



PLAN REGIONAL D’AFFECTATION DU SOL
PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE - 6-07/2017
LIAISON NORD-SUD

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

15 mars 2018

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
W www.crd-goc.brussels

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur la modification partielle du PRAS en vue de la liaison de transport en commun souterraine nord-sud, reçue en date du 4 janvier 2018 ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2010, relatif à la Commission régionale de développement ;

La Commission s'est réunie les 18,25,30/1 ; 8/2, 20/2, 22/2 ainsi que le 8/3 2018.

Après avoir entendu les représentants du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, ainsi que les auteurs de projet de RIE (18/01/2018)

La Commission émet en date du 15 mars 2018, l'avis suivant :

1. Introduction

Afin d'être informée de manière complémentaire sur ce dossier complexe, la Commission a auditionné les représentants de Beliris et de la STIB (8/02/2018), ainsi que Mathieu Strale chercheur à l'Igeat (20/2), auteur de l'étude « Métro Nord : quelles alternatives ? ».

L'avis rendu est structuré comme suit :

- 1) La Commission a procédé tout d'abord à l'analyse des réclamations
- 2) Prenant appui sur cette analyse, elle se prononce ensuite sur l'opportunité de la modification du PRAS

2. Analyse des réclamations sur le Projet de la liaison de transport en commun souterraine nord-sud

2.1. Positionnement en faveur et défaveur du métro

Les positions des réclamants sont diverses quant à la pertinence de ce projet de liaison de haute performance nord-sud.

De manière générale, les administrations publiques, comme Bruxelles-Environnement, ou les Communes (Schaerbeek, Saint-Gilles, Evere, Anderlecht, Uccle, Ville de Bruxelles) accueillent favorablement le projet. Ces organismes publics estiment qu'il répond aux objectifs régionaux de diminution de la congestion automobile et d'une augmentation de l'offre alternative dans un contexte de croissance économique. Ils reconnaissent la saturation actuelle de la ligne de surface (L55) dans un quartier au tissu urbain dense.

Par contre, d'autres réclamants estiment que ce projet ne rencontre pas le bénéfice attendu. Ils pointent le faible report modal estimé par le RIE, l'insécurité des stations qui se situeront à une certaine profondeur, la diminution de la qualité de l'offre de surface pour les trajets locaux de courte distance dans les quartiers du nord-ouest, la diminution de la qualité de desserte du centre-ville pour les quartiers du sud de la Région du fait d'une rupture de charge supplémentaire.

La Commission prend acte de ces deux positions antagonistes révélées par l'enquête publique.

Elle est favorable à la création d'un réseau de transport public performant, dans l'objectif d'une diminution de la congestion et du développement d'une offre alternative de transport en commun.

Elle est d'avis que la mise en place d'une ligne de transport en commun de haute performance aura pour effet d'augmenter la capacité en transport public.

Elle pense qu'il est pertinent de prévoir cette offre supplémentaire au sein du quadrant nord-est de la Région, c'est-à-dire là où la densité de population est importante et où, selon les projections démographiques, elle sera encore renforcée.

2.2. Méthode

Un certain nombre d'observations portent sur le manque d'information concernant le développement de ce projet de liaison de haute performance et le manque de clarté quant aux différentes procédures en cours.

D'autres observations portent sur l'adoption du PRDD préalablement à toute nouvelle modification du PRAS. Ce plan est le plus approprié pour déterminer la vision stratégique globale de la mobilité, incluant l'aire métropolitaine. Ce plan doit permettre d'avoir une vue globale sur le développement des transports en commun bruxellois, tous réseaux confondus (réseau STIB, De Lijn, réseau ferré, ...).

Dans le même ordre d'idée, des réclamants déplorent les modifications successives du PRAS. Ils demandent une modification plus large qui porterait sur une vision globale sur les questions de la mobilité au sein de la Région.

A l'instar de nombreux réclamants, Communes et Instances consultatives, la Commission relève d'une manière générale, le manque d'information en amont, tant pour le citoyen que pour les diverses Instances et administrations. Cela entraîne une mauvaise compréhension du projet, ne permet pas d'avoir une vision globale du processus décisionnel ni de procéder à un débat de fond. Cela induit une forme d'ambiguïté, où les instances et autres acteurs du processus doivent se prononcer sur un tracé en l'absence d'information quant à la réorganisation du réseau.

Ainsi, la Commission s'interroge sur la méthode. Elle éprouve une certaine difficulté à se positionner par rapport au projet de modification du PRAS alors que le projet de liaison de haute performance nord-sud a déjà fait l'objet de diverses décisions du gouvernement. Elle rappelle, en effet, que la décision du gouvernement sur le tracé de cet itinéraire de liaison nord-sud a été prise en 2013 et celle du mode constructif (tunnelier) le 8 mai 2014.

En outre, la demande de permis d'urbanisme pour ce dossier (pour la partie nord du projet) a déjà été introduite, les autres parties du projet étant en discussion.

