



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS
SUR L'ETUDE D'INCIDENCES ET LES DEMANDES DE PERMIS LIEES A
LA DEUXIEME PHASE DU PROJET METRO 3**

Demandeur	Avis d'initiative à l'occasion de l'enquête publique de l'étude d'incidences (EIE) et les demandes de permis liées à la deuxième phase du projet Metro 3 concernant la construction d'un tunnel de 4,5 km, de sept stations et d'un dépôt pour le remisage et l'entretien des métros à Haren
Demande reçue le	/
Exposés	14/03/2022 : Bart TIMMERMANS, Beliris, Anne COLLARD, STIB, Public Affairs, Christophe CORMAN, STIB, Projet Manager M3 Bordet-Nord, ARIES, Gilles LEDENT, CEO Aries et David DE BORMAN, Aries, Directeur, Morgan LAITAT, BMN responsable STATIONS
Documents transmis	Présentations du 14/03/2022, liens vers les sites Métro3.be et openpermits.brussels
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	28/03/2022

La Commission soutient l'investissement dans les transports publics. L'avis soulève des points d'attention cruciaux pour orienter les décisions politiques.

L'avis est approuvé à l'exclusion de la STIB qui s'abstient en vertu de l'art. 5 de l'arrêté portant création de la Commission régionale de la mobilité (19/10/2000) : « Il est interdit à tout membre de délibérer sur des objets auxquels il a un intérêt direct, soit personnellement, soit comme chargé d'affaires. »

M. Cerexhe, un des représentants de la Conférence des Bourgmestres, s'oppose à l'avis et espère que de nouveaux délais permettent un travail approfondi.

Les représentants de Brupartners et de l'Agence du stationnement s'abstiennent par manque de temps pour examiner la demande.

Les représentants de De Lijn et TTB s'abstiennent sur l'avis.

Table des matières

LES PROCÉDURES D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DE DEMANDE D'AVIS	2
LES COÛTS, LE FINANCEMENT, L'ENTRETIEN ET LES ÉCHÉANCES	2
LE REPORT MODAL, DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET FRÉQUENTATION DE LA LIGNE 3.....	4
LE BILAN CARBONE DE LA LIGNE 3.....	7
LES STATIONS ET LES AMÉNAGEMENT DES ABORDS	7
LE CHANTIER : PERTURBATIONS EN SURFACE.....	12
LE CHANTIER : ÉVACUATION DES TERRES & APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX	12

LES PROCEDURES D'ENQUETE PUBLIQUE ET DE DEMANDE D'AVIS

Alors que depuis 2009, la Commission demande d'être mieux informée et plus impliquée dans le projet de Metro 3, elle déplore que le Gouvernement ne l'ait pas sollicitée au sujet du plus important projet de mobilité de l'histoire de la Région et que sa position doive s'exprimer dans un avis d'initiative, qui plus est dans un délai particulièrement court.

La Commission estime que la durée de l'enquête publique est très insuffisante pour lui permettre ainsi qu'aux Bruxellois.es de consulter et analyser la demande de permis et l'étude d'incidences. Les dossiers de demande de permis et l'étude d'incidences sont à la hauteur du projet, ils comportent 7000 pages dont 595 pages rien que pour le résumé non technique. La déclaration de clôture de l'étude d'incidences date du 28 juillet 2021, soit 7 mois avant le début de l'enquête publique et presque 8 mois avant la présentation de Beliris. Le livre II « Tunnel » était indisponible sur le site metro3.be jusqu'à la réunion de la Commission du 14 mars 2022. Le renvoi vers le site openpermits n'est venu que pendant l'enquête publique. D'autres dossiers importants (par ex. la modification du PRAS Heysel) sont simultanément soumis à la consultation de la population.

La Commission regrette que le gouvernement n'ait pas prolongé la durée de l'enquête publique, ce qu'il a fait pour le PAD Midi (1889 pages) ou le plan Good Move (939 pages). La Commission estime que limiter la durée d'enquête publique au strict minimum légal n'est pas conforme à l'engagement pris par le gouvernement dans sa déclaration de politique générale (p.108) : « *Dans la plupart des compétences, pour l'adoption de grands projets d'aménagement ou de mobilité et au-delà des règles de concertation obligatoire, le Gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes.* »

Le secrétariat de la Commission a proposé aux membres de remettre un avis dans le cadre de l'enquête publique afin que celui-ci ait plus de poids; de ce fait, les délais étaient très courts (6 jours ouvrables entre la présentation de Beliris et du chargé d'étude Aries et l'envoi des remarques pour le projet d'avis). La Commission estime ne pas avoir eu un temps suffisant pour analyser le dossier.

Vu l'ampleur, la complexité et le coût du projet, la Commission demande au Gouvernement de prolonger la durée d'enquête publique jusqu'en septembre 2022 et de lui demander officiellement un avis qui viendra compléter et affiner le présent avis rédigé dans l'urgence et sans que les membres puissent prendre pleinement connaissance du dossier.

LES COUTS, LE FINANCEMENT, L'ENTRETIEN ET LES ECHANCES

La Commission regrette l'absence d'éléments financiers dans les conclusions de l'étude d'incidences. A la demande des membres, un point sur les coûts et le financement de la ligne figurait explicitement à l'ordre du jour de la réunion d'information de la Commission du 14/03/2022. Pour autant, ni la STIB ni Beliris n'avaient préparé de présentation ni n'ont apporté la moindre réponse aux questions posées par les membres. Une telle situation est préjudiciable au bon fonctionnement de la Commission et à la transparence des débats concernant l'objet étudié.

La Commission avait notamment des questions sur la répartition du budget entre la « métroification » de la section Albert - Gare du Nord et l'extension du métro vers Bordet.

La Commission déplore que ni Beliris ni la STIB n'ait apporté d'explication sur l'augmentation des coûts. Il a été répondu qu'il fallait considérer 2,2 et non 2,3 milliards (tel que récemment indiqué à la presse par la Ministre régionale de la Mobilité), mais cela demeure presque un détail par rapport à l'augmentation depuis le dernier montant présenté à la Commission par la STIB et Beliris, soit 1,66 milliard (séance du 27/11/2017). La Commission ne peut que regretter très fortement ce manque de transparence.

