

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme

Commission de Concertation

séance du 27 mai 2009

objet n°01

Dossier 16-38.929-09 - Enquête n°3670/09

Demandeur : STIB c/o M. LECLUSE

Situation : Chaussée de Ruisbroek, 052 - 074

(objet : la construction de dépôt tramways et la création et modification de voiries et voies de trams)

AVIS

Vu les résultats de l'enquête publique ;

Considérant que les réclamations portent essentiellement sur :

La procédure :

- des manquements dans l'affichage des panneaux d'enquête publique : rue Zwartebeek, seul l'avis d'enquête pour la promenade verte aurait été placé ;
- le dossier ne comprend pas de documents explicatifs en Néerlandais (mis à part les légende des plans) alors que le demandeur est un organisme de droit public bruxellois ;
- demande une étude d'incidences avec concertation des deux régions (article 148 du CoBAT), la commission de concertation peut demander une étude d'incidences ;
- le saucissonnage du projet en 4 volets et le fait que le volet « réorganisation du site d'Uccle Sports » n'ait pas été présenté conjointement ;
- les permis mixtes devraient être classés 1A vu l'importance des projets conjoints ;
- une partie du projet déroge aux prescriptions de la zone de sport ou de loisirs de plein air ;
- le projet déroge à la prescription 02 du PRAS en ce qu'il ne prévoit pas la création ou le maintien d'au moins 10 % d'espaces verts ;
- le projet déroge à la prescription 04 du PRAS en ce que l'accès au site surplombe le Zwartebeek voûté ;
- le projet déroge à la prescription 5.2 du PRAS et requiert un PPAS ;
- le projet déroge aux articles 7, 8, 9 et 13 du titre I du RRU ;
- les plans présentés seraient partiellement dépassés (terrain de football à l'ouest de la promenade verte) ;
- le plan de secteur de la Région flamande impose une zone tampon autour des sites industriels ;

Le choix du site :

- la création d'un dépôt de trams est un projet d'intérêt public nécessaire au bon fonctionnement des transports publics ;
- la cession du site VW-Audi décidée par le Gouvernement pour permettre le développement de cette société ;
- demande de démontrer l'impossibilité de sites alternatifs ;
- les quartiers environnants souffrent déjà des effets négatifs d'autres grands équipements urbains et ne peuvent plus supporter de nuisances supplémentaires ;
- le choix du site au vu des axes de circulation importants et congestionnés qui l'entourent, de la présence de la nappe aquifère proche, de quartiers résidentiels proches, de la diminution des espaces verts, de l'abattage de 93 arbres, incidences sur les nappes phréatiques, de la pollution du sol et de la nappe, ... ;

- demande de choisir un site plus isolé ;
- la potentialité d'autres sites (sites de la SNCB, ancien dépôt d'autres sociétés de transports en commun, Tour et Taxis, ...) ;
- implantation perverse à la limite de la région car activité polluante et impact négatif ;
- vu les différentes difficultés du site, le coût des travaux sera certainement fortement augmenté ;

l'abattage de nombreux arbres :

- l'abattage des arbres rend visibles des constructions qui étaient alors cachées, cheminée de Bruxelles-Propreté, bulles de tennis, ... ;
- empiète dans une zone verte ;
- atteinte au caractère paisible de la promenade verte, le RIE estime significatif l'impact du projet sur la faune et la flore ;

les sols :

- la stabilité des sols, la présence de nappe phréatique affleurante, la minéralisation excessive du projet ;
- la présence du collecteur et les risques d'inondation ;
- les caractéristiques du sous-sol imposent des expertises des constructions dans un rayon de 500m du site ;
- l'importance du projet en sous-sol 2856m², alors que la nappe est à 1m de profondeur ;
- la vulnérabilité de la nappe phréatique vu sa faible profondeur et les couches supérieures constituées de sable ;
- la pollution du sol et de la nappe, le plan d'assainissement n'est pas joint au RIE ;
- la forte imperméabilisation du sol, la dimension du projet qui "déborde" de la ZIU du plan régional d'affectation du sol ;
- la sous évaluation de la capacité du bassin d'orage ;
- la proximité de la piscine « Nemo » (vibration) ;
- les risques d'inondation ;
- demande une étude détaillée de l'impact du chantier sur le plan hydrographique ;

le bruit et pollution lumineuse :

