



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LES STATIONS DU PROJET DE MÉTRO LIGNE 3 PARTIE NORD

Réunie le 12 décembre 2016, la Commission a entendu M. Bart Timmermans de Beliris, Mme Catherine Fabry du bureau d'études BMN, et M. Peter Windey, du bureau d'architectes SwecoBegium, venus présenter l'état d'avancement du projet de métro Nord.

La section Modes actifs de la Commission, regroupant des représentants des piétons, des PMR, des cyclistes et de la STIB, s'est aussi réunie les 17 janvier, 16 février et 21 mars 2017 ; elle a entendu des représentants de Beliris et du bureau BMN et a préparé le présent avis.

Le 27 mars 2017, la Commission a approuvé l'avis suivant à l'unanimité, à l'exception des représentants de la STIB qui, étant concernés par le projet, se sont abstenus.

En préambule, la Commission regrette que certains grands projets comme celui du métro Nord ne lui sont présentés que très (trop) tardivement, à un stade où il n'est plus possible d'apporter des modifications significatives sans remettre en cause la conception même du projet. En outre, la Commission constate que n'ayant pas le pouvoir de convoquer, certaines institutions ne donnent pas rapidement suite aux demandes de présentation qui leurs sont adressées, voire déclinent les invitations.

Vu le caractère neuf du projet, la Commission insiste pour que la future ligne de métro 3 Nord-Bordet, les stations et les aménagements qui y sont liés répondent dès le départ aux besoins de l'ensemble des usagers à moyen et à long terme. Concrètement, cela signifie un haut niveau d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, une bonne intermodalité notamment pour les piétons et les cyclistes, et l'anticipation des évolutions démographiques et des comportements de mobilité.

La Commission rappelle que la Région a ratifié la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées et dispose depuis le 8 décembre 2016 d'une Ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. L'accord de gouvernement bruxellois précise que tous les nouveaux aménagements seront 100% accessibles (PMR). La Région a aussi adopté un "*Handiplan*" destiné à prendre en compte la dimension du handicap dans toutes les politiques menées à Bruxelles. Le principe d'"*Handistreaming*" soutient également l'implication et la collaboration de la société civile aux mesures politiques, l'objectif étant de permettre à la personne handicapée d'avoir accès aux services généraux destinés à l'ensemble de la population.

La Commission rappelle également que le Gouvernement bruxellois a aussi adopté un plan « Gendermainstreaming » en 2016 qui recommande de passer les grands projets de mobilité au crible de la question de l'égalité des genres.

La Commission insiste pour que la conception architecturale des stations permette la meilleure accessibilité à l'ensemble des usagers, tant dans les stations qu'à leurs abords. Elle met en avant les éléments suivants :

- **Un trajet de la surface aux quais aisé pour tous et des ascenseurs ayant un nombre, une capacité et une disponibilité suffisants ;**
- **L'interface la plus réduite possible entre les quais et les métros ;**
- **Du stationnement pour vélos en suffisance et bien localisé ;**
- **Un aménagement de surface de qualité et des emplacements de parking pour les personnes handicapées ;**
- **Une attention portée aux équipements et aux aménagements intérieurs des stations ;**
- **Des recommandations spécifiques par station.**

Le trajet de la surface aux quais : escalators et ascenseurs

La profondeur prévue pour l'ouvrage nécessite des mesures particulières pour assurer un accès confortable pour tous. La Commission considère qu'un projet aussi conséquent pour la mobilité Nord-Sud dans la Région et estimé à 789 millions d'euros, impose aussi des investissements pour garantir la meilleure accessibilité possible.

La Commission a examiné les moyens d'accès entre la surface et les quais situés à une profondeur d'environ 25 mètres.

L'accès des voyageurs est prévu de préférence par des escalators ; le trajet dure de deux à trois minutes entre la surface et le quai. Il est prévu [un à] deux accès de la surface à la mezzanine, puis deux à trois escalators successifs entre la mezzanine et chaque quai. A la station Botanique (profondeur 24 mètres), le trajet dure 2,5 minutes.

