



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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

<b>Demandeur</b>	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
<b>Demande reçue le</b>	21/11/2023
<b>Exposé</b>	20/11/2023
<b>Documents transmis</b>	Arrêté adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Défense » 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 « Défense »
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	18/12/2023

## Généralités

1. La Commission salue le fait que ce PAD contienne nombre de prescriptions positives comme par exemple la prescription relative aux lignes électriques qui ne doivent pas être placées sous les zones plantées, la présence de nombreuses zones sans voitures, un maximum de 25 % carrossable, l'objectif de perméabilité du sol,...

## A propos du PAD – Volet stratégique

### Mobilité – Mutation des flux & points d'ancrages

2. Les avenues Jules Bordet (voiture CONFORT) et Léopold III (voiture PLUS) sont deux des trois voies périphériques du quartier urbain sans voitures ambitionné dans le projet. À ce titre, elles devront accueillir le trafic automobile de ce quartier. Dans le PAD, il est question de les transformer en « parkway », c'est-à-dire en boulevards urbains apaisés, améliorant le confort et la sécurité des modes actifs. La Commission salue d'ores et déjà la volonté du PAD de donner à l'avenue Leopold III un caractère de promenade et de libérer, sur l'avenue Jules Bordet, de l'espace pour les modes

actifs. Il convient cependant de réfléchir attentivement à la manière de combiner les différents modes de transport sur ces axes pour ces différents objectifs.

3. Sur l'avenue Jules Bordet, la Commission rappelle que des arbitrages devront avoir lieu compte tenu des ambitions du PAD, de la spécialisation multimodale des voiries et des contraintes physiques de cet axe.

### **Mobilité – Transports publics**

4. La Commission salue l'intention du PAD « d'assurer des connexions adaptées, sûres et multimodales permettant de reconnecter cette zone actuellement isolée (...) notamment en assurant une connexion au réseau de transports publics ».
5. La Commission constate qu'un prolongement du tram 55 est évoqué dans les documents mis à l'enquête publique. Elle regrette que ce point n'ait pas été développé en séance, lors de la présentation, de manière à comprendre l'articulation entre le prolongement éventuel du tram 55 et le projet de métro 3.
6. Par ailleurs, elle relève que le PAD ne fait pas mention du projet de métro 3. La Commission s'en étonne d'autant plus qu'il s'agit d'un dossier de mobilité bruxelloise important et dont les arrêts ne sont pas si éloignés du présent projet, mais néanmoins trop éloignés pour un trajet à pieds (environ un kilomètre entre le projet de station Bordet et le milieu du nouveau quartier envisagé par le PAD). Il faudra donc veiller à la qualité de la desserte des transports en commun de surface pour articuler le nouveau quartier avec le terminus Bordet de la ligne de métro 3, le cas échéant.
7. La Commission se montre favorable à l'option présentée visant à prolonger le tram 55. Mais dans le projet du métro 3, la Commission rappelle que l'hypothèse principale, à ce stade, amène à supprimer le tram 55. Dans ce cas, la Commission invite à envisager le prolongement du tram 8 sur l'avenue Jules Bordet, tout en étant consciente que son tracé, à ce jour, ne soit pas encore précisé et qu'il faudra aussi tenir compte du tram de l'aéroport. Les options énoncées ci-dessus sont insuffisamment abouties. La Commission demande donc que les décisions de mobilité prises dans le cadre du PAD Défense soient davantage clarifiées.

### **Mobilité – Mobipunt & Stationnements**

8. Plusieurs systèmes de stationnement sont énoncés : stationnement linéaire en surface le long de la boucle, parking silos et parking souterrain (privé). Vu les ambitions du plan de mobilité régional Good Move de réduire le stationnement en voirie et vu la présence, dans le projet, de stationnement hors voirie, la Commission préconise que le nouveau quartier ne comporte que le minimum de stationnement en voirie et/ou en surface. Celui-ci serait principalement destiné à répondre aux besoins des personnes en situation de handicap, des livraisons, des visiteurs,... Ceci permettra de libérer de la place pour d'autres fonctions dans l'espace public mais aussi de l'apaiser. A cet égard, la Commission réfère ici au nouveau projet Erasmus Gardens, qui comporte à la fois du stationnement en surface non payant (à durée limitée) et des places de parking souterrain payantes. Les places de parking souterraines payantes sont vides et les places en surface sont fort convoitées avec un objectif de report modal qui n'est clairement pas rempli.
9. Le PAD prévoit une stratégie de stationnement flexible qui peut être transformée ultérieurement, notamment en fonction de la fluctuation des besoins et de la programmation et du phasage de projet. Si cette flexibilité est positive, la Commission

