

Priorités du projet de plan IRIS 2

La Commission souligne néanmoins que l'écart de pollution le plus important, calculé par passager.kilomètre n'est pas entre le bus propre et le bus standard mais entre l'usage du bus, du tram ou du trolleybus et celui de la voiture.

2.4. LE MÉTRO : LUI DONNER LES MOYENS DE SON POTENTIEL

La Commission soutient le développement d'une offre en transports publics de qualité (notamment en termes de vitesse), de capacité importante adaptée à la demande croissante et qui pourra constituer une alternative crédible à la voiture.

La Commission regrette une justification des projets peu compréhensible et une représentation cartographique qui induit en erreur (carte de la page 48).

La Commission demande d'ajouter des éléments chiffrés récents permettant de comprendre les choix du mode, des tracés et des stations.

Si les tracés et les stations ne sont pas définitifs, la Commission suggère de les représenter sous la forme des corridors hachurés plutôt que par des lignes et de n'indiquer que les stations « inévitables ».

La gestion des chantiers des infrastructures métro et pré métro prévues dans le plan IRIS 2 devra se faire dans le cadre d'une bonne gouvernance : information préalable de tous les riverains y compris les acteurs économiques non résidents, concertation permanente tout au long de la durée des travaux, désignation d'une personne de contact et respect de la durée du chantier.

De nombreuses questions ont été posées par rapport aux propositions « métro » et des idées nouvelles sont suggérées. La Commission recommande d'examiner les points suivants.

Métro Lignes 1, 2, 3 et 4

La Commission demandant que les évaluations socioéconomiques tiennent compte des points suivants :

- le seuil de demande considéré pour privilégier le mode métro par rapport au mode tram et comment il est calculé en termes de coûts d'infrastructures et/ou d'exploitation ;
- les conditions de (ré)aménagement des stations Mérode, Trône et Luxembourg en termes de correspondances ;
- l'exploitation d'une seule ligne par pertuis et l'opportunité, ou non, de maintenir des fourches ;
- L'opportunité du dédoublement métro entre Mérode et la petite ceinture, à mettre en balance avec une alternative ferroviaire Gare du Midi-Schuman (à la place d'un accroissement de la capacité de la jonction Nord-Midi).

Métro Ligne 1 Herrmann-Debroux - Erasme

- la limitation du métro aux entrées de la ville et son prolongement vers Notre-Dame-au-Bois et un parking de transit

Métro Ligne 2 Stockel - Roi Baudouin via le quartier européen

- En cas de réalisation, cette ligne doit desservir la Gare du Luxembourg et la Place Jourdan ;
- vérifier par une étude de faisabilité technique importante que les deux virages à environ 90° près de la station Trône soient possibles ;

Priorités du projet de plan IRIS 2

- la possibilité de passer sous le Parlement Européen.

Méto Ligne 3 Schaerbeek Formation - « Nord-Sud » -Albert - Calevoet

- Il n'y a pas d'unanimité entre les membres ni sur l'opportunité du méto ni sur la pertinence de prolonger l'axe Nord-Sud en méto tant vers le Nord (Schaerbeek) que vers le Sud (Uccle). Certains membres soutiennent le prolongement au vu des densités de population et des difficultés de circulation en surface. Le plan IRIS 2 indique une charge plus élevée au nord qu'au Sud.
- A l'unanimité, les membres demandent de compléter l'analyse issue de la modélisation d'IRIS 2 par une évaluation socioéconomique des branches Nord (prévue par Beliris) et Sud pour en évaluer la pertinence et déterminer l'investissement optimal.
- En cas de réalisation, la branche Nord de cette nouvelle ligne doit passer par la place Verboeckhoven car c'est une gare RER prévue au PRD et au PRAS et un important nœud de correspondances avec le réseau de surface ;
- En fonction des développements urbains prévus, connecter le méto prévu à Schaerbeek Formation avec une nouvelle station de train ainsi qu'à un tram ou bus à HNS entre cette station et le Heysel;

Méto Ligne 4 Simonis – Luxembourg - Vanderkindere

- La Commission recommande d'envisager un tracé passant par la place Blyckaert (début des problèmes pour les bus 95), la place Flagey (important pôle du réseau de surface et début des problèmes pour le bus 71), puis une des tours de bureaux de l'avenue Louise et enfin, Ma Campagne (début des problèmes pour le tram 92) ;
- Certains membres demandent pourquoi ne pas proposer un tracé plus au sud depuis Flagey vers l'ULB voire un trajet via la chaussée d'Ixelles et l'avenue Buyl jusqu'à l'ULB.
- Pourquoi limiter le méto aux entrées de la ville et se limiter à Simonis plutôt qu'à l'E 40 ?
- Le remodelage du méto près de Trône interrompt la continuité de la ligne de petite ceinture existante. Cela nécessite une correspondance pour aller, par exemple, de Louise à Arts-Loi, vérifier par des analyses complémentaires au modèle (enquêtes, comptages) que ceci n'est pas un trop grand inconvénient.

2.5. LE RER ET SES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Commission demande une plus grande intégration du réseau RER dans la desserte en transports publics intra-bruxelloise.

Elle estime indispensable une desserte des **40 gares** prévues au PRD avec sur toutes les lignes, une **fréquence minimale de 4 trains par heure, bien cadencés, toute la journée en semaine et de minimum un train toutes les demi-heures le soir et le week-end.**

La Commission insiste aussi sur l'importance d'intégrer les gares dans la Ville par de bons aménagements des gares.

S'il est probablement difficile d'accélérer les travaux d'infrastructures, d'autres axes pourraient être améliorés avant l'échéance de 2016.

La Commission insiste pour accélérer l'intégration de l'information et des tarifs.

Elle insiste aussi pour que sur les lignes² où les infrastructures le permettent, les fréquences soient augmentées.

² Cela concerne les lignes 50 (Bruxelles-Jette-Aalst), 60 (Brussel-Dendermonde), 28 (desservant Simonis en la gare de l'Ouest) et bientôt les lignes 36 (Brussel-Leuven) en 96 (Brussel-Halle).