

Projet « KERSBEEK »

Avenue Kersbeek n°278A à 290A
B-1180 Uccle et B-1190 Forest

Reconversion d'un site industriel en projet mixte comprenant :

- le démantèlement d'un bâtiment industriel,
 - un nouvel ensemble de 49 appartements avec un espace commercial de 200 m², un local pour équipement (189 m²) et un parking en sous-sol de 57 emplacements ainsi que 701 m² d'activités artisanales,
 - la rénovation de bâtiments industriels (637 m² d'équipement d'intérêt collectif ou de service public et 283 m² de bureaux).
- Aménagement des abords avec une liaison piétonne vers la gare d'Uccle-Stalle

Demande de permis d'urbanisme (art 177/1)

N° de dossier 16/PFD/1950361

Demande de permis d'environnement de classe 1B (art 57bis)

N° de dossier 16/IPE/1950005

Rapport d'incidences: addendum

Demandeur :

KORAMIC Development nv

Kapel ter Bede 84

8500 Kortrijk

N° d'entreprise BE 0400.281.485

Auteur du rapport :

Olivier CHENU

Architecte (isasbl) Urbaniste (ulb)

Rue Jonniaux, 16

B-1040 BRUXELLES

BELGIQUE

Tél/fax: 32/2/733.14.73

e-mail : chenu.olivier@skynet.be

	Date	Modification		Date	Modification
A4	03/07/2024		G		
B	31/10/2024		H		
C2	08/06/2026		I		
D			J		
E			K		
F			L		

TABLE DES MATIÈRES

1. COORDONNEES DE L'AUTEUR DU PRESENT RAPPORT	3
2. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER	3
2.1. OBJET DE LA DEMANDE, PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET	4
2.2. JUSTIFICATION/OBJECTIFS DU PROJET ET DE LA DEMANDE	10
3. ANALYSE DU PROJET PAR DOMAINE.....	11
3.1. L'URBANISME, LE PAYSAGE	11
3.2. LE PATRIMOINE IMMOBILIER	23
3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE	24
3.4. LA MOBILITE GENERALE	26
3.5. LE (MICRO)CLIMAT.....	34
3.6. L'ENERGIE	34
3.7. L'AIR.....	35
3.8. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE	36
3.9. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE	37
3.10. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION	39
3.11. LES DECHETS	40
3.12. LA FAUNE ET LA FLORE	41
3.13. L'ETRE HUMAIN	43
3.14. L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS	44
4. ANALYSE DU CHANTIER PAR DOMAINE.....	45
5. DESCRIPTION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES PAR LE DEMANDEUR ET INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU EGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.	46
6. RESUME NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES.....	47
7. ANNEXES.....	53
7.1. DOCUMENTS PEB	53

1. COORDONNEES DE L'AUTEUR DU PRESENT RAPPORT

Olivier CHENU
Architecte (isasbl) Urbaniste (ulb)
Membre de la Chambre des Urbanistes de Belgique.
Rue Jonniaux, 16
B-1040 BRUXELLES

Tél.: 32/2/733.14.73
Courriel : chenu.olivier@skynet.be

Titulaire des diplômes suivants :

- D.E.S.¹ (anciennement « licence spéciale ») en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université Libre de Bruxelles (1997)
- Études d'architecture, orientation art urbain, diplôme d'architecte à l'Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc à Saint-Gilles, stage d'architecte (1988)

Olivier CHENU srl est enregistré comme chargé d'évaluation des incidences « COBRACE-stationnement » auprès de Bruxelles-Environnement (n° enregistrement : 001479091).

Expérience en matière de rapport d'incidences : auteur de plus de 210 rapports d'incidences depuis 1993 pour des projets divers (permis de lotir, logements, bureaux, équipements d'intérêt collectif ou de service public, commerces, projets mixtes, espaces publics).

L'auteur est donc un expert compétent au sens de l'article 175/16, alinéa 1^{er}, 9°, du CoBAT.

2. JUSTIFICATION DU PROJET, OBJECTIFS ET CALENDRIER

Remarque préliminaire au sujet de la procédure d'instruction

La demande de permis d'urbanisme avait été introduite en juillet 2024 et déclarée complète le 20/01/2025.

La demande de permis d'environnement de classe 1B avait également été introduite en juillet 2024. Elle a été déclarée complète le 28/03/2025.

La commission de concertation s'est réunie le 02/07/2025 et a rendu un avis défavorable unanime.

Le demandeur a décidé de modifier sa demande.

Remarque préliminaire au sujet des données de la demande de permis d'urbanisme/d'environnement initiale et de la demande de permis d'urbanisme modifiée

Le présent complément au rapport d'incidences traite des incidences du projet modifié en évaluant leur importance par rapport à celles générées par le projet initial.

Comme il est utile de montrer les différences entre le projet initial et modifié, certaines données pertinentes du projet initial sont rappelées entre crochets après celles du projet modifié. Ainsi et

¹ Diplôme d'Études Spécialisées

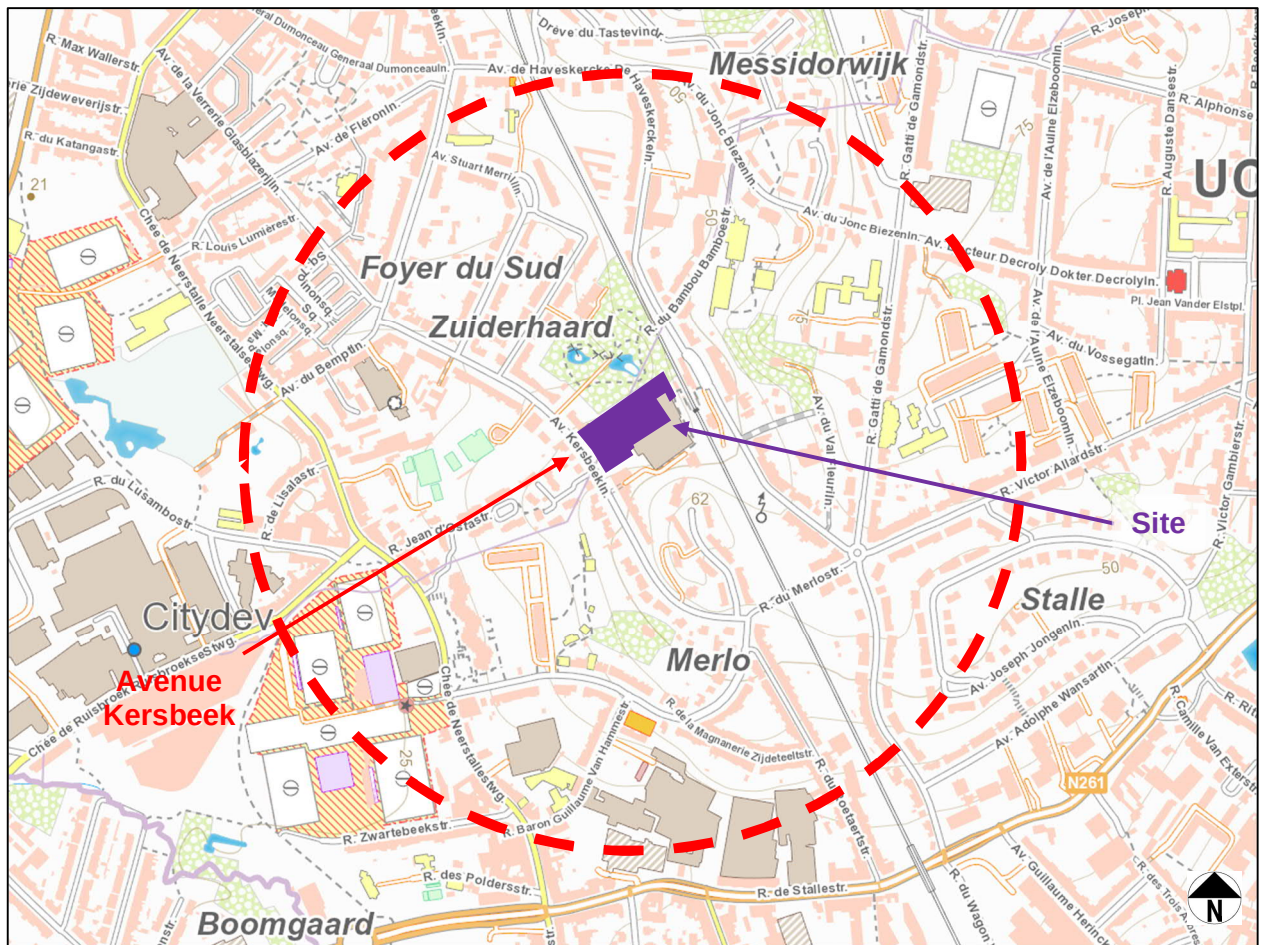
par exemple, lorsqu'il est mentionné « 57 [63] *emplacements de parage pour voiture en sous-sol* », cela signifie :

- Il y a 57 emplacements dans le projet modifié et il y en avait 63 dans le projet initial.

2.1. OBJET DE LA DEMANDE, PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET

2.1.1. Objet et délimitation de la demande, fait générateur du rapport d'incidences

Le site reste inchangé et se trouve aux n°278A à 290A² de l'avenue Kersbeek. La limite communale entre Forest et Uccle passe sur le site.



Localisation du site (en mauve)
Rayon de 500 mètres autour du site - (Source : IGN Topomapviewer – 1/10.000)

La demande modifiée de permis d'urbanisme et d'environnement concerne (en caractère gras, les éléments du projet qui ont été modifiés) :

- Le démantèlement des constructions situées aux n°290A (dont 4.090 m² d'activité de production de services matériels) avec la récupération de certains éléments qui seront réutilisés dans le projet ou ailleurs.
- **La construction d'un ensemble de 5 bâtiments totalisant 49 (61) appartements à appartements sur un sous-sol commun de 57 (63) emplacements de parcage pour voitures/motos. Le bâtiment situé le long de l'avenue Kersbeek comprend 200 m²**

² Il semble que les numéros de police soient parfois différents selon les documents/données disponibles. Nous nous en tiendrons dans le présent rapport au n° repris en fin du point 2.1.1. Situation Cadastreale »

(339 m²) de superficie de plancher de commerce et 189 m² (0 m²) de superficie de plancher d'équipement. Une petite salle polyvalente de 78 m² (+/-105 m²) est également prévue.

- La rénovation du n°278A-280 avec changement partiel de destination en bureaux à raison de 283 m² et la conservation d'un équipement collectif ou de service public **avec réduction du volume, 637 m².**
- L'aménagement des abords y compris un chemin piéton privé, rendu accessible au public en journée joignant l'avenue Kersbeek à la gare d'Uccle-Stalle.
- **L'aménagement comprend 4 ateliers pour artiste/artisans totalisant 701 m² de superficie de plancher ; ces ateliers n'étaient pas prévus dans le projet initial.**

Le site a une superficie de 8.823 m² (superficie inchangée).

Nécessité d'un rapport d'incidences (urbanisme)

La modification du projet n'entraîne aucune disparition ou apparition de motif de réaliser un rapport d'incidences.

Évaluation appropriée

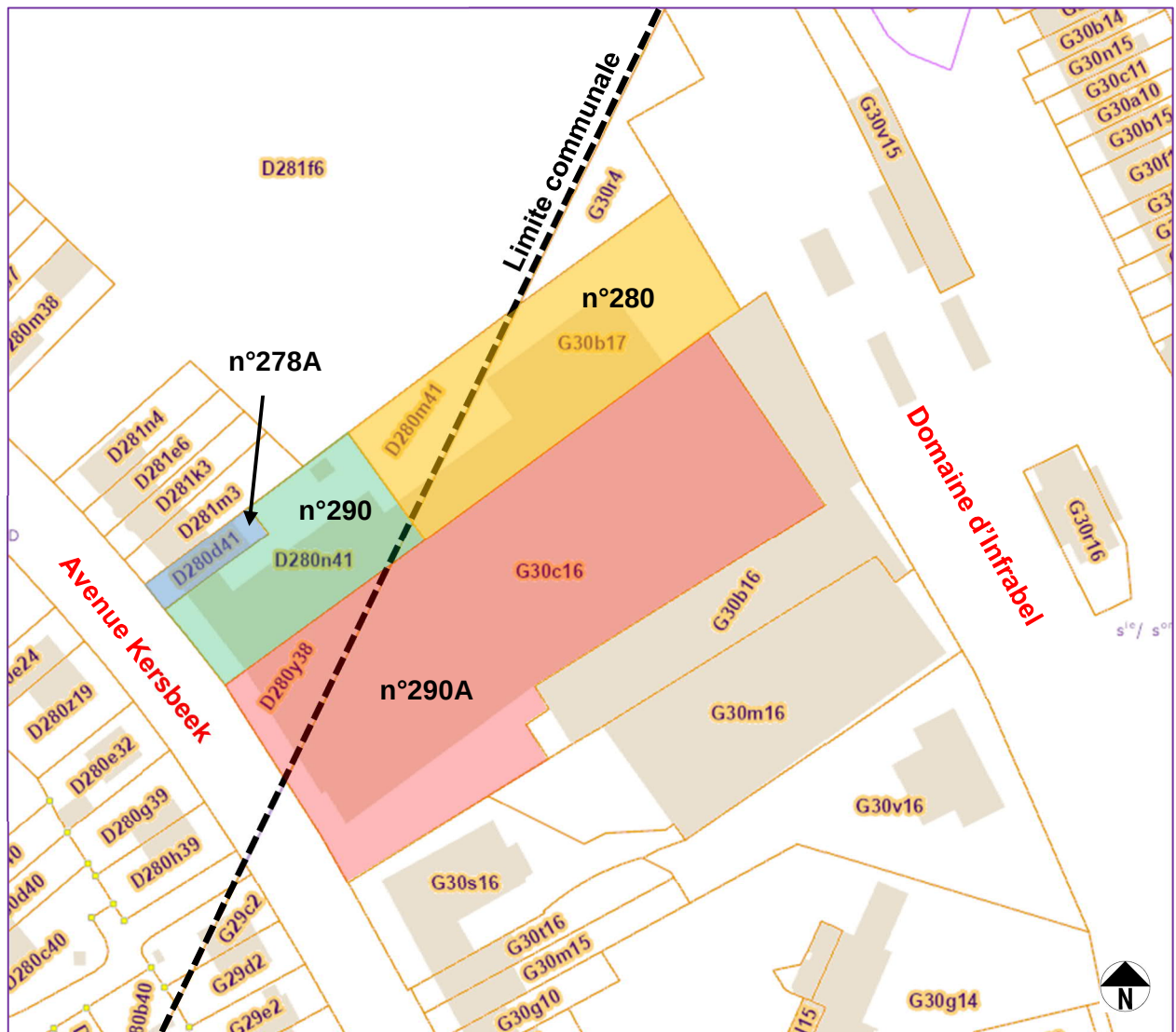
Il n'y a aucune zone Natura 2000, réserve naturelle ou forestière à moins de 1,5 km kilomètre. Aucune évaluation appropriée Natura 2000 n'est donc nécessaire.

Divers

Sauf mention contraire, les photos du présent rapport ont été prises par l'auteur en novembre 2023 et par après. Les sites web consultés l'ont été durant la même période.

N° de police : pour rappel

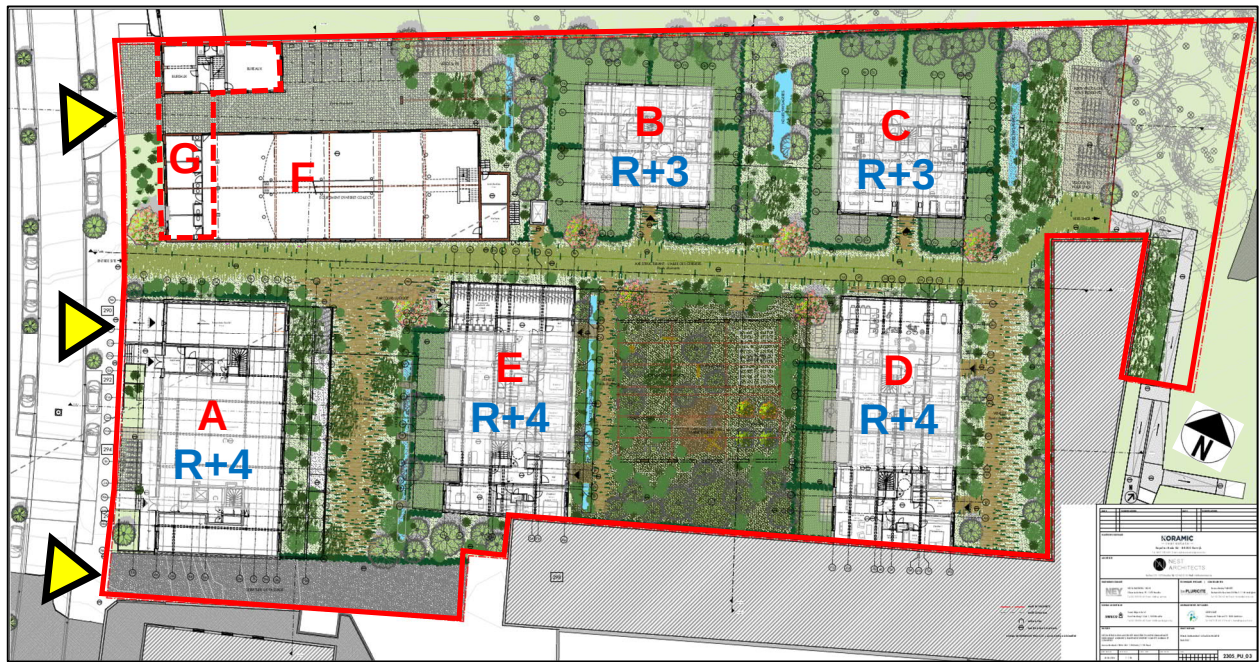
Comme mentionné plus haut, il semble que les numéros de police soient parfois différents selon les documents/données disponibles. Nous nous en tiendrons dans le présent rapport au n° repris sur le plan ci-dessous.



