zone. La parcelle voisine du site occupée par l'immeuble à appartements (n°304) constitue quant à elle une affectation résidentielle existante dans ce contexte.

· *Adaptation du projet*

Lors de la réunion de projet, il a été souligné que le site se situe en zone de forte mixité et que le projet ne pouvait se fonder sur la seule situation des parcelles voisines pour justifier une réduction des activités économiques. Il a également été indiqué que le logement n'y est autorisé que de manière proportionnée.

Le projet modifié répond à cette remarque en prévoyant une répartition des fonctions respectant le caractère mixte de la zone, tout en confirmant une présence significative d'activités économiques. La **mixité fonctionnelle a ainsi été renforcée, tant à l'échelle de la zone que du site**. La part de logement s'inscrit dans une logique équilibrée et conforme au cadre réglementaire applicable, tandis que les fonctions autres que le logement atteignent désormais 50,25% à l'échelle du site et 27% à l'échelle du projet (voir tableau ci-après).

Cette évolution résulte de l'intégration de **nouvelles affectations économiques et d'équipement**.

Le projet prévoit ainsi **neuf ateliers destinés à accueillir des activités productives artisanales** pour une superficie totale de 493 m². Quatre de ces ateliers prennent place sous les sheds existants et sont accessibles depuis la venelle centrale, tandis que les cinq autres sont implantés au rez-de-chaussée de l'immeuble D et accessibles soit depuis le jardin central, soit depuis l'arrière du bâtiment. Les surfaces proposées sont adaptées à des activités compatibles avec l'habitation, caractérisées par une faible intensité de trafic et des nuisances limitées.

Par ailleurs, le projet maintient les surfaces de bureaux prévues au n°278A-280, soit 283 m², et renforce la présence d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. Outre le maintien de l'équipement existant, un nouveau local destiné à cette fonction est aménagé au rez-de-chaussée du bâtiment A,

² Ledit projet Calevoet, situé rue Egide Van Ophem 110 à Uccle, a fait l'objet d'un permis prévoyant 92,7 % de logements, soit une proportion supérieure à celle du présent projet. Par ailleurs, la proximité de la gare a été retenu comme critère important pour rencontrer l'objectif du PRAS de la 'Ville à 10 minutes'.

portant la superficie totale dédiée aux équipements à 904 m². Ces espaces pourront notamment accueillir un cabinet médical, une école des devoirs ou encore une salle polyvalente.

Les **surfaces commerciales** ont également été revues à la baisse et **limitées à 200 m²**, soit précisément le seuil au-delà duquel des conditions particulières doivent être rencontrées. Cette affectation demeure dès lors pleinement compatible avec les prescriptions applicables à la zone.

Au total, le projet modifié prévoit 1.888 m² d'affectations principales autres que le logement, contre 1.233 m² dans le projet initial.

Il comprend ainsi l'ensemble des quatre affectations principales autorisées en zone de forte mixité, à savoir le logement, les activités productives, les bureaux et les équipements d'intérêt collectif ou de service public, auxquelles s'ajoute une fonction commerciale de portée limitée.

L'augmentation des surfaces consacrées aux fonctions autres que le logement est par ailleurs justifiée par des considérations urbanistiques, sociales et économiques. L'occupation de l'ensemble du rez-de-chaussée du bâtiment A par des fonctions actives contribue notamment à l'animation de l'avenue et du cheminement piéton menant à la gare, à proximité immédiate d'un parc public. Cette évolution renforce la qualité urbaine du projet sans porter atteinte à la mixité de la zone.

Conformément à la prescription 4.5 du PRAS, l'ensemble des activités projetées est compatible avec l'habitation. Le projet modifié améliore en réalité la mixité fonctionnelle du site tout en demeurant conforme au cadre réglementaire applicable.

Le tableau ci-dessous présente les affectations existantes et projetées ainsi que leur **conformité à la prescription particulière 4**.

Affectations	Limites éventuelles	Situation existante		Situation déposée		Situation modifiée	
Logement	Pas de plafond de superficie	<u>Au regard de la zone :</u> 1.550m ² (12,90%)	<u>Au regard du site :</u> 0m ² (0%)	<u>Au regard de la zone :</u> 7.275m ² (52,90%)	<u>Au regard du site :</u> 5.725m ² (79,98%)	<u>Au regard de la zone :</u> 7.059m ² (49,75 %)	<u>Au regard du site :</u> 5.509 m ² (72,52 %)
Equipement d'intérêt collectif ou de service public	1500 m ²	<u>Au regard de la zone :</u> 995m ² (8,27%)	<u>Au regard du projet :</u> 995m ² (15,69%)	<u>Au regard de la zone :</u> 1.865m ² (13,56%)	<u>Au regard du site :</u> 950m ² (13,27%)	<u>Au regard de la zone :</u> 1.819m ² (12,82 %)	<u>Au regard du projet :</u> 904m ² (11,90 %)
Bureau	1000 m² → 3.500 m² moyennant conditions → Au-delà si un PPAS prévoit cette possibilité*.	<u>Au regard de la zone :</u> 1.257m ² (10,46%)	<u>Au regard du projet :</u> 1.257m ² (19,82%)	<u>Au regard de la zone :</u> 283m ² (2,06%)	<u>Au regard du site :</u> 283m ² (3,95%)	<u>Au regard de la zone :</u> 283m ² (1,99 %)	<u>Au regard du projet :</u> 283 m ² (3,73 %)
Activité productive	1500 m² → Pas de plafond de superficie moyennant conditions.	<u>Au regard de la zone :</u> 8.219m ² (68,37%)	<u>Au regard du projet :</u> 4.090m ² (64,49%)	<u>Au regard de la zone :</u> 4.129m ² (30,03%)	<u>Au regard du site :</u> 0m ² (0%)	<u>Au regard de la zone :</u> 4.829m ² (34,03 %)	<u>Au regard du projet :</u> 701m ² (9,23 %)
Commerce	200 m² par projet et par immeuble → 1000 m² moyennant conditions.	<u>Au regard de la zone :</u> 0m ² (0%)	<u>Au regard du projet :</u> 0m ² (0%)	<u>Au regard de la zone :</u> 200m ² (1,45%)	<u>Au regard du site :</u> 200m ² (2,80%)	<u>Au regard de la zone :</u> 200 m ² (1,41%)	<u>Au regard du projet :</u> 200 m ² (2,62 %)

Les modifications apportées permettent :

- Le renforcement de la mixité fonctionnelle au sein de la zone ;
- Le maintien d'activités productives au sein du site ;
- Le rééquilibrage des fonctions au sein du site.

1.1.2. Conformité du projet

En conséquence, dans le cadre du présent projet :

- Le développement d'une fonction majoritairement résidentielle est pleinement conforme à l'esprit et à la lettre du PRAS.
- La présence de fonctions complémentaires (activités productives, commerce, équipements, bureau) ne remet pas en cause cette prédominance.

1.2. Prescription 0.6. Intérieur d'îlot

1.2.1. Définition

Prescription générale

0.6. Dans toutes les zones, les actes et travaux améliorent, en priorité, les qualités végétales, ensuite, minérales, esthétiques et paysagères des intérieurs d'îlots et y favorisent le maintien ou la création des surfaces de pleine terre. Les actes et travaux qui portent atteinte aux intérieurs d'îlots sont soumis aux mesures particulières de publicité.

Glossaire

Îlot : Ensemble des terrains, bâtis ou non, délimités par des voies de communication à l'air libre ou par des limites naturelles ou régionales.