Concernant la section Albert - Gare du Nord existante, la Commission demande si le nouveau montant de 2,3 milliards inclut :

- tous les postes, y compris l'adaptation des quais, l'achat de rames, les équipements de signalisation et de supervision, etc. ;

- la création d'un double terminus à Albert (pour les trams 4 et 7) demandée par la commune d'Uccle ;
- les difficultés rencontrées actuellement pour passer sous le Palais du Midi.

La Commission s'inquiète de l'augmentation des coûts totaux du métro 3 (extension Nord et axe Albert-Nord). Ceux-ci ont presque triplé depuis l'annonce du projet (850 millions en 2009), à plus du double (1,66 milliard) 10 ans plus tard (2019) pour atteindre 2,3 milliards en février 2022¹).

La Commission rappelle que de nombreux projets de métro à Bruxelles et à l'étranger ont connu des surcoûts importants voire très importants. En outre, la hausse du prix des matériaux et de l'énergie, couplée à la hausse très probable des taux d'intérêt, devraient faire encore augmenter les coûts de construction du métro. La Commission estime que les 15% du total² considérés pour les imprévus du tunnel vers Bordet sont bien trop faibles dans ce contexte.

Le projet prévoit des infrastructures de station pour un total de plus de 70.000 m², un tunnel de 4,5 km et un dépôt à Bordet (100.000 m²). Aujourd'hui, la Région et l'État fédéral consacrent déjà des sommes très importantes, de plus en plus difficiles à dégager, pour rénover et entretenir les nombreuses infrastructures héritées du passé, dont les tunnels routiers, les tunnels et stations de métro et de pré-métro, les gares et infrastructures ferroviaires. La Commission s'inquiète dès lors de ne pas voir d'estimation des moyens de maintenance, pour l'entretien et la sécurité des nouvelles infrastructures. Ces difficultés de financement risquent de se poser avec encore plus d'acuité à l'avenir et entrer en concurrence avec les moyens nécessaires pour faire face aux autres défis énergétiques, environnementaux, économiques, sociaux auxquels la RBC est confrontée.

La Commission estime en outre que le coût du projet est disproportionné par rapport à son premier objectif de mobilité, à savoir réduire la pression automobile. En effet, la diminution du trafic automobile en Région de Bruxelles-Capitale engendré par la ligne est estimée à moins 0,61 % des véh.km.

La Commission rappelle que même si l'intégralité de la dotation Beliris revenait au projet de métro – ce qui serait préjudiciable aux nombreux autres projets soutenus par Beliris, notamment dans le domaine de la mobilité –, son financement nécessiterait malgré tout de faire des économies dans d'autres domaines. Le Ministre régional des Finances et du Budget a attiré l'attention comme suit : *« La dotation de Beliris qui s'élève à 125 millions par an devrait, selon lui [Sven Gatz], être entièrement consacrée au métro. "Même comme ça, il y aura encore des montants difficiles à boucler. Le solde devrait être intégré dans les investissements réguliers et il faudra faire des économies ailleurs", prévient-il. »* (L'Écho, 23 janvier 2022).

La Commission note que le taux d'endettement de la Région de Bruxelles-Capitale est le plus élevé de toutes les entités fédérées : 280% de ses revenus³. Selon la Cour des comptes, la dette directe de la Région est de 7,6 milliards d'euros, elle a augmenté de 73 % entre 2018 et 2020 et devrait grimper à 8,6 milliards d'euros fin 2022.

La Commission demande au Gouvernement, avant toute décision, de clarifier à la fois le coût de ce projet et son financement, compte tenu des nombreuses autres priorités régionales et sachant que l'investissement hors budget de 500 millions/an est difficilement tenable, a fortiori s'il devait être augmenté.

L'arbitrage entre ce projet et les autres projets en matière de mobilité, de même que par rapport aux autres politiques régionales (par exemple, l'isolation massive des logements dans un contexte de crise sociale et énergétique ou la rénovation des logements sociaux), relève indéniablement de la responsabilité politique du Gouvernement. La Commission rappelle que tout dépassement de budget sera à charge des Bruxellois.es et non du fédéral (Beliris).

¹ Conférence de presse des autorités et de Beliris du 16 février 2022.

² Montant avancé par Cédric Bossut dans l'émission « Décliv » sur La Première (RTBF) le 17/2/2022.

³ Voir dernier rapport annuel de la Banque nationale : <https://www.nbb.be/fr/publications-et-recherche/rapports-annuels>

La fin des travaux annoncée initialement pour 2018, a été reportée ensuite à 2022, puis à 2028, et aujourd'hui à 2032. La rigidité et le manque de résilience de ce genre de « grands projets » pose la question de leur pertinence dans le contexte actuel d'incertitudes et de transition (environnementale, économique, social, géopolitique etc.). Cela veut dire aussi que, pendant au moins 25 ans - entre la décision de lancer le projet et son éventuelle mise en service, l'offre de transport sur l'axe envisagé ne se sera pas améliorée substantiellement.

Pour toutes ces raisons, la Commission doute que le projet de métro 3 soit soutenable pour les finances régionales et estime pertinent de calculer les coûts de renoncement de l'extension nord. La Commission demande que, compte tenu de la situation budgétaire et des aléas du projet, une variante au projet soit étudiée qui consisterait à maintenir le pré-métro dans le tunnel existant, qui est en train d'être fluidifié entre Midi et Anneessens, avec un maillage adéquat des quartiers en amont et en aval.

LE REPORT MODAL, DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET FREQUENTATION DE LA LIGNE 3

Généralités

La Commission s'étonne d'une série d'affirmations sans justification des conclusions générales de l'EIE, comme par exemple :

- L'enjeu de « désenclaver le nord et le sud de Bruxelles » : si Evere et Schaerbeek sont enclavées, alors presque tout le pays l'est ;
- la possibilité de maintien du tram 55 alors que celle-ci n'a jamais été présentée par la STIB (p. 5) et qu'aucune ligne de tram n'a jamais été maintenue en parallèle d'une ligne de métro ;
- la présentation de la technique du tunnelier comme bien maîtrisée alors que lors de la comparaison des options mono- et bitubes, le doublement de la longueur de tunnel en bitube est présentée comme induisant un risque supplémentaire à cause d'un linéaire de tunnels plus élevé.