- le risque de propagation des bruits des installations vers les maisons environnantes, vu l'occupation nocturne du site ;
- la pollution lumineuse du dépôt par des façades bardées ;
- le bruit par les façades "ouvertes" du dépôt côté Ruisbroek ;
- l'occupation nocturne du dépôt ;
- les nuisances sonores des multiples aiguillages ;
- les nuisances sonores dues au charrois le long des chaussées ;
- le mur anti-bruit insuffisant côté Drogenbos et l'absence de mur anti-bruit côté Zwartebeek ;

la circulation et le stationnement :

- la circulation importante existante, congestionnée aux heures de pointes, situation qui sera aggravée par le projet, le rapport d'incidences reconnaît les fortes perturbations au Rond point des Menhirs ;
- le RIE estime significatif l'impact du projet sur la circulation au rond point des Menhirs ;
- l'augmentation du trafic de trams au carrefour chaussée de Neestalle/ chaussée de Ruisbroek va générer d'importantes nuisances de bruit et des embarras de circulation automobile supplémentaires aux heures de pointe à ce carrefour ;
- le personnel travaillant au dépôt va aggraver la pression sur le stationnement en voirie, le nombre de stationnement est perçu insuffisant ;
- la valeur des habitations environnantes va diminuer ;

les abords :

- une zone tampon à prévoir entre le dépôt et les habitations de Drogenbos, très proches des installations techniques et des aiguillages ;
- améliorer l'esthétique des bâtiments vers le quartier résidentiel de Drogenbos ;
- postposer le chantier après la réalisation du bassin d'orage régional au site VW Audi ;

Vu le rapport d'incidences ;

Considérant que le PRAS situe la demande principalement en zone d'industries urbaines et accessoirement zone de sports ou de loisirs de plein air ;

Considérant que la demande porte sur la construction d'un dépôt de tramways ainsi que sur la création et modification de voiries et de voies de trams ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en raison :

- du caractère mixte du dossier,
- des actes et travaux en espace vert (PRAS 0.3),
- de la construction sur une propriété plantée de plus de 3000m² (PRAS 0.5),
- de la création d'un équipement (PRAS 0.7.2),
- de la création et modification de voiries et voies de trams (PRAS 25),
- RRU Titre I, art 7 implantation construction isolée,
- RRU Titre I, art 8 Hauteur construction isolée,
- RRU Titre I, rez aveugle,
- RRU Titre I, article 13,

Considérant que les spécificités des lieux font apparaître ce qui suit :

- La chaussée de Ruisbroek accueille essentiellement des bâtiments administratifs et des entreprises et du logement dans son tronçon plus proche de la chaussée de Neerstalle ;
- Dans le cadre de la modernisation du réseau STIB, l'augmentation du nombre de voyageurs, l'acquisition de nouveaux matériels roulants, la STIB doit créer deux nouveaux dépôts, l'un au Nord de la région (Haren) et l'autre au Sud ;
- Le site Marconi a été choisi, avec possibilité d'un premier accès à créer par la chaussée de Ruisbroek et d'un autre accès à créer depuis la rue de Stalle prolongée ;
- La superficie de ce site industriel désaffecté n'étant pas suffisante pour accueillir la totalité du programme, le périmètre du projet s'étend également sur les terrains voisins en zone d'industries urbaines du côté Ouest et partiellement en zone de sports ou de loisirs de plein air à l'Est ;
- La demande de permis d'urbanisme 38930 prévoit la démolition du site Marconi, d'une maison et d'un commerce, ainsi que l'abattage d'arbres et la suppression de 4 terrains de tennis ;
- le carrefour avec la chaussée de Neerstalle est surélevé côté Ruisbroek ;

Vu le contexte :

- Selon un protocole d'accord entre la STIB, le Gouvernement et la SDRB, un terrain de 3.8 ha appartenant à la STIB le long du Bd de la II^{ème} Armée britannique a été cédé à VWB pour son développement ;
- La SDRB a été chargée de trouver un terrain équivalent ;
- Plusieurs sites ont été étudiés ; le terrain Marconi élargi sur le terrain de Uccle sports répond aux besoins de la STIB ;
- Quelques acquisitions de 7 parcelles appartenant à des propriétaires privés ou publics sont également nécessaires pour totaliser une superficie de 3.74ha ;