Pour les personnes à mobilité réduite, il est prévu un ascenseur par quai jusqu'à la mezzanine puis un autre ascenseur de la mezzanine à la surface, sauf aux stations Paix, Verboeckhoven et Tilleul où un ascenseur par quai est accessible directement depuis la surface. Le temps de parcours en ascenseur après la fermeture des portes - donc sans compter le temps d'attente - est de 15 secondes (entre la mezzanine et le quai). Les dimensions intérieures des ascenseurs sont de 1m10x2m30 soit 2,53 m², ce qui permet d'embarquer deux chaises roulantes, ou 9 personnes (avec 3,5 personnes par m²), ou deux vélos.

Plusieurs volées d'escaliers d'environ 30 marches sont prévues le long des escalators. A titre d'exemple, à la station Liedts, il y aura 131 marches de la surface au quai.

Un ascenseur par quai est aussi prévu pour les services d'urgence mais son usage n'est pas autorisé au public.

La Commission regrette le peu d'informations sur les flux de passagers devant emprunter les escalators et les ascenseurs. La Commission propose de tester le logiciel utilisé par le bureau d'étude pour modéliser les mouvements par escalator et par ascenseur sur une station profonde du réseau bruxellois (Botanique par exemple) et de comparer les

résultats du logiciel avec une observation de terrain (y compris le temps d'attente moyen de l'ascenseur) afin de s'assurer que ce logiciel est correctement paramétré. Ce test devrait être réalisé avant le démarrage de l'étude d'incidences.

Les personnes à mobilité réduite représentent un tiers de la population : une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Vu la profondeur des stations, les cyclistes qui souhaiteront emprunter le métro avec leur vélo utiliseront aussi préférentiellement les ascenseurs aux escaliers.

Par ailleurs, le parcours plus rapide par ascenseur incitera aussi à leur utilisation par les autres usagers. Ce sera aussi le cas en cas d'entretien ou de panne des escalators.

Par conséquent, la Commission craint que la capacité des ascenseurs soit insuffisante et demande de la valider par des études plus fines des flux des différents usagers et de leurs temps de parcours.

Outre la question de la capacité, les ascenseurs peuvent être en entretien ou en panne. Comment dès lors assurer l'accessibilité avec un seul ascenseur par quai ? La Commission demande à l'exploitant de prévoir un contrat ambitieux de maintenance des ascenseurs, en priorité, et aussi des escalators, afin d'assurer des interventions à très court terme pour éviter d'avoir des stations inaccessibles durant plusieurs jours comme c'est parfois le cas sur le réseau actuellement. Elle recommande de s'inspirer des « best practices » internationales en la matière (à titre d'exemple, des villes comme Londres, Paris ou Hong Kong présentant de très hauts taux de disponibilité des ascenseurs et escalators).

Sous réserve de plus d'informations, la Commission demande de prévoir deux ascenseurs par quai, si possible avec un des deux en lien direct avec la surface. Une piste consiste à rendre publics les ascenseurs actuellement prévus uniquement pour les services d'urgence. Cela implique une série d'adaptations : contrôle d'accès, largeur des couloirs à la station Colignon.

Enfin, la Commission regrette le positionnement de certaines cages d'ascenseur à l'opposé des entrées des stations ou d'un côté à l'autre de la mezzanine, alors que les personnes les utilisant sont celles qui ont les plus grandes difficultés de déplacement (chaise roulante, valises, poussettes,...). Pour les stations Bordet et Colignon en particulier, le parcours avec deux ascenseurs via la mezzanine et puis l'accès au milieu du quai (localisation des voitures pour PMR) est particulièrement pénalisant pour des personnes dont la mobilité est réduite. La Commission demande de revoir la localisation des ascenseurs de ces stations pour faciliter les trajets.

L'interface entre les quais et les véhicules

La Commission demande que l'interface entre les quais des stations et les rames de métro (« la lacune ») permette une accessibilité optimale, notamment une accessibilité sans assistance aux personnes en chaise roulante, ce qui facilitera aussi l'accès de l'ensemble des personnes à mobilité réduite. **La Commission demande de tendre autant que**

possible vers l'absence de lacunes horizontales et verticales en s'inspirant des meilleurs exemples étrangers.

La Commission demande de tenir compte de l'étude d'accessibilité en cours à la STIB et insiste sur l'importance d'une bonne coordination des acteurs concernés (STIB, Beliris, Bruxelles Mobilité) pour y parvenir. La Commission demande donc la mise en place d'un certificateur qui garantisse le respect de ces valeurs tout au long du développement du projet jusqu'à la mise en service du métro.

