



AVIS

Projet de cahier de charges du rapport d'incidences environnementales du projet de plan régional de mobilité (Good Move)

Emis par le Conseil d'Administration du

4 septembre 2017

Demandeur	Ministre Pascal Smet
Demande reçue le	4 juillet 2017
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire- Mobilité & Commission Environnement
Demande traitée le	22 août 2017
Avis émis par le Conseil d'Administration du	4 septembre 2017
Avis ratifié par l'Assemblée Plénière du	21 septembre 2017

Préambule

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité prévoit, en son article 8, la procédure d'élaboration du plan régional de mobilité (dénommé Good Move). Le paragraphe 2 précise plus particulièrement que : « *Le Gouvernement élabore un projet de plan régional de mobilité et réalise un rapport sur ses incidences environnementales.*

À cette fin, il élabore un projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales (RIE) relatif au projet de plan régional de mobilité. Le rapport sur les incidences environnementales est établi conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Le Gouvernement soumet le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales à l'avis des instances consultatives dont la liste est établie par le Gouvernement. [...]. ».

Le Conseil est repris parmi les instances qui doivent être consultées dans le cadre de l'application de cet article de l'ordonnance.

Le projet de cahier des charges soumis pour avis au Conseil identifie les thématiques qui seront analysées dans le RIE qui accompagnera le projet de plan régional de mobilité. L'objet du RIE est d'identifier et d'évaluer les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et d'éventuellement compléter ou réorienter les différentes prescriptions proposées par le plan en cours d'élaboration.

Avis

1. Considérations générales

Dans un premier temps, **le Conseil** souligne que ces dernières années, il s'est régulièrement prononcé sur les questions relatives à la mobilité. A toutes fins utiles, il renvoie vers les avis suivants qui reflètent sa vision quant à la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale : [avis d'initiative relatif à la mobilité](#), [avis d'initiative relatif à la mobilité et aux infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale](#), [avis relatif au projet régional de développement durable](#)¹(voir volet mobilité).

Dans un second temps, **le Conseil** émet ci-dessous ses remarques quant au cahier des charges du RIE du projet de PRM.

1.1 Données chiffrées récentes

Le Conseil insiste pour que les données chiffrées utilisées dans le RIE et le PRM soient les plus récentes possible afin de refléter au mieux la réalité du terrain. En effet ces dernières années, la mobilité en/vers la Région de Bruxelles-capitale a été influencée notamment par l'aménagement des espaces (ex : création de zones piétonnes, de boulevards urbains, ...), les nouvelles technologies (ex : applications de guidage,...), l'entretien des infrastructures (ex : tunnels, chantiers, ...), Tous ces éléments ont une influence sur la mobilité et les comportements liés aux déplacements, d'où l'importance de disposer

¹ Voir www.ces.brussels , dans la rubrique avis (A-2014-018-CES, A-2016-008-CES et A-2017-006-CES).

des données chiffrées les plus récentes et d'effectuer de nouveaux comptages ou de nouvelles estimations si de telles données ne sont pas disponibles. L'objectif étant d'aboutir à un plan qui soit le plus cohérent et le plus opérationnel possible.

1.2 Documents régionaux fondateurs

- **(Projet) de PRDD**

Le Conseil est bien conscient que selon l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité, le plan régional de mobilité s'inscrit dans les orientations du PRD, du moins tant que le projet de PRDD n'a pas été officiellement approuvé. Pour **le Conseil**, il importe de pouvoir avancer, au plus vite, sur les questions de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. L'adoption du PRDD ne doit donc pas être un frein dans l'élaboration du PRM. Lors de l'enquête publique sur le projet de PRDD, un certain nombre de remarques ont été émises par différentes instances, citoyens, ... dont le Conseil sur le volet mobilité. **Le Conseil** insiste pour que ces remarques soient prises en compte par Bruxelles Mobilité et le Consortium en charge de l'élaboration du PRM. Si le PRM venait à être adopté avant le PRDD, il faudra tout de même veiller à ce que les mesures du PRM soient cohérentes avec les grandes orientations du PRDD.

1.3 Documents spécifiques par thème d'analyse

- **Aspects socio-économiques**

Étant donné que le niveau régional flamand est pris en compte dans l'analyse des aspects socio-économiques, **le Conseil** demande qu'il en soit de même pour le niveau régional wallon.

1.4 Périmètre et contenu de l'analyse par thème

- **Point 3.4.2 aspects socio-économiques/biens matériels**

Le Conseil insiste pour que l'analyse des aspects socio-économiques soit suffisamment étayée car ces dernières années, le constat a souvent été fait des conséquences des problèmes de mobilité sur la vie des entreprises et des citoyens (population résidente et navetteurs).

A cet égard, **le Conseil** demande que l'évaluation des impacts sur la desserte des affectations actuelles et futures se fassent, non seulement pour les commerces, mais également pour les entreprises.

En outre, pour **le Conseil**, l'impact sur la santé financière des entreprises devrait être analysé dans l'évaluation des impacts sur les phénomènes potentiels de délocalisation, relocalisation, ...

Concernant les aspects socio-économiques, **le Conseil** constate que le coût de la congestion est souvent mis en avant. Il estime qu'il pourrait être intéressant de pouvoir évaluer l'impact de la décongestion (notamment au niveau budgétaire).

- **Point 3.4.4 paysage/urbanisme/patrimoine/convivialité des espaces publics**

Le Conseil demande d'ajouter, dans les éléments à analyser, l'impact du genre dans l'utilisation des espaces et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

- **Point 3.4.8 impacts de mise en œuvre (chantiers, déchets)**

Concernant l'analyse à mener relative à l'impact de mise en œuvre des chantiers, **le Conseil** souligne qu'il est également pertinent de procéder à une analyse plus globale des impacts induits par les

différents chantiers qui sont menés en parallèle. En effet, un chantier a un impact au niveau local mais leur multiplication entraîne des conséquences à plus large échelle.

A cet égard, **le Conseil** note que l'ordonnance relative aux chantiers en voirie (actuellement en cours de révision) n'est pas mentionnée dans ce cahier des charges. Or c'est un élément important à prendre en compte puisque cette ordonnance vise notamment à régler les questions relatives à la coordination des chantiers, au phasage, ...

2. Considérations particulières

Le Conseil souligne que la note de bas de page 3 devrait être actualisée étant donné que le nouvel arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises a été publié le 9 juin 2017.

*
* *