La Commission déplore l'absence d'éléments financiers et l'absence d'un tableau de synthèse des avantages et inconvénients du projet et de ses alternatives, de même que de leurs opportunités et risques. Cette absence rend encore plus difficile, si pas impossible, la compréhension d'une étude d'incidences de plusieurs milliers de pages.

Report modal

La Commission constate que l'EIE n'a pas objectivé le report modal engendré par le métro 3 et souligne les propos tenus par Aries, auteur de l'étude, lors de la réunion du 14 mars : « *le report modal est anecdotique* ». Or, le report modal constitue l'une des justifications initiales du projet (cf. l'étude d'opportunité de 2012).

En l'absence d'un tel chiffrage, la référence reste ce qu'indiquait le rapport d'incidences environnementales (RIE) produit à l'occasion de la modification du PRAS en 2017, lui-même sur base de l'étude d'opportunité du consortium Bruxelles Métro Nord (BMN) en 2012 : une baisse de 0,61 % des véh.km à Bruxelles-Capitale (estimation sans péage urbain)⁴.

La Commission estime qu'une ligne de transport public structurante doit apporter une contribution substantielle à la transition vers des modes de déplacements durables. Elle demande des chiffres à jour sur le report modal tenant compte des scénarios de restructuration du réseau de surface et de la mise en œuvre de mesures d'accompagnement comme la tarification kilométrique pour les particuliers. La restructuration du réseau de surface est une des conditions présente depuis le début du projet (accord de majorité, 2009-2014, plan Iris 2 de 2010, décision du tracé par le Gouvernement du 28 février 2013, accord de Gouvernement 2019-2024). Il est dès lors particulièrement étonnant que cette vue d'ensemble ne figure pas dans la demande.

⁴ En 2025 (date jadis espérée pour la mise en service), sans le métro, il y aurait eu 720 300 km parcourus en voiture à l'heure de pointe du matin (HPM), contre 715 879 avec le métro. Cela aurait représenté une diminution de 0,61 % (Tableau 3, p. 21). À noter que ce tableau a été construit sur base des modèles développés par le consortium Bruxelles Métro Nord (BMN), qui est en charge du projet.

Desserte en transport public, locale et à grande distance, alternatives

La Commission rappelle que le périmètre du projet est déjà bien desservi en transport public :

- «Sept lignes de tram traversent le périmètre. Six d'entre elles se rejoignent au niveau de la gare du Nord [...] Le périmètre bénéficie d'un maillage fin en lignes de bus [une quinzaine] ; De nombreuses lignes de bus De Lijn sont présentes dans le périmètre » (EIE, RNT, p.32-34) ;
- le périmètre est bien pourvu en gares du réseau RER (réseau «S» Diegem, Haren, Haren-Sud, Bordet, Evere et Schaerbeek) : «Bruxelles-Mobilité estime que le report modal estimé lors des études précédentes ne devrait que peu évoluer vis-à-vis d'une modélisation MUSTI ».
- le tracé du métro 3 suit partiellement le tracé de lignes existantes, en particulier le tram 55.

L'opportunité du métro comme ligne de transport en commun structurante vers le Nord, et ses justifications ultérieures retiennent la vitesse commerciale comme premier objectif à atteindre et l'augmentation de capacité comme deuxième objectif livre VII – conclusions générales ; p.2) plutôt que le parcours réel des usagers. Ces deux objectifs sont compatibles pour offrir des déplacements rapides sur de longues distances mais avec des stations à environ 30m sous terre (soit plusieurs minutes de marche pour atteindre les quais ou pour revenir au niveau de la rue), ils offrent moins de solutions pour les besoins locaux. Certains parcours seront dès lors plus longs en métro qu'en tram.

Du point de vue local, le tram 55 est aujourd'hui largement utilisé entre Liedts et Helmet, il y a plusieurs écoles sur la ligne ce qui contribue à la saturation aux heures de pointe en l'état actuel de son exploitation. Le métro n'offre pas de gains de temps pour les trajets relativement courts. L'étude n'a pas analysé les besoins de déplacement des habitants des quartiers concernés car elle s'est cantonnée à une modélisation qui ne peut descendre à un niveau géographique suffisamment fin. En outre, on sait aujourd'hui que le temps total de déplacement n'est pas le seul déterminant du choix modal, 40% des Bruxellois – et certainement davantage dans le cadran considéré – n'ont tout simplement pas le choix car ils ne possèdent pas de véhicule⁵. Le tarif, le nombre de correspondances et la pénibilité qu'elles représentent, le fait de voyager ou non à l'air libre, la sécurité objective et le sentiment de sécurité, la proximité des arrêts, etc. sont d'autres éléments très importants pour le choix du transport public, inhérents à celui-ci, qui ne jouent pas en faveur du métro, a fortiori s'il est construit en grande profondeur.

De ce point de vue, la suppression du tram 55 (14 arrêts depuis la gare du Nord) provoquera paradoxalement une baisse de l'accessibilité des quartiers qu'il traverse, le métro 3 ne proposant que 7 stations et, qui plus est, toutes à grande profondeur.

La Commission regrette qu'aucun plan d'exploitation du réseau futur dans ce cadran de la ville, ni d'amélioration du réseau existant n'accompagne la demande. Dans ces conditions, il n'est pas possible de connaître l'impact effectif du projet sur l'usage du transport public, de comparer les situations « avant/après » d'accessibilité des quartiers, alors que la méthodologie et les ressources pour ce faire existent⁶.

Pour cibler une demande à de plus grandes distances et de nouveaux utilisateurs, la Commission regrette l'hypothèse d'un métro vers Bordet n'ait pas été comparée à d'autres extensions potentielles, par exemple vers Berchem et la E40. Elle s'étonne aussi que, dans la perspective d'une ligne de métro vers Bordet, des extensions vers des pôles plus importants comme Diegem, Brussels Airport ou des P&R le long du Ring R0, offrant des potentiels supplémentaires et des opportunités d'en faire un projet de mobilité interrégional, n'aient pas été envisagées. Les pôles terminus de Bordet et Albert ne sont pas des pôles d'attraction significatifs.

⁵ Thomas Ermans, 2019, *Les ménages bruxellois et la voiture*, Focus IBSA, 32, 1-10.

