



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LA NOTE STRATÉGIQUE CONCERNANT LE RENFORCEMENT DE
L'OFFRE DE MOBILITÉ DE SURFACE POUR LES LIAISONS DE QUARTIERS
ENTRE NORD ET BORDET**

Demandeur	Avis d'initiative faisant suite à la rédaction d'une note stratégique concernant le renforcement de l'offre de mobilité de surface pour les liaisons des quartiers entre Nord et Bordet
Demande reçue le	na
Exposé	22/01/2024
Documents transmis	Note stratégique concernant le renforcement de l'offre de mobilité de surface pour les liaisons des quartiers entre Nord et Bordet. Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale Exposé à la CRM du 22/01/2024
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	19/02/2024

Observations générales

1. La Commission se félicite que la STIB et le Gouvernement envisagent l'amélioration de l'offre en surface à Schaerbeek et Evere, étant donné les multiples reports de mise en service du Métro 3 annoncés ces dernières années.
2. Par ailleurs, la Commission salue que des solutions à court et moyen termes soient à l'étude et que, parmi celles-ci, la complémentarité entre la marche, le vélo et les transports publics soit mise en valeur. Cette complémentarité n'est, en effet, plus à démontrer.
3. Néanmoins, la Commission regrette de ne pas avoir été saisie plus tôt sur un sujet aussi stratégique, relevant pourtant de ses compétences, et qu'elle a une nouvelle fois été informée du dossier par la presse. En effet, la demande du Gouvernement date de juin 2023, les articles de presse de novembre 2023, mais la présentation du dossier (à la demande de la Commission) n'a eu lieu qu'en janvier 2024. Elle aurait souhaité être informée plus tôt et pouvoir contribuer au choix des options avant que certaines solutions ne soient écartées ou, même, pas envisagées.

La Commission regrette aussi ne pas avoir été informée que le chantier de la Gare du Nord était à l'arrêt depuis le printemps 2023 et que c'est systématiquement par voie de presse qu'elle prend connaissance de l'avancée du Métro 3.

C'est pourquoi la Commission appelle à une information en amont des décisions et à un partenariat avec les autorités compétentes afin de mettre en commun, sans tabou, toutes les réflexions et compétences.

À propos de la note stratégique présentée aux membres du GRBC

4. La Commission salue que la « Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale » (Note) reconnaisse qu' « *il est nécessaire d'agir pour augmenter l'offre de transport sur l'axe Nord-Bordet et les alternatives d'ici la mise en service du métro M3* » (Note, p. 8).
5. Pourtant, elle s'étonne et s'inquiète de l'incohérence entre la portée de la « Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale » et celle de la demande du Conseil des ministres du 8 juin 2023.
La « Note » vise l'augmentation de l'offre de transport sur l'axe Nord-Bordet (Note, p.8) alors que la demande du Conseil des ministres visait à « *identifier les options de renforcement de l'offre en mobilité en surface* » et ce compte tenu « *des délais de mise en œuvre du projet de Métro 3* » (Note, p.1), c'est-à-dire du projet dans son ensemble. La Commission rappelle en outre, que les deux dossiers ont toujours été présentés comme faisant partie d'un tout par les promoteurs du projet Métro 3.
6. Cette incohérence induit logiquement la STIB à exclure des options qui mériteraient pourtant d'être étudiées, notamment celles favorables à l'amélioration, à court terme, de la desserte de l'axe Nord-Midi-Albert, pourtant présenté par la STIB comme un axe saturé. Ceci est d'autant plus pertinent que les informations récentes (longue interruption du chantier à la Gare du Nord, difficultés pour passer sous les voies ferroviaires de la ladite gare) et les incertitudes (Palais du Midi) quant au délai de « métroïfication » de l'axe Nord-Midi-Albert devraient inciter les autorités à rechercher des solutions à court terme, pour ce tronçon également, et à ne pas créer de nouvelles ruptures de charge (en particulier à Albert), pénalisantes pour l'utilisateur, tant que ces incertitudes subsistent.
7. La Commission insiste pour que, quelles que soient les options retenues, celles-ci rencontrent les critères les plus élevés en matière d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap (y compris s'agissant de l'adaptation de l'infrastructure existante).

