



# Tram 15 et réaménagement de l'espace public Belgica - Tour&Taxis - Simon Bolivar

## GLOSSAIRE

**CRU** : Contrat de Renovation Urbaine

**PRAS** : Plan Régional d'affectation du sol

**ZIR** : Zone d'intérêt régional

**PPAS** : Plan particulier d'affectation du sol

**EIE** : étude d'incidences environnementales

## Structure du document

- P. 1. Introduction
- P. 1. Sur l'enquête publique
- P. 2. Sur le projet
- P. 7. Conclusion : oui mais encore?

## Introduction

L'avis d'Inter-Environnement Bruxelles porte essentiellement sur le projet de tram, bien que le document contienne un certain nombre de considérations sur le stationnement et le réaménagement de l'espace public dont la place consacrée aux modes dits actifs. Ce cadrage est dû à plusieurs facteurs : d'une part, l'impossibilité de prendre connaissance et analyser l'intégralité des documents disponibles, nombreux et disparates ; d'autre part, la conviction que la colonne vertébrale de la mobilité urbaine est le transport public, dont le développement est une exigence de justice sociale et environnementale.

Après avoir déplié des remarques et commentaires dans les deux premières parties, nous avons élaboré un positionnement général sur le tram 15 qui figure en conclusion, dans laquelle nous proposons également un certain nombre de pistes pour améliorer le projet.

## 1. Sur l'enquête publique

### 1.1. Modalités

Nous regrettons que l'enquête publique ait été organisée au mois de juin, ce qui ne favorise pas l'implication des habitant·es ayant la charge d'enfants (examens de fin d'année, préparation des vacances) ni celle des associations qui pour la plupart consacrent cette période de l'année à l'organisation de leur Assemblée générale, sans oublier l'important temps de travail dédié aux tâches administratives (rapports annuels, dossiers de justification des subsides).

Prévoir la commission de concertation le 16 juillet est encore plus problématique, d'autant que les autorités publiques en charge du projet savent depuis presque deux ans qu'une opposition s'est cristallisée au sujet de celui-ci. *Indépendamment du positionnement que peut inspirer cette opposition*, organiser une concertation pendant les vacances n'est pas cohérent avec les appels répétés à la « participation citoyenne » et à la « co-construction » des politiques publiques.

### 1.2. Documents disponibles et bureaux d'étude

Les notes explicatives ont été séparées en trois blocs ce qui est une bonne chose compte tenu de la taille et de la longueur des documents. Cependant, celle relative à la zone Picard est rédigée sur base d'un cahier des charges issu d'un dispositif antérieur au projet de tram (à savoir le Contrat de Rénovation Urbaine Citroën-Vergote) et n'a pas été mise en forme de la même manière que les autres documents. Ce manque d'uniformité, qui donne à l'ensemble une impression de bricolage, ne facilite pas la consultation des documents. Par ailleurs, et sauf erreur de notre part, les auteurs de la note explicative relative à la rue Picard, qui n'est pas datée, ne sont renseignés nulle part dans les documents disponibles.

Concrètement, en plus de la note explicative générale, on se retrouve à devoir consulter quatre autres notes explicatives. Alors qu'il s'agit d'un projet relativement modeste par sa portée et son emprise, ce saucissonnage méthodologique témoigne de l'existence d'ambitions différenciées selon les secteurs considérés et complique la compréhension des enjeux généraux soulevés par le projet.

