

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 02/08/2019 - REEXAMEN

- DEMANDEUR :** SPF Mobilité et Transports - BELIRIS
- LIEU :** Ville de Bruxelles – Commune de Schaerbeek – Commune d'Evere
- OBJET :** **PERMIS D'URBANISME :** Réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) : réaliser un tunnel de métro souterrain entre la Gare du Nord et un futur dépôt à réaliser sur les terrains situés au Nord du carrefour formé par la chaussée de Haecht avec la rue F. Van Cutsem ; créer 7 stations de métro souterraines et les émergences en surface (bouches de métro, édicules, édifices) ; réaménager les espaces publics ; construire une passerelle piétonne entre le dépôt prévu à Haren et la zone de stationnement qui s'y rattache ; construire une passerelle qui relie la chaussée de Haecht et la rue de l'Equerre avec les avenues Matisse et Léopold III ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l'avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue Courouble ; réaliser une voie d'essais pour le métro le long de la ligne de chemin de fer ; abattre des arbres et planter des nouveaux sujets ; aménager des espaces verts ; réaliser des travaux de terrassement et démolir des bâtiments
- PERMIS D'ENVIRONNEMENT :** Exploiter de nouvelles stations de métro comprenant des batteries stationnaires, des car-wash, des ateliers de placement d'accessoires et d'entretien sur des véhicules à moteur, des installations de combustion, des dépôts de déchets dangereux, des dépôts de déchets non dangereux, des captages d'eau souterraine, des parking couverts, des compresseurs d'air, des gazomètres, des récipients mobiles de gaz, des dépôts de liquides inflammables, des installations de dégraissage de métaux, des dépôts de métaux, des ateliers de travail des métaux, des dépôts de produits dangereux, des systèmes de climatisation, des transformateurs statiques, des parking à l'air libre, des ventilateurs (rubr. : 3, 12-A, 12-B, 13-B, 40-A, 40-B, 45-1B, 45-3A, 47-A, 62-A, 62-B, 68-A, 71-A, 72-B, 74-A, 88-1A, 88-1B, 88-3A, 88-4A, 99-B, 100-A, 101-B, 121-A, 132-A, 132-B, 148-A, 148-B, 152-A, 153-A, 153-B).
- SITUATION :** AU PRAS : réseau des voiries, zone de parcs, zone de chemin de fer, zone d'entreprises en milieu urbain, zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, zone administrative, zone d'industries urbaines, zone de forte mixité, zone mixte, zone d'habitation; zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, en liseré de noyau commercial, le long d'un espace structurant
- ENQUETE :** du 10/05/2019 au 24/05/2019
- REACTIONS :** pour la Commune de Schaerbeek : 89 remarques écrites (111 demandes d'être entendu)
pour la Commune d'Evere : 9 remarques écrites
pour la Ville de Bruxelles : 10 remarques écrites (5 sur le PU et 5 sur le PE)

La Commission entend : -

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises : voir annexes.

Considérant que le cahier des charges de l'étude d'incidences répond déjà à une grande part de ces remarques, notamment :

- la question de la stabilité et de la sécurité incendie ou en cas d'accident sur le tracé du tunnel et au sein des stations ;

- la question de la gestion des eaux souterraines liées au drainage du métro et des eaux de ruissellement au niveau des aménagements de surface ;
- les questions de nuisances environnementales liées au chantier dans tous les domaines de l'environnement (nuisances sonores, charroi, volume d'excavation, bilan carbone...);
- les questions de salubrité et de sécurité aux abords des stations ;
- l'intégration urbanistique des différents éléments du projet ;
- l'impact du chantier et des modifications d'espace public sur la mobilité, tant en termes de flux qu'en termes de stationnement ;
- les abatages et les impacts du projet sur la faune et la flore ;
- les interactions entre les futures stations et le réseau de surface, y compris en ce qui concerne l'accessibilité pour les PMR ;

Considérant que les remarques suivantes apportent des compléments ou des précisions pertinentes au contenu du cahier des charges :