À propos des options présentées

Option 3 : augmentation de la capacité des trams de la ligne de tram 55

8. La Commission constate que le scénario consistant à exploiter la ligne de tram 55 avec des trams plus longs T4000/T4200 a été rapidement éliminé notamment sur base d'éléments factuellement faux. Par exemple « la reconstruction de la plupart des arrêts de la ligne » est mise en avant alors qu'une partie de ceux-ci ont déjà la bonne longueur ou doivent seulement être prolongés avec un impact limité, voire nul, sur le stationnement (cas des arrêts le long du trottoir sans stationnement). En conséquence, la Commission demande que ce scénario soit étudié en tant que tel et non en étant mixé avec une autre option, d'autant qu'il est admis qu'il s'agit « *d'une des options présentant le plus grand intérêt au niveau de la capacité* » (p. 9 et p. 43 de la Note stratégique).

Option 9 : Ouverture d'une seconde ligne de tram en parallèle (chaussée de Haecht ou autre)

9. La Commission estime que la proposition 9 mérite une analyse détaillée dans la mesure où la seconde ligne améliorerait l'accessibilité de quartiers qui, sur au moins 2/3 du tronçon, sont situés en Zones d'Accessibilité B et C (catégories reprises dans le Règlement Régional d'Urbanisme). Par ailleurs, le tracé envisagé permettrait d'améliorer l'accessibilité en transport public de plusieurs équipements d'intérêt collectif : des écoles (par ex. l'école Clair-Vivre et ses trois implantations) et l'académie d'Evere. Un itinéraire via la chaussée de Haecht permettrait en outre de garantir la desserte de l'hôpital Paul Brien, y compris en cas de disparition du tram 55.
10. Par ailleurs, si les contraintes (budgétaires, temporelles ou relatives aux aménagements à prévoir) empêchent une mise en service rapide de cette nouvelle ligne, celle-ci pourrait être exploitée d'abord avec un bus, et ce à plus court terme qu'une ligne de tram.
11. Enfin, si une ligne de bus ou de tram est créée sur la chaussée de Haecht, la Commission souligne que cela devrait se faire en conciliant la qualité du transport public et la « cyclabilité » de l'axe (tracé vélo CONFORT et PLUS).

Option 13 : Accélération de la mise en œuvre du réseau vélo le plus structurant

12. La Commission salue cette option et croit en la capacité d'une grande partie de la population à faire usage du vélo pour autant qu'un réseau performant soit créé. Cependant, elle pointe la difficile compatibilité de cette option avec certaines autres mesures. La Commission rappelle que si l'on veut un report massif du transport public vers le vélo, il faut offrir des conditions de sécurité absolument optimales. Dans le cas de la chaussée de Haecht ou de la Rue du Progrès, de telles conditions de sécurité ne semblent pas compatibles avec une bande de bus ou une ligne de tram. La Commission rappelle à cet égard l'importance du rôle des communes concernées.

Contraintes budgétaires

13. En plusieurs endroits de la Note stratégique, les investissements nécessaires à la réalisation de certaines propositions semblent considérés comme des contraintes ou des obstacles à l'amélioration de l'offre en surface à Schaerbeek et Evere. La Commission rappelle que ces investissements sont extrêmement faibles en proportion du coût projeté du Métro 3. Ainsi, l'ouverture d'une seconde ligne (proposition 9), même évaluée à 72 M€, ne coûterait que 1,53 % du budget du Métro 3 (4,7 milliards).

