

*Conférence de presse du mercredi 19 décembre 2007*

## **SCHÉMA DIRECTEUR DU QUARTIER EUROPÉEN, TOUS UNIS POUR LE CLIMAT :**

### **L'ARAU DEMANDE L'AJOURNEMENT DU VOLET MOBILITÉ !**

*Sous couvert d'amélioration de la qualité résidentielle et des conditions de travail dans le quartier, le projet de schéma directeur augmente la capacité du réseau routier en proposant la construction de tunnels imaginant que la surface ainsi libérée serait dévolue au trafic inter quartiers ce qui permettrait au trafic de transit venant de l'Est et du Sud de Bruxelles de passer avec davantage de facilité à Schuman. **La seule proposition qui doit être envisagée dans le projet de schéma est la fermeture du tunnel Cortenbergh car il faut resserrer le robinet à voitures aux entrées de villes.** Les habitants n'ont pas à subir ni à payer une fois encore des infrastructures qui profitent principalement aux navetteurs et qui engendrent des nuisances (pollution, embouteillages, réchauffement climatique...).*

*Le contexte doit nous forcer à une autre approche de la mobilité que celle qui domine depuis les années soixante.*

*C'est aussi la seule manière de respecter les engagements internationaux et belges en matière d'émission de gaz à effet de serre, les dispositions du Plan régional de développement relatives à la réduction de 20 % de la pression automobile à Bruxelles et les objectifs du développement durable dont le schéma prétend se revendiquer.*

*En matière de métro, le projet de schéma directeur appuie le projet de la STIB de dédoubler l'axe de la ligne 1 entre Mérode et Arts-Loi (projet dit « TRIAS »). **Cette solution n'est pas adaptée pour assurer une bonne desserte du quartier européen et constitue une réponse démesurée à la saturation annoncée de la ligne 1.** L'ARAU plaide pour le renforcement de la visibilité de la desserte ferroviaire et pour la mise en œuvre d'un réseau ferré dense de surface avec des fréquences soutenues destiné à améliorer la desserte du quartier.*

## Introduction

Le projet de schéma directeur pour le quartier européen sera bientôt présenté au gouvernement régional pour approbation.

Ce projet constitue l'aboutissement d'un processus destiné à synthétiser les principales options d'aménagement du quartier à partir des plans et schémas antérieurs.

Le projet s'inspire ainsi du **plan dit « Durant » de 2001** qui a réintroduit pour la première fois le concept de mixité des fonctions dans le quartier avec une attention volontariste portée au logement. En 2003, le **plan Aries dit « plan Médiateur »** a repris partiellement les idées du plan de 2001 en introduisant un volet mobilité particulièrement dense<sup>1</sup>.

Enfin en 2006, **l'avant-projet de schéma directeur piloté par la Région** reprend les bases de la réintroduction de la mixité et comporte un important volet dédié à la mobilité dans et autour du quartier. Les interventions prévues dans ce cadre concernent autant les transports en commun que les infrastructures routières. Ces projets viseraient à organiser la circulation de surface de manière à renforcer le caractère « urbain » du quartier (la « *quête de la nouvelle urbanité* » du quartier).

Il est annoncé que ces projets devraient faire l'objet d'une évaluation technique par une étude sur le schéma de circulation dans le quartier d'ici deux ans. Mais les études ne démontrent jamais que leur postulat de départ.

Le projet de schéma directeur veut s'inscrire dans le cadre des engagements de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (c'est-à-dire la réduction de 7,5 % des émissions de CO2 par rapport à 1990 soit la réduction de 20 % du volume global de trafic d'ici 2010 par rapport au niveau de 1999) ainsi que les engagements du Conseil européen de mars 2007 de réduire de 20 % ces gaz d'ici 2020. De plus, le projet de schéma veut créer un « éco-quartier » autant pour ses qualités en matière de mobilité que pour les performances énergétiques des immeubles.

Parmi les mesures destinées à la fois à renforcer cette « urbanité » nouvelle et répondre aux exigences du développement durable et des engagements internationaux, le projet propose :

- l'utilisation accrue du chemin de fer ;
- l'augmentation de la desserte est-ouest en transports publics ;
- le renforcement de la desserte nord-sud en transports en commun ;
- l'amélioration de la desserte du Parlement européen et de la gare Bruxelles-Luxembourg ;
- la suppression du trafic de transit automobile au rond-point Schuman ;
- le réaménagement de la rue Belliard ;
- le réaménagement de la rue de la Loi ;
- la mise au point d'une politique de stationnement ;
- la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes.

---

<sup>1</sup> L'ARAU avait analysé ce plan en concluant sur la nécessité pour les pouvoirs publics d'être les maîtres d'œuvre de la réintroduction de la mixité. Las. Quelques années plus tard, c'est le secteur privé qui s'en est chargé avec l'impact prévisible sur les prix. La dimension de la mixité sociale a été laissée de côté. Voir les observations complètes de l'ARAU sur le plan Médiateur sur <http://www.arau.org/docs/presse/04-01-08.pdf>.