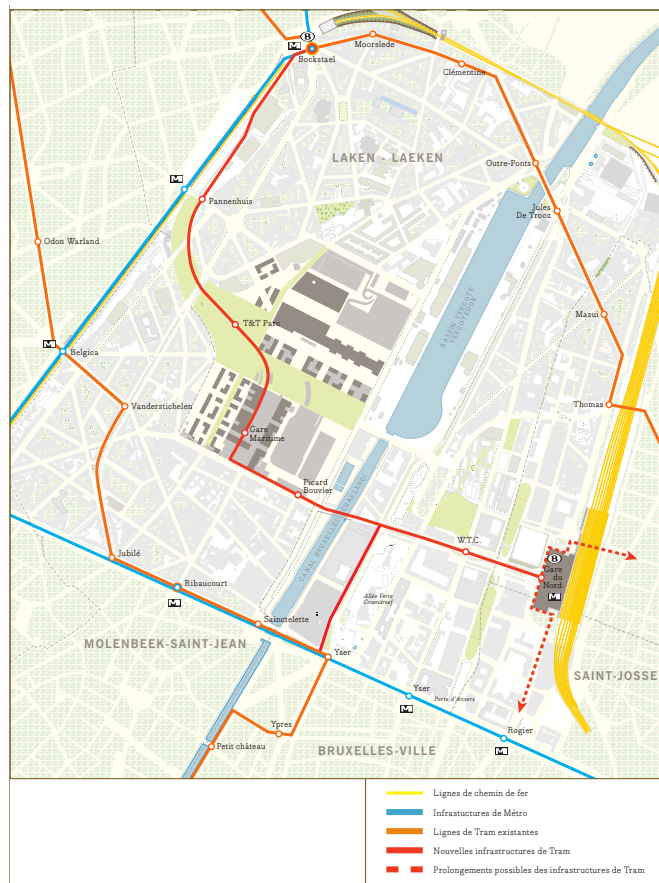
Concédonsons que cette pluralité d'instances impliquées n'est pas sans lien avec l'éclatement des outils d'aménagement auxquels les pouvoirs publics ont eu recours dans les quartiers concernés par le projet de tram 15 : un PPAS (Héliport), un Contrat de Rénovation Urbaine (Citroën – Vergote), un Masterplan relatif aux espaces publics en cours d'élaboration (Gare du Nord), sans oublier le projet de Plan d'Aménagement Directeur (dit PAD « Max »). Toutefois, il aurait été préférable de confier les études relatives au tram 15 à un seul organisme, de manière à favoriser à la fois une cohérence entre les ambitions établies pour chaque sous-secteur et la lisibilité du projet.

## 2. Sur le projet

### 2.1. Historique du tram « Tour et Taxis » : un tracé surdéterminé par une urbanisation débridée et spéculative ?

Le souhait de mettre en service un tram dans le quartier Maritime n'est pas nouveau : en 2008, le schéma directeur relatif à Tour et Taxis propose la création d'une ligne qui desservirait une partie la rue Picard (arrêt « Picard – Bouvier ») et l'ancienne friche (arrêt « T&T Parc »), et ce en passant par la Gare Maritime. Dans un second temps, la ligne aurait été prolongée jusqu'à Bockstael en passant par Pannenhuis.

En 2009, un arrêté du Gouvernement confirme ce souhait de construire une ligne traversant Tour et Taxis: « la bonne accessibilité du site doit être garantie, et [...] les études



1. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en oeuvre, par plan particulier d'affectation du sol, de la zone d'intérêt régional n° 6 - Tour et Taxis. Nous soulignons.

2. « Tour et Taxis et la future ligne de tramway », présentation de la STIB portant sur l'étude d'incidences relative à l'urbanisation de la ZIR 6A, 02/04/2010. Inscrites dans le PRAS à la faveur de sa modification en 2001, les Zones d'Intérêt Régional [ZIR] sont des « zones à programme »: leur affectation n'est pas aussi détaillée que le reste du plan, mais à chacune de ces ZIR est affecté un programme comprenant les affectations autorisées et en général des limitations aux surfaces de bureaux». Cf. notre dossier « Tour et Taxis, de la saga à l'utopie en passant par la ville », *Bruxelles en mouvements*, n°235, avril 2010 » (Lire sur notre site : « 2001, l'Odyssée du PRAS »

## Tracés possibles pour le tram (étude d'incidences)



3. Précisons que nous n'avons pas été en mesure d'analyser tous les documents (dont les études d'incidences) produits dans le cadre de l'urbanisation de Tour et Taxis, menée à travers un fatras de procédures urbanistiques. Au-delà de la succession d'un schéma directeur et d'un PPAS, c'est une ribambelle d'autorisations distinctes qui ont été délivrées : en 2017, le rapport d'incidences relatif à la modification du permis portant sur la Gare Maritime (pp. 36-38) faisait déjà état de 23 permis d'urbanisme et 10 permis d'environnement demandés, pour la plupart délivrés.

4. « Tour et Taxis et la future ligne de tramway ». Cf. note n°2.

5. Lire notre dossier « Tour et Taxis, de la saga à l'utopie en passant par la ville », *Bruxelles en mouvements*, n°235, avril 2010.