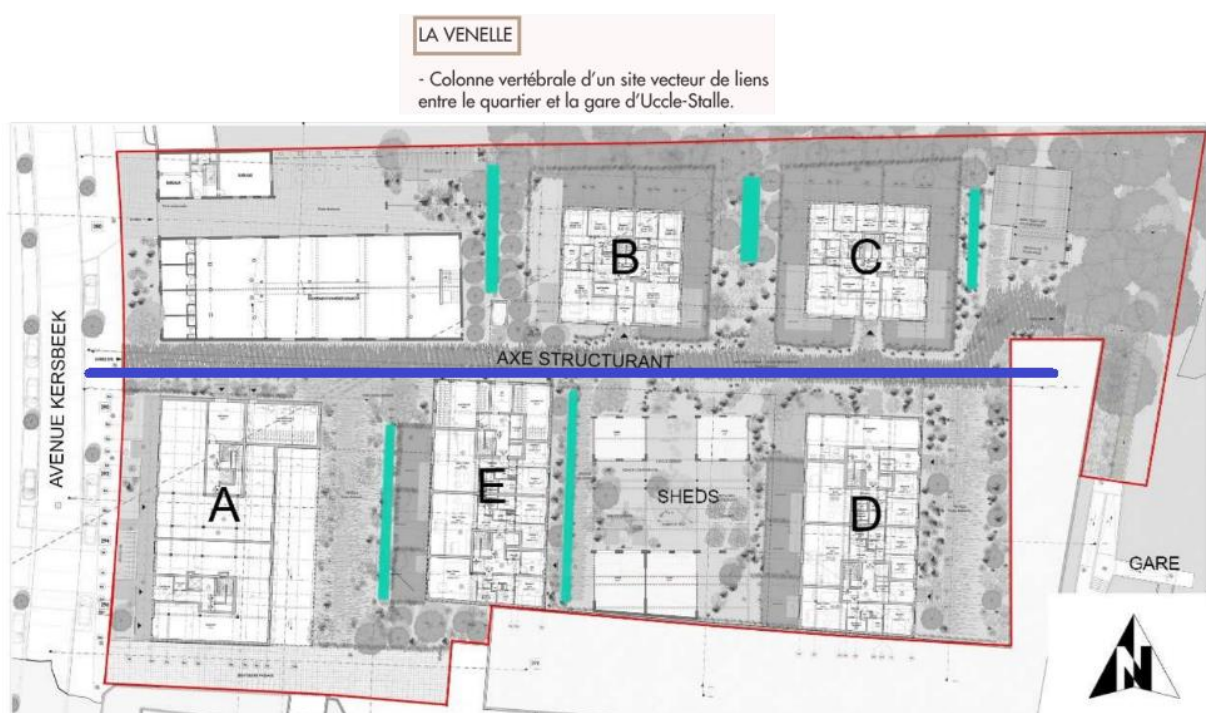
➔ Le site actuel est situé dans l'intérieur d'un grand îlot composé de l'avenue Kersbeek, la rue Jean-Baptiste Baeck, la voie ferrée et la rue du Merlo.

Caractéristiques urbanistiques d'un îlot : Caractéristiques urbanistiques des immeubles ou des terrains non bâtis qui le constituent et spécialement celles des immeubles proches de celui qui fait l'objet d'une demande de permis ou de certificat ainsi que de l'occupation de l'intérieur de l'îlot.

Intérieur d'îlot : Espace au-delà de la profondeur de construction définie par plan particulier d'affectation du sol ou, à défaut, par règlement régional ou communal d'urbanisme.

Îlot traversant

Bien que cette notion ne soit pas définie par les outils urbanistiques bruxellois, elle peut se comprendre comme un 'îlot dont la structure permet une traversée entre deux voiries, via des parcelles, passages ou connexions internes, rendant son intérieur au moins partiellement accessible ou perméable.'



➔ Le projet propose de créer un véritable accès depuis l'avenue Kersbeek jusqu'à la Gare d'Uccle-Stalle, en devenant ainsi un site traversant.

1.2.2. Adaptation du projet

En réponse à la remarque de la commission de concertation relative à la démolition importante des constructions existantes et au risque de surdensification, le projet a été retravaillé afin de **ramener la densité à un niveau compatible avec le bon aménagement des lieux.**

Si une intervention significative sur le bâti existant est maintenue, celle-ci se justifie par la volonté de **requalifier l'îlot** en profondeur, aujourd'hui, à l'endroit du site, totalement imperméabilisé et peu qualitatif. Cette approche permet de substituer à une occupation dense et minéralisée une organisation plus aérée et qualitative.

Le projet est modifié afin de :

- Réduire l'emprise bâtie et imperméable ;
- Augmenter significativement les surfaces de pleine terre ;
- Recomposer un cœur d'îlot ouvert et végétalisé, accessible et lisible ;
- Améliorer les qualités végétales, minérales, esthétiques et paysagères du site.

Il répond ainsi à la prescription 0.6 du PRAS.

Le Conseil d'Etat rappelle dans plusieurs arrêts (Arrêt CE 262369 du 17/2/2025), que *'la prescription générale 0.6. du PRAS n'impose pas une priorité absolue au maintien de la végétation et des zones de pleine terre en intérieur d'îlot mais autorise les actes et travaux en intérieur d'îlot, sous la condition d'en améliorer en priorité les qualités végétales et paysagères et d'y favoriser le maintien ou la création de surfaces de pleine terre. L'amélioration des qualités végétales, minérales, esthétiques et paysagères des intérieurs d'îlots doit être appréciée au regard de l'ensemble du projet et non pour chacun de ses éléments pris isolément.'*

Par ailleurs, le projet deviendra un site traversant permettant l'accès depuis l'avenue Kersbeek jusqu'à la Gare d'Uccle-Stalle. La densification du logement est atténuée par la création de surface de pleine terre et l'accessibilité directe à la gare.

1.2.3. Conformité du projet

La prescription 0.6 du PRAS vise à préserver et renforcer le rôle des intérieurs d'îlots comme espaces ouverts végétalisés, contribuant au maillage écologique urbain, en limitant leur artificialisation et en imposant une amélioration qualitative prioritairement végétale.³

Si le projet présente un nombre significatif de logements à intérieur du site, à qualifier comme site traversant, cette densité est contrebalancée par le respect d'un ensemble de critères qualitatifs qui limitent l'impact de cette densité et permettent de répondre aux objectifs de la prescription 0.6 du PRAS :

Critère d'appréciation	Interprétation du PRAS	Situation projetée
Construction en intérieur d'îlot	La prescription 0.6 du PRAS n'a pas pour objet d'interdire toute construction en intérieur d'îlot, mais d'en encadrer strictement les conditions afin d'améliorer les qualités végétales, minérales, esthétiques et paysagères du site.	Bien que l'amélioration doive être appréciée au regard de l'ensemble du projet et non pour chaque critère pris isolément, le projet répond à tous les critères. La densité est compensée par le respect cumulatif des critères de l'intérieur d'îlot.
Désimperméabilisation et la pleine terre	Les actes et travaux favorisent le maintien ou la création des surfaces de pleine terre. Ils améliorent, en priorité, les qualités végétales.	Le projet permet une désimperméabilisation massive de l'intérieur d'îlot, transformant un espace totalement minéralisé en un cœur d'îlot largement végétalisé, conformément aux objectifs de la prescription 0.6 du PRAS. ➔ Point positivement reconnu par la Commission ➔ 34.56% de pleine terre ➔ 53.87% de superficie perméable

³ Qualité prioritaire mise en avant dans la modification du PRAS.

Implantation non mitoyenne et volumes fragmentés.	Caractéristiques urbanistiques d'un îlot sont celles des immeubles ou des terrains non bâtis qui le constituent et spécialement celles des immeubles proches de celui qui fait l'objet d'une demande de permis ou de certificat ainsi que de l'occupation de l'intérieur de l'îlot.	Le choix d'implanter plusieurs volumes distincts et non mitoyens permet de limiter l'effet de masse, d'améliorer la perméabilité visuelle du site et de préserver des respirations paysagères au sein du large intérieur d'îlot.
Gabarits modérés et hiérarchisés	Les actes et travaux améliorent (...) les qualités (...) paysagères des intérieurs d'îlots et y favorisent le maintien ou la création des surfaces de pleine terre.	Les gabarits des bâtiments en intérieur d'îlot sont maîtrisés et hiérarchisés, sans émergence dominante, et restent inférieurs ou équivalents aux gabarits du front bâti existant.
Densité	La densité projetée doit être appréciée non de manière abstraite, mais au regard de la situation existante et des améliorations substantielles apportées en termes de désimperméabilisation, de qualité paysagère et de réduction des nuisances.	La densité du projet est contrebalancée par le respect de critères qualitatifs qui limitent l'impact de cette densité et permettent de répondre aux objectifs de la prescription 0.6 du PRAS.
Espace commun	Les actes et travaux améliorent (...) ensuite, les qualités paysagères des intérieurs d'îlots.	L'intérieur d'îlot est aménagé sous la forme d'un espace commun grâce à la voie cyclo-piétonne , où l'accessibilité aux véhicules est limitée aux interventions d'urgence. Cette voie cyclo-piétonne constitue un axe structurant du projet en termes conceptuel et d'usage permettant un accès public pour rejoindre la Gare de Stalle

La désimperméabilisation du site permet la création d'un véritable cœur d'îlot paysager, contribuant à la verdurisation, à l'infiltration des eaux et au confort des usagers.