L'analyse révèle toutefois de profondes distorsions entre les objectifs déclarés et les moyens mis en œuvre.

Ainsi, au moins trois aspects doivent être remis en cause :

1. La suppression du trafic de transit automobile au rond-point Schuman
2. La réalisation de nouveaux tunnels
3. La réalisation d'un nouvel axe de métro

## 1. LA SUPPRESSION DU TRAFIC DE TRANSIT AUTOMOBILE AU ROND-POINT SCHUMAN

### 1.1. Description

La suppression du trafic de transit est un objectif qualifié de « *prioritaire* » par le projet de schéma directeur. Le but de l'opération est « *de supprimer le trafic de transit automobile et donner davantage de place aux modes doux tout en conservant une circulation de type local* ».

Cette suppression devrait s'accompagner d'un concours international pour le réaménagement<sup>2</sup> du rond-point proprement dit ainsi que des rues de la Loi et d'Archimède et des avenues de Cortenbergh, de la Joyeuse Entrée et d'Auderghem. Parmi les indications relatives au futur cahier des charges, on relèvera que le rond-point Schuman sera amené à devenir un espace ouvert permettant l'organisation d'événements. L'amélioration de la mobilité des piétons et des cyclistes à cet endroit sera également une condition du concours. Le projet de schéma indique enfin que « *la place reste un rond-point de circulation inter quartier – y compris en ce qui concerne la desserte automobile locale* », bien que le nombre de bandes de circulation soit réduit.

### 1.2. Analyse

Cette proposition entraîne deux constats :

- Dans la conception du schéma, la limitation du trafic de transit en surface imposerait sa déviation via des tunnels afin de protéger les quartiers riverains du trafic de transit. Le projet de schéma propose **cinq configurations de mise en tunnel** devant faire l'objet d'une étude complémentaire de faisabilité (cfr. Infra) ;
- Cette limitation du trafic de transit conjuguée à la création de nouveaux tunnels entraîne, en l'absence de mesures qui visent à réduire la pénétration du trafic dans la ville, un accroissement de la capacité routière à cet endroit en raison du statut de voirie inter quartier du rond-point Schuman<sup>3</sup>.

Dès lors, cette « libération » du rond-point Schuman du trafic de transit est certainement une plus-value pour les fonctionnaires européens et certains riverains mais aura pour effet de libérer la surface du trafic de transit et donc d'accroître la capacité des flux aussi bien de transit qu'interquartier.

---

<sup>2</sup> *Projet de schéma directeur du quartier européen*, p. 29.

<sup>3</sup> Si l'on se réfère au glossaire du PRD de 2002, le réseau inter quartier est considéré comme « *des voiries qui sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, et qui assurent l'unité de la ville entre les différents quartiers. Le réseau inter quartier a pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional* ».

## 2. LA RÉALISATION DE NOUVEAUX TUNNELS

Le projet de schéma directeur propose la création de nouveaux tunnels dans le quartier. Ces tunnels doivent répondre à deux objectifs :

- « protéger » les quartiers riverains du trafic de transit suite à la limitation du passage au rond-point Schuman ;
- fluidifier le trafic dans le quartier.

Il part en effet du constat que **70 % du trafic dans le quartier est en transit** vers d'autres parties de la Région. Pour fluidifier ce trafic, il propose la mise en tunnel du trafic de transit rue de la Loi et le déplacement de la trémie d'accès au tunnel rue Belliard au niveau de la rue de la Science.

### 2.1. Les tunnels liés à la suppression du trafic de transit au rond-point Schuman

Le projet de schéma prévoit cinq options qui devraient faire l'objet d'une validation par une étude de circulation ultérieure.

#### 2.1.1. Déviation du trafic de surface rue de Cortenbergh vers le tunnel de la rue de la Loi

##### a) Description

Le trafic entrant serait maintenu en surface, sur l'avenue de Cortenbergh comme c'est le cas actuellement, et serait dévié vers l'avenue de la Joyeuse Entrée et sa trémie pour rejoindre le tunnel de la rue de la Loi (direction ville). Cette option supposerait l'interconnexion de cette trémie (aujourd'hui utilisée dans le sens centre-faubourgs, depuis le tunnel Belliard) avec le niveau du tunnel Loi situé plus bas.

Le trafic sortant serait maintenu dans sa configuration actuelle avec la même capacité, à savoir 2 bandes dans le tunnel Cortenbergh vers la E40 et deux bandes dans le tunnel Cinquantenaire vers l'avenue de Tervuren.



## *b) Analyse*

Cette option pose les questions suivantes :

- le danger lié à la configuration du tunnel au niveau des courbes. Cette courbe, située au bas d'une longue pente, déboucherait sur une zone d'insertion du trafic très courte dans le tunnel Loi-Cinquanteenaire et poserait des difficultés pour les usagers du parking des complexes Berlaymont et Juste Lipse (insertion difficile pour rejoindre l'accès privatif), à moins de créer un nouvel accès. D'où un risque important d'accidents.
- le risque d'utiliser le rond-point Schuman et les rues avoisinantes comme itinéraires de délestage en raison des files possibles liées à ce type d'aménagement souterrain. Le projet de schéma ne propose aucune mesure significative pour éviter cela. La Commission régionale de Mobilité a émis une série de recommandations, qui font aussi appel à la tunnelisation.

