

Avis du jeudi 26 octobre 2017

Avis de l'ARAU sur le projet de modification du PRAS relatif au projet de métro Nord-Sud

Objet

Observations et réclamations de l'Atelier de recherche et d'action urbaines dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (PRAS) relatif à la liaison de transport en commun souterraine Nord-Sud et le rapport sur les incidences environnementales.

Manque d'information et de publicité

L'enquête publique en cours s'inscrit dans un contexte de manque général d'information et de publicité sur le projet de nouvelle ligne de métro Nord-Sud.

Ce manque d'information est parfaitement décrit dans l'avis du 25 septembre 2017 de la Commission Régionale de la Mobilité (CRM) : « *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 multiaspects (coût, trafic et report modal escomptés, méthodes de construction, etc.).* »¹

Si même une commission d'avis officielle, composée d'experts, est sous-informée et n'a pas accès à une « perspective globale et multiaspects », **comment espérer que les « simples citoyens » aient à leur disposition les éléments nécessaires permettant de se prononcer sur ce projet de modification du PRAS ?**

¹ Commission Régionale de la Mobilité, 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, 25 septembre 2017.

https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/170925_avis_crm_prasmetro.pdf

La commune de Schaerbeek déplore également ce manque d'information, mais aussi le manque de participation, dans son avis sur le projet de modification du PRAS : « [...] hormis les phases d'enquête publique, il s'avère que les processus de consultation des autorités compétentes et de participation du public se limitent au strict minimum. Comment faire en sorte que les instances et les citoyens soient plus largement impliqués dans le processus de définition, en particulier des espaces publics surplombant les stations ? Le processus participatif annoncé semble arriver fort tard et ne permettra, vu l'avancement du dossier, probablement que des corrections cosmétiques sur un projet globalement finalisé et verrouillé par des impératifs techniques, spatiaux ou économiques arrêtés. »²

Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, dans son avis du 19 octobre 2017, regrette quant à lui l'absence d'analyse budgétaire qui permettrait d'évaluer le projet en comparaison des alternatives : « [...] pour le Conseil, une telle analyse budgétaire portant tant sur la mise en œuvre que sur l'exploitation d'une liaison à hautes performances en transports en commun est indispensable pour pouvoir remettre un avis cohérent.

Pour le Conseil, il est ainsi nécessaire de pouvoir disposer de données chiffrées permettant de comparer, en termes de coûts-bénéfices pour la mobilité, le projet (métro) et l'alternative en surface (tram), tant du point de vue de la mise en œuvre que de l'exploitation. »³

À ce manque global d'information, s'ajoute un manque de publicité faite à l'enquête publique. Il est à ce titre particulièrement incompréhensible et **inadmissible que le site internet officiel du projet de métro Nord-Sud (metro3.be) ne fasse aucune mention de l'enquête publique en cours.**

Pour « enfoncer le clou », **l'administration régionale en charge de la planification**, perspective.brussels (Bureau bruxellois de la planification), **a tout simplement refusé de présenter le projet de modification du PRAS lors d'une réunion publique organisée par la commune de Schaerbeek** le mardi 24 octobre, tout comme elle a refusé de participer à la journée d'étude de l'ARAU prévue le 28 novembre prochain.

(Dé)planification « à la carte »

La modification du PRAS projetée par le Gouvernement induit, *de facto*, une modification du projet de ville. Alors que le PRAS est censé traduire les orientations stratégiques contenues, notamment, dans le Plan Régional de Développement, ce projet de modification « à la carte », pour un projet particulier, ne respecte pas ce principe. Ce projet de modification n'est pas un cas isolé, il s'inscrit dans une pratique de plus en plus courante de « déplanification » que le Gouvernement applique à ses propres projets. Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale fait également ce constat : « *Le Conseil constate que les modifications au*

² Liaison métro nord-sud / projet de modification partielle du PRAS 06/07/2017, analyse, avis et remarques de la commune de Schaerbeek à propos du projet de modification et du rapport sur les incidences environnementales. <http://www.schaerbeek.be/files/avis.docx>

³ Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, *avis sur le projet de modification du PRAS - liaison Nord-Sud*, 19 octobre 2017. <http://ces.irisnet.be/fr/avis/avis-du-conseil/par-date/2017/a-2017-065-ces/view>

PRAS sont de plus en plus courantes alors que ce plan est censé donner une ligne directrice sur l'affectation du sol en Région bruxelloise pour les années à venir. »

Une modification du PRAS, entraînant une réorganisation si importante du réseau de transport public et un engagement financier aussi conséquent, **ne peut se faire avant l'adoption du Plan Régional de Développement Durable (PRDD)**.