La Commission relève le chevauchement de diverses procédures en cours et déplore la non prise en compte de la complexité de notre appareil procédural.

Elle se pose la question de la pertinence d'intégrer une carte réglementaire relative aux transports en commun au sein du PRAS alors que des éléments similaires devraient être intégrés au Plan régional de mobilité (PRM).

Elle estime, par ailleurs, qu'il est du rôle du PRDD de développer une vision globale de la mobilité en Région bruxelloise et au sein de celle-ci, les principes du développement du réseau de transport en commun. Cela permettrait de se positionner plus facilement et plus clairement sur les questions réglementaires ensuite. Les permis d'urbanisme seraient alors délivrés dans la foulée, sur base de réflexions faites en amont.

Elle estime enfin, qu'une communication de la part du gouvernement sur les réaménagements de surface aurait dû accompagner ceux relatifs au projet de métro, ceux-ci étant complémentaires.

Ainsi, la Commission souligne, tout comme les réclamants :

- Qu'il serait souhaitable que le PRDD soit approuvé avant toute entame de modification du PRAS.
- Qu'une vision globale stratégique et à long terme permettrait d'anticiper et de globaliser les diverses modifications du PRAS nécessaires à la réalisation des projets régionaux, plutôt que de procéder à une modification partielle et ponctuelle chaque fois qu'un projet précis le nécessite.
- Que cela relance la pertinence d'une carte 6 réglementaire et le besoin d'analyser cette question.
- Que le PRAS doit donner une ligne directrice pérenne à l'affectation du sol, base d'une sécurité juridique.

2.3. Impact environnemental du projet

Gaz à effet de serre

Les observations portent sur la demande d'une bonne intégration des stations, la limitation de l'impact sur le patrimoine végétal, la bonne application des normes de vibration notamment lors du creusement des tunnels.

Les remarques font état du fait qu'il n'y aura pas, par le projet, d'amélioration tangible des émissions de gaz à effet de serre si des mesures complémentaires ne sont pas mises en place.

La Commission, tout comme certains réclamants, demande à ce que des investigations complémentaires soient faites, notamment par rapport aux impacts liés aux émissions de gaz à effet de serre (GEZ) dans le respect des engagements climatiques. Elle renvoie pour ce faire, aux mesures d'accompagnement, notamment pour la diminution de la congestion du trafic.

Ondes basse fréquence

La Commission demande d'être attentif, lors des études d'incidences, à la question des ondes de basse fréquence.

2.4. Analyse des coûts-bénéfices

Des observateurs, dont la Commission régionale de Mobilité, le Conseil de l'Environnement et le Conseil économique et social regrettent qu'il n'y ait pas d'analyse des coûts/bénéfices du projet, ni dans le RIE, ni dans un autre document.

Ils reconnaissent que le RIE n'est pas une étude de faisabilité, mais regrettent que cet aspect ne soit pas abordé dans les débats.

Certains réclamants relèvent l'investissement considérable que requiert ce projet, autant d'investissement qui ne sera pas affecté à des projets d'amélioration de la desserte de surface.

La Commission s'étonne, comme certains réclamants, du manque d'analyse socio-économique, notamment en termes de rapport coût/bénéfice.

La Commission estime cependant difficile d'établir une analyse de coût dans le cadre d'un PRAS, sans connaissance des aspects techniques (on ne sait effectivement pas ce que couvrent les montants annoncés). La réflexion serait plutôt de mettre en balance la nécessité de consacrer un tel montant d'investissement dans ce projet, comparativement à d'autres alternatives.

2.5. Leadership de la mise en œuvre

Certains réclamants demandent la désignation d'un coordinateur unique pour assurer la gouvernance du projet et assurer le lien avec le citoyen, les communes, les acteurs régionaux et extra régionaux.

Ils recommandent de faire auditer le projet par un organisme international.

La Commission est d'avis que la planification de ce projet gagnerait à ce qu'un « régisseur » officiel rassemble, anime, négocie, supervise les conditions d'un tel projet et de son chantier.

2.6. Prise en compte du réseau ferré (SNCB)

De nombreux réclamants dont la Commission régionale de Mobilité (CRM) pointent le manque d'analyse de l'utilisation du réseau de chemin de fer comme alternative ou complément au projet, notamment dans l'articulation des différents modes.

Ils s'interrogent quant au rôle joué par la STIB dans le désengorgement de la jonction nord-midi. A l'inverse, ils relèvent que c'est plutôt le réseau ferré qui, mieux utilisé, pourrait améliorer la desserte régionale et extra régionale.

La Commission remarque que la réflexion de l'intégration du réseau ferré SNCB dans une logique d'offre régionale n'est que faiblement esquissée. Le réseau ferré devrait être intégré comme infrastructure interne, faisant partie intégrante de l'offre de transport en commun intra-bruxelloise. De plus, cette intégration devrait apparaître sur les cartes des transports en commun. A ce titre, la carte N°6 du PRAS ne donne pas de vision intégrée.