### **2.1.2. Prolongement du tunnel Cortenbergh et inversion du sens de circulation Loi/Belliard**

#### *a) Description*

Le tunnel Cortenbergh serait prolongé sous le rond-point Schuman et mis à double sens. En outre, les sens de circulation entrée et sortie de ville seraient inversés au niveau des rues Belliard et de la Loi (trafic entrant rue Belliard et trafic sortant rue de la Loi).



#### *b) Analyse*

Outre le fait qu'elle pose d'importants problèmes en terme de chantiers (interconnexion des tunnels existants, séparation des flux impossible horizontalement d'où nécessité de creuser un niveau routier supplémentaire...) et en terme de gestion de trafic – l'inversion du sens de circulation au niveau de la rue Belliard amène à un conflit avec l'aménagement de la petite ceinture, organisée pour une fluidité en sortie de ville depuis Madou –, cette option permet au flux entrant d'éviter le nœud de congestion constitué par le rond-point Schuman et l'amène directement dans un réseau viaire qui en permet la diffusion dans les quartiers. Enfin, cette option entraîne des difficultés pour l'accessibilité inter quartier et supposerait la recons-

truction des tunnels de la petite ceinture pour remédier aux difficultés d'insertion du trafic vers le Midi.

Bref, sous des couverts séduisants (rétablir la perspective de l'arcade du Cinquante-naire), c'est une option lourde.

### ***2.1.3. Prolongement du tunnel Cortenbergh et maintien du sens de circulation Loi/Belliard***

#### *a) Description*

Comme dans l'hypothèse précédente, le tunnel Cortenbergh serait prolongé jusqu'au rond-point Schuman. Il serait connecté au tunnel de la rue de la Loi et serait mis à double sens. Contrairement à l'hypothèse précédente, cette variante conserverait les flux actuels sur les axes Belliard et Loi sans modification d'infrastructure.



#### *b) Analyse*

Cette option pose de sérieux problèmes au niveau de l'interconnexion entre le tunnel Cortenbergh et le tunnel Loi. Cette interconnexion suppose une gestion au niveau de l'entrée des parkings des institutions européennes. Cette option conforte également le principe de facilitation de la pénétration de la voiture vers le centre-ville alors que tout le dispositif actuel organise l'évacuation des voitures vers les faubourgs.

### ***2.1.4. Nouveau tunnel Jamblinne de Meux – Cinquante-naire***

#### *a) Description*

L'option consisterait en le maintien de la sortie de surface du trafic depuis le tunnel Cortenbergh au niveau de la place Jamblinne de Meux. Un tunnel serait percé pour rejoindre le tunnel Cinquante-naire (sous le parc) dans l'axe de la rue Da Vinci. Le parcours du trafic sortant resterait inchangé.



### *b) Analyse*

Cette hypothèse repose sur l'idée d'éviter la percolation du trafic de transit au travers des quartiers voisins. Cependant, elle n'évite pas la possibilité pour les voitures de rejoindre le rond-point Schuman en tant qu'itinéraire de délestage. Ce qui conserve la possibilité de doubler la capacité routière dans le quartier.

Ce projet facilite également la pénétration automobile vers le centre, comme les options précédentes.

Enfin, le coût d'une telle solution est prohibitif pour un résultat qui n'est pas concluant pour le renforcement des qualités résidentielles des quartiers riverains.

### **2.1.5. Fermeture du tunnel Cortenbergh**

#### *a) Description*

Dans cette configuration, le tunnel Cortenbergh serait fermé au trafic entrant à partir de l'E40. Il serait ensuite dévié vers Montgomery et reprendrait l'axe de l'avenue de Tervuren/Loi. Le trafic sortant conserverait son itinéraire actuel.

#### *b) Analyse*

Outre le fait d'être la moins onéreuse, cette solution a l'énorme avantage de fermer tout simplement l'accès direct au centre-ville au trafic automobile.

## 2.2. Les tunnels liés à la fluidification du trafic dans le quartier

### 2.2.1. Le tunnel sous la rue de la Loi

#### a) Description

Le projet de schéma directeur prévoit le réaménagement de la rue de la Loi. Deux options sont envisagées :

- Soit sa réduction à trois bandes de circulation ;
- Soit sa reconversion en une voirie « locale » « *en déviant le trafic de transit en sous-sol via l'adaptation [...] des parkings souterrains* ». En clair : reconvertir le parking Loi en tunnel pour voitures.