Le stationnement des vélos

La Commission estime que les emplacements de stationnement pour vélos dans ou aux abords des nouvelles stations de métro sont insuffisants. A titre d'exemple, pour la station Colignon (Maison communale de Schaerbeek), seulement 10 emplacements sont proposés dans la rue Verwée.

La Commission demande d'augmenter les capacités de stationnement pour vélos en fonction de l'attractivité de chacune des stations et de la hausse du nombre de cyclistes attendue à l'horizon 2025 et à l'horizon 2050. La Commission demande de prendre aussi en compte l'évolution des vélos : plus de vélos électriques nécessitant du stationnement sécurisé, plus de « bakfiets » ou de vélos avec remorque nécessitant plus de place. Différentes localisations sont possibles pour le stationnement : en surface dans l'espace public, dans les stations, dans d'autres bâtiments alentours - dans ces derniers cas, des engagements doivent être pris concernant l'exploitation, par exemple par l'Agence de Stationnement. Des emplacements en station, sécurisés et bien accessibles sont à prévoir dès maintenant.

La Commission apprécie que du stationnement sécurisé soit prévu à la station Bordet, et demande que ce soit aussi le cas dans les autres stations. Il importe de prévoir ce stationnement au début des projets pour éviter les conflits entre usagers qui peuvent par exemple se poser lors de l'installation de boxes vélos sur le cheminement des piétons.

Pour évaluer correctement la demande et examiner concrètement les possibilités de stationnement vélo, station par station, la Commission recommande la réalisation de l'étude « masterplan stationnement vélo » en collaboration avec Beliris, l'Agence de stationnement, la STIB et les associations représentant les cyclistes. La Commission soulève l'opportunité qu'une station peut aussi représenter pour créer du stationnement vélo sécurisé à usage des habitants ou des travailleurs du quartier ; ceci devant évidemment faire l'objet d'une évaluation socio-économique.

En conclusion, la Commission **demande d'indiquer sur les plans le nombre et le type d'emplacements vélos, ainsi que les zones prévues pour le stationnement vélo (stationnement ouvert, de préférence couvert, et stationnement sécurisé, aux horizons 2025 et 2050) et de vérifier qu'il n'y ait pas de conflit entre les principaux cheminements piétons et cyclistes.**

La Commission soutient l'installation de stations Villo! mais demande de ne pas confondre le système de vélos en libre-service avec le stationnement de vélos privés.

Les aménagements en surface et l'accessibilité des stations

En matière d'aménagement de surface, **les éléments les plus importants à ce stade sont ceux qui conditionneront l'accessibilité de la station** comme le positionnement des accès, des bouches d'aération et des cheminées de désenfumage¹, la localisation et l'accessibilité des arrêts des bus et/ou trams du réseau et des arrêts pour les bus de remplacement (circulant chaque fois que la circulation du métro est interrompue).

La Commission signale que des plans d'aménagement des espaces en surface au droit de l'implantation des futures stations réalisés aujourd'hui ne seront plus nécessairement en adéquation avec les évolutions rencontrées en matière de mobilité d'ici à la réalisation des stations, prévue pour 2025 (augmentation de la population, modification des parts modales, plans de circulation, changements technologiques) et **qu'ils devront donc être revus à ce moment**. La Commission insiste sur un aménagement qualitatif des installations et espaces en surface, en vue de prévoir l'insertion optimale des stations dans les environs immédiats et le tissu urbain plus large. Dans ce sens, elle insiste sur une collaboration étroite en amont avec les services compétents (notamment Bruxelles Développement Urbain et le maître architecte bMa).

Concernant les aménagements de surface, la Commission insiste sur l'importance des flux piétons générés par les stations de métro et demande de soigner particulièrement les espaces devant les entrées de métro pour les piétons, dans la mesure où ils y circuleront et/ou attendront en masse.

La Commission insiste aussi sur la nécessité de prévoir minimum deux emplacements de stationnement pour personnes handicapées à proximité des accès de chaque station (en plus de ceux prévus pour des demandes individuelles).

