



**COMMISSION DE CONCERTATION DU**  
**jeudi 09 avril 2026**

**1<sup>er</sup> OBJET**

**Dossier 19260 – Demande de SPRB - Bruxelles Mobilité pour réaménager les espaces publics et le parking situés sous le Viaduc des Trois Fontaines et réaliser des travaux d'égouttage pour prévenir le ruissellement direct vers les étangs avoisinants ; Chaussée de Wavre**

**ZONE :** Au PRAS : espaces structurants, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zones de servitudes au pourtour des bois et forêts, zones forestières  
Au PPAS n°42 (10/03/1987) : zone de voirie (« parking sous l'autoroute »)

**DESCRIPTION :** Réaménager les espaces publics et le parking situés sous le Viaduc des Trois Fontaines et réaliser des travaux d'égouttage pour prévenir le ruissellement direct vers les étangs avoisinants.  
**MOTIFS :**

- Dérogation à la prescription XII du PPAS n°42 (Parking)
- Art. 188/7 : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou installation sur un site Natura 2000
- application de l'art. 207 §3 du COBAT (bien classé ou en cours de classement depuis max 2 ans)

**ENQUETE :** Du **02/03/2026** au **31/03/2026**, 170 lettres de remarques nous sont parvenues en cours d'enquête.

Les réclamations contenues dans les lettres portent principalement sur les points suivants :

- La suppression des 60 places de parking est jugée irresponsable, prématurée et déconnectée des réalités d'usage (ADEPS, Rouge-Cloître, stades, école, familles, PMR, seniors, clubs sportifs), surtout sans parking de substitution prévu (pas d'échéance pour les alternatives prévues dans le PAD). Il est craint un report massif de voitures vers les rues riveraines déjà saturées, menant à du stationnement sauvage, des conflits, des nuisances.
- Le projet est en contradiction avec des décisions antérieures : certains refus d'extension d'infrastructures sportives étaient justement motivés par un manque de parkings.
- Il est souligné l'insuffisance actuelle des transports en commun menant au site (unique ligne : Bus 72, doté d'une fréquence minimale – 1 x/h, moins à certains moments) et l'absence de renforcement prévu de cette ligne ou de la création d'autres lignes ;
- Une baisse de l'accessibilité de la zone pour les services de secours, surtout lors de fortes fréquentations
- Il est craint que le projet entraîne des effets économiques négatifs (baisse de fréquentation des commerces/loisirs, perte d'attractivité).
- La mise en œuvre fragmentée du PAD sans vision globale ni infrastructures prévues à l'origine (parking souterrain, tram 8, P+R) est reprochée, de même que l'absence d'analyse sérieuse des impacts cumulés des projets du périmètre (stationnement, trafic, impact socio-économique) et le manque de concertation réelle avec les usagers.
- La piste cyclable traversant le futur couloir écologique annulerait en partie son efficacité (en particulier pour les batraciens, pour lesquels aucun dispositif concret ne semble prévu), ce qui la rend mal positionnée. Par ailleurs, le trafic cycliste rapide (cyclostrade / vélostrade) est perçu comme un danger pour piétons et faune.

- Il est craint d'avoir un aménagement écologique « de façade » sans réelle valeur fonctionnelle ; la verdurisation sous le viaduc est jugée très improbable à cause du manque de lumière et de la sécheresse chronique
- La réduction de l'éclairage accroîtra l'insécurité dans une zone déjà sensible (squats, trafic, dépôts sauvages).
- Des questions sont posées sur la pertinence de la nouvelle piste cyclable, vu l'existence de la piste côté Nord ; ainsi que sur les dispositifs prévus pour sécuriser la traversée de cette piste (barrières, ralentisseurs,...)

Plusieurs lettres de soutien au projet ont également été reçues. Elles portent sur les points suivants :

- Une approbation forte pour la reconnexion écologique entre Trois Fontaines et Rouge-Cloître et la réduction de la fragmentation des habitats en zone Natura 2000 ; des aménagements spécifiques sont demandés (crapauducs, guidage, calendrier des travaux adaptés aux migrations)
- Un soutien au traitement des eaux polluées avant leur arrivée dans les étangs du Rouge-Cloître ; les séparateurs d'hydrocarbures sont vus comme une excellente avancée.
- Certains habitants estiment qu'un espace sous-viaduc plus ouvert, vert et accueillant renforcerait la qualité de vie ; le réaménagement est vu comme une façon de rendre l'endroit moins sombre, moins anxigène et mieux intégré aux itinéraires entre forêt et Rouge-Cloître.
- Le projet est également vu comme une opportunité de renforcer la mobilité douce et d'améliorer les liaisons cyclables.

**AUDITION :** Les représentant du demandeur et de l'architecte, ainsi que plusieurs réclamants (voir listing en annexe).

**Avis Commune :**

**Avis BUP-DU :**

**Avis BUP-DPC :**

**Avis BRUXELLES ENVIRONNEMENT :**

**Avis favorable conditionnel majoritaire de URBAN – DU, URBAN – DPC et de la Commune.  
Avis défavorable minoritaire de Bruxelles Environnement.**

## Avis favorable conditionnel d'Urban – DU et Urban – DPC

### Contexte légal

Considérant que le bien concerné se trouve en zone forestière, zone de servitude au pourtour de bois et forêts, zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), le long d'un espace structurant au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe sur le territoire communal d'Auderghem ;

Vu l'arrêté royal classant comme site l'ensemble formé par la Forêt de Soignes et le Bois des Capucins sur les territoires des communes d'Auderghem, Duisbourg, Hoeilaart, La Hulpe, Rhode-Saint-Genèse, Tervuren, Uccle, Waterloo, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre du 2 décembre 1959 ;

### Objet de la demande

Considérant que le projet porte sur le réaménagement des travées sous le viaduc des Trois Fontaines afin de diminuer les surfaces dédiées au stationnement, d'augmenter les zones de traversée pour la faune, d'étendre l'écoduc existant, de désimpermeabiliser les sols et d'améliorer la gestion des eaux ;

### Procédure et actes d'instruction

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- Art. 188/7 : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou de l'installation sur un site Natura 2000
- Art. 126 §11 : Dérogation à un PPAS

Considérant que le projet est soumis à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

- Art. 188/7 : demandes soumises à une évaluation appropriée des incidences du projet ou de l'installation sur un site Natura 2000
- Art. 126 §11 : Dérogation à un PPAS
- Art. 207 §3 : Bien classé ou en cours de classement depuis max. 2 ans (art. 235)

Vu l'avis conforme favorable de la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) du 05/11/2025, libellé comme suit :

*[La CRMS émet un avis favorable sur la demande.*

*Bien que la CRMS exprime certaines réserves quant aux perspectives de réussite du projet, notamment en ce qui concerne le développement de la végétalisation envisagée sous le viaduc et sur ses piliers, elle souscrit au projet qui ne soulève pas de remarques d'ordre patrimonial et devrait contribuer à une meilleure protection de la faune ainsi qu'à une gestion optimisée des eaux de pluie. La CRMS attire cependant l'attention sur les risques pour certaines espèces sensibles durant la phase de chantier. Afin de réduire au maximum cet impact, elle demande une planification saisonnière stricte des travaux, à soumettre pour approbation à la DPC.*

*Enfin, les éventuels effets secondaires du projet — notamment en matière de transfert de mobilité/stationnement — doivent s'inscrire dans la vision globale de la zone (PAD), afin d'éviter toute répercussion négative sur les zones protégées à proximité.]*

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité ; que l'enquête publique s'est déroulée du 02/03/2026 au 31/03/2026 et que 170 observations et demandes à être entendues ont été introduites ;

Considérant que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

#### Remarque générale :

- La perte de 60 places de stationnement est à nuancer : une travée est fermée pendant toute la durée de migration des batraciens, une autre est utilisée en automne pour le stockage des feuilles mortes.

