

RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES DU PROJET DE PLAN
COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE
D'UCCLE

RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

Bruxelles, le 25 mai 2023
BEL010497

CSD Ingénieurs Conseils SA
Boulevard Paepsem 11
1070 Anderlecht
t +Tel 02 340 29 10
f +Fax 02 340 29 19
e bruxelles@csdingenieurs.be
www.csdingenieurs.be

Table des Matières

PRÉAMBULE	5
1. INTRODUCTION GÉNÉRALE	6
1.1 Cadre d'élaboration de ce rapport d'incidences	6
1.2 Périmètre d'étude considéré	6
2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	7
2.1 Cadre d'élaboration et objectifs du projet de PCM	7
2.2 Présentation du plan d'actions	9
2.3 Cartographies des interventions	11
3. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM	16
3.1 Impact global prévisible dans les domaines social et économique, sur les biens matériels	16
3.2 Impact global prévisible sur la mobilité	16
3.3 Impact global prévisible dans les domaines de l'air, le climat et l'énergie	17
3.4 Impact global prévisible dans les domaines de l'urbanisme, du paysage et de l'aménagement du territoire	17
3.5 Impact global prévisible dans le domaine de l'environnement sonore et vibratoire	17
3.6 Impact global prévisible dans le domaine de la biodiversité	17
3.7 Impact global prévisible dans le domaine du sol et de l'eau	18
3.8 Impact global prévisible dans le domaine de l'être humain	18
3.9 Interactions entre les facteurs	18
4. CONCLUSION	19
4.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM	19

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de la commune (source : Brugis, 2021)	7
Figure 2 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM d'Uccle (source : projet de PCM, Traject, mars 2020)	8
Figure 3 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	12
Figure 4 : Carte des interventions dans le réseau Vélo (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	13
Figure 5 : Carte des interventions dans le réseau TP (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	14
Figure 6 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées – réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)	15

PRÉAMBULE

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

Si un tiers utilise les résultats du travail ou s'il fonde des décisions sur ceux-ci, CSD décline toute responsabilité pour les dommages directs et indirects qui pourraient en résulter.

1. INTRODUCTION GÉNÉRALE

1.1 Cadre d'élaboration de ce rapport d'incidences

Le présent rapport sur les incidences environnementales (RIE) est réalisé dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Communal de Mobilité (ci-après 'projet de PCM') de la commune d'Uccle.

Un 'rapport sur les incidences environnementales' (RIE) sur plan ou programme, est une étude des conséquences sur l'environnement pouvant être attendue suite à la mise en œuvre d'un plan ou programme stratégique ou réglementaire, un document officiel qui fixe les orientations quant à la création de nouveaux quartiers, nouveaux bâtiments, etc. Ou dans le cas présent la mise en œuvre d'actions visant à planifier la mobilité durable sur le territoire communal, dans la continuité du Plan Régional de Mobilité (PRM) dit 'Good Move'.

Ces conséquences, appelées « incidences », portent sur les différents paramètres de notre environnement au sens large, c'est-à-dire que ceux-ci soient physiques (ex.: le sol, l'eau, l'air, le bruit, le patrimoine naturel et bâti...), socio-économiques (ex. : les effets sur la population) ou culturels.

L'élaboration de ce rapport se justifie par le fait que le projet de PCM constitue un plan ou programme au sens de la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (articles 2 et 3). La Directive européenne 2001/42/CE, transposée dans la législation bruxelloise dans l'ordonnance du 18 mars 2004 « relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement »¹, impose en effet qu'une évaluation environnementale soit effectuée pour les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et cela, dans le souci d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et programmes.

Le projet de plan communal de mobilité doit être accompagné d'un rapport d'incidences environnementales, tel que stipulé à l'article 15 de l'ordonnance du 26 juillet 2013, « *pour les éléments qui ne sont pas couverts par le rapport d'incidences environnementales du plan régional de mobilité visé à l'article 8, § 2* ».

Lorsqu'une évaluation environnementale est requise, celle-ci doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative ou réglementaire (article 8 de l'ordonnance du 18 mars 2004). Bien qu'allégé, le contenu du RIE doit comprendre les informations énumérées à l'Annexe C du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT).

1.2 Périmètre d'étude considéré

Le projet de PCM portant sur le territoire de la commune d'Uccle, le périmètre d'étude considéré pour l'évaluation de ses incidences sur l'environnement porte sur le même périmètre. Pour les analyses en mobilité et les aspects socio-économiques en lien avec les territoires voisins, l'aire géographique d'étude est étendue selon les besoins au-delà des limites communales.

¹ Ordonnance de 18 mars 2004 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2004/03/18/2004031136/justel>