#### b) Analyse

Cette option constitue probablement celle qui va le plus loin en matière de fluidification du trafic automobile et de sa pénétration au centre-ville. Le caractère autoroutier intra-urbain des grandes artères de cette partie de la ville s'en trouverait renforcé de manière irréversible. Ainsi, les automobilistes pourraient atteindre la petite ceinture sans qu'il y ait le moindre obstacle depuis leur montée sur l'autoroute E40... Le projet manque d'audace car on pourrait prolonger l'autoroute jusqu'à la Grand'Place comme dans le projet des années soixante avec un mini-ring<sup>4</sup>.

Cette facilité est en contradiction totale avec les objectifs de réduction du trafic de transit de -20 %, avec ceux relatifs à la qualité de l'air, etc. et contre un principe adopté au début des années 1990 : pas de tunnels dans le sens de l'entrée mais bien dans le sens de la sortie, afin d'évacuer au plus vite les masses de voitures de la ville, et à l'inverse d'utiliser les autoroutes hors des villes comme « réservoir à embouteillage ».

### 2.2.2. Le déplacement de la trémie d'accès au tunnel de la rue Belliard

#### a) Description

Le projet de schéma directeur propose le réaménagement complet de la rue Belliard pour en faire une voirie « *piétonne assurant la liaison entre les institutions européennes ainsi que celle entre le parc Léopold et le parc du Cinquantenaire* ».

Cette belle intention se traduit par une double proposition d'aménagement :

- un déplacement de la trémie du tunnel Belliard au niveau de la rue de la Science avec la conversion de la chaussée de surface en une voirie locale à double sens,
- un déplacement de la trémie entre la rue de Toulouse et l'îlot Van Maerlant et la réduction à trois bandes de circulation.

---

<sup>4</sup> Voir René Schoonbrodt, *Vouloir et Dire la Ville, Quarante années de participation citoyenne à Bruxelles*, AAM, 2007, p. 234.



## b) Analyse

Le schéma directeur ne cherche en rien à réduire la capacité en trafic et cherche au contraire à le faciliter. Les avantages liés à cette solution (meilleure habitabilité de l'îlot Van Maerlant, meilleure perméabilité de la rue Belliard aux piétons, itinéraires cyclables...) peuvent être obtenus en grande partie par une limitation du trafic de transit c'est-à-dire par une réduction drastique de la capacité d'entrée des navetteurs auxquels se destinent majoritairement ces infrastructures (surtout en direction de l'E40).

### 2.3. Conclusion : on va vous faciliter la bagnole !

Les différentes options présentées par le projet de schéma directeur – sauf une – cherchent à faciliter la fluidité du trafic de transit (70 % du flux dans le quartier européen selon STRATEC) grâce à des infrastructures souterraines, avec un exemple patent comme le tunnel Loi prolongé jusqu'à la petite ceinture<sup>5</sup>. La mise en sous sol du trafic de transit « *sans augmentation de capacité* » (sic) est une priorité du schéma qui « *propose une hiérarchie dans la mise en sous sol du trafic : la « tunnelisation » de l'avenue de Cortenbergh, le déplacement de la trémie de la rue Belliard et la mise en sous-sol du trafic de transit de la rue de la Loi* »<sup>6</sup>.

La valorisation de la fonction résidentielle et de travail du quartier liée à la disparition du trafic de transit de surface sert de prétexte à cette mise en tunnel.

Le schéma directeur est dans une logique d'accompagnement de la tendance routière et **propose de libérer de l'espace supplémentaire pour les voitures en surface** car la fonction de transit du quartier (et des trois artères principales que sont la rue de la Loi, la rue Belliard et l'avenue de Cortenbergh) ne saurait être mise en cause d'autant que le PRD place le quartier Schuman en voirie inter quartier<sup>7</sup>. Or, « *Le transport est le responsable majeur de la dégradation de la qualité de l'air. Il est en effet à l'origine de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 89% des émissions d'hydrocarbures (HAP), de 57% des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 44% des émissions de composés organiques volatils (COV) et de 19% de celles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Certains de ces polluants sont notamment à la base des pics d'ozone troposphérique (NOx et COV) et du renforcement de l'effet de serre (CO<sub>2</sub>)* »<sup>8</sup>.

L'approche du projet de schéma directeur est donc en totale contradiction :

- avec le Plan régional de développement et donc le protocole de Kyoto qui a guidé l'élaboration du PRD : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % soit une réduction de 20 % de la pression automobile sur Bruxelles d'ici à 2010 par rapport au niveau de 1999 ;
- avec l'engagement pris par le Conseil européen de mars 2007 de réduire de 20 à 30 % les gaz à effet de serre d'ici 2020 ;

<sup>5</sup> En néerlandais, rappelons que la petite ceinture se dit « *kleine ring* », le « *ring* » autoroutier des francophones est le « *grote ring* »... La réalité va-t-elle rejoindre l'usage linguistique ?

<sup>6</sup> *Projet de schéma directeur du quartier européen*, p. 34.

<sup>7</sup> *Projet de schéma directeur du quartier européen*, p. 12 et 34.

<sup>8</sup> <http://www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=462>, consulté le 31/10/2007.

