

Pour « Mobilité 55 »,
Philippe Marbaix,
rue Vandermeersch 39,
1030 Schaerbeek
pmarbaix@yahoo.fr
et info@mobi55.be

Collège des Bourgmestre et Echevins
Hôtel communal
Place Colignon - 1030 Bruxelles

Schaerbeek, le 28/12/2017

Vos références : permis d'urbanisme / 2017/411=221/086-088

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins,

J'ai le plaisir de vous faire parvenir les observations et remarques figurant en page suivantes au nom du groupe d'habitants « Mobilité 55 » dans le cadre de l'enquête publique relative au cahier des charges de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme « réaliser un itinéraire de transport en commun en site indépendant sous les voies de chemin de fer (...) » concernant des biens situés rue du Progrès – rue d'Aershot (projet de tunnel sous voies).

Je souhaite être invité, ainsi que d'autres membres du groupe « Mobilité 55 » qui le souhaiteraient, à la séance de la réunion de la commission de concertation relative à cette enquête.

Je vous en remercie d'avance, et dans l'attente de la bonne suite que vous réserverez à nos observations et remarques, je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs, mes salutations distinguées.

Pour Mobilité 55,
Philippe Marbaix

Remarques générales :

Les choix posés lors de l'octroi du permis pour réaliser le tunnel objet de cette enquête publique fixeront certaines caractéristiques qui s'appliqueront ultérieurement à l'ensemble du projet 'liaison haute performance nord-sud' (selon les termes du projet de modification du PRAS du 06/07/2017, article 1) : notamment, le tunnel proposé dans la demande de permis est destiné à la circulation d'un métro, à une certaine profondeur, et préjuge probablement de la réalisation de l'ensemble du projet (gare du Nord – Evere) selon une technique précise (un tunnelier qui creuse un tunnel unique à 2 voies).

La réalisation de ce tronçon « gare du Nord » a donc des implications pour l'ensemble du projet 'liaison Nord-Sud'. Pour cette raison, nous estimons que

- la légalité de ce « découpage » du dossier nécessite confirmation, au vu du fait que la demande de permis d'urbanisme préjuge de la modification du PRAS selon certaines modalités spécifiques qui n'ont pas encore été finalisées et approuvées par le Gouvernement Bruxellois.
- l'étude d'incidences doit considérer les impacts des choix faits pour ce tunnel sur l'ensemble du projet. Ces implications pour l'ensemble du projet doivent également être prises en compte par l'analyse de l'impact des choix alternatifs pour la partie 'gare du Nord' qui pourraient être pertinents pour les autres parties du projet : implications quant à la possibilité de réaliser un tunnel unique ou bien d'en réaliser deux, profondeur, possibilité de maintenir (ou non) des véhicules de type « tram à haut niveau de service » à même de circuler en surface...

Remarques spécifiques :

Section « 1.2 Projet »

En ce qui concerne la phrase « En situation temporaire, l'ouvrage est déjà techniquement nécessaire à l'exploitation du tronçon Nord – Albert en métro. », nous demandons

- de remplacer « techniquement nécessaire » par « jugé utile par le demandeur ».
- d'ajouter la précision que « cela ne signifie cependant pas que l'ouvrage est justifié par la seule exploitation du tronçon Nord-Albert en métro. Dans le cas contraire, il appartient à l'étude d'incidence ou à l'auteur de projet de montrer, si c'est le cas, que le tracé choisi pour ce tronçon est nécessaire même en l'absence d'une poursuite de la réalisation du projet métro 3 ».

Section « 5.3 Alternatives localisation »

En ce qui concerne le point 5.3 ou un autre sous-point de la partie 5 « alternatives », si approprié :

La modification du PRAS en vue de la réalisation d'un métro n'étant pas encore finalisée à ce jour, nous demandons d'ajouter l'étude d'alternatives au projet de tunnel métro gare du Nord de manière à permettre la circulation d'un « tram à haut niveau de service » (tel qu'envisagé dans le RIE concernant le projet de modification du PRAS¹). En effet, le RIE-PRAS avait noté qu'aucune étude des tracés possibles avec un tram n'a été réalisée pour cette portion du trajet (gare du Nord – place Liedts ; source : RIE-PRAS, chapitre 7, C.2, « absence d'une étude de définition »). Les difficultés de circulation des trams dans cette portion du

¹ Rapport d'Incidences Environnementales concernant le projet de modification du PRAS relatif au projet de liaison Nord-Sud, 26 juin 2017, noté RIE-PRAS dans la suite de ce texte.