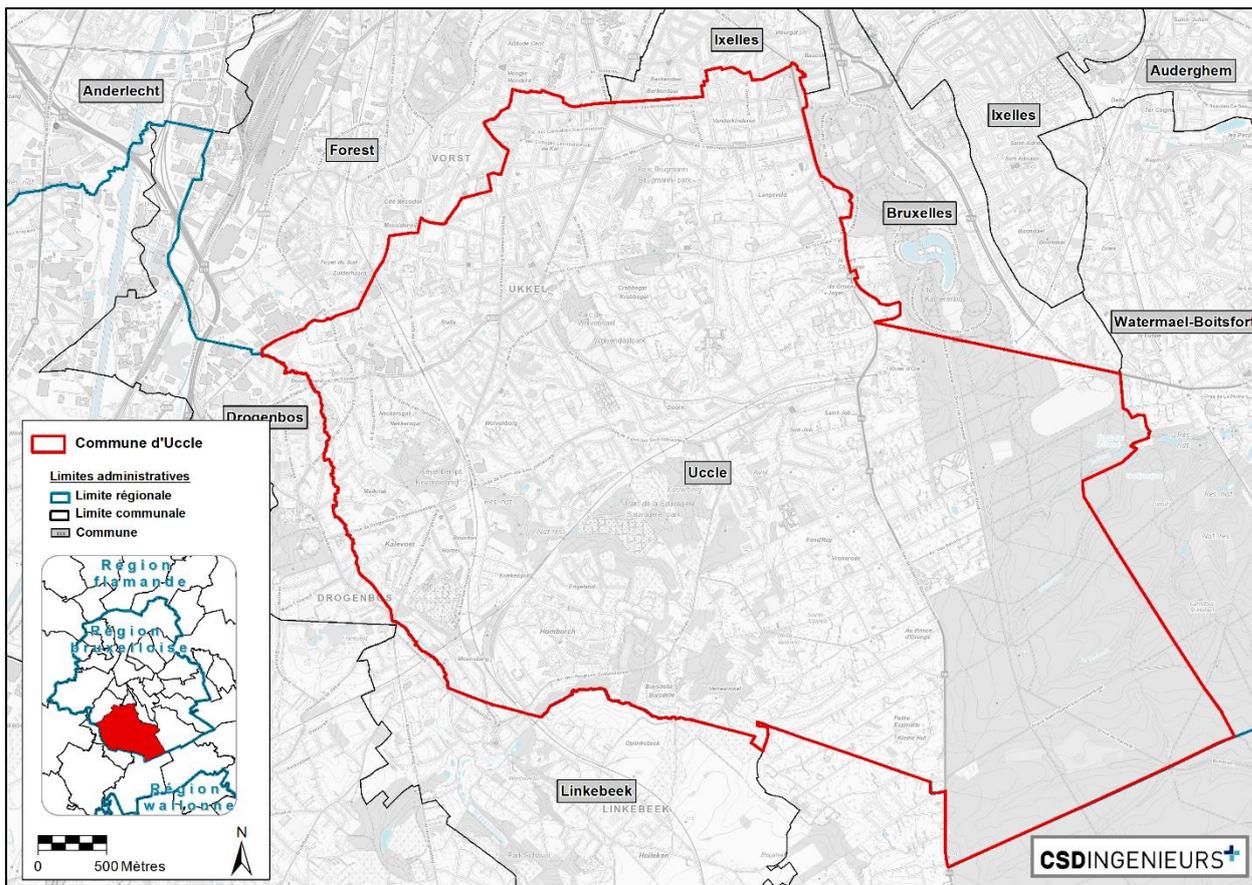


Figure 1 : Localisation de la commune (source : Brugis, 2021)

2. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

2.1 Cadre d'élaboration et objectifs du projet de PCM

Comme souligné dans le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM), la commune dispose actuellement d'un PCM datant de 2006. Celui-ci nécessite ainsi d'être actualisé au vu des ambitions de la commune en matière de mobilité et des nouveaux développements en région Bruxelloise.

Par ailleurs, conformément à 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 mobilité², toutes les communes bruxelloises sont aussi dans l'obligation d'actualiser leur PCM tous les 12 ans. Elles sont également obligées de revoir leur Plan Communal de Mobilité dans les 2 ans après l'adoption du nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move' 2020-2030, approuvé en 2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Chaque commune doit traduire au niveau local les ambitions régionales en matière de mobilité.

Conformément à l'Ordonnance du 26 juillet 2013, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) de la commune d'Uccle est structuré en 4 volets (ou phases): Diagnostic, objectifs stratégiques, plan d'actions et programmation des actions. Comme illustré ci-dessous, chaque volet est organisé autour de 4 grands axes de travail issus du PRM Good Move, notamment : Réalisation de la spécialisation multimodale des

² Ordonnance de 26 juillet 2013 : <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2013/07/26/2013031704/justel>

voiries (SMV), la stratégie de réalisation des mailles apaisées ; communication et mesures de sensibilisation et d'incitation à la multimodalité et la stratégie de stationnement.

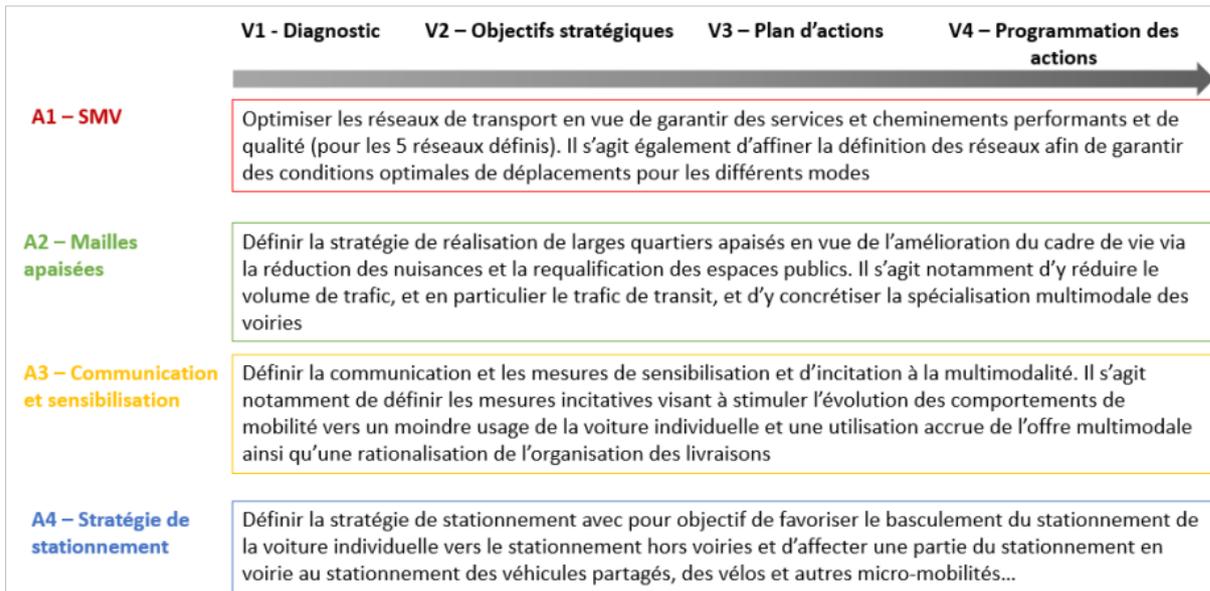


Figure 2 : Les quatre volets et quatre axes de travail du projet de PCM d'Uccle (source : projet de PCM, Traject, mars 2020)

Le diagnostic de la situation existante (volet ou phase 1 du projet de PCM) et la définition des objectifs du projet de PCM (phase 2) ont été établis entre avril 2021 et janvier 2023. Le tableau ci-dessous reprend les différents objectifs stratégiques du projet de PCM, par axe de travail.