- avec les intentions politiques en matière de réduction de l'usage de la voiture exprimées dans le *Livre Vert* publié par la Commission européenne en septembre 2007 ;
- avec les recommandations de l'OCDE relatives aux mesures à prendre en matière de réduction de la pollution de l'air<sup>9</sup> ;
- avec les intentions du schéma directeur lui-même lorsqu'il déclare en préliminaire que « *les options prises en matière de circulation visent à répondre aux objectifs du PRD, du développement durable et de Kyoto* »<sup>10</sup> !

Ces options auraient des conséquences techniques (par exemple le raccordement entre les tunnels, y compris au niveau de la petite ceinture, les questions relatives à la sécurité) mais surtout financières très lourdes : qui payera les travaux et surtout qui payera l'entretien ? Si la réponse à la première question est le Bruxellois et un peu le fédéral (et donc à nouveau les Bruxellois) via Beliris<sup>11</sup>, la réponse à la seconde question est clairement les Bruxellois. Les habitants payeraient donc pour une infrastructure qui est essentiellement destinée aux navetteurs tout en subissant les effets négatifs !

Ces effets ne sont pas anodins car la construction des tunnels génère autant de nuisances que le maintien du trafic en surface, outre le chantier de construction :

- **Que faire des gaz d'échappement ?** Ils seront évacués au travers de cheminées pulsantes et non traités car leur traitement coûte cher et n'est pas encore tout à fait au point<sup>12</sup>. On peut donc dire que la mise en tunnel entraînerait une pollution locale à haute dose. Voilà une conception bien particulière de l'amélioration du cadre de vie...
- **Que faire de l'engorgement aux extrémités du tunnel ?** Aucune réponse ne peut être apportée par les auteurs du projet de schéma car il ne tient pas compte de ce qui se passe au-delà de son périmètre : il ne cherche qu'à évacuer les flots de voitures le plus vite possible de son périmètre.
- Enfin, **les tunnels sont des infrastructures qui vont structurer le comportement de générations d'automobilistes.** Est-ce opportun de prévoir ce type d'investissement qui favorise l'usage de la voiture à l'heure où l'urgence climatique devient une telle évidence que l'on remet le prix Nobel de la Paix pour cette cause ?

La Commission régionale de Mobilité a remis un avis global très critique sur l'approche du schéma directeur en matière de mobilité. Elle relève ainsi en liminaire qu'il y a lieu

- « *d'utiliser au mieux les capacités routières disponibles dans les tunnels existants ;*
- *de maîtriser l'accès des voitures aux quartiers et à la ville ;*
- *conformément au PRD de tendre vers une réduction de 20 % du trafic automobile à destination de l'Espace Bruxelles-Europe ;*
- *de promouvoir les mesures d'accompagnement du Réseau RER* »<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Conclusions disponibles sur <http://www.oecd.org/dataoecd/43/57/38186854.pdf>.

<sup>10</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>11</sup> Beliris est le nom donné à l'accord de Coopération État fédéral – Région de Bruxelles-Capital destiné à financer certaines infrastructures et projets pour promouvoir le rôle de capitale soit 125 millions d'euros pour 2007.

<sup>12</sup> Voir *Le traitement de l'air des tunnels routiers, État des connaissances sur les études et les réalisations*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Centre d'étude sur les tunnels, octobre 1999. Accessible sur [http://www.cetu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Traitement\\_air\\_dans\\_tunnels\\_routiers\\_cle11c2f5-1.pdf](http://www.cetu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Traitement_air_dans_tunnels_routiers_cle11c2f5-1.pdf).

<sup>13</sup> *Avis du 21 juin 2007 sur le volet mobilité de l'avant-projet de Schéma directeur du quartier européen*, p. 9.

**L'ARAU demande en conséquence que seule l'option de la fermeture du tunnel Cortenbergh soit retenue avec la mise à double sens des rues de la Loi et Belliard (sans déplacement de la trémie jusqu'à la rue de la Science). Les objectifs de valorisation de la fonction résidentielle ne seront atteints non par des mesures cosmétiques avec effets pervers, mais bien en réduisant de fait la pénétration automobile au cœur de la ville : il faut resserrer le robinet à l'entrée de la ville.**

Certains pouvoirs publics cherchent à y parvenir. Ainsi la Commune de Schaerbeek s'est exprimée dans son Plan communal de Mobilité en faveur de la réduction de la capacité de l'E40 à Reyers<sup>14</sup> ou encore la Commune d'Auderghem qui lance une réflexion sur la suppression du viaduc Herrmann-Debroux et son remplacement par un boulevard urbain<sup>15</sup>. C'est aussi la seule manière de respecter les conditions sanitaires et environnementales (émissions de particules, de polluants divers, etc.), de respecter les décisions politiques supérieures (PRD, Conseil européen...), et plus fondamentalement, de respecter les habitants<sup>16</sup>.

La prétention du projet de schéma – apparue sur le tard – à créer un éco-quartier est donc fallacieuse : il appelle à des mesures fortes en matière de réduction de la mobilité hors de son périmètre d'intervention comme la limitation aux entrées de ville mais il refuse d'en faire sur son propre territoire<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> *Plan communal de mobilité de Schaerbeek - Phase 2 - septembre 07*, p. 9.