trajet, dans son état actuel, ont été considérées comme une justification de la réalisation du projet de liaison nord-sud sous forme de métro (source : page 5 du projet d'arrêté de modification du RIE-PRAS). Il est donc important de considérer les différentes variantes tram sur ce tronçon :

- analyser les possibilités en terme de tracé si le véhicule utilisé est de type 'tram à haut niveau de service', à confort équivalent à celui d'un métro mais capable d'emprunter si nécessaire des courbes plus serrées
- en particulier, déterminer si des tracés trams permettent d'alléger les coûts et réduire les risques pour le patrimoine immobilier des quartiers vers lesquels le tram ou métro devra passer en sortie de la zone de projet. Certains tracés permettent-ils de ne pas passer sous les bâtiments et/ou simplifier la réalisation du tunnel sous-voies (moindre profondeur), et/ou de se limiter à une modification des tunnels existants de manière à augmenter le rayon des courbes les plus difficiles à franchir ?
- dans ces analyses, tenir compte des conséquences de la réalisation potentielle du site propre tram sous le tunnel « avenue de la Reine », pour lequel un autre permis d'urbanisme est demandé : la circulation des trams en serait-elle suffisamment facilitée pour que le tram puisse atteindre un « haut niveau de service », en combinaison par exemple d'un élargissement de la trémie d'accès à la gare du Nord située le long de la rue du Progrès ?

Section « 5.4 variantes »

Nous demandons d'ajouter un point « profondeur en fin de tunnel côté rue d'Aerschot ». En effet, la profondeur du puits annoncée est d'environ 20m. Jusqu'à présent, les promoteurs du projet ont annoncé qu'une profondeur de 25 à 30m est nécessaire pour assurer le maintien de la stabilité des bâtiments en surface (1.5x le diamètre du tunnel). Avec une profondeur de 20m et un tunnel de 10m, on arrive à un sommet de tunnel à 10m sous la surface, et bien moins par rapport aux caves / fondations des bâtiments. Le choix de profondeur a-t-il un impact sur les risques que les tassements de sol endommagent les bâtiments ? Il nous semble nécessaire que l'étude d'incidence réponde à cette question, et détermine s'il est possible (ou non) de modifier la profondeur de fin du tunnel projeté côté Aerschot, au besoin en modifiant la localisation du tunnel.

Section « 9.3 Urbanisme, paysage, aménagement du territoire et patrimoine »

Ce point est complémentaire du point précédent :

En dépit du fait que le projet de tunnel sous-voies n'implique pas en lui-même de percement sous les maisons, l'impact de la suite du tunnel, prévu comme étant fait au tunnelier, sur la stabilité des maisons du quartier Liedts-Brabant-Aerschot doit être étudiée : en effet ce risque nous semble être en tout ou partie déterminé par les choix faits pour le tunnel sous-voies objet de la demande. Nous demandons donc que les risques en matière de tassement des sols sous les maisons et autres bâtiments de ce quartier (Liedts-Brabant-Aerschot) soit étudié en détail dans le cadre de l'étude d'incidence relative au tunnel 'gare du Nord', car si cette étude n'a lieu qu'ultérieurement et que des problèmes importants sont identifiés, il pourrait s'avérer difficile ou impossible d'y remédier.

Aspects « climat » : sections « 2. Thématiques » et « 9.6 incidences dans le domaine énergétique »

Nous demandons d'ajouter le terme « climat », ou « changements climatiques », en lien avec le point « énergie » de la liste de thématiques présentées en section 2. Ceci nous semble indispensable notamment au vu de l'article 127 §2 du COBAT, lequel fixe ce qu'il faut entendre par les incidences d'un projet, et inclut : « le sol, l'eau, l'air, le climat, ... ».

Nous demandons également d'ajouter le terme « climat » à la section 9.6 Incidences dans le domaine énergétique (ou une éventuelle section additionnelle)

Nous attirons l'attention sur le fait que les questions relatives au climat ne se limitent pas au « microclimat » ni à l'énergie, car les changements climatiques ont pour origine l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine. Dans le cadre d'un projet de travaux publics, cela implique notamment de considérer les émissions de CO₂ associées au béton et armatures de béton mises en œuvre. Un premier regard au dossier de demande de permis d'urbanisme suggère que de grandes quantités de béton seraient nécessaires pour la réalisation du projet soumis, en particulier pour cette section (grandes cavités à remplir, parois épaisses...). Quoi qu'il en soit, au regard des engagements de la Région Bruxelloise et de la Belgique au niveau international, une analyse d'incidences environnementales ne peut être pertinente pour la prise de décision sans faire l'inventaire de toutes les émissions de gaz à effet de serre, tant en phase chantier qu'en phase projet.