Dépot de tram sur la friche Sobieski

Remarques d'Inter-Environnement Bruxelles sur la demande de permis pour la réalisation d'une zone technique d'exploitation de trams en plein air et installation des équipements annexes place Saint Lambert à Laeken.

Introduction.

Le projet de dépôt de trams, porté par la STIB prévoit la réalisation d'un peigne de 10 voies parallèlement aux voies du tram 7 et 35 sur la friche ferroviaire surnommée « Sobieski » entre la place Saint Lambert et le tunnel de tram vicinal sous le Parc de Laeken. Cette zone doit accueillir 16 véhicules (9 trams de 32m et 7 trams de 42m de long).

L'avis d'Inter-environnement Bruxelles porte essentiellement sur des aspects du dossier qui n'ont pas bénéficié d'éclairages satisfaisant lors de la deuxième enquête publique. La défense du trans-port public constitue une des revendications majeures d'Inter-Environnement Bruxelles depuis sa fondation, réitérée dans sa Charte associative récemment actualisée (2022) : « [IEB] d*éfend 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 qu'en effet, la construction d'un dépôt de tram dans le Nord-Ouest participe à la qualité et la robustesse de l'infrastructure, réduisant les trajets à vide des véhicules à l'entrée et à la sortie de service. Compte-tenu de la situation financière de la Région, il semble essentiel d'apporter toutes les garanties d'absence d'alternatives à moindre coûts. En outre, la délivrance de tout permis doit se bases sur un dossier dont l'aboutissement est tel qu'il ne laisse pas de doutes sur ses chances de succès du projet. Ainsi, les remarques seront de trois ordres : la gestion intégrée des eaux de pluie, l'étude des alternatives et la conformité aux prescriptions du PRAS.

Sur la gestion intégrée des eaux de pluie

La note complémentaire (août 2025) jointe à la seconde enquête fait état de « *données provisoires (favorables) non encore consolidées* » (p. 15) issues d'une étude menée au printemps 2025 dont ressort la possible absence de nappe souterraine dans le périmètre du projet. Pourtant, selon la note complémentaire, ces données « *entrent en contradiction avec les observations de terrain (qui attestent de l'existence d'eau en surface) et les données de Bruxelles Environnement* ». Enfin, la conclusion de l'étude phytosanitaire des arbres (page 45) fait clairement état de la présence d'une nappe perchée : « *Sur les 233 arbres inventoriés, 85,8 % présentent un indice sanitaire inférieur ou égal . 0,5, traduisant une espérance de maintien faible. Ce constat est lié à des facteurs bien identifiés : un enracinement quasi exclusivement superficiel, causé par la présence de balast compacté et d'un substrat de remblais hétérogène ; une incapacité des racines à pénétrer le sol en profondeur, en raison de la compaction ancienne liée à l'usage ferroviaire du site ; une hydromorphie semi-permanente en pied de talus, induite par la combinaison d'un ruissellement gravitaire et d'une nappe perchée sur un horizon argileux imperméable situ.[...] Les bouleaux développent des racines superficielles instables, tandis que les aulnes en pied de talus subissent une asphyxie racinaire chronique lié la stagnation d'eau sur la nappe perchée.* »

> **Le demandeur peut-il clarifier l'existence d'une nappe souterraine au sein du périmètre de son projet avant l'entame des travaux ?**

Sur l'opportunité et la temporalité du dossier

> **Pourquoi ne pas attendre la finalisation de cette étude pour soumettre à nouveau un dossier complet ?**

Il est étonnant de devoir attendre la page 22 de la note complémentaire pour apprendre que le projet est « *en deçà du mètre recommandé entre le fond de l'ouvrage et la nappe* ».