6. Un an après avoir défendu la construction d'une ligne aérienne (« sky train ») qui relierait la gare du Nord au Heysel en passant Tour et Taxis – à laquelle fera partiellement écho, un an plus tard, un projet de « monorail » entre l'ancienne friche et la Grand-Place évoqué par le patron de la holding qui détient Nextensa – Pascal Smet déclare au Parlement : « Je n'ai pas l'impression que cela empêche qui que ce soit de dormir que le tram ne passe pas par Tour et Taxis » (cité dans « PPAS de Tour et Taxis : les intérêts bien compris d'Extensa », en accès libre sur notre site)

*mobilité démontrent qu'à cette fin, au moins une ligne de tram à l'intérieur du site, avec des arrêts sur le site, est indispensable »<sup>1</sup>.*

Deux ans plus tard, trois nouveaux tracés sont étudiés dans le cadre d'une étude d'incidences portant sur l'urbanisation d'une partie de Tour et Taxis (cf. image à gauche). Ces tracés ressemblent assez fort à ceux de 2008 si ce n'est que la ligne ne passerait plus dans la Gare Maritime mais un peu plus au nord, au niveau de l'actuelle Drève du Parc. Si la STIB prétend que ce tracé a été écarté par une étude d'incidences<sup>2</sup>, nos recherches<sup>3</sup> ne nous ont pas permis de confirmer cette information.

À l'époque, la STIB estime que « la meilleure solution à mettre en œuvre consiste à réaliser un ligne 'Bockstael – Tour et Taxis – CCN – Rogier' » dans la mesure où ce tracé permettrait de connecter la ligne au Heysel, au CCN, au métro de la Petite Ceinture et au centre-ville<sup>4</sup>. À l'époque, le positionnement d'IEB fait écho à la préférence exprimée par la STIB : « La priorité des priorités consiste à désenclaver ce site et à le lier au centre-ville (et non à la gare du Nord dans une logique de navette) via au moins une ligne de tram »<sup>5</sup>.

Cependant, on comprend dès 2015 que cette ligne pourrait ne pas desservir le site<sup>6</sup>. À la faveur du PPAS Tour et Taxis (entré en vigueur en mai 2017), qui balaie les objectifs inscrits dans le schéma directeur de 2008, cette crainte se confirme : on passe d'« au moins une ligne » desservant l'intérieur du site (desserte que le Gouvernement jugeait « indispensable » huit ans plus tôt) à une seule ligne qui ne le traverse plus mais le longe, via la rue Picard.

Nos recherches ne nous ont pas permis d'identifier les raisons qui ont amené à l'abandon des tracés initiaux, mais l'histoire de Tour et Taxis autorise l'hypothèse suivante : les opérations immobilières de Nextensa, permises par la mise sur pied d'un cadre urbanistique taillé sur mesure pour le promoteur, semblent avoir compromis la réalisation d'une ligne de tram traversante. Comme le montre l'image ci-dessus, les tracés présentés en 2010 ont en commun un tronçon traversant des parcelles, désormais loties (projet Park Lane), que le PPAS a privatisé au profit du promoteur<sup>7</sup>.

## 2.2. Prolongement vers la gare Centrale

Le tram 15 est présenté comme la première partie d'une ligne qui relierait Belgica à la Gare Centrale. L'étude d'impact pour le deuxième tronçon (Gare du Nord – Gare Centrale<sup>8</sup>) nous apprend que les tracés envisagés comprennent tous des difficultés techniques (passage sur la Jonction Nord-Midi, hauteur probablement insuffisante du tunnel Saint-Lazare, enjambement du Boulevard du Jardin Botanique, aménagement d'un terminus à la Gare Centrale qui puisse coexister avec le terminal de bus)<sup>9</sup>.

Compte tenu de ces incertitudes techniques, de l'historique de ce tram (dont le tracé et l'opportunité semblent largement tributaires des opérations immobilières à Tour et Taxis), et du fait que le Métro 3 devrait englober la plupart des investissements en infrastructures de mobilité<sup>10</sup>, le prolongement vers la Gare Centrale semble loin d'être acquis. Or, selon nous, ce n'est qu'à condition de prolonger la ligne 15 que celle-ci pourrait apporter une réelle amélioration à la mobilité régionale et au réseau de surface.

## 2.3. Justification de la ligne de tram

Sauf erreur, les documents disponibles ne contiennent pas de données chiffrées relatives à la demande de transport sur le tronçon retenu. Pourquoi ne pas avoir utilisé les données Mobib, ou effectué des comptages, pour objectiver la fréquentation du bus 14 qui circule sur le tronçon du tram projeté ? Pourquoi ne pas avoir cherché à objectiver la demande de transport entre Belgica – gare Centrale, alors qu'il est annoncé que le projet à l'enquête publique constitue la première phase d'une ligne qui relierait ces deux arrêts ?