Concernant l'intermodalité, la Commission insiste d'abord sur l'intermodalité entre le métro et le réseau de trams et de bus et elle demande de définir rapidement la nouvelle offre bus/tram pour intégrer au mieux les correspondances entre transports publics dans les nouveaux aménagements. En particulier à Verboeckhoven, la localisation de la station n'est pas optimale pour les correspondances.

La Commission insiste aussi sur l'importance de créer un P+R à Bordet et sur la nécessaire intégration de ce projet avec celui de la station de métro pour assurer les meilleures correspondances.

Le maintien d'une partie des rails du tram 55 est prévu pour permettre une meilleure exploitation des lignes de tram vers le dépôt de Haren. La Commission demande de chercher un équilibre entre la robustesse du réseau STIB (et les accès à l'important dépôt de Haren) et la cyclabilité de la voirie (les rails empêchant de rendre cyclable certains axes de l'itinéraire pourtant particulièrement adaptés par leur planéité ; ex. la Chaussée d'Helmet). La Commission suggère de ne retirer les rails que lorsqu'un 2ème accès au dépôt sera réalisé.

¹ Les cheminées de désenfumage sont entourées d'un muret d'un mètre de hauteur

En matière d'accessibilité PMR en voirie, la Commission rappelle l'importance de suivre les prescrits du Cahier de l'accessibilité piétonne produit par Bruxelles Mobilité. Afin de se prémunir de difficultés lors de l'exécution du chantier, la Commission insiste pour que les plans d'exécution prévoient :

- des coupes types à hauteur des traversées piétonnes qui indiquent clairement que ces dernières doivent être de plain-pied ;
- le positionnement des avaloirs afin de s'assurer qu'ils ne se situent pas au droit des traversées piétonnes ;
- le positionnement de l'ensemble des dalles podotactiles (à protubérance, de guidage, d'information) partout où celles-ci s'avèrent nécessaires dans le projet ;
- la localisation des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapés.

L'équipement et l'aménagement des stations

La Commission recommande instamment que l'aménagement et l'équipement des stations soient étudiés en tenant compte de la question du genre. L'insécurité, ou le sentiment d'insécurité, qui sont plus souvent propres aux femmes, peuvent en effet influencer fortement l'usage qu'elles font des transports publics, et leur façon d'occuper l'espace public en général. La profondeur importante prévue pour les stations du métro Nord, notamment, risque d'augmenter cette insécurité ou ce sentiment d'insécurité (plus de temps passé dans la station entre surface et quais, moins de contrôle social possible que dans de plus petites stations, etc.).

Cette question du genre fait l'objet d'un plan « Gender mainstreaming » approuvé par le Gouvernement, et doit donc constituer dès le départ un filtre global à la réflexion sur l'aménagement et l'équipement des stations, mais aussi pour tous ses aspects pragmatiques : éclairage, visibilité, cheminements, localisation des guichets et des commerces, installation de WC...

La Commission recommande une **consultation spécifique pour examiner la prise en compte du genre dans les plans proposés**.

Dès à présent, la Commission insiste pour que les **toilettes dessinées sur les plans soient rendues d'accès public** et soient également conformes aux prescrits repris dans le guide d'aide à la conception d'un bâtiment accessible, afin de s'assurer de leur accessibilité à tous (PMR compris). Ceci implique que les toilettes ne soient pas situées dans les locaux techniques.

La Commission insiste aussi pour que soient respectées les recommandations suivantes pour une **bonne accessibilité pour tous** :

- un signal podotactile pour indiquer l'entrée des stations de métro ;
- des portes d'entrée automatisées au niveau des entrées des stations ;
- une signalétique visuelle, podotactile et sonore continue et de qualité, depuis l'entrée des stations jusque dans les véhicules (sécurisation des quais avec des dalles à protubérance (type Schuman) ; signalisation des escaliers (visuellement et avec des éléments podotactiles) ;
- deux sas PMR pour le contrôle d'accès ;

- une double information en temps réel des passages des rames de métro : affichage visuel et système sonore pour les personnes aveugles et malvoyantes ;
- des zones de repos dans et aux alentours des stations et des appuis assis-debout pour les personnes souhaitant se reposer mais rencontrant des difficultés pour s'asseoir ou se relever ;
- des bornes de contact d'appel à l'aide, accessibles à tous, à chaque niveau de la station ;
- des guichets accessibles à tous (PMR compris) ;
- des mains courantes adéquates dans les escaliers ;
- Une détection à la canne des arceaux vélos situés en trottoir en y ajoutant une barre horizontale à maximum 30cm du sol.