A1 : SPÉCIALISATION MULTIMODALE DES VOIRIES

L'objectif étant de garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces, le projet de plan prévoit :

- L'adaptation de plusieurs tronçons piétons proposés par Good Move pour une plus grande cohérence sur réseau
- Assurer une bonne accessibilité piétonne des arrêts de transport en commun structurant
- Intégration des sentiers, venelles et zones de rencontre / zones résidentielles dans le réseau Piéton ainsi que leur valorisation
- Adapter le réseau vélo vers une hiérarchie CONFORT
- Adaptations mineures pour le réseau de transport public
- Pas de modification du réseau Auto proposé par la Région, mais garder en point d'attention le réseau viaire dans la partie sud de la commune d'Uccle
- Précision des conditions générales pour le bon fonctionnement de la spécialisation multimodale des voiries

A2 : STRATÉGIE DE RÉALISATION DES MAILLES APAISÉES

Les deux mailles prioritaires pour cet axe sont Globe-Altitude 100 et Churchill. Le projet de plan prévoit :

- Supprimer/limiter le trafic de transit
- Gérer le volume de trafic local
- Sécuriser les zones accidentogènes et développer des zones apaisées
- Agir en priorité sur les réseaux structurants et selon le principe STOP

A3 : COMMUNICATION ET MESURES DE SENSIBILISATIONS ET D'INCITATION À LA MULTIMODALITÉ

- Garantir l'accès de l'ensemble des citoyens à l'information sur les différents modes de déplacements
- Développer une stratégie de communication renouvelée sur la multimodalité
- Rendre les différents services de mobilité accessibles au plus grand nombre
- Faciliter la multimodalité
- Faire de la Commune, une administration exemplaire en matière de mobilité

A4 : STRATÉGIE DE STATIONNEMENT

- Réduire l'emprise du stationnement en voirie et poursuivre la réservation de places de stationnement
- Assurer un nombre et une disponibilité suffisant des espaces de livraison
- Réduire la pression en stationnement via une politique communale de stationnement adaptée
- Faciliter le stationnement des usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région
- Orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public
- Accompagner le développement des motorisations électriques

2.2 Présentation du plan d'actions

En phases 3 et 4 de son élaboration, le projet de Plan Communal de Mobilité (PCM) d'Uccle présente un plan d'action et une programmation pour la mise en œuvre de ces actions pour atteindre les objectifs stratégiques présentés ci-dessus. Celles-ci sont classées par axe de travail et par objectifs, c'est-à-dire (extrait du PCM) :

- *Objectif 1 : Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement*

« Un ensemble de mesures sont proposées pour chaque réseau de transport (marche à pied, vélo, transports publics, voiture et poids lourds) afin de répondre au niveau de performance attendu pour chaque voirie. Il s'agit notamment de mesures en matière d'aménagement et/ ou réaménagement de voiries (communales ou régionales) et d'espace public. Cela concerne plus spécifiquement les axes repris dans les réseaux PLUS et CONFORT ».
- *Objectif 2 : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers ucclais*

« La commune compte 8 mailles sur son territoire, à savoir les mailles Churchill, Globe-Altitude 100, Observatoire, Uccle-Sud, Brugmann, Neerstalle, Calevoet et Lorraine. Le PCM s'attachera à définir des mesures pour l'ensemble de celles-ci, mais cela plus particulièrement pour les mailles Churchill et Globe-Altitude 100, sélectionnées en phase 2 sur base des enjeux en présence. Une étude approfondie a ainsi été menée sur ces deux mailles, tel que prévu dans les modalités du PCM. Par ailleurs, un travail d'étude est en cours au niveau d'autres mailles notamment les mailles de Neerstalle (Contrat Local de Mobilité en cours – phase de scénarios), Lorraine ou Calevoet (études ciblées). »

- **Objectif 3 : Accompagner les habitant(e)s et usagers uclois(e)s vers la multimodalité**
 « En parallèle aux réflexions concernant l'infrastructure, un ensemble d'actions sont proposées en matière d'accompagnement, de sensibilisation et communication pour améliorer la gestion de la mobilité des personnes et marchandises sur le territoire, et promouvoir la multimodalité ».
- **Objectif 4 : Développer une stratégie de stationnement globale et adaptée**
 « La politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité. Le PCM s'appuie sur les grands objectifs communaux définis dans son Plan d'Actions Communal de Stationnement (PACS). Il s'agit de mettre à jour et faire évoluer le plan d'actions en matière de stationnement afin de répondre aux besoins (stationnement riverain, stationnement des vélos, stationnement hors-voiries, stationnement réservés...), en bonne cohérence avec la feuille de route régionale en matière de stationnement ».

2.2.1 Objectif n°1 : Assurer une bonne performance des réseaux pour tous les modes de déplacement

N° Action	Nom mesure
A1.1	Réseau Piéton (Plus, Confort, Quartier)
A1.2	Réseau piéton - Autres mesures
A1.3	Réseau Vélo (Plus, Confort, Quartier)
A1.4	Réseau Vélo – Autres mesures
A1.5	Réseau Transport Public (Plus, Confort, Quartier)
A1.6	Réseau Transport Public – Autres mesures
A1.7	Réseau Auto (Plus, Confort, Quartier)
A1.8	Réseau Auto – Autres mesures
A1.9	Réseau Poids Lourds (Plus, Confort, Quartier)

2.2.2 Objectif n°2 : Améliorer la qualité de vie dans les quartiers uclois

N° Action	Nom mesure
A2.1	Maille Churchill
A2.2	Maille Globe/Altitude 100
A2.3	Mesures sur les autres mailles

2.2.3 Objectif n°3 : Accompagner les habitant(e)s et usagers uclois(e)s vers la multimodalité

N° Action	Nom mesure
A3.1	Déplacement des personnes
A3.2	Déplacement des marchandises

2.2.4 Objectif n°4 : Développer une stratégie de stationnement globale et adaptée

N° Action	Nom mesure
A4.1	Ancrer la politique de stationnement à Uccle dans une approche servicielle, pour répondre aux différents usages et besoins de mobilité.
A4.2	Mieux orienter la demande de stationnement entre la voirie et le « hors-voirie » selon les sites et les usages attendus pour l'espace public
A4.3	Cette action donne des mesures et des pistes visant à accompagner le passage des véhicules à énergies fossiles vers l'électrique.