#### Point positifs :

- Soutien des objectifs environnementaux du projet

- La création d'un corridor écologique reliant les deux parties de la forêt de Soignes est perçue comme une initiative positive permettant de réduire la fragmentation des habitats et de favoriser les déplacements de la faune ;
- Les mesures visant à améliorer la gestion et la dépollution des eaux de ruissellement sont également globalement bien accueillies, notamment en raison des risques de pollution des étangs du Rouge-Cloître par les hydrocarbures provenant du trafic routier ;
- Plusieurs contributions soulignent l'intérêt du projet pour la protection des amphibiens, dont les migrations saisonnières traversent cette zone ;
- La volonté de désimpermeabiliser l'espace et de promouvoir la mobilité douce est jugée pertinente.

#### Point négatifs :

- Critique concernant la suppression d'environ 60 places de stationnement sous le viaduc :
- Ces places sont nécessaires pour les usagers du centre sportif ADEPS, les promeneurs et les habitants du quartier. Craintes d'un report de stationnement vers les rues avoisinantes. Ces suppressions se font sans alternative de mobilité crédible et en absence d'autres infrastructures pourtant prévues dans le PAD (tram, parking de dissuasion, etc.) ;
- Remarques sur l'efficacité écologique du projet :
- La présence d'une piste cyclable traversant le corridor écologique est jugée problématique, car elle pourrait perturber la migration des amphibiens ;
- Autres remarques :
- Questions concernant la sécurité et l'accessibilité, notamment liées à l'éclairage de la zone sous le viaduc et à la réduction de l'espace réservé aux piétons dans certains aménagements ;
- Le coût du projet et sa cohérence avec d'autres projets d'aménagement sont critiqués.

#### Propositions d'amélioration :

- Demande :
- de renforcer les aménagements favorisant le passage sécurisé de la faune, notamment pour les amphibiens ;
- d'élargir la concertation en associant davantage les experts, associations et acteurs de terrain ;
- d'améliorer l'accessibilité du site par les transports publics et les infrastructures cyclables ;
- de prévoir des aménagements plus confortables pour les piétons ;
- de garder plus de parkings et d'examiner des solutions permettant de mieux compenser la suppression des places de parking.

#### **Situation existante**

Considérant que l'espace sous le viaduc des Trois Fontaines est divisé en dix travées délimitées par les piles du viaduc ;

Considérant qu'une travée est située à l'ouest de la chaussée de Wavre, une est traversée par la chaussée elle-même et huit sont situées à l'est de celle-ci ;

Considérant que, parmi ces huit travées, cinq sont imperméabilisées et utilisées comme parkings, deux sont utilisées comme zones de stockage pour Bruxelles Mobilité et une est utilisée pour le passage de la petite faune ;

Considérant qu'une partie de la chaussée de Wavre longe le viaduc pour atteindre la maison des gardes forestiers de la Forêt de Soignes ;

Considérant que la partie nord est longée par une piste cyclable en direction de Jezus-Eik ;

Considérant que le site est traversé par le ruisseau des Trois Fontaines, lequel passe de manière canalisée sous le viaduc pour se jeter dans les étangs du Rouge-Cloître au nord ;

Considérant que la zone est utilisée par les batraciens pour leur migration ;

Considérant que la zone présente un danger pour ceux-ci en raison de la présence de routes, du parking et de la piste cyclable ;

Considérant que le viaduc a été construit sans permis à la fin des années 1960 ;  
Considérant qu'une régularisation a été octroyée en 2009 (Réf. : 02/PFU/156766) ;  
Considérant que cette régularisation impliquait notamment une gestion des eaux du viaduc vers le réseau d'égouttage et non vers les étangs du Rouge-Cloître ;  
Considérant qu'une partie des conditions du permis n'a pas été mise en œuvre, notamment en ce qui concerne la gestion des eaux de pluie issues du viaduc ;  
Considérant que les emplacements de stationnement sont repris dans les plans validés par le permis de régularisation ;  
Considérant que le viaduc est compris dans l'emprise du PAD Herrmann-Debroux ;  
Considérant que ce plan prévoit le maintien du viaduc, la requalification de la voirie en boulevard urbain et poursuit les objectifs suivants :

- valoriser la traversée d'un site naturel ;
- conforter l'entrée d'équipements publics ;
- accompagner la traversée de l'infrastructure pour raccorder les quartiers existants aux grandes entités paysagères ;
- assurer la traversée sous le viaduc pour le passage de la grande faune ;

### **Situation projetée**

Considérant que le projet vise à créer une continuité écologique entre les deux parties de la Forêt de Soignes séparées par le viaduc et l'autoroute ;  
Considérant que le projet s'articule autour de plusieurs trames ;

#### Concernant la trame verte :

Considérant que le projet prévoit la désimpermeabilisation de cinq travées sur huit ;  
Considérant que deux travées sont maintenues pour le stationnement, ce qui réduit l'offre de 94 à 34 places ;  
Considérant que le nombre d'emplacements vélos reste stable à 24 ;  
Considérant que, suite à la décompaction du sol, de l'humus est ajouté et une végétation de sous-bois sec est plantée, adaptée aux conditions de faible luminosité ;  
Considérant que les piles du viaduc accueillent une végétation grimpante ;  
Considérant que des bandes végétalisées sont mises en place le long du viaduc pour délimiter les zones réservées à la faune ;  
Considérant que des fascines sableuses servent d'abri à la petite faune et de dispositif de délimitation vis-à-vis des promeneurs ;  
Considérant que l'écoduc sous le viaduc est étendu d'une à six travées ;  
Considérant que la dernière travée est déjà utilisée à cette fin et nécessite uniquement des travaux de décompaction ;  
Considérant que les deux travées les plus basses à l'est sont dédiées à la faune nocturne ;  
Considérant qu'un chemin terre-pierre est aménagé dans une travée afin de permettre la traversée du public ;  
Considérant que l'entretien du viaduc nécessite l'accessibilité d'engins ;  
Considérant que cette accessibilité est assurée par des chemins stabilisés au centre des travées, dont l'impact visuel reste limité ;

