

# Lettre aux habitants

## Nouvelles de l'ACQU n° 99 mars 2019

Publication trimestrielle de l'Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl N° d'entreprise 418.110.283  
Siège social : av. du Maréchal, 20A, 1180 Uccle  
[www.acqu.be](http://www.acqu.be)

### S O M M A I R E

#### UN METRO A UCCLE ?

• INTRODUCTION	2	• LE PARC DE LA SAUVAGÈRE	19
• EXPOSE D'ANDRE VITAL	3	• PROJET CARRE COGHEN	20
• EXPOSE DE VINCENT CARTON	5	• L'HIPPODROME DE BOITSFORT : OÙ EN EST LE PROJET DROHME ?	21
• EXPOSE DE JEAN-PAUL WOUTERS	8	• LE NOUVEAU COMITE VANDERKINDERE - BASCULE	22
• QUESTIONS & REPNSES	12	• LE NOUVEAU COMITE BASCULE - RIVOLI	23
• METRO OU PAS METRO ?	14		



# UN METRO A UCCLE ?



## EN GUISE D'INTRODUCTION A LA RENCONTRE – DEBAT ACQU DU 22 JANVIER 2019

Pourquoi écrire à nouveau sur le sujet d'un métro à Uccle quand on sait qu'en toute hypothèse cette extension ne pourrait voir le jour avant ... 2040 au mieux ?

C'est parce que le problème du métro à Bruxelles est à la une des médias comme il ne l'a jamais été. Cela donne même l'impression qu'une décision a été un jour prise au niveau politique, et qu'on y réfléchit ensuite.

Alors, réfléchissons sans tarder pour Uccle.

Nous avons déjà abordé ce sujet ([www.acqu.be](http://www.acqu.be) Lettre aux habitants-archives, n° 89 de sept. 2016, n° 90 de déc. 2016, n° 91 de mars 2017, n° 95 de mars 2018), en laissant la parole aussi bien aux partisans qu'aux adversaires du métro.

C'est que le sujet est complexe. Quand on lit ce qui s'écrit dans les journaux et qu'on entend parler de ce problème, on se rend compte qu'il y a parfois de la passion ou même du dogmatisme, et plus souvent encore de la méconnaissance.

Or, pour comprendre l'enjeu et pour pouvoir exprimer une opinion pertinente, il faut à tout le moins saisir un maximum de facettes : coût de la construction et de l'entretien d'une ligne ? – tracé et arrêts ? – délai de construction ? – nombre d'utilisateurs ? – usage de l'espace qui sera récupéré en surface ? – possibilité d'une alternative au métro pour assurer une meilleure mobilité à Uccle ? – etc...

C'est dans cette perspective que l'ACQU a organisé le 22 janvier, à l'attention de ses seuls comités membres, une rencontre – débat au cours de laquelle l'opportunité d'une ligne de métro à Uccle a été discutée. En réalisant que Uccle est inséparable du reste de la Région, et aussi qu'il est arbitraire de se focaliser sur un seul mode de transport. Mais il fallait bien opérer un choix.

Pour nous éclairer, nous avons demandé à des experts hautement qualifiés et indépendants des décideurs de venir dire comment ils voient le problème et ensuite de répondre aux questions des membres présents. Il s'agit de :

**André VITAL**, ancien Fonctionnaire - Délégué en charge de la délivrance des permis de transport : RER, extension du métro vers Erasme, bouclage de la petite ceinture, sites propres trams- bus, itinéraires cyclistes régionaux. Il est actuellement fonctionnaire chez Beliris. Et membre d'un comité de l'ACQU !

**Vincent CARTON**, ingénieur, professeur d'Urbanisme à E.F.P. Il a été administrateur à la STIB, et ancien chef de cabinet adjoint d'une ministre fédérale de la mobilité.

**Jean-Paul WOUTERS**, ingénieur, ancien directeur Stratégie chez Bruxelles Mobilité, ancien conseiller Mobilité et Transport de deux ministres, et chargé d'étude Mobilité pour le PRDD. Et membre d'un comité de l'ACQU !

En lisant le résumé qu'ils ont eux-mêmes rédigé de leur exposé, vous constaterez qu'ils ont des approches différentes du problème. Bien que, sur certains points, ils ne semblent pas si opposés l'un à l'autre : même quand on est en faveur d'une extension du métro, on s'accorde à reconnaître que le remède à l'engorgement de la ville va prendre beaucoup plus d'années si c'est la formule du métro qui est privilégiée plutôt que celle d'une amélioration des transports publics en surface, sans compter qu'on n'a aucune garantie que l'espace récupéré en surface par la disparition de trams et bus ne va pas servir à la voiture.

Autre aspect qui a toute son importance : si on construit une extension du métro de 4 km à Uccle pour le prix de près de ? (entre 0,5 et 1 milliard € ?), à quel « report modal » peut-on s'attendre ? Quelle sera la diminution de l'usage de la voiture, ce qui est le but recherché ? Extrêmement faible ! Bien sûr, ce n'est qu'une prédiction, et peut-être faut-il doubler l'estimation, mais si même le consortium BMN qui conseille le Gouvernement mentionne pour ces 4 km un taux de 0,55 % de réduction des kilomètres parcourus en voiture pour l'ensemble de la Région, on se dit : « Tout cela pour ça ? »

*Denys Ryelandt*

# RESUME DE L'EXPOSE INTRODUCTIF DE ANDRE VITAL



## *Quelques considérations avant d'entrer dans le vif du sujet :*

Deux des plus grands ennemis de l'action publique sont le NIMBY, c'est-à-dire le rejet sur le voisin de ce qu'on n'aime pas chez soi, et le YAKA, c'est-à-dire proposer des solutions sans vérifier leur faisabilité.

Les associations ont une responsabilité à cet égard. Il faut être conscient que si des associations réussissent à faire échouer un projet de métro, d'autres associations seront à même de faire abandonner un projet alternatif de trams / bus en site propre.

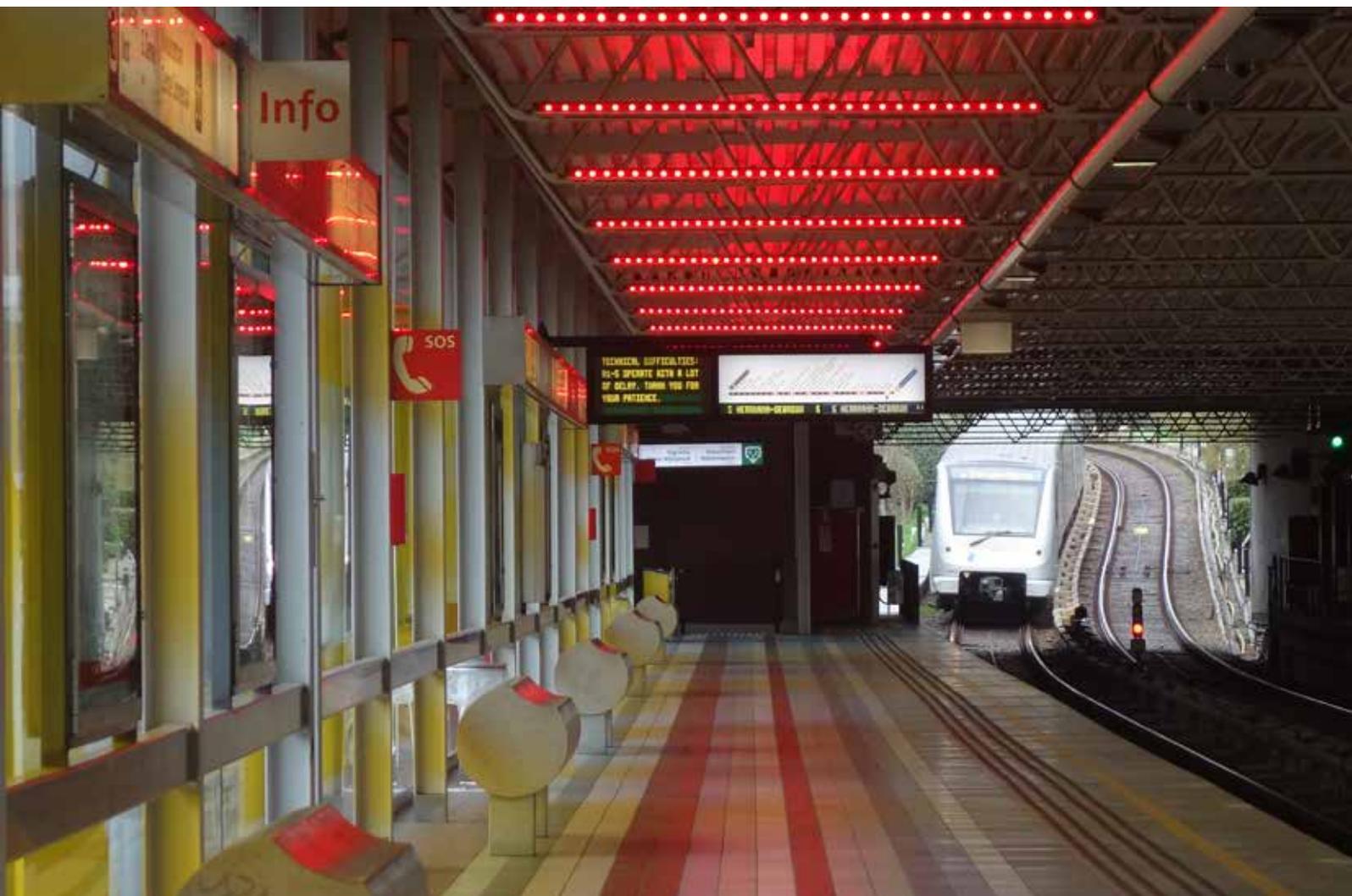
Réussir à créer une ligne de métro sera difficile, compte tenu des oppositions, dont on ne peut nier qu'elles sont importantes. Etablir un réseau de trams / bus en site propre à haut niveau de service sera tout aussi difficile. Ne rien faire est le plus facile !

La crispation actuelle vient de la dramatisation du choix : métro ou pas métro. Et pour chaque camp, perdre semble être la fin du monde. Or, il faut admettre que les 3 options – métro, trams / bus rapides, ne rien faire – auront toutes des effets secondaires négatifs. Il convient donc de choisir la solution la moins mauvaise.