> **Peut-on déduire ici un risque que le permis soit délivré avant la conclusion de l'étude des eaux et qu'une fois le chantier entamé un ouvrage de rabattement de nappes soit jugé nécessaire au projet, induisant une plus grande imperméabilisation des sols (qui passe déjà en l'état de 29% à 39% du site) et ainsi des coûts supplémentaires (comme c'est le cas pour l'ouvrage Métro3 à la gare du Nord pour lequel les études de sols incomplètes ont mené au fiasco que chacun connait) ?**

L'encadré consacré à l'étude des eaux (p.15) se « conclut » sur deux hypothèses quant aux causes de la présence d'eau en surface : un héritage des constructions antérieures modifiant la structure du sol ou la pose récente d'une canalisation par Vivaqua. Rien n'est expliqué sur la suite à donner à ces deux hypothèses. Rappelons que le récent rapport de la Cour des comptes a mis en évidence un défaut de consultation des archives de la Ville de Bruxelles au sujet des caves du Palais du Midi et au sujet de la Gare du Nord. Dès lors, on est en droit de se demander si :

- Les archives bien été consultées au sujet de la friche Sobieski et les chantiers ferroviaires.
- Vivaqua a été consulté ou a transmis un avis au sujet de la présence d'eau et/ou du raccordement réalisé dans la zone d'installation.

Plus loin (p.18), on peut lire que « *la typologie du terrain et le devers du chemin induisent en écoulement vers la Place Saint-Lambert. Ce ruissellement est donc entièrement géré par les deux espaces verts au niveau du dévoiement en S du chemin* ». Si cette affirmation contient en elle-même une contradiction (le ruissellement n'est

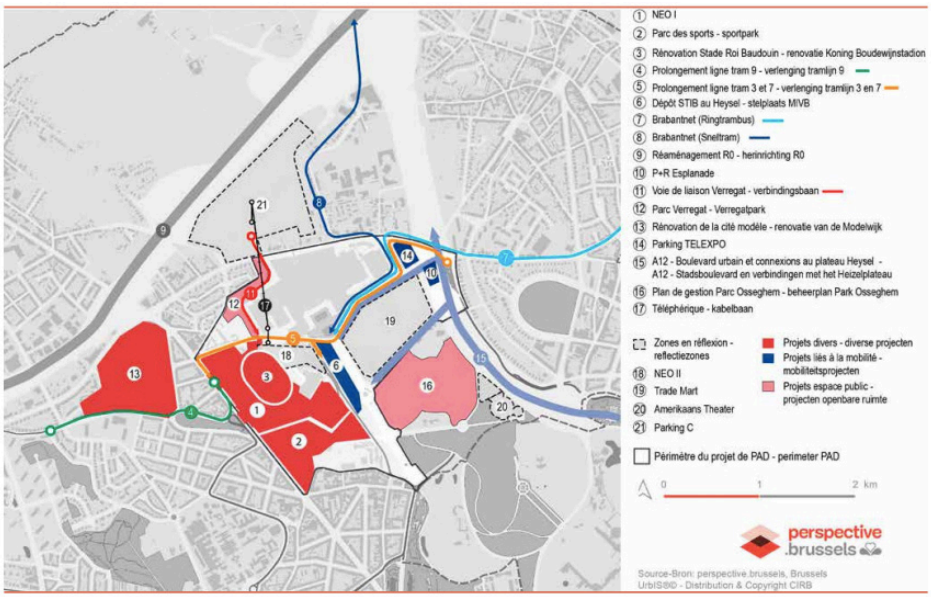
pas « géré » puisqu'il s'écoule vers la place Saint Lambert), rappelons ce qui est écrit dans le RIE (p.19) : « *La zone est classée avec un risque d'aléa d'inondation élevé. [...] Bruxelles Environnement définit une zone d'aléa élevé d'inondation comme une zone où des inondations s'observeraient théoriquement de façon récurrente, au moins 1 fois tous les 10 ans. Deux éléments peuvent expliquer cela : la proximité de la nappe phréatique avec la surface et un relief défavorable dont la Place Saint-Lambert est le point bas d'un bassin versant s'étendant sur le plateau du Heysel et sur le parc de Laeken* ».

Le demandeur peut-il, bien que cette zone soit hors périmètre, adapter son projet pour prévoir une infiltration au sein des noues de son projet, ou à défaut se mettre en relation avec les autorités compétentes pour collaborer au mieux au bon aménagement des lieux (ndls : la gestion concertée ET coordonnée des 3 bassins versants en amont du projet)?

Sur les alternatives au projet

Dans l'étude de Perspective (2020-2021), on pouvait lire ceci (p.141) : « *En vue des projets de lignes de tram cités ci-dessus, de l'augmentation des fréquences et de la commande continuée de nouveau matériel roulant, la STIB souhaiterait réaliser un dépôt de trams de 20 000 m² de superficie avec environ 200 places de parking STIB pour le personnel de jour et de nuit du dépôt, lesquelles places peuvent tenir sur un niveau supplémentaire. Par-dessus ceci, le bâtiment peut compter d'autres niveaux qui peuvent être dédiés à d'autres activités et acteurs. La localisation, qui reste à confirmer, est celle du terrain où aujourd'hui se situe le parking du Kinepolis (cf. carte projets) et au-dessus du dépôt métro* ».