2.3 Cartographies des interventions

Les cartes ci-dessous indiquent les différentes interventions prévues par le projet de PCM afin d'améliorer de garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces tels que définis dans la spécialisation multimodale des voiries proposée par Good Move et légèrement modifiée par le projet de PCM.

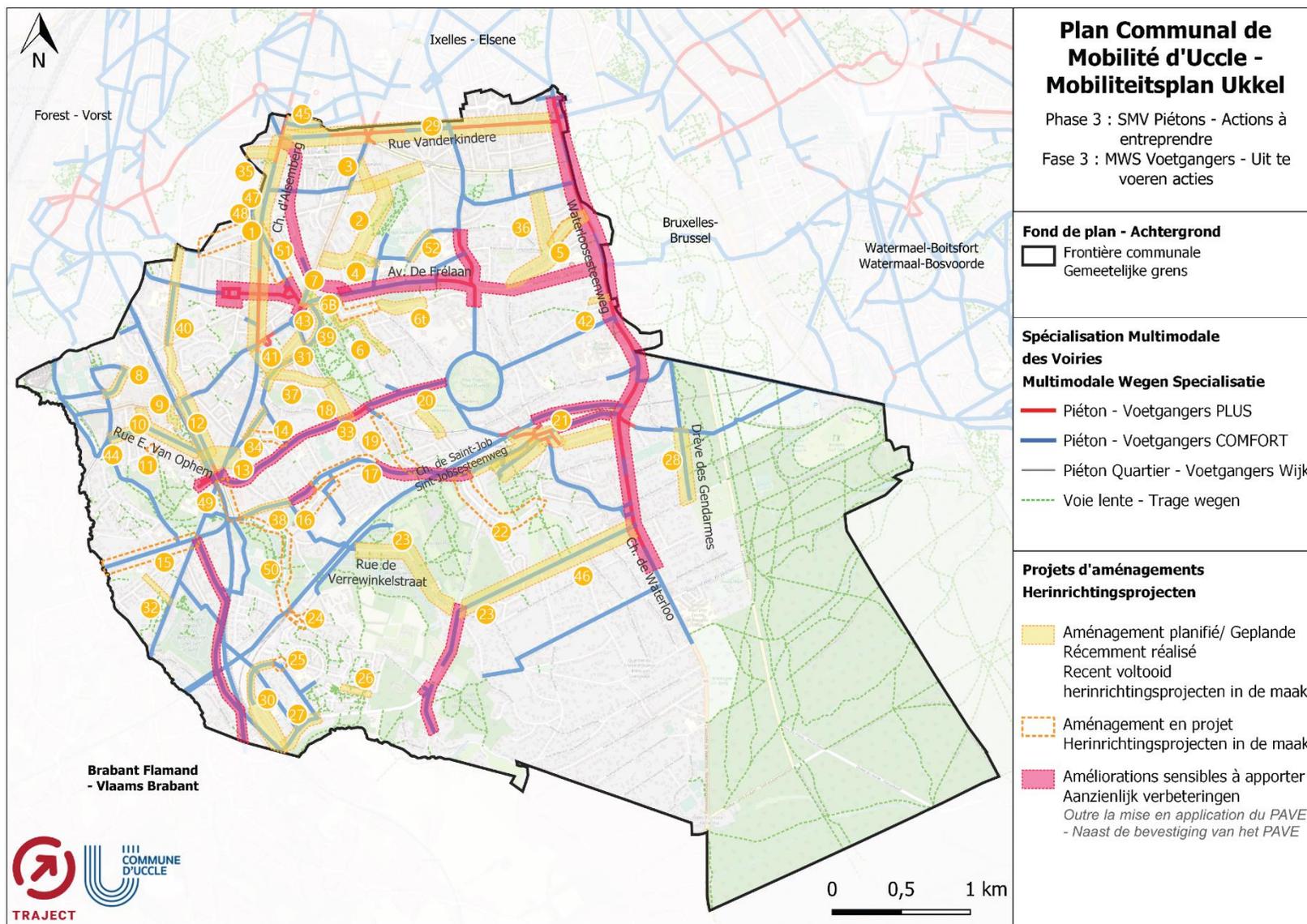


Figure 3 : Carte des interventions dans le réseau Piéton (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