⁶ Voir notamment Kevin Lebrun, 2018, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 123. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1652>

Certains se posent dès lors la question de l'opportunité de tester une alternative avec moins de stations de métro.

La Commission demande quelle est la vision du futur réseau de surface dans la zone et de préciser les réseaux de trams et de bus, le maintien éventuel d'une partie du tracé du 55, les pôles de correspondances et les terminus des lignes interrégionales.

Fréquentation de la ligne 3 : Données MUSTI, croissance démographique, télétravail

La Commission regrette de ne pas avoir des données de fréquentation sur une heure (plutôt que sur deux heures). Elle s'étonne des différences importantes de résultats entre les modélisations du Bureau Métro Nord et celles de la Région avec MUSTI (LIVRE II pp. 45 et suivantes).

La Commission demande d'avoir plus d'explications pour ces résultats et en particulier, elle demande de préciser les chiffres de fréquentation du M3 en regard du seuil des 6.000 passagers/h/sens retenu par le gouvernement en 2009 comme seuil au-delà duquel la construction d'un métro devenait pertinente. Des chiffres inférieurs aux calculs du Bureau Métro Nord sont attribués à des hypothèses alternatives comme un transfert modal plus important vers le vélo.

La Commission constate que les données MUSTI se fondent sur des hypothèses démographiques exagérées : les derniers chiffres produits par l'IBSA indiquent une croissance démographique de 1.227.695 personnes à l'horizon 2025 (soit 40.000 personnes en moins que les données MUSTI) et de 1.266.370 personnes à l'horizon 2040 (soit 130.000 personnes en moins que les données MUSTI). Cf. <https://ibsa.brussels/themes/population/projections-demographiques>

La Commission constate que les données MUSTI n'intègrent pas les effets du Covid et du télétravail sur la mobilité. Or, comme l'indique l'EIE (RNT, p.37), on devrait observer « *une très nette augmentation à court et long terme de la pratique du télétravail et de l'élargissement des horaires de travail, et qui devraient contribuer à une baisse et un lissage de la fréquentation des transports en commun* ».

L'EIE (RNT, p.49) indique par rapport aux données utilisées (dont les données MUSTI) que « *la situation existante (2018-2020) est simulée sur base de données plus anciennes et ne repose pas sur les données les plus récentes* ».

L'introduction (livre I, p. 75) reconnaît que « *Ainsi, au vu de la difficulté de prédiction fiable à long terme sur les comportements futurs dans le domaine de la mobilité, il est décidé de mener l'étude en considérant les statistiques et les tendances datant du pré-confinement, tout en gardant à l'esprit que des modifications potentielles pourraient avoir lieu. La situation datant de 3 mois est en effet beaucoup trop neuve pour pouvoir proposer des scénarios fiables en 2030.* »

Le télétravail est donc explicitement exclu de l'étude d'incidences. Or, une récente étude universitaire (octobre 2021) réalisée par l'ULB à la demande de l'IBSA⁷ a estimé que pas moins de 44 % des emplois localisés à Bruxelles sont « télétravaillables ». Des grands employeurs qui interdisaient ou restreignaient fortement le télétravail avant la crise Covid-19 sont maintenant très ouverts sur la question, voire imposent un à trois jours de télétravail à leurs employés. Les besoins de déplacements pour des réunions et contacts divers ont également diminué avec la digitalisation rapide de la société. Ceci ne peut que réduire les besoins de mobilité aux heures de pointe et donc la charge et la rentabilité collective de la future ligne.

Si ces éléments nouveaux n'ont pu être pris en compte à temps par l'EIE, la Commission estime qu'une mise en garde quant aux limitations méthodologiques est indispensable et qu'une réévaluation de l'opportunité du projet s'impose dorénavant, au vu également des moyens budgétaires disponibles. Autrement dit, l'EIE est de facto déjà dépassée par l'évolution de la société.

Pour toutes ces raisons, la Commission doute de la pertinence d'une ligne de métro sur le tracé retenu. Au minimum, un scénario intégrant a) les effets de la pandémie sur la mobilité et b) des hypothèses démographiques corrigées devrait être élaboré et modélisé.

⁷ https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/IBSA_Rapport_teletravail_0.pdf

LE BILAN CARBONE DE LA LIGNE 3

Les émissions de CO₂ liées au chantier de construction du métro et à son exploitation sont importantes. En effet, selon l'EIE (RNT, pp.372-373), la construction et l'exploitation de la ligne 3 généreront des émissions de CO₂, représentant 1,7 % des véh.km (Conclusions générales p. 53). La baisse d'émissions de CO₂ liée au report modal, estimée par la baisse des véh.km générée par la mise en service du métro ne serait que de 0,61 % et conduirait donc à une augmentation globale des émissions de CO₂.

La Commission demande de tenir compte des données de report modal, de celles relatives au bilan carbone du projet (construction et exploitation) et des mesures d'accompagnement de façon à pouvoir évaluer correctement l'incidence de celui-ci.

LES STATIONS ET LES AMENAGEMENT DES ABORDS

Aménagement des abords

Les aménagements des espaces publics autour des stations ne sont pas encore précisément définis et feront l'objet, si le permis d'urbanisme est accordé, d'un processus participatif avec la population. La Commission demande que ces projets lui soient présentés et fassent l'objet de vérification par rapport aux plans et normes en vigueur).

Prise en compte de l'accessibilité en amont

La Commission rappelle que des stations à grande profondeur (Liedts « entre 22 et 25 m », Paix et Bordet 24 m, Riga 27 m, Tilleul 30 m, Colignon et Verboekhoven 32 m), sur 3 (Verboekhoven) ou 4 niveaux (les autres) constituent un problème pour l'accessibilité (voir aussi infra), ainsi que la sécurité et le sentiment de sécurité des usagers, en particulier les plus vulnérables.

La Commission regrette qu'il n'y ait pas d'analyse complète des plans sous l'angle de l'accessibilité et de vérification qu'ils répondent bien aux normes et bonnes pratiques en matière d'accessibilité et aux recommandations pour l'accessibilité de l'étude d'incidence de 2021. Beliris a pourtant conclu un marché stock pour du conseil avec un consultant expert en accessibilité.