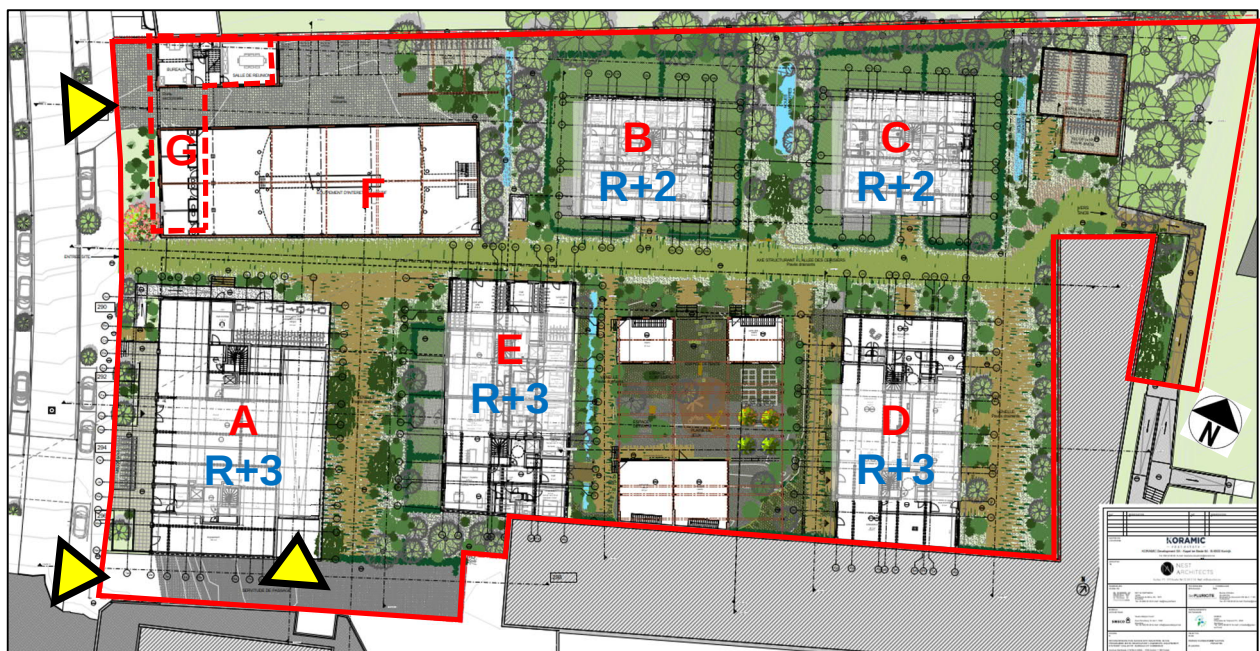
Extrait de CADGIS et n° de police tels qu'utilisés dans le présent rapport

2.1.2. L'objet de la demande de permis d'urbanisme – description succincte du projet

Le projet a les caractéristiques suivantes. Il comprend plusieurs bâtiments qui sont repérés par des lettres sur l'illustration ci-dessous.



Projet initial



Projet modifié

Plan du rez-de-chaussée et coupe du projet
Limite du site en rouge

Les modifications apportées au projet sont les suivantes :

- Les gabarits des nouveaux bâtiments ont été réduits d'un étage.
- En conséquence, le nombre de logements est réduit de 61 à 49.
- L'accès à la rampe de parking a été déplacée sur la façade latérale du bâtiment A de manière à profiter de l'accès existant plutôt que de créer un nouvel accès direct sur l'avenue et d'occuper la zone de recul.
- Dans le projet initial, le sous-sol s'étendait sous la zone de recul de l'avenue Kersbeek. Ce n'est plus le cas dans le projet modifié.
- Ces éléments impliquent une réduction du nombre d'emplacements de parking en sous-sol; il y a maintenant 57 : 49 pour les 49 logements, 3 pour le commerce et 3 pour l'équipement d'intérêt collectif ou de service public du bâtiment A, deux emplacements

pour motos pour les logements.

- Les bâtiments B et C ont été éloignés du parc Jacques Brel.
- Une annexe existante du bâtiment F est supprimée.

En vue d'améliorer la mixité du projet :

- Le rez-de-chaussée du bâtiment A comprend maintenant un local pour un commerce et un autre pour un petit équipement d'intérêt collectif ou de service public (profession libérale médicale par exemple) alors que le projet initial comprenant un grand local commercial.
- Le rez-de-chaussée du bâtiments D comprend des ateliers (artères, artisans) au lieu de logements et 4 ateliers sont prévus sous les sheds conservés.

La venelle joignant l'avenue Kersbeek à la gare est conservée et tous les bâtiments nouveaux ont maintenant une entrée le long de celle-ci. Deux locaux vélo (bâtiments A et E) et la salle polyvalente y ont également leur entrée. Les ateliers dont question ci-dessus contribueront également à l'activation de la venelle et des abords.

La note explicative jointe à la demande de permis d'urbanisme décrit plus en détail le projet modifié. Le dossier comprend également des notes paysagère et relative aux techniques spéciales adaptées.

2.1.3. Historique des permis d'urbanisme

Situation inchangée.

2.1.4. Les installations classées (permis d'environnement)

Les installations classées prévues dans le projet modifié sont les suivantes :

- N°68.B (classe 1B): parking en sous-sol et à l'air libre :
 - o 57 (63) pour voitures en sous-sol dont 2 emplacements pour motos.
 - o 6 pour voitures à l'air libre.
- Les PAC à chaleur utiliseront un autre fluide frigorigène : du R290 à la place du R140. En conséquence, elles ne sont plus classées (8kW et 1,15 kg de R290). En outre, leur nombre passe de 14 à 12.

Comme dans le projet initial, le projet prévoit un local pour une cabine haute-tension au sous-sol du bâtiment A ; l'installation technique est à charge de Sibelga qui sollicitera les autorisations nécessaires.

En ce qui concerne la gestion des eaux, les principes appliqués restent les mêmes.

Par ailleurs, le chantier fera l'objet d'une déclaration de classe 3 auprès des Communes concernées.

Nécessité d'un rapport d'incidences (environnement)

La modification du projet n'entraîne aucune disparition ou apparition de motif de réaliser un rapport d'incidences.

2.1.5. Tableau récapitulatif

(Données des demande de permis)	Existant	Projet initial (MPP)	Projet modifié
Superficie du terrain	8.823 m ²	8.823 m ²	8.823 m ²
Superficie de plancher hors-sol	6.342 m ²	8.690 m ²	7.388 m ²
Rapport P/S	0,72	0,98	0,84
Volume total de la construction hors-sol	41.873 m ³	30.180 m ³	21.159 m ³
Emprise de la construction	5.728 m ²	2.676 m ²	3.145 m ²
Taux d'emprise	0,65	0,30	0,36
Superficie des constructions ainsi que des surfaces imperméables et égouttées	8.066 m ²	4.125 m ²	4.147 m ²
Taux d'imperméabilisation	0,91	0,47	0,47
Superficie du sous-sol	0 m ²	3.227 m ²	3.653 m ²
Pleine terre (jardin)	757 m ²	3.313 m ²	3.049 m ²
Superficie toiture verte	0 m ²	1.186 m ²	837 m ³
Citerne d'eau de pluie	0 m ³	65 m ³	83 m ³
Dispositif de gestion des eaux pluviales (noues et massifs infiltrants)	0 m ³	(174 m ³)	(179 m ³)
Superficie de planchers par destination :			
- Logements	0 m ²	7.304 m ²	5.509 m ²
- Bureaux	1.257 m ²	283 m ²	283 m ²
- Equipement d'intérêt collectif ou de service public	995 m ²	764 m ²	904 m ²
- Commerce	0 m ²	339 m ²	200 m ²
- Activités artisanales	0 m ²	0 m ²	701 m ²
- Activités de production de services matériels	4.090 m ²	0 m ²	0 m ²
Logement :			
- studio	0	4	12
- 1 chambre	1	6	1
- 2 chambres	0	35	25
- 3 chambres	0	16	11
- 4 chambres ou plus	0	0	0
- maisons unifamiliales	0	0	0
Total	1	61	49
Densité de logement par ha	0	69 log/ha	56 log/ha
Nombre d'emplacements de parcage à l'air libre	31	8V	6V
Nombre d'emplacements de parcage en sous-sol	0	61V+2M	55V+2M
Nombre d'emplacements de parcage total	31	69V+2M	61V+2M
Nombre de niveaux en sous-sol	1	1	1

2.1.6. Intervenants

La situation est inchangée.

2.1.7. Calendrier

- Le demandeur espère obtenir le permis d'urbanisme pour le quatrième trimestre 2026.
- Les bâtiments resteront occupés jusqu'au début du chantier.
- Les travaux, d'une durée estimée de 24 mois, seraient entamés dans la foulée :
 - o Démantèlement : 3 mois
 - o Gros œuvre : 9 mois
 - o Finitions : 9 mois
 - o Aménagement des abords : 3 mois (partiellement en parallèle avec les finitions).

2.2. JUSTIFICATION/OBJECTIFS DU PROJET ET DE LA DEMANDE

L'objectif du demandeur est de développer le site avec une mixité d'affectation dont des logements de qualité, performant énergétiquement, performant environnementalement et destiné principalement à des acquéreurs occupants avec des prix abordables pour la classe moyenne/supérieure.

3. ANALYSE DU PROJET PAR DOMAINE

3.1. L'URBANISME, LE PAYSAGE

3.1.1. Aire géographique

Le site, les parcelles voisines et les premiers fronts bâtis.
Pour certains aspects, le quartier au sens large.

3.1.2. Situation existante de droit – Situation planologique

3.1.2.1. Situation cadastrale

La situation est inchangée.

3.1.2.2. PRDD (A.G. 18/07/2018)

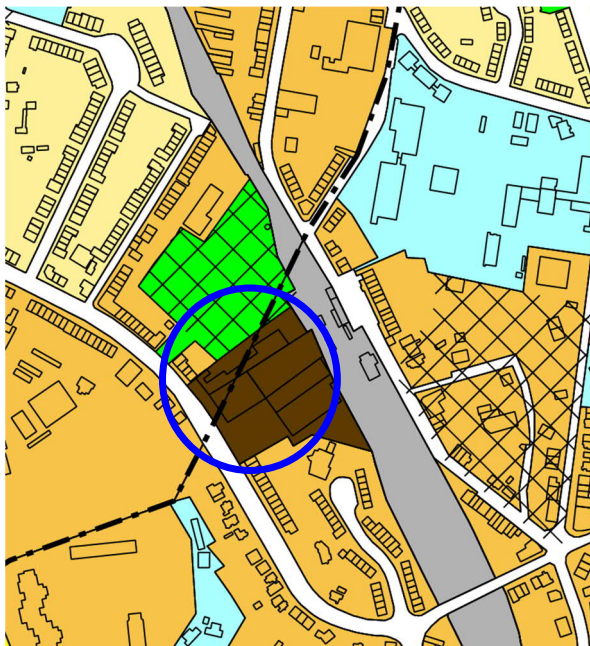
(Sans valeur réglementaire)

La situation est inchangée.

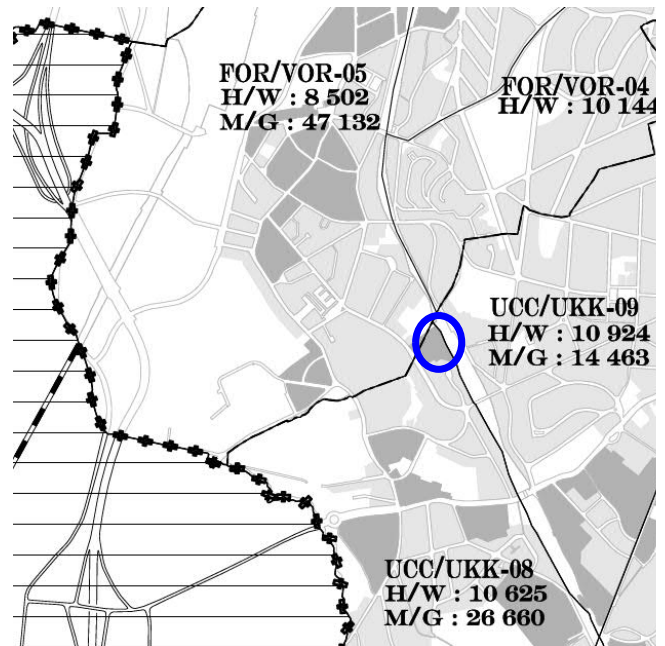
Nous ne constatons donc aucune incompatibilité entre le projet et le PRDD.

3.1.2.3. Plan Régional d'Affectation du Sol (A.G. 03/05/2001)

La carte n°3 reprend le site en zone de forte mixité et en zone de chemin de fer.



Carte n° 3 : affectation (3/6)
Localisation du site en bleu



Carte n°4 des superficies de bureaux admissibles
par maille et par type de zone.

Actuellement, cette zone de forte mixité comprend principalement des entreprises et accessoirement, un équipement d'intérêt collectif ou de service public et un bureau ainsi qu'un immeuble à appartement (n°304).

Mixité du projet

Le projet prévoit principalement du logement qui est la première des 4 affectations principales de la zone de forte mixité et la seule ne comportant pas de seuil. Toutefois, l'avis de la commission de concertation considérait que le projet initial comprenait une part trop grande de logement : 88%. Le nombre de logements a été réduit. Des activités artisanales ont donc été ajoutées et la superficie de plancher d'équipement d'intérêt collectif ou de service public a été augmentée. La proportion de logement dans le projet modifié est de 75%. Le projet modifié améliore donc la mixité. De manière plus précise :

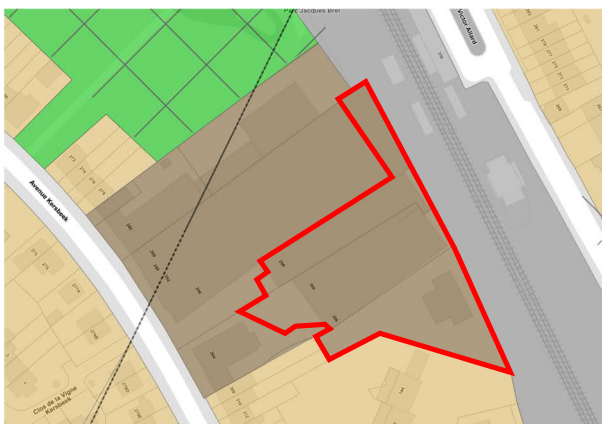
- Le projet modifié prévoit le maintien de l'équipement existant comme le projet initial et prévoit l'implantation d'un local pour équipement au rez-de-chaussée du bâtiment A. La superficie de plancher est légèrement réduite de 995 m² à 904 m² en raison de la suppression d'une petite annexe du bâtiment F et de la réduction de la taille de la salle polyvalente.
- Le projet modifié prévoit des activités artisanales (701 m²).
- Comme dans le projet initial, des bureaux sont prévus au n°278A-280 à raison de 283 m².

Outre il y a donc 1.888 m² d'affectations principales autres que le logement alors que le projet initial n'en prévoyait que 1.047m². Au-delà de 1.500m², les conditions suivantes doivent être remplies :

- « *L'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques* ». L'utilisation de l'entièreté du rez-de-chaussée du bâtiment A est intéressante car elle permet d'apporter une animation à cette portion de l'avenue le long d'un cheminement piéton vers la gare et à proximité d'un parc public.
- « *Les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone* ». Voir le point « Mixité dans la zone ci-après.
- « *Les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité* ». Ce sera le cas dans la procédure de la présente demande de permis d'urbanisme

Le projet modifié comprend donc toutes les quatre affectations principales de la zone : le logement, l'activité productive, le bureau et l'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Il comprend en outre du commerce, qui n'est pas une affectation principale de la zone ; Sa superficie a été réduite à 200 m² qui est le seuil au-delà duquel des conditions doivent être remplies. La destination commerciale est donc parfaitement autorisable.

Mixité dans la zone



Partie de la zone de forte mixité hors site qui hébergera des activités.

En dehors du site, la zone comprend un immeuble à appartements, des activités productives et un équipement (voir illustration ci-contre). Cette dernière a une superficie de 14.841 m². Hors site, les parcelles occupées par des activités (productive et équipement - voir illustration ci-contre) ont une superficie de 7.067 m² soit 48% de la superficie de la zone. Les activités productives et l'équipement restent donc très largement présents dans la zone. La parcelle occupée par l'immeuble à appartements voisin (n°304) du site a une superficie de 1.066 m².

L'affectation du projet modifié est donc conforme au PRAS et contribue au maintien de la mixité de la zone en accroissant la première des affectations principales de la zone.

En zone de chemin de fer, le projet prévoit un accès à la gare ce qui est conforme à l'affectation prévue dans cette zone.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.1.2.4. Plan Communal de Développement :

La situation est inchangée.

3.1.2.5. Plan Particulier d'Affectation du Sol

La situation est inchangée.

3.1.2.6. Permis de lotir non périmé

La situation est inchangée.

3.1.2.7. Règlements

La situation est inchangée.

Les dérogations sont traitées au chapitre « Situation projetée ».

3.1.2.8. Plan d'alignement

En ce qui concerne Forest, le plan d'ensemble des alignements des voiries communales a été approuvé par le Conseil Communal du 20/02/2018. Le bâtiment hors-sol projeté respecte ce recul de 5 mètres. Dans le projet initial, le sous-sol s'étendait sous la zone de recul. Ce n'est plus le cas dans le projet modifié ce qui est une amélioration.



Extrait du plan général d'alignement de la Commune de Forest et délimitation du site

3.1.2.9. Permis d'urbanisme délivrés mais non encore réalisés

Néant

3.1.2.10. Certificats d'urbanisme

Néant concernant le site.

3.1.2.11. Servitudes

La situation est inchangée.

3.1.2.12. Contrat de quartier (durable), CRU...

Il n'y a pas de pareil document concernant le site et ses alentours proches.

3.1.2.13. Divers

La situation est inchangée.

3.1.2.14. Statut administratif des voiries

La situation est inchangée.

3.1.3. Situation existante

3.1.3.1. Description du site

La situation est inchangée.

3.1.3.2. Grandes dimensions du site et relief

La situation est inchangée.

3.1.3.3. Description des environs.

Un établissement d'enseignement s'est installé au n° 306 de l'avenue Kersbeek³ en 2025 : il s'agit de l'UECPA (Uccle Enseignement Communal Pour Adultes). Le parking du bâtiment est réservé au personnel. Sont dispensés des cours de langue, d'étude des vins, d'informatique et de formation au statut d'indépendant. En 2024, l'établissement comportait 1300 inscrits d'après son site web ; le personnel s'élève à 17 personnes. Le secrétariat est ouvert du lundi au jeudi de 14h à 18h. Des cours sont dispensés du lundi au jeudi de 9h à 21h20.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.1.3.4. Rapport avec les parcelles voisines

La situation est inchangée.