- Un autre dépôt est en cours de réalisation à Haren (dépôt Nord) ;
- La Région est gestionnaire des chaussées de Neerstalle et de Ruisbroek, de la rue de Stalle et du collecteur du Zwartebeek ;
- La commune d'Uccle est propriétaire du site Uccle sports dont une partie de la surface s'avère nécessaire à la réalisation du projet ;
- L'IBGE souhaite optimiser le tracé et l'emprise de la promenade verte ;
- Un schéma directeur a été élaboré à la demande du Gouvernement régional et approuvé par celui-ci en date du 17/07/2008 ;
- Le projet est d'utilité publique, il est rendu nécessaire par la volonté des différents pouvoirs publics de réaliser un dépôt de trams dans le Sud de la région, suite au développement, depuis les années 90, du réseau et du matériel roulant de la STIB ;

Considérant que le projet :

- Vise la construction d'un dépôt couvert capable d'accueillir 75 nouveaux trams T3000 et T4000 et d'un hall/atelier pour 15 trams en maintenance ;
- Prévoit un double accès pour les trams, par la chaussée de Ruisbroek et par la rue de Stalle prolongée ;
- Protège le trottoir Ruisbroek du site propre par une haie ;
- Organise l'accès des utilisateurs du site par la chaussée de Ruisbroek ;
- Supprime le plateau du carrefour Ruisbroek/Neerstalle et y déplace les passages piétons,
- Divise le dépôt en 3 parties :
 - un vaste hall de remisage (bâtiment C) pour 75 trams au Nord, du côté de la chaussée de Ruisbroek,
 - un bâtiment administratif (bâtiment D) au centre du projet, de gabarit R+2,
 - le hall de petits entretiens (bâtiment E) pour 15 trams T3000 au Sud, situé du côté de la rue de Stalle ;
- Prévoit un parking semi-enterré de 122 emplacements, 25 vélos, 13 motos ;
- Prévoit un parking de 13 emplacements en surface pour les visiteurs et les livraisons ;
- Prévoit une sous-station électrique qui alimente à la fois le site et une partie du réseau STIB ;
- Nécessite le déplacement la promenade verte ;
- Récolte les eaux de pluies pour le lavage des trams (un bassin de 195m³ pour le lavage des trams et un bassin de 355m³ pour les sanitaires) ;
- Prévoit un bassin d'orage de 1066m³, conformément au Règlement Communal d'Urbanisme de Forest relatif à la gestion des eaux de pluies ;

Considérant qu'en matière d'environnement :

- La demande et son rapport d'incidences ne présentent pas suffisamment d'éléments ou d'arguments au vu des résultats de l'enquête publique :
 - ° sur la mobilité et sur les perturbations de trafic que vont créer les passages de tram à la hauteur du rond-point « des menhirs » et aussi au niveau du carrefour entre la chaussée de Ruisbroek et la chaussée de Neerstalle,
 - ° en terme de vibrations notamment à hauteur de l'ICPH et du Centre de plongée « Némé »,
 - ° sur cette même nuisance vibratoire au niveau des appareils de voies au carrefour Ruisbroek/Neerstalle,
 - ° sur les nuisances sonores et vibratoires liées au trafic de trams induit par le projet,

Considérant que la demande ne prévoit la création d'un mur anti-bruit qu'à hauteur des quelques maisons toutes proches du chemin vicinal du côté de Drogenbos ;

Considérant que les autres habitations proches sont exposées aux bruits des trams circulant la nuit et tôt le matin 7 jours sur 7 ;

Considérant que l'installation du "Net-o-Tram" se révèle fort bruyant et est de nature à gêner le voisinage ;

Considérant que le mur anti-bruit ne protège pas suffisamment toutes les habitations du quartier Boomgaard et de la rue Zwartebeek ;

Considérant que le trafic de trams autour du nouveau dépôt va augmenter et risque d'aggraver les bruits et vibrations, au carrefour Neersalle/Ruisbroek et au carrefour Stalle/Etoile/Neerstalle qui n'est pas équipé de dispositif antivibratoire ;