#### Concernant la trame bleue :

Considérant que des noues sont créées dans trois travées afin de récolter les eaux de pluie provenant de la chaussée de Wavre ;  
Considérant que ces bassins présentent des profondeurs variables afin de diversifier les milieux ;  
Considérant que le profil de la voirie est modifié afin d'orienter les eaux vers ces noues ;  
Considérant qu'actuellement, les eaux de ruissellement sont dirigées vers les étangs du Rouge-Cloître ;  
Considérant que ces eaux comprennent celles issues du tablier du viaduc ainsi que celles de plusieurs collecteurs ;  
Considérant que le réseau d'égouttage est modifié afin de mieux gérer les eaux polluées ;  
Considérant que les eaux du viaduc sont dirigées vers des séparateurs d'hydrocarbures ;  
Considérant que ces dispositifs permettent de traiter le premier flot de pluie, plus chargé en polluants ;  
Considérant qu'un système de by-pass est prévu pour les épisodes de fortes pluies, estimés à un maximum de 7 par an ;

Considérant que la solution de bassin d'orage n'est pas retenue, car la problématique est liée à la qualité de l'eau et non à son débit ;  
Considérant qu'une signalétique est installée afin de sensibiliser le public ;  
Considérant que la chaussée de Wavre, au sud du viaduc, est transformée en rue cyclable ;  
Considérant que la suppression du stationnement limite l'accès des véhicules motorisés ;  
Considérant que l'accès est réservé aux gardes forestiers et aux véhicules techniques ;  
Considérant que la largeur de la voirie est réduite de 6 à 4 m ;  
Considérant que le mur de soutènement côté Rouge-Cloître est partiellement démoli afin de faciliter le passage de la faune ;  
Considérant qu'un projet de cyclostrade le long de l'E411 est à l'étude ;  
Considérant que, dans cette perspective, la piste cyclable existante au nord du viaduc est partiellement supprimée et désimperméabilisée ;  
Considérant qu'une section est maintenue en pavés afin de garantir l'accès à l'exutoire des étangs du Rouge-Cloître ;  
Considérant que l'éclairage est adapté au nouvel aménagement ;  
Considérant que les zones de stationnement sont éclairées par détection de mouvement ;  
Considérant que la chaussée est éclairée selon les horaires d'espace public ;  
Considérant que l'éclairage est orienté vers le bas afin de limiter les nuisances ;  
Considérant que l'éclairage de la rue cyclable vise à garantir la sécurité des usagers tout en minimisant l'impact sur la faune ;

### **Motivation**

Considérant que l'espace sous le viaduc des Trois Fontaines est structuré en dix travées, dont, à l'état existant, cinq travées à l'est de la chaussée de Wavre sont imperméabilisées et utilisées comme parking, et que les emplacements de stationnement sont repris dans les plans validés par le permis de régularisation, ce qui fonde l'existence d'une situation de référence intégrée à l'organisation fonctionnelle actuelle du site ;  
Considérant cependant que certaines largeurs de trottoir sont réduites ;  
Considérant qu'une augmentation de la largeur des infrastructures cyclistes ne peut se faire au détriment des piétons ;  
Considérant qu'une solution doit être trouvée qui n'impacte pas négativement les piétons ;  
Considérant qu'il présente des impacts positifs, notamment en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales issues du viaduc via leur dépollution, améliorant ainsi la qualité des étangs situés en zone Natura 2000 ;  
Considérant que la gestion des eaux de ruissellement et des nappes peut être assurée intégralement en infrastructure souterraine, permettant ainsi de libérer de l'espace en surface, notamment pour le maintien du stationnement ;  
Considérant que la continuité écologique est renforcée par l'extension de l'écoduc, offrant une meilleure connexion entre les deux parties de la Forêt de Soignes ;  
Considérant que l'aménagement paysager proposé améliore la qualité du site et contribue à la création et à la diversification des habitats pour la faune et la flore, notamment par la végétalisation, les noues et les fascines sableuses ;  
Considérant que l'équilibre des fonctions entre la mobilité et la biodiversité doit être maintenu ;  
Considérant que le Plan de gestion de la Forêt de Soignes prévoit une structuration des accès, dans laquelle le viaduc et son parking sont intégrés, notamment au regard du rôle des portes d'accès ;  
Considérant que ce plan de gestion organise la canalisation du public vers des zones équipées (parkings, restauration, centres d'accueil) afin de préserver le cœur écologique, plus sauvage et particulièrement sensible au piétinement ;  
Considérant que le site du Rouge-Cloître constitue un pôle patrimonial, environnemental et récréatif majeur à l'échelle régionale, reconnu comme une des principales portes d'entrée vers la forêt de Soignes, et qu'il accueille un public diversifié en provenance tant de la Région de Bruxelles-Capitale que de l'extérieur de celle-ci ;  
Considérant que le site du Rouge-Cloître accueille de nombreuses activités d'intérêt collectif, notamment des promenades en milieu naturel, des activités sportives encadrées via le centre ADEPS, des activités culturelles et patrimoniales (expositions, visites des bâtiments classés, animations pédagogiques), ainsi que des activités de détente et de loisirs en plein air, nécessitant une accessibilité adaptée à une fréquentation importante et régulière ;  
Considérant que l'équilibre actuel d'accessibilité du site repose historiquement sur une limitation stricte du stationnement au sein même du site (intra-muros), compensée par l'existence d'un parking

de délestage situé sous le viaduc des Trois Fontaines, permettant d'absorber une part significative de la demande en stationnement sans porter atteinte aux qualités paysagères et patrimoniales du site ;

Considérant que la suppression significative du nombre d'emplacements de stationnement sous le viaduc compromettrait cet équilibre et risquerait d'entraîner un report du stationnement vers les voiries locales, générant des nuisances pour les riverains ainsi qu'une dégradation de la lisibilité et de l'accessibilité du site ;

Considérant que le rôle du site en tant que porte d'entrée régionale implique de garantir une accessibilité multimodale effective, incluant non seulement les transports en commun et les modes actifs, mais également l'accès en voiture pour les visiteurs non locaux, notamment les familles, les groupes et les publics moins mobiles, qui ne disposent pas toujours d'alternatives réalistes en transport public ;

Considérant que la desserte en transports en commun du site demeure actuellement insuffisante pour absorber de manière autonome l'ensemble des flux de visiteurs, en particulier aux heures creuses et pour certaines catégories d'usagers, ce qui rend prématurée toute réduction substantielle de l'offre de stationnement existante ;

Considérant que le projet d'aménagement vise prioritairement des objectifs environnementaux, à savoir l'amélioration de la gestion des eaux de ruissellement issues du viaduc des Trois Fontaines ainsi que la restauration d'une continuité écologique entre les deux massifs de la forêt de Soignes, notamment via l'aménagement d'un passage pour la faune, et que ces objectifs ne sont pas incompatibles avec le maintien d'une bonne partie des emplacements de stationnement ;

Considérant que la réduction substantielle du stationnement sous le viaduc ne pourrait être envisagée que dans le cadre d'un aménagement global et coordonné du secteur, tel qu'envisagé par le futur Plan d'Aménagement Directeur Herrmann-Debroux, lequel prévoit notamment la mise en place d'alternatives crédibles, telles qu'un parking de délestage connecté à des infrastructures de transport public structurantes, et qu'en l'absence actuelle de telles mesures compensatoires, une suppression anticipée du stationnement serait disproportionnée ;