## *Recourir au mode de transport métro n'a rien d'exceptionnel :*

On considère généralement qu'à partir d'une agglomération d'un million d'habitants, le métro est le mode de transport le plus performant. Il y a 174 réseaux de métros dans le monde. En Europe, 68 villes ont un métro, dont 17 un réseau de métro-tram comme à Bruxelles.

Onze métros ont déjà plus d'un siècle. Et plusieurs villes sont actuellement en train d'étendre leur



réseau : Paris, Londres, et même Amsterdam qui est moins peuplée que Bruxelles.

A Bruxelles, l'exploitation du métro commença en 1976. Le réseau compte maintenant 40 km avec 59 stations.

Le projet de métro à Uccle – qui nous occupe ici – fait partie de la ligne 3 (Nord – Sud) qui est déjà en grande partie réalisée avec 11 stations entre la place Albert et la gare du Nord. Les 7 nouvelles stations vers Evere porteraient ce nombre à 18. Pour rappel, la ligne 5 (Erasmus – Hermann Debroux) en a 28, et la ligne 6 (Elisabeth – Roi Baudouin) en a 26. Jusqu'à présent, ce sont donc les liaisons Est – Ouest qui ont été favorisées.

### ***A partir de quel seuil de voyageurs recourir au métro ?***

En ce qui concerne le choix du mode de transport à privilégier, les spécialistes recourent à des critères mathématiques, mais ils ne sont pas tous d'accord entre eux !

On s'accorde généralement à considérer qu'au-delà de 2.500 voyageurs par heure et par sens, il faut passer du bus au tram. Pour passer du tram au métro, certains estiment qu'il faut 6.000 voyageurs par heure, mais d'autres placent ce seuil à 4.500 et d'autres encore à 10.000. Bref, du simple au double.

Entre Verboekhoven et l'Altitude 100, ces seuils seront dépassés en 2040. Entre le Nord et le Midi, ils sont déjà dépassés depuis longtemps.

### ***Un transport en commun est un service public :***

Les seuils d'utilisation ne suffisent pas pour prendre une décision car il ne faut pas oublier que le transport en commun est un service public au même titre que la distribution de gaz, la poste, les télécommunications, la justice, l'enseignement, les soins de santé, etc... Et un service public doit être universel, continu et accessible. Il repose sur l'idée fondamentale de solidarité.

Pour ce dernier motif, il est tout à fait normal qu'une ligne soit créée sur un trajet déterminé, même s'il y a peu de voyageurs en bout de ligne. En tenant quand même compte des coûts d'investissement et d'exploitation, qui sont très importants dans le cas du métro.



Pour remédier à ce manque d'utilisateurs en bout de ligne, deux solutions peuvent être envisagées, et même simultanément :

- coupler les bouts de ligne à de gros émetteurs de voyageurs ; le meilleur exemple est la station Heysel, même si son usage n'est pas permanent ; l'idéal est de mettre un parking de dissuasion comme il y en a déjà à Crainhem, à Hermann Debroux, à Delta, au Ceria,...
- créer des lignes traversantes dans lesquelles la partie centrale est l'aboutissement de deux extrémités.

### ***Qu'en est-il pour la ligne n°3 ?***

Le tronçon Nord – Midi drainant déjà un nombre suffisant de voyageurs pour justifier le métro, il est logique de la rentabiliser en l'étendant vers le Nord et vers le Sud.

### ***Attention à ne pas supprimer les transports en surface :***

Une des conséquences néfastes du métro, c'est que chaque fois qu'on ouvre une ligne de métro on ferme les lignes de trams et de bus environnantes. Si donc on construit du métro à Uccle, il faudra veiller à conserver un maximum de lignes de transports en commun en surface. Il y a parfaitement moyen de le faire.

# RESUME DE L'EXPOSE INTRODUCTIF DE VINCENT CARTON



Plusieurs arguments sont avancés pour défendre l'option métro en général et à Uccle en particulier. Passons-les en revue et voyons ce qu'on constate et ce qu'on peut en retenir :

## **1. On dit que la mise en souterrain du transport public est la solution aux problèmes de mobilité.**

### **Qu'en penser ?**

Depuis l'année 2000, la STIB a gagné 230 millions de voyageurs, soit + 135 %<sup>1</sup>. Et cela pendant que le réseau de tram était réduit de 12 % au profit de l'allongement des lignes de métro : +37 % entre 2000 et 2017 (mise en service de la ligne vers Erasme, bouclage de la petite ceinture). On aurait pu s'attendre à ce que le tram perde quelques millions de voyageurs au profit d'un métro renforcé.

En fait, c'est l'inverse qui s'est produit : l'augmentation des voyageurs s'est faite sur le réseau de tram (+217 %), de bus (+127 %) et ensuite seulement de métro (+95 %). Comment expliquer ce phénomène ? Par la mise en circulation de plus grands véhicules sans doute, mais surtout par un remarquable effort de la STIB en termes de ren-

<sup>1</sup> Source: Offre et fréquentation des transports publics bruxellois de 1950 à 2017 par Vincent Carton - Brussels Studies, septembre 2018 <http://journals.openedition.org/brussels/1760>



fort des fréquences de passage des trams et des bus, les fréquences du métro ayant toujours été élevées. La fréquence de passage moyenne des trams a été augmentée depuis 2000 de 33 % et celle des bus de 19 %. Les chiffres parlent d'eux-mêmes et reflètent une évidence : les Bruxellois sont intéressés par l'offre de l'ensemble des 670 kilomètres de lignes du réseau de la STIB et un effort sur tout le réseau est directement reconnu. Conclusion : renforcer l'offre de surface est LA solution.

## **2. On estime que le métro est indispensable pour résoudre un manque de capacité dans l'axe Nord-Midi à l'horizon 2040.**

### **Est-ce vrai ?**

Les projections du bureau d'étude chargé du métro (BMN) montrent qu'en 2040, à la pointe, dans le sens le plus chargé, on aura une charge maximale de 16.000 voyageurs par sens entre 7 et 9 h, soit 8.000 voyageurs/h/sens (dans l'hypothèse d'un RER, d'un péage urbain...).

Or, l'offre actuelle entre la gare du Midi et Albert est constituée de trois lignes 3, 4 et 51 avec 34 trams/h/sens. En faisant circuler entre Nord et Midi des grands trams T4000 de 258 places, on peut offrir 8.800 places par heure et par sens, ce qui satisfait la demande prévue en 2040. Un métro pourrait offrir entre 14.500 et 29.000 places selon les fréquences retenues ; une offre tout à fait excédentaire, en particulier par rapport aux 1.400 voyageurs maximum attendus sur la partie uccloise en 2040.

Cela s'explique aisément. En effet si la densité à Schaerbeek tourne autour de 250 habitants par hectare, à Uccle elle dépasse rarement les 140 habitants et est inférieure à 50 sur plus de la moitié du territoire. Par ailleurs, tout bon gestionnaire va chercher

à écrêter la pointe de demande de différentes manières pour minimiser ses coûts de production. Et enfin, s'il y a cette pointe, c'est partiellement lié au rabattement de nombreuses lignes de tram et de bus vers ce tronc central, lignes raccourcies et remplacées par le métro. Revoir le réseau dans le sens de plus de lignes directes irait dans le bon sens.

### **3. On fait aussi valoir que le métro permettra de gagner du temps.**

#### **Mais qui va gagner du temps ?**

Pas les Ucclois ! Au moins 75 % des habitants de cette commune ne seront pas concernés directement par une ligne allant d'Albert à Calevoet, ils habitent trop loin de cet axe. Et pour ceux qui prendront le métro, ils ne gagneront pas de temps par rapport au tram pour des trajets courts étant donné la profondeur de 30 mètres des stations et les 3 minutes nécessaires pour arriver sur le quai dans l'hypothèse où les escalators fonctionnent tous ; 28 mètres équivalent à 9 étages d'un immeuble à appartements. A 23 h, cette descente ne ravira sans doute pas tout le monde...

Cette profondeur est la conséquence du choix de la technique du bouclier, technique retenue afin de limiter l'impact des travaux en termes d'expropriations : seuls les chantiers des stations seraient réalisés par tranchée ouverte, technique qui a été retenue dans le passé et qui a provoqué d'énormes perturbations dans les quartiers traversés.

De plus, les stations de métro sont en général deux fois plus espacées que les arrêts de tram. Par contre, la suppression inévitable de lignes de surface qui feront double emploi avec le métro, et donc concurrence à celui-ci, va provoquer des correspondances nouvelles ; elles sont moins pénalisantes du bus ou du tram vers le métro vu les bonnes fréquences de ce dernier, mais dans l'autre sens, la perte de temps peut être importante. C'est clairement le tram 51 ou le 4 et le bus 48 qui seraient limités à leur branche sud pour se rabattre sur le métro.

### **4. On dit que seul le métro offrira aux Ucclois un transport public de qualité.**

#### **N'y a-t-il pas moyen de faire aussi bien et beaucoup plus vite à moindre coût ?**

Une offre de transport public de qualité est possible à Uccle sans le métro : il y a déjà 5 lignes de tram, des lignes de bus STIB, TEC et De Lijn,

2 lignes de train desservant 6 gares (en comptant Linkebeek, proche d'Homborch).

Mais surtout beaucoup d'améliorations sont rapidement possibles : un renfort des fréquences des trams et des bus et surtout des trains, une intégration des services des 4 opérateurs, une gare RER au Lycée Français, un RER vélo (pistes réalisées le long des voies de chemin de fer : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/velo/le-rer-velo>), une réorganisation des lignes de tram pour obtenir plus de lignes directes comme l'a démontré Kevin LEBRUN dans le cadre de son doctorat présenté à l'ULB en 2018, etc...

Le gain de temps perçu grâce à cette réorganisation est très favorable à Uccle.

Et pour tout cela, pas besoin d'attendre 2050, horizon envisageable pour un métro à Uccle.

### **5. On prétend enfin que le métro dégagera les rues d'Uccle d'un intense trafic automobile.**

#### **Qui va le croire ?**

Hélas, même cet argument n'est pas bon : d'après l'étude de BMN, le métro Sud ne permettrait que 0,55 % de réduction des km parcourus en voiture par an à Bruxelles à l'horizon 2040. Ce résultat n'est pas trop étonnant dans la mesure où au maximum 25 % du territoire communal serait desservi par le métro, et où par ailleurs la pression du trafic provenant des habitants du Sud (Rhode, Waterloo, etc..) serait toujours présente.