Considérant que, bien que la demande de permis d'urbanisme et d'environnement ne requière pas formellement d'étude d'incidences, celle-ci apparaît cependant nécessaire pour pouvoir évaluer l'impact du projet et de son exploitation sur les quartiers environnants, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre ;

Considérant qu'en matière de conformité au Règlement régional d'urbanisme :

- la dérogation à l'article 13 du Titre 1 du RRU (verdurisation des toitures plates) est justifiée du fait que les eaux de toiture sont récupérées in situ pour le nettoyage des véhicules et pour l'eau sanitaire ;
- le projet ne présente pas de façade aveugle sur l'espace public, mais une façade à claire voie de bonne facture architecturale ;
- en l'absence de bâtiment mitoyen existant sur le site, le gabarit projeté peut être considéré comme justement proportionné ;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation porte sur :

- dossier mixte,
- PRAS 0.3 actes et travaux en espace vert,
- PRAS 0.7.2 création d'un équipement,
- PRAS 25 création et modification de voiries et voies de trams,

Considérant qu'en ce qui concerne l'implantation :

- de part et d'autres de la limite régionale, les sites industriels et commerciaux bénéficient de l'accessibilité du ring, et des quartiers résidentiels jouxtent ces zones,
- aux abords du site, du côté de Drogenbos des grands commerces engendrent beaucoup de circulation, également proches de quartiers résidentiels de Drogenbos, de Uccle et de Forest,
- plus loin du ring, entre ces commerces et la limite communale d'Uccle avec Drogenbos, le territoire de cette commune est essentiellement constituée de zones résidentielles et de zones vertes,

Considérant que le choix du site n'a été étudié que dans le cadre du protocole d'accord et du Schéma directeur et que ce dernier n'a pas fait l'objet d'une étude d'incidences ;

Considérant que les alternatives étudiées par le comité d'accompagnement du schéma directeur n'ont pas été présentées ni analysées dans le rapport d'incidences de la présente demande ;

Considérant que dès lors l'opportunité du choix du site ne peut être évaluée ;

Considérant qu'aucune solution alternative telle que site différencié pour le remisage et l'atelier n'a été étudiée ;

Considérant que la liaison entre le rond point dit « des Menhirs » et le dépôt traverse la zone verte et la zone de sports et de loisirs de plein air ;

Considérant que les travaux portent sur la construction d'une nouvelle voie de trams ;

Considérant que la prescription 27.3, 1° du PRAS précise que les travaux ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations ;

Considérant que, contrairement à la ventilation des surfaces selon diverses affectation au cadre VIII du formulaire de demande de permis d'urbanisme, le dépôt de véhicules de transport public projeté doit être considéré dans son ensemble comme un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

Considérant que la demande ne se conforme pas à la prescription particulière n°13 du PRAS relative aux zones de sports et loisirs de plein air ;

Considérant cependant que la prescription générale 0.7 du PRAS permet l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public dans toutes les zones du plan ;

Considérant que la prescription générale prime sur les prescriptions particulières ;

Considérant que vu l'emprise réduite du projet sur la zone de sport et loisirs de plein air voisine, et la réorganisation possible de celle-ci est mise en évidence par le Schéma Directeur ;

Considérant que donc le projet est compatible avec la destination principale de la zone considérée ;

Considérant qu'en ce qui concerne les voies de tram et la circulation :

- la voie de tram chaussée de Ruisbroek longe la chaussée en site propre, du côté de la zone de sports, en maintenant la chaussée à 6m de large ;
- la voie de tram depuis la rue de Stalle prolongée longe la promenade verte puis l'ICR11 ;
- l'accès au site par les véhicules automobiles se fait par la limite Ouest du terrain, à l'intérieur du site, une zone de manœuvre présente une trop vaste étendue minérale ;
- l'arrêt du bus 50 est déplacé ;

Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité :

- la suppression du plateau au carrefour Ruisbroek/Neerstalle et le déplacement des passages piétons chaussée de Neerstalle, rend le carrefour plus dangereux pour les piétons, notamment au Nord où le passage est peu visible depuis la rue de Stalle et risque d'augmenter la vitesse de la circulation ;