Cette recomposition spatiale participe directement à une meilleure qualité du cadre de vie en créant un site traversant avec accès direct à la gare.

Dès lors, le projet modifié s'inscrit dans une logique de rééquilibrage entre bâti et espaces ouverts.

1.3. Prescription 0.3.- Zone d'espaces verts

1.3.1. Définition

Prescription générale

0.3. Les actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés, sont soumis aux mesures particulières de publicité, sauf si ces actes et travaux sont conformes à l'aménagement arrêté en application de l'article 31 du Code forestier, au plan de gestion ou au règlement de gestion adoptés en vertu de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative à la sauvegarde et à la protection de la nature.

1.3.2. Conformité du projet

Bien que le projet n'emporte pas d'acte et travaux dans une zone d'espaces verts, il respecte cette prescription.

L'implantation des bâtiments B et C a été reculée par rapport au parc Jacques Brel, préservant ainsi les espaces verts et la qualité paysagère du parc.

1.4. Prescription 4.2.3° - Commerce - Zone de forte mixité

1.4.1. Définition

Prescription particulière

4.2. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces, ainsi qu'aux commerces de gros. Le premier étage peut également être affecté au commerce ainsi qu'au commerce de gros lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 200 m² et celle affectée aux commerces de gros ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 500 m².

1.4.2. Adaptation du projet

Le projet initial prévoyait une surface commerciale totale de 339 m², sans affectation précise quant au type de commerce envisagé.

À la suite de l'avis émis par la commission de concertation, le projet a été retravaillé afin de se conformer strictement à la surface maximale autorisable de 200 m² pour les activités commerciales.

Cette réduction s'est accompagnée d'une revalorisation des surfaces dédiées à l'équipement collectif, renforçant ainsi la mixité fonctionnelle du projet et sa contribution à l'intérêt général, tout en tenant compte du contexte urbain et des prescriptions applicables.

1.4.3. Conformité du projet

Le projet, tel que modifié, respecte pleinement la prescription concernée.

La surface affectée au commerce n'excède pas 200 m² et est intégralement implantée dans le bâtiment à front de rue, conformément aux recommandations de la commission de concertation.

Cet espace va permettre d'accueillir un commerce de proximité qui répondra aux besoins des nouveaux habitants.

Cette implantation garantit une bonne accessibilité au public, limite les impacts sur le tissu bâti intérieur et est compatible avec les caractéristiques du quartier.

1.5. Prescription particulière 9.1, al.3 et 9.1 al.4 - Zone de chemin de fer

1.5.1. Définition

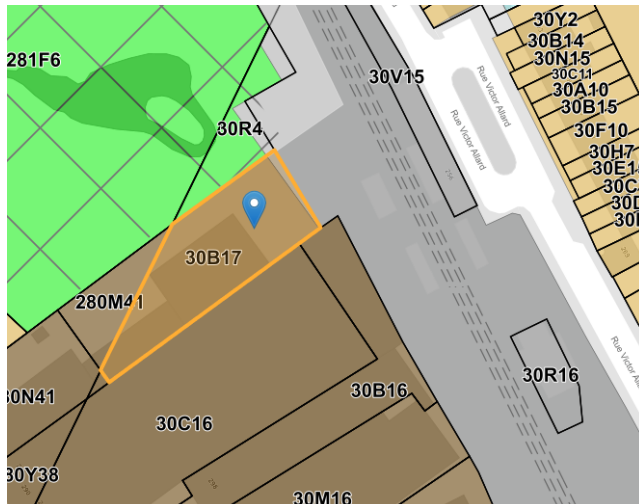
Prescription particulière 9.1 al.3 (...)

Toutefois, la modification de la destination d'immeubles existants peut être autorisée dans les limites prévues par les prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité après que les actes et

travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité. De même, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, éventuellement dénivelées, sont autorisés, après avoir été soumis aux mesures particulières de publicité.

1.5.2. Conformité du projet

Le projet se situe, en ce qui concerne la parcelle 30B17, de manière très limitée en zone de chemin de fer.



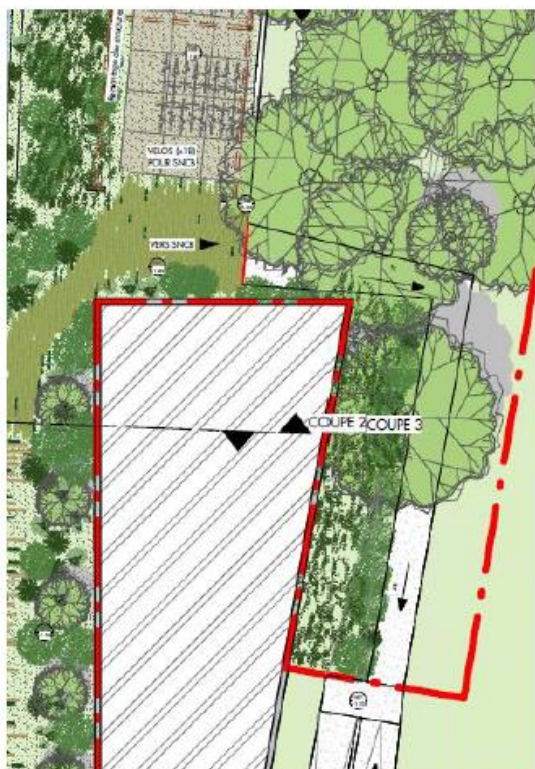
Le projet respecte pleinement la prescription qui s'applique donc.

La création d'une voie cyclo-piétonne, axe structurant du projet, garantit un accès à la Gare de Stalle : la pente de l'accès au quai de la gare a été vérifiée et **présente une déclivité de 5 %**.

Cette implantation garantit une bonne accessibilité au public et s'inscrit dans une logique de bon aménagement des lieux, compatible avec les caractéristiques du quartier, tout en respectant les prescriptions rendues par Bruxelles-Mobilité dans son avis du 20 octobre 2025.

Ces prescriptions concernent plus spécifiquement les rampes :

Rampes :



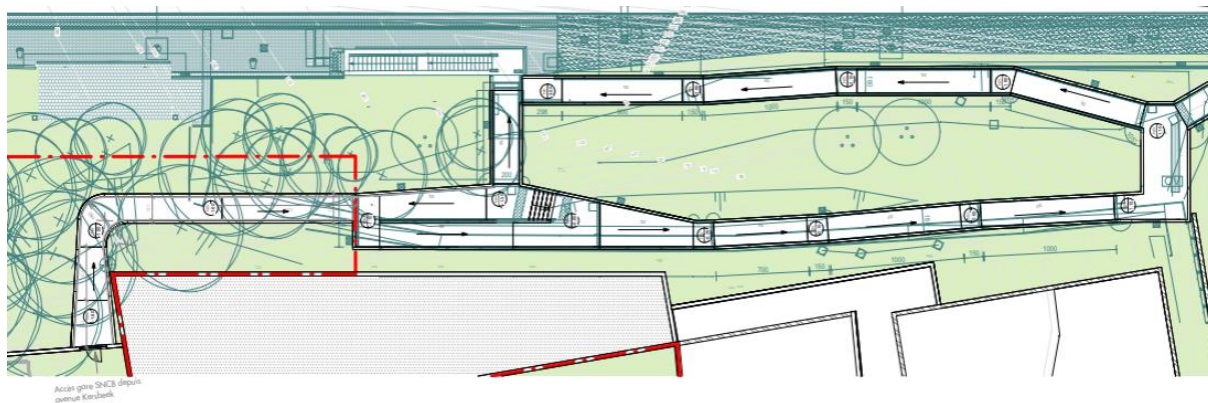
Considérant que la chicane qui fait la jonction entre l'axe structurant cyclo piéton et le cheminement vers la gare d'Uccle Stalle présente des rampes ayant des pentes longitudinales de 5 % ;

Bruxelles Mobilité rappelle que, conformément au cahier de l'accessibilité piétonne, une telle pente n'est acceptable que sur une longueur maximale de 10 mètres au-delà desquels un palier (0 %) de minimum 1,5 mètre est nécessaire ;

Considérant également que les rampes doivent être équipées des deux côtés d'une double main-courante continue dont les lisses se situent respectivement à 0,75 m et 0,9 m du sol ;

Considérant enfin que ces rampes présentent un angle droit peu indiqué pour un cheminement cycliste, il y a donc lieu d'arrondir cet angle ;

→ Le projet a été modifié et présente désormais une rampe d'accès plus arrondie.



