

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
ÉTABLISSANT LE RÉGIME JURIDIQUE DE LA VOIRIE

---

*AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT*

*9 MARS 2023*

---

Secrétariat Commission  
Régionale de Développement  
Gewestelijke Ontwikkelings-  
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59  
1000 Bruxelles  
Naamsestraat 59  
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56  
F +32 2 435 43 99  
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)  
www.crd-goc.brussels [ici](#)

*Vu la demande d'avis sollicitée par la Ministre Elke Van den Brandt, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, sur « l'avant-projet d'ordonnance établissant le régime juridique de la voirie - 1ère lecture », reçue en date du 22 décembre 2022 ;*

*Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;*

*Vu l'article 7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), tel qu'adopté par le Parlement le 13 octobre 2017 ;*

*Vu l'audition des représentants du cabinet Van den Brandt et de Bruxelles Mobilité en date du 16 février 2023*

*Après avoir entendu la représentante du Cabinet, laquelle a expressément marqué son accord pour que l'avis soit rendu le 9 mars, compte tenu des vacances de Carnaval,*

*La Commission émet en date du 9 mars 2023 l'avis unanime suivant.*

## 1. CONTEXTE

Les Régions sont compétentes en matière de travaux publics et de transport pour « les routes et leurs dépendances » depuis 1988 et pour fixer le régime juridique de la voirie depuis 1993 (article 6, §1er, X, alinéa 1er, 1° et 2° bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles).

Si certaines ordonnances régionales ont réglé certains pans de la matière (l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement, l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique, etc), Bruxelles Mobilité a besoin d'un cadre juridique clair pour la gestion des voiries régionales.

### OBJECTIFS DE L'ORDONNANCE

- Définir la « voirie » et clarifier le rôle du gestionnaire de voirie régionale et préciser l'objet de sa gestion.
- Rassembler et simplifier les dispositions concernant le statut de la voirie régionale.
- Donner au gestionnaire de voirie régionale les outils pour qu'il puisse assurer le respect de l'intégrité de la voirie régionale.

- Permettre au gestionnaire de voirie régionale d'avoir une vue claire de ce qu'il se passe sur et sous sa voirie.
- Objectifs transversaux de transparence et simplification.

Le texte comprend 6 livres numérotés.

Chacun de ces livres comble une partie des lacunes : il s'agit pour le gestionnaire (et les tiers) de savoir sur quoi porte son pouvoir de gestion (objet du livre 1 : définitions et livre 2 : statut de la voirie), en quoi consiste son pouvoir de gestion (objet du livre 3 : gestion de la voirie) et de quelles armes il dispose pour pouvoir assumer cette gestion (objet du livre 5 : contrôle et sanction). Le dernier livre (6) comporte les dispositions finales.

## 2. AVIS

*La Commission comprend la volonté du Gouvernement de donner un cadre juridique clair à la voirie mais regrette 3 aspects dans cette ordonnance :*

1. *L'absence d'une réflexion plus intégrée sur les implications qu'a la voirie en matière d'urbanisme, de paysage et de patrimoine et d'aménagement du territoire. Il est dommage que le Gouvernement se soit arrêté seulement à une vision technique de la compétence « gestion de la voirie régionale » alors qu'il y avait potentiellement matière à réflexion et à intégration/coordination avec d'autres politiques comme l'aménagement du territoire, du paysage et du patrimoine et l'urbanisme sur l'ensemble des voiries (communales et régionales) dans le but d'avoir un régime cohérent.*

*Elle constate que l'approche du Gouvernement reste très conservatrice et fragmentée. Les grands chantiers, qui sont générateurs de nuisances multiples, devraient être l'occasion d'améliorer les quartiers. A titre d'exemple, les chantiers de Vivaqua ne sont pas mis à profit pour améliorer les espaces publics, pour verduriser un quartier, avoir une gestion différente de l'eau, en particulier l'amélioration systématique et progressive de la perméabilité des revêtements de trottoirs chaque fois que cela s'avère pertinent au niveau technique etc. (La CRD en a eu un exemple sous ses yeux avec le chantier de réfection des égouts de la rue de Namur et la remise en état initial sans aucune amélioration de l'espace public). Les chantiers sont refermés avec de l'asphalte et rien ne change. Il est impératif de ne pas poursuivre la logique de la simple remise en état à l'identique de la voirie mais de prévoir que les chantiers doivent contribuer à l'amélioration du cadre de vie (transversalité, verdurisation, amélioration de l'espace public, ...).*

*La Commission demande donc expressément que cette obligation pour les opérateurs et les gestionnaires (BM ou les communes) d'améliorer l'espace public à la suite de leurs chantiers, soit présente dans l'ordonnance.*

*Si la Commission est consciente que l'administration et le Cabinet travaillent dans leur domaine de compétence, elle insiste pour davantage de transversalité afin que les projets participent à une vision globale du territoire.*

*La Commission estime que l'ordonnance est une opportunité de changer de paradigme. Lorsqu'on s'occupe de voirie, on prend en compte toutes les autres conséquences.*

*En conséquence, une telle ordonnance devrait également être portée à minima par le ministre de l'Aménagement du territoire et le cas échéant de l'Urbanisme.*

La Commission souligne ainsi que la question de l'alignement n'est pas technique mais relève de l'urbanisme et de la planification. Prendre des plans d'alignement sans intégrer une vision urbanistique (affectations, gabarits, ...) semble anachronique et référer aux pratiques du 19<sup>ème</sup> siècle. De la même manière, il conviendrait d'intégrer le Beeldkwaliteitsplan.

