



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR
LE PROJET D'ARRÊTÉ DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS POUR
LE SITE DE L'HIPPODROME D'UCCLE-BOITSFORT**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Demande envoyée le	23/03/2022
Exposés	24/01/2022 M. Jean-Michel van Obberghen, Perspective
Documents transmis	Projet d'arrêté Rapport sur les incidences environnementales (RIE) Résumé non technique (RNT) du RIE Etude appropriée
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	25/04/2022

L'avis est approuvé à l'unanimité, à l'exclusion du représentant de Touring qui ne soutient pas l'avis.

La modification de la zone d'affectation a pour but de modifier la zone d'affectation sur laquelle s'implante le parking du site de l'hippodrome de Uccle-Boitsfort (240 emplacements de parking).

Sur la justification de l'extension du parking

La Commission rappelle que l'Arrêté relatif à la modification du PRAS justifie l'extension du parking indépendamment des futurs usages du site de l'hippodrome : « [...] **quel que soit le projet qui sera in fine développé sur le site, la RBC estime que le parking existant doit non seulement être maintenu mais sa capacité étendue** »¹.

a) La Commission estime que le report de stationnement dans les voiries avoisinantes aurait pu être quantifié de manière plus systématique. Ce report constitue pourtant l'un des arguments avancés pour justifier l'extension du parking².

¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à l'hippodrome d'Uccle-Boitsfort et son rapport sur les incidences environnementales, p.6.

² *Ibid.*, p.7.

b) La Commission pointe le fait que le taux d'occupation du stationnement existant dans les avenues Franklin Roosevelt, de l'Uruguay et de la Forêt (c'est-à-dire dans un périmètre impliquant au maximum 10 minutes de marche pour accéder à l'hippodrome) est très rarement proche de 100 % et souvent bien inférieur.

	5-7h	10-12h	15-17h	20-22h
Av. Fr. Roosevelt (av. de Colombie > av. de la Forêt)	63,00 %	79,00 %	68,00 %	71,00 %
Av. Fr. Roosevelt (av. de la Forêt > av. de Colombie)	17,00 %	80,00 %	67,00 %	47,00 %
Av. de l'Uruguay (av. Fr. Roosevelt > av. de la Forêt)	63,00 %	25,00 %	13,00 %	38,00 %
Av. de l'Uruguay (av. de la Forêt > av. Fr. Roosevelt)	67,00 %	56,00 %	56,00 %	59,00 %
Av. de la Forêt (av. Fr. Roosevelt > av. de l'Uruguay)	33,00 %	25,00 %	25,00 %	33,00 %
Av. de la Forêt (av. de l'Uruguay > av. Fr. Roosevelt)	40,00 %	35,00 %	30,00 %	45,00 %

Source : parking.brussels (<https://data.parking.brussels/mapviewer/>) . N.B.: les données datent de 2019.

La Commission regrette que les données relatives au «stationnement sauvage» soient peu nombreuses. Ce «stationnement sauvage» constitue pourtant l'un des arguments avancés pour justifier l'extension du parking.

La Commission ne partage pas cette assertion du RIE : « [...] le parking ne constitue pas en soi une activité susceptible d'engendrer de la circulation »³. En effet, il existe un lien entre disponibilité du stationnement et recours à la voiture⁴.

Sur la desserte en transport public et le report modal

a) La Commission rappelle que le Règlement régional d'urbanisme (Titre VIII) classe le site de l'hippodrome en zone B, signifiant que celui-ci est bien desservi transports en commun. En effet :

- le site se situe à 1 minute à pied d'un arrêt du bus 41, à 4 minutes à pied d'un arrêt du tram 8 et à 9 minutes à pied d'un arrêt du tram 25 ;
- le site se situe à 9 minutes à pied (ou 3 minutes en tram + marche) de la gare de Boondael par laquelle passent 5 lignes de train, et à 14 minutes à pied (ou 5 minutes en tram + marche) de la gare de Boitsfort par laquelle passent 2 lignes de train.
- Ces lignes du réseau «S» desservent de nombreux quartiers bruxellois et même la proche et moyenne périphérie⁵.

b) Étant donné la bonne desserte du site en transport public, la Commission estime que l'extension du parking est en décalage avec certains objectifs du PRDD (« Intensifier l'usage des transports publics ») et du PRM Good Move (« Favoriser un transfert de la voiture vers d'autres modes »).

³ RNT, p.22.

⁴ Comme le rappelle le diagnostic de mobilité établi en octobre 2017 dans le cadre du PRM Good Move : « À Bruxelles comme ailleurs, le parking [...] reste un incitant fort à l'utilisation de la voiture. » (p.5).

⁵ 43 gares non bruxelloises sont directement reliées à celle de Boondael et le pass Local Multi permet de voyager au prix de 2,7€ par trajet. Parmi ces gares : Groenendaal, Rixensart, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek, La Hulpe, Braine l'Alleud, Hoeilaart, Waterloo, Genval et Bruxelles-National.

La Commission craint que l'extension du parking incite le public à utiliser la voiture.

Cette crainte semble confirmée, en creux, par les termes du RIE relatifs

- à l'alternative 0.1 (« *De par la capacité de stationnement plus faible, une partie des usagers opte pour un mode de transport alternatif à la voiture* »⁶),
- l'alternative 0.2 (« *En l'absence de parking, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est certes favorisée* »⁷)
- et la variante 1 (« *[...] de par une limitation plus importante du nombre d'emplacements de stationnement, la Variante 1 favorise théoriquement un report modal plus important vers les modes alternatifs à la voiture* »⁸).

En Conclusion

Pour favoriser l'accès à la forêt de Soignes et au site de l'hippodrome, la Commission préférerait voir se concrétiser des mesures d'aménagement et de gestion de la mobilité et du stationnement favorisant la mise en œuvre du principe le STOP et privilégiant l'accessibilité à pied, à vélo et en transports en commun.

La Commission ne soutient pas la modification du PRAS pour la création d'emplacements de parkings supplémentaires et demande d'investir dans du stationnement pour vélos de qualité, des mesures ambitieuses de changement de comportements (sensibilisation et de promotion des alternatives à la voiture) et prévoir des mesures de tarification des emplacements de stationnement.

⁶ RNT, p.22.

⁷ RNT, p.23.

⁸ RNT, p.31