1.6. Prescription particulière 25.1 – Voiries et transport en commun

1.6.1. Définition

Prescription particulière 25.1

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun sont soumis aux mesures particulières de publicité.

1.6.2. Conformité du projet

Le projet crée un accès direct et public, via une servitude publique de passage, vers la gare d'Uccle-Stalle depuis l'avenue Kersbeek.

Cette liaison assure la continuité urbaine et renforce la perméabilité du quartier pour les piétons et cyclistes.

2. Au regard de l'Arrêté de classement de la Gare de Stalle

2.1.1. Arrêté de classement du 14 juillet 1994

L'Arrêté de classement du 14 juillet 1994 dispose, en son article 2, que le classement porte sur la totalité de la gare d'Uccle-Stalle, y compris l'abri lui faisant face sur le quai.

L'article 3 dispose que la zone de protection relative au monument comprend les voiries, parties de voiries, ainsi que l'ensemble des parcelles reprises dans le périmètre délimité sur le plan joint audit arrêté.

2.1.2. Permis relatif au renouvellement de la Gare de Stalle

Un permis d'urbanisme relatif au renouvellement de la gare de Uccle-Stalle a été octroyé en date du 15/07/2025 (16/PFU/1951995). Le projet vise notamment à rendre la gare entièrement accessible, par l'extension et le renouvellement des quais, la construction d'un ascenseur, de rampes d'accès et d'un nouvel emplacement vélo.

Le projet, objet de la présente demande, s'inscrit dans une logique de complémentarité avec ce réaménagement, en renforçant l'accessibilité douce et la lisibilité des cheminements vers la gare.

Il répond en effet à plusieurs demandes de la Commission de concertation du 11/12/2024 :

- Considérant qu'il serait également judicieux d'étudier la possibilité de proposer du stationnement vélo de part et d'autre de la gare, donc également du côté de l'accès via l'avenue Kersbeek;
- Considérant que la note explicative reste muette sur les éventuels pourparlers avec le promoteur immobilier du site Kersbeek 280-290, qui pourrait être disposé à permettre le passage des usagers du train sur sa parcelle pour rejoindre la gare au départ de l'avenue Kersbeek;
- Considérant qu'il serait intéressant de réétudier ces pistes;

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

- Il est demandé de faire apparaître sur les plans la création d'un accès au quai supplémentaire depuis l'ancien site industriel sis avenue Kersbeek 278-290 à Forest;
- Recommander d'améliorer la signalétique sur l'avenue Kersbeek, avec le totem SNCB, et indiquer clairement la présence d'un passage. Il s'agit d'une intervention en dehors du périmètre du projet, mais que servirait grandement à l'accès à la gare, mais aussi à la mobilité du quartier;
- Prévoir un guidage au sol (marquages ou autres) depuis l'avenue Kersbeek et installer une signalétique claire tout au long du cheminement;

Il est à noter que la première version de notre projet répondait déjà à certaines demandes de la Commission de concertation du 29/06/2022 (ayant trait à la première demande de permis d'urbanisme 16/PFU/1825817 introduite par la SNCB) :

- augmenter les places de stationnement vélo en assurant au minimum 20 emplacements sécurisés;
- disposer des emplacements de stationnement vélo des deux côtés de la gare;
- se coordonner avec le Projet Kersbeek (projet de démolition-reconstruction avenue Kersbeek 280-290) afin d'améliorer l'accès à la gare depuis le territoire de Forest;

2.1.3. Adaptation du projet

Le projet initial avait pour ambition de créer une connexion directe entre l'Avenue Kersbeek et la gare d'Uccle-Stalle par la création d'un axe structurant accueillant principalement la mobilité douce du projet (piétons, vélos).

La commission de concertation a souligné l'amélioration qualitative apportée par ce nouveau passage par rapport au chemin existant étroit, mal éclairé et peu sécurisant. Elle a toutefois relevé que cette connexion ne s'affirmait pas suffisamment comme un axe structurant, en raison notamment de la présence d'une chicane nuisant à la lisibilité du parcours, du manque d'activation des rez-de-chaussée en lien direct avec le passage, et de l'insuffisance du contrôle social liée à la présence de façades aveugles. En réponse à ces observations, le projet a été substantiellement retravaillé.

La connexion est désormais conçue comme une venelle centrale constituant la véritable colonne vertébrale du site, assurant une liaison claire, directe et lisible entre le quartier et la gare d'Uccle-Stalle.

Par ailleurs, le projet modifié tient compte de l'avis rendu par la SNCB le 30 janvier 2025 en prévoyant un Totem annonçant la gare de « Stalle » à l'alignement de l'avenue Kersbeek. Cela contribuera à la visibilité et au caractère « accessible au public » de la venelle.

L'ensemble des immeubles présente désormais une entrée directement orientée vers la venelle, renforçant ainsi l'animation des rez-de-chaussée, la convivialité du parcours et le contrôle social naturel du passage.

2.1.4. Conformité du projet

Le projet permet d'accéder directement à la gare d'Uccle-Stalle, sans porter atteinte à la gare et à l'abri, monuments classés (Arr. de classement du 14 juillet 1994).

Le nouvel accès permet la liaison avec les parties classées, sans en altérer les qualités patrimoniales.

Il répond aux préoccupations exprimées par la commission de concertation en renforçant le caractère structurant de la venelle centrale, en améliorant la lisibilité et la sécurité des cheminements, en favorisant la convivialité ainsi que l'accessibilité piétonne et cycliste vers la gare d'Uccle-Stalle, et en contribuant à un bon aménagement des lieux, cohérent avec le contexte urbain et patrimonial.

3. Au regard de l'Arrêté de classement du Parc Jacques Brel

3.1.1. Arrêté de classement du 17 juin 1993

L'Arrêté de classement du 17 juin 1993 dispose, en son article 2, les restrictions et interdictions sur le périmètre du Parc Jacques Brel délimité sur le plan joint audit arrêté.

L'article 3, point 2), prévoit notamment l'interdiction :

- de modifier de quelque manière que ce soit l'écoulement des eaux au sein du site,

- de déverser dans les cours d'eau ou dans le sous-sol, notamment par puits perdus, toute substance susceptible d'altérer la pureté des eaux et, par conséquent, d'influencer la composition de la faune et de la flore,
- d'abattre, de détruire, de déraciner, ou d'endommager les arbres et les plantes du parc.

3.1.2. Adaptation du projet

Le projet initial respectait déjà les prescriptions de l'Arrêté de classement en matière de gestion des eaux et d'écoulement hydraulique, aucun dispositif n'étant prévu de nature à modifier les conditions naturelles du site classé.

Toutefois, la commission de concertation a relevé que l'implantation des bâtiments B et C, situés à proximité immédiate de la limite du parc Jacques Brel, pouvait, lors des phases de terrassement et de construction, porter atteinte à certains arbres du parc, notamment au niveau de leur système racinaire et de leur couronne.

Afin de répondre à ces préoccupations, le projet a été substantiellement retravaillé :

- L'implantation des bâtiments B et C a été reculée de 8 mètres par rapport à la limite du Parc ;
- Les terrassements ont été limités au strict nécessaire, en dehors des zones non vouées à être construites, y compris en sous-sol.

Du point de vue des eaux usées, pluviales et de distribution, la gestion est intégralement prévue sur le site, sans rejet vers le Parc Jacques Brel. Le trop-plein est prévu vers l'égout public et non plus vers l'étang du parc Jacques Brel.

Ces adaptations garantissent la préservation des espaces verts, la protection du patrimoine arboré existant et le maintien de la qualité paysagère du parc.

3.1.3. Conformité du projet

Le projet, tel qu'adapté, respecte pleinement les prescriptions de l'Arrêté de classement du 17 juin 1993.

Il n'entraîne aucune atteinte au parc Jacques Brel, ni en termes d'écoulement des eaux, ni en termes de sous-sol, ni quant à l'intégrité des arbres et des plantations existantes.

Le projet est compatible avec la présence du parc classé et la protection de ses qualités paysagères, environnementales et patrimoniales.

4. Au regard du RRU

4.1. Titre II – Normes d'habitabilité des logements

4.1.1. Prescriptions du Titre II

Le Titre II a pour objectif de garantir un niveau minimal de confort et d'habitabilité des logements. Il impose notamment des dimensions minimales en matière de surfaces, de hauteurs sous plafond et de volumes pour les logements neufs.