Ainsi, le PRDD devrait comprendre une carte reprenant tous les modes de transports en un seul plan, qui puisse montrer les raccords entre métro, tram, bus, TEC et De Lijn, RER, train et P+R.

2.7. Mesures complémentaires

De nombreuses réclamations dont celles du Conseil de l'Environnement (CERBC), de la Commission régionale de Mobilité (CRM), du Conseil économique et social (CESRBC) portent sur le fait que ce projet, sans l'accompagnement de mesures complémentaires (telles que le péage urbain, la taxation kilométrique intelligente et l'intégration tarifaire, par exemple) n'aura pas ou peu d'impact sur le report modal et sur la diminution du trafic et de la congestion automobile.

La Commission relève que le PRAS n'est pas le bon instrument pour déterminer les mesures complémentaires à prendre.

Elle souligne cependant, tout comme de nombreux réclamants et ainsi que le montrent les chiffres qui ressortent du RIE, que le seul projet de liaison nord sud n'aura qu'un effet très limité sur le report modal, la congestion automobile et les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent. Elle recommande, tout comme le fait le RIE, de prendre des mesures d'accompagnement complémentaires, afin de limiter la congestion automobile.

2.8. Réaménagement du réseau

Les réclamants, dont la Commission régionale de Mobilité et la Ville de Bruxelles, auraient souhaité être informés de la restructuration du réseau de surface de la STIB en lien avec le projet. Ils s'inquiètent, entre autres, des futures liaisons entre l'Esplanade et la Bourse via le tram 3.

D'autres relèvent l'importance de connaître l'organisation du réseau des bus, complémentaire au projet. L'analyse de ce réseau n'a pas été effectuée par le RIE, ce qu'ils regrettent. Le RIE aurait dû prendre en compte toutes les données du problème, dont la réorganisation du réseau de surface, que ce soit le réseau tram ou bus.

La Commune d'Uccle déplore la nouvelle rupture de charge qui sera nécessaire à la station Albert. Elle demande d'analyser les solutions qui pourraient maintenir une liaison rapide vers le centre-ville, sans correspondance.

Des réclamants insistent sur le redéveloppement du réseau de surface comme moyen d'augmenter l'offre de transport en commun.

Les observateurs demandent de prendre en compte, dans la réorganisation du réseau, des lignes De Lijn. La mise en œuvre d'une intégration tarifaire et billettique aurait un impact important sur l'ensemble de l'utilisation des réseaux de transport en commun en Région bruxelloise. Cet aspect du problème n'a pas été suffisamment analysé, selon eux. Une telle solution pourrait avoir un impact sur les choix à venir.

La Commission souligne que la modification du PRAS ne vise que l'infrastructure lourde et pas le réaménagement du réseau de surface.

Elle appuie néanmoins la remarque de la CRM sur la complémentarité nécessaire entre réseau souterrain et de surface. Cette complémentarité doit prendre en compte les autres opérateurs de transport tels TEC, De Lijn et la SNCB. Ainsi, la Commission plaide, en faveur d'une meilleure harmonisation globale et complémentaire des différents types de transports en commun qui puisse s'étendre au-delà de nos limites régionales.

A cet égard, comme elle l'a dit plus haut, il lui paraît indispensable de disposer d'une intégration complète du réseau de transport en commun en RBC, tous opérateurs confondus. Cette vision doit transcender les frontières régionales. Elle devrait figurer au PRDD.

Une vision commune transversale devrait être pensée également au niveau de la Communauté métropolitaine ainsi qu'au niveau fédéral.

Elle défend l'idée de la mise en place d'un gestionnaire chargé de centraliser l'offre des différents opérateurs.

2.9. Schaerbeek voyageurs

Certains réclameurs s'interrogent sur la desserte future de la gare de Schaerbeek-voyageurs.

La Commune d'Uccle trouve que l'alternative desservant la gare de Schaerbeek-voyageurs est plus efficace, notamment car elle crée un pôle multimodal.

La Commission estime qu'une réorganisation du réseau de surface pourrait répondre à ce besoin de desserte de la gare.

2.10. Alternatives de tracé

La Commune de Schaerbeek et d'autres réclameurs estiment que l'alternative souterraine Nord-Bordet/tracé médian via Helmet plutôt que par Riga (NB/MH) est plus favorable que le projet.

La Commune de Schaerbeek demande un pôle intermodal à Bordet. Cette halte pourrait être considérée comme point d'intermodalité avec d'autres lignes de transport en commun (dont De Lijn), ou comme étape plutôt que comme terminus. Elle demande de prolonger la ligne au-delà de Bordet pour desservir les quartiers qui se développeront au nord de l'avenue Bordet, la chaussée de Louvain, l'autoroute E40 et son P+R.

Le département de l'environnement de la Région flamande demande d'analyser la desserte du bd de l'Europe (boulevard Léopold III) et l'accessibilité de la zone Wahis-Bordet-Brussels Airport.