La Commission estime qu'il appartient à l'autorité d'encadrer, de manière cohérente, les initiatives qui ont un impact en termes de sécurité, d'intégration dans le paysage urbain, de nuisances, etc..., que ce soit dans le cadre d'un urbanisme tactique ou de projets donnant lieu à permis, pour veiller au respect de la qualité de l'espace public, de même qu'à son harmonisation sur l'ensemble du territoire.

2. La Commission regrette que ce texte conséquent ne concerne que 15 % du territoire et non l'ensemble de la région. Elle estime qu'il n'est pas opportun de travailler au sein de la région avec 20 règlements différents en fonction de la localisation du chantier.

Elle demande de coordonner, à l'instar du RRU pour l'urbanisme, une législation identique pour les communes et la région et de ne pas attendre une évaluation dans le courant de la prochaine législature pour y travailler. En matière de taxes et redevances, la Commission insiste sur la nécessité d'avoir une tarification unique sur l'ensemble de la région, comme c'est devenu le cas en matière de stationnement (après des années de blocages divers).

Pour éviter toute confusion, la Commission plaide pour une uniformisation du règlement mais laisse le soin à chaque autorité de gérer les voiries dont elle est responsable.

3. La Commission regrette également le fait d'avoir deux ordonnances extrêmement complexes et qui font continuellement des renvois l'une à l'autre (Ordonnance voirie et chantiers). Elle estime qu'il aurait été plus opportun pour le gouvernement, dans un souci de lisibilité et de simplification, d'intégrer les dispositions relatives aux chantiers et aux voiries dans une même ordonnance.
4. La Commission émet également les remarques suivantes :

#### **PRDD**

La Commission demande expressément de s'assurer que les voiries régionales correspondent à la trame du PRDD.

Elle insiste, à cet égard, pour que la voirie ne soit pas vue simplement comme une voie de communication mais comme élément structurant de l'espace urbain dont il convient de préserver les qualités paysagères et environnementales (perspectives, alignement d'arbres, ...). La voirie constitue également un espace dont les qualités variables doivent être mises à profit pour participer à la qualité de vie en ville. La gestion des eaux, la déminéralisation, la création d'îlots de fraîcheur, le développement de la biodiversité en ville viennent se placer à des niveaux de priorités de plus en plus élevés du fait des effets du réchauffement climatique.

#### **Aspects techniques**

Si la Commission comprend bien que les gestionnaires des métros et voies ferrées sont les mieux à même de gérer leurs réseaux, il conviendrait d'encadrer l'incidence des voies souterraines sur la voirie (sorties de secours, bouches et grilles d'aération, ...).

En ce qui concerne l'alignement, la même question se pose pour les soupiraux (ils sont en dehors de l'alignement mais interviennent dans la voirie).

#### **Redevances**

La Commission constate leur multiplication. Or les redevances font l'objet d'une demande préalable et d'une étude d'incidence sur le sous-sol, ce qui augmente la longueur des chantiers.

Elle demande une clarification des redevances et plaide pour une redevance unique pour toute la région.

### **Police de la gestion des voiries**

La Commission craint des incohérences et incompréhensions pour le commun des mortels entre la police de viabilité et celle de l'intégrité. Elle demande de fusionner les deux services.

### **Inventaire du sous-sol**

La Commission ne comprend pas qu'un tel inventaire n'existe pas et demande expressément que ce travail soit fait dans les meilleurs délais.

### **Smart Cities**

La Commission estime qu'il serait utile que les utilisateurs de la ville puissent disposer en temps réel d'un certain nombre d'informations pour gérer les projets de construction/rénovation. La ville pourrait être modélisée de façon à superposer les différents plans et avoir une vision de tout ce qu'il y a dans le sous-sol.

Les questions de conflits entre l'occupation du sous-sol par les réseaux (gaz et l'eau, tél etc..) et les autres objectifs d'amélioration des espaces publics (notamment planter des arbres, etc...) devraient être posées grâce à cela : l'ordonnance pourrait imposer aux impétrants de limiter leurs emprises en sous-sol (en l'organisant verticalement plutôt qu'horizontalement) pour laisser la possibilité de planter en pleine terre.

### **Délai de garantie de 5 ans**

La Commission demande, avant de prolonger le délai de 3 à 5 ans, de vérifier l'impact économique et la plus-value réelle pour Bruxelles-Mobilité et de comparer avec les règles prises en Flandre et en Wallonie.

### **City mining**

La Commission estime nécessaire de disposer d'un atlas du sous-sol. Ce serait utile non seulement pour la question de plantations de pleine terre, mais aussi pour mettre en évidence les possibilités éventuelles d'« urban mining ». Les sous-sols des villes contiennent effectivement de nombreuses richesses exploitables.