Considérant que le site du Rouge-Cloître intra-muros fera l'objet, à court terme, de plusieurs chantiers de restauration importants portant sur des bâtiments patrimoniaux, lesquels entraîneront une réduction temporaire de la capacité de stationnement disponible sur le site, renforçant dès lors la nécessité de maintenir une offre suffisante de stationnement de délestage sous le viaduc afin d'assurer la continuité des activités et l'accueil du public dans des conditions satisfaisantes ;

Considérant que le site du Rouge-Cloître, à l'orée de la Forêt de Soignes, constitue un lieu de destination et de valorisation à la fois naturel, récréatif, culturel et éducatif, offrant notamment des promenades, des étangs (dont un accessible aux pêcheurs), une piste de santé, des plaines de jeux, ainsi que des activités culturelles et d'animation portées par différents acteurs (Centre d'Art, Théâtre de la Parole, Cheval et Forêt, Jardin des Moines, ateliers d'artistes), ce qui implique, pour la pérennité de ces fonctions, une accessibilité adaptée à des publics variés ;

Considérant que la fréquentation des équipements et activités jouxtant le site, dont le centre sportif de la Forêt de Soignes et les infrastructures liées à l'Adeps, repose sur des usages diversifiés et une attractivité dépassant le seul public local, et que les informations pratiques et d'accès communiquées pour ces équipements intègrent explicitement l'accès par l'E411 et la présence de parkings à proximité, ce qui confirme la nécessité de maintenir un panel de modes d'accès, sans privilégier un mode au détriment des autres, mais en garantissant une accessibilité réelle pour des usagers venant de plus loin ;

Considérant que la réalisation du passage pour la faune impose en revanche des conditions strictes de quiétude, notamment en matière d'éclairage, et qu'il y a lieu de prévoir une extinction complète de l'éclairage artificiel entre 00 h 00 et 05 h 00 afin de garantir la connectivité de cette continuité écologique ; qu'il y a lieu d'adapter l'éclairage public le reste du temps, notamment via l'installation de détecteurs de mouvement pour diminuer l'impact de celui-ci ;

Considérant que les flux de petite faune étant déjà établis, l'enjeu principal ne réside pas dans l'élargissement du corridor écologique, mais dans l'amélioration qualitative de ses aménagements par rapport à la situation existante ;

Considérant que cette amélioration qualitative permet de justifier une réduction de l'emprise au sol (largeur) du corridor biologique projeté ;

Considérant que l'aménagement prévu par le projet constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle ;

Considérant qu'il s'inscrit dans la vision globale pour la zone ;

Considérant qu'au regard de références à d'autres écoducs réalisés et reconnus comme efficaces, la réduction de largeur proposée n'est pas de nature à compromettre son efficacité ;  
Considérant que le passage de la petite faune, en particulier la migration des batraciens, doit être organisé prioritairement de plain-pied, afin de faciliter les déplacements en adéquation avec les comportements naturels des espèces ;  
Considérant que, dans cette optique, l'utilisation des travées Est existantes — actuellement affectées au stockage pour les services de gestion de la forêt — constitue la solution la plus cohérente tant sur le plan opérationnel que biologique ;  
Considérant que le passage prévu de la cyclostrade maintient, voire accentue, l'effet barrière de l'infrastructure pour différents types de faune, comme les batraciens ;  
Considérant que des solutions sont nécessaires pour sécuriser ces traversées ;  
Considérant qu'il y a lieu de diminuer l'aménagement de l'écoduc de 2 travées et demie pour le maintien du stationnement ;  
Considérant qu'il y a ainsi 4 travées et demie destinées au stationnement et 3 travées destinées au passage de la faune et à l'amélioration de la biodiversité ;  
Considérant que la demi-travée restante est destinée à la liaison piétonne entre les deux parties de la Forêt de Soignes ;  
Considérant que cette liaison permet de créer un tampon entre les places de stationnement et les travées destinées au passage de la faune ;  
Considérant que cette liaison piétonne doit se faire sur un revêtement perméable ;  
Considérant qu'il y a un maintien de 84 places de stationnement contre 94 actuellement ;  
Considérant que les travées destinées au stationnement doivent s'adapter le mieux possible pour diminuer l'impact sur la faune locale ;  
Considérant que le principal point d'attention concerne les impacts négatifs en phase de chantier ;  
Considérant que ces impacts incluent notamment les nuisances temporaires telles que le bruit, les poussières et l'éclairage ;  
Considérant que le chantier présente un risque pour certaines espèces sensibles en fonction des périodes de l'année, notamment les batraciens et les chauves-souris ;  
Considérant qu'afin de limiter ces impacts, une planification saisonnière stricte des travaux doit être prévue ;  
Considérant que le projet présente globalement un bilan positif pour la biodiversité ;  
Considérant que ce bilan positif est conditionné à l'adaptation du chantier aux cycles biologiques et à la mise en place de mesures de gestion strictes dans le permis d'urbanisme ;  
Considérant que l'installation d'une fontaine d'eau potable augmenterait les qualités de séjour du projet ;  
Considérant que cette installation serait bénéfique à de nombreux utilisateurs des lieux (promeneurs, joggeurs, cyclistes) ;

**Avis favorable d'URBAN – DU et URBAN – DPC sous conditions :**

- Fournir une note montrant la capacité du projet à gérer une pluie centennale sans rejet à l'égout ;
- Maintenir a minima 4 travées et demie de stationnement, soit a minima 84 places sous le viaduc, et prévoir le corridor écologique sur les trois travées Est ; mettre en place des dispositifs empêchant le passage des humains dans le corridor écologique ;
- Trouver une solution permettant de conserver le passage piéton Nord-Sud au droit des chemins d'accès à la forêt de Soignes ;
- Étudier des solutions qui favorisent le franchissement de l'ensemble de l'infrastructure (y compris de la cyclostrade) pour les différentes espèces animales (plus particulièrement les batraciens) ;
- Conserver la largeur de voirie actuelle de la chaussée de Wavre, sans réduire la largeur du trottoir ;
- Fournir une étude détaillée concernant les incidences du projet sur la zone Natura 2000 ;
- Étudier la possibilité d'installer une fontaine d'eau potable

---

**Avis défavorable de Bruxelles-Environnement**

Considérant que la demande se situe dans le périmètre du PAD Herrmann-Debroux ;  
Considérant que la demande se situe en forêt de Soignes, qui est un site classé et une zone Natura 2000 ;  
Considérant qu'il relève de l'autorité délivrante de juger si la demande de permis est soumise à une évaluation préalable des incidences en vertu de l'ordonnance Nature de 2012 ;  
Considérant que la Forêt de Soignes est un site classé et une zone Natura 2000 ;  
Considérant qu'il relève de l'autorité délivrante de juger si la demande de permis est soumise à une évaluation préalable des incidences en vertu de l'ordonnance Nature de 2012 ;  
Considérant que Bruxelles Environnement a imposé cette étude au demandeur ;  
Considérant néanmoins que l'étude jointe au dossier et présentée comme une EAI n'en constitue pas une au sens de l'ordonnance Nature, en ce qu'elle n'en respecte ni la forme ni le contenu obligatoire minimum ;  
Considérant que les eaux de ruissellement des surfaces carrossables doivent être considérées comme des effluents au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement, et que, par conséquent, leur rejet vers le milieu naturel est soumis à l'obtention d'un permis d'environnement.