Observations sur l'arrêté du Gouvernement

1. Considérations introductives

- Potentiel de desserte et densité (p. 2)

L'arrêté constate que la croissance des déplacements, notamment en véhicule individuel, pourrait nuire à la vitesse commerciale des véhicules de la STIB circulant en surface. Un peu plus loin, il considère qu'il manque de voiries aux dimensions suffisantes pour permettre d'octroyer plus d'espace pour les déplacements routiers et les transports en commun de surface. Il est curieux que l'arrêté puisse prendre comme hypothèse une nécessité d'octroyer plus d'espace aux déplacements routiers (ce qui ne pourrait qu'encourager une augmentation du trafic automobile) alors que les différents plans et objectifs régionaux vont dans le sens de « minimiser de la part modale des véhicules personnel », comme l'arrêté le rappelle d'ailleurs plus loin. En d'autres mots, **l'arrêté exclut les possibilités de développer la desserte en transports en commun de surface sous prétexte d'un manque d'espace, manque d'espace conséquent au maintien (voire au développement !) de la capacité de circulation des véhicules privés**. Il ne s'agit nullement d'un argument de nature technique mais bien de nature politique qui par ailleurs contredit, notamment, le plan régional de mobilité Iris 2 et le plan régional de politique de stationnement qui s'imposent aux pouvoirs publics.

Concernant le fait que certaines voiries seraient trop étroites, il faut souligner que les calculs ont été faits sur base d'une largeur de 7 mètres pour l'aménagement d'un site protégé pour le tram. Or, cette « norme » de 7 mètres (qui n'en n'est pas une) découlait d'une volonté de la STIB, qui n'est plus de mise, de faire circuler des trams de 2,65 m de largeur. Cette idée n'étant plus à l'ordre du jour, les calculs doivent être refaits en considérant une largeur de 6 mètres suffisante pour les sites protégés. Cette imposition de la STIB conduit en effet à des aménagements peu convaincants au détriment des piétons et des cyclistes, forcés de cohabiter (avenue Charles Woeste par exemple).

L'arrêté affirme ensuite qu'un itinéraire de transport en commun en site indépendant permettrait de diminuer la part modale routière. Au vu des données fournies par le rapport sur les incidences environnementales (RIE), **la Commission Régionale de la Mobilité (CRM), dans son avis du 25 septembre 2017, a clairement marqué son désaccord avec cette affirmation** : « *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 Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) souligne également la faiblesse du report modal constatée par le RIE : « [...] *en termes de mobilité, le Conseil constate qu'à défaut de mesures d'accompagnement incitant les automobilistes à délaisser leur voiture, le report modal estimé du projet ne serait que de 8.100 personnes par jour, ce qui est faible par rapport aux investissements conséquents d'un tel projet.* »

L'ARAU souscrit pleinement au propos de la CRM et du CESRBC mettant en évidence que **le RIE dément formellement toute baisse de volume du trafic automobile (exprimé en nombre de kilomètres parcourus).**

Il faut préciser que l'arrêté ne fait référence qu'à une diminution de la part modale des véhicules privés : il ne s'agit pas de l'indicateur adéquat pour mesurer la pression automobile qui s'exprime, comme c'est le cas dans le plan Iris 2, en nombre de kilomètres parcourus (la part modale des véhicules privés peut diminuer sans pour autant être synonyme d'une diminution de la pression automobile).