Certains réclameurs relèvent que certains pôles importants ne sont pas desservis, tels que les abords de la Place Pogge, l'hôpital Brien et Aéropolis.

La Commission considère que toutes les réflexions portant sur un itinéraire souterrain autre que celui proposé renvoient de facto à la globalité du réseau de surface et à l'organisation générale des transports. Il lui semble difficile de se prononcer sur un itinéraire plutôt qu'un autre alors que les choix ont déjà été faits par le gouvernement sur ce tracé.

La Commission prend acte des résultats du RIE qui ont confirmé le projet comme choix pour l'inscription au PRAS du tracé. Le RIE a insisté sur le fait que cette liaison haute performance nord-sud a du sens à l'échelle régionale créant une « épine dorsale » nord-sud du réseau de transports en commun bruxellois de haute performance permettant de repenser l'offre.

Le RIE assortit ses conclusions de recommandations techniques et d'accompagnement du projet.

La Commission relève, par ailleurs, que l'offre de haute performance permet une grande efficacité pour des déplacements sur des distances moyennes et longues. Elle rejoint les observateurs sur la nécessaire complémentarité entre l'offre souterraine et de surface pour rencontrer les besoins locaux. La Commission a pris bonne note également que le choix du tracé se fait à l'intérieur d'un « corridor » et que la représentation des emplacements des stations par des points « glissants » n'est donc pas figée.

Enfin, par rapport à la demande du département de l'environnement de la Région flamande, la Commission soutient une rationalité métropolitaine du transport et demande une réflexion dans ce sens.

2.11. Tram 55

Les réclamants relèvent que le tram 55 répond à une demande locale qui risque de ne plus être rencontrée avec le projet de métro. Ils estiment que le RIE aurait dû analyser cet aspect et proposer des solutions dans ses recommandations. La suppression du 55 aura, en effet, des conséquences non négligeables sur le commerce de proximité, entre autres.

Ils estiment le RIE incomplet quant à son analyse. Ils demandent une étude indépendante des différentes manières d'améliorer la ligne 55.

D'autres réclamants, dont la Commune d'Evere, sont favorables, par contre, à la suppression de la ligne 55 qu'ils jugent bruyante et ne permettant pas un aménagement adéquat de l'espace public.

La Commission constate qu'après l'ouverture du métro, les voies du tram 55 seront conservées pour l'accès au dépôt de Haren.

Elle estime qu'il faut saisir l'opportunité offerte, dans le cadre de la réorganisation du réseau, d'en récupérer certains tronçons pour une exploitation de surface. Il serait en effet dommage de réduire la récupération des voies actuelles à une liaison de service vers le dépôt.

La Commission estime d'une manière générale, qu'en aucun cas les usagers ne doivent être pénalisés ou leur confort amoindri.

La Commission, tout comme des réclamants, est ainsi d'avis qu'il faut offrir une solution alternative de déplacement en surface à ceux qui utilisent la ligne 55 et que le RIE n'étudie pas suffisamment cet aspect. Hormis le rôle social et genré que joue cette ligne de surface, le tram offre, de plus, des distances entre arrêts plus courtes que pour le métro et permet ainsi de rencontrer les besoins de très petite proximité.

2.12. Square François Riga / emplacement des stations

Plusieurs observateurs, dont la CRMS et le Conseil économique et social s'interrogent sur le bien-fondé de la modification de la carte des affectations relative au square Riga.

Certains réclamants demandent de compléter le RIE dans son analyse sur l'impact de cette modification sur la mobilité. Ils estiment que la construction d'une station en son centre modifiera fortement le flux automobile. Ils regrettent la suppression de parking et considèrent qu'il y a déjà un déficit en la matière dans le quartier.

Ils demandent que des alternatives soient étudiées. Ils estiment que la proximité des stations Tilleul et Verboeckhoven devrait permettre de se passer de cette station.

La Commune de Schaerbeek demande d'étudier une desserte directe de la station via la chaussée d'Helmet et son raccord au noyau commercial proche. La réutilisation de l'église de la Sainte Famille pourrait être une bonne alternative.

De nombreux réclamants relèvent l'impact de ce projet sur le patrimoine végétal du square Riga et demandent la protection des arbres remarquables. Ils estiment, en effet, qu'il ne sera pas possible de replanter des essences d'une même ampleur à l'avenir, vu la construction de la station en sous-sol. Ils s'inquiètent de la portée du projet sur les qualités de composition urbaine et paysagère du lieu.

La Commission souligne la qualité d'ensemble du plan d'aménagement d'Octave Houssa de 1904, qu'il y a lieu de préserver et rappelle, en outre, que plusieurs arbres du square Riga sont protégés.

Une demande de classement est en cours pour la totalité l'avenue Huart Hamoir, en ce compris le square.