Accès aux stations

Les arceaux vélos ne peuvent être placés sur les cheminements piétons. Plus particulièrement au niveau des lignes guides utilisées par les personnes déficientes visuelles. Il est important également de prendre en compte l'emprise des vélos (y compris cargos) stationnés aux arceaux pour calculer le libre passage disponible sur les cheminements piétons menant aux stations.

Dans les stations

Pour les personnes déficientes visuelles, il est important de prévoir des couleurs contrastées entre les sols, les murs et les plafonds. Le projet semble porté sur des tons « gris sur gris », ce qui ne rencontre à première vue pas les besoins en termes de contrastes.

Au niveau du choix des revêtements de sols, la pierre bleue s'avère fort glissante une fois humide et n'est pas recommandée.

La Commission demande de ne pas utiliser de clous en inox en guise de dalles de vigilance au niveau des traversées piétonnes. Ces clous n'offrent pas suffisamment de garantie en termes de durabilité et de contrastes pour les personnes déficientes visuelles. Il faut en effet que toute la bande d'éveil à la vigilance soit contrastée. De plus, aux abords de la place Jourdan par exemple, ces « dalles de vigilance » réalisées à l'aide de clous se sont déjà détériorées à plusieurs endroits.

Au niveau de la signalétique en station, veiller à ce qu'elle soit la plus claire et accessible à tous et idéalement en cohérence avec les autres opérateurs de transports si la station est intermodale.

Quais et embarquement

En l'absence de garanties et de réponses claires aux demandes des associations représentant les personnes à mobilité réduite, la Commission reste inquiète concernant l'accès en autonomie au métro dans les nouvelles stations, y compris pour les personnes en fauteuil roulant. La Commission demande que Beliris et la STIB collaborent activement afin d'offrir une cohérence entre les quais et le matériel roulant pour permettre l'embarquement ou le débarquement de plain-pied et sans lacune.

Nous demandons de veiller à ce que ces façades de quais ne viennent pas créer d'obstacle ou de ressaut pour les utilisateurs de fauteuils roulants et pour tous les autres usagers du métro par ailleurs.

La Commission note que dans la version amendée suite aux recommandations de l'étude d'incidences, notamment dans *l'Annexe 2 : note relative aux aménagements de surface*, la demanderesse propose d'appliquer le principe de base de remise globale en pristin état ou pristin état amélioré.

Piétons

Le mode piéton est essentiel pour favoriser le report modal. Il existe un réel intérêt d'améliorer la desserte piétonne des stations en premier lieu conformément au principe STOP, et surtout en amont de la réflexion.

Concernant les parkings vélos prévus dans ou aux abords des stations, veiller aussi à ce qu'il n'y ait pas de conflit entre les flux de cyclistes utilisant le parking et les flux des piétons se rendant à la station.

Intégration d'une offre de stationnement pour Vélos

La Commission rappelle que le stationnement vélo est nécessaire pour promouvoir l'intermodalité et que le projet constitue une opportunité unique pour créer du stationnement vélo sécurisé dans des quartiers fort denses où les possibilités de stationnement sécurisé sont difficiles à mettre en place au vu de la configuration du bâti existant. La Commission constate avec regret le peu d'évolution du projet entre 2018 et 2021 en matière de stationnement pour les vélos.

La Commission se réfère au Masterplan Stationnement Vélo adapté par le gouvernement en 2021 et le compare aux recommandations de l'étude d'incidences et aux emplacements prévus dans le projet. Elle constate des différences très importantes et déplore l'absence de prise en compte de ces chiffres dans les projets de construction des stations ainsi que dans le réaménagement des abords directs des entrées.

La Commission demande que le projet soit un projet de mobilité global, qu'il contribue aussi à la mise en œuvre du Masterplan vélo approuvé par le Gouvernement et qu'il prenne en compte les besoins du quartier en plus des besoins d'intermodalité au Métro

La Commission demande de faire du métro un projet urbain, qui intègre l'ensemble des besoins de mobilité y compris le parking vélo et donc d'augmenter les emplacements de stationnement vélo sécurisés en stations.

La Commission insiste sur la prise en compte des évolutions en matière de vélos (vélos cargos, longtails, etc.). Pour le dimensionnement du nombre de places pour vélos spéciaux, il convient d'utiliser un ratio de 10% du nombre de places pour vélos classiques créées, avec un nombre minimum de 5 places pour vélos spéciaux.

La Commission fait remarquer qu'une station Villo ! ne constitue pas du stationnement vélo et que cela ne peut donc pas être pris en compte dans le nombre de places créées. Les stations Villo ! sont un outil de mobilité partagée ayant un fonctionnement et une utilisation différentes des équipements de stationnement vélo. Ils ne remplissent pas la même fonction et n'offrent pas les mêmes services même s'ils sont complémentaires.

Stationnement en voirie

Aux abords des nouvelles stations, la Commission demande de prévoir des emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap. Si certains doivent être déplacés, prévoir de les remplacer, voire de les doubler.

Les aménagements des espaces publics ont un impact direct sur l'offre de stationnement en voirie. Le projet baisse de l'ordre de 60% l'offre de stationnement en voirie dans le périmètre. Les suppressions sont donc conséquentes. Or, c'est précisément un des arguments opposés à la mise en site propre ou semi-site propre du réseau de surface. La remise en pristin état suppose-t-elle que les espaces publics seront à nouveau retravaillés via des nouvelles demandes de permis ? Si c'est le cas, serait-ce un dossier global sur l'ensemble du tracé ou des demandes par périmètre (encore non définis) autour des stations ? Ceci peut modifier considérablement la manière

d'aborder la suppression de places en surface et le nécessaire report – ou non – du stationnement vers le hors-voirie.

De manière générale, la Commission regrette le manque de visibilité sur les réels impacts sur le stationnement de la version amendée qui a des conséquences sur l'opportunité (ou non) d'intégrer au projet des pistes de solutions hors-voirie mutualisées aux abords des futures stations de métro qu'elles soient localisées dans des quartiers soumis à une pression sur le stationnement et/ou en tête de ligne en cohérence avec la politique de développement et promotion de la pratique de park and ride (rappelons qu'un P+R à Bordet est inscrit au PRDD, mentionné dans Good Move et proposé dans le cadre du PAD Bordet).