- Stationnement (pp. 2-3)

L'arrêté prend pour hypothèse que le stationnement résidentiel pourrait diminuer du fait de la baisse d'attractivité et de compétitivité de la voiture par rapport au transport en commun en site indépendant. Cette hypothèse est réfutée par les données fournies dans le RIE qui indiquent au contraire **une croissance du trafic routier** (voir point précédent) **ce qui implique une croissance de la demande en stationnement.**

- Offre de transports en commun (pp. 3-6)

L'arrêté qualifie le projet de « *substitut à la jonction ferroviaire « Nord-Midi »* » ; autrement dit, il s'agirait de favoriser un report modal du train vers le métro... Or, la part modale du train pour les déplacements intra-bruxellois est aujourd'hui minime (moins de 1%). **Il convient, au contraire de ce que laisse entendre l'arrêté, d'encourager les Bruxellois à utiliser le train pour leurs déplacements à l'intérieur de la Région,** comme le stipule le projet de PRDD (« *fixant comme objectif, à l'horizon 2025, de quintupler la part modale du rail pour des trajets intra-bruxellois* » ; « *il est indispensable de mobiliser l'offre ferroviaire au bénéfice des déplacements intra-bruxellois* »⁴). Cette référence au métro comme substitut d'une ligne ferroviaire confirme que ce projet de nouvelle ligne de métro s'adresse en priorité aux navetteurs. **Ce n'est pas la mission de la STIB d'absorber un éventuel surplus de navetteurs sur la jonction Nord-Midi** (est-ce le rôle de la STIB de pallier les lacunes du fédéral ?). La SNCB doit quant à elle, en tant qu'opérateur fédéral, offrir un service de qualité à l'ensemble de la population, y compris pour permettre de voyager au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

⁴ *Projet de Plan Régional de Développement Durable*, p. 111.

L'arrêté mentionne un renforcement de l'attractivité multimodale de la gare de Schaerbeek alors qu'elle n'est pas concernée par le projet (pas de station de métro prévue); à moins de prendre en considération le projet de station Riga, situé à plus de 550 m à vol d'oiseau (sans compter la vingtaine de mètres de profondeur)...

L'arrêté considère que le projet contribuera à « *un meilleur équilibre d'usage des infrastructures connectant le nord et le sud de la Région en renforçant les correspondances* ; » **L'ARAU ne constate pas de renforcement de correspondance mais bien l'imposition de nouvelles correspondances pour de nombreux trajets** d'usagers de plusieurs lignes, principalement depuis/vers le Sud de la Région mais aussi dans la partie Nord, comme le souligne la Ville de Bruxelles dans son avis : « *La Ville pointe en effet la perte du lien direct de la ligne 3 entre Esplanade et la Bourse dans les alternatives développées dans le RIE.* »

L'arrêté considère que l'axe de pré-métro gare du Nord-Albert est « actuellement déjà exploité au maximum de la capacité que permet le pré-métro ». C'est faux.

L'ARAU a eu à plusieurs reprises l'occasion de relever cette erreur : l'arrêté ne mentionne que les lignes 3 et 4 et oublie de comptabiliser la ligne 51 (qui ne concerne, certes, que le tronçon Albert-Lemonnier). Voici ce que l'ARAU écrivait en 2016 :

« Si l'on observe effectivement une croissance de fréquentation de l'axe Albert – Gare du Nord (fréquentation qui se concentre essentiellement sur le tronçon Gare du Midi – Gare du Nord), il est en revanche faux de dire que l'« offre maximale techniquement envisageable » a été atteinte. Pascal Smet prétend que l'offre de 6000 places/heure/sens aux heures de pointe (qui est l'offre actuelle pour le tronçon Lemonnier – De Brouckère, desservi par les lignes de tram 3 et 4) ne peut pas être améliorée. Or, l'offre existante est déjà plus élevée sur le tronçon Albert – Gare du Midi où la ligne 51 (qui y circule en plus des lignes 3 et 4) offre jusqu'à plus de 2000 places/heure/sens aux heures de pointes. Il est techniquement possible d'offrir au moins 8000 places/heure/sens sur l'ensemble de l'axe nord-sud, voire plus étant donné que les véhicules qui circulent sur la ligne 51 sont moins capacitaires que les T 4000 des lignes 3 et 4. »

En outre, **l'arrêté fait abstraction du (re)développement du réseau de surface comme moyen d'augmenter la capacité.** L'ARAU propose depuis de nombreuses années le (re)déploiement d'une ligne de tram en surface sur les boulevards du Centre qui permettrait, entre autres, d'augmenter la capacité sur le tronçon gare du Nord-gare du Midi là où la fréquentation est la plus importante.