\* \* \* \* \*

### **Alors, que faire plus rapidement et sans grands frais ?**

1. D'abord, aborder la mobilité autrement : tenir compte des changements en termes de modalités de travail, de demande de mobilité et d'offre dans une vision prospective.
2. Donner une réelle priorité aux trams et bus en surface (pour le 51 chaussée d'Alsenberg par exemple) en réduisant au besoin la place dévolue à l'automobile et donc arbitrer le partage de l'espace public en faveur des modes actifs et collectifs. A moins que l'on considère encore que la voiture est sacrée et que la ville doit s'y soumettre quel qu'en soit le prix : ça va demander du courage !
3. Imposer aux 4 opérateurs de transport public d'intégrer leurs services : tarifs, information, horaires... Le Sud de la Commune a beaucoup à y gagner.

4. Optimiser et étendre les réseaux de transport de surface, réduire les correspondances et, par exemple, prolonger le tram 7 au-delà de la place Vanderkindere jusqu'à la place Albert et continuer jusqu'à la place de Rochefort ou même jusqu'à la gare du Midi, et prolonger le 3 vers l'Est.
5. Renforcer les fréquences en particulier aux heures creuses, le soir, le samedi et le dimanche : c'est à ces moments que les temps d'attente et la pénibilité des correspondances sont les plus grands.
6. A moins court terme, l'offre peut encore être renforcée en chargeant la STIB d'exploiter des lignes ferroviaires bruxelloises dans le cadre de la libéralisation du transport ferré de voyageurs prévu pour 2023 : 46 gares à Bruxelles et des fréquences de passage de 15 ou 20 minutes permettraient de créer un 2<sup>ème</sup> réseau de métro sans grand investissement !

(Note de Vincent Carton postérieure au débat)

### **Que coûte un métro ?**

Pour estimer très approximativement le coût du métro à Uccle, il n'y a actuellement que les données relatives au métro Nord. Comme la longueur de l'extension Sud serait approximativement la même que l'extension Nord et que vraisemblablement on opérerait pour la même méthode du bouclier, on peut se faire une idée.

Pour le métro gare du Nord - Bordet, les estimations du coût ont déjà doublé en 7 ans.

En 2010 on parlait de 480 à 580 millions €. En février 2013, la décision a été prise sur base d'une estimation d'un coût d'infrastructure de 570 millions € et de 100 millions € pour l'achat plus la maintenance de matériel roulant.

Cela paraissait gérable d'autant plus que Beliris (l'organisme de financement fédéral de la Région) y mettait 50 millions par an.

Aujourd'hui, on en est à 858 millions (HTVA ?) pour les travaux, soit des augmentations de 50 % avant travaux et même avant dépôt du permis d'urbanisme !

Mais le métro Nord implique d'autres investissements : l'adaptation au métro lourd du pré-métro Nord-Albert, la construction de la station « Constitution », la transformation de la station Albert et enfin l'acquisition de rames de métro.

Les annonces officielles évoquent à ce jour un total de 1,8 milliard € et on n'en est ni à l'estimation définitive ni au décompte final. A cela il faudra ajouter les inévitables « frais annexes » : parkings, aménagements des voiries, indemnisation des commerces, indexation, suppléments.....

**Conclusion : au-delà de l'intervention de 450 millions de Beliris, la Région doit trouver dans son budget la différence : 1,35 milliard €, en attendant le décompte final, toujours supérieur aux estimations.**

A titre de comparaison, la ligne de tram 9 en construction au nord-ouest a coûté autour de 70 millions € pour une même longueur de 5,5 Km, soit 12,3 fois moins en comparaison avec les 858 millions de la branche Nord du métro.



Pour réunir ces montants, le budget d'investissement de la STIB est totalement insuffisant (300 millions €/an dont une grande partie est indispensable au maintien du réseau et de ses équipements). Le refinancement de Bruxelles pourrait attribuer 50 millions par an au métro en plus de l'apport de Beliris. On n'y est pas encore !

Consacrer près de 2 milliards à ce projet est d'une part très lourd en termes de budget régional, mais d'autre part cela empêche évidemment la réalisation de nombreux autres projets : avec ce montant on pourrait doubler le réseau de tram de la STIB !

# RESUME DE L'EXPOSE INTRODUCTIF DE JEAN-PAUL WOUTERS



Plutôt que de se positionner viscéralement pour ou contre les extensions du réseau métro, il faut mettre en adéquation, sans état d'âme, chaque mode (bus, tram, métro) avec son potentiel clients. Sur base de la norme STIB de 4 voyageurs /m<sup>2</sup>, la capacité limite des bus est de l'ordre de 2.500 voyageurs / heure (un bus articulé de 104 places, toutes les 2,5 minutes) et la capacité limite des Trams T4 de 253 places est de l'ordre de 6.000 voyageurs / heure.

Mais cette norme de 4 voyageurs /m<sup>2</sup> est très inconfortable : une telle densité d'occupation génère une promiscuité désagréable, des mouvements de voyageurs désirant entrer et sortir des véhicules beaucoup trop longs qui pénalisent la vitesse commerciale et la régularité des cadencements.

C'est pourquoi dans les calculs de développement des réseaux, c'est la limite de 3 voyageurs / m<sup>2</sup> qui est utilisée, ce qui ramène le seuil pour passer du mode tram au métro à environ 4.500 voyageurs par heure et par sens. La capacité limite du mode métro automatique se situe autour de 28.000 voyageurs /heure/sens (matériel BOA de 716 places toutes les 1,5 minute)

Par ailleurs, les décisions structurantes et budgétaires de passer au mode métro, dépassent le cadre restreint de l'optimisation de la ville dans son fonctionnement actuel, et nécessitent de se projeter à un horizon (2025, 2040) compatible avec la durée de vie de cet investissement. A ces horizons, la ville se densifie (emplois, habitants, commerces, écoles, loisirs,..), de nouveaux pôles de développement socio-économiques sont créés, générateurs de besoins nouveaux de mobilité, et la demande de mobilité moyenne de chaque individu augmente en raison de la croissance de la palette des activités, sans parler des évolutions rapides actuelles vers des propulsions électriques individuelles.

Le plan de mobilité IRIS (2010), l'accord de Gouvernement (2014-2019), et le Plan Régional de Développement Durable (PRDD 2018) postulent la conversion en Métro du pré-métro actuel Albert -

Gare du Nord et son prolongement jusqu'à Bordet. L'extension vers Uccle n'est reprise qu'à l'étude, avec un tracé préférentiel vers Calevoet.

## *Etudes réalisées et programmées*

Tout d'abord l'étude du consortium BMN 2012 (Amberg Engineering sa, SM Métro TPFÉ-Bagon et SM Van Campenhout- AREP) : Etude du potentiel voyageurs dans une phase préalable de l'étude du Métro Nord. Ensuite des modélisations effectuées par Bruxelles Mobilité (BM) avec le modèle multimodal MUSTI pour les lignes retenues pour le réseau structurant de la STIB (horizon 2025) et pour les lignes retenues par le PRDD (horizon 2040).

Un cahier des charges est en préparation pour une étude de Beliris à lancer en 2019 : étude d'opportunité, de faisabilité et plan directeur d'une extension vers le Sud au-delà d'Albert. Vérification du potentiel de voyageurs (3 corridors : Albert - Parking Stalle, Albert- Vivier d'Oie, Albert - Calevoet).

Les scénarios d'évolution basés sur le Bureau fédéral du plan envisagent pour la RBC une croissance de la population de 1 222 000 (2018) à 1 397 000 (2040) et des emplois de 726 000 (2018) à 750 000 (2040). A cet horizon des pôles existants comme les gares du Midi, Centrale, Nord et le Quartier Européen sont renforcés, la zone du Canal, le Heysel et Tour et Taxis continuent leur croissance et de nouveaux pôles émergent (Delta, Reyers, Josaphat, Schaerbeek - Formation). Le projet PRDD considère vraisemblable que la part de la marche et du vélo croisse de 36% à 47%, que les déplacements à la pointe du matin (6h-10h) évoluent de 244 000 à 305 000 en transports publics et de 222 000 à 161 000 en voiture.

Il importe de tester le potentiel client du Nord - Sud à cet horizon (2040), en le cumulant aux autres initiatives de transport public à cet horizon. Car si on teste le Nord - Sud seul ajouté à l'offre actuelle, son potentiel apparaît beaucoup plus important, par absence de compétiteurs. BM a dès lors imaginé avec la STIB, en sus du RER complet

, un scénario d'exploitation des extensions Métro potentielles du PRDD et a simulé leurs potentiels voyageurs à la pointe du matin : il est à noter que la tarification routière pour encourager au report modal n'est pas reprise dans la simulation, ce qui sous-estime sensiblement les résultats. Dans ce scénario la ligne Bordet – Uccle Calevoet serait exploitée toutes les 3 minutes aux heures de pointe dans la branche Nord et toutes les 6 minutes dans la branche Sud

### **Resultats des premières simulations**

#### **Extraits de l'étude du consortium Bruxelles Métro Nord (BMN) 2012**

Quelques résultats issus de la modélisation :

Comparaison du nombre de voyageurs attendus sur le corridor Nord suivant les modes : entre le tram amélioré et le Métro automatique, le nombre de voyageurs / jour est doublé (325 000 au lieu de 162 000). Le Métro est en effet plus attractif (plus capacitaire, deux fois plus rapide, plus régulier), son rayon d'attraction autour des gares croît et le report modal se renforce.

9 800 personnes / jour se reportent de la voiture vers les transports publics, dont plus de 5000 sur le corridor Nord entre Bordet et Liedts

#### **Modèle multimodal de Bruxelles Mobilité (BM) sur le réseau Métro PRDD 2040**

Comparaison des fréquentations à la pointe du matin (6h-10h) de la ligne métro N-S par rapport aux autres lignes : la ligne M1+5 a une fréquentation maximale vers le centre de 25 500 (Arts-Loi). Juste derrière, la ligne N-S a une fréquentation de 20 800 aux abords de la gare du Midi. Entre Beekkant et la gare de l'Ouest la fréquentation atteint 17 200. Toutes les autres lignes métro font moins.

- Le coefficient retenu pour relier le trafic à l'heure maximale de pointe (8h-9h) à la pointe du matin (6h-10h) est de 0,38 vers la ville et de 0,36 vers la périphérie. Pour la ligne N-S, la fréquentation à l'heure de pointe la plus chargée est donc de  $20.800 \times 0,38 = 7.900$  voyageurs / h /sens, valeur bien supérieure au seuil Tram / Métro. A hauteur d'Albert, la fréquentation est  $12.200 \times 0,38 = 4.636$  voyageurs / h /sens, voisin du seuil Métro
- L'extrémité de ligne à Bordet à une fréquentation moyenne à la pointe du matin (6h-10h) dans les 2 sens de  $3.700 + 5.700 = 9.400$  contre  $2.500 + 2.200 = 4.700$  pour l'extrémité à Calevoet (la moitié), ce qui est normal en fonction de la densité des quartiers traversés. Toutefois les

extrémités de ligne, à Delta par exemple, ont des fréquentations du même ordre de grandeur.