Cette absence de données est problématique : d'une part, elle impose aux personnes et instances intéressées ou concernées de devoir rechercher des informations pourtant consubstantielles à la justification du projet. D'autre part, elle témoigne, en creux, d'une réticence à vouloir convaincre celles et ceux qui n'ont pas attendu l'enquête publique pour exprimer des doutes ou critiques sur le projet. Bref, nous déplorons que les autorités publiques n'aient pas cherché à légitimer le tram projeté en analysant comment il améliorerait les conditions de déplacement des usagers et, plus généralement, les performances du réseau de surface<sup>11</sup>.

## 2.4. Portée et impacts du projet

**2.4.1. Périmètre d'étude :** l'exclusion du site de Tour et Taxis du périmètre d'étude des incidences est totalement incompréhensible et, sauf erreur, nulle part justifiée. Cette exclusion est d'autant plus étonnante que le projet prévoit d'étudier des pistes quant à la mutualisation du stationnement et que les opérations immobilières sur Tour et Taxis prévoient justement la construction de parkings privés.

**2.4.2. Zones de livraison (rue du Hainaut et rue Picard) :** nous attirons l'attention sur le manque de données sur l'usage des zones de livraisons actuelles. L'étude BRAT n'est pas jointe au dossier et les données extraites ne semblent pas avoir été établies avec la même méthodologie que celle de l'atlas de la mobilité et de la logistique dans les noyaux commerçants bruxellois produit par hub.brussels. Quant à la rue Hainaut, plusieurs commerces l'utilisent aujourd'hui pour accueillir les livraisons<sup>12</sup>. Si le projet prévoit bien le maintien d'une zone accessible aux camions et camionnettes<sup>13</sup>, la cohabitation entre modes et usagers (en particulier entre usagers faibles et poids lourds) nous semble potentiellement problématique à cet endroit, comme le suggère l'image ci-dessous. Pourquoi ne pas avoir poursuivi les discussions autour de la mutualisation du parking du Delhaize au bénéfice des riverains et des commerces ? Il semble en effet qu'une mutualisation de la zone logistique située à l'arrière du bâtiment eut été une solution mieux calibrée que le choix ici posé de maintenir des zones de livraisons poids lourds sur la zone de rencontre projetée.

7. « L'option retenue [dans le cadre du projet de PPAS] prévoit la privatisation du talus du Laekenveld et des intérieurs d'îlots de la zone Z2 », situés juste au nord de la Gare Maritime. Lire « PPAS de Tour et Taxis : les intérêts bien compris d'Extensa », *op. cit.*

8. Dont les documents ont été versés sur la plateforme régionale Openpermits après le début de l'enquête publique.

9. Étude d'impact, p.82. Rappelons également que le prolongement aura à composer avec un chantier du Métro 3 aujourd'hui à l'arrêt à la Gare du Nord, du moins si les autorités publiques s'entêtent à réaliser ce projet impayable et rétrograde.

10. Cf. conclusion.

11. Ce manque de légitimation est d'autant plus étonnant que les riverains du projet sont surreprésentés parmi les usagers des transports en commun.

12. Nous avons interrogé la plupart des commerçants établis dans ce secteur, notamment dans la galerie commerciale (à savoir : Zeeman, Oxfam, Electro Belgica, Kruidvat, Dress Up, une boulangerie et une supérette polonaise). À les entendre, ce sont entre 10 et 18 livraisons hebdomadaires par poids lourds qui se font au bout de la rue du Hainaut. À cela il faut ajouter 2 livraisons en camionnette et 2/3 livraisons nocturnes (poids lourds).



Figure : PERSPECTIVE SUR LA RUE AUGUSTE HAINAUT.

**2.4.3. Terminus à la Gare du Nord :** nous attirons l'attention sur l'étroitesse de l'espace au niveau de la rue des Charbonniers ainsi que sur la cohabitation avec les bus (en particulier les bus TEC et internationaux) vu qu'une bande actuellement réservée à ce mode devrait disparaître. Rappelons qu'un problème plus général de cohabitation des modes de transport a été pointé par plusieurs associations à l'occasion de l'enquête publique relative au CCN<sup>14</sup>.

**2.4.4. Stationnement (reports et mutualisation) :** en l'état, le projet ne présente ni programme de réorganisation des flux en phase chantier, ni ne détaille un plan clair des actions à entreprendre quant à la mutualisation du parking privé qui ne seront entreprises qu'une fois le permis délivré, ce qui ne répond pas aux craintes exprimées par les riverains quant au report du stationnement. Un report qui concernera les rues adjacentes déjà soumises à un fort taux d'occupation de la voirie (particulièrement rues Vandenboogaerde, le Lorrain, Van Meyel et Ribaucourt) dont des nécessaires rues scolaires, un dispositif visant notamment l'amélioration de la qualité de l'air. Enfin, notons l'absence de mesures d'accompagnement en phase chantier pour les voiries énumérées ci-dessus.