- ajouter l'étude d'une alternative 0+, alternative d'amélioration de la ligne 55 avec tout ce qui est faisable et possible techniquement pour améliorer la vitesse commerciale et la fréquence (sites propres, tunnels, déplacements d'arrêts, etc.) ;
- ajouter des alternatives de localisation pour les stations Verboekhoven et Riga ;
- prendre en compte, dans la définition de la situation de référence, le maintien des voies de tram en surface destinées au passage diurne et, éventuellement, nocturne des trams vers le dépôt ;
- prendre en compte les éventuels transports collectifs privés structurels pertinents (ex : navette d'entreprise depuis la gare de Schaerbeek) ;
- préciser que l'impact sur les trajets et temps de parcours des piétons doivent être étudiés entre origines et destinations, en incluant les cheminements en stations ;
- étudier les alternatives envisagées en cas de panne du matériel pour les liaisons verticales ;
- ajouter une analyse des émissions de CO2 générées par la réalisation du métro (en incluant tout autre gaz à effet de serre éventuellement émis en quantité significative) en comparant l'impact global du projet, construction comprise, aux alternatives ;
- étudier avec soin la pertinence de la norme NFTP 130 utilisée dans ce projet en matière d'incendie ;
- analyser la pertinence du recours au suivi de la progression des travaux par l'analyse des images radar prises par les satellites européens (images à haute résolution TerraSARX) en phase chantier pour suivre les éventuels phénomènes de tassement ;
- étudier des débouchés de valorisation pour les arbres et matières végétales évacuées par le chantier ;
- intégrer la perte de valeur des immeubles impactés par l'intégration urbanistique des stations dans l'analyse du domaine social et économique ;

Considérant dès lors que ces aspects doivent être intégrés au cahier des charges ;

Préambule

1. Vu le Plan Régional de Développement Durable approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 ;
2. Vu le plan de mobilité IRIS II adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010, le nouveau plan Good Move approuvé en 1^{ère} lecture par le Gouvernement le 4 avril 2019 et mis à l'enquête publique du 17 juin au 17 octobre 2019 ;
3. Vu les modifications du Plan Régional d'Affectation du Sol approuvées par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018, actuellement visé par un recours au Conseil d'Etat ;
4. Vu le courrier du Collège de la commune de Schaerbeek du 6 juin 2019 adressé à Bruxelles Urbanisme et Patrimoine lors de l'enquête publique concernant un premier avis spécifique lié à la station Verboekhoven prévue sur les actuels terrains communaux ;
5. Vu les Plan Communaux de Développement ;

6. Vu la convention environnementale entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB du 24 janvier 2001 ;
7. Vu la convention environnementale entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB du 25 juin 2004 ;
8. Vu le plan Quiet.Brussels nécessitant encore la rédaction d'une déclaration environnementale compilant les remarques émises lors de l'enquête publique qui accompagnera le plan pour son adoption définitive par le Gouvernement ;
9. Vu le programme de Contrat de Rénovation Urbaine Botanique-Jonction-Nord approuvé par le Gouvernement le 23 novembre 2017 ;
10. Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement en ce qui concerne la problématique de la compensation des emplacements de stationnement supprimés en voirie (art. 57) ;
11. Vu le projet de convention relative à la réalisation des chantiers de la future ligne de métro 3 visant notamment l'étude des réaménagements des espaces publics dans le cadre d'une requalification participative des quartiers ;
12. Vu les avis des instances consultées déjà disponibles dont ceux de la STIB, de la CRM, CRMS et de l'ANLH ;
13. Considérant que ces avis font état de plusieurs demandes dont :
 - pour l'ANLH : le dédoublement des ascenseurs prévus donnant accès aux quais dans chaque station ;
 - pour la CRMS : pour la station RIGA, une variante constructive n'endommageant pas les végétaux et, dès lors, pas de construction en tranchées ;
 - pour la STIB : un aménagement des espaces publics autour des stations permettant de recevoir des *Métrobus* (lignes de bus remplaçant le métro lorsque celui-ci ne fonctionne pas).

Point sur les procédures en cours liées au dossier :