### **Eclairage**

Considérant que, pour le parking sous le viaduc, l'éclairage doit, conformément à la stratégie d'éclairage adoptée par Bruxelles Mobilité : (1) respecter une température de couleur de 2200 K (ou, en cas d'indisponibilité du matériel, une température comprise entre 2200 et 2500 K se rapprochant le plus possible des 2200 K) ; (2) ne pas être dirigé vers la forêt ; (3) présenter des niveaux d'éclairement respectant les normes mais sans dépasser ce qui est nécessaire, soit, en l'espèce, 15 lux d'éclairement moyen ; (4) fonctionner sur détection de mouvement ;  
Considérant que, pour la partie cyclostrade, de nouvelles installations d'éclairage en bordure de forêt sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur le site Natura 2000 de la forêt de Soignes, en particulier évalué de manière cumulative avec le projet de piste cyclable jusque Jezus-Eik et le carrefour Léonard (C204), requérant dès lors la réalisation d'une évaluation appropriée des incidences par un bureau agréé ;  
Considérant que la réalisation de cette EAI doit comprendre toutes les mentions minimales obligatoires telles que reprises dans l'Ordonnance Nature, et mettre un accent particulier sur l'évaluation de l'atteinte aux objectifs de conservation des chauves-souris (absence d'un éclairage dérangement, maintien de corridors de vol sombres), y compris en combinaison avec le projet de piste cyclable pris dans son ensemble (tronçons jusque Jezus-Eik et Léonard).

### **GIEP**

Considérant que les eaux de ruissellement se rejettent dans un étang régional ;  
Considérant que le réseau hydrographique subit des pressions de pollution dues aux effluents chargés de l'autoroute et du viaduc qui s'y rejettent ;  
Considérant que deux installations de traitement de type décanteur hydrodynamique sont prévues afin de répondre aux exigences de traitement des effluents avant rejet ;  
Considérant que ces nouvelles installations de traitement reprendront les eaux provenant des deux ovoïdes arrivant de chaque branche de l'autoroute, les descentes d'eaux pluviales du viaduc ainsi que la traversée venant du vallon des Trois Fontaines ;  
Considérant qu'une partie des travées au niveau 0 sera aménagée avec de la gestion intégrée des eaux de pluie (GIEP), permettant ainsi d'infiltrer une portion des eaux de pluie provenant de la chaussée de Wavre ;  
Considérant que deux travées sont conservées en fonction parking. Il n'est proposé aucune gestion des eaux de pluie sur ces zones imperméabilisées ;  
Considérant qu'il convient de réaliser de la GIEP sous les deux premières travées accueillant du parking, à l'aide d'aménagements enterrés si une GIEP à ciel ouvert n'est pas possible, par exemple à l'aide de sous-fondations stockantes/infiltrantes ou, le cas échéant, de justifier l'impossibilité de réaliser de la GIEP.

### **Traitement des eaux de ruissellement**

Considérant que les analyses et études faites sur les eaux de ruissellement des surfaces carrossables de plusieurs sous-projets de ce périmètre attestent de pollutions significatives et de la nécessité de les traiter avant leur rejet vers le milieu naturel (rejets vers les eaux de surface et/ou infiltration) ;  
Considérant que ces eaux doivent dès lors être considérées comme des effluents au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement ;  
Considérant donc que le rejet vers le milieu naturel de ces eaux est soumis à l'obtention d'un permis d'environnement (rubrique 56A) ;  
Considérant que la Directive-cadre sur l'eau et sa transposition dans la législation bruxelloise, l'Ordonnance cadre Eau, imposent d'atteindre le bon état des masses d'eau ;  
Considérant qu'il convient d'introduire un permis d'environnement de classe 2 qui permettra d'évaluer les mesures de traitement envisagées et d'encadrer celles-ci ;  
Considérant que le permis d'urbanisme ne pourra être mis en œuvre en l'absence de ce permis d'environnement.

## **Faune**

Considérant que le site est un lieu de migration majeur des amphibiens en Région de Bruxelles-Capitale ;  
Considérant, par conséquent, que des mesures doivent être prises, au niveau des travées du viaduc, mais également au niveau de la chaussée de Wavre et de la piste cyclable, pour sécuriser la circulation des batraciens lors des migrations entre l'étang des Trois Fontaines et les étangs du Rouge-Cloître ;  
Considérant que ce point doit faire l'objet d'une étude par un bureau d'études spécialisé.

## **AVIS DEFAVORABLE**

---

### **Avis favorable conditionnel de la Commune pour les motifs suivants :**

Considérant que le bien se situe en espaces structurants, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zones de servitude au pourtour des bois et forêts, zones forestières du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001, tel que modifié subséquentement, et en zone de voiries (parking sous le viaduc) du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n° 42 approuvé par arrêté royal en date du 10/03/1987 ;

Considérant qu'il s'agit de réaménager les espaces publics et le parking situés sous le viaduc des Trois Fontaines et de réaliser des travaux d'égouttage pour prévenir le ruissellement direct vers les étangs avoisinants ;

Considérant que le viaduc a été construit sans permis à la fin des années 1960 ;

Considérant qu'une régularisation a été octroyée en 2009 (Réf. : 02/PFU/156766) ;

Considérant que cette régularisation impliquait notamment une gestion des eaux du viaduc vers le réseau d'égouttage et non vers les étangs du Rouge-Cloître ;

Considérant qu'une partie des conditions du permis n'a pas été mise en œuvre, notamment en ce qui concerne la gestion des eaux de pluie issues du viaduc ;

Considérant que les emplacements de stationnement sont repris dans les plans validés par le permis de régularisation ;

Considérant que la demande porte plus précisément sur :

- La réalisation de travaux d'égouttage récoltant les eaux de ruissellement du viaduc pour les épurer avant de les rejeter dans l'étang du Rouge-Cloître ;
- La suppression de 60 places de parking sous le viaduc et leur remplacement par un corridor écologique ;
- La création d'une piste cyclable à la place de l'accès voiture du côté sud du viaduc ;

Considérant que le dossier a été soumis aux mesures particulières de publicité du 02/03/2026 au 31/03/2026 et que 170 lettres de remarque ont été introduites en cours d'enquête ;

Considérant que les réclamations contenues dans les lettres portent principalement sur les points suivants :

- La suppression des 60 places de parking est jugée irresponsable, prématurée et déconnectée des réalités d'usage (ADEPS, Rouge-Cloître, stades, école, familles, PMR, seniors, clubs sportifs), surtout sans parking de substitution prévu (pas d'échéance pour les alternatives prévues dans le PAD). Il est craint un report massif de voitures vers les rues riveraines déjà saturées, menant à du stationnement sauvage, des conflits, des nuisances.
- Le projet est en contradiction avec des décisions antérieures : certains refus d'extension d'infrastructures sportives étaient justement motivés par un manque de parkings.
- Il est souligné l'insuffisance actuelle des transports en commun menant au site (unique ligne : bus 72, doté d'une fréquence minimale – 1 x/h, moins à certains moments) et l'absence de renforcement prévu de cette ligne ou de la création d'autres lignes ;
- Une baisse de l'accessibilité de la zone pour les services de secours, surtout lors de fortes fréquentations ;
- Il est craint que le projet entraîne des effets économiques négatifs (baisse de fréquentation des commerces/loisirs, perte d'attractivité).
- La mise en œuvre fragmentée du PAD sans vision globale ni infrastructures prévues à l'origine (parking souterrain, tram 8, P+R) est reprochée, de même que l'absence d'analyse sérieuse des impacts cumulés des projets du périmètre (stationnement, trafic, impact socio-économique) et le manque de concertation réelle avec les usagers.