tient tout de même à rappeler que la disponibilité des places de stationnement affecte également le type de mobilité sur un projet. Elle invite ainsi le Gouvernement à faire preuve de plus d'ambition s'il veut contribuer au transfert modal visé par le plan Good Move. Pour reprendre l'exemple de l'Erasmus Gardens, la Commission constate que la disponibilité de places de stationnement attire des résidents qui veulent utiliser leur voiture. La Commission rappelle que si le PAD veut encourager un changement de mobilité, le stationnement est un levier fondamental.

10. Le projet prévoit l'implantation d'un réseau de Mobipunt (micro-plateformes de mobilité appelées aussi Mobility Hubs). La Commission invite les porteurs du projet à étudier la pertinence de combiner ces Mobipunt au stationnement.

### **Mobilité – Systèmes métropolitains**

11. La PAD s'inscrit dans la continuité du plan Good Move et le réseau développé dans le périmètre du projet s'inscrit dans les catégories PLUS, CONFORT et QUARTIER. La possibilité de construire tout un nouveau quartier en tenant compte des ambitions de Good Move, ainsi que d'autres plans et stratégies environnementales, est une opportunité d'apaiser les quartiers. Pour cela, et pour appliquer le principe de la maille apaisée à la circulation du quartier, la Commission recommande de privilégier les voiries en sens unique pour dégager d'ores et déjà de l'espace pour d'autres fonctions que la circulation automobile. De la même manière, elle recommande de prévoir d'empêcher le trafic de transit inter-quartier (personnes qui traversent le quartier pour éviter les bouchons dans les grandes axes) mais aussi intra-quartier.
12. Dans le cadre du maillage piéton, La Commission salue ici la prévision de traverses piétonnes d'un profil constant de 15 mètres dans les zones résidentielles et économiques.

### **Urbanité – Nuisances sonores**

13. La Commission questionne le choix de prévoir une urbanisation résidentielle sur le périmètre du PAD Défense, dans la mesure où la zone est située à proximité de l'aéroport et est intensément survolée par les avions au départ de Zaventem (d'où sa localisation à l'intérieur des contours de bruit  $L_{DEN}$  de 55 dB et  $L_{NIGHT}$  de 45 dB). Ce développement va aussi à l'encontre des objectifs de réduction de la vulnérabilité de la population aux nuisances acoustiques (si l'on peut essayer d'isoler les logements, on ne peut évidemment pas isoler les espaces extérieurs ni empêcher les habitants d'ouvrir leurs fenêtres). Ce développement ne devrait-il pas plutôt se faire au profit de bureaux, de services ou d'industries urbaines ?

## **A propos du PAD – Volet réglementaire**

### **Prescriptions particulières par zone**

14. Le volet réglementaire prévoit, d'une part, des espaces publics structurants et arborés et, d'autre part, des zones de voirie paysagère dont l'aménagement intègre des emplacements de stationnements pour les modes actifs. La Commission demande que des points de repos pour ceux/celles qui doivent fractionner leur déplacement soient inclus dans le volet réglementaire et insiste sur l'importance de ces infrastructures pour la mobilité des modes actifs (surtout les plus faibles).
15. Le volet réglementaire indique que l'aménagement des pistes cyclables au sein des zones d'espaces publics structurants arborés est d'au moins trois mètres. La

Commission demande que le PAD se conforme aux standards du PRM en ce qui concerne les largeurs des pistes cyclables (se référer à Good Move et au guide « BABE » pour les largeurs).

## A propos du RIE

### **Mobilité et qualité de l'air**

16. La Commission regrette que les calculs relatifs à la qualité de l'air aient été effectués à l'aide des données « périmées » d'un modèle en raison de contraintes de temps. Bien que l'impact négatif sur la qualité de l'air soit estimé comme étant minime, il pourrait néanmoins conduire au dépassement des normes actuelles dans plusieurs endroits. En effet, les nouvelles lignes directrices seront bientôt établies et sans doute plus strictes que les actuelles en raison des nouvelles connaissances acquises sur l'impact de la mauvaise qualité de l'air sur la santé.

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

### Maximilien et Défense

17. 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.