1. Considérant que la mise en œuvre du Métro 3 « Nord » fait l'objet de plusieurs procédures distinctes menées en parallèle, en particulier :
 - l'ensemble des demandes de permis sont liées à la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol et son Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE), mise à l'enquête publique du 01/09/2018 au 30/10/2018, arrêtée le 29/03/2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - la présente demande de permis, introduite par Beliris et visant à réaliser l'extension du réseau de transport en commun à haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles-Capitale (réf. 15/PFD/1696165) ; ce dossier concerne donc l'ensemble du tracé Nord, l'extension du dépôt et les 7 stations, dont 4 sur Schaerbeek, ainsi que l'aménagement de l'espace public au droit des stations et divers ouvrages techniques complémentaires (puits intermédiaires, passerelles,...) ;
 - la demande de permis d'urbanisme introduite par Beliris visant à réaliser un itinéraire de transports en commun en site indépendant sous les voies du chemin de fer ; ce dossier a été introduit le 16/09/2017 (réf. 15/PFD/648592) et a également été soumis à étude d'incidences ; la demande amendée a été soumise à enquête publique du 29/05/2019 au 27/06/2019 ;
 - les demande de permis d'environnement de classe 2 nécessaires pour le captage d'eau souterraine éventuellement exigé au droit des stations ; ces demandes sont introduites indépendamment, en fonction des nécessités et du planning de chantier ;
 - le permis d'urbanisme 15/PFD/692093, délivré le 17/11/2018, ayant pour objet de déplacer d'une centaine de mètres la sous-station électrique existante enterrée sous la place Liedts pour héberger des équipements de la STIB et de SIBELGA afin de libérer l'espace nécessaire à la construction de la future station de métro ;
 - les demandes de permis des stations de métro Toots Thielemans/Constitution et Albert (permis délivrés récemment) ;
2. Considérant que la Commission de Concertation est amenée à se prononcer dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences ; que son avis porte sur le cahier des charges, sur la composition du Comité d'Accompagnement et sur la proposition du chargé d'étude ;

Modification du Plan Régional d'Affectation du Sol :

3. Vu la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol en vue de permettre la liaison Albert – Bordet en souterrain, soumise à enquête publique du 1er septembre au 30 octobre 2017, définitivement adoptée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 29 mars 2018 et entrée en vigueur le 8 mai 2018 ;
4. Vu le rapport sur les incidences environnementales (RIE) joint à cette enquête publique et l'avis positif rendu par la Commune dans ce cadre et approuvé à l'unanimité par le Conseil Communal en date du 25 octobre 2017 ;
5. Vu l'ensemble des recommandations du chapitre 7 ainsi que l'ensemble des mesures de suivi décrites au chapitre 8 du RIE lié à la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol en prévision des demandes de permis d'urbanisme dont question ;
6. Considérant que ces synthèses et recommandations développent notamment le point suivant en ce qui concerne la section Nord-Bordet : vérifier dans le cahier des charges qu'il y a lieu d'étudier une alternative développant des réflexions techniques de conception et de mise en œuvre, lors de l'élaboration du projet d'infrastructure et de son EIE :
 - afin que les infrastructures (tunnels et stations) soient les moins profondes possibles,
 - afin que les emprises de chantier en surface soient les moins étendues possibles dont, en particulier, pour limiter au maximum la destruction végétale et patrimoniale du square Riga ;
7. Considérant que cette recommandation a été intégrée dans le cahier des charges par le biais des alternatives de technique de réalisation « bitube » et « Riga » ; qu'il y a néanmoins lieu de préciser ces alternatives ;

Remarques globales

Sur l'être humain

8. Considérant que la demande a fait l'objet de plusieurs avis du Service Incendie (7, un sur chaque station) ;
9. Considérant qu'aucun de ces (7) avis n'est pas suffisamment favorable ; que tous posent de nombreuses remarques sur les méthodes de calcul des simulations, sur les normes prises en compte et sur les résultats des procédures d'évacuation ;
10. Considérant également que les rapports précisent que le demandeur, en fonction du projet final, devra solliciter des dérogations au SPF Intérieur car les stations ne répondent pas aux normes de l'arrêté royal ;
11. Considérant dès lors que l'étude d'incidences devra répondre à l'ensemble des interrogations soulevées par ces avis afin que les objections du SIAMU soit rencontrées dans les plans amendés ;
12. Considérant également les avis de l'ANLH et de la CRM demandant de doubler les liaisons ascenseurs dans les stations de métro, ainsi que les avis de la STIB et de l'ANLH demandant la réalisation de toilettes publiques dans toutes les stations de métro ;

Sur la faune et la flore

13. Considérant que l'abattage des arbres présents dans les périmètres des émergences de stations est quasi systématique, que l'étude d'incidences devra identifier et préciser les besoins réels en la matière en privilégiant les solutions déjà avancées dans les études préalables (limiter les conflits avec le patrimoine végétal existant, favoriser la déplantation/replantation des essences remarquables, rétablir les biotopes d'origine ou en créer de nouveaux de qualité) ;

Sur le sol/sous-sol et les eaux, eaux de distribution, rejets d'eaux usées, eaux pluviales, risques de pollution du sol, des eaux de surfaces et des eaux souterraines