Nous attirons l'attention sur le fait que pour la zone Picard, l'étude d'incidences n'élabore ses hypothèses du taux d'occupation des voiries que sur deux échelles : le périmètre strict du projet (taux d'occupation de 114%) et un périmètre très large incluant tout le quartier Maritime, avenue du Port comprise (mais Tour et Taxis exclu). Cette coexistence d'échelles différentes, couplée à l'exclusion de l'ancienne friche du périmètre (exclusion nulle part justifiée), complique la compréhension du projet et de ses incidences.

Compte tenu des immenses largesses financières et urbanistiques accordées à Nextensa (cf. point 2.5), tout projet de compensation de stationnement par un rachat des parkings construits par le promoteur serait inacceptable.

Non renseignés quant aux rues adjacentes, les taux d'occupations de voiries au sein du périmètre selon la tranche horaire (et donc du profil de l'utilisateur) semblent en décalage à la fois avec les valeurs critiques (au-delà de 90%) évoquées par le RIE et la perception qu'en ont les riverains. Nous préconisons une plus grande transparence sur la méthodologie utilisée et un rapport détaillé accessible rue par rue sur les reports de stationnement et de trafic automobile engendrés par le chantier.

13. Cf. EIE, p.313

14. Pour une description sommaire du projet de « reconversion » du CCN lire, sur notre site, « Les tours de bureaux dans le quartier Nord, c'est fini ! Vraiment ? »

**2.4.4. Vélo et cohabitation entre modes :** le projet améliore sensiblement les chemins cyclables, en particulier dans la rue Picard où l'emprise importante du stationnement en épi contraint fortement l'usage de l'espace. Par ailleurs, il présente l'avantage de compléter des parcours cyclables importants comme la cyclostrade C223. Ceci dit, nous attirons l'attention sur deux points potentiellement problématiques : d'une part, la connexion entre la rue Serkeyn et la cyclostrade, ainsi que la traversée du boulevard Belgica pour les modes actifs. Un meilleur alignement des espaces réservés à chaque mode nous semble nécessaire. Pour la connexion de la cyclostrade avec l'espace marqué au sol, nous demandons le déplacement de la statue vers l'espace libre au-dessus des voies ferrées ainsi que le déplacement de la zone podotactile pour qu'elle ne soit pas alignée avec le muret de la bouche de métro, et ce pour des questions de visibilité des piétons et des vélos. D'autre part, nous souhaitons que soit réétudiés la longueur et le positionnement des quais tram-bus de Belgica afin de permettre un alignement des passages piéton et vélo avec la rampe de la cyclostrade. Dans l'aménagement présenté, la traversée du boulevard Belgica par la piste cyclable (dans le sens Serkeyn-Bockstael) débouche sur le trottoir face à une entrée de parking, ce qui préfigure un déport obligatoire pour les usagers et donc des conflits d'usage qu'un alignement pourrait éviter.

**2.4.5 Gentrification :** l'étude d'incidences portant sur Lake Side<sup>15</sup> pointe un possible « phénomène de gentrification » nourri notamment par le tram 15 et le réaménagement de la rue Picard. Encore une fois, IEB plaide pour la mise en œuvre de mesures qui éviteraient que les réaménagements d'espaces publics n'alimentent une hausse des valeurs foncières et locatives – comme, par exemple, un encadrement des loyers. À défaut, le risque est grand que les chantiers à venir ne constituent l'amorce d'une « revalorisation symbolique » des quartiers populaires jouxtant Tour et Taxis et de l'éviction progressive des habitants actuels.

15. Cf. chapitre 3. RIE Lake Side

16. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) classe les quartiers bruxellois selon un indice d'accessibilité en transports en commun (A, B ou C). Le site de Tour et Taxis présente selon le RRU une accessibilité C.

17. IEB, « Non au monstre du Lake Side », communiqué de presse, 17/03/25.

18. « Tour et Taxis et la future ligne de tramway » [nous soulignons]

19. En 2001, les autorités publiques ont vendu 30 ha de friche à Leasinvest (aujourd'hui Nextensa) pour un montant de 44M€, soit 77M€ en 2025. C'est-à-dire un montant quasiment identique au coût annoncé du tram 15, une ligne de 2 km (74M€).