#### **Modèle multi modal de BM sur 3 variantes étudiées succinctement ( 2015)**

1. ALBERT – DUDEN – FOREST EST – KERSBEEK – PARKING STALLE  
Prolongement de +/- 3.9 km depuis Albert.
2. ALBERT – TOURNOI – ROOSENDAEL – HÉROS – DIEWEG – ST-JOB – VIVIER D'OIE  
Prolongement de +/- 5.6 km depuis Albert.
3. ALBERT – ALTITUDE 100 – MESSIDOR – HÉROS – 3 ARBRES – CALEVOET  
Prolongement de +/- 3.8 km depuis Albert.

Les fréquentations (ensemble des voyageurs montés à bord -2 sens) estimées sur l'ensemble de la ligne de métro (depuis Bordet) par le modèle sont les suivantes:

1. 78 000 voyageurs sur la période 6h-10h (jusqu'à P Stalle)
2. 80 000 voyageurs sur la période 6h-10h (jusqu'à Vivier d'Oie)
3. 81 500 voyageurs sur la période 6h-10h (jusqu'à Calevoet)

A comparer avec la fréquentation du tronçon Bordet-Albert (sans extension vers le sud) de 61.500 voyageurs sur la période 6h-10h (sur une longueur de 9.5 km).

### **Budget**

#### **Estimations BMN 2012 : Partie Nord (Gare du Nord- Bordet)**

Les estimations pour un site propre tramway sont de 10 millions € /km, et le coût d'une infrastructure souterraine de 100 millions € / km. Le coût pour l'infrastructure et le système de métro automatique sont estimés à 684 millions € , avec 171 millions € en sus pour le matériel roulant. Sur base des références d'études socio-économiques de BM, le coût de l'infrastructure et du système métro automatique serait de  $120 \text{ millions} / \text{km} \times 5,9 = 708 \text{ millions } \text{€}$ .

#### **Dernières estimations disponibles**

Les investissements pour l'extension de la ligne entre la gare du Nord et Bordet sont estimés à 857 millions d'euros (hors matériel roulant). Les accords entre le fédéral et le régional prévoient un financement de 52% par Beliris soit 450 millions d'euros, à raison de 50 millions d'euros par an dès 2015. Le reste est financé par la Région de

Bruxelles - Capitale. Par ailleurs, la rénovation du tunnel entre Albert et la gare du Nord est à la charge de Bruxelles Mobilité.

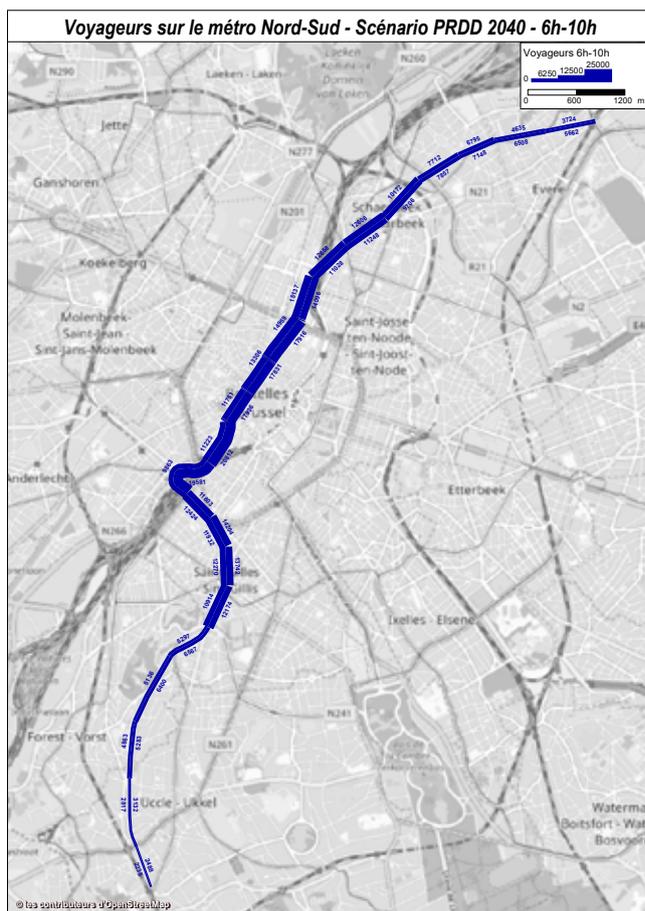
La STIB estime que le coût global de l'ensemble du métro Nord, avec le matériel roulant et la transformation de l'axe nord-sud, sera de 1,6 milliard d'euros (Plan d'Investissement Transports Publics 2016-2025, approuvé par le Gouvernement en octobre 2015)

Si nous tablons sur 130 millions € / km, le prolongement Sud depuis Albert est évalué sommairement à :

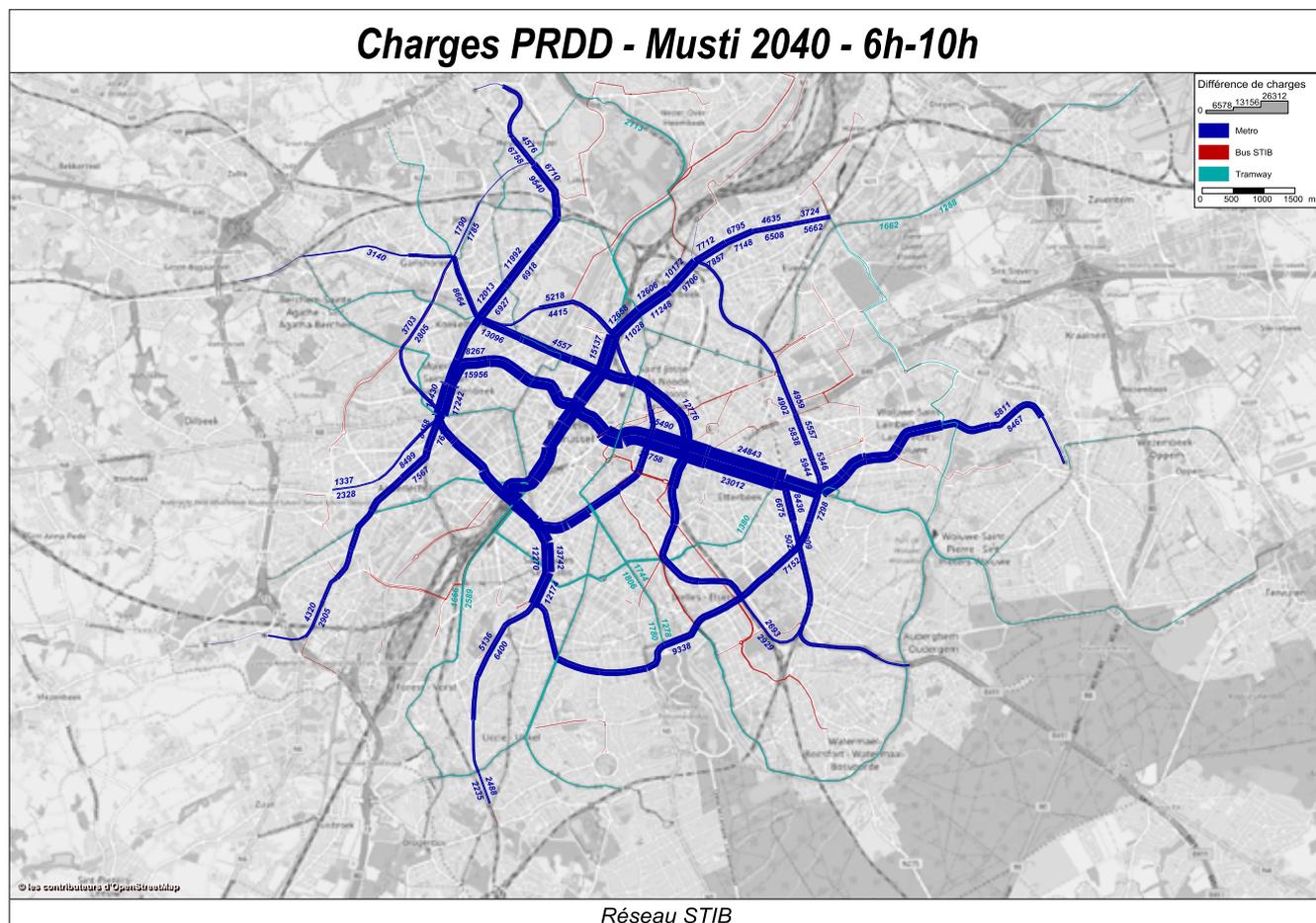
- Tracé vers Calevoet  $3,8 \times 130 = 494$  millions € arrondi à 500 millions €
- Tracé vers le Vivier d'Oie  $5,6 \times 130 = 728$  millions € arrondi à 730 millions €

### Conclusions

La branche Albert – Bordet dispose d'un potentiel voyageurs à l'horizon 2040 qui dépasse considérablement le seuil tram / métro et est tout à fait compatible avec le mode Métro (7.900 voyageurs / h / sens au voisinage de la gare du Midi et 4.600 voyageurs / h / sens à Albert). Ce potentiel important pour une queue de ligne à Albert est dû à



Graphique BM / Direction Stratégie – Modélisation MUSTI Sc PRDD



Réseau STIB



Graphique BM / Direction Stratégie  
- Tests préliminaires pour les 3  
variantes ucloises

Ligne en rocade Albert – Hermann-  
Debroux, avec estimation des trafics  
attendus, extrait de « Accéder à  
Bruxelles – Perspectives Multimodales  
» par Claude van den Hove, ouvrage  
publié sous la direction de Pierre  
Laconte (2014, p. 139)

des densités correctes d'habitants / emplois et un grand potentiel de correspondance : il se situe au niveau du seuil tram / métro  
A ce stade des études préliminaires, le potentiel Métro n'est pas atteint pour l'extension vers Calevoet : l'extension vers le Sud a un potentiel d'extrémité de ligne (Calevoet) du niveau de la moitié du potentiel d'extrémité au Nord (Bordet), et de l'ordre de celui de Delta à Auderghem. Mais la longueur de cette branche Sud est faible (3,8 km) en rapport avec le solde de l'itinéraire Bordet - Albert (9,5km), et certains plaident pour un axe Nord-Sud complet pour supprimer le transfert de charge à Albert et délivrer les voyageurs des difficultés à dégager une vitesse commerciale attractive sur le tram 55 chaussée d'Alsemberg (faible largeur entre façades , noyau commercial). L'étude d'opportunité et de faisabilité, lancée en 2019 par Beliris, permettra d'objectiver ces données préliminaires et constituer un outil d'aide à la décision.