La Commission demande de tenir l'Agence du Stationnement au courant de ces projets et de ces chiffres, via des notifications préalables aux travaux du Métro accompagnées de plan actualisé permettant d'identifier le plus précisément possible les suppressions visées ainsi que les éventuels changements de configuration du stationnement.

Prévention et sécurité

Concernant l'intégration des aspects de sécurité dans l'aménagement de l'espace public (Security by Design) du Plan global de Prévention et de Sécurité (PGSP) 2021-2024, la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16.05.2019 demande à Bruxelles Prévention & Sécurité (BPS) « *d'internaliser, à terme, l'analyse du risque et de fournir cette analyse pour un projet donné à la demande de Bruxelles Mobilité ou autre maître d'ouvrage public.* » BPS n'a pas la capacité technique pour fournir une analyse substantielle de ce dossier, d'autant plus compte tenu des délais impartis. Bruxelles Prévention & Sécurité se réfère aux principes génériques tels que définis dans le Guide à l'intégration de dispositifs de sécurité dans l'espace public (2019).

Bordet

Vu la localisation périphérique proche de Zaventem, la desserte par bus à haut de niveau de service, la gare SNCB et la proximité avec l'autoroute E19, la Commission regrette le manque de développement de Bordet comme pôle intermodal dans un cadre interrégional. La localisation stratégique de cette station en entrée de ville offre une opportunité intéressante de hub intermodal afin de capter une partie des voitures entrant dans Bruxelles. La station de Métro devrait intégrer les besoins actuels et futurs de desserte en bus. La Commission regrette que le projet de construction de la station ne soit plus combiné avec la construction d'un P+R directement connecté au métro.

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 800 places sécurisées et 530 places en accès libre.

Le paragraphe 2.10.4 de la note explicative mentionne la création de plusieurs poches de stationnement vélo réparties de la façon suivante : 70 places en accès libre au niveau des 3 accès de la station et une poche de 324 places sécurisées situées en station. Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations et l'accessibilité des places en station n'est pas détaillée. On devine une pente avec marches à faible hauteur munie de goulotte. La pente d'accès idéale pour les vélos est comprise entre 2 et 4%. Au niveau des abris vélos, 3 abris non sécurisés non couverts, non centralisés sont prévus aux abords de la gare SNCB. Même si la SNCB ne participe pas à l'investissement ni à la gestion de ces abris et racks, un accord doit être trouvé pour l'occupation s'ils sont situés sur terrains SNCB.

L'arrivée du métro, aura aussi pour conséquence une compétition plus forte pour le stationnement aux pourtours de la station. Les conséquences sur la pression du stationnement de la création de la station Bordet auraient également dû être prises en compte plus en amont et a minima des premières estimations auraient pu objectiver les conséquences sur le stationnement longue durée dans le quartier lié aux TC (déjà observé en situation existante) et qui sera accentué avec le projet sans P+R et dans l'incertitude pour le stationnement à court terme. La mise en œuvre du monitoring stationnement recommandée par l'étude d'incidences est effectivement nécessaire.

Infrabel vient d'achever le volet 1 d'une étude de capacité de la L26. Cette étude vise exclusivement le potentiel d'augmentation de la capacité ferroviaire en vue d'un report du trafic actuel et futur empruntant la jonction Nord-Midi.

Le volet 1 de l'étude ne retient pas la mise à 4 voies sur le tronçon Meiser-Bordet-Haren comme offrant de potentiels gains significatifs de capacité en tant que telle. Il conclut par contre à l'existence d'un gain potentiel d'extension de capacité sur la L26 en réalisant un saut-de-mouton à Haren. Au vu de ce gain potentiel, la réalisation de cet ouvrage a été retenue comme méritant d'être approfondie dans le cadre du volet 2 de l'étude qui doit approfondir la pertinence de la réalisation des actions retenues, en fonction du gain en capacité qu'elles offrent au regard des coûts, financiers, mais aussi coûts sociétaux et environnementaux. Le volet 2 va être lancé et devrait s'achever fin 2022.

La SNCB demande que les quais soient d'une largeur de 4 m. libres (y compris dans les zones de rampes, escaliers et ascenseurs) et que les auvents soient intégrés dans le PU (s'ils sont dans le périmètre du permis). Elle remarque que les rampes d'accès aux quais ne sont pas conformes pour les personnes à mobilité réduite. Ils doivent répondre aux normes Revalor (Standard SNCB), STI-PMR et autres normes/standards en vigueur à la SNCB. Les accès doivent aussi tenir compte du fait que les quais SNCB vont être rehaussés de 76 cm. La zone SNCB depuis l'espace public et la zone intermodale doit être certifiable STIB-PMR (quais et accès).

Concernant la passerelle (et ses ascenseurs), la SNCB fait remarquer qu'elle n'y est pas favorable et que dès lors ni l'investissement ni la gestion ne seront assurés par elle. Néanmoins la passerelle et ses accès doivent être conformes aux normes ferroviaires et être conformes PMR. Les équipements d'information voyageurs (affiches) doivent pouvoir être intégrés à chaque accès. Le Kiss&Ride doit être accessible dans les 2 sens et les places de parking handicapés sont à situer à proximité de la zone intermodale (parvis côté nord). Par ailleurs, la rampe cyclo-piétonne est problématique pour le développement de l'îlot dans son ensemble car elle prive la parcelle voisine d'une connexion et d'une visibilité avec le parvis du hub multimodal, ainsi que d'une activation optimale de ces façades.

Les automates de vente, l'information voyageur, le totem et la zone de concession sont à prévoir à proximité des accès aux quais (rampes/escaliers).

La SNCB demande de limiter les accès directs depuis la station de métro vers les quais SNCB (les portes vers les quais SNCB doivent être fermables 30 min avant/après le premier/le dernier train de préférence par le personnel SNCB).

Des cheminements libres d'obstacle PMR depuis l'espace public vers les quais et de quai à quai sont à intégrer dans le PU (entrées et sorties, cheminements podotactiles, accès TVM, ...).

L'éclairage est insuffisant sur le parvis intermodal gare/STIB de l'espace public (côté terrain SNCB/quai ouest). L'éclairage des quais et accès aux quais doit répondre aux standards SNCB.

Des conventions de gestion et de travaux doivent être réalisées avec la SNCB pour les zones ferroviaires. Si les accès, équipements d'accueil, d'information voyageurs, ... SNCB ne sont pas sur terrain SNCB, la SNCB doit bénéficier d'un droit réel perpétuel et gratuit.

