



AVIS SUR L'ETUDE RELATIVE AU PROLONGEMENT NORD DU MÉTRO

La Commission, réunie les 29 octobre et 3 décembre 2009, ayant entendu M. Verheulpen, Directeur de la Direction Infrastructures de Transports Publics (DITP) de Bruxelles Mobilité et après avoir délibéré, a émis unanimement l'avis suivant.

Il s'agit d'un avis d'initiative de la Commission, comme prévu par l'article 2. de l'arrêté du 19 octobre 2000 portant création de la Commission Régionale de la Mobilité.

RÉTROACTES

L'administration Beliris, du Service public Fédéral Mobilité et Transports, a été chargée, par le Comité de coopération Fédéral - Région de Bruxelles-Capitale, d'une étude sur l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord (Gare du Nord – Schaerbeek Formation) à Bruxelles, appelée plus communément « étude sur le prolongement Nord du métro ».

Beliris a publié un appel aux candidats via le Moniteur pour le prolongement Nord du métro. Beliris a ensuite rédigé un projet de cahier des charges pour un contrat d'étude de masse à soumettre aux candidats retenus.

Ce projet de cahier de charges a été soumis pour remarques à Bruxelles Mobilité et à la STIB.

L'accord de Gouvernement 2009-2014 considère comme « prioritaire l'étude de la prolongation du pré-métro et métro à Schaerbeek et à Uccle et du passage du métro à Evere, moyennant intervention financière fédérale. L'extension du métro sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants :

- la demande ne peut être rencontrée par un autre transport public (soit à partir de 6.000 passagers/heure);
- les coûts d'infrastructures et leurs amortissements ;
- que des mesures de rationalisation de la circulation en surface soient prises sur cette liaison. »

La Commission rappelle son avis de décembre 2009 sur le projet de plan IRIS 2:

« Il n'y a pas d'unanimité entre les membres ni sur l'opportunité du métro ni sur la pertinence de prolonger l'axe Nord-Sud en métro 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 socio-économique des branches Nord (prévue par Beliris) et Sud pour en évaluer la pertinence et déterminer l'investissement optimal. »

AVIS

1. La Commission recommande une vision de la mobilité qui dépasse les frontières administratives et qui soit basée sur une concertation et une collaboration accrues entre les différents partenaires de l'arrière-pensée économique de la Région de Bruxelles-Capitale.
2. Bien qu'elle se réjouisse d'une intervention financière du niveau fédéral dans le développement des transports publics en Région de Bruxelles Capitale, **la Commission insiste cependant**

pour que la Région de Bruxelles-Capitale garde la maîtrise des études et des réalisations d'infrastructures sur son territoire.

3. La Commission regrette que les représentants de Beliris aient refusé son invitation à venir lui présenter l'état d'avancement du dossier. La Commission déplore aussi de ne pas avoir pu, malgré qu'elle en ait fait la demande, prendre connaissance du projet de cahier des charges établi par Beliris. La Commission aurait souhaité examiner comment le projet de cahier des charges prend en compte les réserves exprimées dans l'accord de Gouvernement et la définition des études techniques et socio-économiques et des alternatives.
4. La Commission met l'accent sur l'importance stratégique des choix techniques et demande avec insistance que les études socio-économiques prévues soient réalisées de façon indépendante et transparente et prennent en compte :
 - a) L'évolution de l'offre et de la demande, en termes de capacité, de vitesses et de régularité ;
 - b) Les différents modes d'exploitation des infrastructures et leur insertion dans les différents réseaux de transports publics ;
 - c) Les tracés eu égard aux volumes d'emplois et aux populations desservies et en lien avec les projets d'aménagement du territoire, notamment dans le cadre du futur Plan régional de Développement Durable (PRDD);
 - d) Les coûts d'infrastructures et d'exploitation, leur financement et leur amortissement ;
 - e) Les mesures de rationalisation de la circulation en surface à prendre de manière concomitante ;
 - f) Les différentes techniques de construction (en tranchée ouverte, par bouclier, etc.) et les impacts de ces choix techniques qui doivent s'examiner sous plusieurs angles :
 - > impacts sur les coûts et les délais d'exécution ;
 - > impacts sur le confort du voyageur et la qualité de service : Allongement du temps pour atteindre le quai (trajet vertical), risque d'augmentation de l'intervalle en stations, contrôle social et insécurité objective et subjective ;
 - > impacts locaux : durée des travaux, expropriations et/ou dégâts au bâti, interruption des circulations, nuisances sonores ;
 - > impacts urbanistiques et opportunités de rénovation urbaine ;
 - > impacts environnementaux.
5. La Commission demande de définir les niveaux de qualité de service de référence et les synergies à établir avec les réseaux existants, comme par exemple concernant les correspondances.
6. Alors que Bruxelles Mobilité et la STIB possèdent l'expérience de la construction et de l'exploitation de plusieurs dizaines de kilomètres de métro et d'infrastructures, la Commission a pris connaissance des problèmes et questions soulevés par une gestion fédérale de l'étude du prolongement Nord du métro :
 - a) Quels sont les rôles des différents acteurs - Beliris, Bruxelles Mobilité, STIB - tant dans les phases d'études que pour la maîtrise d'ouvrage ?
 - b) Comment assurer une cohérence avec l'infrastructure et l'exploitation de l'axe de prémétro Nord-Midi-Albert actuel : longueur des stations, largeur « métro », variantes d'exploitation avec différents types de matériel qui permettraient une mise en service progressive ?
 - c) Concernant le tracé de la ligne, quelles sont les implications des choix urbanistiques et des incertitudes, notamment par rapport à un éventuel stade à Schaerbeek Formation?
 - d) Un contrat global et une procédure de marché par adjudication permettent-ils une bonne maîtrise des techniques spéciales nécessaires pour garantir une exploitation sûre et fiable ?
 - e) Quelle place pour une expertise et des bureaux d'études bruxellois dans un contrat global ?

- f) Quelle vision globale du réseau, de l'exploitation, de l'achat du matériel, de son entretien et de son stockage ?
- 7. La Commission estime que ces études sont d'autant plus nécessaires en période de restriction budgétaire pour montrer la rentabilité de l'investissement. La réalisation d'infrastructures doit aussi être envisagée aussi sous l'angle de la création d'emplois au niveau local.
- 8. La Commission demande de préciser les étapes prévues et leur calendrier: étude socio-économique, adaptation des prescriptions urbanistiques, demandes de permis, étude d'incidences, etc. et d'être tenue au courant de l'évolution du projet. La Commission rappelle l'importance d'une bonne desserte en transports publics pour Bruxelles et son hinterland et souhaite mener un travail de collaboration avec les différents acteurs à ce sujet.

La Présidente,

Pr. Dr. C. Macharis