Une autre ligne potentielle mérite aussi ( voire peut-être plus ) l'intérêt des Uclois et plus globalement de la deuxième couronne Est de la Région : la transformation progressive de l'actuelle ligne 7 en pré-métro sous les carrefours difficiles (Triomphe, Couronne, Bascule,..) et puis en métro, en fonction de la densification des réserves foncières situées aux abords de cet axe (Delta, Reyers, Schaerbeek - Josaphat , Schaerbeek - Formation). Si la priorité est donnée à cette rocade prémétro / métro, il deviendra déterminant pour les usagers uclois riverains de la chaussée de Waterloo et les navetteurs de Rhode et Waterloo de bénéficier « du corridor de mobilité » défini au PRDD. Une ligne de rabattement performante (site propre) sur la chaussée de Waterloo devrait permettre les correspondances avec la L 26 RER au Vivier d'Oie et le prémétro / métro ligne 7 à Churchill.

\* \* \*

# QUELQUES QUESTIONS & REPONSES



Les 3 spécialistes ayant expliqué comment ils voient le problème, la parole est à la salle. Quelques participants se bornent à faire des commentaires ; d'autres posent des questions. Nous en reprenons quelques unes en ajoutant que les notes prises au vol et parfois difficiles à comprendre ont été soumises aux experts qui ont pu dès lors affiner leurs réponses, de telle sorte qu'on ne peut plus dire que le texte qui suit est exactement celui qu'on a entendu mais on a peut-être l'avantage d'y voir plus clair :

- Un intervenant, qui se fait l'écho de nombreux Ucclois, souligne l'inconvénient majeur qu'amènera la transformation de la station pré-métro Albert en station métro, créant une rupture de charge. Les liaisons directes seront supprimées et le passage du tram au métro (vers le centre ville) ou du métro au tram (vers Uccle) présentera des inconvénients qui ne sont pas compensés par un réel avantage.
- Dans le même ordre d'idée, un autre intervenant se préoccupe spécifiquement des personnes à mobilité réduite : les ruptures de charge pour elles seront très compliquées, surtout quand on considère la profondeur de la station envisagée. C'est totalement antisocial. Paradoxalement, les cyclistes qui prendront le métro seront beaucoup mieux traités que les personnes à mobilité réduite...
- L'inquiétude d'une autre intervenante se porte aussi sur les personnes âgées, qui sont chaque année plus nombreuses : « Les voitures vont disparaître, il y aura plus de vélos, plus de trottinettes, mais les vieux on en fait quoi ? » Elle demande s'il existe des statistiques sur la diminution du nombre de voitures dans les périmètres très proches du métro, si on a calculé le nombre d'automobilistes qui opteront pour un autre mode de déplacement, en l'espèce en prenant le métro s'il est construit. Ceci pose la question du report modal.

**Jean-Paul Wouters répond** que si les voitures ne vont pas disparaître, la situation va s'améliorer peu à peu en ce sens que, dans les prévisions 2040 sur base de tous les projets du PRDD, la part modale de la voiture pour les Bruxellois va diminuer de 30 % à 19 %.

A l'échelle plus locale, l'étude BMN montre que la création du métro Nord occasionne un report vers le métro de plus de 5.000 voyageurs en voiture / jour sur le corridor Liedts – Bordet, et 9.800 à l'échelle de la Région.

**Pour Vincent Carton**, qui reprend les prévisions du bureau BMN (Rapport de synthèse de l'étude de l'extension du réseau, tranche 1 : étude de l'opportunité socio-économique et stratégique 2012), l'économie des kilomètres parcourus en voiture par an serait, en 2040, de 0,25 % avec un tram amélioré, de 0,28 % avec le Métro Nord, et de 0,55 % avec le prolongement du Métro à Uccle.

Le commentaire de l'étude qui a mené aux décisions annonce « un report modal inexistant ou négligeable avec le tram et important avec le métro. » ! Le tram amélioré provoquerait un nombre d'embarquements supplémentaire par jour de 49.100, tandis qu'avec le métro Nord on atteindrait 80.200 en 2040. On aperçoit tout l'intérêt de travailler sur l'amélioration du tram.



- Un habitant constate que le métro à Uccle existe déjà : c'est le train. Et de préciser que depuis Linkebeek en train, on est au centre-ville en 15 minutes. Une piste très intéressante serait que la STIB exploite les réseaux ferrés sur le territoire de la Région bruxelloise. Par exemple, à Bordeaux, Alain Juppé, après avoir songé au métro qui s'était révélé trop coûteux, a développé le réseau des trains, et cela fonctionne très bien.
- Autre question : Comment est-ce possible qu'on demande à un bureau d'étude d'examiner l'opportunité de développer un métro, puis que ce même bureau se voie attribuer le suivi de l'étude ?

**Pour Jean-Paul Wouters**, il s'agissait d'un consortium de plusieurs bureaux d'études dont certains spécialisés dans la modélisation. La déontologie de ces bureaux ne leur permet pas de risquer leur crédibilité à tronquer les résultats de leurs simulations, par ailleurs suivies par un comité d'accompagnement d'experts – fonctionnaires. Si cependant certains estiment que cette première étude du bureau BMN a pu être biaisée, la prochaine étude de Beliris, orientée plus spécifiquement sur l'extension métro Sud, se présente sur des bases plus indépendantes. Un cahier des

charges est par ailleurs en train d'être monté, orienté sur les études d'opportunité et de faisabilité, sans préjuger de la suite.

A cet égard, il faut savoir que les cahiers des charges ne sont « secrets » qu'avant d'être publiés, puisqu'il s'agit ensuite d'un appel d'offre public.

**Pour André Vital**, il y a déjà eu deux études sur le sujet. Pourquoi en rajouter encore !

Le marché est ouvert, il n'y a pas de raisons que celui qui réalise l'étude soit celui qui après réalise le projet.

- Autre constatation : un report modal de 0,55 % est insignifiant ! On se demande quel serait le report modal avec l'utilisation du réseau actuel repensé.

Concernant le report modal, **Jean-Paul Wouters signale** qu'il faut parfois se méfier car les chiffres sont des moyennes très approximatives, à l'échelle de toute la Région ; il faut affiner les chiffres en fonction de la ligne en question.

Toutefois, **Vincent Carton fait observer** que le nombre de voyageurs dans un métro ne reflète pas un abandon de la voiture ; différentes causes peuvent exister.

Il ajoute que construire 5 km de métro dans une région de 160 km<sup>2</sup> a un impact très faible car cela ne couvre que un quart de pour cent de la superficie de la Région. C'est le renforcement de l'offre sur l'ensemble du réseau qui a permis et qui permettrait d'augmenter le nombre de voyageurs ; une offre très limitée de 5 km n'intéressera que peu de voyageurs.

- Question : existe-t-il des alternatives à la métroïfication du tronçon central Albert - Nord ?

**Vincent Carton répond** qu'on pourrait augmenter les fréquences actuelles sur la Jonction Nord - Midi pour renforcer l'offre sous les boulevards centraux.

Plusieurs assistants auraient aimé poser d'autres questions mais le temps disponible ne l'a pas permis, sauf à le faire, un verre à la main, quand le débat a été déclaré clos.



# METRO OU PAS METRO ?



Aujourd'hui, alors que les permis pour la métroisation de la station Albert et pour la réalisation de la station Toots Thielemans sont dans la poche de la STIB, le débat pour ou contre l'extension du Métro bruxellois refait surface.

Raisons politiques, environnementales ou économiques, un panel d'arguments est brandi, chacun tire la couverture dans son camp pour conforter sa conviction.

Pourtant certains arguments se recourent et les « pour » ou « contre » le métro semblent accorder leur violon sur certains points :

- la mobilité est devenue un réel problème, or nos activités et nos attentes contemporaines nous demandent de bouger, la cause environnementale est aujourd'hui de tous les discours, le réchauffement climatique se rappelle à nous tous les jours, il faut trouver des solutions.
- un autre fil conducteur semble se dégager : la conviction que ce sont les transports en

commun, et bien sûr la mobilité douce qui sont l'avenir et qu'il faut privilégier.

A priori un métro est un mode de transport performant, on le voit dans d'autres capitales, cela facilite les déplacements, c'est bon pour l'économie. Mais a-t-on encore l'argent nécessaire ? Argent qui ne pourra servir à des fins sociales alors qu'il y a de plus en plus de pauvreté, à des fins culturelles alors qu'on asphyxie déjà ce secteur qui est littéralement vital ...

Par ailleurs, la rentabilité ne peut être négligée ; certes, il ne s'agit pas de gagner de l'argent, mais il ne faudrait pas en perdre année après année par manque d'utilisateurs, ni même dépenser 2 milliards d'euros pour avoir une toute petite amélioration de la mobilité.

Comment se positionner sur l'échiquier ? Récapitulons les principaux arguments repris par les uns et les autres pour ou contre l'extension du Métro à Bruxelles et notamment à Uccle.