Paix

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 350 places sécurisées et 230 places en accès libre.

Le paragraphe 2.9.4. de la note explicative fait état de la création de 148 emplacements de stationnement vélo : 34 places en accès libre et 114 places sécurisées (dont 6 places pour vélos spéciaux). La Commission apprécie le fait que l'ensemble des places se situent de plein pied et sans obstacle à l'accessibilité. Cependant, l'installation de la partie sécurisée à l'arrière de la station sans possibilité d'accès direct vers les entrées de la station constitue un frein au confort d'utilisation. Les recommandations en vigueur veulent que le parking vélo soit situé le plus proche possible des accès à la station. De plus, l'accessibilité aux emplacements depuis le réseau cyclable bruxellois, et de la commune en particulier, n'est pas optimal ce qui risque d'entraîner des conséquences au niveau de l'utilisation des équipements de parking vélo.

Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations.

Tilleul

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 390 places sécurisées et 260 places en accès libre.

Le paragraphe 2.8.4. de la note explicative indique la création d'un total de 157 places de stationnement vélo réparties de la sorte : 61 emplacements en accès libres et 96 emplacements sécurisés.

Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations.

Riga

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 300 places sécurisées et 200 places en accès libre.

Le paragraphe 2.7.4 de la note explicative indique la création de 55 places en accès libre en surface aux abords de la station ainsi que 90 emplacements sécurisés au niveau -1 de la station. Ces places en station seront accessibles par des rampes à faible hauteur de marche munies de goulottes. La pente d'accès idéale pour les vélos est comprise en 2 et 4%. Le plan ne fait pas mention de la pente et il faudra donc être attentif à cela dans la réalisation sous peine de gêner le confort d'utilisation de tels dispositifs. La Commission demande de garantir l'accès en dehors des heures d'ouverture de la station.

Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations.

Verboekhoven

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 420 places sécurisées et 280 places en accès libre. Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations.

Le paragraphe 2.6.4 de la note explicative indique la création de plus de 200 emplacements vélos aux abords et dans la station même. La concentration des emplacements situés en station ne sont pas accessibles par les voiries les mieux connectées au niveau du réseau cyclable bruxellois. Cela risque d'avoir un impact important sur l'utilisation des futurs parkings sécurisés prévu dans cette station. Il serait aussi nécessaire de rajouter du stationnement vélo en accès libre au droit de l'entrée de la station à partir du Boulevard du Lambermont.

La Commission demande de réviser à la hausse le nombre de places de stationnement vélo et de garantir l'accès en dehors des heures d'ouverture de la station.

Verboekhoven est un point d'échange pour les usagers venant de Wand (tram 7) vers le centre, les conditions de correspondance avec le métro doivent être optimisées.

L'étude mentionne que la « boîte Sud » (rue Walhem) est largement sur-dimensionnée et la passerelle peu fréquentée en l'absence de station RER. La SNCB confirme qu'il n'y aura pas de halte RER à Verboekhoven. L'emplacement envisagé pour une gare à Verboekhoven se situe sur la ligne 161 Namur - Ottignies – Bruxelles-Luxembourg – Bruxelles-Nord – Bruxelles-Midi. Il s'agit d'une ligne empruntée par de très nombreux trains et le tronçon entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman est proche de la saturation. Les études de capacité réalisées sur ce tronçon Schuman-Bxl-Nord révèlent qu'un maximum de 2 trains par heure et par sens pourraient y faire arrêt, au vu de l'exploitation sur ce tronçon, sa forte fréquentation et l'hétérogénéisation du trafic. En l'état de l'infrastructure ferroviaire, il n'est pas possible d'arrêter certains trains sur ce tronçon sans ralentir de façon inacceptable les autres trains circulant sur cette ligne. Par ailleurs, vu l'intermodalité métro-train qui sera disponible à Bruxelles-Nord et Bordet, la SNCB estime que la construction d'une nouvelle gare à Verboekhoven n'apporte pas de plus-value d'un point de vue de la mobilité suburbaine. Au vu de l'importance des travaux, les investissements conséquents, leur impact lourd dans un tissu urbain très dense, et d'autre part, le gain réel en intermodalité, la justification de la création d'une halte à Verboeckhoven pose question.

Ces éléments de réflexion ont été transmis en mai 2017 à Beliris.

Collignon

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 320 places sécurisées et 220 places en accès libre.

Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations. Le paragraphe 2.5.4 de la note explicative indique 68 places (dont 4 pour vélos spéciaux) à proximité des entrées de la station. Aucun espace permettant de créer du stationnement vélo de longue durée n'est prévu dans les plans de la station.

La Commission demande de faire du métro un projet urbain, qui intègre l'ensemble des besoins de mobilité y compris le parking vélo et donc d'augmenter les emplacements de stationnement vélo sécurisés en stations.

Liedts

Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 600 places sécurisées et 400 places en accès libre. Les chiffres proposés sont donc très éloignés de ces recommandations.

La note explicative au paragraphe 2.4.2 indique que 67 places de stationnement vélo (dont 5 pour vélos spéciaux) sont prévues en surface aux abords de la place Liedts alors qu'au paragraphe 2.4.4 il est stipulé 87 places de stationnement vélo mais le détail des chiffres dénombre 83 places. Aucun espace permettant de créer du stationnement vélo de longue durée n'est prévu dans les plans de la station.

La station s'inscrit dans un contexte urbain dense avec un fort besoin en place de stationnement sécurisé pour vélo. L'opportunité de la création du métro nord doit permettre de saisir de cette question et permettre de répondre aux besoins en la matière dans des quartiers où les alternatives sont peu nombreuses au vu de la configuration du bâti existant.

La Commission demande de faire du métro un projet urbain, qui intègre l'ensemble des besoins de mobilité y compris le parking vélo et donc d'augmenter les emplacements de stationnement vélo sécurisés en stations.

LE CHANTIER : PERTURBATIONS EN SURFACE

La Commission constate que le tunnelier ne pourra entrer en service que quand les 7 stations auront été creusées. Dès lors, même s'il y aura un léger décalage entre stations pour le début des travaux, 9 importants chantiers à ciel ouvert (7 stations + rue d'Aerschot et Haren pour l'entrée et la sortie du tunnelier), équivalents à environ neuf fois l'actuel chantier Stalingrad, se tiendront concomitamment sur plusieurs années.

