



AVIS

Projet de modification partielle du PRAS - liaison Nord-Sud

19 octobre 2017

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	24 août 2017
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire- Mobilité & Commission Environnement
Demande traitée les	6 septembre et 13 octobre 2017
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	19 octobre 2017

Préambule

Le projet de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) soumis consiste en une modification de cartes du PRAS.

La volonté du Gouvernement est de créer une liaison à hautes performances en transports en commun entre le nord et le sud de la Région. Afin de permettre la réalisation technique de cette infrastructure, il faut amender :

- la carte 6 « transports publics » du PRAS car
 - o actuellement, elle ne prévoit pas de tracé en « site indépendant » entre la Gare du Nord et le dépôt via Bordet ;
 - o elle prévoit un tracé en « site indépendant » entre les stations STIB « Anneessens » et Gare du Midi qui ne s'avère plus compatible, techniquement, avec une exploitation optimisée ;
 - o il faut y prévoir une petite extension à la Station « Albert » pour la transformer en terminus, pour la liaison Nord-Sud proprement dite et, par extension techniquement induite, pour les trams 3, 4, 7 et 51 ;
- la carte 3 « affectations du sol » du PRAS car
 - o le dépôt à Haren nécessite d'agrandir la zone d'équipement collectif au détriment d'une « zone d'industrie urbaine » (ZIU) et d'une « zone de loisir de sport de plein-air » (ZLSPA) ;
 - o l'émergence des accès de la station prévue au square Riga nécessite d'agrandir la zone d'espace structurant au détriment d'une zone verte.

Un rapport sur les incidences environnementales (RIE) accompagne ce projet de modification du PRAS. Il présente les conséquences sur l'environnement, au sens large, du projet et des différentes alternatives envisagées.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Préambule

Le Conseil rappelle que le Gouvernement s'est engagé dans le cadre du Sommet social extraordinaire à ajouter à l'axe 1 de la Stratégie 2025 un objectif 11 relatif aux mesures en matière de mobilité qui doivent être concertées avec les interlocuteurs sociaux. Il souligne avec satisfaction l'ajout de cet objectif étant donné ses demandes répétées d'être consulté le plus en amont possible sur le développement des grands projets de mobilité tels que celui-ci (ce projet est actuellement le plus important en termes de mobilité à Bruxelles - du moins en termes budgétaires).

1.2 Modifications du PRAS

Le Conseil constate que les modifications au PRAS sont de plus en plus courantes alors que ce plan est censé donner une ligne conductrice sur l'affectation du sol en Région bruxelloise pour les années à venir.

Il s'étonne donc que cette modification n'ait pas été intégrée plus tôt, lors de l'élaboration du PRAS démographique vu qu'il s'agit d'un projet en discussion depuis de nombreuses années.

À cet égard, **le Conseil** demande que la modification du PRAS reprenne également l'inscription du parking de dissuasion P+R prévu à Bordet car celui-ci est intimement lié au projet visé 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).

Le Conseil signale par ailleurs que d'autres projets de mobilité actuellement à l'étude (d'autres P+R, le RER vélo,...) nécessiteront également une modification du PRAS. Il suggère, dès lors, de faire une modification du PRAS sur l'ensemble du territoire de la Région pour les projets de mobilité.

1.3 Analyse budgétaire et impacts en matière de mobilité

Le Conseil est bien conscient que ce n'est pas le rôle du RIE d'aborder les éléments budgétaires liés à la concrétisation d'une liaison à hautes performances en transports en commun entre le nord et le sud de la Région. Toutefois, 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.

Par ailleurs, en termes de mobilité, **le Conseil** constate qu'à défaut de mesures d'accompagnement incitant les automobilistes à délaissé 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.