## Les arguments :

### *En faveur du métro :*

#### **EFFICACITE**

- rapide, indépendant des aléas de surface, efficace
- solution d'avenir

#### **MOBILITE**

- solution contre les embouteillages car tout le monde ne peut pas prendre le tram ni le vélo pour ses déplacements.
- permet de se confronter aux prévisions pour 2040 qui prévoient encore le doublement du nombre de déplacements.
- indispensable pour résoudre un manque de capacité dans l'axe Nord-Midi à l'horizon 2040.
- dégagera les rues d'un intense trafic automobile. Au cours des quinze dernières années, les autorités de la capitale ont privilégié des solutions de "surface" (tram, bus). Sans succès puisque, au contraire, la ville n'a cessé de s'ankyloser.
- offrira un transport public de qualité

### *En défaveur du métro :*

#### **EFFICACITE**

- les trams de surface en site propre ont un réel potentiel et peuvent être aussi performants que le métro

#### **MOBILITE**

- soutien du tout à l'automobile qui est une option dépassée, et qui de toute façon devra être limitée pour des raisons de santé publique, d'environnement, de mobilité. Le métro libère de l'espace public pour les voitures : « Circulez en dessous, plutôt que d'être bloqués au-dessus ».
- permet au politique, pour un coût exorbitant que paye le citoyen, de ne pas prendre les mesures (peu populaires) qui amélioreraient la mobilité en surface. Il constitue un facteur d'inertie : rien n'est fait pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun en surface puisqu'une « solution miracle » est annoncée. En attendant,



## COÛT

- investissement important mais solide et qui surtout permettra de déplacer beaucoup de personnes à faible coût pendant longtemps
- durée de vie très longue pour une rame de métro (40 ans) par rapport à un bus (10 ans).
- transporte mille personnes pour le salaire d'un seul conducteur (voire même d'aucun conducteur en cas d'automatisation), tandis qu'un bus ne transporte que 60 personnes pour le même prix.

les embouteillages sont légion et trams et bus sont englués tandis que les trottoirs sont mal entretenus et que les aménagements pour les cyclistes sont quasi inexistantes.

- les problèmes de capacité entre Midi et Nord sont solubles à court terme : il est parfaitement possible d'accoupler deux trams 3000 ou 4000 à la seule condition technique d'allonger certains quais des stations actuelles.
- n'amènera qu'une toute petite amélioration de la mobilité : le taux de report modal (automobilistes qui abandonneraient la voiture pour le métro) serait inférieur à 1%.
- est organisé en mailles larges : la distance entre les stations est importante par rapport aux transports de surface qui desservent des mailles serrées. Du coup, le métro profiterait à peu d'usagers locaux mais plutôt à des personnes devant faire des grands trajets.
- signifie la suppression d'une ou plusieurs lignes en surface  
A Uccle, 75% des habitants ne seront pas concernés directement par une ligne de Métro, ils habitent trop loin du futur axe (quel que soit celui qui sera choisi). Et pour ceux qui prendront le métro, ils ne gagneront pas de temps par rapport au tram pour des trajets courts étant donné la profondeur des stations et les 3 minutes nécessaires pour arriver sur le quai dans l'hypothèse où tous les escalators fonctionnent.
- pas besoin d'attendre 2030, 2040 (ou 2050 à Uccle !) pour réorganiser les lignes de tram et gagner du temps.

## COÛT

- le coût exorbitant ne permettra plus de disposer de moyens pour d'autres choses. Avec le même budget les pouvoirs publics pourront construire jusqu'à 10 fois plus de kilomètres de ligne de surface, augmentant l'offre et irriguant les quartiers.
- Le budget a déjà augmenté de 50% avant travaux sur base de l'estimation qui a servi à la décision. Tous les coûts n'ont pas été intégrés.  
Les annonces officielles évoquent à ce jour un total de 1,8 milliard € et on n'en est ni à l'estimation définitive et encore moins au décompte final.  
Le budget d'investissement de la STIB est totalement insuffisant, le maintien du réseau existant va en souffrir. Déjà actuellement, l'automatisation des lignes 1 et 5 a été repoussée, pour maintenir ce montant de 600 millions à disposition du métro.
- pas rentable car demande un nombre d'usagers important (et variable selon les études...).

### PROJECTION DANS LA VILLE FUTURE

- dépasse le cadre restreint de l'optimisation de la ville dans son fonctionnement actuel, et nécessite de se projeter à un horizon (2025, 2040) compatible avec la durée de vie de cet investissement : nouveaux pôles de développement socio-économiques, demande de mobilité moyenne de chaque individu augmentée en raison de la croissance de la palette des activités.
- répond à l'ambition d'une ville européenne du futur, de la capitale européenne internationale : Bruxelles doit construire un métro à la hauteur de ses ambitions.

### QUALITE DE VIE/USAGE

- les ruptures de charge constituent un mal nécessaire, il faut s'attacher à les organiser de manière confortable.



### A Uccle en particulier :

#### TRACÉ

Reliera Uccle au réseau de Métro.

### DEMANDE/RENTABILITE

- la densification du territoire ucclois nécessite une connexion au réseau très efficace. Elle sera très utile dans le futur.

### PROJECTION DANS LA VILLE FUTURE

- Travaux très longs et très importants, vont impacter économiquement une série importante d'acteurs et les usagers durant les travaux. Annoncé pour 2020, puis 2024, puis 2030, ...
- élude la question du partage de l'espace public et du nécessaire rééquilibrage de son usage, pourtant au cœur des politiques de mobilité.
- l'offre de trams, en utilisant des trams 4000 et/ou en les couplant dans les zones les plus chargées permettra de répondre à la demande à l'horizon 2040, renforcer l'offre en surface est LA solution.
- l'énorme potentiel ferré de la SNCB qui mériterait d'être mieux exploité, notamment en termes de fréquence sans pour autant devoir investir un tel budget.

### QUALITE DE VIE/USAGE

- peu agréable à l'usage, contrairement aux transports en surface qui sont plus agréables et assurent la visibilité de l'offre, du réseau, le contact avec le paysage urbain et la lumière naturelle.
- dans le cas de Bruxelles, (stations situées à une très grande profondeur), correspondances compliquées et chronophages.

### RUPTURE DE CHARGE

- peu de gain pour les usagers Ucclois tant que le Métro ne se prolonge pas vers le Sud, ils subiront les ruptures de charge à Albert et n'auront plus de lien direct avec le centre-ville : la station Albert deviendra le terminus (provisoire ?) de cette nouvelle ligne de métro, en correspondance avec les lignes de trams et de bus qu'empruntent fréquemment les Ucclois (trams 3, 4, 7 et 51 et les bus 48 et 54).

### TRACÉ

Quel que soit le tracé, il ne règlera les problèmes de mobilité du Sud de la Commune que pour un faible pourcentage d'habitants. Parmi les différents tracés envisagés pour l'extension du métro à Uccle, 4 à 5 stations de métro remplaceront une dizaine d'arrêts de tram.

### DEMANDE/RENTABILITE

- la demande n'est pas suffisante, le seuil d'exploitation (entre 6000 et 10000 passagers/h et par sens) ne sera pas atteint. Aucun des tracés envisagés ne réunit les conditions de création d'une ligne de métro (densité de population, présence d'activités ou de grands équipements générateurs de nombreux déplacements).

## *Et maintenant, que fait-on avec tout ça ?*

### **Pour résumer et en quelques mots :**

**Le métro** est un formidable outil, rapide, efficace, d'avenir, à l'image d'une ville internationale du futur.

Il va vite, mais il est plus favorable aux longs trajets puisque ses arrêts sont espacés, il n'est donc pas très adéquat pour desservir une échelle de quartier. Il est très coûteux à réaliser, en termes humains, économiques et temporels, également à l'usage, ses stations sont énergivores et doivent être entretenues et rénovées régulièrement.

Par contre, il permet des connections rapides entre des secteurs de ville. Il donne une belle image de Bruxelles comme ville internationale. Cerise sur le gâteau, en général, il roule puisqu'il n'est pas sujet aux aléas de surface.

Il a donc des avantages... et des inconvénients.

**Les transports de surface** ont beaucoup d'avantages mais leur principal inconvénient est d'être englués dans la circulation automobile si on ne met aucune mesure en place, notamment par des sites propres, si on laisse la voiture rester le maître des lieux.

Ils sont beaucoup plus économiques, plus souples, plus rapides à mettre en place, ils roulent en surface ce qui est plus agréable, ils coûtent globalement moins cher à l'usage. Ils peuvent desservir une grande échelle de territoire s'ils sont en site propre (lignes « chrono ») ou desservir des petites échelles de quartier. Ils sont moins rapides que le métro pour des très longues distances.

Ils ont donc des avantages... et quelques inconvénients.

## *Quels sont nos objectifs actuels ?*

L'actualité nous rappelle tous les jours un de nos devoirs majeurs : essayer de sauver notre cadre de vie, la planète et protéger l'environnement.

Conjointement, il faut permettre aux hommes de vivre dans la société d'aujourd'hui, il faut leur permettre de bouger. Sans doute vite, surtout mieux et en polluant le moins possible.

Et il est clair que dans la ville de demain, l'avenir est aux transports en commun et à la mobilité douce.

Nous devons trouver des solutions très rapidement, il faut améliorer la mobilité tout de suite car notre planète souffre de nos inconséquences en matière d'environnement, s'il n'est pas déjà trop tard. Et pour couronner le tout, financièrement les temps sont durs !

## *Alors, Métro ou pas Métro ?*

Le métro n'est sans doute, **à court terme**, pas la réponse à nos 4 postulats de départ :

- **agir rapidement** : sa mise en place est longue, alors que des mesures simples de réorganisation du réseau existant **pourraient** amener des améliorations rapidement.
- **agir efficacement** : il faut que la mesure choisie permette de désengorger la ville et donc d'avoir un report modal à la hauteur de l'investissement, sans récupérer de l'espace en surface au profit de la voiture.
- **préserver la planète** : l'environnement et la santé doivent être privilégiés.
- **limiter le budget** : sa construction et son fonctionnement coûtent très cher et vont plomber d'autres investissements.

Pourtant, on ne peut écarter que le métro devienne un moyen de transport à l'échelle de demain, ce « futur que nous devons inventer sans l'avoir connu ... » Il est/sera sans doute/peut-être une très bonne solution à **moyen ou à long terme**.

Mais il n'est plus temps de nous vendre un chat dans un sac ! Et pour savoir, enfin, si effectivement, une extension du Métro sera une bonne solution à moyen ou long terme pour Bruxelles, **une réelle étude globale sur les incidences du Métro** doit être réalisée dans les plus brefs délais.

En attendant les résultats de cette étude, une série de **mesures peuvent être prises à court voir à très court terme** :

- **Optimiser** et étendre les réseaux de transport de surface, réduire les correspondances,
- **Renforcer l'offre** dans certains tronçons en couplant les trams (jonction Gare du Midi/Gare du Nord) ;
- **Renforcer les fréquences** en particulier aux heures creuses, le soir, le samedi et le dimanche ;
- **Renforcer l'offre** existante en chargeant la STIB d'exploiter des lignes ferroviaires bruxelloises dans le cadre de la libéralisation du transport ferré de voyageurs (2023) : 46 gares à Bruxelles et des fréquences de passage de 15 ou 20 minutes permettraient de créer un 2<sup>ème</sup> réseau de métro (**REB** : réseau express bruxellois) et estimer l'investissement nécessaire à cet aménagement ;
- Continuer à développer les lignes de surface **CHRONO** (lignes sorties du trafic automobile grâce à des sites propres, des contre-sens, des voies prioritaires, ou encore une priorité

aux carrefours assurée par le système de télécommande des feux de signalisation) ;

- Imposer aux **4 opérateurs de transport public d'intégrer leurs services.**

### Conclusion...

Nous recherchons des solutions à court terme pour répondre aux exigences urgentes en matière de mobilité et d'environnement : ça tombe bien une série d'actions est possible très rapidement !