4.1.2. Adaptation du projet

Le projet modifié conserve les qualités d'habitabilité soulignées par la commission, tout en adaptant la densité globale. La commission de concertation relevait, en effet, que *'la répartition des logements était judicieuse et que ces ratios pouvaient être conservés dans la future réflexion du projet.'*

La nouvelle typologie des logements s'organise comme suit :

- Petits logements : 26.5 % (12 studios et 1 x 1 chambre) ;
- Logements moyens : 51 % (25 x 2 chambres) ;
- Grands logements : 22.5 % (11 x 3 chambres).

Nombre de logements en fonction du type				
Type Logements	STUDIO	1CH	2CH	3CH
TOTAL/TYPE	12	1	25	11
%	24%	2%	51%	22%
TOTAL LOG.	49			

Cette répartition maintient un équilibre entre les différentes typologies, garantissant une diversité de l'offre résidentielle adaptée aux besoins des ménages.

Par ailleurs, les principes qualitatifs relevés positivement par la commission sont intégralement conservés :

- Des logements traversants ou doublement orientés, assurant une bonne luminosité naturelle ;
- Des agencements rationnels et optimisés, favorisant des espaces de vie généreux ;
- Une orientation globale qualitative, permettant des vues dégagées et des interactions visuelles avec les espaces extérieurs ;
- La présence systématique d'un espace extérieur privatif (jardin, terrasse sortante ou rentrante), complété par des espaces communs extérieurs.

Ainsi, le projet modifié s'inscrit dans la continuité des qualités reconnues, tout en répondant aux remarques relatives à la densité.

4.1.3. Conformité du projet

Le projet ne comporte **aucune dérogation aux prescriptions du Titre II.**

Les normes d'habitabilité sont pleinement respectées, tant en ce qui concerne les superficies et les volumes que les équipements et les locaux de service destinés au stationnement des vélos et des poussettes.

Par ailleurs, le projet propose une typologie variée d'appartements, favorisant une mixité de logements et répondant à différents besoins résidentiels.

4.2. Titre I – Caractéristiques des constructions et de leurs abords

4.2.1. ARTICLE 3 – TITRE I – IMPLANTATION

4.2.1.1. Article 3 - Implantation des bâtiments mitoyens

§ 1. Du côté de la voie publique, la façade de la construction est implantée à l'alignement ou, le cas échéant, au front de bâtisse.

§ 2. Du côté des limites latérales du terrain, la construction est implantée sur ou contre la limite mitoyenne, sauf lorsque la construction voisine est implantée en retrait par rapport à cette limite ou qu'un retrait latéral est imposé.

4.2.1.2. Adaptation du projet

La réflexion urbanistique menée pour le développement de la parcelle tient compte de sa superficie ainsi que de sa configuration traversante, reliant deux espaces publics. L'implantation de plusieurs volumes distincts vise à éviter un effet de masse, à renforcer la perméabilité visuelle et fonctionnelle de l'îlot, et à maintenir des séquences de respiration paysagère au cœur du site.

Cette approche permet une lecture urbaine plus fine et s'inscrit dans une densification maîtrisée, respectueuse du tissu bâti environnant.

L'implantation des bâtiments D et E a été spécifiquement étudiée afin de dégager les vues, de révéler la typologie caractéristique des sheds et de permettre leur mise en valeur dans un ensemble urbain cohérent et structuré. Cette configuration, combinée à l'organisation des volumes et des espaces ouverts, contribue à reconnaître les sheds comme un élément identitaire du site, tout en assurant une organisation fonctionnelle et qualitative de l'ensemble de la parcelle.

4.2.1.3. Conformité du projet

Les bâtiments D et E s'implantent en mitoyenneté directe avec le hangar existant voisin, ce qui justifie leur positionnement à l'arrière du bâtiment A, le long de la venelle centrale structurante du projet plutôt qu'au front de bâtisse.

Cette implantation tient compte de la configuration particulière et de la profondeur importante du site. Elle ne constitue pas une construction isolée en intérieur d'îlot, mais s'inscrit dans la continuité bâtie existante et s'organise le long de la venelle accessible au public.

→ La dérogation sollicitée à l'article 3 du Titre I du RRU est dès lors nécessaire et proportionnée eu égard à la profondeur du site afin de permettre une urbanisation globale, cohérente et qualitative de la parcelle et des abords, sans porter atteinte au cadre bâti ni aux qualités spatiales de l'îlot.

4.2.2. ARTICLE 4 – TITRE I – PROFONDEUR

4.2.2.1. Article 4 – Profondeur des bâtiments mitoyens

§ 1. Au niveau du rez-de-chaussée et des étages, la profondeur maximale hors-sol de la construction réunit les conditions suivantes :

1° ne pas dépasser une profondeur égale aux trois quarts de la profondeur du terrain mesurée, hors zone de recul, dans l'axe médian du terrain ;

2° a) lorsque les deux terrains voisins sont bâtis, la construction :

- ne dépasse pas la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde ;

- ne dépasse pas de plus de 3 mètres en profondeur le profil mitoyen de la construction voisine la moins profonde.

Une profondeur supérieure à 3 mètres peut être autorisée dans la mesure où un retrait latéral de 3 mètres au moins est respecté. Les mesures sont prises perpendiculairement à l'élément de référence. (...)

4.2.2.2. Adaptation du projet

La conception urbanistique du projet tient compte de la superficie significative de la parcelle ainsi que de sa configuration traversante reliant deux espaces publics.

L'implantation du bâtiment D dépasse les trois quarts de la profondeur de la parcelle, tout en restant alignée sur celle du bâti mitoyen existant, le hangar voisin occupant lui-même toute la profondeur de la parcelle adjacente.

Le projet privilégie la création de plusieurs espaces verts qualitatifs répartis entre les bâtiments, plutôt que d'un unique espace non bâti en fond de parcelle. Cette organisation améliore la convivialité, optimise les usages des espaces extérieurs et renforce les liens visuels et fonctionnels avec la gare, élément structurant du contexte urbain.

Par ailleurs, l'implantation du bâtiment D est compensée par la démolition des constructions existantes sur le site, permettant d'accroître sa perméabilité. La profondeur bâtie proposée reste ainsi proportionnée et conforme aux principes d'un développement urbanistique cohérent.

4.2.2.3. Conformité du projet

Le bâtiment D s'implante au-delà de la profondeur des trois quarts de la parcelle, sans dépasser la profondeur de la construction mitoyenne existante. Cette dérogation subsiste sans être aggravée.

→ La dérogation sollicitée à l'article 4 du Titre I du RRU est dès lors nécessaire et proportionnée afin de permettre une urbanisation globale, cohérente et qualitative de la parcelle, sans porter atteinte au cadre bâti ni aux qualités spatiales de l'îlot.

4.2.3. ARTICLES 5 ET 6 – TITRE I - HAUTEUR DE LA FACADE ET TOITURE des bâtiments mitoyens

4.2.3.1. Article 5 – Hauteur de la façade avant et Article 6 – Toiture

L'article 5 prévoit que la hauteur de façade avant doit être déterminée en fonction des deux constructions voisines.

L'article 6 impose notamment de ne pas dépasser la hauteur du profil mitoyen le plus haut.

4.2.3.2. Adaptation du projet

Dans le projet initial, le bâtiment D présentait une hauteur de façade avant de 11m68 et le bâtiment E de 11m70.

Tenant compte de l'avis de la commission relatif à la hauteur du hangar voisin, le projet a été adapté par la suppression d'un niveau au bâtiment D, entraînant une réduction significative de son gabarit.

Cette adaptation permet de diminuer l'impact visuel global des constructions et d'améliorer leur intégration dans le contexte bâti existant.

4.2.3.3. Conformité du projet

La hauteur des façades des bâtiments D et E demeure supérieure à celle du hangar mitoyen, étant considéré comme construction de référence. Le hangar est un bâtiment industriel, par nature assez bas, non fenestré côté site ; il n'y a donc pas de privation d'ensoleillement, ni de création de vis-à-vis gênant, sans aucune autre incidence.

La toiture du Bâtiment D dépasse de 6m40 la hauteur du profil mitoyen du hangar. La toiture du Bâtiment E dépasse de 5m55 la hauteur du profil mitoyen du hangar.

Cette différence de gabarit s'explique par la nature et la destination distinctes des constructions, le hangar ne constituant pas une référence pertinente en matière de hauteur pour un immeuble à appartements répondant aux normes d'habitabilité actuelles.

