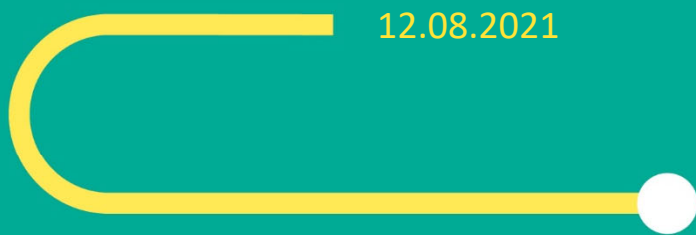


PROJET MÉTRO 3

Communiqué de presse
Phase 2 – Clôture de l'étude
d'incidences

12.08.2021



M3
Bordet-
Albert

L'ÉTUDE D'INCIDENCES CONFIRME LE PROJET MÉTRO 3

Les conclusions de l'étude d'incidences sur l'environnement sont claires : le projet Métro 3 est le mode de transport le plus adapté pour répondre aux besoins de mobilité du nord de Bruxelles. L'étude, réalisée par un bureau d'études indépendant et supervisée par un comité d'accompagnement, réaffirme non seulement que le métro est la meilleure solution, mais approuve également la technique, l'emplacement des stations et le tracé proposé. Les conclusions permettent d'optimiser les plans de la demande du permis de la 2^e phase du projet : la construction d'un tunnel de 4,5 km de long, la création de 7 nouvelles stations et d'un dépôt. Beliris, l'expert en construction publique à Bruxelles, en concertation étroite avec la STIB, soumettra des plans début 2022. Les recommandations sont une opportunité pour améliorer le projet pour qu'il réponde aux besoins des citoyens.

La deuxième phase du projet continue sur sa lancée

La nouvelle ligne 3 du métro, qui formera un nouvel axe de 10,3 kilomètres entre Bordet à Evere et Albert à Forest, est un projet réalisé en deux phases. La 1^{ère}, déjà en cours, concerne la transformation du pré-métro en métro entre Albert et la Gare du Nord, la construction de la station Toots Thielemans entre la Gare du Midi et Lemonnier, la conversion des stations existantes et la construction d'un tunnel de jonction sous les voies de la Gare du Nord. La 2^e phase avec le creusement d'un tunnel, la création de 7 stations et d'un dépôt pour le remisage et l'entretien des métros franchit une nouvelle étape : plus de 1100 recommandations ont été compilées dans l'étude d'incidences et ont déjà fait l'objet de premières analyses. Parmi celles-ci, il apparaît déjà qu'une majorité seront mises en œuvre, ou ont déjà été prises en compte dans le projet. D'autres recommandations feront l'objet d'une analyse plus approfondie avant la réintroduction des plans dans le délai réglementaire de 6 mois.

Avec les études du projet en 2013 validées par les gouvernements fédéral et régional, l'intégration de la ligne dans le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) en 2017 et le sondage auprès des Bruxellois en 2020, l'étude d'incidences confirme pour la 4^e fois que le projet Métro 3 répondra aux besoins de mobilité des quartiers situés au nord de Bruxelles.

Le métro retenu comme meilleure solution

Un groupement de bureaux d'études indépendants et agréés (ARIES et TRACTEBEL) a examiné de façon rigoureuse le projet et ses alternatives. Il a, par exemple, étudié si le renforcement du tram 55, soit en augmentant sa capacité, soit en prévoyant un passage en site propre, rendait le projet de métro superflu. Aucune de ces deux options ne s'est avérée réalisable. « En confirmant que le tram, même en site propre, ne pourra pas constituer à lui tout seul la solution pour répondre aux besoins croissants en termes de mobilité au nord de Bruxelles, l'étude d'incidences rappelle la nécessité de la construction de cette ligne de métro », explique Brieuc de Meeûs, CEO de la STIB. « Mais cela ne signifie néanmoins pas que le tram n'aura pas sa place dans les futurs plans, qui seront tous axés sur l'intermodalité. » La construction du tunnel de 4,5 km en bitube (2 tubes), au lieu du monotube (1 tube) proposé, a également été à nouveau étudiée mais n'a pas été retenue. Cette solution aurait non seulement augmenté considérablement le coût du projet, mais aurait également eu un impact beaucoup plus important sur les bâtiments en surface, comme sur l'environnement.

Environnement, intermodalité et accès pour les personnes à mobilité réduite

L'étude d'incidences ne remet en question la création d'aucune des 7 stations dont le tracé et l'implantation avaient déjà été reconfirmés lors du rapport d'incidences du PRAS en 2017. Les recommandations formulées concernent principalement des améliorations pour l'environnement, la complémentarité avec les autres modes de transport et l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) aux 7 stations et au dépôt.

Durant les prochains mois, Beliris, la STIB et la Région examineront en détail chacune des recommandations émises pour améliorer le projet. À titre d'exemple, les recommandations portent sur la récupération des eaux de pluie et la diminution du rejet des eaux à l'égout. Elles proposent également la création de toitures vertes et de panneaux photovoltaïques. Tout ceci sera envisagé dans les plans des stations avec des surfaces de toitures plus importantes : Verboekhoven, Paix, Tilleul et Bordet, ainsi que pour le dépôt de Haren. L'étude recommande également l'aménagement de parkings sécurisés pour les vélos dans certaines stations, de toilettes PMR, l'installation de 2 ascenseurs par quai et qu'une attention particulière soit portée à la réduction de la lacune, à savoir la distance horizontale et verticale entre le nez du quai de métro et le plancher de la rame à hauteur de la porte.

Processus participatif pour l'aménagement en surface

L'étude émet aussi des recommandations pour l'aménagement de l'espace public autour des entrées de stations. Celles-ci n'impliqueront pas une modification substantielle de la demande de permis dès lors que ces aménagements feront l'objet d'un processus participatif. « *L'aménagement de l'espace public sera envisagé en concertation avec les habitants et commerçants des quartiers* », pointe Cédric Bossut, Directeur de Beliris. « *Le procédé sera adapté à chaque station. Les citoyens réfléchiront aux aménagements aux abords des stations : revêtement, mobilier urbain, stationnement vélo sécurisé, mobilité et intermodalité, végétalisation... Au vu de la temporalité du projet, il débutera après les travaux de génie civil des stations, soit dans quelques années.* »

Gestion des nuisances des travaux

L'étude d'incidences formule aussi des recommandations sur l'exécution des travaux, telles que l'évacuation maximale des déblais et matériaux de façon durable, via par exemple la voie fluviale. Pour l'évacuation des terres, ces spécifications sont déjà inscrites dans le cahier des charges qui définit la mission de l'entrepreneur.

Le creusement d'un tunnel et la construction de 7 stations auront un impact sur la vie des riverains. L'étude demande, à juste titre, de prendre des mesures pour limiter cet impact. En tant que maîtres d'ouvrage responsables, la STIB et Beliris entendent limiter les nuisances. L'étude confirme nos points d'attention sur ce sujet. Nous avons à cet effet déjà fait appel à un bureau d'études spécialisé pour les impacts sonores et vibratoires.

CONTACTS PRESSE

Marianne Hiernaux (Beliris) - 0475 82 43 41 – marianne.hiernaux@mobilif.fgov.be
Françoise Ledune (STIB) - 0496 21 40 24 – francoise.ledune@stib.brussels