

## AVIS SUR LE PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN RÉGIONAL D’AFFECTATION DU SOL (PRAS) CONCERNANT LA LIAISON DE TRANSPORTS EN COMMUN HAUTE PERFORMANCE NORD-SUD ET SON RAPPORT D’INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Réunie le 18 septembre 2017, la Commission a entendu Mme Cassiers et M. Bonhomme de Perspective, MM. Clerboux, Joye, Belabes et Fraiteur du bureau d’études Aménagement s.c. ainsi que M. Monneaux et Mme Grégoire du cabinet du Ministre Président Vervoort, venus présenter le projet de Modification partielle du Plan régional d’affectation du sol (PRAS) concernant la Liaison de transports en commun haute performance Nord-Sud et son rapport d’incidences environnementales.

Le 25 septembre 2017, la Commission a approuvé l’avis suivant à l’unanimité à l’exclusion des représentants de BECI et de la STIB, partie prenante du projet, qui s’est abstenue.

En préambule la Commission regrette que malgré des demandes répétées, elle ne soit pas tenue suffisamment informée du développement du projet de métro Nord qui est actuellement le plus important projet de mobilité à Bruxelles (du moins en termes budgétaires).

La Commission se réjouit que le Gouvernement bruxellois envisage des investissements importants dans les transports en commun. Notamment au vu des problèmes de capacité sur l’axe Nord Sud actuel ainsi que vers Schaerbeek et Evere, elle est favorable à un équilibre entre le développement (extension et nouvelles lignes) du métro et celui du réseau de surface qui reste à développer davantage pour les années futures.

### I. PROCESSUS PLANOLOGIQUE

La Commission se pose des questions sur la démarche planologique retenue. Le choix du tracé influence fortement les techniques de construction (tunnelier versus cut&cover) et les conditions d’accessibilité des stations (profondeur). La Commission constate que depuis le temps que la méthode de construction est débattue en son sein, aucune étude multicritère comparant les techniques possibles ne lui a été présentée. Ce choix technique est important et la Commission demande d’en voir les impacts. Elle recommande de mettre en balance les inconvénients et les avantages du chantier (à court terme) et la qualité du projet final (à long voire très long terme puisque la durée d’un tunnel de métro est a priori au moins d’un siècle). En validant ce tracé, le PRAS modifié rendra plus difficile le débat sur la technique de construction. Si l’étude d’incidences du projet devait conclure que la technique de tunnelier à grande profondeur n’est pas la bonne solution, il faudra alors revoir le tracé et le PRAS.

La Commission s'étonne aussi que Bruxelles Mobilité n'ait pas été invitée au comité d'accompagnement du RIE ni été tenue informée de l'étude qui concerne en premier lieu la mobilité et qui est un projet conséquent.

## II. OBJET DE LA MODIFICATION DU PRAS : AJOUT DE L'INSCRIPTION DU PARKING P+R

La Commission demande que la modification du PRAS reprenne l'inscription du parking de dissuasion P+R prévu à Bordet car il est intimement lié au projet du métro et aide à le justifier en favorisant un report modal de la voiture vers les transports publics. Le projet de P+R a déjà fait l'objet de deux décisions du Gouvernement (en avril 2015 et en juin 2017).

La Commission en profite pour signaler que plusieurs projets de mobilité actuellement à l'étude, d'autres P+R, le RER vélo, nécessiteront une modification du PRAS et suggère de faire une modification du PRAS sur l'ensemble du territoire de la Région pour les projets de mobilité.

## III. POINTS D'ATTENTION POUR L'ÉTUDE D'INCIDENCES SUR LE PROJET DE METRO

### SUR LA MOBILITÉ

La Commission souhaite commenter la première recommandation du RIE à savoir de *présenter le projet pour ce qu'il est : non un tracé permettant un projet local pour Schaerbeek, pour lequel, du reste, il serait surdimensionné mais un tracé permettant un projet régional majeur [...] sur lequel peut se greffer la majeure part du réseau TC ferré régional et offrir une opportunité de substitut pour la jonction ferroviaire Nord-Midi [...] et des synergies avec les autres lignes ferroviaires (L26, L28, S4) [...] (voir page 16 chapitre 7).*

La Commission fait remarquer que cette articulation n'a pas été sérieusement étudiée à ce jour et demeure donc incertaine (par exemple, la SNCB n'a pas marqué l'intention de réaliser une gare à la Cage aux Ours). Le prolongement vers le sud ne fait pas partie du projet et en attendant, les connexions vers Uccle seront dégradées (suppression des lignes directes vers la Gare du Midi et le centre-ville).