La Commission souligne le déficit en espaces verts dans cette partie de la commune, qu'il est donc d'autant plus important de les préserver. Elle souligne ainsi la réduction de la zone de parc de 5.522 m² à 4.593m² au profit d'une augmentation de la zone d'espaces structurants de 929m².

L'étude d'incidences relative au permis d'urbanisme devra mesurer les impacts d'un tel aménagement et proposer des alternatives pour ne pas porter atteinte à cet ensemble inscrit à l'inventaire et y maintenir les axes structurants.

La Commission soutient la CRMS qui demande de respecter l'aménagement actuel du square. Elle rencontre les réclamations portant sur le fait que d'autres solutions techniques existent, comme le déplacement des accès de la station au niveau de l'église de la Sainte Famille et la limitation de l'ouverture en « cut and cover » au centre du square. Cette solution offrirait l'avantage d'une connexion directe au quartier commercial de Helmet, aux infrastructures sportives et écoles et permettrait de répondre aux inquiétudes de certains réclamants concernant l'impact qu'aurait le projet sur la visibilité et la viabilité de ce noyau commercial.

Elle permettrait en outre de maintenir les arbres existants Square Riga.

La Commission, tout comme des réclamants, souligne également l'impact qu'aura ce projet sur la mobilité locale par le fait de la suppression d'un grand nombre d'emplacements de parking.

Elle est d'avis qu'une réflexion générale doit être menée lors de l'aménagement des stations (Riga et Colignon, entre autres), relative à la suppression des emplacements de parkings en surface et leur compensation hors voirie. Elle soutient ainsi la demande de la Commune de Schaerbeek de permettre la création d'un parking souterrain hors zone de parc.

2.13. Station Verboeckhoven

RER gare multimodale

Certains réclamants dont la Commune de Schaerbeek s'interrogent sur l'absence de volonté de la SNCB de desservir la station Verboeckhoven par le RER. Cette absence de volonté induit que la station prévue pour le métro au PRAS n'est pas, à leurs yeux, bien placée et qu'il vaudrait mieux ne pas la déconnecter par rapport aux lignes de surface existantes.

D'autres réclamants s'inquiètent des impacts négatifs de cette station sur la qualité de vie du quartier. En effet, la station est prévue en cœur d'îlot, ce qui impactera nécessairement cet îlot en termes de vibration, de bruit, etc.

La Commission soutient la volonté du gouvernement de créer un réseau RER en lien avec les stations de métro. Elle défend l'idée de faire de la station Verboeckhoven une gare multimodale en lien avec le métro.

La Commission prend acte des réclamations, notamment de l'impact qu'aura cette station sur le quartier, (gestion de l'espace public, nuisances en intérieur d'îlot liées au chantier et à l'exploitation du métro, ...). Ces réclamations portent toutefois sur le projet et non sur les modifications du PRAS.

Accès & Ligne de tram 7

Des réclamants s'inquiètent des conséquences de l'emplacement prévu de l'accès à la station Verboeckhoven sur la qualité de vie et la sécurité du quartier. Ils demandent d'éloigner les accès des immeubles existants.

Sur la question des accès à la station Verboeckhoven, la Commission approuve le fait que l'accès est en vis-à-vis de l'arrêt de tram existant.

Elle souligne l'importance du tram 7 à fort potentiel de développement. Il a en effet un rôle fédérateur à jouer, dans le cadre de la desserte des futurs pôles régionaux du canal.

La Commission estime que les questions de sécurité et de relations des accès avec les immeubles existants doivent être étudiées dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et de l'étude d'incidences qui l'accompagne.

2.14. Stations Colignon, Liedts et leurs abords

Des observateurs font valoir la perte massive d'emplacements de stationnement du fait de la construction de la station Colignon.

La Commune de Schaerbeek demande la réalisation d'une étude globale de mobilité autour des stations, de même que de l'espace public.

La Commission estime que les réclamations relatives à la station Colignon devront trouver réponse lors du réaménagement de l'espace public, à la fois en surface et hors voirie et de l'adaptation du Plan communal de mobilité existant.

Elle appuie la demande de la Commune de Schaerbeek.

Elle relève qu'une des faiblesses de ce projet est de ne pas réellement prendre en compte des préoccupations d'ordre urbanistique. Elle plaide pour que le projet développe cette réflexion.

Elle relève l'argument soulevé par certains qui avancent que la réalisation de cette nouvelle ligne souterraine permettra d'améliorer l'aménagement de l'espace public. Elle est d'avis que cette question doit être traitée pour elle-même et qu'il faut profiter de la création de cette ligne de métro pour revoir l'aménagement de l'espace public non seulement au droit des stations, mais également au sein des quartiers proches.

Elle relève, enfin, que des propositions d'aménagement existent dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU) et qu'il y a des possibilités de profiter du projet pour améliorer les aménagements de surface.

2.15. Sécurité des stations

Les réclamations portent sur la nécessité de porter une attention à la sécurité des stations. A cet égard, la profondeur est pointée comme source d'insécurité.