La Commission demande que des goulottes pour vélos de bonne qualité (comme celles du couloir central de la Gare du Nord) soient systématiquement intégrées aux escaliers amenant aux quais pour permettre l'accès au métro des cyclistes avec leur vélo.

Les chantiers

La Commission demande que l'évacuation des terres/déblais du chantier de la construction du métro fasse l'objet d'une étude approfondie en termes de réduction de nuisances liées au charroi de poids lourds, et de réduction des kilomètres parcourus en RBC ; étude qui prendra en compte les différents modes de transports alternatifs (rail/voie d'eau). Par ailleurs, la Commission demande que ces considérations soient traduites, au sein des Cahiers Spéciaux des Charges de ces chantiers, en critères de sélection et d'attribution du/des marchés publics;

Ces critères devront être évalués sur base des offres des candidats soumissionnaires en termes de :

- réduction de la pollution atmosphérique ;
- réduction des nuisances pour les riverains ;
- réduction des kilomètres parcourus ;
- organisation de la logistique des chantiers dans une optique d'efficacité et de durabilité ;
- développement de solutions alternatives et/ou d'innovation en matière durabilité du/des modes de transports.
- Etc.

Enfin la collaboration entre le maître d'œuvre, Beliris, le Port de Bruxelles et son expert en transport devra être poursuivie.

La Commission insiste sur l'importance de maintenir la continuité des circulations piétonnes, cyclistes et PMR pendant les chantiers.

Remarques complémentaires spécifiques aux stations

Station Liedts:

- Faciliter la liaison cyclable entre la rue de Brabant et la Rue Gallait, notamment en minimisant les conflits cyclo-piétons au niveau de la zone située entre les deux entrées de station de métro.

Station Colignon :

- Sur la place entre les rues Verhas et Verwée, revoir la position des cheminées d'extraction de fumées et de la station Villo! pour dégager les cheminements piétons et offrir de la place aux terrasses (nombreuses car exposées plein Sud).

Station Verboeckhoven :

- Disposer d'un contrat de maintenance qui permette des interventions rapides pour réparer l'ascenseur situé à hauteur de la future passerelle dans la mesure où cette passerelle, une fois l'ascenseur en panne, ne serait plus accessible en raison de la présence d'un escalier en pas d'âne pour y accéder et compenser la forte pente.

Station Riga :

- Réserver la possibilité de développer un parking vélo sécurisé dans la station.
- Ajouter du stationnement vélo du côté de la chaussée d'Helmet.

Station Tilleul :

- Réfléchir au statut de la zone devant l'entrée de la station : espace partagé entre piétons et cyclistes (D10). Ce type de zone n'est pas approprié pour de longs tronçons car c'est une source d'anxiété pour certaines personnes et de conflits entre cyclistes et piétons lorsque la densité d'un des deux modes (ou des deux) est importante. Des espaces clairement séparés entre piétons et cyclistes peuvent s'avérer plus judicieux dans une telle situation.

Station Paix :

- Modifier la position du parking vélo afin de faciliter les opérations de maintenance et de nettoyage des vitres de la station.
- Déplacer la traversée piétonne afin qu'elle se situe juste en face de l'entrée de la station.

Bordet :

- Prévoir un stationnement vélo sécurisé important pour les cyclistes (lieu de correspondances plus important car première station sur la ligne depuis la périphérie Nord de Bruxelles).
- Proposer une alternative de qualité sécurisée pour remplacer le dernier tronçon du chemin qui permet actuellement de longer à vélo la chaussée de Haecht jusque Bordet le long des voies ferrées de la ligne 26 et qui disparaît suite à la construction de la station de métro.
- Veiller à la continuité entre les aménagements proposés en surface dans le cadre de ce projet et les projets de pistes cyclables séparées sur Jules Bordet ainsi qu'avec la traversée cyclo-piétonne à hauteur du carrefour entre Jules Bordet et Léopold III (côté ING).