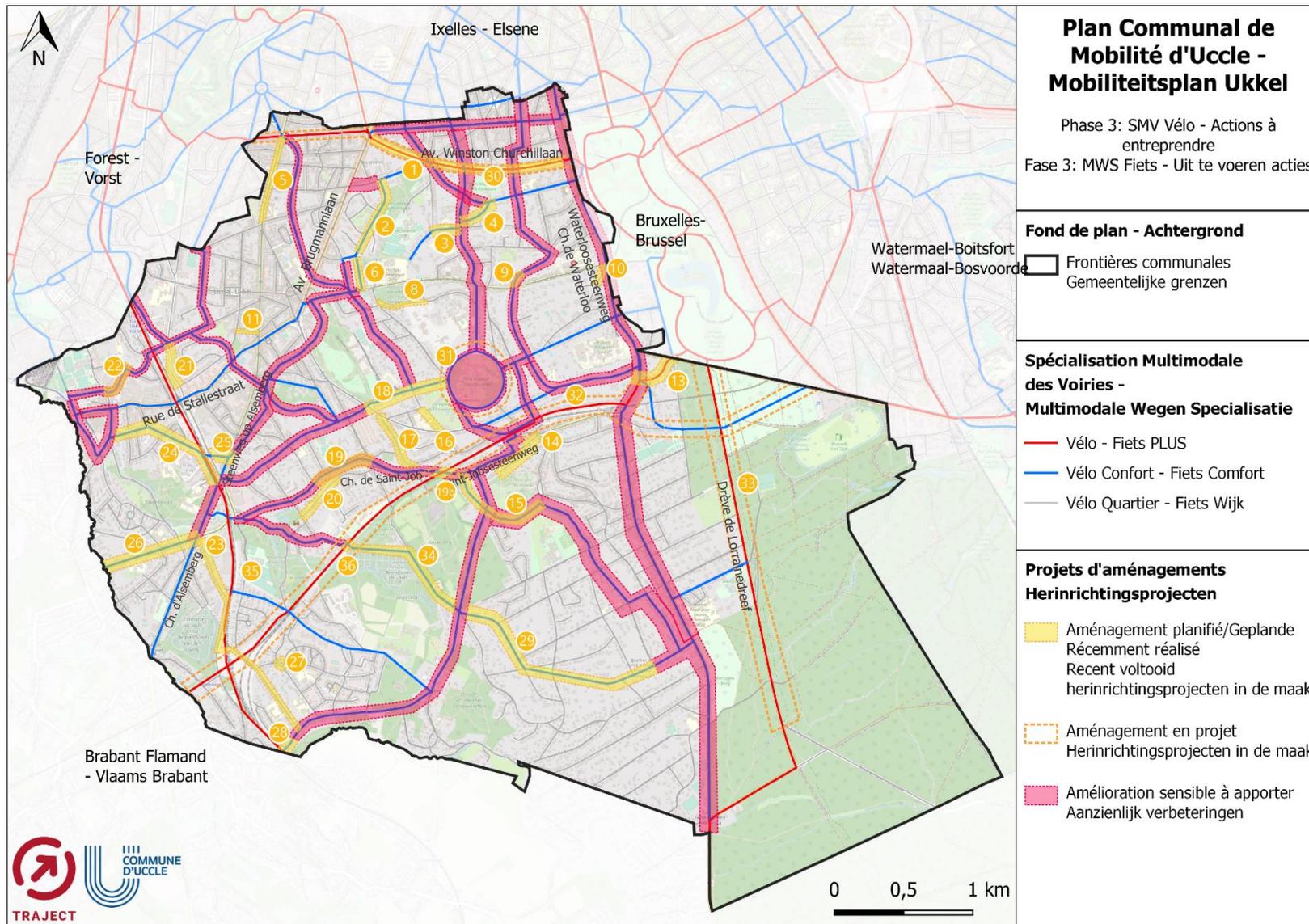


Figure 4 : Carte des interventions dans le réseau Vélo (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

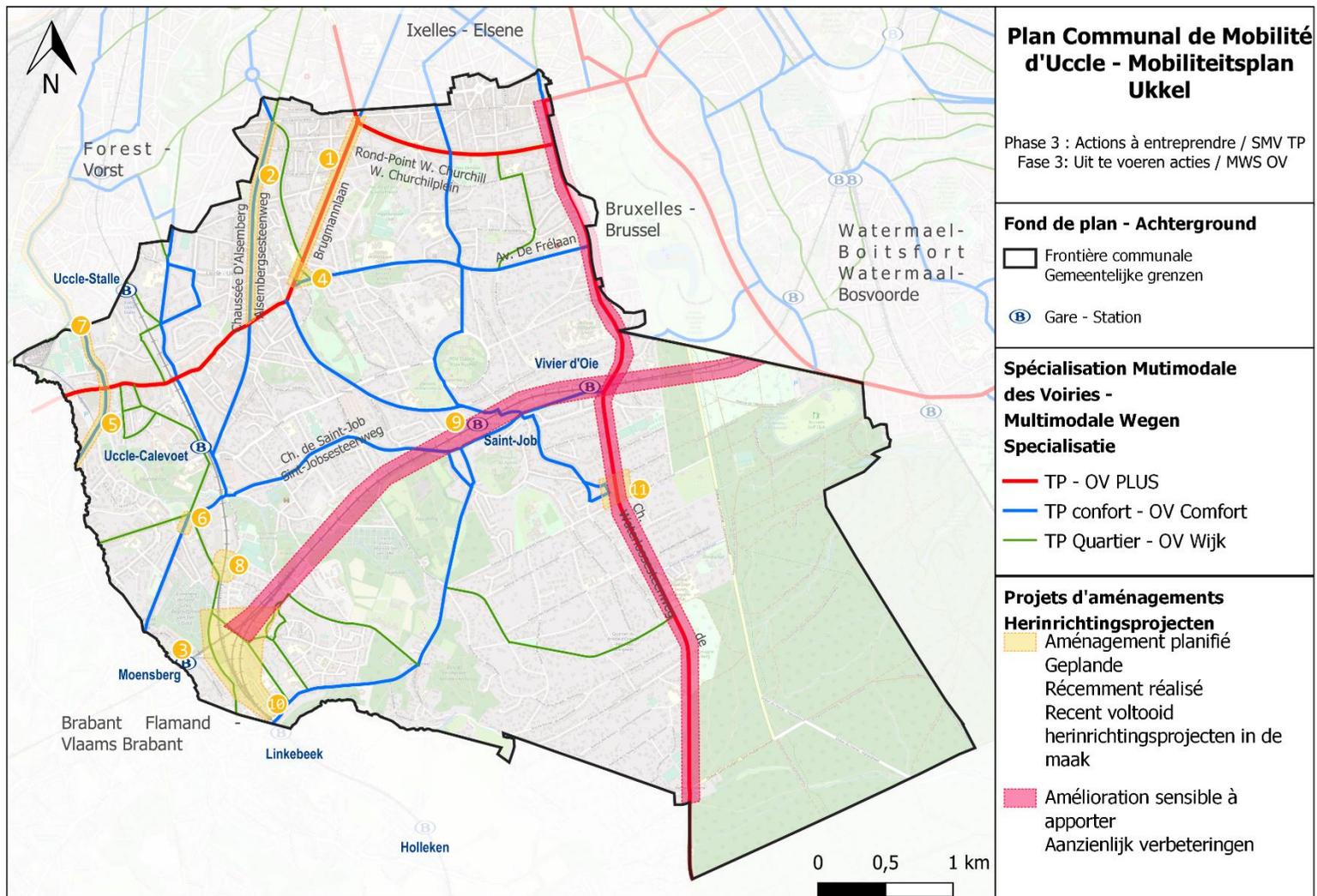


Figure 5 : Carte des interventions dans le réseau TP (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