20. IEB, « Tour et Taxis : les pouvoirs publics font cadeau d'un milliard d'euros à Nextensa », communiqué de presse, 11/04/25. Insistons sur le fait que cette contribution ne peut se faire au titre des charges d'urbanisme déjà (nébuleusement) affectées au « parc » Lake Side et aux hypothétiques logement abordable construits dans le cadre du même projet.

## 2.5. Sur le financement du projet

Si la ligne 15 représente un nouveau « franchissement » du canal et augmentera la capacité du transport public entre Nord et Belgica, il reste que, limitée à ce tronçon de 2km, c'est surtout l'accessibilité de Tour et Taxis qu'elle contribuera à augmenter<sup>16</sup>.

Améliorer l'accessibilité de Tour et Taxis engendrera d'évidentes retombées économiques pour les opérateurs présents sur l'ancienne friche et surtout le propriétaire de la majorité des parcelles (Nextensa), qui y projette la construction de plusieurs bâtiments (dont une tour de 127m de haut) qui accueilleront entre autres 800 appartements<sup>17</sup>, et ce après avoir déjà construit plus de 600 logements près de la Gare Maritime.

C'est pourquoi IEB demande que les autorités compétentes actionnent tous les leviers dont elles disposent pour que Nextensa contribue au financement du futur tram 15. Sur ce point, IEB rejoint la position de la STIB exprimée en 2010, bien qu'à l'époque la ligne était censée traverser Tour et Taxis :

*« Compte tenu de la plus-value immobilière qu'une ligne de transport public par tramway générera pour les propriétaires et utilisateurs du site, l'investissement de construction de la ligne devra être assuré de façon significative par la bénéficiaires de cette plus-value (développeurs et propriétaires des terrains et constructions y érigés) »<sup>18</sup>*

Cette contribution au financement du tram 15 est d'autant plus justifiée que les opérations immobilières de Nextensa à Tour et Taxis devraient générer un profit de plus d'un milliard d'euros. Ce montant colossal, rappelons-le, a été généré grâce à des choix politiques dont la « vente des terrains à des prix bradés<sup>19</sup> [et le] changement d'affectation du sol sans captation des plus-values<sup>20</sup> ».



## Conclusion : oui, mais encore ?

### *Navette de prestige ou développement du réseau de surface ?*

La défense du transport public constitue une des revendications majeures d'Inter-Environnement Bruxelles depuis sa fondation, réitérée dans sa Charte associative récemment actualisée (2022) : « [IEB] défend l'amélioration du réseau existant de transport en commun ainsi que son extension en surface afin d'aboutir à un maillage fin du territoire ». IEB estime en outre que la (re)création de longues lignes de tram<sup>21</sup>, qui réduisent tendanciellement le nombre de correspondances, constitue la meilleure manière d'appuyer le report modal dans un contexte budgétaire tendu qui devrait inciter les autorités à privilégier des projets légers, si possible réversibles, par rapport aux infrastructures lourdes telles que celles du Métro 3 (un tunnel et sept stations très profondes).

Compte tenu de notre positionnement historique, de la situation objective du quartier Maritime (taux de motorisation en-deçà de la moyenne régionale, surreprésentation des usagers du transport public, quartier uniquement traversé par des bus) et de la densification à venir de Tour et Taxis et de la gare du Nord, **nous soutenons le projet dans la mesure où celui-ci amorce bien un développement du réseau de surface par la création d'une longue ligne de tram.**

C'est pourquoi **nous demandons que soient entamées sans attendre toutes les études voire les procédures relatives au prolongement du tram 15**, en particulier celui vers la Gare Centrale mentionné dans la note explicative<sup>22</sup>. Ces études sont d'autant plus urgentes qu'il existe plusieurs contraintes techniques à ce prolongement (cf. point 2.2)<sup>23</sup>.

Outre ce prolongement annoncé vers le sud, **IEB demande également d'étudier les possibilités suivantes qui ont trait à l'allongement de la ligne vers le nord :**

- *Prolonger la ligne 15 vers Bockstael et Sobieski* (et vers le parking C du Heysel), faisant écho au Plan Directeur Tram.
- *Connecter (via l'avenue Carton de Wiart) les rails du futur tram 15 à ceux utilisés par le tram 9 (avenue de Jette)*  
Le tram 9 dessert le centre de Jette, une partie de Ganshoren et le square du Centenaire, l'UZ Brussel, la Cité Modèle et le plateau du Heysel. Cette option, qui implique que le terminus projeté à proximité de Belgica soit pensé comme temporaire<sup>24</sup>, permettrait assez rapidement de créer une longue ligne gare du Nord – Stade.