Sur les questions de sécurité, la Commission, comme plusieurs réclamants dont le CESRBC, estime que ces aspects doivent se gérer dans le cadre des permis d'urbanisme et d'environnement. Elle constate toutefois que la conception actuelle des stations permet une plus grande perméabilité à la lumière, ce qui augmente le sentiment de sécurité.

2.16. Dépôt de Haren/Station Bordet

Changement d'affectation/ Pôle multimodal Bordet

Les Communes de Schaerbeek et d'Uccle s'étonnent de l'absence d'évaluation sur l'opportunité de réaffecter certaines zones à proximité de la station.

La Commission soutient ces demandes et défend l'idée de saisir l'opportunité de ce projet pour introduire d'autres affectations au PRAS autour des stations, ce qui permettrait d'y développer une mixité de fonctions. Ainsi, par exemple, pour le dépôt de Haren, elle soutient l'idée de prévoir des fonctions productives au-dessus de l'entrepôt et éventuellement attire l'attention sur le choix du zonage du PRAS à prévoir à la carte 3.

Par ailleurs, la Commission soutient, comme certains réclamants, le principe d'un P+R, mais elle demande d'en étudier l'implantation la plus favorable, qui garantisse un report modal le plus efficace possible. Ainsi, il s'agira de prendre en compte la possibilité d'un lien avec le réseau du chemin de fer (à Diegem par exemple).

La Commission soutient la demande de la CRMS d'inscrire sur la carte 3, le tracé de la rue nouvelle des « Jardins Potagers » qui longe la zone.

2.17. Compensation de la zone de sports ou de loisirs de plein air/ZIU

Zone de sports ou de loisirs de plein air

Bruxelles-Environnement et la Commission royale des Monuments et des Sites demandent d'agrandir la zone verte à créer, car ils la jugent trop faible.

La Ville de Bruxelles déplore que ce projet réduise encore les espaces verts présents dans cette partie du territoire bruxellois et aura pour conséquence l'abattage de 55 arbres et la réduction importante de l'espace vert. Elle suggère de compenser cette perte par la création d'une nouvelle zone verte dans le cadre du réaménagement de l'ancien site de l'Otan.

La Commission soutient la CRMS et la Ville de Bruxelles qui demandent une compensation pour les espaces verts supprimés pour les besoins du projet.

Elle souligne, ainsi, la suppression de 4,3 ha de zone de sports ou de loisirs de plein air (ZSLPA). Une réponse de compensation alternative doit être trouvée. Elle pourrait être prévue sur l'ancien site de l'OTAN qui devra faire l'objet d'un réaménagement prochainement. D'autres réponses alternatives devraient être envisagées à proximité. La Commission rappelle, par ailleurs, que ces compensations sont demandées par le Plan Nature.

ZIU

La Commission estime qu'une compensation doit être trouvée pour la perte de 4,2 ha de zone d'industrie urbaine. Elle souligne la nécessité de maintien d'industries en région bruxelloise et rappelle à cet effet son avis sur le PRDD, à savoir que le plan industriel en préparation et annoncé dans la stratégie 2025 devra être pris en compte.

2.18. Station Constitution

Des réclamants pointent les risques que comportent les travaux relatifs à la station Constitution sur le patrimoine (mise en péril du Palais du Midi, anéantissement de l'aménagement de qualité et des plantations réalisées avenue de Stalingrad).

La Commune de Saint-Gilles se montre favorable au projet et considère que cela aura des impacts positifs sur le fonctionnement du réseau et sa sécurité.

La Commission souligne qu'une demande de permis a déjà été introduite pour cette partie. Le projet tel que proposé aujourd'hui confirme cette demande, avec une amélioration pour cette station sous l'avenue de Stalingrad.

2.19. Tunnel avenue Besme et station Albert

Les réclamants estiment que le projet aura un impact négatif sur la qualité de l'espace public et l'itinéraire cyclable existant.

La Commission estime que cette question relève du génie civil et ne concerne pas directement le PRAS. La Commission soutient le projet de créer ce tunnel sous l'avenue Besme, pour assurer la capacité de stockage en station terminale d'autant que la station Albert a déjà été conçue pour les aménagements proposés.

La Commission reconnaît, par ailleurs, l'intérêt de prolonger le tram de grande ceinture vers Anderlecht, via le boulevard Paepsem.

2.20. Autres impacts

Impact sur le commerce de surface

De nombreux observateurs s'inquiètent de la création de commerces dans les stations et relèvent la concurrence qu'ils représenteront pour le commerce situé en surface.

La Commission souligne l'impact important qu'aura le passage d'un mode de transport de surface vers un mode de transport souterrain sur les commerces.

En effet, un transport de surface offre une visibilité aux commerces que n'offre pas un transport souterrain. Ces derniers constitueront, en outre, une concurrence directe pour les commerces existants.