L'arrêté voit la mise en itinéraire indépendant du transport en commun comme une manière de limiter « *les conflits d'usage et la concurrence pour l'espace disponible en surface* ». Il s'agit de rappeler que **des aménagements pour prioriser les transports en commun en surface permettent également de limiter ces « conflits d'usage ».** Quant à « la concurrence pour l'espace disponible en surface »,

il faut rappeler que le principe STOP, accordant la priorité d'abord aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et finalement aux transports privés (Privé-vervoer), devrait être partout d'application. **Si des « conflits d'usage » et/ou une « concurrence pour l'espace disponible en surface » sont constatés, la priorité doit être de faire baisser la pression automobile** (sur l'ensemble du territoire régional), conformément aux plans et objectifs de la Région (notamment le plan régional de mobilité Iris 2 et le plan régional de politique de stationnement).

« L'assassinat du 55 »

Concernant la situation existante des trams 55 et 32, l'arrêté indique que la ligne 55 « fonctionne à saturation, particulièrement aux heures de pointe ». Or, **le RIE indique (ch. 5, p. 26) que le taux de charge en heure de pointe du matin (moment où la fréquentation est la plus élevée) est « acceptable »** selon la limite de confort (3 voyageurs/m²)⁵, avec :

- un maximum de 86% atteint à Rubens en direction de Rogier.
- un maximum de 70% atteint à Rubens et Liedts en direction de Da Vinci.

Les projections du bureau d'études STRATEC de 2009 (réalisées d'après des hypothèses où le report modal serait conséquent) indiquent que la fréquentation de la ligne correspond aux capacités offertes par un tram à haut niveau de service plus qu'à celles d'un métro qui « offrirait une surcapacité énorme et injustifiable financièrement »⁶.

L'arrêté énumère ensuite une série de raisons qui rendraient « techniquement » impossible l'amélioration des performances de la ligne 55. Plusieurs de ces raisons sont directement liées à la pression automobile (traversée de nombreux carrefours, pression du stationnement, aléas de circulation) : elles ne peuvent être considérées comme des arguments recevables puisqu'elles sont vouées, d'après les plans et objectifs régionaux, à disparaître.

Autre « frein » aux performances de la ligne 55 mentionné par l'arrêté : la saturation de la trémie entre la gare du Nord et le tunnel Thomas. **Cette situation de saturation pourrait être résolue notamment par la création d'un court tunnel entre la gare du Nord et la place Liedts.** L'arrêté ne fait aucune référence aux possibilités de remédier à cette saturation autrement que par le projet de métro.

Concernant le potentiel multimodal, l'arrêté affirme que la population actuellement desservie par les lignes 55 et 32 gagnerait en « accessibilité directe aux autres territoires de la Région » et en « multimodalité avec les réseaux S de la SNCB, de De Lijn, TEC et STIB ». Le projet de métro rétablirait certes un accès direct vers le centre-ville notamment mais ce n'est pas une caractéristique propre au projet ; **cette accessibilité**

⁵ La capacité théorique des véhicules de la STIB est calculée sur base de 4 voyageurs debout/m² depuis 2005 (auparavant c'était 6 voyageurs debout/m²) ; cette « limite de confort » de 3 voyageurs debout/m² n'a rien d'officiel et son utilisation ne vise qu'à minimiser la capacité du tram 55 en la réduisant artificiellement de 25%. En calculant selon les normes officielles, le taux de charge constaté serait donc encore plus bas.

⁶ Voir l'avis de Vincent Carton, ingénieur civil et urbaniste, produit dans le cadre de cette enquête publique.

directe peut être rétablie (elle existait avant le plan tram 2006-2008) par d'autres moyens comme par exemple la prolongation du tram 4 entre la gare du Nord et la gare de Schaerbeek ou le prolongement de la ligne 55 au-delà de Rogier... Les possibilités sont nombreuses, le maintien de l'exploitation en mode tram permettant la souplesse que le système fermé du métro lourd est incapable d'offrir, *a fortiori* à court ou moyen terme.