³ Bâtiment de +/-600 m² de superficie de plancher.

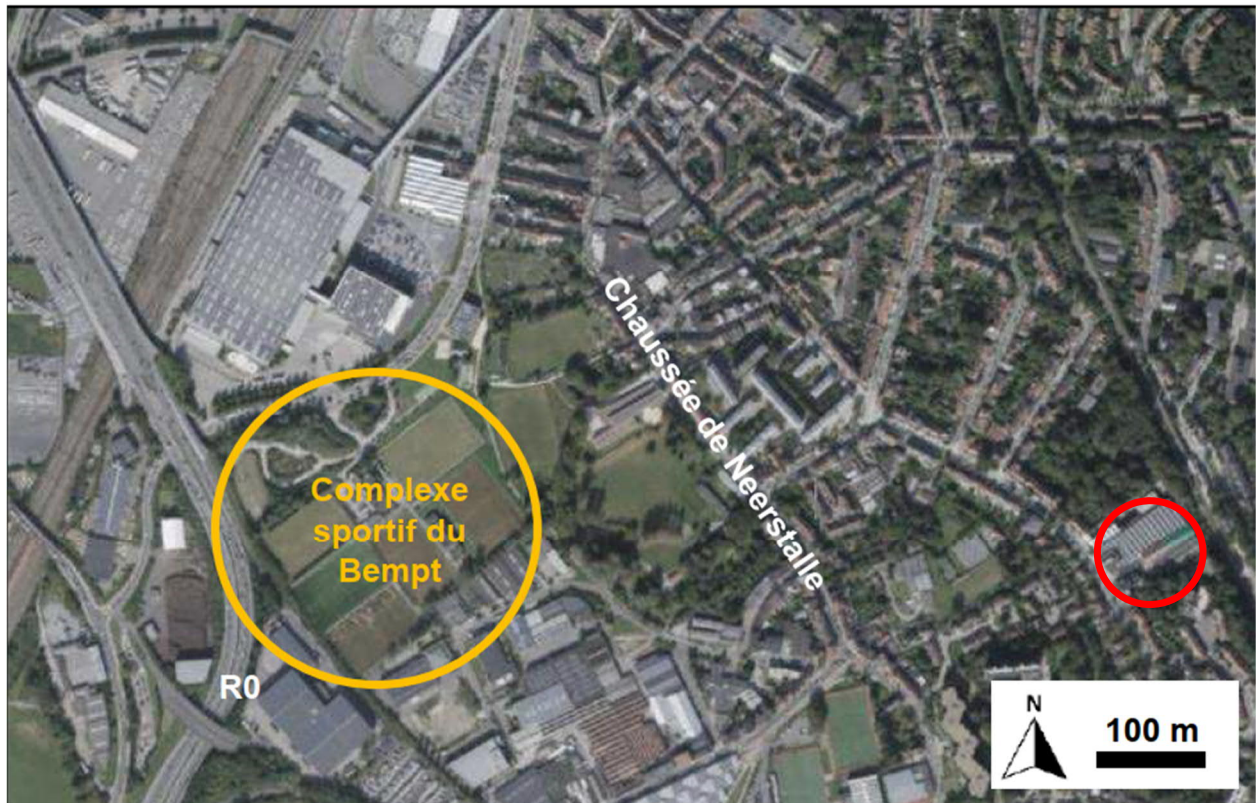
3.1.4. Situation future prévisible

Stade de l'Union Saint-Gilloise

Il faut noter la demande de permis d'urbanisme relative à la construction d'un nouveau stade pour la Royale Union Saint-Gilloise (16.000 places) y compris l'aménagement des abords des espaces publics en connexion avec le parc du Bempt (dossiers n° 07/PFD/1989730 et IPE/1B/2025/1989725). Ces dossiers ont été déposés en juin 2025 et l'enquête publique se déroule du 12/05/2026 au 10/06/2026. Les informations au sujet de ce projet citées dans le présent rapport proviennent des dossiers soumis à enquête publique.



Périmètre objet des demandes de permis 07/PFD/1989730 et IPE/1B/2025/1989725 et localisation du site (source : openpermits.brussels)

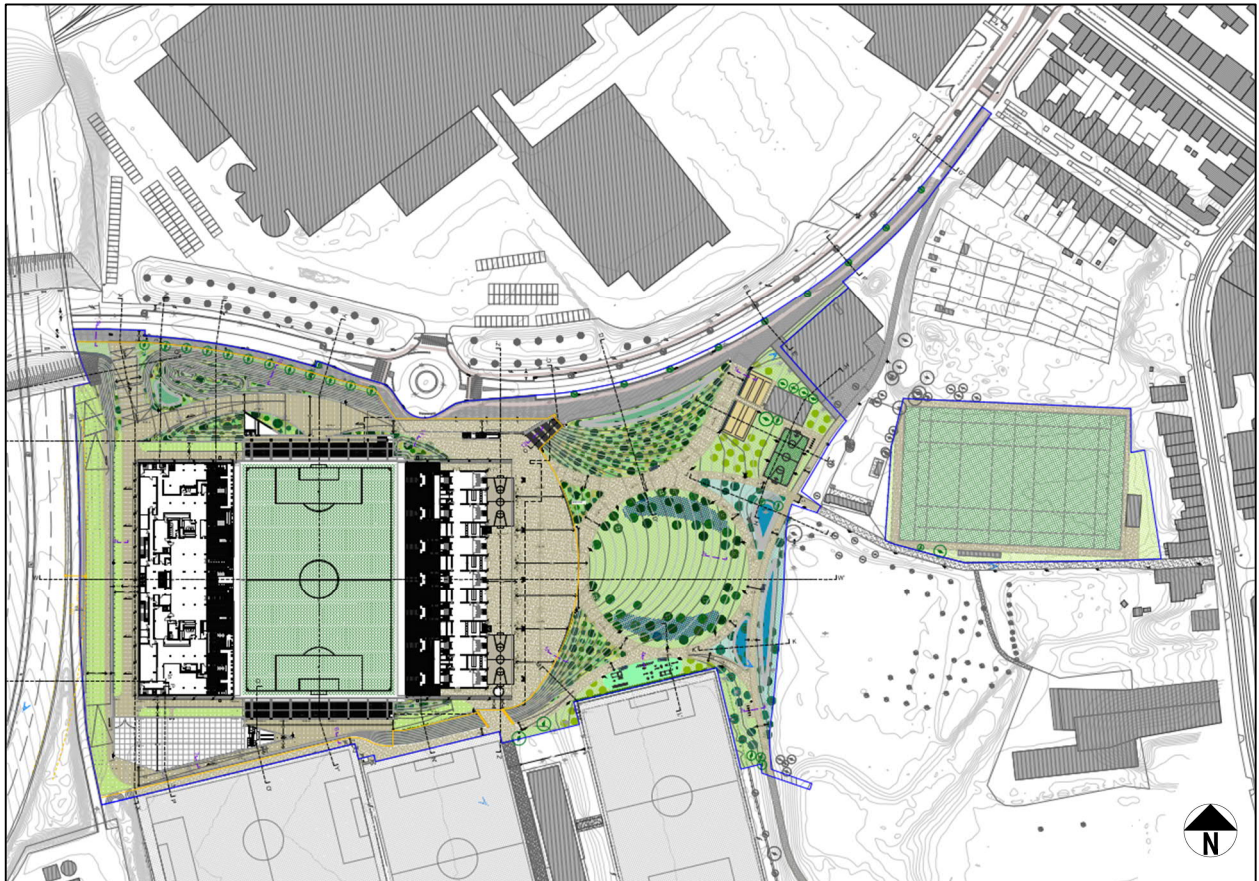


Localisation du projet de stade

NEW_RI_EI_new-C1459_RI_USG_Rapport complete_No_Track_Change_1-254-20260424T151510 (1)
 – page 10

Le projet de stade prévoit 32.622 m² de superficie de plancher d'infrastructure et 232 m² de superficie de plancher de commerces. Outre le stade proprement dit, ce projet prévoit 206 emplacements de parcage pour voitures accessible par le boulevard de la Deuxième Armée Britannique au droit d'un rond-point qui est une axe CONFORT pour les automobiles et PLUS pour les poids-lourds.

Du point de vue de l'urbanisme, il n'y a pas d'interaction entre ce projet de stade et le site. C'est la mobilité qui est le sujet le plus susceptible d'être impactant.



Extrait du plan d'implantation de la demande de permis 07/PFD/1989730
(NEW_REALISATION_P4_Plan situation projetee bis)

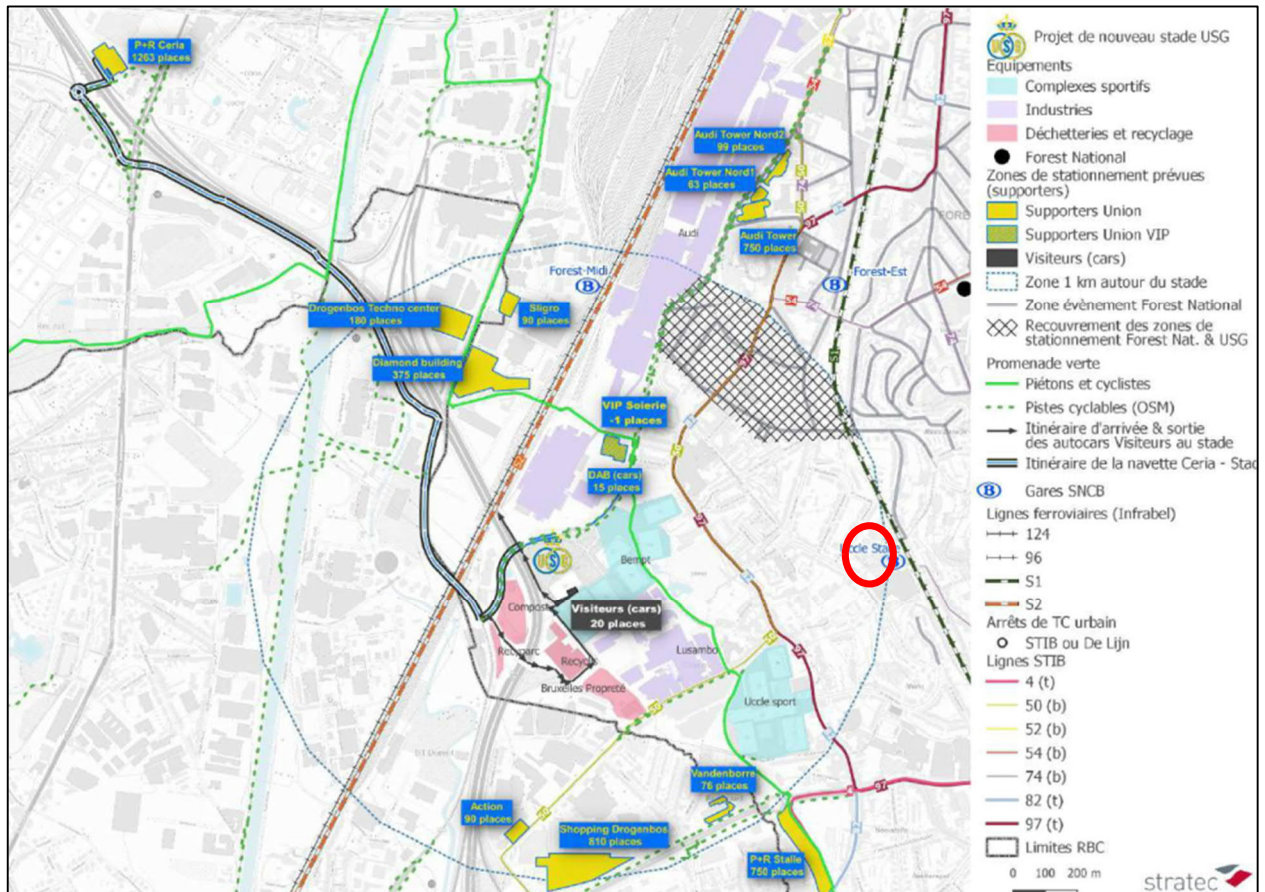
Le stade a été implanté en maximisant la distance par rapport aux quartiers résidentiels situés à l'est du projet de la Royale Union Saint-Gilloise.

Le projet compte sur des parkings voisins dont notamment le parking P+R (1700 places), le parking du shopping Drogenbos (843 places), le parking Audi Tower (681 places). 80% à 90% des matchs se dérouleraient les samedis et dimanches ce qui aura un impact très modéré du point de vue de la circulation étant donné l'absence de navetteurs ; les matchs du jeudi seront les plus impactant (2 jours par an en moyenne)⁴. Le rapport d'incidences joint à la demande propose des «Mesures afin d'avoir un stade exemplaire en termes de mobilité ». Concernant le site, le rapport d'incidences joint à la demande de permis relative au stade ne mentionne aucun impact :

- Au niveau du stationnement, aucun enjeu n'est mentionné à proximité du site (voir carte ci-dessous) qui se trouve à 1 km du projet de stade (« zone de stationnement à prendre en compte » d'après ce l'auteur de cde RI – page 126). La demande maximale est estimée à 2.190 places procurées par divers parkings. Le rapport mentionne en page 126 que :

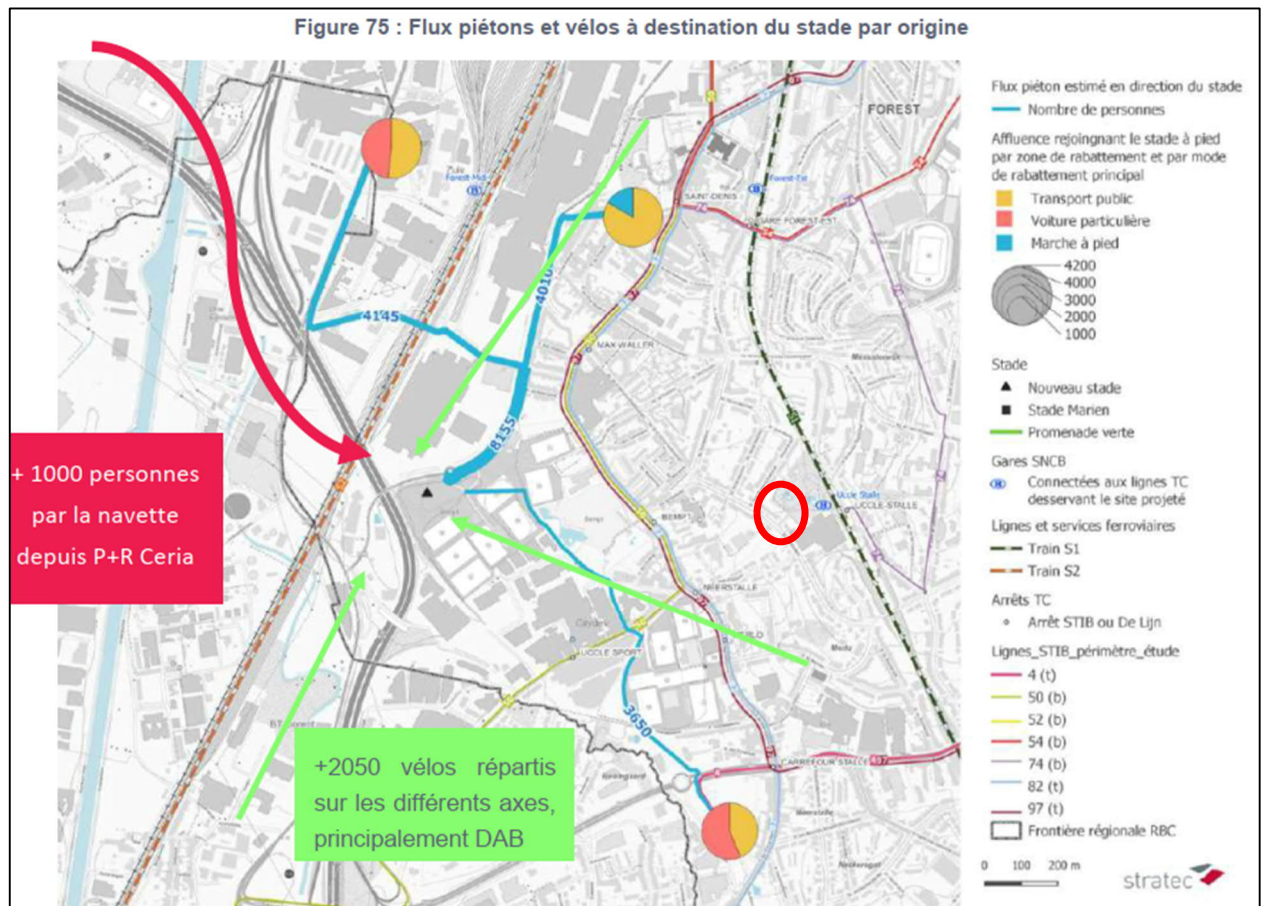
Lors de la première séance du Comité de Pilotage de la présente étude en décembre 2023, il a été identifié qu'il ne fallait pas prendre en compte le stationnement en voirie dans la zone des riverains (maille Neerstalle) et que le futur stade devait être autonome en stationnement sans compter sur le stationnement en voirie en zone d'habitat .

⁴ Page 136 de l'étude de mobilité jointe à la demande de permis d'urbanisme/d'environnement.



Carte des enjeux de stationnement, page 121 et **localisation du site**
(NEW_AUTRE_C1458_Etude de mobilité_Rapport final_101025_compressed)

- Au niveau de la circulation, le RI estime les flux projetés sur les axes structurants en pointant des flux importants. La répartition des emplacements de stationnement en divers parkings à tendance à répartir les flux (voir carte ci-dessous) mais le Ri ne pointe pas d'impact sur l'avenue Kersbeek.
- Au niveau des flux piétons, le RI ne pointe aucun flux concernant le site. Il en est de même pour les cyclistes.



Carte des enjeux de stationnement, page 147 et *localisation du site*
(NEW_AUTRE_C1458_Etude de mobilité_Rapport final_101025_compressed)

Domaine Infrabel

Un permis d'urbanisme concernant le domaine Infrabel était en cours d'instruction. Son objet est l'amélioration des accès de la gare d'Uccle-Stalle. Des contacts/réunions ont eu lieu entre Infrabel et le demandeur afin de coordonner les projets. La notification de la décision date du 15/07/2026 (https://openpermits.brussels/fr/_16/PFU/1951995).