→ ***La dérogation sollicitée à l'article 5 du Titre I du RRU est dès lors nécessaire et proportionnée afin de permettre une urbanisation globale, cohérente et qualitative de la parcelle, sans porter atteinte au cadre bâti ni aux qualités spatiales de l'îlot.***

→ ***La dérogation sollicitée à l'article 6 du Titre I du RRU est de très faible ampleur. Elle n'engendre aucune nuisance supplémentaire et permet une intégration harmonieuse des bâtiments D et E au sein du cadre bâti environnant. Cette dérogation est atténuée par rapport au projet initial, car un étage a été supprimé sur chaque bâtiment.***

4.2.4. ARTICLE 8 – TITRE I - HAUTEUR des bâtiments isolés

4.2.4.1. Article 8 – Hauteur

§ 1. La hauteur des constructions ne dépasse pas, la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou des voiries.

§ 2. Le profil de la toiture peut être dépassé de 2 mètres maximum pour permettre la construction de lucarnes. La largeur totale des lucarnes ne peut dépasser les 2/3 de la largeur de la façade.

4.2.4.2. Adaptation du projet

À la suite de l'avis émis par la commission de concertation, le projet a fait l'objet d'une révision approfondie de ses gabarits.

Un niveau a été supprimé sur chacun des bâtiments A, B et C, entraînant une réduction significative de leur hauteur et de leur impact volumétrique.

Le projet modifié prévoit les hauteurs suivantes :

- La hauteur maximale du bâtiment A est de 13 m.
- La hauteur maximale des bâtiments B et C est de 9,74 mètres et 9,6 mètres.

Cette adaptation permet de **réduire fortement l'ampleur des dérogations** initialement constatées par rapport à la hauteur moyenne des immeubles voisins, calculée conformément à la réglementation et s'élevant à 11 m.

4.2.4.3. Conformité du projet

Le bâtiment A, implanté à front de rue, présente désormais un gabarit plus mesuré et une meilleure intégration dans le paysage bâti existant. La réduction de hauteur, combinée au traitement du dernier niveau en retrait, permet d'atténuer sensiblement l'impact du bâtiment tant sur la rue que dans les perspectives lointaines, et d'améliorer l'harmonie avec les constructions situées en vis-à-vis.

Les bâtiments B et C, situés plus en profondeur sur la parcelle, ont également vu leur hauteur réduite. La dérogation résiduelle est désormais très limitée et ne porte pas atteinte aux qualités paysagères de l'îlot ni à la proximité du parc Jacques Brel. Les gabarits proposés demeurent compatibles avec le caractère ouvert et végétalisé des espaces intérieurs du site.

➔ **Dès lors, les dérogations sollicitées à l'article 8 du Titre I du RRU apparaissent désormais de faible ampleur, nécessaires et proportionnées, et résultent d'un projet adapté qui tient compte du contexte bâti, paysager et des observations formulées par la commission, sans porter atteinte à la qualité du cadre urbain existant.**
Cette dérogation est atténuée par rapport au projet initial, car un étage a été supprimé pour chaque immeuble.

4.2.5. ARTICLE 10 – TITRE I – ELEMENTS EN SAILLIE

4.2.5.1. Article 10 – *Eléments en saillie sur la façade à rue*

§ 1. Les éléments en saillie sur la façade à rue implantés à l'alignement ne peuvent constituer un danger pour les passants, ni une gêne pour les voisins. Par rapport au front de bâtisse, les éléments en saillie sur la façade n'excèdent pas 0,12 m sur les 2,50 premiers mètres de hauteur de la façade, et un mètre au-delà.

4.2.5.2. Adaptation du projet

À la suite de l'avis de la commission de concertation, le projet a été adapté.

La saillie de 3 mètres initialement prévue en façade du bâtiment A est entièrement supprimée.

La façade est désormais implantée dans le plan de façade, sans élément en débord, ce qui rend le projet pleinement conforme aux prescriptions de l'article 10 du Titre I du RRU.

4.2.5.3. Conformité du projet

Cette adaptation permet une lecture plus sobre et plus équilibrée de la façade, sans augmentation de surface ni impact sur le cadre bâti environnant.

-> La dérogation initialement sollicitée n'est dès lors plus d'application.

4.2.6. ARTICLE 11 – TITRE I – ABORDS

4.2.6.1. Article 11 – Aménagement et entretien des abords

§ 1. La zone de recul est aménagée en jardin et plantée en pleine terre. Elle ne comporte pas de constructions sauf celles accessoires à l'entrée de l'immeuble tels que, notamment, les boîtes aux lettres, clôtures ou murets, escaliers ou pentes d'accès.

Elle ne peut être transformée en espace de stationnement ni être recouverte de matériaux imperméables sauf en ce qui concerne les accès aux portes d'entrée et de garage à moins qu'un règlement communal d'urbanisme ou un règlement d'urbanisme édicté sur une partie du territoire communal ne l'autorise et n'en détermine les conditions. La zone de recul est régulièrement entretenue.

4.2.6.2. Adaptation du projet

À la suite de l'avis de la commission de concertation, le projet a été adapté afin de lever la dérogation initiale :

- La pente d'accès au garage a été déplacée afin de libérer intégralement la zone de recul.
- Le sous-sol et l'accès à celui-ci ont été revu, de sorte qu'il n'empiète plus sur cette zone.

4.2.6.3. Conformité du projet

La zone de recul conserve désormais une pleine terre continue, avec uniquement les accès nécessaires au bâtiment A.

Des emplacements pour vélos sont prévus dans la zone de recul du bâtiment A. Leur implantation s'accompagne toutefois de la mise en œuvre d'un revêtement perméable.

➔ La dérogation à l'article 11 – Titre I du RRU initialement sollicitée subsiste mais est atténuée, dès lors que la perméabilité et la proportion de pleine terre est augmentée, tout en assurant un aménagement fonctionnel et qualitatif des abords du site.

4.2.7. ARTICLE 13 – TITRE I – SURFACE PERMEABLE

4.2.7.1. Article 13 – Maintien d'une surface perméable

La zone de cours et jardins comporte une surface perméable au moins égale à 50% de sa surface. Cette surface perméable est en pleine terre et plantée. L'imperméabilisation totale de la zone de cours et jardins ne peut être autorisée que pour des raisons de salubrité, si ses dimensions sont réduites. Les toitures plates non accessibles de plus de 100 m² doivent être aménagées en toitures verdurisées.

4.2.7.2. Adaptation du projet

À la suite des observations de la commission de concertation, le projet a été adapté de manière à rendre toutes les toitures plates des volumes principaux entièrement verdurisées.

Cette modification permet de maximiser la récupération et la réutilisation des eaux de pluie sur le site et de répondre pleinement aux objectifs de perméabilité et de durabilité fixés par le RRU.

4.2.7.3. Conformité du projet

Le projet est désormais conforme à l'article 13 - Titre I du RRU, tout en contribuant positivement à la gestion durable des eaux et à la qualité environnementale du site.

➔ ***La dérogation initialement sollicitée n'est dès lors plus d'application.***

4.3. Titre IV – Accessibilité PMR

Le projet a été adapté pour tenir compte de l'avis AccessAndGo.

Le parking et les logements sont conformes aux prescriptions du Titre IV.

Par ailleurs, la pente de l'accès au quai de la gare a été recalculé et présente une déclivité de 5 %. Ce qui la rend totalement accessible aux PMR depuis la venelle centrale.

4.4. Titre VIII – Les normes de stationnement hors de la voirie publique

Conformément à l'article 3, la rampe du parking présente une pente maximale de 4% sur les 5 premiers mètres à partir de l'alignement.

Par ailleurs, le projet est configuré pour offrir un emplacement de parking par logement, soit 49 emplacements pour 49 logements.

Le sous-sol comporte un total de 57 emplacements de stationnement pour véhicules motorisés : 49 pour les 49 logements, 3 pour le commerce et 3 pour l'équipement d'intérêt collectif ou de service public du bâtiment A, ainsi que deux emplacements pour motos pour les logements.

Le projet prévoit ainsi un total de 160 emplacements vélos (contre 244 dans le projet initial), dont 4 emplacements pour vélos-cargos (contre 6 précédemment). Aucun local vélo n'est désormais implanté en sous-sol.

5. Au regard du PRDD

5.1. La densification au regard du PRDD

La stratégie de densification du PRDD vise à proposer une densification maîtrisée et contextualisée, qui prend en compte l'accessibilité, les espaces publics, le patrimoine, le bâti existant, la nature et les services du quartier.

Le PRDD définit la densification au regard de 7 principes :

1. Densification liée à une bonne accessibilité en transports publics

Le premier principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public ainsi que la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone.