Si le projet se réalise, la perturbation des quartiers et des circulations automobile, cycliste et piétonne, ainsi que celles des transports publics (coupures de lignes de tram, déviations de bus) seront importantes et auront un impact négatif majeur sur la mobilité à Bruxelles et, en particulier, dans le cadran visé par le projet alors que celui-ci est présenté comme justifié par l'urgence d'améliorer une situation déjà dégradée. La Commission tient à souligner ces nuisances en surface qui pourraient être occultées par l'utilisation d'un tunnelier. La gestion transitoire durant les chantiers sera particulièrement longue, a fortiori compte tenu des difficultés budgétaires mentionnées plus haut qui risquent de rallonger les travaux, si ceux-ci ont lieu.

La Commission espère que des déviations piétonnes très qualitatives et ambitieuses ne se limitant pas à de la signalétique seront mises en place, et notamment prises en compte dans l'hyperpilotage. Des aménagements temporaires comme des élargissements de trottoirs, traversées temporaires, ...) doivent être réfléchies.

Concernant les transports publics, aussi, le réseau de surface doit être maintenu le plus possible, l'interruption des lignes de tram 25, 62 et 93 place Liedts doit être évitée et si ce n'est pas possible, des transferts fluides et courts sont à organiser.

LE CHANTIER : EVACUATION DES TERRES & APPROVISIONNEMENT EN MATERIAUX

« En ce qui concerne le cubage total des terres du projet, celui-ci est estimé à 1.450.000m³ (terre en place) ce qui représente à titre d'exemple 5 fois la butte du Lion de Waterloo. À cela s'ajoute les 500.000m³ de matériaux à acheminer nécessaires à la mise en place du gros œuvre fermé des stations, du dépôt et du tunnel. Au total, sur la durée de la construction de cette ligne de métro NB et de son dépôt, on estime le charroi équivalent à 150.000 camions. » (Conclusion générale de l'EIE, p. 45) ;

La Commission note qu'aucune des alternatives ferroviaires et fluviales recommandées par l'EIE n'a été retenue par le Maître d'ouvrage.

Afin de réduire au maximum les nuisances potentielles pour la Région et son potentiel impact climatique, la Commission demande aux autorités bruxelloises de montrer l'exemple en termes de la logistique de chantier, comme exprimé dans le plan Good Move, et notamment dans sa fiche-action D.9.

L'usage de la voie d'eau comme moyen de transport privilégié dans le cadre des futurs chantiers - du tunnel, des stations et du dépôt-, tant pour l'évacuation des déblais et déchets de chantier que pour l'approvisionnement en matériaux de construction doit être étudié. Ce chantier se trouve à l'inventaire du Plan pluriannuel de gestion des chantiers du Port de Bruxelles. Le Port mettra

(gratuitement) à disposition du maître d'ouvrage et de son entrepreneur, son équipe dédiée à cette mise en œuvre, composée du Manager cluster portuaire et de l'expert en transport. Le Port veillera à ce que les terrains portuaires nécessaires (avant-port) soient disponibles aux moments opportuns liés aux chantiers

Le préacheminement ferroviaire des terres et déblais du tunnel et du dépôt de Haren vers l'avant-port, est envisagé pour réduire les nuisances pour les riverains de Haren et Schaerbeek. La Commission attire l'attention de la Région sur la nécessité, pour sa mise en œuvre, de garantir une connexion fiable entre le site de Bordet et l'avant-port de Bruxelles, y compris sur le site propriété du FIF. La connexion ferroviaire actuelle vers l'avant-port a en effet été mise hors service par Infrabel, dans l'attente d'une autre solution dont la programmation n'est pas compatible avec cette du chantier du Métro Nord. La Commission note que la SNCB s'oppose à cette solution car elle pénaliserait l'exploitation commerciale des trains S et IC de la ligne 26 pendant l'exécution du chantier. Bordet bénéficie actuellement de 7 trains par heure et par sens dont 2 trains vers l'aéroport et ce grâce à la finalisation d'un autre grand chantier bruxellois, le tunnel Schuman-Josaphat ouvert en 2016.

La Commission souligne la nécessité de rénover rapidement la rampe du Lion, celle-ci étant nécessaire au charroi d'une part importante du chantier global, que ce soit pour l'acheminement du béton prêt à l'emploi et des matériaux qui ne pourraient être transportés par rail vers Bordet (depuis la voie d'eau et l'avant-port notamment) ou l'évacuation des terres et déblais dans la mesure où ceux-ci ne pourraient être transportés par rail vers l'avant-port ou vers leur destination finale. Si les travaux de rénovation de la rampe du Lion ne pouvaient être réalisés à temps, cela signifierait un impact beaucoup plus lourd du chantier sur les riverains (congestion, gaz d'échappement, bruit, vibrations, accidents,...), sans compter le détour de 7 km par trajet pour les camions concernés (estimés à 150.000).

Dans le cas où la solution ferroviaire de pré- et post-acheminement ne serait pas réalisable, la préférence de la Commission va alors à une rénovation lourde (par Infrabel) de la rampe du Lion, cette solution étant la moins onéreuse et la plus facile et rapide à mettre en œuvre des solutions étudiées par le chargé d'étude. Il demande par conséquent à la Région de mener à temps les négociations nécessaires avec Infrabel pour garantir le respect du timing des travaux, tant pour la rénovation de la rampe du Lion que pour la connexion ferroviaire de l'avant-port. La Commission attire aussi l'attention de la Région sur le timing des travaux, le début des charrois de terres et déblais étant attendus dans moins d'un an.

Vu les enjeux, si le permis d'urbanisme est accordé malgré les réserves figurant dans le présent avis, la Commission propose de créer une taskforce régionale spécifique concernant la logistique du chantier, composée des maîtres d'œuvre – Beliris et STIB -, de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement, du Port et des cabinets de tutelle concernés. La Commission demande que cette taskforce prenne en compte l'ensemble de incidences du chantier sur l'accessibilité, la mobilité et l'environnement (pollution de l'air, sonore et pas uniquement le niveau de CO2).