3.1.5. Situation projetée

Utilisation du site

Par rapport au projet initial, l'utilisation de la venelle sera renforcée par la présence des ateliers d'artistes et par le déplacement des plusieurs accès aux logements sur la venelle ainsi qu'un local vélo en plus. La fréquentation par les futurs habitants sera moindre (diminution de +/-20%) étant donnée la réduction du nombre de logements de 61 à 49.

C'est une amélioration car le site contribue ainsi au quartier : il est partiellement accessible au public (cheminement, commerce, équipements), il est visuellement relié à l'espace public, l'accès de la gare est marqué par un Totem de la SNCB.

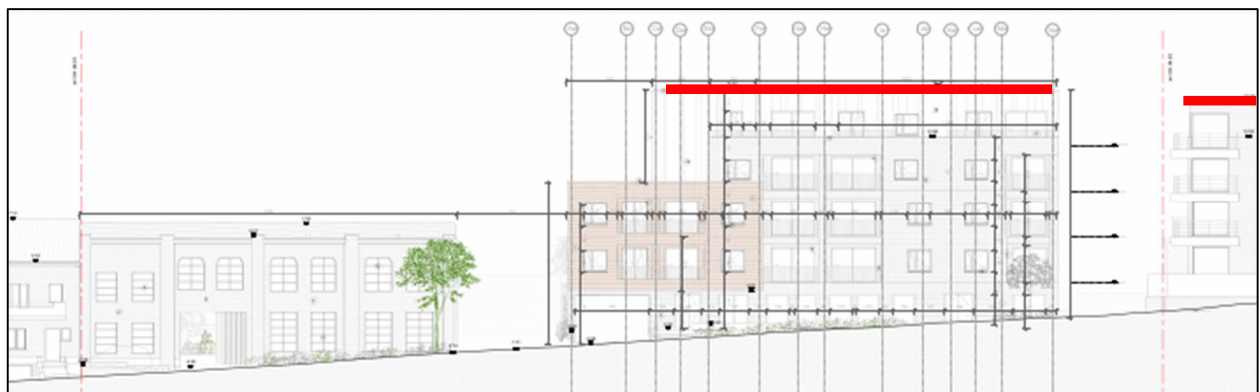
Comme expliqué au point 3.1.2.3., le projet modifié améliore la mixité et ne porte pas atteinte à la mixité de la zone de forte mixité du PRAS.

Implantation et gabarit des constructions

L'emprise des constructions est drastiquement réduite par rapport à la situation existante de 5.728 m² à 3.175 m² (2.676 m²) soit de 65% à 36% (30%). Cette légère augmentation par rapport au projet initial est causée par l'implantation de locaux pour activités artisanales qui ont été introduites en réponse à l'avis de la commission de concertation lequel préconise une mixité plus importante. Il n'en reste pas moins que l'amélioration par rapport à la situation existante est importante ce qui permet d'améliorer grandement la végétalisation et la perméabilité du sol.

Par ailleurs, la partie du sous-sol qui était prévue sous la zone de recul du bâtiments A est supprimée. Cette suppression ne compense pas l'ajout des locaux pour activités artisanales et l'extension du parking en raison de la nouvelle position de la rampe: le superficie du sous-sol augmente de 426 m².

La réduction de gabarit des bâtiments de logements projetés répond également à l'avis de la commission de concertation qui évoque de la surdensification. Les gabarits de ces nouveaux bâtiments seront R+3+ pour les bâtiments A, D et E ; ils seront de R+2 pour les bâtiment B et C qui sont prévus le long du parc Jacques Brel.



Projet initial



Projet modifié

Matériaux

La situation est inchangée.

Densité

Le rapport P/S passe de 0,72 à 0,84 (0,98). Il s'agit donc d'une densification mais somme toute peu importante et moins importante que dans le projet initial. Cela reste une densité moyenne à mettre en relation avec⁵ :

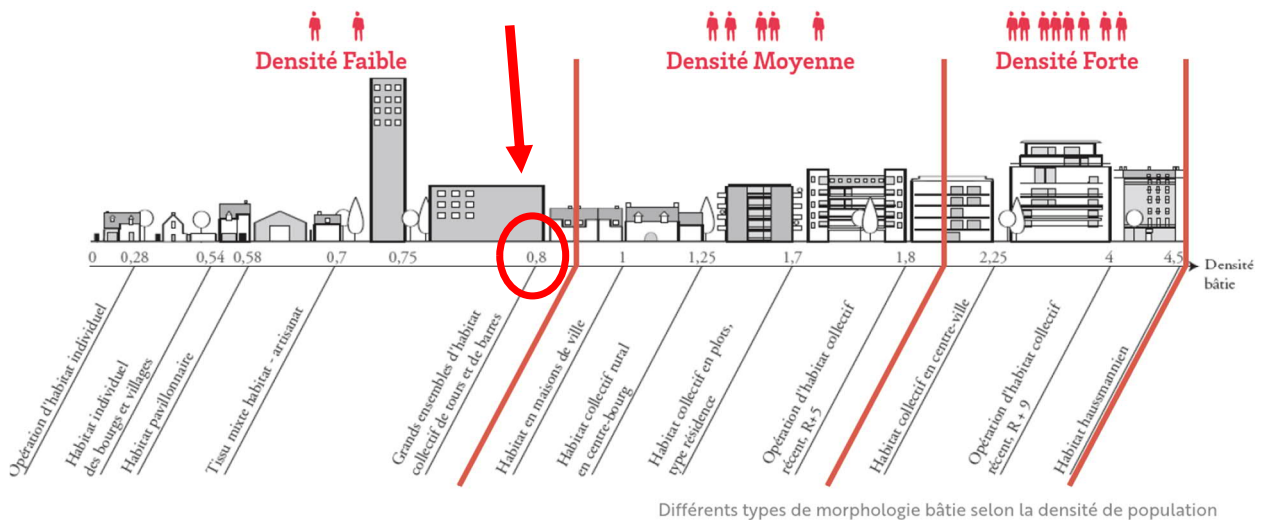
- La taille du terrain (8.823 m²) et la taille de l'îlot : presque 130 mètres de profondeur sans

⁵ Cfr « PRDD », AG 12/07/2018 , pages 66-69 et « Densité urbaine : cahier de recommandations », septembre 2022.

vis-à-vis au fond du terrain,

- La bonne opportunité que représente la gare d'Uccle Stalle en matière de mobilité,
- La qualité et la taille des abords proposés et en rapport avec la présence du parc Jacques Brel à côté du site,
- La largeur de l'artère qu'est l'avenue Kersbeek : 16 mètres entre alignements permettent une circulation confortable pour une rue à fort caractère résidentiel,
- La conservation et la mise en évidence d'un bâtiment de type industriel ainsi que la conservation d'éléments de structure d'un autre bâtiment, éléments qui seront installés dans les extérieurs et visibles depuis le nouveau chemin public.
- Le projet est ouvert sur le quartier, comprend un commerce, des équipements et est traversable pour accéder à la gare.
- La forte relation entre espaces non-bâties et rez-de-chaussée : présence d'un commerce, d'une salle commune, de logements au rez-de-chaussée avec accès sur la venelle projetée, d'abords aménagés de manière riche et diversifiée (aspect social, gestion de l'eau, végétalisation...), création d'un passage agréable avec locaux vélos dédiés.

Un P/S de 0,84 peut être qualifié de faible.



Perspective, « Densité urbaine – Cahier de recommandations », septembre 2022, page 25

Paysage

Pour le paysage à partir du site classé voisin, voir le chapitre « Patrimoine ».

Etant donné la réduction de gabarit du bâtiment A, le repère de la venelle sur l'avenue Kersbeek sera plutôt constitué de l'ouverture que procure la venelle et par le totem annonçant la gare de Stalle.

Logements

Les 49 (61) logements ont une superficie de plancher moyenne de 112 m² (120 m²), ce qui en fait des logements de bonne taille. Comme dans le projet initial, il n'y a aucune dérogation au sujet de l'habitabilité des logements. Tous les appartements sont traversant ou disposent de deux façades alors que ce n'était pas le cas pour deux studios dans le projet initial. Comme dans le projet initial, ils disposent tous au moins d'une terrasse, d'un jardin ou d'un balcon et les futurs habitants disposeront d'une salle polyvalente et des abords communs : potagers participatifs, espace détente, verger, espace de repos, parcours ludique, végétations diversifiées avec des noues paysagères.

Accès aux locaux vélos

La disposition des locaux vélos a été modifiée :

- Les locaux prévus au sous-sol ont été supprimés ainsi que la rampe et l'ascenseur spécifique.
- Le rez-de-chaussée du bâtiment E ne comprend plus un grand local commun mais deux locaux auxquels on accède directement par la venelle. Ils totalisent 36 (44) vélos.
- Un nouveau local pour 32 vélos est prévu au rez-de-chaussée du bâtiment A (également accès direct par la venelle).
- Comme dans le projet initial, les abords comprennent deux abris vélos ainsi que des emplacements en zone de recul du bâtiment A qui sont donc très facilement accessibles.

La situation est donc améliorée en ce qu'il n'y a plus d'emplacements en sous-sol et en ce que les locaux vélos sont directement accessibles depuis la venelle.

Conformité aux plans et règlement

Les dérogations évoquées ci-dessous sont décrites et justifiées plus en détail dans la note explicative.

Le projet modifié déroge à l'article 3, §1 ne sont pas implantés à l'alignement ou, le cas échéant au front de bâtisse en retrait. Cela est motivé par la taille et notamment profondeur du site et la composition du projet autour d'une venelle accessible au public. La réduction du gabarit des bâtiments projetés du projet modifié et l'aménagement qualitatif des abords rendent ce type d'implantations tout-à-fait acceptable et procure de bonnes conditions d'habitat.

Le projet modifié déroge à l'article 4, §1, 1° du titre 1 du RRU en ce que le bâtiment D est implanté à plus de $\frac{3}{4}$ de la profondeur du terrain. Cette dérogation subsiste sans être atténuée ou aggravée.

Le projet déroge aux articles 5 et 6 du titre I du RRU en ce que

- la hauteur de la façade avant des bâtiments D et E est supérieure à celle de la façade avant de la construction de référence la plus élevée (hangar voisin),
- la toiture dépasse la hauteur du profil mitoyen le plus haut de la même construction de référence.

Cette dérogation est atténuée car un étage a été supprimé sur chaque bâtiment. Pour rappel, la construction de référence la plus haute est un hangar qui, par nature, est assez bas. Il s'agit d'un bâtiment industriel non fenêtré côté site ; il n'y a donc aucune privation d'ensoleillement ni aucune création de vis-à-vis gênant. Il n'y a donc aucune incidence.

Le projet déroge à l'article 8, § 1^{er}, du titre I du RRU en ce que la hauteur de la construction (bâtiments A, B et C) telle que projetée dépasse la moyenne des hauteurs des constructions situées sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou des voiries. Cette dérogation est atténuée car un étage a été supprimé sur chaque bâtiment. Le bilan est le suivant :

- 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.

Le projet initial dérogeait à l'article 10 du titre I du RRU en ce que la saillie en façade à rue du bâtiment A avait une profondeur de 3 mètres alors que le RRU n'autorise qu'un maximum de 1 mètre. Cette dérogation est supprimée.

Le projet initial dérogeait à l'article 11 du RRU en ce que le sous-sol était implanté sous la zone de recul du bâtiment A alors que la RRU prescrit que la zone de recul est aménagée en plein terre. Cette dérogation est supprimée.

Le projet déroge à l'article 11 du titre I du RRU en ce qu'il prévoit des emplacements pour vélos dans la zone de recul du bâtiment A. Cette dérogation reste inchangée mais le revêtement des emplacements est perméable. Cette dérogation subsiste sans être atténuée ou aggravée

Le projet déroge à l'article 13 du titre I du RRU en ce que les toitures plates des volumes principaux des nouveaux bâtiments ne sont pas végétalisées. Cette dérogation subsiste sans être atténuée ou aggravée.

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 alors que le RCU l'interdit. 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.

3.2. LE PATRIMOINE IMMOBILIER

3.2.1. Aire géographique

Le site, les parcelles voisines et les premiers fronts bâtis.

3.2.2. Situation existante

Le site

La situation est inchangée

Les alentours

La situation est inchangée

3.2.3. Situation future prévisible

Demande de permis d'urbanisme relative au cheminement vers la gare d'Uccle-Stalle sur le domaine d'Infrabel : certains arbres seront abattus à cette occasion ce qui pourrait dégager la vue entre les quais et le site mais à cet endroit, le bâtiment n°298 se trouve entre le site et le quai.

3.2.4. Situation projetée

Le site est peu visible depuis le parc Jacques Brel et depuis le quai de la gare en raison de la présence d'arbres. Le projet modifié prévoit en outre la réduction d'un étage des nouveaux bâtiments projetés. Ces bâtiments seront donc moins visibles.

A partir du parc, les grands arbres subsisteront et la vue pointe vers le haut. Le projet prévoit in situ une lisière paysagère composée des strates successives (arbres, arbustes et herbacées) de manière à assurer la continuité du parc sur le site. Le mur mitoyen est conservé. Le projet

modifié prévoit que les bâtiments B et C soient réduits d'un étage et reculés de +/-3 mètres de la limite du parc. La situation est donc améliorée.



Vue vers le site

A partir des quais de la gare, le point de vue est plus haut et les étages supérieurs du bâtiment C seront visibles au travers des arbres mais moins que dans le projet initial avec le projet modifié prévoit la réduction d'un étage. Toujours à partir du quai, les étages supérieurs seront également visibles par-dessus le bâtiment industriel qui se trouve entre le site et le domaine d'Infrabel. Voir photo ci-dessous : le bâtiment D était un niveau plus haut que le faîte du bâtiment voisin ; le projet modifié prévoit sa réduction d'un étage, il sera donc beaucoup moins visible.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.3. LE DOMAINE SOCIAL ET ECONOMIQUE

3.3.1. Aire géographique

L'aire géographique est le quartier au sens du Monitoring des quartiers.

3.3.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Développement du quartier.
- Effet sur le commerce local.
- Taxes et revenus pour la Ville et la Région.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.3.3. Situation existante

Les équipements du quartier

Un établissement d'enseignement s'est installé au n° 306 de l'avenue Kersbeek en 2025 : il s'agit de l'UECPA (Uccle Enseignement Communal Pour Adultes). Le parking du bâtiment est réservé au personnel. Sont dispensés des cours de langue, d'étude des vins, d'informatique et de formation au statut d'indépendant. En 2024, l'établissement comportait 1300 inscrits d'après son site web ; le personnel s'élève à 17 personnes. Le secrétariat est ouvert du lundi au jeudi de 14h à 18h. Des cours sont dispensés du lundi au jeudi de 9h à 21h20.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.3.4. Situation future prévisible

Il n'y a rien de particulier à signaler.

3.3.5. Situation projetée

La réaffectation projetée s'inscrit donc dans une croissance de la population constatée dans les 4 secteurs statistiques concernés. Le projet prévoit 49 (61) logements pour une superficie de planchers hors-sol de 5.509 m² (cfr cadre VII du formulaire de demande de permis d'urbanisme) :

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

La superficie de plancher moyenne par appartements de 112 m² (120 m²) La superficie de plancher au sens du glossaire du PRAS qui tient compte, par exemple, des locaux pour vélos situés au rez-de-chaussée. Les appartements sont donc assez grands mais de taille légèrement plus réduite que dans le projet initial : moyenne de 2,0 (2,1) chambres.

Sur la base d'une occupation moyenne des logements⁶, la taille moyenne des ménages serait de 2,34 (2,55) personnes ce qui est supérieur à la taille moyenne des ménages dans 3 secteurs sur quatre. En cas d'occupation maximale⁷, elle serait de 2,71 (3,02) personnes. La taille moyenne des ménages dans les secteurs concernés par le projet augmenterait donc toujours avec le projet modifié et enrayerait la leur faible croissance (0% et 1%) ce qui est positif.

La densité nette du projet sera de 56 log/ha (69 log/ha) ce qui est assez faible car le projet est mixte et une part du terrain sera occupée par des bureaux, des ateliers et des équipements d'intérêt collectif ou de service public. En termes de superficie de plancher, la part des logements est de 75% (84%).

Le commerce

Le projet prévoit 200 m² (339 m²) de superficie de plancher de commerces qui assureront une certaine mixité au projet et une activation du rez-de-chaussée le long de l'avenue Kersbeek. Cela représente de 3 à 4 (4 à 6) postes de travail en fonction de la nature des commerces et 1 emploi indirect.

La nature du commerce n'est pas encore connue. Le demandeur n'envisage toutefois pas d'établissement Horeca car cela pourrait être un frein à la commercialisation des appartements.

Nous ne sommes pas dans un noyau commercial mais le futur commerce pourra profiter des usagers de la gare d'Uccle-Stalle ; le commerce est situé sur le cheminement piéton entre la chaussée de Neerstalle et la gare.

Le local prévu a les caractéristiques adéquates pour remplir la fonction :

- La disposition des lieux prévue permet d'avoir une large vitrine bien visible le long de

⁶1 personne par studio, 1,5 personne par 1CH, 2,5 personnes par 2CH, 3,5 personnes par 3CH

⁷ 1 personne par studio, 2 personnes par 1CH, 3 personnes par 2CH, 4 personnes par 3CH

l'espace public.

- Le trottoir prévu en zone de recul procure suffisamment d'espace pour regarder confortablement les vitrines sans entraver l'accès aux logements.
- Il n'y a aucune liaison intérieure entre les magasins et les logements (sécurité).
- La taille de la cellule permet un aménagement intérieur ultérieur (kitchenette avec éclairage naturel, sanitaires, réserve...). Les locaux sont lumineux.
- Il est accessible aux PMR.

Les locaux sont prévus « CASCO ». Les futurs exploitants aménageront eux-mêmes les locaux. Toutefois, le projet prévoit le chauffage de l'eau sanitaire ainsi que des gaines de ventilation.

Le commerce prévu ne bénéficie pas d'aire de livraison (ce n'est pas requis par le RRU). En pratique, une petite camionnette pourrait utiliser une partie de la servitude de passage pour les livraisons.

Les équipements d'intérêt collectif ou de service public.

Dans les bâtiment F et G, la situation est inchangée si ce n'est qu'une petite annexe est maintenant supprimée. Dans le bâtiment A, un local de 189 m² est maintenant prévu à la place de superficie commerciale du projet initial. La nature de l'équipement n'est pas encore connue. Il pourrait s'agir d'une profession médicale ou paramédicale qui est toujours la bienvenue dans quartier ; elle serait bien localisée grâce à la venelle et à la présence de la gare ainsi que des activités proches. La salle polyvalente prévus dans le bâtiment D est maintenue mais sa superficie est légèrement réduite.