- La piste cyclable traversant le futur couloir écologique annulerait en partie son efficacité (en particulier pour les batraciens, pour lesquels aucun dispositif concret ne semble prévu), ce qui la rend mal positionnée. Par ailleurs, le trafic cycliste rapide (cyclostrade / vélostrade) est perçu comme un danger pour piétons et faune.
- Il est craint d'avoir un aménagement écologique « de façade » sans réelle valeur fonctionnelle ; la verdurisation sous le viaduc est jugée très improbable à cause du manque de lumière et de la sécheresse chronique.
- La réduction de l'éclairage accroîtra l'insécurité dans une zone déjà sensible (squats, trafic, dépôts sauvages).
- Des questions sont posées sur la pertinence de la nouvelle piste cyclable, vu l'existence de la piste côté nord, ainsi que sur les dispositifs prévus pour sécuriser la traversée de cette piste (barrières, ralentisseurs, ...).

Considérant que plusieurs lettres de soutien au projet ont également été reçues ; que ces dernières portent sur les points suivants :

- Une approbation forte pour la reconnexion écologique entre Trois Fontaines et Rouge-Cloître et la réduction de la fragmentation des habitats en zone Natura 2000 ; des aménagements spécifiques sont demandés (crapauducs, guidage, calendrier des travaux adaptés aux migrations) ;
- Un soutien au traitement des eaux polluées avant leur arrivée dans les étangs du Rouge-Cloître ; les séparateurs d'hydrocarbures sont vus comme une excellente avancée ;
- Certains habitants estiment qu'un espace sous viaduc plus ouvert, vert et accueillant renforcerait la qualité de vie ; le réaménagement est vu comme une façon de rendre l'endroit moins sombre, moins anxiogène et mieux intégré aux itinéraires entre forêt et Rouge-Cloître ;
- Le projet est également vu comme une opportunité de renforcer la mobilité douce et d'améliorer les liaisons cyclables.

Considérant que les interventions prévues poursuivent en réalité 4 objectifs différents :

- Une réparation structurelle du viaduc des Trois Fontaines, pour lequel un permis d'urbanisme a déjà été obtenu ;
- La réalisation de travaux d'égouttage pour permettre le traitement des eaux de ruissellement polluées du viaduc avant leur renvoi dans l'étang du Rouge-Cloître (opération demandée de longue date par la Commune) ;
- Par opportunité, la mise en œuvre d'un objectif secondaire du PAD (la création d'un passage écologique reliant la forêt de Soignes au Rouge-Cloître) ;
- La mise en place d'une rue exclusivement cyclable du côté sud du viaduc (interdiction des voitures sauf service d'entretien), en prévision du prolongement de la cyclostrade venant de Jezus-Eik ;

Considérant que, bien que ces interventions soient toutes établies dans le même périmètre, chacune d'elle peut être réalisée indépendamment des autres ; que leur regroupement constitue une opportunité de mutualiser des nuisances et les chantiers, mais pas une obligation technique ;

### **Quant aux travaux structurels**

Considérant que les interventions structurelles sont nécessaires pour assurer la pérennité et la viabilité du viaduc ; qu'elles ne font pas l'objet de la présente demande, ayant déjà été autorisées par le permis d'urbanisme 02/PFU/1966157 du 25/03/2025 ;

### **Quant aux travaux d'égouttages**

Considérant qu'actuellement, les eaux de pluie tombant sur le viaduc sont dirigées vers des descentes d'eaux pluviales les faisant s'écouler directement sur les bords du viaduc, puis s'infiltrer dans le sol de la forêt de Soignes ou sont récoltées et déversées directement dans l'étang du Rouge-Cloître ;

Considérant que ces eaux, étant chargées de polluants émanant de l'autoroute, contaminent la forêt et les espaces naturels du Rouge-Cloître, classés Natura 2000 ;

Considérant que cette situation inacceptable est dénoncée depuis de nombreuses années par la Commune ; que plusieurs mises en demeure ont notamment été envoyées par la Commune sur ce point ;

Considérant en effet que le permis d'urbanisme de 2009 prévoyant des travaux d'égouttage n'a jamais été mis en œuvre sur cette question ;

Considérant qu'un procès-verbal d'infraction a également été envoyé au procureur du Roi sur cette problématique ;

Considérant que le PAD Herrmann-Debroux prévoit dans son volet stratégique la mise en place d'un bassin de décantation (sous la forme soit d'un bassin tampon, soit d'une zone de lagunage) ;

Considérant que le projet prévoit de récolter les eaux de ruissellement des espaces de plain-pied (chaussée de Wavre et piste cyclable) dans des noues placées sous le viaduc ; que les eaux de ruissellement du viaduc proprement dit passeront dans un système de séparateurs d'hydrocarbures / décanteurs avant d'être déversées, purifiées, dans l'étang du Rouge-Cloître ;

Considérant que le dossier précise conserver les équipements existants et en rajouter en surface plutôt qu'en sous-sol, afin de faciliter la mise en œuvre et la maintenance ainsi que par souci écologique (limitation de l'impact du chantier) ;

Considérant que les études sur le débit probable ont conduit le demandeur du projet à préférer l'option d'un décanteur hydrodynamique couplé à un séparateur d'hydrocarbures, l'option envisagée en première instance (un débourbeur avec séparateur d'hydrocarbures) s'avérant insuffisante ;

Considérant que le dossier ne présente pas de façon claire l'assurance que les ouvrages prévus s'avèrent suffisants pour gérer les eaux de pluie centennales ;

Considérant que la Commune n'a pas de remarques à formuler sur ces travaux d'égouttage, si ce n'est d'inciter le demandeur à s'assurer du dimensionnement correct des ouvrages (absorption possible de pluies centennales) ; qu'il convient dès lors de fournir une note montrant la capacité du projet à gérer une pluie centennale sans rejet à l'égout ;

### ***Quant aux travaux de réaménagement de l'espace public sous et autour du viaduc***

Considérant que le site se situe à l'entrée de la Région, sur le tracé de l'autoroute E411 ;

Considérant que le rôle du site en tant que porte d'entrée régionale implique de garantir une accessibilité multimodale effective, incluant non seulement les transports en commun et les modes actifs, mais également l'accès en voiture pour les visiteurs non locaux, notamment les familles, les groupes et les publics moins mobiles, qui ne disposent pas toujours d'alternatives réalistes en transport public ;

Considérant que la commune considère favorablement l'initiative de tirer l'opportunité d'un chantier de réparation prévu pour le coupler à la mise en œuvre d'un des objectifs du PAD ;