Dans le même temps, nous devons réaliser une réelle étude d'incidence pour une éventuelle extension du métro car la mise en place de solutions à court terme, n'empêche pas d'imaginer une politique d'extension du métro à moyen et long terme, programmée et budgétisée à l'avance mais surtout conditionnée car il n'y a pas de refus dogmatique d'une extension du métro.

Cette manière de faire aurait un grand avantage, celui de répondre à l'adage que l'expérience de la gestion en bon père de famille nous transmet : « Il vaut mieux ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier... »

Comme pour les parkings de dissuasion, pour ne pas devenir une fausse bonne idée, l'offre du métro doit certainement être **conditionnée**. Le métro est une offre de transport supplémentaire qui est mis à la disposition des usagers mais qui ne porte pas en lui-même la réduction du nombre de voitures dans la ville, l'amélioration du cadre de vie et/ou la diminution de la pollution et l'amélioration de la desserte de transports en commun pour tous.

Lier les différents postulats implique la mise en place de conditions : la construction d'une ligne doit être accompagnée d'un plan non négociable d'exploitation du réseau de surface, de redistribution de la voirie aux usagers faibles (piétons, vélos, etc...) et d'une limitation du trafic automobile, conditions qui doivent obligatoirement être réalisées en même temps et donc intégrées dans les budgets.

C'est à ces conditions que le métro apporterait à long terme des éventuelles solutions à nos problèmes actuels.

Opter pour ou contre le métro en ne songeant qu'à l'intérêt des Ucclois n'est pas suffisant car c'est l'intérêt général de l'ensemble des Bruxellois qui doit primer. Dénoncer la perte de liaison directe entre le Sud de Bruxelles et le Centre-Ville doit être fait et est un argument très important, mais il n'épuise pas le sujet.

Florence Vanden Eede



# QUELLE EST LA SITUATION ACTUELLE DU PARC DE LA SAUVAGÈRE ?

Ce parc était anciennement géré par l'asbl communale «Promotion des parcs publics et des espaces verts publics ». Deux ouvriers communaux y étaient employés à temps plein. Ils se chargeaient de l'entretien du parc et des soins aux animaux pendant la semaine.

Les concierges occupant la maison à front de l'avenue de la Chênaie s'occupaient des animaux le week-end et les jours fériés. Les visiteurs pouvaient s'adresser aux ouvriers, aux concierges ou à défaut au Service Vert s'ils rencontraient des problèmes ou avaient des questions ou remarques relatives au parc

La gestion de ce parc a été reprise par Bruxelles Environnement depuis le 1er novembre 2018, en vertu d'une convention signée avec la commune d'Uccle. Les deux ouvriers sont allés renforcer le Service Vert d'où ils avaient été détachés alors que les concierges avaient déjà quitté leur logement fin de l'été.

SOSKauwberg a contacté Bruxelles Environnement afin de répondre aux interrogations des riverains relatives à la gestion du parc. Nous pouvons ainsi préciser les différents aspects de sa gestion :

- La salle de sport et les stands de tirs restent gérés par la Commune.
- L'asbl Tournesol qui est déjà en charge de la Ferme d'Uccle au parc Fond'Roy s'occupe des animaux.
- L'entretien du parc sera réalisé par une firme privée, un marché public a été lancé et prendra cours à partir du 1<sup>er</sup> mars, en attendant l'équipe des jardiniers du parc Duden s'attèle à cette tâche.
- Un projet de réhabilitation de la conciergerie est à l'étude au sein du département Facilities de Bruxelles Environnement ; les travaux de stabilité du bâtiment et réaménagement ne seront pas finis avant deux ans ! Il faudra donc attendre avant de voir s'installer un nouveau concierge.
- La surveillance est faite par les gardiens-animateurs de Bruxelles Environnement. La responsable de ce service, Anne Ceniccola, nous a répondu que « nous sommes encore dans l'éla-

laboration du projet à mener par nos gardiens-animateurs car l'espace offre des possibilités nouvelles de parc par la présence d'animaux et de l'accompagnement offert par l'ABSL Tournesol. Nous affinons encore nos missions et la portée de nos actions en découvrant chaque jour les spécificités/besoins du public et du parc fraîchement repris en gestion en novembre 2018. Les horaires d'ouverture et de fermeture des portes sont encore variables et dépendants de nombreux paramètres logistiques, toutefois, les gardiens informent les usagers quotidiennement et via des affichages spécifiques. »

Les choses devraient donc être mises en place pour la bonne saison.

Pour tout problème ou renseignement, vous pouvez, selon la nature de celui-ci, contacter le responsable de la gestion du parc (sfierens@environnement.brussels) ou la responsable des gardiens-animateurs via <https://environnement.brussels/bruxelles-environnement/nous-contacter> ou le tél de Bruxelles Environnement 02 775 75 75.



# PROJET CARRE COGHEN :

Le 09 janvier 2019, la Commission de Concertation organisée par la Commune d'Uccle a rendu son avis sur une demande qui consistait à *démolir des entrepôts, box de garages et bureaux et reconstruire un ensemble de 62 logements variés, jardins privés et jardin central collectif avec parking souterrain* sur le bien sis **56/58 rue du Doynéné**.

Si la Commune d'Uccle et Bruxelles-Environnement ont rendu un avis **FAVORABLE**, à certaines conditions :

- Réduire le nombre de studios et d'appartements de 1 chambre pour mieux s'adapter à la typologie de l'habitat du quartier,
- Augmenter le nombre de maisons unifamiliales,
- Réduire certains gabarits, mieux ajuster l'offre de stationnement au nombre de logements,
- etc...

La Région (URBAN- Direction de l'Urbanisme et URBAN- Direction du Patrimoine Culturel ), qui au final délivrera ou non le permis, a, par contre, remis un avis **DEFAVORABLE**.

Les motifs soulevés sont les suivants :

- Gabarits trop importants,
- Pertes d'ensoleillement,
- Bâtiment démoli pourtant repris à l'inventaire,
- Implantation trop profonde,
- Non-respect de l'alignement,
- Caractère résiduel des espaces extérieurs du projet,
- Densité trop importante,
- Proportion trop importante de studios,
- etc...

Le dossier a été envoyé à la Région, le fonctionnaire-délégué a 45 jours pour remettre un avis définitif sur la demande.

Le projet devra de toute manière reprendre au stade de l'enquête publique, une nouvelle Commission de Concertation sera organisée.

Vous pouvez télécharger l'avis de la Commission de Concertation (pg 19 à 33) à l'adresse suivante :

<http://www.uccle.be/administration/urbanisme/CdC/2019/1e-semestre-2019/janvier-2019/avis-cc-du-09-01-2019>



# L'HIPPODROME DE BOITSFORT : OÙ EN EST LE PROJET DROHME ?

Nos lecteurs savent que depuis mars 2016 nous n'approuvons pas la manière dont évolue ce dossier.

Tout a commencé par un appel d'offre : la Région bruxelloise voulait octroyer une concession à un promoteur qui exploiterait les 32 ha de l'Hippodrome de Boitsfort à **des fins récréatives familiales** : sport – loisirs de plein air – culture – éducation – écologie ..., **sans nuisances** (lumière – bruit...), avec **un parking compatible avec la Forêt** voisine sans agrandir celui existant, et autorisation d'exercer **des activités commerciales de faible taille** à condition qu'elles soient **le complément usuel et l'accessoire du projet principal**.

Drohme a proposé sa candidature en précisant qu'elle exercerait les activités autorisées et elle a obtenu la concession pendant 15 ans, renouvelable. De la même manière elle a sollicité et obtenu des fonds FEDER.

Pour l'ACQU, pas de problème. Toutefois, il est vite apparu, notamment sur le site de Drohme, que cette dernière allait aussi organiser des fêtes, des banquets, des soirées, et ouvrir plusieurs restaurants. Et que cette activité commerciale allait être prépondérante ! Pour cela elle avait évidemment besoin d'agrandir le parking. Bref, un projet totalement différent de celui envisagé à l'origine. Un projet qui causerait de multiples nuisances pour la Forêt et les voisins, d'énormes difficultés pour la circulation chaussée de La Hulpe, etc...

Certes, nous n'étions pas favorables à laisser l'Hippodrome à l'abandon, mais pas non plus de le voir transformé en un lieu de spectacles, d'événements mondains et de commerces.

Mais comme ce projet était – et est toujours – soutenu par le Ministre-Président de la Région bruxelloise, on imagine aisément que le Gouvernement a octroyé les permis, même si de sérieuses restrictions ont été imposées. La Ministre de l'Environnement, conseillère communale à Uccle, n'était peut-être pas enthousiaste mais le Gouvernement est un et unanime ! Quant à la commune d'Uccle, seul le MR a marqué son accord quand il y a eu enquête publique, mais le MR était majoritaire.

Actuellement, au niveau de la Région, il semble que ce projet trop commercial soit principalement

porté par le PS, ce qui montre bien que ce dossier est très politisé...

Il se fait qu'un recours en suspension en extrême urgence a été introduit par des riverains devant le Conseil d'Etat. **Par arrêt du 23 janvier, le C.E. a suspendu le permis d'urbanisme** délivré le 6 décembre pour l'aménagement d'un parc de loisirs actifs. Le C.E. estime qu'un parking pour le stationnement de longue durée pour les visiteurs d'un parc de loisirs n'est, de prime abord, pas compatible avec l'affectation en zone forestière inscrite au PRAS. Ce qui entraîne la suspension du permis d'environnement

Il reste maintenant au C.E. à statuer sur le recours en annulation introduit par des riverains ainsi que par la commune de Watermael-Boitsfort, Natagora, Bruxelles-Nature, Les Amis de la Forêt de Soignes, l'ACQU. Mais ceci va prendre beaucoup de temps.

D.R.