Charges d'urbanisme

Selon le calcul du demandeur, les charges d'urbanisme étaient estimées à 372.000 euros pour le projet initial. Elles seront un peu plus réduites pour le projet modifié en raison de la réduction du programme.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.4. LA MOBILITE GENERALE

3.4.1. Aire géographique

Le site, les voiries longeant le site et le premier front bâti.

3.4.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Les flux de circulation automobile sur les voiries dans l'aire géographique en raison de l'entrée des véhicules sur le site et de l'insertion des véhicules sortant du site.
- Le stationnement de véhicules dans le quartier.
- Les piétons, PMR et cyclistes au droit des accès pour véhicules du site.
- La circulation interne dans le parking projeté et sur le site.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

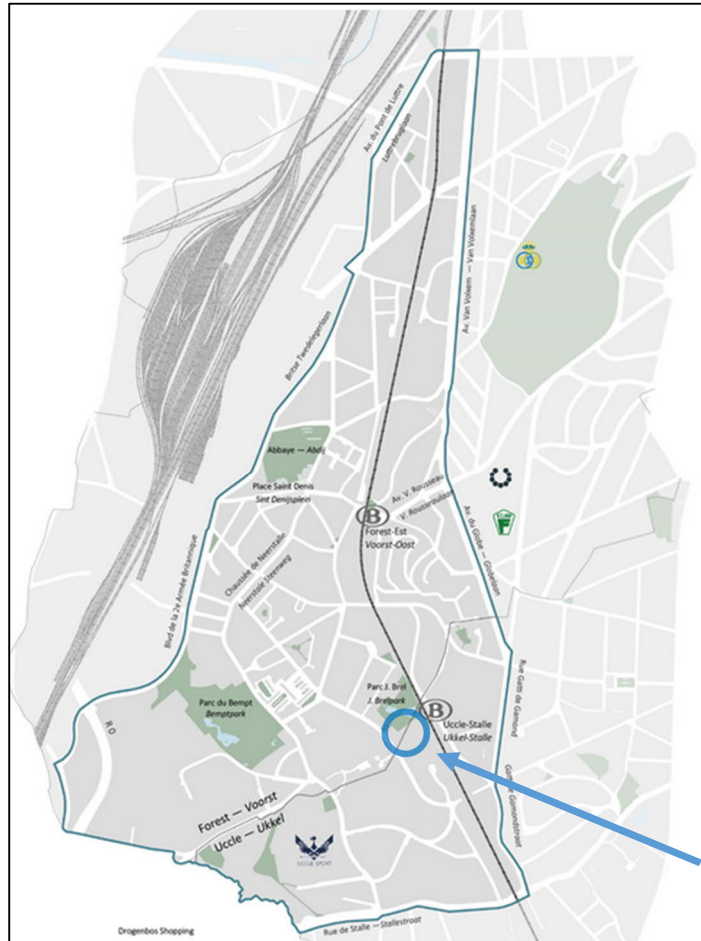
3.4.3. Situation existante

Le site

La situation est inchangée.

PLM (Plan local de Mobilité)

Le site est dans la maille Neerstalle dont la phase d'étude a démarré en 2022.

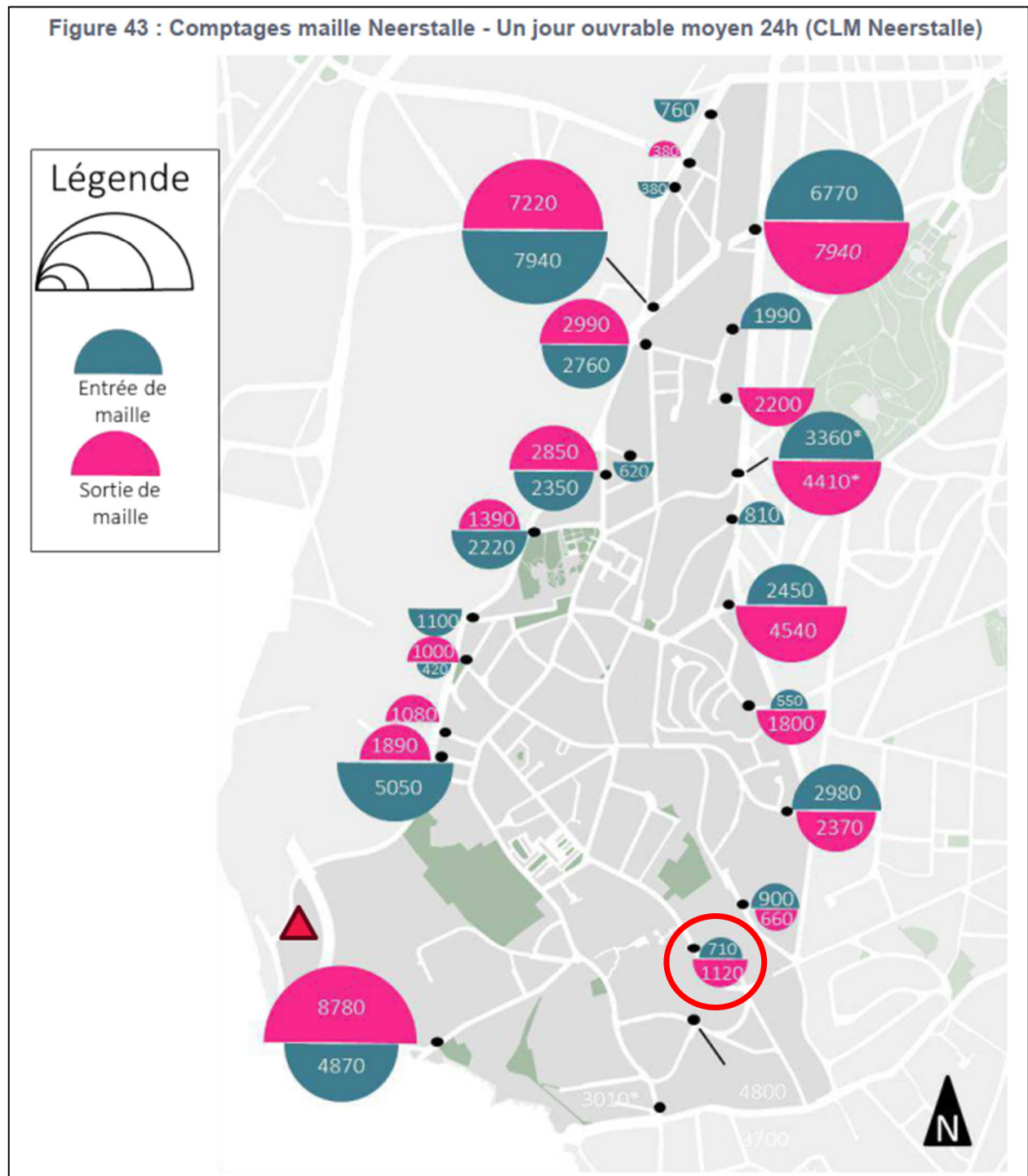


Maille Neerstalle (source : <https://quartiersapaises.brussels/neerstalle>)
Localisation du site

Le point « Situation future prévisible » renseigne des travaux programmés dans le CLM mettant en œuvre la maille.

La circulation

Nous avons comparé des données du CLM « Neerstalle » avec les comptages réalisés par nos soins (cfr rapport d'incidences initial).



Comptage maille Neerstalle – Un jour ouvrable moyen 24h (CLM Neerstalle)

Source : rapport d'incidences relatif au projet de nouveau stade pour l'Union Saint-Gilloise, Rapport d'incidences (auteur Stratec), Figure 43, page 100

Ces données du CLM indiquent un trafic entrant /sortant dans la maille sur l'avenue Kersbeek suivant :

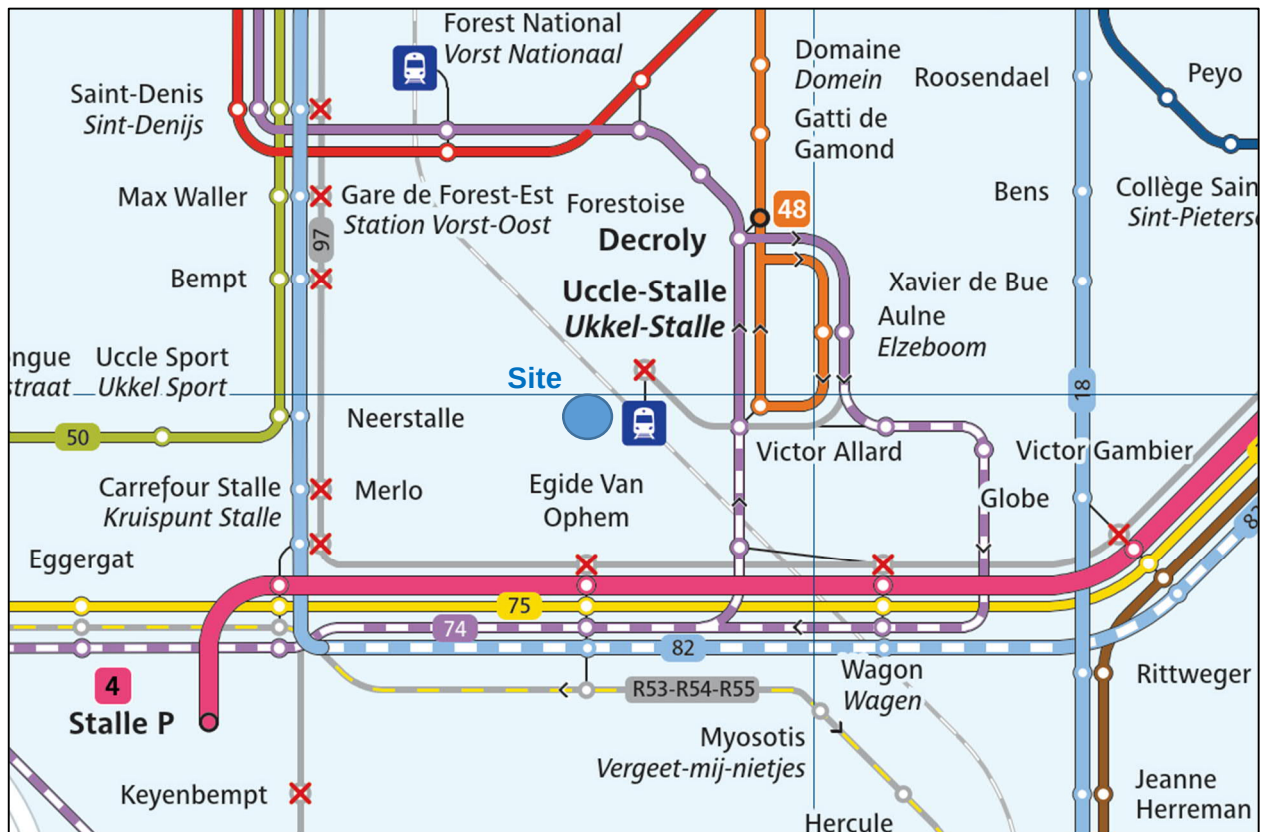
- Entrant : 710 evp par jour
- Sortant : 1.120 evp par jour

Les données relevées aux heures de pointe (7h30 à 8h30 et de 17h00 à 18h00) par nous-même et renseignées dans le rapport d'incidences initial sont les suivantes :

- Entrant : 141 evp soit 20% du trafic journalier.
- Sortant : 357 evp soit 32% du trafic journalier.

Il n'y a pas d'incohérence parmi ces données.

Transports en commun



Carte du réseau des transports en commun (avril 2026) et localisation du site

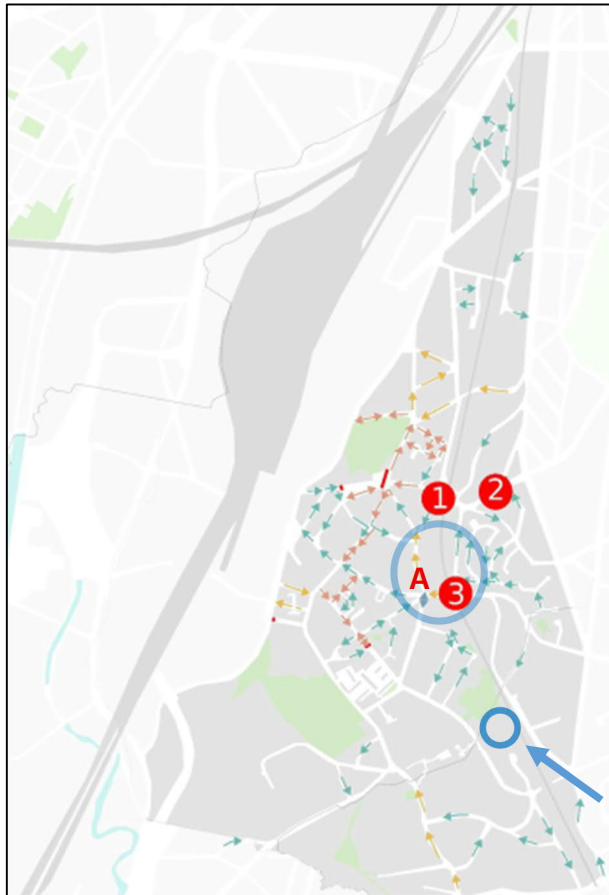
La carte ci-dessus indique la suppression du terminus du bus 74 à la Gare de Stalle ; le bus reste accessible à un arrêt distant de 350 mètres.

3.4.4. Situation future prévisible

Infrabel

Le permis d'urbanisme concernant le domaine Infrabel qui était en cours d'instruction est maintenant délivré. Pour rappel, son objet est l'amélioration des accès de la gare d'Uccle-Stalle et des contacts/Réunion ont eu lieu entre Infrabel et le demandeur afin de coordonner les projets.

CLM et sens uniques



La Commune de Forest nous a communiqué des informations au sujet des sens uniques⁸ qui seraient établis dans cette maille et qui avaient été évoqués lors de la réunion de la commission de concertation du 02/07/2025 :

- Point 3 : mise à sens unique de l'avenue de Haveskercke à partir du Carrefour Denayer vers le carrefour Kersbeek. Réduction du gabarit de voirie carrossable par des plantations et modification du profil de la chaussée au carrefour Kersbeek. Travaux prévus après intervention Vivaqua à la fin 2026. Aucune évaluation des incidences nous a été transmise. A titre informatif, des comptages anciens⁹ réalisés par nos soins révélaient les flux suivants dans le sens qui serait interdit :
 - o Pointe du matin : 360 evp/h
 - o Pointe de l'après-midi : 196 evp/h

Ces flux seraient répartis dans d'autres voiries mais, étant donné l'établissement d'autres sens uniques dans la maille, il est probable que les automobilistes changeraient de parcours de manière plus fondamentale.

Extrait du document transmis par la Commune de Forest et localisation du site

- Point A : mise à sens unique (SUL) de l'avenue Kersbeek (section Kersbeek-Pieter) et aménagement de la « placette Kersbeek ». Travaux prévus à partir de 2027. Aucune évaluation des incidences nous a été transmise

Les conséquences de la mise en place de ces sens uniques futurs doivent être étudiés dans le cadre de l'étude globale de la maille et du Contrat Local de Mobilité ainsi que, le cas échéant, dans les rapports d'incidences à joindre aux demandes de permis d'urbanisme relatifs aux travaux de voirie.

Nouveau stade

Voie le chapitre « Urbanisme ».

3.4.5. Situation projetée

Le projet comporte :

Programme :

- 49 (61) appartements avec une moyenne de 112 m² (120 m²) de superficie de plancher suivant la répartition suivante :

⁸ https://forest.brussels/sites/default/files/Mobilit%C3%A9/CLM%20-%20PDF_corrections.pdf

⁹ Réalisés en 2013 ; comptages réalisés à l'est de la ligne de chemin de fer

Type de log.	Nombre	Part
Studio	12	24%
Appartement 1 CH	1	2%
Appartement 2 CH	25	51%
Appartement 3 CH	11	22%
Total	49	100%

Répartition par taille des logements projetés

- 200 m² (339 m²) de superficie de plancher de commerces dont la nature n'est pas encore définie.
- 189 m² (0 m²) de superficie de plancher d'équipement d'intérêt collectif ou de service (une profession médicale ou paramédicale est pressentie).

Emplacements pour véhicules :

- 57 (63) emplacements de parcage en sous-sol dont 12 box et dont 2 emplacements pour motos
- 6 emplacements de parcage pour voitures à l'air libre pour les bureaux et l'équipement des bâtiments F&G.

Emplacements pour vélos :

- 32 (0) emplacements dans un local situé au rez-de-chaussée du bâtiment A
- 36 (44) emplacements dans deux locaux situés au rez-de-chaussée du bâtiment E
- 51 (30) emplacements dans un abri
- 16 (18) emplacements dans un abri pour les voyageurs SNCB.
- 10 emplacements à l'air libre dans la zone de recul du bâtiment A pour les clients du commerce.
- 15 emplacements dans un abri pour les bureaux et pour l'équipement d'intérêt collectif ou de service public (bâtiments F&G) (situation inchangée).
- Il y a donc au total : 160 (244) emplacements pour vélos dont 4 (6) pour vélos-cargos.
- Il n'y a plus de locaux pour vélos au sous-sol.

Les locaux vélos comprennent 2 emplacements pour le commerce, deux emplacements pour l'équipement du bâtiment A et 2 emplacements pour les activités artisanales.

Les ratios sont les suivants pour les voitures :

- 1 emplacement pour voiture par logement avec, en outre, 2 emplacements pour motos.
- 3 (0) emplacements pour voiture pour le commerce.
- 3 (0) emplacements pour voiture pour l'équipement du bâtiment A.
- 6 emplacements pour voiture (déjà autorisés) pour les 283 m² de bureaux soit 1 emplacement par 47 m² de bureaux. En soirée, les emplacements pour les bureaux pourraient être utilisés pour les événements organisés par l'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

Utilisation du parking

Le parking en sous-sol est destiné en priorité aux futurs habitants du projet ainsi qu'aux employés du commerce et de l'équipement.