<sup>15</sup> Voir l'appel à idées lancé par la commune :

[http://www.auderghem.be/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1036&Itemid=30&lang=fr](http://www.auderghem.be/index.php?option=com_content&task=view&id=1036&Itemid=30&lang=fr)

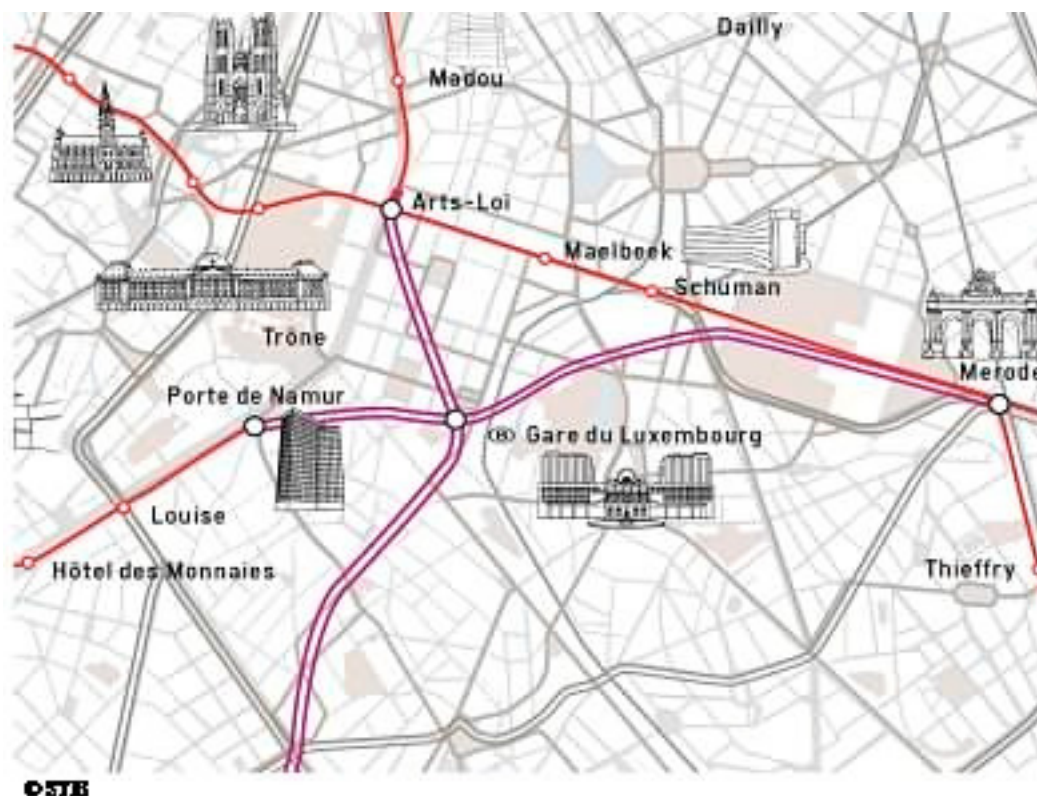
<sup>16</sup> La CRM dans son avis relève que l'option du déplacement de la trémie du tunnel Belliard doit être examinée sans quoi « le rejet de l'examen d'une telle amélioration de l'environnement pourrait être qualifié de mépris à l'égard du quartier et de ses habitants » (*Avis du 21 juin 2007 sur le volet mobilité de l'avant-projet de Schéma directeur du quartier européen*, p. 14). Et si le vrai mépris était de conserver ce quartier comme un nœud autoroutier ?

<sup>17</sup> *Projet de schéma directeur du quartier européen*, p. 8.

### 3. LA RÉALISATION D'UN NOUVEL AXE DE MÉTRO

Simultanément aux projets routiers, le schéma directeur propose la création d'un nouvel axe de métro.

#### 3.2. Description



Cet axe relierait Mérode à la Porte de Namur en passant par la place du Luxembourg.

Il s'agit de l'adhésion du projet « TRIAS » de la STIB<sup>18</sup> de dédoubler la ligne 1 du métro entre Mérode et la ligne 2 de manière à résoudre la saturation sur ce tronçon, résoudre l'engorgement de la station Arts-Loi, desservir le quartier Léopold et relier directement le quartier dit européen à la gare TGV du Midi. Un second axe est prévu, quoique indépendant du premier et ne faisant pas partie à proprement parler du projet défendu par le projet de schéma directeur, reliant la station Arts-Loi à Vanderkindere. Le tronçon de la ligne 2 compris entre « Madou » et « Porte de Namur » deviendrait inexploité (pourquoi ne pas le reconvertir en parking tant qu'on y est ?). Le croisement de ces nouvelles lignes se ferait au niveau de la place du Luxembourg, appelée ainsi à devenir le nouveau pôle inter modal de l'Est de Bruxelles avec la gare SNCB.