Au sujet des gains en multimodalité, le projet pourrait effectivement en apporter quelques-uns. En revanche, **l'arrêté ne fait pas état des pertes que subirait les usagers aussi bien en termes d'accessibilité directe que de multimodalité.** Ainsi, la correspondance qui se fait sans changement de quai à l'arrêt Verboeckhoven entre les lignes 55 et 92, notamment, disparaîtrait « au profit » d'une correspondance entre le métro 3 et le 92 nécessitant pour l'utilisateur de parcourir plus de 300 mètres à pied (sans compter le déplacement « vertical » à l'intérieur de la station).

L'arrêté fait également l'impasse sur les impacts au sud de la Région où les usagers des lignes 4 et 51 perdraient en accessibilité directe au centre-ville (et donc aussi en multimodalité) étant donné la transformation de la station Albert en terminus.

- Air, énergie, climat (p. 6)

L'arrêté se contente d'énoncer que le projet « *inciterait à l'usage des transports en commun et contribuerait ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur du transport* ». **Comme cela a été dit plus haut, le projet permettra au mieux de limiter la croissance du trafic, pas de le diminuer.** Le projet pourrait donc au mieux ralentir la croissance des émissions des gaz à effet de serre liés à l'augmentation du trafic.

- Consommation d'énergie (p. 6)

L'arrêté s'en réfère à nouveau à l'effet du projet d'incitation à renoncer à l'usage de véhicules personnels pour justifier son rôle dans la baisse de la consommation d'énergie. Comme cela a été dit plus haut, le projet permettra au mieux de limiter la croissance du trafic, pas de le diminuer.

En outre, **l'arrêté fait abstraction du bilan énergétique global du projet** : quelle serait la balance entre les gains énergétiques supposés et les dépenses énergétiques liées à la construction de l'infrastructure, à son entretien et à son exploitation ? Le RIE plaide sur ce point pour une alternative en surface car la forte consommation énergétique des stations annihile l'avantage du métro sur le tram en termes de consommation électrique pour la traction des véhicules.

- Qualité de l'air (pp. 6-7)

L'arrêté argumente de la même façon qu'aux points précédents, à savoir que le projet favoriserait un report modal à même de réduire le trafic automobile et la congestion responsables d'une part importante de la mauvaise qualité de l'air. **Il faut donc**

encore une fois rappeler que le projet permettra au mieux de limiter la croissance du trafic et de la congestion, pas de les diminuer.

- Santé humaine (p. 7)

Même remarque qu'aux points précédents : **le projet permettra au mieux de limiter la croissance du trafic et de la congestion, pas de les diminuer.**

2. Modifications apportées au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

L'ARAU a produit de nombreuses analyses relatives au projet de nouvelle ligne de métro Nord-Sud (voir point « Complément aux observations et réclamations ») mettant en évidence **une série d'incidences négatives du projet** qui peuvent être résumées comme suit :

« Coût élevé, (très) lourds chantiers, lenteur d'exécution (par rapport à des solutions en surface), profonde réorganisation du réseau de la STIB. Ces conséquences ne concernent pas « que » l'extension vers le Nord mais aussi tout l'axe nord-sud existant, de la Gare du Nord à Albert, et même bien au-delà puisque les nombreuses lignes de tram qui empruntent actuellement les tunnels du pré-métro seraient modifiées au détriment des usagers d'Uccle, de Forest, de Saint-Gilles, de la gare du Midi et de la station Lemonnier (moins de fréquence, plus de correspondances, allongement des trajets vers des quais situés plus loin de la surface). De même pour les usagers de Schaerbeek et d'Evere : moins de stations, des parcours plus longs et pénibles vers les quais, éléments qui ne seraient pas compensés par le gain de temps lié à la vitesse du métro. »

Concernant plus particulièrement le projet de modification du PRAS

Le tracé choisi pour être inscrit au PRAS, « à travers » des îlots bâtis, induit :

- soit de recourir à une technique spécifique pour la réalisation d'un itinéraire de transport en commun en site indépendant, à savoir un creusement en grande profondeur des tunnels ;
- soit un nombre massif d'expropriations et de démolitions si une technique de réalisation en « *cut & cover* » devait être choisie.