Considérant cependant que la commune note qu'à l'heure actuelle, aucune des modifications liées à l'espace public et prévues au PAD n'a été entamée ; qu'aucune ne semble, de plus, être à un état de réflexion un tant soit peu avancé ;

Considérant que le projet de reconnexion écologique sous le viaduc entre la forêt et le Rouge-Cloître serait donc le premier projet public du PAD à être réalisé ;

Considérant qu'il s'agit d'un projet relativement accessoire comparé aux projets structurants du PAD, tels que le développement du tram 8 jusqu'au stade communal, la création d'un hub de mobilité de 900 à 1500 places, la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et les interventions situées plus loin dans la commune ;

Considérant qu'il convient également de préciser d'emblée que le volet stratégique du PAD précise que « La création du hub de mobilité sous l'infrastructure routière libère l'espace aujourd'hui utilisé comme lieu de stationnement sous le viaduc des Trois Fontaines » ;

Considérant qu'il est donc explicitement prévu dans le PAD de réaliser cette connexion écologique après la création du parking de transit et la prolongation du tram 8 ;

Considérant que le timing interroge, puisque chaque moyen mis dans la réalisation de ce petit projet prive les projets structurants de budget ou de travail qui pourrait y être affecté ; qu'il semble relever du bon sens de réaliser en priorité les objectifs et projets structurants du PAD, comme c'est prévu dans ce dernier ;

Considérant également que le PAD présente ce projet de reconnexion écologique comme optionnel dans sa prescription réglementaire 24.01.01 ;

Considérant qu'actuellement, les 8 travées sous le viaduc des Trois Fontaines sont occupées par du stationnement (5 travées / 94 places) ou du stockage (3 travées) ;

Considérant que la mise en place du corridor écologique induit la perte du stationnement sur 3 des 5 travées de parking, supprimant 60 des 94 places de parking ;

Considérant que le quartier présente une forte attractivité de par la présence de plusieurs équipements publics (centre Adeps, club de hockey, stade communal, Jardin Massart, Rouge-Cloître, déchèterie) ainsi que de plusieurs entrées dans la forêt de Soignes ; que cette attractivité amène des citoyens extérieurs à la commune, voire à la Région ;

Considérant qu'actuellement, seule une ligne de bus arrive jusqu'à ces équipements ; que cette ligne (la 72) a une fréquence peu élevée, avec un seul bus par heure même en heure de pointe ;

Considérant que la ligne de bus la plus proche (41) est à 1 kilomètre (Square du Sacré-Cœur), tandis que les lignes de tram (8) et de métro (5) se situent à 1,5 kilomètre ;

Considérant que les équipements présents sont donc très mal desservis en transports en commun ; que, de plus, ces équipements se situent au sommet ou après le sommet d'une côte importante depuis Herrmann-Debroux (dénivelé de plus de 25 m) ;

Considérant qu'aucune piste cyclable n'est établie du côté sud de la chaussée de Wavre et que le trottoir présente une largeur peu importante à plusieurs endroits (1 m), empêchant un croisement confortable de piétons ;

Considérant dès lors que, tant pour les transports en commun que pour les modes actifs, le site faisant l'objet de la demande est difficilement accessible ; que cela est encore aggravé pour les seniors et les PMR ;

Considérant qu'en l'état actuel, la voiture est le seul mode de déplacement réellement envisageable pour la majorité des utilisateurs des équipements bordant le viaduc des Trois Fontaines ;

Considérant que le stationnement public autour de ces équipements (sous le viaduc des Trois Fontaines, devant le stade communal, devant l'Adeps et dans les rues alentours du côté sud de l'E411) est déjà régulièrement saturé ;

Considérant que, le week-end, par beau temps, ou en cas d'événement spécifique, il est constaté que le parking en voirie est occupé par des personnes ne vivant pas dans le quartier, et ce jusqu'au Square du Sacré-Cœur ;

Considérant que tous les riverains des rues alentour (Van Der Goes, Vannypen, Schaller, Henri Deraedt, Égide Charles Bouvier, Georges Huygens, Albert Meunier, chaussée de Wavre, voire René Christiaens) ne bénéficient pas forcément d'emplacements de stationnement privatifs ; qu'ainsi, ces derniers peuvent avoir des difficultés à se stationner près de chez eux ;

Considérant que la suppression de 60 places de stationnement sous le viaduc aura pour conséquence le rejet de ces 60 voitures sur les places publiques des rues citées plus haut ; qu'en effet, le report modal vers les transports en commun ou les modes doux ne se fera pas de façon significative pour les raisons évoquées plus haut ;

Considérant que le quartier ne peut absorber cette pression de stationnement supplémentaire sans mesures de compensation ;

Considérant que les inquiétudes évoquées par les riverains durant l'enquête publique sont légitimes ; que celles-ci portaient sur les conséquences suivantes :

- Saturation du parking en voirie dans le quartier ;
- Parking sauvage ou dangereux menant à des nuisances ou des conflits ;
- Perte d'attractivité des équipements et commerces du quartier ;
- Difficulté d'accès augmentée pour les services de secours.

**Considérant que, pour toutes ces raisons et au vu de l'absence totale d'alternatives à la voiture, la commune s'oppose avec fermeté à la suppression des 60 emplacements de stationnement tant que les alternatives prévues par le PAD Herrmann-Debroux (hub de mobilité de 900 à 1500 places de parking devant l'Adeps et prolongation du tram 8) ne sont pas déployées ;**

**Considérant qu'il convient de maintenir a minima 4 travées et demie de stationnement, soit a minima 84 places sous le viaduc ; que le corridor écologique peut être prévu sur les trois travées Est ;**

Considérant que le projet prévoit d'aménager sous les travées du viaduc un corridor écologique reliant la forêt de Soignes et le Rouge-Cloître, en réalisant les travaux suivants :

- Démolition et enlèvement des revêtements de sol ;
- Versement de terre décompactée avec de l'humus ;

- Création, dans chaque travée, d'une bande en « terre-pierre stabilisée » pour servir d'accès aux engins d'entretien ;
- Aménagement, dans trois des travées, d'une noue ;
- Création d'un chemin piéton permettant la traversée sous le viaduc ;
- Végétalisation des piliers extérieurs ;

Considérant que la note sur les aménagements paysagers précise que les travées sous le viaduc sont relativement sèches et peu lumineuses ; qu'il est prévu de planter une végétation de sous-bois sec, sauf dans les deux dernières travées vers l'Est ;

Considérant que des bandes plantées seront réalisées de part et d'autre des travées, pour délimiter l'espace réservé à la faune ;

Considérant que rien dans les aménagements prévus ne permet d'interdire l'accès de ces zones à des humains ;

Considérant qu'avec la suppression probable de l'éclairage pour limiter l'impact sur la faune, les obstacles visuels créés par la végétation, les piliers et les fascines, ainsi que l'absence d'utilisation de ces espaces par l'homme, il est légitime de craindre que les travées puissent être témoins d'actes de nature à générer un sentiment d'insécurité pour les riverains et les usagers des équipements alentours (squat, trafic, voire agressions) ;