CARTE 92 Projets de Mobilité et zones en réflexion, 2020



Source : perspective.brussels, Brussels Mobility, Brussels UrbIS®©

Le présent projet prévoit la création d'un dépôt de type « garage » pour 16 rames de tram dans la friche dite « Sobieski » attenante à la voirie du tram 7. La ligne 7 est actuellement exploitée avec 15 véhicules actuellement remisés au dépôt d'Ixelles. En tout état de cause, ce dépôt/garage ne répondra pas au projet d'extension du réseau à Esplanade (ligne 9). Le projet sur la friche Sobieski n'est donc pas de nature à accueillir plus que les véhicules déjà en exploitation et n'est donc pas un éléments du développement du réseau à proprement parlé puisqu'il ne répondra pas aux besoins d'entretien et de réparations des véhicules.

Dans la première note explicative (12/2024), il était fait état d'une zone d'exploitation permettant le renfort ponctuel de l'offre lors de grands évènements, la prise de service et le stockage momentané de véhicules (p. 4) : « *La localisation stratégique à la croisée de plusieurs corridors trams permettra notamment aux trams de s'y arrêter pour des opérations d'exploitation (par exemple : prise de service du personnel, évacuation temporaire de rames avariées, terminus provisoire en cas de perturbations, de chantier ou d'accident, attente en heures creuses, etc.). Le site offrira les commodités minimales permettant aux conducteurs de prendre leur service et d'effectuer des changements de service. Le site servira également d'arrière-base pour le stockage de*

trams dans le cadre de grands évènements au Heysel dont le terminus existant est tout juste dimensionné pour l'exploitation quotidienne. Le stockage de trams à cet endroit permettra d'injecter un nombre plus important de véhicules en période critique d'affluence ».

Cependant, la note explicative « Adaptations en application de l'art 177/1 du COBAT » (août 2025) décrit le projet en ces termes : « *En prévision de la livraison de 90 nouveaux trams de nouvelle génération 'TNG' à partir de 2023 et du manque de place en dépôts, la STIB mène, depuis plusieurs années, de nombreuses études pour l'implantation d'un nouveau dépôt dans le Nord-Ouest de la Région. Ce nouveau dépôt devait répondre au double objectif d'augmenter la capacité de remisage et d'offrir un nouveau point de chute aux rames exploitant ce secteur de Bruxelles en vue de réduire le nombre de circulations réalisées à vide (sans voyageurs).* »

Compte-tenu de l'équipement et de la capacité prévus par le projet, loin de répondre à la totalité des enjeux de développement et de stockage nécessaires :

- **Le demandeur peut-il fournir des éléments sur le différentiel des espaces de remisage nécessaires à ses plans de développement suite à la réalisation de ce projet ? Dans combien de temps, la construction d'un autre dépôt dans la zone Nord-Ouest deviendra urgente ?**
- **Le demandeur peut-il chiffrer les alternatives au projet et le fractionnement des besoins entre un dépôt Sobieski sous-capacitaire actuel et les besoins futurs ? Comment s'intégrera-t-il au réseau quand un futur (et nécessaire) dépôt au Heysel verra le jour ? Sera-t-il encore pertinent de garer (et surveiller des véhicules à Sobieski si une autre solution abouti dans une dizaine d'années) ?**

Les échecs des alternatives au projet sur les sites de Telexpo et du Parking C sont attribués à un refus de Bruexpo motivé par les pertes de stationnement. Rappelons ici les chiffres du plateau du Heysel en terme de stationnement :

En voirie :

Le plateau du Heysel présente une offre de stationnement abondante en voirie : on relevait en 2015 **environ 2.400 places, dont environ 756 places dans ou autour du projet de ZIR n°15**. En semaine, les principales réserves de capacité se trouvent sur les grands axes aux abords du stade Roi Baudouin et de l'Atomium (avenue Houba de Strooper, avenue du Marathon, avenue du Gros Tilleul, boulevard du Centenaire etc.). L'occupation du stationnement y est en effet inférieure à 70%. Le week-end (samedi), la demande en stationnement est plus élevée qu'en semaine avec une sollicitation nettement plus importante de l'avenue Houba de Strooper, du boulevard du Centenaire ainsi que des principales avenues situées au sud du stade du Heysel et de l'Atomium. Mais la pression du stationnement est beaucoup moins forte au nord du site.