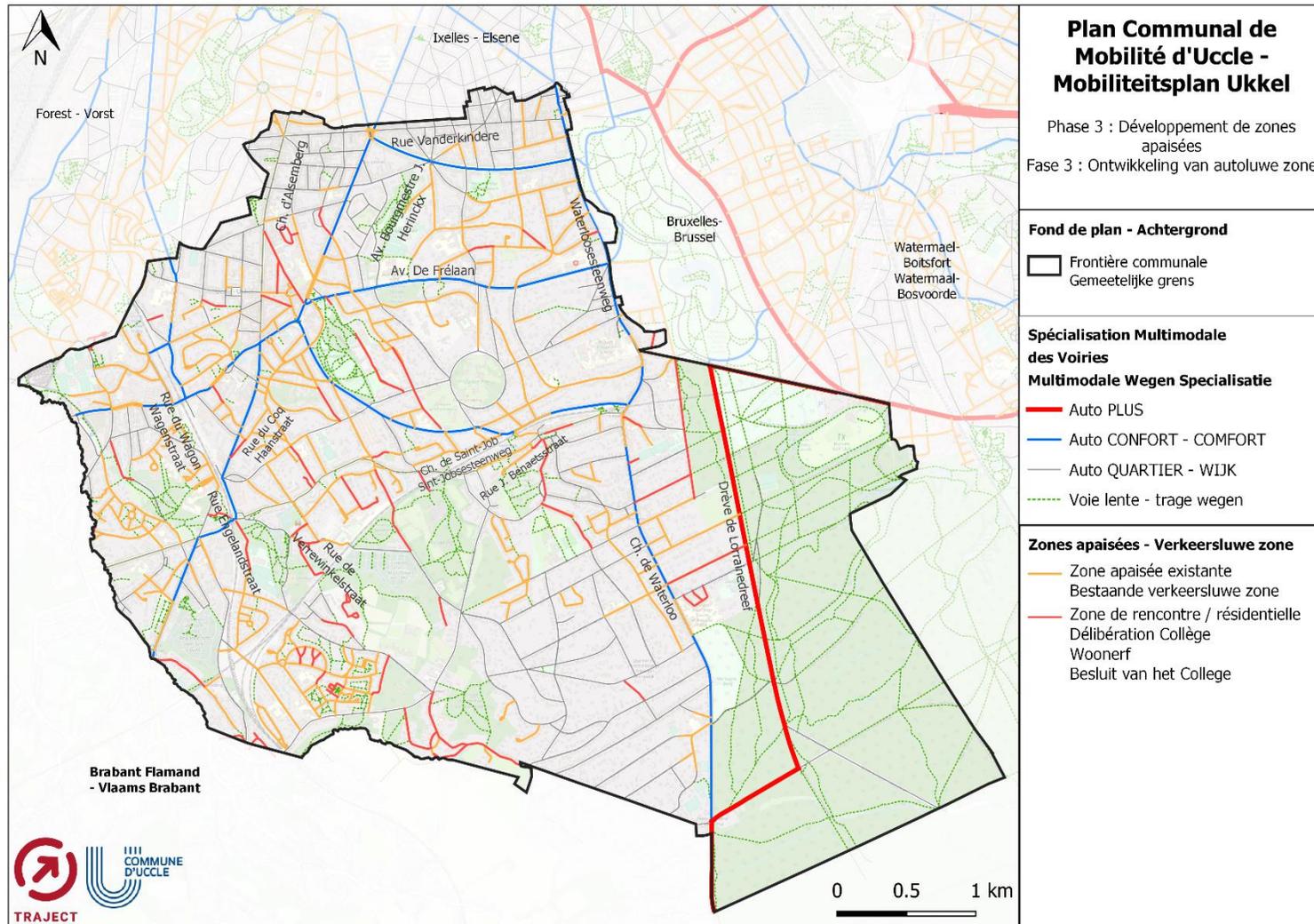


Figure 6 : Carte des interventions pour la création de zones apaisées – réseau Auto (source : projet de PCM, 2021, phase 3)

3. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE PCM

3.1 Impact global prévisible dans les domaines social et économique, sur les biens matériels

Les actions proposées au projet de PCM favorisent l'accessibilité des modes actifs aux différents pôles culturels, équipements et noyaux commerciaux présents sur le territoire communal, répondant ainsi aux enjeux identifiés lors du diagnostic. La mise en œuvre d'actions d'entretien et de maintenance des voies de circulation existantes permettent également d'offrir des connexions plus directes, continues et agréables entre les noyaux commerciaux.

Le fait de donner la parole aux acteurs locaux permet de mettre en évidence les problématiques rencontrées et d'envisager des solutions appropriées, favorisant la mixité et répondant donc aux enjeux dégagés lors de l'élaboration du diagnostic. De ce fait, la mise en place d'une communication entre les acteurs locaux est de nature à favoriser une meilleure cohésion entre ces derniers (création/renforcement de liens sociaux).

Les différentes actions prévues qui améliorent l'espace public participent à l'amélioration de l'attractivité des commerces. Par ailleurs, les mesures envisagées pour soutenir les commerçants sont bénéfiques pour la pérennité des activités économiques présentes sur le territoire.

Enfin, d'une manière globale, les actions touchant à la communication et à la sensibilisation des modes actifs ont pour conséquence de réduire les besoins de possession d'un véhicule privé et la contrainte liée au stationnement, libérant ainsi une partie du budget des ménages pour d'autres usages.

En conclusion, le projet de PCM permet globalement de rendre l'espace plus qualitatif et plus attractif, ce qui est bénéfique aux activités locales, aux équipements, aux noyaux commerciaux et aux différents pôles de développement.

3.2 Impact global prévisible sur la mobilité

Par nature, les principaux impacts du projet de PCM sont attendus dans le domaine de la mobilité. En effet, la majorité des actions proposées visent logiquement à améliorer les conditions de circulation des modes actifs (piétons, cyclistes ou équivalents) et des transports en commun ainsi que la sécurité routière.

En ce qui concerne la circulation automobile, le projet de PCM entend réduire le volume de trafic par le développement et l'amélioration de la qualité des infrastructures et de l'offre réservée aux autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, ainsi que par un accompagnement des acteurs locaux.

Le plan se focalise dans la phase 3 sur deux mailles en particulier (maille 'Globe-altitude 100' et maille 'Churchill'). Le plan de circulation proposé pour les deux mailles (et les différents scénarii) est jugé globalement positif pour l'environnement des quartiers résidentiels, étant donné la réduction des nuisances liées au trafic routier de transit et les possibilités de transformation de l'espace public libéré pour d'autres usages.