Pour **le Conseil**, l'impact du projet sur la diminution de la congestion serait plus important avec la mise en place de mesures complémentaires. **Le Conseil** insiste pour que ces mesures nécessaires à la réduction de la congestion soient garanties et pour que ce projet soit donc pensé dans un contexte de mobilité plus large afin d'optimiser les investissements. À toutes fins utiles, il rappelle qu'il a rédigé un [avis d'initiative](#)¹ relatif à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Comme il l'avait souligné dans son avis sur le projet de PRDD, **le Conseil** rappelle que la réalisation de cette nouvelle liaison est une solution à long terme pour la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et que dès aujourd'hui d'autres solutions doivent être trouvées et qu'il faut donc y consacrer du budget.

1.4 Impacts socio-économiques

Le Conseil regrette que, dans l'analyse des impacts socio-économiques, l'impact du projet sur la valeur immobilière n'ait pas été pris en compte.

Le Conseil insiste, par ailleurs, pour qu'une étude sur l'emplacement opportun des entrées/sorties de stations soit réalisée. En effet, les aménagements des stations en surface et en sous-sol doivent être conçus de manière à contribuer à la vie socio-économique du quartier. A cet égard, **le Conseil** s'interroge sur la modification de l'affectation au sol (PRAS) relative à la station Riga qui transforme une zone verte en zone d'espace structurant.

Enfin, **le Conseil** attire l'attention sur le fait qu'en fonction des techniques utilisées pour opérationnaliser le projet, les impacts des chantiers seront différents et que ceux-ci doivent également être pris en compte.

¹ Voir A-2014-018-CES (<http://www.ces.irisnet.be/fr/avis/avis-du-conseil/par-date/2014/a-2014-018-ces/view>)

1.5 Liaison souterraine ou en surface

Le Conseil se réjouit que le Gouvernement bruxellois envisage des investissements importants dans les transports en commun. Dans le cadre de ces investissements, il demande que des moyens suffisants soient également garantis pour développer le réseau en surface et assurer un maillage suffisamment fin.

De manière générale, **le Conseil** considère que toutes les formes de transport public doivent être encouragées de la manière la plus efficace et avec la meilleure allocation des ressources. D'où la demande citée précédemment de disposer de l'ensemble des éléments pour pouvoir se positionner en toute connaissance de cause.

1.6 Gouvernance

Dans le cadre d'un tel projet, **le Conseil** insiste sur le fait que les aspects de gouvernance (coordination des acteurs, coordination des chantiers, communication, respect des timing, ...) sont également primordiaux pour aboutir à une solution qui présente une réelle plus-value pour la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

1.7 Impacts du choix des techniques

Le Conseil déplore l'absence d'une étude géotechnique approfondie réalisée en amont. Celle-ci est, en effet, indispensable afin d'identifier la nature du sol et les différentes techniques à mettre en œuvre pour le creusement et la mise en œuvre des stations. **Le Conseil** insiste d'autant plus sur ce point étant donné qu'une des recommandations du RIE (p.30 du résumé non-technique), concernant la mise en œuvre de la section Nord stipule : « *de prendre en compte la faiblesse géomécanique de la couche géologique principalement concernée par le creusement au tunnelier et par la mise en œuvre des stations. A cette fin, réaliser une vaste campagne de reconnaissance géotechnique des sols préalable aux études de conception détaillée* ».

En outre, l'usage d'un tunnelier dans un contexte urbain pose une série de questions en termes de mise en œuvre dont les réponses ne sont pas apportées dans le RIE.

Le Conseil constate que la construction d'un mono-tube ou d'un bi-tube a un impact sur la profondeur dont il faut tenir compte. Ainsi, il considère que la profondeur envisagée des stations pourrait constituer un frein à l'accessibilité et à l'utilisation de ce mode de transport. À tout le moins, les aménagements nécessaires pour les PMR doivent être prévus dès la conception de ces stations. En outre, l'aménagement des stations doit faciliter une mobilité multimodale (ascenseurs, parkings sécurisés pour les vélos, rigoles pour les vélos, ...) et prendre en compte les aspects de sécurité. Pour **le Conseil**, l'ensemble du réseau existant doit également répondre à ces remarques relatives à l'accessibilité et à la sécurité.

*
* *