Considérant que le projet réparti, selon la STIB, 2/3 des entrées-sorties de trams par la rue de Stalle prolongée (soit 50 trams en hypothèse maximale) ;

Considérant que ces éléments ne restent toute fois que des hypothèses ;

Considérant que pour entrer dans le site, les trams devront traverser la rue de Stalle prolongée en coupant la circulation des véhicules sortant de la Région, essentiellement entre 6h00 et 7h00 et 19h00 et 20h00 ;

Considérant que l'implantation d'un nouveau dépôt de trams dans cette zone déjà saturée aux heures de pointe risque d'aggraver considérablement la congestion des voiries ;

Considérant que les études menées dans le cadre du rapport d'incidences ne sont pas suffisamment poussées ;

Considérant qu'une simulation dynamique de l'impact du nouveau dépôt sur la circulation environnante a été présentée par le demandeur en séance de la Commission de Concertation ;

Considérant que cette simulation était basée sur des données datant de deux ans à 7h00 du matin ;

Considérant donc qu'une étude plus approfondie en matière de circulation devrait être réalisée avant de pouvoir émettre un avis sur la demande ;

Considérant que les autres véhicules ont accès au site par la chaussée de Ruisbroek ;

Considérant qu'il y a lieu de vérifier que le nombre de parking est adapté aux nombres de travailleurs qui s'y rendent en véhicule ;

Considérant que l'accès piéton peut être abordé par les deux entrées ;

Considérant que la zone de manœuvre à l'Ouest du site est trop vaste et peu verdurisée ;

Considérant que l'arrêt du bus 50 est placé de manière trop éloignée de l'entrée de Uccle sports ;

Considérant qu'en ce qui concerne la zone de sports :

- les travaux entraînent des modifications dans la zone de sports ;
- la Commune d'Uccle a introduit auprès de la région une demande de permis d'urbanisme en vue de construire un bâtiment abritant 4 terrains de tennis et un clubhouse et d'aménager 7 terrains extérieurs et modifiant les zones de parking, en conséquence de l'occupation partielle de la zone de sports par le projet ;

Considérant qu'en ce qui concerne les cheminements piétons et cyclistes :

- l'IBGE a introduit une demande de permis (dossier 38953) pour aménager le tracé définitif de la promenade verte afin de le raccorder au tronçon aménagé vers le Nord via la rue des Lutins et le parc du Bempt ;
- l'objectif de la Promenade Verte est d'assurer un bouclage complet de la Région ; le raccord entre les divers tronçons est donc indispensable ;
- deux accès sont prévus, l'un par la rue Zwaartebeek et se prolongeant le long du pertuis du ruisseau, l'autre depuis la rue de Stalle prolongée et passera entre la zone de sports et le dépôt ;
- Le chemin vicinal existant est utilisé et doit être maintenu comme chemin complémentaire à la Promenade Verte ; la demande prévoit de dévier ce chemin vicinal en suivant le tracé du collecteur du Zwaartebeek sur le territoire de la Commune de Drogenbos ; cet aspect du projet nécessite une coordination et un accord tant des autorités de Drogenbos que du gestionnaire de cette portion du collecteur du Zwaartebeek, ainsi que des décisions formelles de modification du tracé du chemin par les autorités compétentes ;
- Les cheminements de part et d'autres de la chaussée de Ruisbroek sont fort étroits, celui longeant la zone de sport est inconfortable et dangereux, les piétons étant peu protégés ;

Considérant qu'en ce qui concerne le bâti :

- l'architecture proposée chaussée de Ruisbroek est animée par une toiture plissée (11.863m²) dont les versants sont orientés Est-Ouest ;
- l'immeuble administratif (569m²) et l'atelier de maintenance (6098m²) sont couverts par des toitures plates ;
- l'occasion de créer un site de production d'électricité solaire d'un seul tenant est d'une rare opportunité ;
- le bâtiment C (dépôt) présente une architecture animée tant en façade rue qu'en toiture ;
- à l'arrière, le bâtiment D (administratif) et le bâtiment E (maintenance) sont proposés en bardage gris argenté ;

