



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD)  
« MAXIMILIEN – VERGOTE » ET SON RAPPORT D'INCIDENCES  
ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

<b>Demandeur</b>	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
<b>Demande reçue le</b>	09/11/2023
<b>Exposé</b>	20/11/2023
<b>Documents transmis</b>	Arrêté adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Maximilien-Vergote » Plan d'aménagement directeur – volet informatif Plan d'aménagement directeur – volet stratégique et réglementaire Rapport sur les incidences environnementales (RIE) Résumé non technique (RNT) du RIE Rapport de synthèse de la procédure d'information et participation Présentation « briefing CRM » sur le PAD « Maximilien-Vergote »
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	18/12/2023

## Préambule

1. Dans un cadre plus large que celui du PAD Maximilien, et donc en tenant compte de la somme des projets longeant le Canal, la Commission propose de remettre à l'étude la faisabilité du développement, à moyen terme, d'une ligne de transport en commun qui suit le Canal et ce, sans préjuger du mode de transport.

## A propos du PAD – Volet stratégique

### Ambitions pour les modes actifs

2. La Commission salue les ambitions du PAD, en lien avec les lignes directrices du Plan Régional de Mobilité (PRM) Good Move, d'augmenter les standards pour améliorer la mobilité des modes actifs et celle des transports en commun, dans le périmètre du PAD. Cependant, elle insiste pour qu'une grande attention soit portée à la réduction de potentiels conflits d'usage, d'autant

que les différents modes se côtoient sur des axes stratégiques. Elle demande que la sécurité de tous les usagers, mais surtout des plus vulnérables soit une priorité du PAD.

## Stratégie et stationnement

3. Compte tenu des objectifs du PRM Good Move en termes de réduction du stationnement en voirie, et considérant le très haut niveau d'accessibilité en transports en communs de la zone concernée, la Commission invite à ce que le projet soit davantage ambitieux et plus explicite à l'égard de cet objectif.

## A propos du PAD – Volet réglementaire

### Voiries Piétons PLUS et CONFORT

4. Vu les ambitions du PAD "en faveur d'une mobilité apaisée et d'espaces publics de haute capacité environnementale" et considérant que le volet réglementaire de Good Move (point 24 des Prescriptions particulières) préconise que les voiries Piétons PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé, entre autres, avec un dimensionnement adapté aux flux (sans pour autant établir des recommandations réglementaires définissant la largeur de trottoir), la Commission demande que le volet réglementaire du PAD soit davantage explicite quant à la largeur des trottoirs sur les voiries Piétons PLUS et CONFORT. La Commission rappelle que la largeur de trottoir recommandée est de trois mètres et ce afin de pouvoir marcher à deux de front, tout en permettant le croisement avec un autre piéton venant en sens inverse.

## A propos du RIE

### Incidences sur la mobilité à l'échelle globale

5. Le RIE indique que le trafic routier dans le quartier va diminuer dans les prochaines années, surtout grâce à l'impact de Good Move, mais moins que dans le scénario tendanciel. Le RIE indique en effet que le PAD représente un facteur d'augmentation du trafic routier. Dans ce cadre, la Commission invite le porteur de projet à développer des scénarios différents, liés aux stratégies ambitieuses du plan (par exemple réduire la densité, améliorer davantage les infrastructures pour les modes actifs et les transports en commun) pour que les aménagements prévus dans le PAD contribuent à une réduction du trafic et/ou des kilomètres parcourus.
6. Par ailleurs, la Commission salue la réduction des distances parcourues, au regard de la situation de référence. Cependant, elle regrette l'augmentation concomitante des vitesses moyennes à l'intérieur du périmètre d'étude. Elle insiste à nouveau sur l'importance du point 2. du présent avis.
7. Enfin, la Commission relève une contradiction entre le PAD et le RIE. En effet, le premier indique, à la page 96, que « En revanche, la circulation motorisée est apaisée, voire coupée, sur l'avenue de l'Héliport, la chaussée d'Anvers et les voiries secondaires », alors que le RIE mentionne, à la page 142 de la partie 4, que « Les augmentations de trafic plus significatives se situent sur chaussée d'Anvers et avenue de l'Héliport au sud du boulevard Bolivar ». La Commission demande que ce point soit éclairci.

### Traversabilité des îlots

8. L'auteur du RIE recommande que la traversabilité des îlots d'habitations pour les modes actifs soit établie dès la phase de conception des projets. La Commission soutient cette recommandation.

## Incidences sur la Qualité de l'air

9. Comme déjà mentionné, le RIE indique que le PAD représente un facteur d'augmentation du trafic routier, à différents endroits sur le périmètre du projet. La Commission réitère sa demande pour un plan plus ambitieux en termes de mobilité, puisque cette augmentation du trafic entrainera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et aura sans conteste un impact négatif sur la qualité de l'air à l'échelle locale. Ceci est problématique. La Commission demande que le PAD s'inscrive dans les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air en RBC.

## A propos de la traduction

10. La Commission constate que quelques erreurs de traduction subsistent entre les versions en néerlandais et en français des documents soumis à enquête publique (par exemple '*terugkeer parkeerstrook*' se voit traduire par '*reprise de parking*' à la page 58 du document PAD volet stratégique et réglementaire).

## A propos de la mise à enquête publique simultanée des PAD

### Maximilien et Défense

11. La Commission regrette la mise à l'enquête publique des deux PAD simultanément. Certaines organisations siègent d'ailleurs dans deux conseils d'avis mandatés pour remettre un avis : la Commission régionale de Mobilité et le Conseil de l'Environnement. Des présentations ont d'abord été faites en Commission par un·e chargé·e de mission de chez perspective.brussels et les membres de la CRM ont ensuite eu quelques semaines pour remettre un avis. Néanmoins, compte tenu de la masse conséquente de documents à parcourir, le chevauchement de deux enquêtes publiques et loin d'être optimal.