Étant donné que la deuxième option ne paraît pas envisageable, l'inscription au PRAS d'un nouvel itinéraire de transport en commun en site indépendant tel que proposé conditionne l'éventuelle réalisation de celui-ci. **La modification du PRAS, en inscrivant l'itinéraire proposé, impliquerait donc le recours à une technique spécifique, à l'exclusion d'autres**, pour son éventuelle réalisation, ce qui impliquerait des conséquences budgétaires et techniques non négligeables, de même que des conséquences négatives pour l'attractivité de ce futur itinéraire de métro où les stations, profondément enfouies, seraient difficilement accessibles.

Cette modification du PRAS, si elle devait être acceptée en l'état, aurait pour effet d'entériner le choix de la technique de construction (le tunnelier à grande profondeur) considéré comme un « coup parti » par le RIE et ayant fait l'objet d'études préliminaires, réalisées par un consortium de bétonneurs qui est juge et partie (le Bureau Métro Nord), et qui n'ont pas été rendues publiques. Que se passera-t-il si l'étude d'incidences relative à la demande de permis devait conclure que la technique du tunnelier n'est pas la bonne solution ? « *Il faudra alors revoir le tracé et le PRAS* », souligne la CRM. Résultat : faute d'une gouvernance appropriée, le projet de nouvelle ligne de métro subirait un retard considérable.

À propos des différentes zones concernées par le projet de modification du PRAS, sans entrer dans le détail :

- **zone du dépôt de Haren** : la modification du PRAS entraînerait l'abattage de 55 arbres ainsi qu'une baisse conséquente de la surface d'espaces verts inscrits au PRAS qui, comme le rappelle l'avis de la Ville de Bruxelles, est déjà très faible à Haren : « *Il faut savoir que sur les 610 ha que recouvre Haren, seuls 2,9% (soit 18 ha) sont actuellement classés en espaces verts dans le PRAS, ce qui est dérisoire pour un territoire située en seconde couronne de Bruxelles.* » ;
- **square Riga** : le projet d'implantation d'une station de métro menace gravement les qualités urbanistiques et patrimoniales du square Riga, comme le déplore la commune de Schaerbeek dans son avis : « *L'aménagement de la station sous le square Riga entraîne une profonde altération des qualités paysagères et végétales de ce dernier, entre autres par la suppression de 27 arbres dont de nombreux sujets remarquables repris à l'inventaire. La perspective de l'axe des squares s'en trouve fortement altérée, de même que le schéma de mobilité à l'échelle du quartier (le square devenant un grand rond-point).* » La Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS), dans son avis du 13 septembre 2017⁷, est sans équivoque : « *le square François Riga, où l'aménagement prévu des sorties entraînerait une réorganisation en surface, en négation complète des principes de composition ayant présidé à sa réalisation* ». Ce sacrifice serait d'autant plus inutile que c'est du côté de la chaussée d'Helmet que se trouve l'intensité urbaine. Le RIE recommande d'ailleurs de favoriser l'accès à Riga vers et depuis la chaussée d'Helmet. C'est aussi l'avis de la CRMS et du CESRBC
- **tunnels et station Constitution** : le RIE, met en évidence, outre la durée et l'impact des chantiers, les incidences négatives suivantes : risque de mettre en péril le Palais du Midi, patrimoine à l'inventaire (des tassements différentiels sont à craindre et sont susceptibles de menacer la stabilité du bâtiment qui comporte des structures en fonte) ; risque de perte de cohérence de l'aménagement global de l'avenue de Stalingrad ; risque de compromettre la qualité des espaces publics structurants, ainsi que les éléments végétaux. Cette approche est d'autant plus déplorable que l'avenue de Stalingrad a fait l'objet d'un réaménagement récent qui fonctionne et qui a permis de maintenir le caractère spécifique de l'offre commerciale. L'analyse du RIE rejoint celle de la CRMS formulée dans son avis du 18 novembre 2015⁸.
- **tunnel sous l'avenue Besme** : la réalisation de cet ouvrage impacterait la qualité de l'espace public (berme arborée) récemment rénové dans le cadre de l'aménagement

⁷ http://www.crms.irisnet.be/fr/avis-de-la-crms/2017/17-09-13.609_WEB.pdf

⁸ http://www.crms.irisnet.be/fr/avis-de-la-crms/2015/15-11-18.579_WEB.pdf

d'un Itinéraire Cyclable Régional. La commune de Forest a proposé à la Région une alternative⁹ qui n'a pas été étudiée dans le RIE.