21. Comme l'illustre le projet de Métro 3, présenté comme le « projet-phare » de la Région en matière de mobilité, le transport public à Bruxelles est encore fortement tributaire d'une logique de rabattement qui aboutit à un réseau hiérarchisé en lignes fortes et faibles, impliquant de ce fait des correspondances aux usagers.

22. En principe, une ligne qui emprunterait l'axe Saint-Lazare – Pachéco – gare Centrale semble intéressante : elle desservirait plusieurs organismes publics (les administrations établies dans le quartier Nord à proximité du Jardin Botanique, la Banque Nationale), une gare (Bruxelles-Congrès), une université (Saint-Louis), un équipement culturel (Musée de la bande dessinée), le quartier touristique Sainte-Gudule et, en tant que nouvel axe nord-sud, pourrait potentiellement délester les lignes empruntant le tunnel de prémétro.

23. À défaut de pouvoir construire une ligne de tram sur le boulevard Pachéco, le terminus du tram 15 pourrait être déplacé de la Gare du Nord à la place Rogier, ce qui connecterait la ligne aux métros 2/6 de la Petite Ceinture. Dans ce cas, c'est un prolongement vers le nord de la région qu'il serait urgent d'étudier.

24. Vu la distance réduite (moins de 500m) qui sépare le terminus prévu à Belgica et l'avenue de Jette, il eut été judicieux de prévoir l'installation de ces rails dans le cadre de la présente demande de permis. Cela aurait permis d'anticiper le prolongement de la ligne et d'éviter à la fois une nouvelle procédure urbanistique et un nouveau chantier.

- *Exploiter le tram 15 au-delà de Belgica en empruntant les rails du tram 51*  
 Le tram 51 dessert à la fois l'est de Jette et l'ouest de Laeken, des écoles, un hôpital (CHU-Brugmann, Hôpital des enfants) et le plateau du Heysel. Cette option permettrait d'améliorer très sensiblement les conditions de déplacements entre Belgica et le Heysel, en particulier sur l'axe Belgica – Cimetière de Jette. Aujourd'hui, en effet, la ligne 51 a une fréquence de 6 min. en heures de pointe et est très majoritairement exploitée avec de vieux trams PCC qui, en plus d'une capacité moindre par rapport aux nouveaux véhicules, posent d'importants problèmes d'accessibilité physique<sup>25</sup>. En outre, cette option présente l'avantage de ne pas devoir construire de terminus à Belgica : cela réduit le nombre de chantiers liés au tram 15, ce qui pourrait favoriser l'adhésion au projet parmi des habitants et commerçants des axes Belgica, Woeste et Lecharlier.

Ces trois pistes ne paraissent pas exclusives, et les deux dernières pourraient même être mises en œuvre de manière conjointe. Dans ce cas, on pourrait envisager des lignes 15 et « 15bis », le tram pouvant soit emprunter l'embranchement (à construire) vers le tram 9, soit emprunter les rails du 51. Dans ce cas, le projet de tram 15 augmenterait fortement l'accessibilité en transport public de Jette, ce qui, contrairement à ce qu'affirme l'un des bureaux d'étude en charge du projet<sup>26</sup>, n'est pas le cas avec le projet en l'état : le terminus projeté à Belgica se situe en effet à l'extrême-sud de la commune, juste au-delà la frontière avec Molenbeek.

À défaut d'un engagement des pouvoirs publics sur le prolongement de la ligne, le tram 15 ne répondra que très marginalement aux enjeux de mobilité régionaux, mais renforcera fortement l'accessibilité de Tour et Taxis, un site bradé au privé dont l'« attractivité » résidentielle et commerciale ne s'adresse pas ou très peu aux habitant·es du quartier Maritime ni à l'usage·re moyen·ne du transport public bruxellois. À défaut d'un prolongement, ce tram 15 devrait retrouver son intitulé originel : un tram « Tour et Taxis », c'est-à-dire une navette de prestige appuyant la rentabilité d'opérations spéculatives.

### **Manque d'ambition et légitimité du projet**

Cet engagement ferme à amorcer la création d'une longue ligne de tram répond à une double exigence : l'amélioration du réseau de transport public, certes, mais également l'acceptation du projet.

En l'état, même s'il contribuera à nettement améliorer le confort des passagers (via l'augmentation de la capacité), le projet de tram 15 tel que proposé constitue en réalité un renforcement d'une ligne existante (bus 14). Si ce manque d'ambition ne constitue évidemment pas la seule explication à l'opposition déjà existante au projet, il donne potentiellement prise aux critiques en raison du déséquilibre entre la portée limitée du projet (une ligne de 2 km avec six arrêts qui ne dessert aucun nouveau quartier) et ses nuisances et impacts (nette baisse du stationnement public<sup>27</sup> alors que le parking privé va augmenter dans Tour et Taxis, réorganisation des flux au sein des quartiers traversés, chantier de 36 mois).