Accès du parking en sous-sol

Comme dans le projet initial, la rampe est à double sens (5,25 mètres de large) ce qui permet des entrées et sorties sans que véhicules doivent attendre. En outre, elle ne débouche pas directement sur la voie publique mais sur une allée latérale ; aucun véhicule ne devra donc attendre en voirie publique ; cela permet en outre une bonne visibilité des usagers du trottoir. La pente maximale est de 14,9% (20%). Ce sont autant d'améliorations par rapport au projet initial.

Configuration du parking

La configuration du parking est similaire à celle du projet initial mais certaines allées ont été élargies lorsque les véhicules doivent tourner.

Les déplacements des cyclistes.

Dans le parking en sous-sol

Il n'y a plus de locaux vélos dans le sous-sol ce qui est une amélioration.

Via la venelle

Les accès des locaux vélos sont concentrés sur la venelle ce qui est une amélioration.

Les déplacements des piétons

Le projet modifié est toujours articulé sur un nouveau cheminement piéton (et cycliste) qui est renforcé dans les usages car y ont été concentré des accès aux logement et aux locaux vélos. Sur avis de la SNCB, un Totem annonçant le gare de « Stalle » est prévu à l'alignement de l'avenue Kersbeek. Cela contribuera à la visibilité et au caractère « accessible au public » de la venelle.

Stationnement (autos)

Les affectations prévues

Le projet prévoit principalement une affectation « logement » (75% de la superficie de plancher totale).

La demande et l'offre

Le projet prévoit 49 (61) emplacements pour voitures destinés aux 49 (61) logements ce qui est conforme au RRU.

Les emplacements pour voitures peuvent théoriquement être répartis comme suit en fonction du type de logement :

Type de log.	Nombre	Part	Nbr de véh/log	Nbr de véh
Studio	4	7%	0,50	2
Appartement 1 CH	6	10%	0,50	3
Appartement 2 CH	36	59%	1	36
Appartement 3 CH	15	25%	1,3	20
Total	61	100%	1,00	61

PROJET INITIAL Nombre de véhicules par type de logements : exemple théorique

Type de log.	Nombre	Part	Nbr de véh/log	Nbr de véh
Studio	12	24%	0,50	6
Appartement 1 CH	1	2%	0,50	1
Appartement 2 CH	25	51%	1	25
Appartement 3 CH	11	22%	1,5	17
Total	49	100%	1,00	49

PROJET MODIFIE Nombre de véhicules par type de logements : exemple théorique

Il y a en outre deux emplacements pour motos. La situation est donc légèrement améliorée.

En ce qui concerne les visiteurs des logements du projet, la situation est également améliorée étant donnée la diminution du nombre de logement, et, en conséquence, des visiteurs.

En ce qui concerne les commerces, aucun emplacement n'était prévu dans le projet initial et maintenant trois emplacements ont prévus (1/66 m² de superficie de plancher). En ce qui concerne l'équipement d'intérêt collectif ou de service public maintenant prévu au rez du bâtiment A, 3 emplacements sont également prévus. Comme il pourrait s'agir d'une profession médicale ou para médicale et que ces professionnel sont généralement assez motorisés, le taux assez élevé de 1 emplacement par 63 m² est justifié.

Pour le reste, la situation est inchangée.

Les déplacements mécanisés

Les accès carrossables

Actuellement, 77% du développement du site à l'alignement comprend des accès carrossables journaliers. Dans le projet modifié, cette proportion est réduite à 16% contre 23% dans le projet initial ce qui est une amélioration. Cela résulte du déplacement de la rampe d'accès au parking projeté et de la fusion de deux accès qui était prévus initialement :

- l'accès au parking en sous-sol qui dessert 55 emplacements de parage pour voitures et 2 pour motos.
- l'accès vers les constructions voisines (servitude de passage).

La projet initial améliorait donc considérablement la situation et le projet modifié l'améliore encore.

Quantification des flux générés

Les flux générés par les futurs habitants et leurs visiteurs à la pointe du matin¹⁰ seront réduit par rapport à ceux du projet initial en raison de la diminution du nombre de logements :

Les flux estimés d'après ces hypothèses pour les logements, visiteurs compris, sont les suivants :

- Matin : 16 (21) evp/h à la sortie/départ et 2 (3) evp/h à l'entrée/arrivée à la pointe du matin soit un total de 18 (24) evp/h.
- Après-midi : 11 (14) evp/h à l'entrée/arrivée et 2 evp/h à la sortie/départ l'après-midi soit un total maximal de 13 (16) evp/h¹¹.
- 106 mouvements par jour de semaine.

Ces flux ne comprennent pas ceux des visiteurs qui n'entrent pas dans le parking en sous-sol mais stationnent en voirie.

Il s'agit donc d'un maximum de 18 véhicules par heure, soit 1 véhicule par 3 minutes environ ; cette proportion de flux supplémentaire reste très faible. Ces données concernent la situation en semaine, mais les flux durant le week-end sont bien moins élevés que durant la semaine et mieux répartis. De pareils flux ne créeront pas de problème.

En ce qui concerne le commerce, les équipements et les bureaux, les flux seront faibles étant donné les faibles superficies de planchers. L'équipement des bâtiment F et G ne générera des flux hors heures de pointe (en fin de journée et en soirée) que lorsque des événements seront organisés mais la situation reste inchangée pour cette partie du projet. Pour l'équipement du bâtiment A, cela représente une flux de l'ordre de 4 mouvements par heure en semaine.

Comme les flux existants sur l'avenue Kersbeek sont de l'ordre de 300 evp/h le matin et de 200 evp/h l'après-midi, il n'y aura aucun problème d'insertion des flux.

Pour le reste, la situation est inchangée.

¹⁰ En semaine, hors congé.

¹¹ Comme les données sont arrondies à l'unité, certaines additions sont à l'unité près.

3.5. LE (MICRO)CLIMAT

3.5.1. Aire géographique

Le site et ses abords proches.

3.5.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Effets d'îlot de chaleur urbain
- Ensoleillement des propriétés voisines
- Luminosité nocturne

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.5.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.5.4. Situation prévisible

Un permis d'urbanisme concernant le domaine Infrabel est en cours d'instruction. Son objet est l'amélioration des accès de la gare d'Uccle-Stalle notamment par la réalisation d'un nouveau cheminement accessible aux PMR. Cela impliquera l'abattage de 13 arbres situé à l'arrière du bâtiment voisin du site (le n°298) ; ils ne portent pas d'ombre sur le site. Ce permis est maintenant octroyé.

3.5.5. Situation projetée

Au sujet de l'effet d'îlot de chaleur urbain, le projet modifié à les caractéristiques suivante :

- La part de pleine terre passe de 3.313 m² à 3.049 m² (contre 757 m² en situation existante). C'est une petite diminution mais cela reste une très grande amélioration par rapport à la situation existante.

Pour le reste, la situation est inchangée.

Au sujet de l'ensoleillement, une étude réalisée par l'architecte NEST est jointe à la demande de permis d'urbanisme. Le projet modifié prévoit la suppression d'un étage pour les nouveaux bâtiments projetés. En conséquence, la modification du projet ne peut qu'améliorer la situation.

Au niveau de la luminosité nocturne, on notera que la lisière au parc J. Brel prévue sur le site atténuera la luminosité nocturne des bâtiments B et C qui ont maintenant un étage en moins et ont été éloigné de la limite du site. La situation est donc améliorée.

3.6. L'ENERGIE

3.6.1. Aire géographique

Le site.

3.6.2. Éléments susceptibles d'être influencés,

Consommation d'énergie.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.6.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.6.4. Situation projetée

En ce qui concerne les nouveaux immeubles à appartement A à E, les modifications sont les suivantes:

- Les PAC utiliseront un autre fluide frigorigère : le R410 a été remplacé par du R290 dont le GWP est plus faible ce qui est une amélioration. En outre, le nombre de PAC a été réduit de 14 à 12 en raison de la réduction du nombre de logements. Ces PAC ne nécessitent pas de permis d'environnement.
- Le local pour une cabine haute-tension a été déplacé suite à la réorganisation du sous-sol mais cela n'a aucune incidence.
- 157 (141) panneaux solaires. L'énergie sera utilisée en priorité par les communs : pompes à chaleur, éclairage, ascenseurs, ventilation du parking. Le surplus sera injecté sur le réseau et partagé avec les appartements du projet.
- La réduction de la superficie de plancher amènera à une réduction de la consommation en phase d'exploitation.

La modification du projet améliore donc la situation.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.7. L'AIR

3.7.1. Aire géographique

Le site, les voiries longeant le site et le premier front bâti, les propriétés voisines.

3.7.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Nuisances dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.
- Nuisances dues aux installations techniques du projet.
- Nuisances dues aux odeurs des déchets.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.7.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.7.4. Situation projetée

Nuisances dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.

Comme mentionné au chapitre « Mobilité générale », les flux de véhicules générés par le projet modifié aux heures de pointe seront légèrement inférieurs à ceux du projet initial en raison de la réduction du programme.

Nuisances dues aux installations techniques du projet

Les PAC utiliseront du R290 à la place du R410 qui a un GWP¹² de 3 contre 2088 pour le R410 ce qui est une nette amélioration. Son impact sur le réchauffement climatique est très faible et il ne comprend pas d'agents chimiques comme les PFAS.

Le parking et les autres locaux seront ventilés selon les mêmes principes que dans le projet initial.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.8. L'ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

3.8.1. Aire géographique

Le site, les voiries longeant le site et le premier front bâti, les propriétés voisines.

3.8.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Bruit lié à la circulation des véhicules en rapport avec le projet.
- Bruit lié aux installations techniques du projet.
- Bruit lié à l'activité du « Club des V » asbl.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.8.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.8.4. Situation prévisible

La future réalisation de sens unique dans la maille « Neerstalle » pourrait induire plus de circulation sur l'avenue Kersbeek mais avec les données dont nous disposons, il n'est pas

¹² Global Warming Potential

possible de modéliser cela. Le rapport d'incidences du projet de nouveau stade ne pointe aucun problème de circulation concernant l'avenue Kersbeek.

3.8.5. Situation projetée

Nuisances dues aux véhicules et au charroi générés par le projet.

Comme mentionné au chapitre « Mobilité générale », les flux de véhicules générés par le projet modifié aux heures de pointe seront légèrement inférieurs à ceux du projet initial en raison de la réduction du programme.

Nuisances dues aux installations techniques du projet et exposition des logements au bruit du chemin de fer.

Les PAC seront en moins grand nombre (12 contre 14) ce qui est, par principe, favorable. Les notes acoustiques ont été mis à jour et sont jointe au dossier.

Le bureau SWECO a mis à jour une analyse du niveau de bruit réalisée pour le projet initial. Ces deux notes adaptées sont jointes aux demande de permis d'urbanisme et d'environnement. Comme dans le projet initial, les normes sont respectées. Les valeurs calculées ne dépassent pas 39dB qui est la valeur la plus contraignante de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations produit par les installations classées (21/11/2002).

Activité artisanales

Le projet prévoit maintenant des activités artisanales au rez du bâtiment D et dans plusieurs locaux entre les bâtiments D et E. Les activités précises ne sont pas encore connues mais elles seront sélectionnées en accord avec la future copropriété de telle sorte que toute nuisance sonore sera évitée.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.9. LE SOL, LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX DE SURFACE

3.9.1. Aire géographique

Le site.

3.9.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Le volume de déblais à évacuer.
- L'infiltration d'eau de ruissellement dans le sol.
- Impact sur la migration de la nappe phréatique.
- Alimentation des eaux de surface.
- L'impact de l'infiltration sur la pollution du sol.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.9.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.9.4. Situation prévisible

La situation est inchangée.

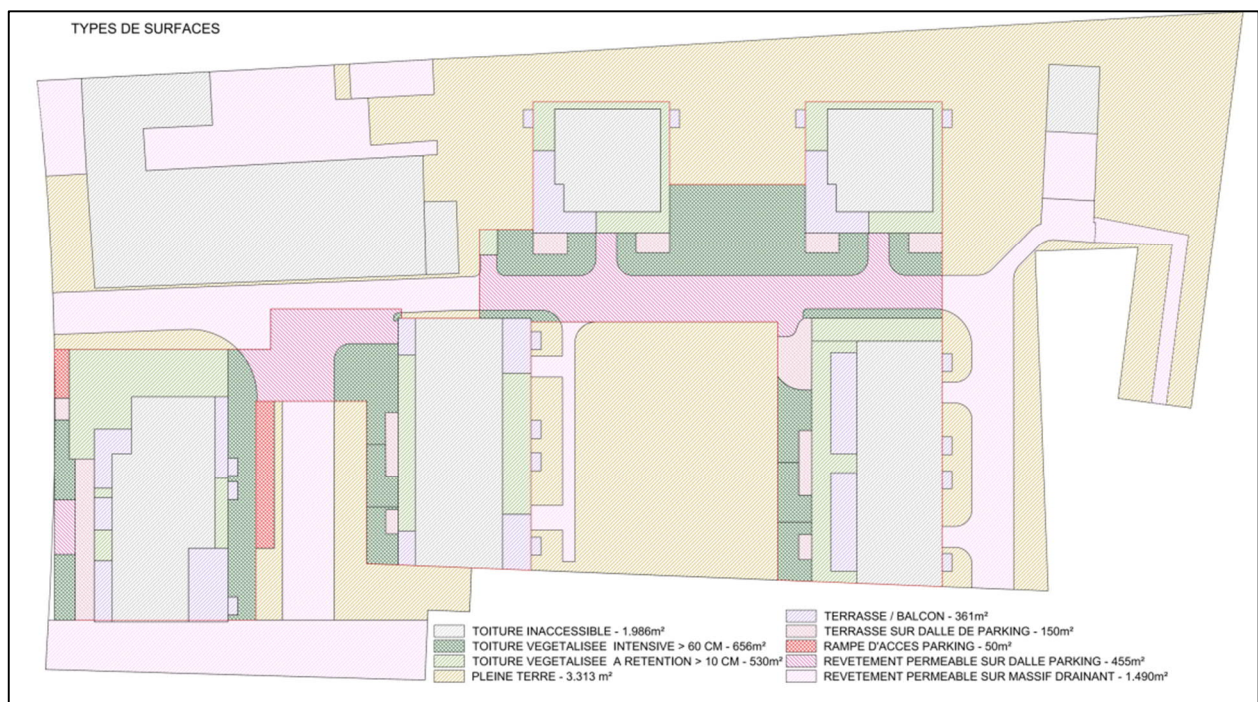
3.9.5. Situation projetée

Taux d'imperméabilisation

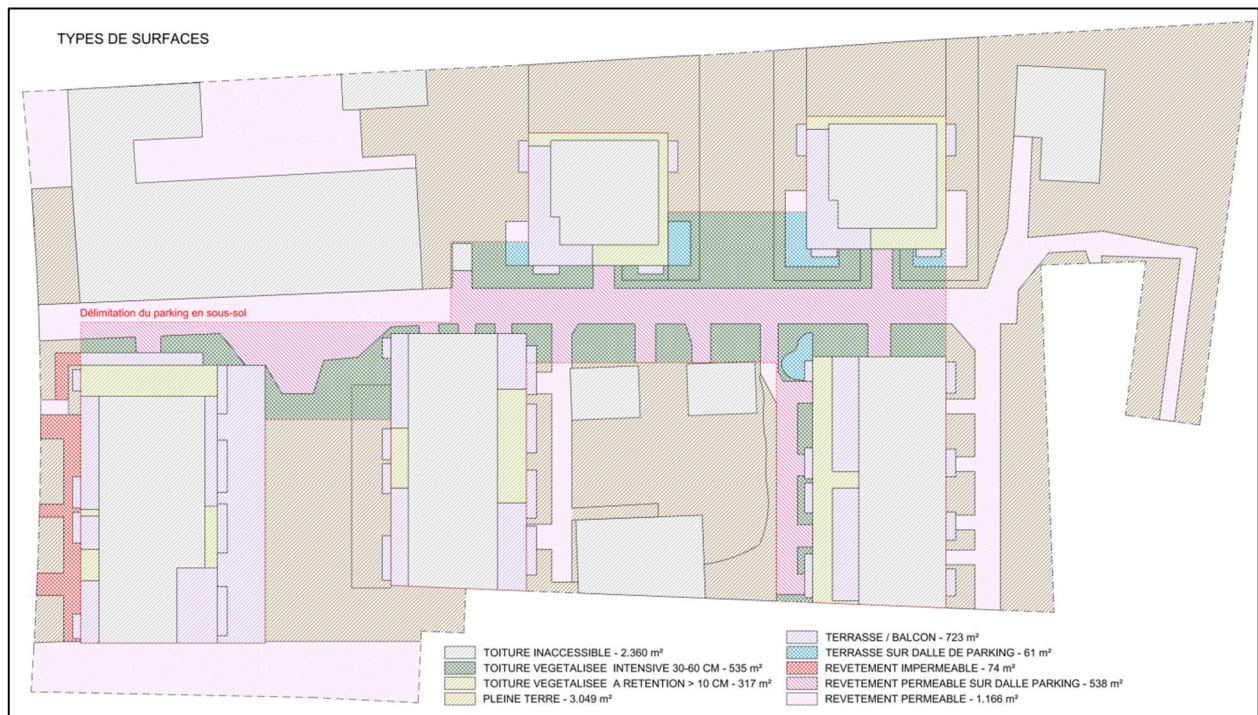
Le taux d'imperméabilisation du projet modifié, au sens du cadre VI du formulaire de demande de permis d'urbanisme, est identique à celui du projet initial : 0,47.

La part de pleine terre passe de 3.313 m² (projet initial) à 3.049 m² (projet modifié) en raison de l'extension du parking en sous-sol et de l'implantation des locaux pour activités artisanales qui ne sont que partiellement compensés par la suppression du sous-sol dans la zone de recul. Toutefois, l'amélioration par rapport à la situation existante reste très importante.

Les différents types de superficies (perméables, imperméables) sont représentées sur le plan ci-dessous (un plan à plus grande échelle est disponible dans la note technique dressée par le bureau d'études PLURICITE et jointe aux demandes de permis d'urbanisme et d'environnement).



Projet initial soumis aux MPP : extrait de la note technique dressée par le bureau d'études PLURICITE



Projet modifié : extrait de la note technique dressée par le bureau d'études PLURICITE

Les principes de gestion des eaux du projet modifié sont identiques à ceux du projet initial : les eaux de pluie sont soit récupérées soit infiltrées in situ (pleine terre, tranchées drainantes, massif drainant, infiltration en surface) alors qu'en situation existante, la quasi-totalité des eaux de ruissellement sont envoyées dans l'égout public.