De plus, la Commission souligne, à l'instar de la CRM et du CESRBC qu'un réseau de surface contribue à la vie économique de quartier et resserre les liens sociaux, ce que ne peut offrir le transport souterrain avec une desserte entre stations plus espacée.

La Commission estime dès lors qu'il faut prendre des mesures de soutien pour ces commerces.

La Commission souligne également l'importance de la présence de stationnement pour les commerces existants. Les emplacements supprimés en voirie devront être compensés.

Impact sur la vitalité du tissu local

De façon plus générale, la Commission rappelle l'objectif repris au PRDD du développement d'une ville de proximité. Dans cette optique, il s'agit de trouver les services nécessaires à la vie quotidienne à proximité des lieux de résidence. La Commission souligne l'impact qu'aura ce projet sur les espaces urbains et plaide pour qu'une approche urbaine durable soit développée pour l'ensemble des quartiers desservis par le métro, dans le but d'y maintenir une qualité de vie.

A propos de l'ensemble des quartiers desservis par la nouvelle ligne de métro projetée, la Commission rappelle qu'il existe un instrument créé par la Région et qui semble être négligé par les responsables des études : le Monitoring des Quartiers. Cet outil se doit d'être utilisé pour la réflexion urbanistique des quartiers concernés et donc constituer les supports des compléments d'études d'impacts demandés car ils permettent une meilleure approche urbanistique des lieux d'implantation des futures lignes et stations de trams, de métros mais aussi de RER et de bus tant régionaux qu'inter-régionaux par rapport à leurs quartiers environnants.

Les quartiers concernés (sous réserve de la précision du tracé) pour la partie Nord de l'étude sont les quartiers n° : 21 Quartier Nord, 23 Collignon, 80 Helmet, 81 Gare des Schaerbeek, 79 Paix, et éventuellement les n° 801 Industrie : OTAN et 78 Haren.

Impact sur les valeurs immobilières

Le Conseil économique et social regrette que le RIE n'aborde pas la question de l'impact du projet sur les valeurs immobilières. Il demande un complément d'étude sur ce point.

La Commission fait observer qu'une ligne de métro a un impact inévitable sur la valeur des biens immobiliers situés dans les quartiers qu'il traverse. La question de la captation de la plus-value révèle un problème au niveau de la fiscalité immobilière. La Commission recommande de lancer une réflexion pour que cette fiscalité soit plus équitable et tienne compte de la réalité, en fonction des lieux, ...

Par ailleurs, la Commission recommande d'élargir la question : il ne s'agit pas seulement de rencontrer la question fiscale, mais aussi de prévoir les moyens d'un développement territorial adapté qui permette la convivialité locale (création de crèches, d'équipements de quartier, etc).

2.21. Choix de la technique

Des réclamants s'inquiètent du choix de la technique de construction par tunnelier. Ils s'interrogent sur la pertinence du tracé, dans la mesure où ce dernier est déterminé par le choix de la technique de construction.

D'autres considèrent que les choix techniques auront un impact non négligeable sur le service, rendant l'accès aux stations plus long et moins sûr.

Ils déplorent que le RIE n'ait pas analysé l'impact des différentes techniques.

Certains réclamants, dont la Commune d'Uccle, demandent de choisir la technique du bitube, moins coûteuse, plus sûre et plus pratique pour les usagers.

Comme le RIE le relève, le choix de la technique a des impacts importants sur la profondeur des stations, leur coût et leur gestion future.

La Commission souligne toutefois que les considérations techniques ne relèvent pas du PRAS.

Elle demande que les remarques des réclamants qui n'auraient pas été étudiées dans le RIE le soient.

2.22. Autres modifications au PRAS : Parking de dissuasion

Des réclamant invitent le Gouvernement à modifier la carte N°3 des affectations en y ajoutant un P à Bordet, de manière à pouvoir y aménager un P+R à l'avenir.

La Commission est d'avis qu'une approche interrégionale est nécessaire sur la question des parkings de dissuasion. Elle s'en est faite l'écho au sein de son avis sur le PRDD. La logique veut que les parkings de dissuasion (P+R) se situent hors Région Bruxelloise.

La Commission s'interroge sur un choix d'un P+R à Bordet. Pourquoi, en effet, utiliser le foncier disponible à Bruxelles pour ce type d'infrastructure qui offre peu de possibilités de densification ? Une solution pourrait être trouvée avec la Région flamande pour son implantation à Diegem qui offre des disponibilités en matières de terrain, de gare déjà présente, ...

Elle estime que cela fait partie d'une réflexion transrégionale et d'un plan général.

2.23. Délai de réalisation et de chantier

De réclamants, dont la Commune de Schaerbeek et la Commission régionale de Mobilité insistent pour un délai de réalisation rapide du métro en lui-même, mais également des réaménagements de surface. Ils craignent les conséquences d'un tel chantier sur les commerces, la mobilité de la petite ceinture et l'organisation du marché du Midi.