Total des places de parking hors voirie (public + privé) : autour de 14.700 places

Dans l'étude d'incidences du RIE 2023, on peut lire (p.133) : « outre le salon de l'Auto qui génère une demande en stationnement supérieure à l'offre, **le site de BRUEXPO dispose actuellement d'une offre en stationnement permettant de satisfaire les besoins des différents évènements/activités proposés.** Cette offre est rendue disponible en fonction des évènements, qui induisent des besoins très variables à l'échelle d'une année. Ainsi, sur 173 jours d'évènements par an, il apparaît que :

- La demande n'excède pas l'offre proposée en RBC 103 jours/an, soit près de 60% des jours-évènements
- Le parking C doit être mis à disposition 180 jours /an ;
- La demande totale dépasse l'offre de l'ensemble de BRUEXPO (dans et hors RBC) à raison de 6 fois/an. »

Sauf erreur, le site de Telexpo a fait l'objet d'une enquête publique sur le cahier des charges de l'étude d'incidences du projet de parking à étage, il y a 6 ans. Depuis, rien ne s'est passé sur ce site même si la note complémentaire semble indiquer un dépôt de permis récent

Concernant les deux alternatives sur le Parking T, la note n'est pas claire sur la raison de l'abandon. Est-ce le dépôt tram uniquement ou le dépôt métro qui est abandonné ?

Concernant les affectations et les prescriptions du PRAS

Dans la première note explicative (12/2024), le demandeur décrit en ces termes la conformité aux réglementations applicables :

- *« Le Conseil d'État a confirmé le principe selon lequel les prescriptions générales du PRAS 0.7 et 10 ne sont pas applicables au réseau secondaire de transports en communs et que l'installation d'une ligne de tram peut se faire en zone verte ;*
- *Le PRAS ne reprend pas les lignes de tramways, en vue précisément de permettre leur installation dans toutes les zones du PRAS, sans en affecter la teneur*
- *Cette latitude est confirmée par l'obtention d'autres permis d'urbanisme pour la construction d'infrastructures trams en zones vertes ;*
- *La zone est considérée, selon le PRAS (situation existante de fait), comme une zone de « chemin de fer ». En effet, historiquement, cette zone a en effet toujours été dédiée aux transports en commun et aux stockages de véhicules roulants ; »*

En effet, dans son arrêt n° 232.810, du 4 novembre 2015, le Conseil d'État juge comme suit : « *Le législateur a donc distingué l'affectation des zones et l'aménagement des voies de communication, seules les mesures d'aménagement des principales de ces voies devant être réglées par le PRAS; qu'aux termes de l'article 1er de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le P.R.A.S., celui-ci comprend distinctement la carte des affectations du sol (4) et la carte des transports en commun (6); que le PRAS consacre aux transports en commun les prescriptions particulières 25 et 27, qui ne comportent aucune norme en rapport avec l'affectation des zones. Il se déduit de ces éléments que* ***l'installation d'une voie de tram est indépendante des prescriptions d'affectation et peut être envisagée en toute zone, même en zone verte*** ».
En clair :

- Seules les principales infrastructures de transport en commun (métro, lignes de chemin de fer, etc.) sont réglées par le PRAS, à l'exclusion des infrastructures « secondaires » ;
- Le tracé des lignes de tram ne constitue pas une infrastructure principale. Une voie de tram peut donc prendre place dans toute zone du territoire, même en zone verte.

La STIB soutient que son projet bénéficie de cette jurisprudence. Cela étant dit, **il ne va pas de soi qu'un dépôt de tram (10 lignes de tram côte à côte) doit être assimilé à une voie de tram. Un dépôt de tram relève davantage de l'équipement d'intérêt collectif ou de service public.**

Dans les zones vertes, les équipements d'intérêt collectif ou de service public ne sont autorisés que s'ils sont le complément usuel et l'accessoire d'une affectation autorisée dans la zone (prescription 0.7 du PRAS). Or, en zone verte, « *ne peuvent être autorisés que les actes et travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones ou directement complémentaires à leur fonction sociale sans que puisse être mise en cause leur unité ou leur valeur scientifique, pédagogique ou esthétique* » (prescription 10 du PRAS). Le présent projet de la STIB n'entre pas dans cette définition.