Ce projet à long terme – non repris dans le contrat de gestion 2007-2011 et donc non approuvé par le gouvernement – devrait faire l'objet d'une réalisation vers 2020. Le coût es-

<sup>18</sup> Ce projet est repris dans le document de projets de la STIB non approuvé politiquement « STIB 2020, visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles ». L'analyse du projet TRIAS est repris dans le *Mémoire des associations pour la nouvelle législature communale en matière de transports en commun* publié le 15 février 2007. Disponible sur le site [http://www.arau.org/pr\\_home.php](http://www.arau.org/pr_home.php).

timé serait de 175 millions d'euros pour la branche Mérode-Porte de Namur et de 400 millions d'euros au minimum (selon la STIB) au total.

Le schéma propose également la solution de l'automatisation des lignes 1A et 1B pour pallier à la saturation annoncée du tronçon en question.

### 3.3. Analyse

Ce projet de nouvel axe métro est non à propos.

Le projet de schéma le présente d'abord comme devant permettre une meilleure répartition « *des flux de voyageurs sur les différentes lignes et une circulation des rames à pleine capacité sur l'ensemble du réseau* ». Ce faisant, il se fait le porte-parole de la STIB. Ce n'est pas dans l'objectif du schéma directeur de s'occuper de ce type de considération mais celles-ci indiquent qui a tenu la plume.

La desserte du Parlement européen et de la gare Bruxelles-Luxembourg justifierait aussi le projet TRIAS. L'objectif serait de réduire la distance à pied qui sépare le Parlement européen des stations de métro Maelbeek et Trône... Cet argument est bien faible pour justifier le recours au dédoublement d'un axe de métro... Une dépense d'une telle ampleur pour un si faible résultat frise le ridicule. D'autant que le projet de schéma demande la mise en œuvre d'une série de solutions à court terme destinées à améliorer cette accessibilité jugée déficiente :

- « *améliorer les connexions entre la place du Trône et la place du Luxembourg par :*
  - *la restructuration du réseau bus de la STIB dans la rue du Luxembourg et la mise en place éventuelle d'une navette entre Trône et Luxembourg,*
  - *l'activation d'un système de transport spécialement conçu pour assurer de gros flux sur des distances relativement courtes (quelques centaines de mètres) le long de la rue du Luxembourg ;*
- *améliorer les connexions entre la place du Luxembourg et la station Maelbeek par :*
  - *la mise en place de tapis roulants le long de la rue de Trêves,*
  - *la création d'un accès complémentaire à la station Maelbeek, directement dans la rue de Trêves, seule solution permettant aux PMR d'accéder à la station ;*
- *développer davantage le réseau Eurobus (bus financé à la fois par la STIB et l'Union européenne) afin de permettre une desserte locale entre les institutions européennes, les gares et les stations de métro du quartier ;*
- *profiter du passage de 10 trains RER par heure et par sens entre la gare Bruxelles-Luxembourg et la gare Bruxelles-Schuman pour connecter le Parlement européen à la ligne de métro 1 à Schuman »<sup>19</sup>.*

---

<sup>19</sup> Avis du 21 juin 2007 sur le volet mobilité de l'avant-projet de Schéma directeur du quartier européen, p. 11.

### 3.4. Conclusion : pas de métro mais des véhicules en surface et en nombre !

Les arguments de la STIB selon lesquels le réseau est saturé sur le tronçon Mérode-Arts-Loi ne doivent pas faire obstacle au constat que la stratégie d'exploitation de la STIB est aussi en cause. Il faut redévelopper le réseau de surface avec des liaisons interquartiers confortables qui dispensent l'usage de la voiture. Le métro ne peut faire ce type de liaison.

Le projet TRIAS est contestable sur deux plans :

- Il résoudrait la saturation de la ligne 1 : cette saturation peut être évitée en recourant à des solutions à court terme comme l'achat de nouvelles voitures (type BOA) ou l'automatisation à moyen terme. La CRM note à ce propos que « *l'investissement en équipement doit être promu et considéré comme prioritaire pour augmenter la capacité et le service aux usagers* » et que « *l'automatisation apporte de très nombreuses améliorations du service* » ;
- la desserte du Parlement européen et du quartier Léopold peut être améliorée par le renforcement de l'offre en transports en commun existante comme le schéma directeur le propose de lui-même. Le Parlement européen n'est distant que de 360 mètres de la station « Trône »...

La STIB – qui a guidé la main des rédacteurs de ce projet de schéma – veut étendre son réseau de métro alors que ni les conditions financières (en terme d'investissement et d'exploitation<sup>20</sup>), ni la densité de population ne le permettent. En outre, les solutions de surface ne demandent aucune éventration du tissu urbain, sont plus rapides à mettre en œuvre, plus conviviales (personne n'aime se retrouver dans un souterrain) et moins onéreuses. En outre, la construction de cet axe de métro a une utilité relativement modeste pour le quartier : le projet TRIAS « *constitue certes un projet de transport promu par les ingénieurs mais il ne s'agit sans doute pas d'un projet urbain* »<sup>21</sup>.