➔ *Le projet répond à cette préoccupation.*

2. Densification proportionnelle à la dimension de l'espace public

Le second principe consiste à permettre une densification en fonction de la largeur de l'espace public et de la dimension/profondeur des îlots. La densité construite doit préserver les qualités d'ensoleillement et de vue.

➔ *Le projet a été adapté à cette préoccupation en supprimant un étage aux bâtiments A, B, C et D.*

3. Densification respectueuse du patrimoine architectural

Le troisième principe vise à la sauvegarde et la valorisation du patrimoine.

➔ *Le projet met en valeur les sheds en les rendant accessibles et visibles à tous.
Quatre ateliers sont aussi proposés sous les sheds permettant une valorisation du patrimoine.*

4. Densification liée à la présence suffisante d'espaces verts

Le quatrième principe tient compte du cadre urbain environnant, et donc de la capacité des zones à supporter une densification, tout en gardant une qualité environnementale de proximité.

➔ *Le projet répond parfaitement à cette préoccupation.*

5. Densification proportionnelle à la taille des parcelles et des îlots

Le cinquième principe tient compte de la dimension des parcelles et des îlots. Il consiste à localiser les îlots de grande taille et de faible densité qui présentent de fortes opportunités en matière de restructuration du tissu urbain (nouvelles constructions, augmentation des gabarits...).

➔ *Le projet offre une grande opportunité de restructurer le tissu urbain.*

6. Densification qui s'appuie sur la revalorisation du bâti existant

Le sixième principe entend valoriser et optimiser l'occupation des logements et des bâtiments existants en luttant contre les logements et bâtiments inoccupés et/ou insalubres.

➔ *L'analyse patrimoniale du bâtiment « Le Scénario » (n°290) conclut à l'absence de qualité patrimoniale justifiant son maintien. Par ailleurs, bien que son affectation de bureau ait répondu à une logique économique lors de sa réalisation, le bâtiment présente aujourd'hui une faible capacité d'adaptation aux besoins actuels du quartier.*

Dans ce contexte, le principe de densification fondée sur la revalorisation du bâti existant doit être appréhendé à l'aune de son objectif principal, à savoir l'optimisation durable de l'occupation du sol et du parc immobilier existant. Or, le maintien d'un bâtiment peu adaptable et insuffisamment intégré à son environnement ne permet pas de rencontrer cet objectif.

➔ *La démolition du bâtiment « Le Scénario » et son remplacement par un projet mixte mieux adapté aux besoins contemporains du quartier participent au contraire à une utilisation plus*

efficace du foncier urbanisé, tout en renforçant l'intensité d'occupation et la qualité urbaine du site.

7. Densification accompagnée de la création de services de proximité

Le septième principe vise à accompagner la densification de manière à garantir le 'confort public'. Ainsi les opérateurs publics et privés devront être attentifs à créer les conditions d'une qualité de vie urbaine.

➔ *Le projet offre de grandes opportunités pour garantir une qualité de vie locale : espaces verts, accès facilité à la Gare d'Uccle-Stalle, commerce et équipements.*

5.2. Cartographie du PRDD

Au regard des cartes générales, le projet ne comporte par ailleurs aucune incompatibilité avec le PRDD.

Le rapport d'incidences indique les informations du site au regard de toutes les cartes générales du PRDD.

Les éléments utiles sont les suivants :

- La carte générale n°1 (Armature spatiale et vision pour Bruxelles) reprend le site à proximité de la ligne de chemin de fer 124. Le centre de quartier et interquartier le plus proche est à environ 1 km du site ;
- La carte générale n°3 (Maillages vert et bleu) indique une continuité verte qui longe la limite nord-ouest du site et une autre qui longe sa limite nord-est (sur le domaine d'Infrabel). Les étangs du parc J. Brel voisin (zone verte du PRAS) sont également mentionnés.
- La carte générale n°6 (Réseaux structurants de mobilité) reprend le site le long d'une ligne de transport en commun de haute capacité existante et d'un arrêt/station (gare d'Uccle-Stalle). Le plus proche couloir de mobilité est situé rue de Stalle à +/- 700 mètres du site.
- La carte générale n°7 (Réseau cyclable) indique un ICR (itinéraire cyclable régional) sur la rue Victor Allard ainsi qu'un RER-vélo le long de la ligne de chemin de fer n°124 qui passe derrière le site. Un projet d'amélioration de l'accès à la gare (côté site) a été introduit par Infrabel et en cours d'instruction ; il ne comprend pas ce RER vélo. Nous en déduisons qu'il ne sera pas implanté du côté du site.

Beliris a mené une étude de faisabilité pour la création de la cyclostrade C207⁴ : l'itinéraire ferroviaire du côté ouest constitue le tracé préférentiel mais pour lequel la présence du Parc Jacques Brel constitue une difficulté.

Le site propose un accès cyclable depuis l'avenue Kersbeek directement vers la gare et la future cyclostrade C207.

⁴ https://www.beliris.be/files/files/Projets/cyclostrades/nouvelles-versions/22001_TK_plooifolder-L124-C207.pdf

6. Au regard du RCU en matière de gestion des eaux pluviales de la Commune de Forest

6.1.1.1. Article 2 – Dispersion des eaux pluviales

Dispersion des eaux pluviales in situ Les nouvelles constructions, les reconstructions totales ou partielles, les extensions et les nouveaux aménagements collecteurs (collectrices) d'eaux pluviales à réaliser sur des terrains, ou parties de terrains, d'une superficie non bâtie de 100 m² et plus, ne peuvent rejeter les eaux pluviales à l'égout mais doivent prévoir un dispositif de dispersion des eaux pluviales in situ. Par « dispositif de dispersion in situ », on entend tout dispositif permettant l'infiltration ou l'évapo-transpiration des eaux sur la parcelle : bassin de rétention/infiltration, puits d'infiltration, massif d'infiltration, aires durcie perméable, etc.

6.1.1.2. Conformité du projet

Le projet déroge à l'article 2 du RCU en matière de gestion des eaux pluviales de la Commune de Forest en ce que le projet comprend un rejet à l'égout.

Le projet est conçu pour gérer une pluie centennale in situ ; il comporte donc une bonne performance en la matière. Le rejet à l'égout sera donc exceptionnel.

→ **La dérogation sollicitée à l'article 2 du RCU en matière de gestion des eaux pluviales de la Commune de Forest est nécessaire et proportionnée afin de permettre une gestion des eaux prudente.**

7. Au regard du PCD

Aucun PCD n'a été adopté par la Commune d'Uccle⁵ ni par la Commune de Forest.⁶

8. Au regard des Déclarations de Politique

8.1. De la Région (Déclaration 2019-2024)

Le Gouvernement souhaitait mettre en place un aménagement du territoire durable, en ligne avec le PRDD, en favorisant une ville polycentrique, de proximité et centrée sur les quartiers. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans les zones denses, notamment par **plus d'espaces verts, moins de surfaces bâties au sol et davantage d'équipements locaux**.

Il prévoyait d'adapter le PRAS pour mieux équilibrer les fonctions urbaines, intégrer les objectifs de mobilité, protéger la biodiversité et encourager l'agriculture urbaine, tout en étudiant des zones à densifier ou dédensifier.

⁵ Projet de PCD pour Uccle et avis de la Commission régionale de développement: <https://crd-goc.brussels/sites/default/files/2021-01/98003-623ADfr.pdf>

⁶ <https://perspective.brussels/fr/outils-de-planification/plans-communaux/pcd>

La révision du RRU devait viser à améliorer les gabarits des constructions, les espaces communs, la mobilité douce et l'accessibilité selon les transports publics.

Enfin, le Gouvernement devait mettre l'accent sur la qualité des îlots, la réduction du bruit, la résilience face au climat, le renforcement des réseaux verts et bleus et le développement de la biodiversité, notamment via des programmes de verdurisation.

➔ Le projet crée de nouveaux espaces verts permettant de désimperméabiliser la parcelle

8.2. De la Région (Déclaration 13 février 2026)

L'évaluation de la réforme du CoBAT de 2017 a mis en évidence la nécessité d'une refonte globale et cohérente du cadre urbanistique régional (CoBAT, RRU, PRAS) afin de répondre aux défis démographiques, économiques, environnementaux et sociaux. Dans ce contexte, la révision du RRU doit se poursuivre et une réforme du CoBAT doit être engagée, notamment en ce qui concerne les procédures d'urbanisme.