Considérant également que des questions légitimes sont soulevées sur la qualité de l'aspect final des aménagements réalisés ;

Considérant que, comme indiqué plus haut, la commune s'oppose à la suppression du parking présent sous le viaduc ;

Considérant cependant que les travées utilisées actuellement comme stockage peuvent être utilisées pour réaliser ce corridor ; qu'il s'agit de plus des travées les plus propices, car les plus éloignées du tournant de la chaussée de Wavre sous le viaduc et déjà envisagées pour les espèces nocturnes ;

Considérant cependant qu'il convient d'éviter que ces travées servent de refuge à des activités répréhensibles ou génératrices d'insécurité ;

Considérant qu'il convient de mettre en place des dispositifs empêchant le passage des humains dans le corridor écologique ;

Considérant qu'une des avancées du projet est de créer un passage piéton Nord-Sud au droit des chemins d'accès à la forêt de Soignes ; qu'il convient de trouver une solution permettant la réalisation de ce passage malgré le maintien du stationnement ;

Considérant que les autres travées de parking pourront être transformées en corridor après la réalisation du parking de transit devant l'Adeps et la prolongation du tram 8 ; que la commune rappelle à cette occasion qu'elle souhaite le parking le plus grand possible (1500 places) et que la priorité soit accordée à ces deux aménagements particuliers, conformément au bon aménagement des lieux ;

Considérant que le projet nécessite de modifier les voies présentes de part et d'autre du parking ; qu'en particulier, il est prévu de réaliser les interventions suivantes :

- Du côté nord : démolition d'une partie du muret de soutènement en moellons et modification du relief du sol (abaissement du niveau de certaines travées et exhaussement du niveau du chemin piéton / cycliste au nord) pour permettre une continuité de plain-pied de part et d'autre du viaduc ;
- Du côté sud : démolir environ la moitié de la voirie (pour les travaux d'égouttage), effectuer une réfection du coffre de la voirie pour modifier son dévers et permettre l'écoulement des eaux vers les noues, et placer des potelets interdisant la circulation automobile (sauf service d'entretien) ;

Considérant que la restriction d'accès automobile doit permettre aux employés de la Brigade forestière d'accéder à leur site de travail, ainsi qu'aux personnes (employés comme visiteurs) qui doivent se rendre au château des Trois Fontaines ;

Considérant qu'actuellement, l'accès est interdit par une barrière et non par des potelets ; qu'un espace permet la circulation sur la route des vélos ;

Considérant que ce système peut être conservé et maintenu en place dès lors que seules les trois dernières travées seront transformées ;

Considérant que les travaux sur la voirie sont acceptables, mais que le déversement des eaux de pluie vers les travées restant aménagées en parking devra être revu ;

Considérant également que cette voirie sera destinée, à terme, à former le prolongement de la cyclostrade venant de Jezus-Eik ;  
Considérant que cette voirie restera un passage d'accès piéton pour la forêt, notamment pour les PMR ;  
Considérant que cela crée un conflit d'usage entre une cyclostrade destinée à la circulation rapide des vélos et un accès piéton / PMR destiné à la promenade ;  
Considérant qu'il conviendra de prévoir des dispositifs ralentisseurs afin de prévenir des accidents et/ou d'en réduire la gravité ;  
Considérant, de plus, que certaines largeurs de trottoir sont réduites dans le projet ;  
Considérant qu'une augmentation de la largeur des infrastructures cyclistes ne peut se faire au détriment des piétons ;  
Considérant qu'une solution qui n'impacte pas négativement les piétons doit être trouvée ;  
Considérant qu'il convient également de conserver la largeur actuelle de la chaussée de Wavre, afin de garantir le croisement des véhicules dans la section d'accès aux parkings sous les travées ; qu'il convient également de ne pas réduire la largeur dans la section courbe afin de garantir aux véhicules la possibilité de doubler la file générée par la déchèterie ;

Considérant que le passage cycliste constitue un obstacle pour la petite faune, notamment les batraciens ; que leur migration d'un côté à l'autre du viaduc, même favorisée par la présence de trois travées aménagées en corridor écologique, ne restera pas sans danger ;  
Considérant que l'installation de crapauducs devrait s'envisager ; que ces crapauducs pourraient être intégrés aux dispositifs ralentisseurs évoqués ci-dessus ;  
Considérant que de petites bordures devront être aménagées pour guider les batraciens vers les crapauducs ;  
Considérant, du reste, que ce dispositif se justifie par le phénomène de migration des batraciens, qui n'est pas continu mais cantonné à quelques semaines par an, à des périodes prévisibles ;  
Considérant que la suppression définitive et continue de tout le parking pour permettre aux batraciens de migrer quelques semaines par an paraît être une mesure démesurée ;  
Considérant qu'il pourrait être envisageable de fermer, sans travaux, l'accès aux parkings lors des semaines de migration des batraciens ;  
Considérant que cela permettra d'assurer la sécurité des batraciens lors de cette phase critique de leur vie, tout en conservant les parkings nécessaires au bon fonctionnement des équipements et du quartier ;  
Considérant, pour finir sur ce sujet, qu'il convient d'étudier des solutions qui favorisent le franchissement de l'ensemble de l'infrastructure (y compris de la cyclostrade) pour les différentes espèces animales (plus particulièrement les batraciens) ;  
Considérant également que l'étude des incidences du projet sur la zone Natura 2000 paraît assez lacunaire, comme cela est justement relevé par de nombreux citoyens lors de l'enquête publique ;  
Considérant qu'il convient d'étoffer et d'améliorer cette étude, laquelle pourra amener des pistes permettant la bonne application des conditions ici énoncées ;  
Considérant enfin qu'il peut être intéressant d'étudier la possibilité d'installer une fontaine d'eau potable à l'entrée de la forêt de Soignes ;

**Avis favorable aux conditions suivantes :**

- Fournir une note montrant la capacité du projet à gérer une pluie centennale sans rejet à l'égout ;
- Maintenir a minima 4 travées et demie de stationnement, soit a minima 84 places sous le viaduc, et prévoir le corridor écologique sur les trois travées Est ; mettre en place des dispositifs empêchant le passage des humains dans le corridor écologique ;
- Trouver une solution permettant de conserver le passage piéton Nord-Sud au droit des chemins d'accès à la forêt de Soignes ;
- Étudier des solutions qui favorisent le franchissement de l'ensemble de l'infrastructure (y compris de la cyclostrade) pour les différentes espèces animales (plus particulièrement les batraciens) ;
- Conserver la largeur de voirie actuelle de la chaussée de Wavre, sans réduire la largeur du trottoir ;
- Fournir une étude détaillée concernant les incidences du projet sur la zone Natura 2000 ;
- Étudier la possibilité d'installer une fontaine d'eau potable.

La commune rappelle que la création du hub de mobilité (parking souterrain de 1500 places sous l'autoroute devant l'Adeps ou en remplacement de la déchèterie, prolongation du tram 8, création des espaces piétons et cyclistes) devrait être le premier chantier du PAD à mettre en œuvre, les autres aménagements publics (notamment la démolition du viaduc Herrmann-Debroux) dépendant de la réalisation de ce hub de mobilité, et invite la Région à avancer en ce sens.