Bien que ne relevant pas du PRAS, la Commission demande que tout soit mis en œuvre, afin que les nuisances du chantier soient minimisées autant que possible (voir régisseur, point 2.5).

2.24. Expropriations

Des réclamants demandent à être informés des expropriations nécessaires pour la réalisation de ce chantier.

La question de l'expropriation n'est pas de la compétence du PRAS. La Commission estime qu'il s'agit de considérations juridiques liées à la propriété immobilière et qu'il y a lieu de traiter ces réclamations dans ce cadre. Toute expropriation est liée à une information préalable.

Ces réclamations ne sont pas pertinentes.

3. Conclusions

3.1. Pertinence d'un métro et préalables au projet

Les auditions et l'examen des réclamations ont fait apparaître la complexité de ce dossier. Comme elle l'a relevé, la Commission est invitée à remettre un avis sur une demande de modification du PRAS alors qu'un ensemble de décisions ont déjà été prises par le gouvernement. Elle estime que cette modification du PRAS aurait dû intervenir plus tôt dans le processus.

Si elle ne se montre pas opposée à la réalisation d'un métro elle en appelle à une réelle réflexion urbanistique du projet. Elle rappelle les fondamentaux qui constituent, selon elle, un préalable pour tout projet :

- La nécessité de développer une vision métropolitaine. Cela implique la concertation et coordination entre les différentes régions, mais aussi entre les différents opérateurs de transport,
- La nécessité de répondre aux besoins de tous usagers et spécifiquement aux besoins des Bruxellois en matière d'offre de transport en commun,
- La nécessité de produire l'étude urbanistique approfondie des quartiers concernés par le passage des futures lignes de transports publics ainsi que chacune de leurs stations ou arrêts correspondants en se fondant sur l'instrument d'analyse et de réflexion créé par la Région, c-à-d. : le Monitoring des Quartiers (dont question ci-avant au point 2.20. Impact sur la vitalité du tissu local).
- La nécessité de chercher à renforcer la qualité de la vie en ville et des quartiers concernés au travers d'une réflexion sur la dimension urbanistique du projet et la réorganisation du réseau de surface, entre autres.

3.2. Politiques de transport en commun complémentaires

La Commission est d'avis que ce dossier peut contenir diverses phases d'exécution. Des réaménagements de surface sont possibles dans un premier temps qui permettraient d'offrir une réponse aux besoins locaux.

Le métro est une solution infrastructurelle structurante destinée aux déplacements rapides, sur de plus longues distances. Les deux modes – de surface et souterrain – sont complémentaires et doivent être traités ensemble. A cet égard, la Commission demande une réflexion sur le maintien du tram 55 dès lors qu'on en maintient les rails.

La Commission juge indispensable également d'envisager la mobilité en exploitant tous les modes possibles et en mettant en application l'intégration tarifaire.

3.3. Modification de la carte N°6 des transports en commun

Comme elle l'a exprimé dans sa réponse aux réclamations, la Commission estime que le PRAS n'est pas l'instrument le plus approprié pour traiter de la question stratégique du métro. Cette question devrait être traitée au sein du PRDD, dans le cadre d'une vision générale de l'organisation des transports en commun en RBC.

Elle défend l'idée du retrait de la carte 6 du PRAS ou du moins du retrait de son caractère réglementaire car il fige une situation et ne permet pas d'évoluer en fonction du résultat des études.

La Commission rappelle que les travaux sont prévus selon deux échéances : la réalisation d'un métro entre Albert et la gare du nord à l'échéance 2023, la réalisation du métro entre la gare du nord et Bordet à l'échéance 2028.

Elle défend l'idée que la modification du PRAS pourrait se concentrer sur les aspects de ce projet qui demandent à être résolus dans l'immédiat, à savoir la station Albert et la station Constitution.

Elle n'est pas opposée au principe d'une liaison de haute performance nord-sud, mais est d'avis que le tracé entre Liedts et Bordet pourrait encore être affiné.

Elle constate, en effet, que certaines questions se posent encore, dont celles relatives à l'intégration urbanistique du projet et à ses aspects techniques. Elle insiste pour que ce projet ait un réel intérêt positif sur la ville.

Elle est d'avis qu'il ne faut pas fermer la porte à l'analyse plus fine de certaines alternatives. Il ne faudrait pas que les débats en cours concluent à de nouvelles adaptations nécessaires du tracé et à d'autres modifications ultérieures du PRAS.

3.4. Modification de la Carte des affectations n°3

Au vu des réclamations et des auditions, la Commission conclut qu'il ne lui semble pas utile de modifier la carte n°3 des affectations pour le square Riga. Des solutions techniques doivent pouvoir être trouvées qui pourraient être mises en œuvre sans cette modification.

La modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air, à l'emplacement du dépôt de Haren, devrait être compensée. Enfin, la zone d'industries urbaines pourrait être compensée par la construction de surfaces destinées à de l'activité économique au-dessus du dépôt.