En ce qui concerne le stationnement en voirie (et hors-voirie), l'amélioration des moyens de déplacement alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports publics, voitures partagées, ...) et les différents dispositifs de contrôle prévus sont proposés par le projet de PCM pour réduire les nuisances potentielles sur les habitants concernés.

3.3 Impact global prévisible dans les domaines de l'air, le climat et l'énergie

Dans le domaine de l'énergie, les mesures prévues au projet de PCM sont globalement favorables, puisque l'ensemble de ces mesures encouragent les déplacements à pied ou à vélo (modes moins consommateurs d'énergie). Parmi les actions proposées, la mise à disposition de vélos électriques encourage un transfert modal de la voiture vers le vélo pour les déplacements professionnels. Bien que plus énergivores que les vélos classiques, ceux-ci restent cependant moins polluants par rapport à la situation existante (utilisation de véhicules motorisés) et engendrent un impact positif.

Au niveau de la qualité de l'air, les mesures prévues au projet de PCM permettent une amélioration notable de la qualité de l'air, puisque l'ensemble de ces mesures encouragent les déplacements à pied ou à vélo (mode non-polluants pour la qualité locale de l'air).

3.4 Impact global prévisible dans les domaines de l'urbanisme, du paysage et de l'aménagement du territoire

Plusieurs actions proposées par le projet de PCM touchent indirectement aux espaces publics et/ou les aménagements urbains. De manière générale, ces modifications interviennent positivement sur le paysage urbain et le cadre de vie. La qualité de l'espace public est donc amenée à augmenter dans les dix prochaines années via les projets de réaménagement planifiés ou à l'étude, la mise en place de zones résidentielles dans certains espaces publics, etc.

Le projet de PCM tel que proposé est de nature à mettre en valeur le patrimoine puisqu'il vise à revoir l'organisation de l'espace urbain et contribue ainsi à sa potentielle valorisation visuelle.

La lisibilité du territoire est également renforcée via l'installation d'une signalétique appropriée.

3.5 Impact global prévisible dans le domaine de l'environnement sonore et vibratoire

De manière générale, le projet de PCM est bénéfique pour l'environnement sonore, étant donné les multiples actions bénéfiques visant la réduction de la vitesse, la réduction du trafic routier, l'encouragement des déplacements à pied ou à vélo (modes non bruyants).

3.6 Impact global prévisible dans le domaine de la biodiversité

Au même titre que les projets déjà initiés sur le territoire communal, les nouvelles actions prévues au projet de PCM ne sont pas directement dirigées sur le développement de la valeur biologique des espaces verts ou la conservation de la biodiversité.

Dans l'ensemble, l'impact du projet de PCM est d'ailleurs limité dans les domaines de la faune et de la flore, sauf dans la cadre de mesures compensatoires à la perte de stationnement en voirie. Il est cependant positif de constater que le projet de PCM ne prévoit *a priori* pas d'élargissement des voiries aux dépens des surfaces vertes existantes.

Par ailleurs, les actions d'entretien des réseaux cyclistes et piétons présentent des opportunités de valorisation et d'amélioration des réseaux écologiques existants. De la même manière, les actions entraînant le réaménagement de l'espace public présentent des opportunités de création de nouveaux espaces verts de qualité biologique significative dans l'espace public. L'intégration de la dimension biologique dans les actions pourrait ainsi contribuer au maintien et à l'amélioration du maillage vert régional

et irait dans le sens des ambitions environnementales en région bruxelloise (cf. Plan régional de développement durable³, Plan régional nature⁴).

3.7 Impact global prévisible dans le domaine du sol et de l'eau

Diverses actions du projet de PCM portent sur les emplacements de stationnement et le réaménagement de l'espace public en général. Comme relevé ci-avant pour le domaine de la biodiversité, ces interventions dans l'espace public présentent des opportunités pour réduire le taux d'imperméabilisation des sols et pour améliorer la qualité de ceux-ci, en convergence avec les objectifs de la stratégie Good Soil⁵. De même, ces interventions sont également des opportunités pour installer des dispositifs de gestion intégrée de l'eau pluviale (ex. utilisation de revêtements perméables, noues urbaines, jardins de pluie, etc.).

3.8 Impact global prévisible dans le domaine de l'être humain

L'impact sur les personnes et en particulier sur leur sécurité constitue l'un des principaux impacts prévisibles du projet de PCM. En effet, la majorité des actions proposées visent spécifiquement à améliorer les conditions de circulation de tous les modes de déplacements et la sécurité de ceux-ci.

Le traitement des zones accidentogènes est également prévu sur le territoire, en agissant sur les carrefours et tronçons identifiés dans le diagnostic, y compris aux alentours des arrêts de transports en commun. Il est ainsi attendu que le projet de PCM contribue à une augmentation globale de la sécurité routière et améliore l'accessibilité de l'ensemble du territoire.

Certaines opérations pour la mobilité active favorisent aussi l'accessibilité des espaces verts au public, contribuant ainsi à la qualité du cadre de vie.

3.9 Interactions entre les facteurs

Le diagnostic et l'analyse des incidences ont été réalisés par thématique environnementale. Or, les incidences sur l'environnement ne peuvent évidemment pas être considérées comme étant une somme de différents domaines qui n'interagissent pas les uns avec les autres. Plusieurs fortes interactions ont ainsi été relevées lors de l'évaluation des incidences du projet de PCM. Elles sont décrites ci-dessous.

- *Mobilité / Urbanisme / Aspects socio-économiques / Être humain* : De nombreuses actions proposées dans le projet de PCM visant à améliorer la circulation des modes actifs et des TP contribuent également à améliorer l'aspect urbanistique et l'appréciation globale des espaces publics. Cela est particulièrement le cas pour les interventions en mobilité menant à un réaménagement de façade en façade de voirie ou de places. De plus, l'amélioration de l'espace public impacte aussi positivement les commerces et entreprises sur le territoire communal. L'amélioration des devantures de magasins est notamment positive pour leur attractivité. Par ailleurs, une meilleure gestion des livraisons est positive pour le bon fonctionnement des entreprises.
- *Mobilité / Être humain* : De nombreuses mesures de mobilité – telles que celles visant la réduction du trafic de transit, la réduction des vitesses de circulation et l'aménagement d'infrastructures piétonnes / cyclables de qualité et permettant des déplacements directs, confortables et agréables

³ Plus d'information ici : <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>

⁴ Plus d'information ici : <https://environnement.brussels/thematiques/espaces-verts-et-biodiversite/action-de-la-region/le-plan-nature>

⁵ Pour plus d'information : <https://environnement.brussels/thematiques/sols/good-soil/la-strategie-good-soil>

– vont de pair avec une amélioration de la sécurité routière, en particulier pour modes actifs qui sont plus vulnérables en cas d'accident. Inversement, l'amélioration de la sécurité routière encourage aussi davantage de personnes à se déplacer à pied / à vélo. Enfin, la marche à pied et le vélo sont aussi positifs pour la santé des citoyens.