Considérant que les émissions de bruit dues à l'exploitation du site doivent être réduites au maximum par les matériaux de constructions ;

Considérant que la façade du bâtiment C est un gage de qualité pour un bâti qui présentera un important développement le long d'un espace public important ;
 Considérant que par contre les façades des bâtiments arrières sont peu urbaines et pourtant visibles des quartiers résidentiels de Drogenbos ;

Considérant qu'en ce qui concerne les aspects socio-économiques :

- le site est destiné à 310 emplois, dont 100 employés durant la journée ;
- l'incidence sur les commerces locaux sera positive ;
- l'amélioration du service qu'offrent les transports en commun dans toute la ville nécessite de tels nouveaux dépôts ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'impact du projet sur la situation hydrologique du sous-sol :

- le projet ne modifie pas le cours du Zwartebeek, ni son débit ou son voûtement ;
- l'impact du projet (en particulier des constructions en sous-sol) sur la nappe phréatique doit être étudié de manière plus approfondie ;
- le projet respecte les prescriptions du Règlement Communal d'Urbanisme de la Commune de Forest en matière de gestion des eaux pluviales, en ce qu'il prévoit la création d'un dispositif de temporisation du rejet des eaux pluviales à l'égout d'une capacité minimale de 50 l/m² de surface collectrice, norme supérieure à la norme régionale du RRU (33 l/m²) ; qu'il convient cependant d'assurer l'entretien et le nettoyage régulier de ce bassin d'orage afin d'en garantir le bon fonctionnement permanent ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'aménagement des abords et les aspects d'environnement à grande échelle :

- la demande est peu précise quant aux matériaux utilisés, aux espaces verts aménagés ;
- elle empiète dans la zone de sports ;
- elle entraîne l'abattage de nombreux arbres dont les dimensions renseignées dans la demande ont été largement sous-évaluées ;
- l'aménagement de zone verte est inclus dans le permis portant sur l'aménagement de la promenade verte ;
- le bassin d'orage de 1066m³ compense en partie l'importante minéralisation du projet ;
- les citernes d'eau pluviale permettent une réutilisation de l'eau in situ mais ne sont pas suffisantes (611m³ nécessaire à raison de 33l par m² de toiture) ;
- le projet ne prévoit pas de recyclage même partiel de l'eau savonneuse de la station de lavage de tram ;

Considérant que le projet doit davantage participer au développement durable en proposant l'usage d'énergie renouvelable ;

Considérant que les espaces verts sont aménagés le long de la promenade verte dont une importante pépinière à l'usage de l'ICPH et doivent être accompagnés d'un nombre plus important de plantation d'arbres, notamment pour poursuivre des alignements d'arbres en bordure du site, le long de l'ICR, de la promenade verte et de l'accès tram depuis le rond point ;

Considérant qu'indépendamment de l'aménagement de la Promenade Verte Régionale dans son tracé définitif, le chemin vicinal reliant la rue de Stalle prolongée à la chaussée de Ruisbroek est fort utilisé par les riverains et doit être maintenu ;

Considérant que pour un projet d'une telle ampleur, les modalités du chantier doivent faire partie intégrante du projet ; qu'ici aussi une étude d'incidences permettra d'étudier au mieux l'impact du projet et les mesures spécifiques à prendre au niveau mobilité, bruits, vibrations, poussières, impact sur la nappe phréatique, atteinte à des constructions voisines particulières (notamment la piscine Nemo) ;

Considérant donc la nécessité d'approfondir l'étude des incidences environnementales en particulier sur les aspects suivants :

- évaluation de l'implantation proposée et comparaison avec des alternatives ;
- impact sur la circulation automobile du trafic de trams généré par la demande, en fonction de données de circulation actualisées et prévisionnelles ;
- nuisances sonores et vibratoires ;
- modalités du chantier ;

Considérant que, nonobstant la nécessité d'une étude d'incidences préalable et sans préjuger des éléments nouveaux que celle-ci mettrait à jour, il convient de corriger ou de compléter le projet tel qu'introduit de la manière suivante :

Pour les bâtiments :

- parachever les façades orientées vers le chemin vicinal par une construction de la même qualité que les façades donnant sur la chaussée de Ruisbroek ;
- proposer des panneaux photovoltaïques avec implantation optimisée sur l'ensemble des toitures plates ;