# COMITE DE QUARTIER BASCULE - RIVOLI

Inquiets face à la dégradation des abords de la chaussée de Waterloo dans le quartier de la Bascule, déçus par rapport au fait que dans notre belle commune, certains quartiers nous paraissent plus égaux que d'autres, pleins d'espoir quant à un élan qu'un nouveau mandat pourrait apporter à nos autorités communales, résolus à saisir les outils que ces autorités promettaient de mettre sur pied en matière de participation, et déterminés à exploiter au mieux le potentiel du quartier de la Bascule, nous avons, Lucina Cargnelutti, Francesco Rossi, Larry Moffett et moi, mis sur pied un comité de quartier dit 'Bascule-Rivoli' - et ce le 13 octobre 2018.

Le comité de quartier Bascule-Rivoli s'est donné pour tâche d'accompagner les pouvoirs publics dans leurs politiques qui contribueront au vivre-ensemble, sans la moindre exclusive, des habitants, commerçants, chalands et passants, quel que soit leur moyen de déplacement, dans un quartier sécurisé, sain, prospère, fluide et esthétique. Le champ d'action de notre comité est le suivant : la chaussée de Waterloo, à partir du croisement de la chaussée de Vleurgat, la chaussée de Waterloo et l'avenue

Molière, jusqu'à l'avenue Winston Churchill; les parties de la rue De Praetere, de la rue Emile Claus et de l'avenue Legrand qui se trouvent sur Uccle ; enfin, la rue de la Bascule et la partie de la rue Vanderkindere jusqu'à la rue Joseph Hazard, conjointement avec le comité de quartier voisin Vanderkindere-Bascule.

Le 17 janvier 2019, Monsieur le Bourgmestre Boris Dilliès, ainsi que Mesdames et Monsieur Echevines et Echevin Valentine Delwart, Carine Gol-Lescot et Thibaut Wyngaard ont eu la gentillesse de se rendre dans notre quartier. Ensemble, nous avons procédé à une visite des lieux. Nous sommes conscients que Paris ne s'est pas construit en un jour, et nous savons qu'à Bruxelles, bien des choses sont compliquées. Mais nous avons placé notre confiance en nos autorités communales et nous pensons que cette confiance ne sera pas déçue.

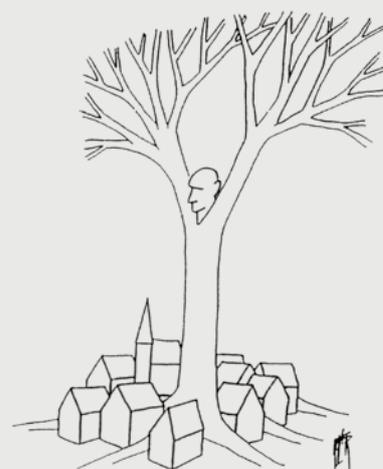
Représentant du comité et point de contact :  
Damien Angelet - 0483.485.433  
[damien.angelet@diplobel.fed.be](mailto:damien.angelet@diplobel.fed.be)

*(une page facebook paraîtra bientôt)*

**Vous souhaitez participer  
à la rédaction et/ou  
à la distribution de la**

## Lettre aux habitants ?

Envoyez votre article en word + illustration éventuelle  
et/ou contactez : [acqu.asbl@gmail.com](mailto:acqu.asbl@gmail.com)



# L'Association de Comités de Quartier Ucclais

## Les Comités membres effectifs

### Andrimont

Georges COPINSCHI, av. d'Andrimont 43  
tél. : 02.375.12.87

### Association protectrice des arbres en forêt de Soignes (APAFS)

André STANER, rue des Moutons, 23  
02.375 00 52 staner.debvmb@skynet.be

### Bosveldweg asbl

Francis ROGER FRANCE, av. Brunard 11  
tél. : 02.375.37.48.

### Calevoet - Bourdon

Didier GOSSET, Diweg, 20  
GSM : 0475.96.13.57  
info@calevoet.org - www.calevoet.org

### Carrés Pauwels et Stevens

Clara BLAZQUEZ, carré Pauwels 35  
tél. : 02.347 39 62 et GSM : 0471.22 14 12  
blazquez.clara@live.be

### Floride - Langeveld asbl

Chantal DE BRAUWERE 0477.291.270  
chantaldebrauwere@hotmail.com

### Fond'Roy, asbl

av. Fond' Roy, 147 - Kathleen STAQUET  
GSM : 0477.35 86 86  
comite@fondroy.org

### Gracq Uccle

Thierry WYNDAU, av. G. Herinckx 36  
GSM : 0498.54.05.90  
uccle@gracq.org -www.gracq.org

### Groeselenberg

Vincent SCORIELS, rue Groeselenberg 130  
tél. : 02.376.25.52

### Les amis du bois de Verrewinkel

Georges LEWY, av. Buysdelle 74  
tél. : 02.374.05.73  
www.lesamisduboisdeverrewinkel.be

### Longchamp - Messidor asbl

Anita NYS,  
av. W. Churchill 39/9 - anys@arcadis.be  
www.longchamp-messidor.be

### Ophem & C°

Yvette LAHAUT, rue des Myosotis 20  
tél./fax : 02.376.61.71  
yvettelahaut@yahoo.fr

### Parc Brugmann

Emmy STRUYVEN,  
av. de la Ferme Rose, 12 (b.3)  
02.345.71.07  
struyven.brochart@gmail.com

### Parc Raspail

Bernard ROISIN, rue Victor Allard 31  
tél. : 02.534.77.89

### Plateau Engeland-Puits

Luc VAN DE WIELE, chemin du Puits 77  
tél. : 02.374.81.04  
www.plateauengeland.be

### Protection et avenir d'Avijl

Catherine TOUSSAINT  
(Cf Administrateur) - www.avijl.org

### Kinsendael - Kriekenput

Martine DE BECKER, rue des Bigarreux, 34  
02.375 78 88 et 0479.95 17 28  
martine.de-becker@basf.com

### Quartier St-Job

Stéphane DAVIDTS, ch. de Waterloo 852  
tél. (B) : 02.373.57.01  
stephane.davidts@skynet.be

### Quartier Lorraine

Denys RYELANDT - (Cf Administrateur)

### OXY 15, Mon quartier, Ma vie asbl

Xavier RETAILLEAU  
(Cf Administrateur) - www.oxy15.be

### SOS Kauwberg - UCCLA NATURA asbl

rue Geleystsbeek 29  
Stéphane ROYER, tél. : 0496.70.64.51  
www.kauwberg.be

### Uccle n'est pas un long fleuve

tranquille (UPFT)  
Bertrand CHARLIER, ch. St Job 317  
tél. 02.374.90.27

### Vallée du Linkebeek

Henri VERLAET, Moensberg 31  
tél. : 02.374.13.53  
www.valleedulinkebeek.be

### Vivier d'Oie - Place St Job

Kamal CHEHAB, av. du Prince de Ligne, 82  
kamalchhab@hotmail.com  
tél. : 02.537.39.69

### Vanderkindere - Bascule

Christella DI FIORE  
  
Tél. 0479.612 440  
comitevdkbascule@gmail.com et  
www.comitevdkbascule.com

### Bascule - Rivoli

Damien ANGELET rue Stanley, 37 (b.1)  
0483. 485 433  
damien.angelet@diplobel.fed.be

## PERSONNES DE CONTACT

### Geleystsbeek

Bernard JOURET  
(Cf Administrateur)

### Melkriek - Truite - Trois Rois - Vervloet

Jacques HIRSCHBÜHLER,  
chemin de la Truite, 31  
02.332.23.99 et 0498.540.560  
j.hirschbuhler@gmail.com

### Gare d'Uccle-Stalle

Michel HUBERT, rue V. Allard 273  
tél. (P) : 02.332.22.23  
tél. (B) : 02.211.78.53

### De Fré - Echevinage

Michel DEVRIESE  
(Cf Administrateur)

### Observatoire

Eric de BECO, av. de l'Observatoire, 39  
02.374.27.44

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Président

**Bernard JOURET** – av. de la Chênaie 79c  
tél. : 02.375.28.48 – ab.jouret@skynet.be

### Vice-Président

**Denys RYELANDT** – av. du Maréchal 20A  
tél. (B) : 02.375.78.84 – tél. (P) : 02 374.97.03  
d.ryelandt@gmail.com

### Trésorier

**Xavier RETAILLEAU** – rue du Château d'Eau 97  
tél./fax : 02.374.32.95 – xavier.retailleau@skynet.be

### Marc DE BROUWER

– rue Geleystsbeek 29  
tél. & fax : 02.374.60.34  
GSM (préférée) : 0472.719 790 – cepvdqa@skynet.be

### Michel DEVRIESE

– av. De Fré 29  
tél. : 02. 374.85.80 – michel.devriese@skynet.be

### Nicole DUSSART

– Bosveldweg 67  
tél. : 02.374.23.00 – nicole.dussart@skynet.be

### François GLORIE

– av. de Floréal 35  
tél. : 02.344.48.88 – info@francoisglorie.be

### Pierre GOBLET

– rue Edouard Michiels 13  
tél. : 02.376.57.02 – pierregoblet@skynet.be

### Jean LESEUL

– rue Groeselenberg 69  
tél. : 02.375.06.29 – leseul.hendrix@belgacom.net

### Benoît MALDAGUE

– av. W. Churchill 222/10  
GSM : 0498.56 00 12 – ben.maldague@gmail.com

### Catherine TOUSSAINT

– Montagne de St Job 139  
tél. : 02.374.02.60 – kther@belgacom.net

### Christian HUBIN

– Rue du Repos, 128  
tél. : 02.375 15 10 – mireilledemuyter@skynet.be

### Susan WILD

– rue Benaets, 75  
tél. 0477.47.18.17 – susan.e.wild@gmail.com

## Chargée de mission :

Florence VANDEN EEDE  
florence.acqu@gmail.com  
GSM : 0476. 927 980

## La « Lettre aux habitants »

Éditeur responsable :

Bernard JOURET

N° de compte de l'ACQU :

BE 61 3100 7343 1817

La « Lettre aux Habitants » peut être consultée sur  
le site internet de l'ACQU : [www.acqu.be](http://www.acqu.be)

Les opinions exprimées n'engagent pas nécessairement l'ACQU

Courriel : [acqu.asbl@gmail.com](mailto:acqu.asbl@gmail.com)

Impression : Van Ruys Printing

Tirage :

14.000 exemplaires imprimés sur papier recyclé

La « Lettre aux habitants » est publiée avec le  
soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et  
de la Région de Bruxelles-Capitale.