Achat de matériel roulant

14. La Commission regrette le manque de prévoyance par rapport à l'achat de matériel roulant de surface (trams et bus), et plus encore de dépôts, malgré toutes les incertitudes liées à la réalisation du Métro 3.
15. Concernant l'augmentation de capacité par des trams plus longs, la Commission constate que la chaîne de fabrication des trams livrés à la STIB (TNG) prévoit 49 T3200 (livraison en cours), puis 11 T4200 puis 30 T3200. À l'instar d'autres villes, par exemple Marseille, la Commission recommande d'étudier rapidement la conversion de la troisième phase en T4200 (qui sera mise en production en 2027) au lieu de T3200.

Communication entre les opérateurs

16. La Commission rappelle que dans tous les cas de figure, il est important de bien communiquer et de se concerter non seulement avec les autres opérateurs de transport régionaux, notamment De Lijn qui est relativement bien présente dans les quartiers concernés, mais également avec les associations représentant les voyageurs.

Solutions alternatives proposées

17. La Commission estime qu'il est urgent de proposer des alternatives de surface qui soient porteuses de développement urbain et qui s'inscrivent dans le principe STOP du Plan Good Move.

C'est pourquoi elle demande que soient également analysées les options suivantes :

18. ➔ La création d'une voie de tram directe entre la place Liedts et le boulevard Saint-Lazare (soit 1 km), permettant de relier directement Schaerbeek au centre-ville via le boulevard Pacheco jusqu'à la Gare Centrale (future ligne Tour & Taxis). Dans un premier temps, cela pourrait être une ligne de bus sur le modèle du 71 à la chaussée d'Ixelles. Ce serait l'occasion d'une requalification de l'espace public pour l'important quartier commerçant de la rue de Brabant.
19. ➔ Le prolongement du tram 55 au-delà du terminus Rogier, terminus qui est pénalisant tant pour les passagers (correspondance) que l'exploitant, ce qui permettrait d'augmenter notablement la capacité de l'axe Nord-Midi.
20. ➔ En conséquence, un scénario avec trois lignes dans le préméto Nord-Midi-Albert (T3/T10, T4 et T55), quitte à déplacer les trams 51-81-82 en surface entre la petite ceinture et l'avenue Fonsny.
21. ➔ Une solution bus Bordet – Hôpital Paul Brien – Botanique au lieu de tram. Cette variante de l'option 9 a le mérite d'être plus légère et plus rapide à mettre en œuvre qu'une nouvelle ligne de tram, permettant aussi de tester la réaction de la population à cette nouvelle offre.
22. Enfin, la Commission estime que bien qu'évoquée, la marche n'a pas assez été prise en compte comme alternative.

C'est pourtant pour des distances considérées comme « marchables » que le tram 55 rencontre le plus d'affluence. Ainsi, entre la place Verboekhoven et la Gare du Nord, il n'y a que 1,8 km, ce qui représente entre 20 et 30 minutes de marche selon la vitesse à laquelle on se déplace. Si cette distance est parcourue en transport en commun et qu'il n'y a pas de retard, il faut compter un minimum de 13 minutes, la différence est donc minime.

La place Rogier, elle, est à peine plus loin, avec une distance de 2,2 km. Or, comme l'a montré le baromètre piéton publié notamment par Walk Brussels et Tous à pieds¹, en 2023, les piétons sont prêts à se déplacer sur de longues distances à condition que l'infrastructure le permette.

23. Si la marche à elle seule ne résoudra pas le problème d'affluence, elle fait tout de même partie du mix de solutions possibles. La Commission voit donc plusieurs leviers d'actions à activer :
24. ➔ Indiquer et communiquer activement à propos des courtes distances entre les arrêts (signalisation, campagne de sensibilisation, etc.)

¹ <https://voetgangersbarometer.be/>

25. → De concert avec les communes concernées, investir dans un réseau « marchable » (itinéraires directs et continus, revêtements de qualité, trottoirs larges et libres d'obstacles, traversées accessibles et sécurisées, qualité de l'espace public, végétation, bancs, ...) le long de la ligne 55 et en prenant en compte la rue de Brabant, axe le plus direct pour relier la place Liedts à la Gare du Nord et à la place Rogier.