Pour l'aménagement des abords :

- proposer un plan détaillé de l'aménagement des abords en précisant les matériaux utilisés (matériaux en voirie, barrière de sécurité pour les piétons, l'essence des arbres à planter, ...) ;
- augmenter les espaces plantés aux abords du mur anti-bruit et le long du sentier ;
- augmenter les espaces plantés aux abords de l'accès Ouest au parking, notamment par la plantation d'un arbre significatif dans la perspective de la rue résidentielle de Drogenbos ;
- proposer un alignement d'arbres le long de la liaison tram dans la zone de sports ;

Pour la gestion du bruit et des vibrations :

- installer des murs anti-bruit tout le long des quartiers habités (quartier Boomgaard et rue Zwartebeek ;
- équiper de dispositifs anti-vibration les plus performants l'ensemble des voies et aiguillages compris entre - et y compris - le carrefour Neersalle/Bempt et le carrefour Stalle/Etoile/Neerstalle et en particulier sous chaque appareil de voies ;
- insonoriser fortement les installations du Net-o-tram et respecter vis-à-vis des zones d'habitation les seuils de bruit de zone mixte (zone 3) tel que définis dans les arrêtés bruit du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale ;

Pour la gestion des eaux :

- augmenter la capacité des citernes d'eau de pluie à l'usage de la maintenance des trams et des sanitaires du personnel (600m³) ;
- conclure un contrat d'entretien avec une firme spécialisée pour le nettoyage et l'entretien périodique du bassin d'orage ;
- mettre en place un système de recyclage des eaux de lavage ;

Pour la mobilité :

- présenter une alternative d'aménagement du site propre en vue de :
 - réduire la largeur au strict minimum le site propre tram au bénéfice des trottoirs à élargir à minimum 1.8m ;
 - réaménager l'accès au parking d'Uccle sport pour réduire les traversées piétonnes ;

- vérifier que le nombre d'emplacements de parking est adapté aux nombres de travailleurs qui s'y rendent en véhicule selon les horaires et le chevauchement de ceux-ci ;
- améliorer la visibilité des passages piétons au carrefour Ruisbroek/Neerstalle, en privilégiant l'installation d'éclairage spécifique ;
- prévoir un passage piéton rue des Lutins et prévoir un marquage au sol de perte de priorité pour le SUL ;
- prévoir un passage piéton rue de Lusambo ;
- étudier l'opportunité d'aménager le carrefour Ruisbroek/Neerstalle en carrefour à feux ;
- déplacer l'éclairage public entre le trottoir et le site propre (Ruisbroek) ;

Pour le chemin vicinal :

- prendre les dispositions nécessaires, éventuellement en concertation avec la Commune de Drogenbos et la Province du Brabant flamand, pour que le chemin vicinal puisse être maintenu jusqu'à la chaussée de Ruisbroek ;

Vu l'article 42, §1^{er} de l'ordonnance sur les permis d'environnement ;

Vu l'article 148 §1^{er} du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) habilitant la commission de Concertation à recommander au Gouvernement la réalisation d'une étude d'incidences ;

Conclusion :

A la lumière des observations et des réclamations, la Commission de Concertation recommande au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences dont l'étude des alternatives suivantes devra au minimum faire l'objet du cahier des charges :

Alternative 0 : avenir du site en zone d'industries urbaines sans implantation du dépôt ;

Alternative 1 : implantation du dépôt, éventuellement réorganisé, tel que proposé avec examen des conséquences en matière de mobilité, vibrations, bruit, nappe phréatique et des mesures à prendre pour minimiser les nuisances ;

Alternative 2 : étude de sites alternatifs pour le dépôt, la maintenance et le bâtiment administratif, globalement ou séparément ;

Cet avis constitue l'avis majoritaire de la Commission de concertation : les communes d'Uccle et de Forest, l'AATL-DMS et l'IBGE.

Avis minoritaire :

La S.D.R.B. s'abstient, étant liée par le protocole d'accord.

L'A.A.T.L.-DU ne demande pas d'étude d'incidences mais reprend les conditions émises ci-avant.