Un programme ambitieux, appuyé par des données relatives à la demande de transport (cf. point 2.3) et une stratégie claire en matière de mutualisation du stationnement (cf. point 2.4), aurait potentiellement permis d'éviter de renvoyer dos à dos défenseurs du transport public et tenants d'un *statu quo* favorable à personne, comme on l'observe souvent lors de réaménagements de voiries.

25. Les « PCC » exigent de devoir monter plusieurs marches avant d'accéder au véhicule, ce qui en complique l'accès (personnes âgées, personnes se déplaçant avec une poussette ou accompagnés d'enfants) voire l'empêche (personnes en chaise roulante). À l'heure où d'aucuns continuent à défendre le Métro 3, un projet qui ne dessert aucun nouveau quartier et dont le coût avoisine les 5 milliards, les usagers du tram 51 – comme ceux des trams 39, 44, 81, 93 et 97 – sont contraints à des conditions de déplacements aussi anachroniques qu'inacceptables.

26. « Ces travaux augmenteront *considérablement* l'accessibilité [...] de Jette en transports en commun » [nous soulignons], selon le bureau d'étude Arcadis.

27. Comme nous l'avons déjà évoqué, à cette nette réduction du nombre de parkings ne fait pas écho un engagement ferme à mutualiser le parking privé : les documents disponibles indiquent explicitement que cette recherche de mutualisation, dont parking.brussels aura la charge, se fera après la délivrance du permis. Alors que nombre d'opposants au projet placent la baisse du stationnement au centre de leur critique, et que la mutualisation du parking hors voirie est évoqué dans Good Move (Good Neighbourhood, action A.4), on peine à comprendre pourquoi cette démarche n'est pas partie intégrante du projet.

### ***L'ambition et ses conditions de possibilité***

Selon nous, il aurait fallu replacer (et légitimer) le projet de tram 15 dans le cadre d'une stratégie régionale de développement du réseau de surface – qui, à lire les documents disponibles, ne saute pas aux yeux. Mais les conditions de possibilité d'une telle ambition stratégique sont-elles réunies ?

C'est que le développement du transport public exige des investissements, qui dans les prochaines années seront largement engloutis par le Métro 3. Pour rappel, *rien que pour le tronçon entre Albert et la gare du Nord* (c'est-à-dire un demi-métro 3) la Région devrait encore déboursier 1,1 milliard d'euros, soit 15 fois le coût annoncé du tram 15. Quant au Métro 3 dans son ensemble, son coût (4,7 milliards, si par magie aucun nouveau surcoût ne vient gonfler la facture), équivaut à **63 fois** celui du tram 15.

À moins que les autorités régionales ne renoncent au Métro 3 – dont le coût a quintuplé et dont les chantiers, pour la plupart suspendus, ont saccagé tout un quartier (Stalingrad) – auront-elles des marges de manœuvre pour prolonger le tram 15, construire de nouvelles lignes et plus généralement améliorer les performances du réseau de surface ? Auront-elles les moyens de réaliser les projets qu'elles ont elles-mêmes élaborés, comme le Plan Directeur Tram ?

À défaut d'un arbitrage financier et de courage politique – **abandonner le Métro 3** – le développement du réseau de surface ne nous semble absolument pas assuré, et le risque est grand que la « première phase » de la ligne 15 soit également la dernière. Si une telle perspective pourrait satisfaire Nextensa, les futur·es occupant·es du site et les navetteur·euses en provenance de la Gare du Nord, ses bénéfices pour les usager·es bruxellois·es et le réseau de surface (à savoir une augmentation de capacité sur un tronçon de 2 km) seraient plutôt ténus.

Si l'histoire de ce tram et de son tracé semble largement tributaire de l'urbanisation débridée de Tour et Taxis voulue par la Région et la Ville de Bruxelles, les autorités publiques ont encore l'occasion de faire du projet de tram 15 l'amorce d'un redéploiement du réseau de surface. De manière, également, à marquer une rupture avec le renoncement progressif à une planification soucieuse de l'intérêt général qui a accompagné, depuis au moins 2017 et le PPAS, la densification spéculative de Tour et Taxis.

*Pour Inter-Environnement Bruxelles*

Damien Delaunois et Chloé Vercruysse

2 juillet 2025