**L'ARAU plaide donc pour la mise en œuvre d'un réseau ferré dense de surface avec des fréquences soutenues. L'urbanité de ce quartier s'en trouvera très largement améliorée, de même que l'animation des rues.**

« *Sommet européen ou pas, un métro toutes les trois minutes vous permet d'avancer en dessous plutôt que d'être bloqué au-dessus* ». Cette annonce publicitaire de la STIB sur les ondes depuis le début décembre dévoile bien la pensée de la STIB : puisque la volonté politique de dégager l'espace en surface pour les transports en commun n'existe pas, rabattons-nous sur le sous-sol. Mais à quel prix ?

---

<sup>20</sup> La STIB avance le fait que le coût d'exploitation d'une ligne de métro est inférieur au coût d'exploitation d'une ligne de tram par exemple. Cette présentation n'est pas conforme à la réalité. En effet, ce coût est calculé par km et par nombre de passagers transportés. La capacité du métro étant supérieure à toute autre mode de transport, l'amortissement de l'exploitation est donc plus grande. Ce calcul ne tient absolument pas compte de l'investissement initial destiné aux tunnels, aux nouvelles rames, aux nouveaux dépôts, etc. Le coût pour la collectivité est donc énorme. Rappelons qu'un km de métro coûte l'équivalent de douze km de tram en site propre. Il ne faut pas oublier que la dette de la construction du métro dans les années 80 plombe encore le budget régional.

<sup>21</sup> Avis du 21 juin 2007 sur le volet mobilité de l'avant-projet de Schéma directeur du quartier européen, p. 18.

## CONCLUSION

À côté d'un volet urbanistique qui ne pose pas de problèmes majeurs, si ce n'est le manque de volontarisme, le projet de schéma directeur fait montre d'une incongruité en matière de propositions dans le volet mobilité.

Il veut s'inscrire dans un objectif de développement durable, respecter les dispositions du PRD ainsi que Kyoto, mais l'analyse montre qu'il fait exactement l'inverse !

En matière routière, sous couvert d'amélioration de la qualité résidentielle et de conditions de travail du quartier, le projet de schéma directeur augmente la capacité du réseau routier en libérant la surface au profit des voitures via les liaisons inter quartier par la construction de tunnels, d'autant que l'administration exige que les voiries de surface puissent absorber le trafic en cas de fermeture des tunnels (entretien, accident...). **La seule proposition qui doit être envisagée dans le projet de schéma est la fermeture du tunnel Cortenbergh car il faut resserrer le robinet à voitures.** Les habitants n'ont pas à subir ni à payer des infrastructures qui profitent aux navetteurs et qui engendrent des nuisances (pollution, embouteillages, accidentologie...).

C'est aussi la seule manière de respecter les engagements internationaux en matière d'émission de gaz à effet de serre, de respecter les dispositions du PRD de réduire de 20 % la pression automobile à Bruxelles, de répondre aux urgences sanitaires (particules, polluants, qualité de l'air, bruit...). Le plan Iris II a étudié les possibilités d'instaurer un péage à l'entrée de la ville. La fermeture du tunnel serait une très bonne contribution à une modification du comportement en matière de mobilité personnelle.

Qui dit limitation de l'accès en voiture, pense métro. Cette équation n'est pas correcte. Le recours au métro est une fausse solution : **il faut des transports de surface permettant des liaisons inter quartiers efficaces et inscrites dans un projet urbain**, ce que le projet de schéma directeur ne cherche pas à réaliser alors que par ailleurs il cherche à ramener des habitants (donc des usagers de transports en commun) dans le périmètre.

Le schéma directeur doit s'inscrire dans une perspective où les ressources énergétiques coûteront de plus en plus cher et où la ville ne pourra plus absorber une mobilité automobile complémentaire. Il n'est pas possible de repousser les murs ou de construire des parkings souterrains sous toute la ville. Le mythe de l'accessibilité immédiate et (quasi) gratuite doit être cassé et le sera dans les faits dans les années qui viennent par les réalités économiques. La pollution, le réchauffement climatique et la congestion coûtent chers !

Le projet de schéma directeur superpose tunnels routiers et métro. L'histoire bégaye à Bruxelles : le métro rue de la Loi a favorisé l'afflux de voitures qui a entraîné l'accroissement de gabarit et la construction de nouveaux tunnels d'accès. Le boulevard Pachéco et les boulevards du centre ont superposé des axes de transit à des infrastructures souterraines sans que les problèmes ne soient résolus, au contraire. Le cercle vicieux a été brisé au début des années nonante. Certains veulent le rétablir.

**Pour l'ARAU, le volet mobilité du projet de schéma directeur doit être ajourné.** L'ARAU ne veut ni tunnel métro, ni tunnels routiers ! Le premier n'est pas adapté ni justifié aujourd'hui, le second favorise la pénétration et l'accroissement de l'usage de la voiture au cœur de la ville en contradiction avec les engagements politiques, obligations légales, recommandations internationales, bon sens sanitaire, respect des habitants...