Déblais - Remblais

Par rapport au projet initial, le volume s'est accru en raison des ateliers pour activités artisanales et du parking : 11.000 m³ contre 9.500 m³ (non foisonné). Les déblais seront évacués.

3.10. LES EAUX USEES, PLUVIALES ET DE DISTRIBUTION

3.10.1. Aire géographique

Le site et le réseau en aval.
Les alentours directs du site.

3.10.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Volume d'eaux usées et pluviales déversées dans les égouts.
- Consommation d'eau, utilisation des eaux pluviales.
- Qualité des eaux rejetées.
- Risque d'inondations.
- Risque de ruissellement des eaux en provenance du talus du chemin de fer.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.10.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.10.4. Situation prévisible

Bruxelles-Environnement précise que le taux d'imperméabilisation de l'îlot est de 40,1%¹³ ; Il n'y a rien de particulier à signaler.

3.10.5. Projet

Imperméabilité du site

Le taux d'imperméabilisation du projet modifié, au sens du cadre VI du formulaire de demande de permis d'urbanisme, est identique à celui du projet initial : 0,47.

Voir le chapitre précédent pour la perméabilité des différentes superficies du projet.

Imperméabilisation du sol – gestion des eaux de ruissellement

Les intentions restent identiques : gérer les eaux de pluie intégralement sur la parcelle sur base d'une pluie de **100 ans**. Un trop plein est toutefois prévu vers l'égout public et non plus vers l'étang du parc J. Brel ; ce dernier reste toutefois possible moyennant une autorisation ad hoc. Certaines modifications du projet ont impliqué le déplacement des tranchées d'infiltration sans remettre en cause les performances de l'ensemble du système de gestion des eaux pluviales.

Consommation d'eau

Le projet prévoit de maximiser la récolte des eaux de pluie en végétalisant pas les toitures qui la récoltent. Ce choix permettra d'alimenter l'ensemble des WC avec une citerne de 70.000 litres (65.000 litres) et une autre de 10.000 litres. Le calculateur de Bruxelles-Environnement « Réutilisation de l'eau de pluie » recommande 76m³. La capacité a donc augmenté ce qui est positif.

Sur base d'une occupation moyenne par logement¹⁴, le projet accueillerait 115 (156) habitants. A raison de 100 litres par jour et par personne, la consommation annuelle des logements peut être estimée à 4.179 m³ (5.676 m³).

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.11. LES DECHETS

3.11.1. Aire géographique

Le site et ses abords proches.

3.11.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

¹³ Cfr Carte d'évaluation biologique (<https://geodata.environnement.brussels/>)

¹⁵ 1 personne par studio ; 1,5 personne par appartement 1 chambre ; 2,5 personnes par appartement 2 chambres ; 3,5 personnes par appartement 3 chambres ; 4,5 personnes par appartement 4 chambres.

- La quantité de déchets produite.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.11.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.11.4. Situation prévisible

La situation est inchangée.

3.11.5. Situation projetée

Sur base d'une occupation moyenne par logement¹⁵, le bâtiment accueillerait 115 (156) personnes. A raison d'une production de ± 50 litres / semaine / personne (50% tout venant et 50% recyclable), cela nécessite de pouvoir stocker au minimum 5.707 litres (6.659 litres) de déchets en fonction de trois collectes hebdomadaires¹⁶. En cas d'occupation maximale des logements, il s'agirait de 6.601 litres (7.854 litres). En conséquence, la projet modifié comprend un local déchet adapté d'une capacité de 10.140 litres. La taille est donc suffisante, confortable et permet de faire face à des événements exceptionnels (déménagement produisant une quantité inhabituelle de déchets, absence d'enlèvement des déchets pour des raisons climatiques ou autres...).¹⁷ Il est toujours placé en position centrale sous le bâtiment E pour minimiser les déplacements des futurs habitants. Il sera sprinklé et ventilé mécaniquement (rejet en toiture).

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.12. LA FAUNE ET LA FLORE

3.12.1. Aire géographique

Le site.

3.12.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- Végétalisation du site et végétation et faune en place.
- Relation avec les liaisons vertes prévues du PRDD et avec le réseau écologique.

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

¹⁵ 1 personne par studio ; 1,5 personne par appartement 1 chambre ; 2,5 personnes par appartement 2 chambres ; 3,5 personnes par appartement 3 chambres ; 4,5 personnes par appartement 4 chambres.

¹⁶ 2 collectes de tout-venant/papier, 1 collecte de tout-venant/bleu et 1 collecte d'organiques (orange)/vert.

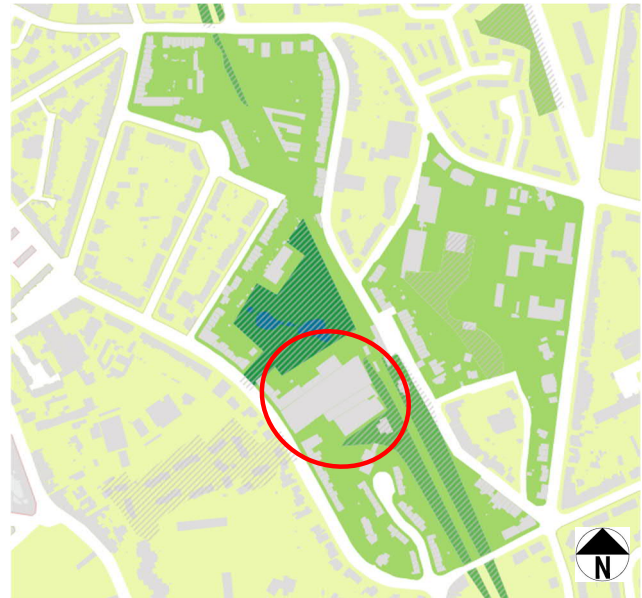
¹⁷ Le guide Bâtiment Durable recommande une superficie de $9 \text{ m}^2 + (0,09 \text{ m}^2 * \text{nbr d'habitant}) = 20,15 \text{ m}^2$ et le projet modifié prévoit $38,7 \text{ m}^2$.

3.12.3. Situation existante

Cadre général

La carte d'évaluation biologique mentionne le site dans une vaste zone de valeur biologique importante. La valeur biologique est celle de la zone et non celle du site qui est fortement minéralisé. Le parc J. Brel voisin a une très haute biologique.

- A = très haute valeur biologique
- B = haute valeur biologique
- C = valeur biologique importante
- D = valeur biologique significative
- E = valeur biologique limitée



Extrait de la carte d'évaluation biologique (source : <https://geodata.environnement.brussels>) et localisation du site en rouge

L'inventaire légal ne mentionne aucun arbre remarquable sur le site. Il y a en 5 dans le parc J. Brel voisin classé (voir le chapitre « patrimoine » pour leur localisation).

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.12.4. Situation prévisible

Le permis d'urbanisme concernant le domaine Infrabel est en cours d'instruction est maintenant octroyé. Son objet est l'amélioration des accès de la gare d'Uccle-Stalle en prévoyant notamment une rampe accessible aux PMR. Cela impliquera l'abattage de 13 arbres situé à l'arrière du bâtiment voisin du site (le n°298). Le projet objet du présent rapport d'incidences prévoit une liaison piétonne sur le domaine d'Infrabel qui ne nécessite aucun abattage d'arbre.

3.12.5. La situation projetée

Le bureau Green Surf est en charge de l'architecture paysagère du projet. Une note explicative spécifique est jointe aux demandes de permis. Le projet modifié développe la même conception des abords. La zone de recul ne comprend plus de construction en sous-sol ce qui est une amélioration et permet un meilleur aménagement.

La lisière avec le parc J. Brel est agrandie de +/-3 mètres et le gabarit des bâtiments B et C a été réduit d'un niveau ce qui réduit les incidences potentielles sur le parc.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.13. L'ETRE HUMAIN

3.13.1. Aire géographique

- Sécurité objective et subjective : les parkings en sous-sol, voiries longeant le site au droit du site, les propriétés voisines, le nouveau cheminement
- Santé : les parkings en sous-sol, le site.

3.13.2. Éléments susceptibles d'être influencés et inventaire des incidences prévisibles

- La sécurité objective et subjective des usagers des voies publiques longeant le site, ainsi que des occupants, promeneurs et visiteurs de l'immeuble passant par ses abords
- La sécurité objective et subjective des piétons et personnes à mobilité réduite utilisant le parking en sous-sol et des personnes appelées à y passer.
- Les nuisances dues aux rejets d'air viciés du parking, des bâtiments et des véhicules amenés à être présents sur le site.
- Nuisances relatives à la future cabine haute tension.
- Sécurité vis-à-vis des voies de chemin de fer (restrictions Infrabel, accessibilité sauvage ou non).

Les éventuelles incidences prévisibles sont examinées ci-après.

3.13.3. Situation existante

La situation est inchangée.

3.13.4. Situation prévisible

Il n'y a rien de particulier à signaler.

3.13.5. Situation projetée

La sécurité objective des usagers des rues longeant le site.

Le nombre d'accès carrossables à l'alignement est réduit d'une unité : 2 dans le projet modifié et 3 dans le projet initial. C'est une amélioration du point de vue de la sécurité et du confort de déplacement des usagers du trottoir.

La sécurité des usagers circulant sur les abords

Au sujet des clôtures, Infrabel demande qu'il y ait une clôture le long de sa propriété (avis remis à l'occasion de la présente demande de permis). Une clôture est donc prévue avec un portillon.

La sécurité objective et subjective des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite utilisant les parkings en sous-sol et les abords ainsi que des personnes appelées à y passer.

Il n'y a plus de locaux vélos dans le parking ce qui supprime les éventuels risques de conflit entre cyclistes et automobilistes.

Les nuisances dues aux rejets d'air viciés du parking, des bâtiments et des véhicules amenés à être présents sur le site. Les nuisances sonores sur la santé.

Ces aspects sont traités dans les chapitres « Environnement sonore » et « Air ».

SIAMU

Le SIAMU a remis un avis comprenant des remarques. Le projet a été modifié en vue d'y répondre.

Cabine haute tension

Le projet comprend un local pour cabine haute tension. Ce local n'est pas disposé près d'un logement.

Pour le reste, la situation est inchangée.

3.14. L'INTERACTION ENTRE CES FACTEURS

Les interactions air/être humain et circulation/être humain sont déjà traitées dans les chapitres respectifs.

Végétalisation – Réutilisation des eaux de ruissellement

Le projet déroge à l'article 13 du titre I du RRU en ce que les toitures plates des volumes principaux des nouveaux bâtiments ne sont pas végétalisées. La motivation est de maximiser la récolte des eaux de ruissellement afin d'alimenter notamment les WC.

Cette interaction subsiste dans le projet modifié.

Energie – Logement/Domaines social et économique

Il y a une interaction entre :

- L'énergie : la démolition du bâtiment « le Scénario » est moins favorable que la construction du bâtiment A (voir chapitre « Chantier » à ce sujet).
- Logement/domaines social et économique : la construction du bâtiment A permet la création de logements de qualité meilleurs énergétiquement que des logements qui auraient été réalisés en rénovation lourde. En outre, le bâtiment offre des locaux pour des emplois et des services aux futurs habitants comme aux riverains (commerce et équipement prévus dans le bâtiment A).

Nous n'avons pas relevé d'autres interactions.

4. ANALYSE DU CHANTIER PAR DOMAINE

Le chantier n'est pas organisé à ce jour. Il nécessitera une grue. Les entrepreneurs désignés feront une déclaration (classe 3) à la Commune ; le Collège peut imposer des conditions.

La durée estimée du chantier est de 24 mois.

Domaine Infrabel

Un permis d'urbanisme concernant le domaine Infrabel était en cours d'instruction. Son objet est l'amélioration des accès de la gare d'Uccle-Stalle notamment par la création de rampe et d'un nouveau chemin sur le talus qui longe le site. Des contacts/réunions ont eu lieu entre Infrabel et le demandeur afin de coordonner les projets. La notification de la décision date du 15/07/2026 (<https://openpermits.brussels/fr/16/PFU/1951995>). Le chantier de ces aménagements serait grandement facilité si il était possible d'y accéder par le site.

Impact CO2 de la démantèlement

BATITERRE a réalisé une analyse du cycle de vie du bâtiment « Le Scénario » en comparant deux scénarios : la reconversion de l'existant en logements et la démolition puis la construction du bâtiment A tel que prévu dans le projet modifié. Cette étude est jointe au dossier de demande de permis. Le score environnemental du scénario neuf est légèrement moins favorable que celui du scénario de rénovation lourde (100 contre 69). L'empreinte carbone du scénario neuf est plus élevée que celle de la rénovation lourde (1079 contre 683) :

En valeur absolue, le score environnemental et l'ICC sont 4 fois plus important. En valeur relative par m²SPU, le scénario neuf est 44,4% plus élevé sur le SE et 57,9% plus élevé sur l'ICC. Par habitant, le scénario neuf est 33,2% plus élevé sur le SE et 45,6% sur l'ICC.

Rapport Batiterre – page 8

Au sujet des ratios par habitant, on aurait pu y rajouter les emplois (commerce et équipement d'intérêt collectif ou de service public) car ces derniers nécessitent inévitablement des locaux qui sont procurés par le bâtiment projeté.

Au niveau de l'habitant, il y a donc une interaction entre le besoin de logements et le coût environnemental. Par ailleurs, Batiterre propose des pistes d'amélioration : maximiser la récupération et le réemploi sur site et hors site, travailler avec une ossature légère plutôt que lourde, densifier sans nuire à la qualité des logements...

Pour rappel, la société BATITERRE a été contactée pour réaliser l'inventaire des éléments du bâtiment n°290A pouvant être récupérés. L'inventaire est joint à la demande de permis.

Par rapport au projet initial, le volume s'est accru en raison des ateliers pour activités artisanales et du parking : 11.000 m³ contre 9.500 m³ (non foisonné). Les déblais seront évacués.

Pour le reste, la situation est inchangée.

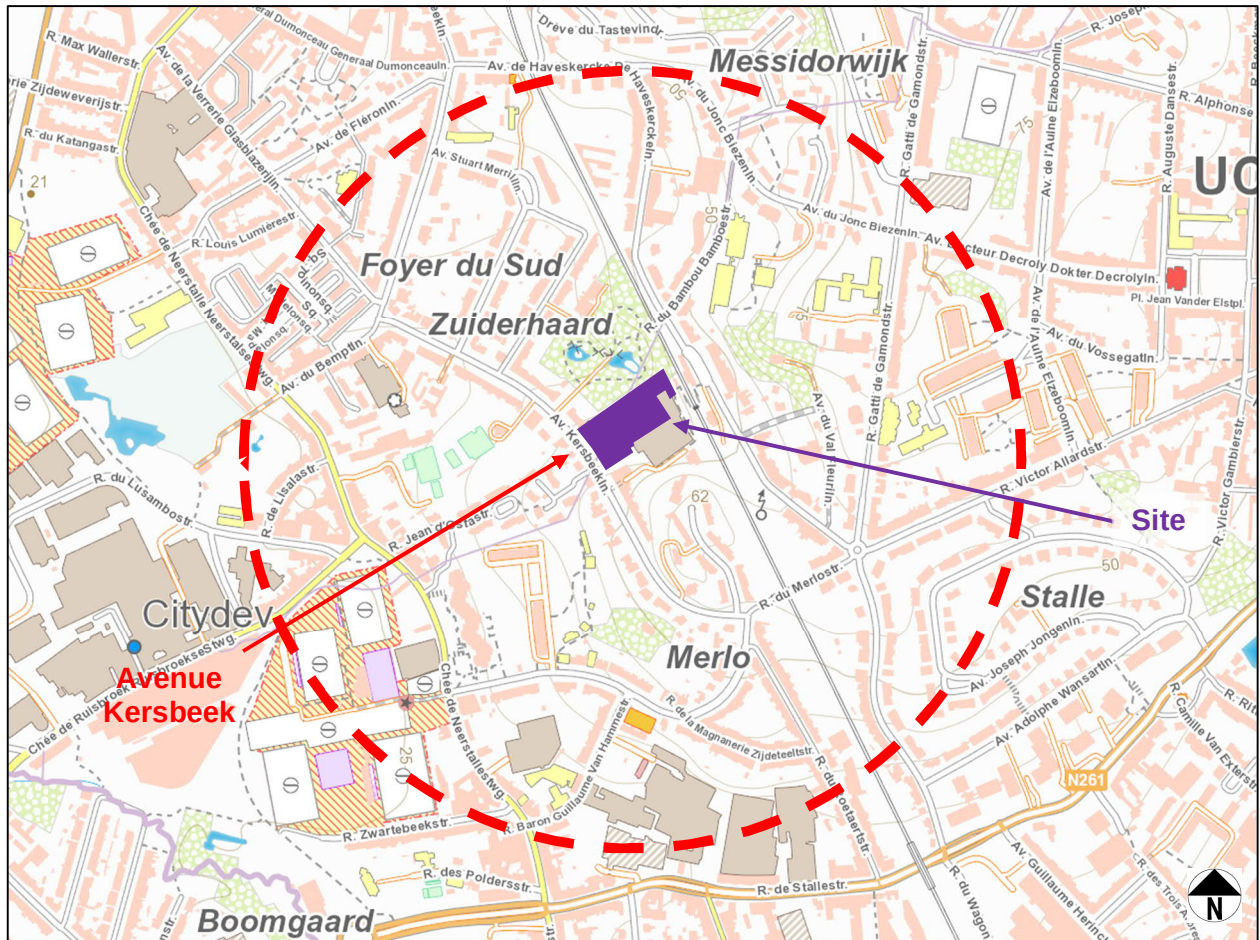
5. DESCRIPTION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES PAR LE DEMANDEUR ET INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DE SON CHOIX, EU EGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.

Voir le chapitre précédent (Rapport Batiterre). Des alternatives avaient été présentées dans le rapport d'incidences initial.

6. RESUME NON TECHNIQUE DU RAPPORT D'INCIDENCES

Le présent rapport d'incidences concerne la modification d'un projet. La demande de permis d'urbanisme avait été introduite en juillet 2024 et déclarée complète le 20/01/2025. La demande de permis d'environnement de classe 1B avait également été introduite en juillet 2024. Elle a été déclarée complète le 28/03/2025. La commission de concertation s'est réunie le 02/07/2025 et a rendu un avis défavorable unanime. Le demandeur a décidé de modifier sa demande.