- *Mobilité / Qualité de l'air / Environnement sonore et vibratoire / Microclimat* : L'augmentation des moyens alternatifs à la voiture individuelle est positif pour la qualité de l'air et l'environnement sonore, tant au niveau local que régional. Le trafic routier est en effet une source importante de pollution de l'air et de nuisances sonores. Sa réduction contribue également à la lutte contre le changement climatique.
- *Mobilité / Flore et Faune / Sols et eaux / Microclimat* : Dans la mesure où les réaménagements de l'espace public en faveur d'une meilleure mobilité améliorent la valeur écologique du territoire et la gestion des eaux tout en limitant le taux d'imperméabilisation du sol, l'impact des mesures est positif dans la lutte contre le l'effet d'îlot de chaleur. Ce dernier sera un enjeu d'autant plus important dans les décennies à venir étant donné que les vagues de chaleur seront plus fréquentes dans le contexte du réchauffement climatique.

4. CONCLUSION

4.1 Conclusions générales quant aux impacts du projet de PCM

Le présent rapport (RIE) porte sur l'évaluation des incidences environnementales du projet de Plan communal de mobilité (PCM) de la commune d'Uccle. Le RIE s'est appuyé sur un diagnostic de la situation existante ainsi que sur les objectifs stratégiques pour les territoires régional et communal afin d'identifier si le projet de PCM répond de manière adaptée aux enjeux environnementaux identifiés.

Les principaux impacts prévisibles du projet de PCM sont attendus dans les domaines de la mobilité et de l'être humain (sécurité et santé). En effet, la majorité des actions proposées visent spécifiquement à améliorer les conditions de circulation des modes actifs (piétons, cyclistes ou équivalents) et des transports en commun ainsi que la sécurité routière. La continuité des itinéraires, le confort et la sécurité routière devraient ainsi s'en trouver améliorées.

En ce qui concerne la circulation automobile, le projet de PCM entend réduire le volume de trafic automobile par le développement et l'amélioration de la qualité des infrastructures et de l'offre des autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, et par un accompagnement des acteurs locaux. Le plan vise à inciter les automobilistes à ne pas transiter par les différentes mailles couvrant le territoire tout en facilitant les conditions de circulation, dans le respect des principes du PRM Good Move.

L'exercice d'évaluation est particulièrement utile pour étudier les impacts des changements relatifs à la mobilité. Ceux-ci sont jugés globalement positifs pour l'environnement, étant donné la réduction des nuisances liées au trafic routier et les possibilités de transformation de l'espace public libéré (dans certains axes) pour potentiellement d'autres usages.

Plusieurs actions déjà initiées par ailleurs sont reprises dans le projet de PCM afin d'être appuyées. Il s'agit notamment de projets de réaménagement déjà planifiés, de projets ou actions bénéficiant d'un financement propre ou encore d'actions qui pourraient être mises en place sans l'intervention ou l'aide des autorités publiques (ex. PDE et PLE ambitieux d'entreprises). Par ailleurs, le projet de PCM a pour valeur ajoutée d'offrir notamment une vision d'ensemble des développements en cours et futurs au sein du territoire communal, susceptibles d'impacter la mobilité. La spécialisation multimodale des voiries et la programmation du plan d'actions présentées dans le projet de PCM tiennent compte de ces divers projets. Pour toutes les autres actions, la non-mise en œuvre du projet de PCM entraînerait une perte de bénéfice environnemental.

Dans le cas des actions portant sur l'espace public, le bénéfice environnemental du projet de PCM serait plus important si l'augmentation des espaces verts et la création de dispositifs pour la gestion intégrée de l'eau pluviale sont systématiquement planifiées.

Le projet de PCM s'inscrit également dans les objectifs de la politique régionale qui vise l'amélioration de la qualité de l'air et du confort de vie des habitants en région bruxelloise.

Éléments attestant que l'auteur est un expert compétent⁶

La société anonyme CSD Ingénieurs Conseils, qui fait partie du groupe européen CSD INGENIEURS, est agréée en Région de Bruxelles-Capitale pour la réalisation d'études d'incidences, sous le numéro 001394049 (expirant le 27 août 2030). Les coordonnées du siège d'exploitation bruxellois sont indiquées sur la page de garde du présent rapport.

Au sein du département Environnement de CSD INGENIEURS, une équipe de sept personnes est exclusivement affectée à la réalisation d'évaluations environnementales sur des plans et projets en Région de Bruxelles-Capitale. Cette cellule spécialisée et pluridisciplinaire, composée de deux bioingénieurs, un géographe, un urbaniste, un paysagiste et un biologiste, est conduite par Stanislas MICHOTTE (architecte de formation) qui bénéficie d'une expérience de près de 15 années dans l'évaluation des incidences, principalement en Région de Bruxelles-Capitale, avec la réalisation de plusieurs rapports sur les incidences environnementales relatifs à des plans stratégiques et/ou opérationnels.

En outre, la cellule dédiée aux activités bruxelloises bénéficie en permanence du support technique et opérationnel d'experts spécialisés dans une thématique environnementale particulière, telle que l'environnement sonore, la biodiversité, la pollution du sol ou encore l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ainsi, les succursales Bâtiment et Mobilité d'une part et les départements Sol et Biodiversité d'autre part fournissent régulièrement un appui technique à l'équipe généraliste basée à Anderlecht.

Sous la supervision du chef de département, la cheffe de projet Emeline SOUTIF, biologiste spécialisée en environnement, a travaillé à l'élaboration du présent rapport avec l'appui de l'équipe bruxelloise.

⁶ Conformément à l'art. 175/16, 9° du CoBAT.