Par ailleurs, une nouvelle vision stratégique à l'horizon 2030 devrait être élaborée pour mieux articuler les besoins en logement, les enjeux environnementaux et le développement économique. Les réformes du PRAS et du RRU seront poursuivies dans une optique de justice environnementale, conciliant transition climatique et accessibilité du logement.

Enfin, les outils de rénovation urbaine devraient être simplifiés et regroupés en deux dispositifs principaux (CQD et CRU), visant à cibler les quartiers prioritaires, en intégrant les enjeux de sécurité et de propreté, avec une attention particulière portée aux abords des gares.

➔ Le projet **crée de nouveaux espaces verts permettant de désimperméabiliser la parcelle, et répond aux besoins croissants en matière de logement**

8.3. De la Commune d'Uccle (Déclaration 2024-2030)⁷

Uccle développe une politique d'urbanisme durable visant à **concilier préservation de l'environnement, du patrimoine et développement du logement**. La commune place la protection des espaces verts, de la biodiversité, des sols et des arbres au cœur de ses priorités.

Les jardins en intérieur d'îlot sont strictement protégés, tout comme la qualité de vie (absence de circulation automobile dans ces espaces). Uccle poursuit également son rôle pionnier dans la gestion des eaux pluviales et l'adaptation aux changements climatiques.

La commune renforce la concertation avec les habitants, le respect des règles urbanistiques, le suivi des chantiers et la mise à jour des plans d'aménagement, afin de préserver l'esthétique, la cohérence urbaine et l'équilibre entre cadre de vie et nouveaux logements.

Le projet répond aux considérations de la déclaration de politique de la Commune d'Uccle, particulièrement sur les points suivants :

⁷ Document d'orientation relatif à l'interprétation des outils planologiques et réglementaires - approuvé par le CBE Uccle le 7/11/2023

- *L'identité urbanistique d'Uccle se dessine avec soin, entre préservation de ses espaces verts et réponse aux besoins croissants en matière de logements accessibles et rénovation du bâti pour répondre aux enjeux climatiques et environnementaux. Cette vision repose sur une approche réfléchie et équilibrée du développement, visant à conjuguer harmonieusement progrès et respect de l'environnement.*

➔ Le projet **répond aux besoins croissants en matière de logement**, de manière harmonieuse et dans le respect de l'environnement.

- *La commune s'engage à favoriser un développement urbain qui protège et valorise ses espaces verts ainsi que son patrimoine architectural, véritables atouts pour ses habitants et habitantes et son cadre de vie.*

➔ Le projet **crée de nouveaux espaces verts** permettant de désimperméabiliser la parcelle.

8.4. De la Commune de Forest (déclaration 2024-2030)

La commune de Forest poursuit une politique ambitieuse face au changement climatique, centrée sur la **gestion durable de l'eau** et la **végétalisation du territoire**.

Elle souhaite renforcer la lutte contre les inondations par la dé-bétonisation des sols, la restauration du cycle naturel de l'eau et l'application stricte de la gestion intégrée des eaux pluviales, tant sur l'espace public que privé. Les zones humides et les eaux de surface seront protégées, les projets de construction adaptés à cette politique, et les anciennes sources historiques étudiées et valorisées.

Parallèlement, la **végétalisation** devient un pilier de la stratégie climatique et sociale pour lutter contre les îlots de chaleur, renforcer la biodiversité et améliorer l'accès à la nature. La végétalisation de l'espace public sera intensifiée selon la stratégie 3-30-300, avec la plantation d'au moins 500 arbres et arbustes d'ici 2030. La biodiversité sera soutenue par des toitures et façades végétalisées, des haies, des vergers et la mobilisation des habitants.

➔ Le projet **crée de nouveaux espaces verts** permettant de désimperméabiliser la parcelle.

8.5. Share the City (projet de révision du PRAS)

La révision du PRAS dite « *Share The City* » vise à adapter le plan d'affectation du sol bruxellois aux défis contemporains (climat, évolution sociale et économique) en recherchant un meilleur partage du territoire.

Elle poursuit trois objectifs principaux :

- Renforcer la durabilité environnementale (climat, biodiversité)
- Garantir une plus grande justice sociale (logement, services, espaces ouverts)
- Et soutenir les économies urbaines, tout en favorisant la mixité des fonctions et une gestion plus souple et équilibrée des affectations.

Le projet assure la présence d'une **mixité de fonctions** favorisant un équilibre entre l'habitat et l'animation/la vie de quartier.

Par la venelle, il améliore le réseau et l'inclusivité des espaces publics et espaces verts et **favoriser la traversée d'un grand îlot pour faciliter les déplacements.**

Le projet contribue à développer une ville vivante et vivable en **créant des espaces ouverts** (espaces publics et d'espaces verts, accessibles aux habitants/usagers ou traversables, en maximalisant leur diversité) et en incitant autant que possible leur **végétalisation**.

L'espace sous les sheds et la venelle renforceront les fonctions de séjour (être, s'installer dans l'espace ouvert), de rencontre, de délassement, de sport ou de loisir, tout comme leur caractère inclusif et les fonctions environnementales.

8.6. Concept de la Ville à 15 minutes

Le demandeur a pu rencontrer les responsables de Citydev.brussels à plusieurs reprises, la dernière réunion s'est tenue le 24 mars 2026 en présence de Monsieur Philippe Antoine, directeur général de l'Expansion Economique.

Lors de cette réunion, Mr Antoine a rappelé le concept « d'une Ville de 15 minutes » prônée par l'Expansion économique de Citydev. La « ville du quart d'heure » est un concept d'urbanisme visant à rendre les besoins essentiels (travail, commerces, santé, éducation, loisirs) accessibles en 15 minutes à pied ou à vélo depuis le domicile. Ce modèle favorise la proximité, la mixité fonctionnelle et la mobilité douce, réduisant la dépendance à la voiture.

Au regard de ce concept, le projet y répond en prévoyant, au sein du site, la **mixité des fonctions** : du logement, des bureaux-coworking (travail – Kersbeek 280 dan bâtiment préservé), du retail (commerces – rez Bâtiment A), des équipements santé (medical center – rez Batiment A) et éducation (école des devoirs – rez Bâtiment D), ainsi que de l'activité productive artisanale (travail - nouveaux ateliers sous sheds et au rez du bâtiment D).

Concernant l'activité économique pour PME (avec charroi), il a aussi été confirmé qu'elle n'a plus sa place sur cet ancien site industriel.

Cette problématique est d'ailleurs quotidiennement rencontrée par la société Le Scénario qui fait à de très sérieux problèmes de mobilité lors des livraisons par semi-remorques :

- Livraison via la rue du Merlo est devenue impossible étant donné les aménagements de la voirie :



- Passage via la chaussée de Neerstalle et rue Brempt est devenu très difficile étant donné le double virage vers la droite, ce qui nécessite l'arrêt et le recul des véhicules venant en sens inverse :



- Nuisances sonores occasionnées par le chargement des camionnettes sur site, tôt le matin :



Ces activités productives sont actuellement affaiblies étant donné leur localisation en plein quartier résidentiel.

Ce constat sera dans le futur encore renforcé par la transformation du quartier Kersbeek en “quartier apaisé” (futur Contrat Local de Mobilité, voir addendum RIE), rendant le charroi lourd et mi-lourd impossible dans le quartier.

Par ailleurs, force est de constater que plusieurs autres sites PME se situent à proximité du projet, répondant déjà (ou qui y répondront) bien mieux au concept de la Ville à 15 minutes :

- Site Lusambo (citydev) à Forest : 3 minutes à vélo, 10 minutes à pied depuis le site
- Site ex-Audi à Forest : 4 minutes à vélo, 14 minutes à pied depuis le site
- Futur Parc PME Gillion rue Saint Denis à Forest : 8 minutes à vélo, 28 minutes à pied depuis le site
- Parc PME Catella-Futurn à Drogenbos : 8 minutes à vélo, 32 minutes à pied depuis le site

Ce point de vue est partagé par Monsieur Philippe Antoine, pour qui le développement « d'une Ville de 15 minutes » prônée par l'Expansion économique de citydev doit rester primordial au sein du développement d'une zone de forte mixité.

Pour ce faire, il s'est réjoui de constater que le projet ne transforme pas le site en une zone résidentielle exclusivement :

- Le projet garantit une mixité de fonctions au sein de la zone ;
- Le projet apporte une excellente alternative pour le maintien d'activités productrice sur site, par la présence d'ateliers de production artisanale.