Le site reste inchangé et se trouve aux n°278A à 290A¹⁸ de l'avenue Kersbeek. La limite communale entre Forest et Uccle passe sur le site.



Localisation du site (en mauve)

Rayon de 500 mètres autour du site - (Source : IGN Topomapviewer – 1/10.000)

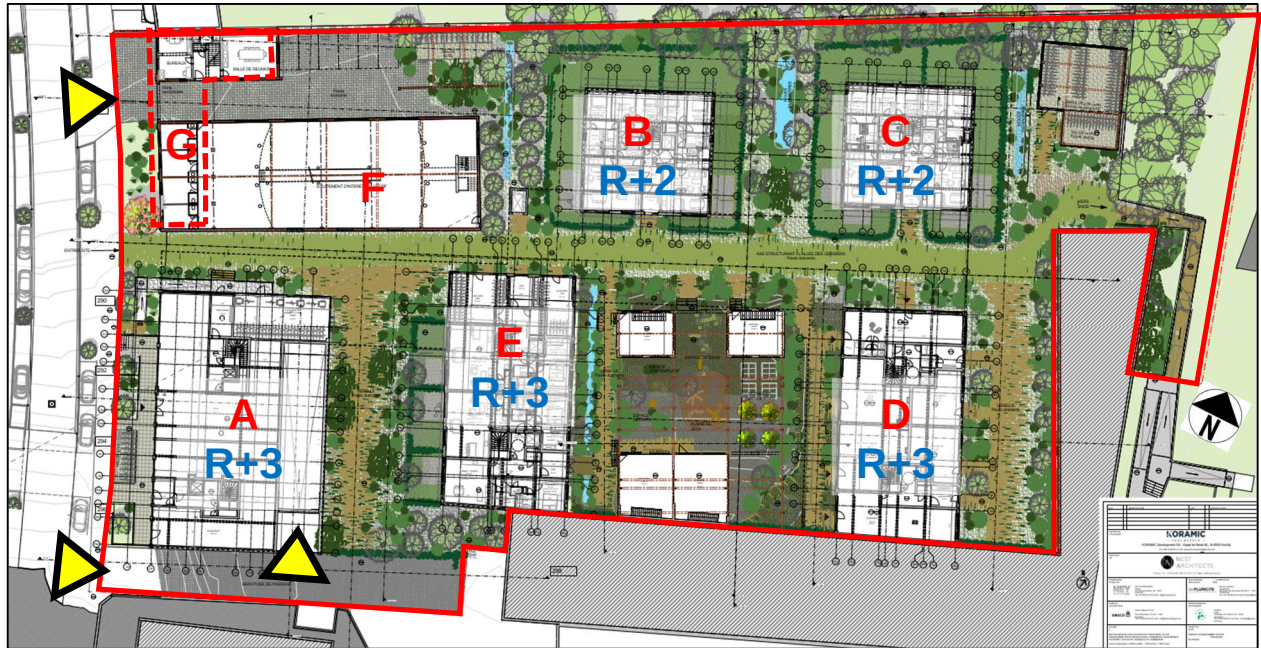
La demande modifiée de permis d'urbanisme et d'environnement concerne (en caractère gras, les éléments du projet qui ont été modifiés) :

- Le démantèlement des constructions situées aux n°290A (dont 4.090 m² d'activité de production de services matériels) avec la récupération de certains éléments qui seront réutilisés dans le projet ou ailleurs.
- **La construction d'un ensemble de 5 bâtiments totalisant 49 (61) appartements à appartements sur un sous-sol commun de 57 (63) emplacements de parking pour voitures/motos. Le bâtiment situé le long de l'avenue Kersbeek comprend 200 m² (339 m²) de superficie de plancher de commerce et 189 m² (0 m²) de superficie de plancher d'équipement. Une petite salle polyvalente de 78 m² (+/-105 m²) est également prévue. Les gabarits sont réduits d'un étage.**

¹⁸ Il semble que les numéros de police soient parfois différents selon les documents/données disponibles. Nous nous en tiendrons dans le présent rapport au n° repris en fin du point 2.1.1. Situation Cadastreale »

- La rénovation du n°278A-280 avec changement partiel de destination en bureaux à raison de 283 m² et la conservation d'un équipement collectif ou de service public **avec réduction du volume, 637 m²**.
- L'aménagement des abords y compris un chemin piéton privé, rendu accessible au public en journée joignant l'avenue Kersbeek à la gare d'Uccle-Stalle.
- **L'aménagement comprend 4 ateliers pour artiste/artisans totalisant 701 m² de superficie de plancher ; ces ateliers n'étaient pas prévus dans le projet initial.**

Le site a une superficie de 8.823 m² (superficie inchangée).



*Projet modifié
Plan du rez-de-chaussée et coupe du projet
Limite du site en rouge*

Le présent complément au rapport d'incidences traite des incidences du projet modifié en évaluant leur importance par rapport à celles générées par le projet initial. Comme il est utile de montrer les différences entre le projet initial et modifié, certaines données pertinentes du projet initial sont rappelées entre crochets après celles du projet modifié. Ainsi et par exemple, lorsqu'il est mentionné « 57 [63] emplacements de parking pour voiture en sous-sol », cela signifie :

- Il y a 57 emplacements dans le projet modifié et il y en avait 63 dans le projet initial.

Aucun nouveau motif de réaliser un rapport d'incidences n'apparaît.

Du point de vue de l'urbanisme, le projet prévoit principalement du logement qui est la première des 4 affectations principales de la zone de forte mixité et la seule ne comportant pas de seuil. Toutefois, l'avis de la commission de concertation considérait que le projet initial comprenait un part trop grande de logement : 88%. Le nombre de logements a été réduit. Des activités artisanales ont donc été ajoutées et la superficie de plancher d'équipement d'intérêt collectif ou de service public a été augmentée. La proportion de logement dans le projet modifié est de 75%. Le projet modifié améliore donc la mixité et ne porte pas atteinte à la mixité de la zone.

Le bâtiment hors-sol projeté respecte ce recul de 5 mètres. Dans le projet initial, le sous-sol s'étendait sous la zone de recul. Ce n'est plus le cas dans le projet modifié ce qui est une amélioration.

Par rapport au projet initial, l'utilisation de la venelle sera renforcée par la présence des ateliers d'artistes et par le déplacement des plusieurs accès aux logements sur la venelle ainsi qu'un local

vélo en plus. La fréquentation par les futurs habitants sera moindre (diminution de +/-20%) étant donnée la réduction du nombre de logements de 61 à 49.

L'emprise des constructions est drastiquement réduite par rapport à la situation existante de 5.728 m² à 3.175 m² (2.676 m²) soit de 65% à 36% (30%). Cette légère augmentation par rapport au projet initial est causée par l'implantation de locaux pour activités artisanales qui ont été introduites en réponse à l'avis de la commission de concertation lequel préconise une mixité plus importante. Il n'en reste pas moins que l'amélioration par rapport à la situation existante est importante ce qui permet d'améliorer grandement la végétalisation et la perméabilité du sol.

La réduction de gabarit des bâtiments de logements projetés répond également à l'avis de la commission de concertation qui évoque de la surdensification. Les gabarits de ces nouveaux bâtiments seront R+3+ pour les bâtiments A, D et E ; ils seront de R+2 pour les bâtiment B et C qui sont prévus le long du parc Jacques Brel.

Le rapport P/S passe de 0,72 à 0,84 (0,98). Il s'agit donc d'une densification mais somme toute peu importante et moins importante que dans le projet initial.

Les 49 (61) logements ont une superficie de plancher moyenne de 112 m² (120 m²), ce qui en fait des logements de bonne taille.

Les locaux prévus au sous-sol ont été supprimés ainsi que la rampe et l'ascenseur spécifique.

Du point de vue du patrimoine, le site est peu visible depuis le parc Jacques Brel et depuis le quai de la gare en raison de la présence d'arbres. Le projet modifié prévoit en outre la réduction d'un étage des nouveaux bâtiment projetés. Ces bâtiments seront donc moins visibles. Le projet modifié prévoit aussi que les bâtiments B et C soient réduits d'un étage et reculés de +/-3 mètres de la limite du parc. La situation est donc améliorée.

Des points de vue social et économique, la réaffectation projetée s'inscrit dans une croissance de la population constatée dans le quartier. Le projet prévoit 49 (61) logements pour une superficie de planchers hors-sol de 5.509 m² :

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

La superficie de plancher moyenne par appartements de 112 m² (120 m²). Les appartements sont donc assez grands mais de taille légèrement plus réduite que dans le projet initial : moyenne de 2,0 (2,1) chambres.

La densité nette du projet sera de 56 log/ha (69 log/ha) ce qui est assez faible car le projet est mixte et une part du terrain sera occupée par des bureaux, des ateliers et des équipements d'intérêt collectif ou de service public. En termes de superficie de plancher, la part des logements est de 75% (84%).

Au sujet des équipements, dans les bâtiment F et G, la situation est inchangée si ce n'est qu'une petite annexe est maintenant supprimée. Dans le bâtiment A, un local de 189 m² est maintenant prévu à la place de superficie commerciale du projet initial. La nature de l'équipement n'est pas encore connue. Il pourrait s'agir d'une profession médicale ou paramédicale qui est toujours la bienvenue dans quartier ; elle serait bien localisée grâce à la venelle et à la présence de la gare

ainsi que des activités proches. La salle polyvalente prévus dans le bâtiment D est maintenue mais sa superficie est légèrement réduite.

Du point de vue de la circulation et du stationnement, le projet prévoit :

- 57 (63) emplacements de parage en sous-sol dont 12 box et dont 2 emplacements pour motos
- 6 emplacements de parage pour voitures à l'air libre pour les bureaux et l'équipement des bâtiments F&G.
- Il y a donc au total : 160 (244) emplacements pour vélos dont 4 (6) pour vélos-cargos.
- Il n'y a plus de locaux pour vélos au sous-sol.

Les ratios sont les suivants :

##

Actuellement, 77% du développement du site à l'alignement comprend des accès carrossables journaliers. Dans le projet modifié, cette proportion est réduite à 16% contre 23% dans le projet initial ce qui est une amélioration.

La rampe de parking est déplacée sur le côté du bâtiment A. Comme dans le projet initial, la rampe est à double sens (5,25 mètres de large) ce qui permet des entrées et sorties sans que véhicules doivent attendre. En outre, elle ne débouche pas directement sur la voie publique mais sur une allée latérale ; aucun véhicule ne devra donc attendre en voirie publique ; cela permet en outre une bonne visibilité des usagers du trottoir. La pente maximale est de 14,9% (20%). Ce sont autant d'améliorations par rapport au projet initial.

Il n'y a plus de locaux vélos dans le sous-sol ce qui est une amélioration. Les accès des locaux vélos sont concentrés sur la venelle ce qui est également une amélioration.

Un Totem annonçant le gare de « Stalle » est prévu à l'alignement de l'avenue Kersbeek.

Les flux de voitures supplémentaires créés par les logements par rapport à la situation existante sont d'un maximum de 18 véhicules par heure, soit 1 véhicule par 3 minutes environ ; cette proportion de flux supplémentaire reste très faible. Ces données concernent la situation en semaine, mais les flux durant le week-end sont bien moins élevés que durant la semaine et mieux répartis. De pareils flux ne créeront pas de problème.

En ce qui concerne le commerce, les équipements et les bureaux, les flux seront faibles étant donné les faibles superficies de planchers. L'équipement des bâtiment F et G ne générera des flux hors heures de pointe (en fin de journée et en soirée) que lorsque des événements seront organisés mais la situation reste inchangée pour cette partie du projet. Pour l'équipement du bâtiment A, cela représente une flux de l'ordre de 4 mouvements par heure en semaine.

Comme les flux existants sur l'avenue Kersbeek sont de l'ordre de 300 evp/h le matin et de 200 evp/h l'après-midi, il n'y aura aucun problème d'insertion des flux.

Du point de vue du (micro)climat, la part de pleine terre passe de 3.313 m² à 3.049 m² (contre 757 m² en situation existante). C'est une petite diminution mais cela reste une très grande amélioration par rapport à la situation existante.

Au sujet de l'ensoleillement, une étude réalisée par l'architecte NEST est jointe à la demande de permis d'urbanisme. Le projet modifié prévoit la suppression d'un étage pour les nouveaux bâtiments projetés. En conséquence, la modification du projet ne peut qu'améliorer la situation.

Au niveau de la luminosité nocturne, on notera que la lisière au parc J. Brel prévue sur le site atténuera la luminosité nocturne des bâtiments B et C qui ont maintenant un étage en moins et ont été éloigné de la limite du site de +/- 3 mètres. La situation est donc améliorée.

Du point de vue de l'énergie, le projet modifié est conforme aux normes. Les PAC utiliseront un autre fluide frigorigène : le R410 a été remplacé par du R290 dont le GWP est plus faible ce qui est une amélioration. En outre, le nombre de PAC a été réduit de 14 à 12 en raison de la réduction du nombre de logements. Ces PAC ne nécessitent pas de permis d'environnement.

Du point de vue de l'air, comme mentionné au chapitre « Mobilité générale », les flux de véhicules générés par le projet modifié aux heures de pointe seront légèrement inférieurs à ceux du projet initial en raison de la réduction du programme.

Du point de vue de l'environnement sonore et vibratoire, le bureau SWECO a mis à jour une analyse du niveau de bruit réalisée pour le projet initial. Ces deux notes adaptées sont jointes aux demande de permis d'urbanisme et d'environnement. Comme dans le projet initial, les normes sont respectées. Les valeurs calculées ne dépassent pas 39dB qui est la valeur la plus contraignante de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations produit par les installations classées (21/11/2002).

Le projet prévoit maintenant des activités artisanales au rez du bâtiment D et dans plusieurs locaux entre les bâtiments D et E. Les activités précises ne sont pas encore connues mais elles seront sélectionnées en accord avec la future copropriété de telle sorte que toute nuisance sonore sera évitée.

Du point de vue du sol, des eaux souterraines et des eaux de surface, le taux d'imperméabilisation du projet modifié, au sens du cadre VI du formulaire de demande de permis d'urbanisme, est identique à celui du projet initial : 0,47.

La part de pleine terre passe de 3.313 m² (projet initial) à 3.049 m² (projet modifié) en raison de l'extension du parking en sous-sol et de l'implantation des locaux pour activités artisanales qui ne sont que partiellement compensés par la suppression du sous-sol dans la zone de recul. Toutefois, l'amélioration par rapport à la situation existante reste très importante. Les principes de gestion des eaux du projet modifié sont identiques à ceux du projet initial : les eaux de pluie sont soit récupérées soit infiltrées in situ (pleine terre, tranchées drainantes, massif drainant, infiltration en surface) alors qu'en situation existante, la quasi-totalité des eaux de ruissellement sont envoyées dans l'égout public.

Du point de vue des eaux usées, pluviales et de distribution, les intentions restent identiques : gérer les eaux de pluie intégralement sur la parcelle sur base d'une pluie de **100 ans**. Un trop plein est toutefois prévu vers l'égout public et non plus vers l'étang du parc J. Brel ; ce dernier reste toutefois possible moyennant une autorisation ad hoc.

Certaines modifications du projet ont impliqué le déplacement des tranchées d'infiltration sans remettre en cause les performances de l'ensemble du système de gestion des eaux pluviales.

Du point de vue des déchets, la taille du local déchet a été adaptée.

Du point de vue de la faune et de la flore, le bureau Green Surf est en charge de l'architecture paysagère du projet. Une note explicative spécifique est jointe aux demandes de permis. Le projet modifié développe la même conception des abords. La zone de recul ne comprend plus de construction en sous-sol ce qui est une amélioration et permet un meilleur aménagement.

Comme mentionné plus haut, la lisière avec le parc J. Brel est agrandie de +/-3 mètres et le gabarit des bâtiments B et C a été réduit d'un niveau ce qui réduit les incidences potentielles sur le parc.

Du point de vue de l'être humain, le nombre d'accès carrossables à l'alignement est réduit d'une unité : 2 dans le projet modifié et 3 dans le projet initial. C'est une amélioration du point de vue de la sécurité et du confort de déplacement des usagers du trottoir. Au sujet des clôtures, Infrabel demande qu'il y ait une clôture le long de sa propriété (avis remis à l'occasion de la présente

demande de permis). Une clôture est donc prévue avec un portillon. Il n'y a plus de locaux vélos dans le parking ce qui supprime les éventuels risques de conflit entre cyclistes et automobilistes. Le SIAMU a remis un avis comprenant des remarques. Le projet a été modifié en vue d'y répondre.

Le chantier des aménagements prévus par Infrabel serait grandement facilité si il était possible d'y accéder par le site.

BATITERRE a réalisé une analyse du cycle de vie du bâtiment « Le Scénario » en comparant deux scénarios : la reconversion de l'existant en logements et la démolition puis la construction du bâtiment A tel que prévu dans le projet modifié. Le score environnemental du scénario neuf est légèrement moins favorable que celui du scénario de rénovation lourde (100 contre 69). L'empreinte carbone du scénario neuf est plus élevée que celle de la rénovation lourde (1079 contre 683) :

En valeur absolue, le score environnemental et l'ICC sont 4 fois plus important. En valeur relative par m²SPU, le scénario neuf est 44,4% plus élevé sur le SE et 57,9% plus élevé sur l'ICC. Par habitant, le scénario neuf est 33,2% plus élevé sur le SE et 45,6% sur l'ICC.

Rapport Batiterre – page 8

Au sujet des ratios par habitant, on aurait pu y rajouter les emplois (commerce et équipement d'intérêt collectif ou de service public) car ces derniers nécessitent inévitablement des locaux qui sont procurés par le bâtiment projeté.

Au niveau de l'habitant, il y a donc une interaction entre le besoin de logements et le coût environnemental. Par ailleurs, Batiterre propose des pistes d'amélioration : maximiser la récupération et le réemploi sur site et hors site, travailler avec une ossature légère plutôt que lourde, densifier sans nuire à la qualité des logements...

Pour rappel, la société BATITERRE a été contactée pour réaliser l'inventaire des éléments du bâtiment n°290A pouvant être récupérés. L'inventaire est joint à la demande de permis.

Par rapport au projet initial, le volume s'est accru en raison des ateliers pour activités artisanales et du parking : 11.000 m³ contre 9.500 m³ (non foisonné). Les déblais seront évacués.

Pour le reste, la situation est inchangée.

oooooooooooo

7. ANNEXES

7.1. DOCUMENTS PEB

Ces documents sont joints à la demande.