### REPORT MODAL

Parmi les différents éléments qui justifient le métro comme l'augmentation de fréquentation du réseau de la STIB, la Commission s'interroge sur le report modal. Les chiffres du tableau 3, page 21 du chapitre 7 du RIE montrent qu'*avec le projet, la croissance de trafic routier serait de 2,03%, sans le projet elle sera de 2,66% ; autrement dit, le projet permettra au mieux de limiter la croissance du trafic, pas de le diminuer. Le tableau montre également que c'est en fait le péage urbain qui permettrait une diminution de 14% du trafic.* La Commission ne prend pas position sur le péage urbain mais elle insiste sur la nécessité de prendre des mesures d'accompagnement complémentaires, de type push&pull, pour favoriser un report modal significatif vers ce projet de métro et atteindre les objectifs de réduction de trafic. En effet, la Commission note en page 20, du chapitre 7 du RIE que *la mise en œuvre du métro favorise un report modal du véhicule particulier VP vers le transport en commun TC estimé à 4.600 /jour pour le corridor NordBordet entre Liedts et*

*Bordet et à 8.100/jour pour le tronçon Albert/Bordet (page 15 chapitre 7). Elle met ces chiffres en comparaison avec les chiffres de trafic routier de l'étude IRIS (2001) : 429.000 véhicules sur la seule période 6h-10h (trafic entrant + sortant + interne).*

Dès lors, la Commission ne soutient pas l'affirmation du projet de modification partielle du PRAS selon laquelle (page 2), « *la desserte du cadran nord-est de la Région par un itinéraire de transport en commun en site propre permettrait de diminuer la part modale routière au profit des transports en commun* ».

#### **MODIFICATIONS DES TEMPS DE DÉPLACEMENT**

La Commission regrette que l'analyse des temps de déplacements n'ait pas distingué les usages locaux et régionaux. Actuellement, le tram 55 est aussi utilisé pour des trajets courts à Schaerbeek entre Helmet, Liedts et Verboeckhoven. Pour ces usages locaux de quelques stations, l'augmentation du temps d'accès dû à la profondeur des stations ne sera pas compensée par le gain de temps de parcours.

La Commission attire l'attention sur la nécessité d'aménager des correspondances de qualité pour rendre les correspondances moins pénalisantes pour les usagers de Forest et d'Uccle en attendant un éventuel prolongement du métro vers le sud.

#### **RESTRUCTURATION DES RÉSEAUX STIB, SNCB, DE LIJN ET TEC ASSOCIÉE À CE PROJET.**

La Commission regrette de ne pas avoir plus d'informations sur la restructuration du réseau ferré de surface, alors même que ses caractéristiques futures, partiellement imposées par le projet de métro, devraient faire partie de l'évolution globale et multicritères du projet.

A titre d'exemple, la Commission recommande d'étudier la fusion de lignes de tram actuelles pour mieux connecter Schaerbeek/Etterbeek/Ixelles à Uccle/Forest, d'une part, et diminuer le nombre de terminus nécessaires à Albert de trois à un, d'autre part

#### **SUR LA SOCIO-ÉCONOMIE : ANALYSE COÛTS BÉNÉFICES ET CHANGEMENT DE LA DESSERTE**

La Commission regrette l'absence d'estimation des coûts du projet et, partant, d'étude coûts/bénéfices. Il s'agit pourtant d'une aide à la décision importante.

La Commission souhaiterait plus d'informations sur les coûts et les bénéfices du projet. Par exemple, elle se demande si la diminution du nombre d'arrêts en comparaison avec l'actuel tram 55 induira une baisse de fréquentation ou dans quelle mesure l'augmentation de qualité attirera plus de voyageurs.

#### **SUR L'URBANISME ET LE PATRIMOINE**

La Commission insiste pour que les espaces publics autour des stations soient réaménagés (et, le cas échéant, rebâtis) rapidement, tant l'histoire du métro bruxellois est entachée de cicatrices jamais réparées (place Albert, place Bizet, etc.).

La Commission demande que les réaménagements permettent de bonnes connexions intermodales; elle renvoie à son avis du 27/03/2017 sur le sujet.

#### **DU FAIT DE LA MISE EN ŒUVRE**

Concernant la réalisation d'un tunnel mono tube plutôt que bi tube, la Commission prend note que l'étude d'incidences devra en préciser les impacts mais que néanmoins les tassements occasionnés par un seul tunnel sont plus importants que ceux occasionnés par deux tunnels. Ceci est à mettre en parallèle avec la profondeur plus grande nécessaire pour un tunnel monotube qui diminue aussi l'accessibilité des stations. La Commission renvoie à son avis du 27/03/17 qui traite largement de cette question.

La Commission rappelle que les largeurs importantes sont essentiellement requises pour les stations, stations qui devront de toute façon être creusées quelles que soit les méthodes de construction du tunnel. Au contraire, la largeur du tunnel lui-même est limitée comme le prouve, par exemple, le passage du métro sous la rue de Locquenghien sans expropriations.

#### **IV. CAHIER DES CHARGES DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES DU PROJET ET ÉVALUATION GLOBALE**

Étant donné que des aspects importants comme l'analyse coûts/bénéfices et les impacts du choix de la technique n'ont pas été étudiés dans le RIE, la Commission propose de contribuer au cahier des charges de l'étude d'incidences du projet proprement dit.

La Commission déplore que, malgré ses demandes répétées, elle demeure sous-informée sur l'ensemble du projet Albert – Bordet. Jusqu'à présent, elle n'a bénéficié que de présentations sur certaines parties ou certains aspects du projet, et par des intervenants de rang intermédiaire peu au fait de la justification des projets et des options retenues. La Commission enjoint donc les autorités compétentes à lui présenter très prochainement une perspective globale (d'Albert à Bordet) et multi-aspects (coût, trafic et report modal escomptés, méthodes de construction, etc.).