- **station Verboeckhoven** : l'argument consistant à avancer l'opportunité d'une station multimodale tombe du fait du refus d'Infrabel de réaliser une halte RER à cet endroit. Or, cette hypothèse a été déterminante dans le choix du site d'implantation de la station et de la détermination du tracé.

Réclamations sur le projet de modification partielle du PRAS

En raison :

- des incidences négatives du projet de nouvelle ligne de métro Nord-Sud en matière de mobilité, de coût, d'impact des chantiers, d'impact sur les espaces publics ;
- de l'absence d'une étude globale portant sur l'ensemble du projet de nouvelle ligne de métro Nord-Sud et ses incidences (absence d'analyse budgétaire, absence d'analyse « coûts-bénéfices » pour la mobilité, absence d'analyse suffisamment approfondie des alternatives, etc.) ;
- de l'information du public insuffisante, lacunaire et parcellaire ;
- du fait que les considérations introductives de l'arrêté du Gouvernement sont basées sur un postulat (une baisse de la pression automobile) infirmé par le RIE ;

L'ARAU demande au Gouvernement de renoncer à cette modification du PRAS.

Les alternatives au projet de métro Nord, moins coûteuses, plus faciles et rapides à mettre en œuvre et moins « impactantes » pour les habitants et les usagers de la STIB, ne demandent pas de modification du PRAS pour être réalisées.

L'ARAU demande une audition des associations ARAU, BRAL et IEB et des différents groupes d'habitants mobilisés devant la commission infrastructure du Parlement bruxellois.

⁹ « L'avenue Albert devant être refaite et les lignes 4 et 7 passant par là pour atteindre la station via la trémie existante, il serait utile d'étudier la possibilité de profiter d'un chantier à venir pour trouver une solution souterraine de ce côté de la station plutôt que de rouvrir la zone entre la station et le parc, solution proposée par la commune de Forest à la fin du mois d'août. » Question orale de M. Marc Loewenstein, Député bruxellois DéFI, à M. Pascal SMET, Ministre, chargé des Travaux publics, de la Mobilité et des Transports.
<http://www.marcloewenstein.be/spip.php?article479>

Complément aux observations et réclamations

À titre de complément aux observations et réclamations produites dans cet avis, l'ARAU renvoie les membres du Gouvernement à la lecture des documents suivants :

- *Le métro ou l'enterrement du transport public !*, IEB, Nomo, ARAU et Bral, 29 février 2008. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/94/transports-en-commun>
- *Pourquoi vouloir le métro aujourd'hui ?*, ARAU, 1^{er} décembre 2009. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/4/pourquoi-vouloir-le-metro-aujourd-hui>
- *La Cityvision*, Bruxelles en mouvements n°231-232, 15 février 2010. <http://www.ieb.be/-BEM-no231-232->
- *Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »*, ARAU, 19 décembre 2012. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/256/metro-nord-tram-55-supprime>
- *Métro Nord : à quel prix ?*, ARAU, 28 avril 2016. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/332/metro-nord-a-quel-prix>
- *L'avenue de Stalingrad sacrifiée pour une station de métro inutile !*, ARAU, 24 mai 2016. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/335/l-avenue-de-stalingrad-sacrifiee-pour-une-station-de-metro-inutile>
- *Le métro à Uccle, miroir aux alouettes*, article de l'ARAU paru dans la Lettre aux habitants - Nouvelles de l'ACQU n° 89, septembre 2016.
- *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*, par Pierre Laconte, Président, et Claude van den Hove, Administrateur, Foundation for the Urban Environment – FFUE, éditions Aliter, 2016.
- <http://www.arau.org/fr/urban/detail/352/le-metro-a-uccle-miroir-aux-alouettes>
- *Métro c'est trop !*, Bruxelles en mouvements n°288 - Mai-juin 2017. <http://www.ieb.be/-Bem-288->
- *Le métro Nord pour les nuls*, série d'articles de Vincent Carton, juin-juillet 2017. <https://fr.linkedin.com/pulse/le-m%C3%A9tro-nord-pour-les-nuls-vincent-carton>

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