À titre subsidiaire, c'est-à-dire même s'il fallait considérer que le projet est conforme au PRAS, il reste qu'**un projet ne peut être autorisé que s'il satisfait au critère du bon aménagement des lieux, lequel peut devoir être apprécié plus strictement dans des zones « sensibles», telle la zone verte**. Dans l'affaire de 2015 (recours contre le dépôt Marconi), d'une part, seule une petite partie de la voie de tram (3,10 %) était en zone verte, à savoir la voie de tram qui relie le dépôt au rond-point dit « des Menhirs » et, d'autre part, il ressortait du permis que l'autorité s'était assurée que « *le projet n'avait pas pour effet de dénaturer la zone verte* ». Dans le cas présent, l'entièreté du périmètre est en zone parc, ce qui modifie sensiblement la portée du premier argument du demandeur.

C'est donc en ce sens que l'avis minoritaire de Bruxelles Environnement rendu le 15 juillet 2025 remet en question le cadre réglementaire que le demandeur choisit d'appliquer. On lit en effet : « *Considérant que le projet consiste en l'aménagement d'une 'zone technique d'exploitation de trams en plein air et installation des équipements annexes nécessaires à l'exploitation de cette zone' ; qu'il ne s'agit ni de l'installation ou de la prolongation d'une voie ou ligne de tram mais de l'aménagement d'une zone de stationnement de trams sous forme de peigne de 10 voies de tram sur ballast en marge d'une voie de tram en site indépendant [....] que ce type d'aménagement s'apparente à un parking de véhicules à moteur comme en conclut l'arrêt nr. 227.412 du Conseil d'Etat du 15 mai 2014; Considérant qu'il s'agit bien d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;* ***Considérant que le PRAS situe le projet en zone de parc ; que la prescription 0.7 du PRAS précise que « dans les zones vertes, les zones vertes de haute valeur biologique, les zones forestières, les zones de parcs et les zones agricoles, ces équipements ne peuvent être que le complément usuel et l'accessoire de leurs affectations » ; qu'il ne peut être soutenu qu'une zone de stationnement et de stockage de trams est le complément usuel et accessoire d'une zone de parc dans laquelle seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cette zone sont autorisés*** »

Le projet n'est donc pas en l'espèce correctement justifié vis-à-vis des prescriptions du PRAS et les déclarations du porte-parole STIB reprises dans l'article du Soir en date du 28 octobre 2025[1] sont incorrectes : « *Pour construire malgré tout, la société de transport s'appuie sur un arrêt du Conseil d'Etat de 2015 qui, dans le cadre du projet de dépôt Marconi à Uccle, a établi que la construction d'une ligne de tram serait indépendante des réglementations d'aménagement du territoire. Elle peut donc se faire n'importe où, même en zone verte.* »

1 https://www.lesoir.be/707523/article/2025-10-28/bruxelles-deux-cents-arbres-bientot-abattus-pour-la-construction-dun-nouveau

Conséquence, Inter-Environnement Bruxelles demande de :

- mieux motiver le projet vis-à-vis des prescriptions du PRAS ou, le cas échéant de demander/d'attendre sa révision.
- finaliser le projet et le plan de gestion des eaux de pluies avec des données complètes concernant la structure du sol et les nappes phréatiques.
- saisir l'opportunité d'un réaménagement de la friche pour anticiper, avec l'aide des acteurs régionaux, la mise en place d'infrastructures répondant aux aléas climatiques et à l'amplification des risques à venir dans une stratégie grand-angle
- fournir le détails du comparatif des alternatives : en besoins de stockage et en coûts financiers.
- préciser pour combien de temps cette solution du dépôt Sobieski « quick-wins » restera une solution satisfaisante au regard des projets de développement de l'exploitant (avec le nombre de véhicules commandés, à stationner, le nombre de places disponibles dans les dépôts actuels).
-

Pour Inter-Environnement Bruxelles,
Chloé Vercruysse,
Chargée de mission