14. Considérant que le projet prévoit, pour toutes les stations, d'implanter un drain permanent en fond de fouille, à condition que les enceintes en parois moulées se prolongent jusqu'à une couche imperméable ; que si aucune solution alternative n'est proposée, il y a lieu de précisément étudier les qualités, les quantités et l'impact des eaux souterraines réinjectées dans le réseau d'égouttage ;

15. Considérant que le cahier des charges comprend une variante à étudier permettant une solution alternative au rejet des eaux de drainage directement à l'égout ;
16. Considérant qu'il manque pour toutes les stations un plan des impétrants en situation projetée, qu'il y a lieu que l'étude d'incidences analyse le déplacement des égouttages en détail afin de pouvoir juger des incidences de ces déplacements ;
17. Vu l'article 245 du CoBAT relatif à la délivrance d'un permis d'urbanisme ou de lotir qui peut être subordonnée à des conditions particulières liées à la protection du patrimoine archéologique ;
18. Considérant la situation des parcelles concernées dans une zone de potentiel archéologique inconnu et vu l'ampleur des travaux (Atlas du sous-sol archéologique de la région de Bruxelles, vol. 16 – Schaerbeek) ;

Sur les nuisances sonores et vibratoires

19. Considérant que chaque station est équipée d'une série d'aéras/ventilations qui débouchent tout(e)s sur des espaces publics à haute densité d'usage, voire dans des intérieurs d'ilot ;
20. Considérant dès lors qu'il conviendrait d'étudier l'impact de ces éléments techniques et de proposer des alternatives visant par exemple à intégrer les ouvrages techniques de ventilation et de désenfumage aux toitures de bâtiments existants ;

Sur l'aménagement du territoire, le patrimoine et le paysage

21. Considérant, au regard de la qualité attendue des aménagements extérieurs du projet, mais aussi des défis de composition intérieure et/ou scénographique des stations et de l'intégration des émergences de station au cadre bâti environnant, qu'il conviendrait que l'ensemble des sites au droit des futures stations fassent l'objet de projets d'une grande qualité architecturale et qu'à ce titre le BMA pourrait apporter son expertise ;
22. Considérant que les solutions d'implantation des édicules techniques nécessaires à la viabilisation des stations débouchent toutes sur l'espace public et nuisent potentiellement à un aménagement d'espaces accessibles, sécurisés et à haute densité d'usage, en ce que leur nombre et leur superficie ont un impact non négligeable sur les aménagements de surface ;
23. Considérant dès lors qu'il conviendrait d'étudier ces impacts et de préciser les solutions de localisation de ces bouches de ventilation pour l'ensemble des ouvrages ;

Sur le domaine énergétique et sur le microclimat

24. Considérant que l'actuelle demande ne prévoit aucune proposition visant à réduire l'impact des travaux et de l'exploitation en termes d'énergie et de microclimat ;
25. Considérant que la demande se contente de respecter les normes de Performance Energétique des Bâtiments ;
26. Considérant toutefois qu'il y a lieu de prendre en compte les impacts indirects du projet, tant positifs (réduction d'émissions liée au report modal) que négatifs (énergie grise liée au chantier) ;
27. Considérant dès lors qu'il faut que l'étude d'incidences relative à la présente demande approfondisse les impacts en termes d'émissions de CO₂ (et de tout autre gaz à effet indésirable éventuellement émis en quantité significative) en ce qui concerne les modes constructif liés à la réalisation des stations, les alternatives de conception du (des) tunnel(s) et la mise en exploitation du métro à l'horizon 2030 ;

Sur l'environnement social et économique (y compris budget et planning)

28. Considérant qu'il faudrait que la demande précise la taille et le volume des stations comparativement aux nécessités d'exploitation, via une étude de planification fonctionnelle, afin de rencontrer les conclusions du RIE du PRAS modifié en ce qui concerne notamment la réduction des volumes extraits (et la réduction des risques de tassement y afférents) et leur impact sur les coûts, le planning et le budget au regard des facteurs socio-économiques de l'étude ;
29. Considérant en effet que, si les stations possèdent énormément d'espaces dédiés aux locaux techniques, la STIB émet dans son rapport des réserves sur la quantité et les qualités d'évolutivité de ces espaces ;

30. Considérant que le chargé d'étude devra impérativement mettre en place une vérification fonctionnelle de l'ensemble du tronçon Nord-Bordet au regard des exigences de l'exploitant et des recommandations du PRAS modifié ;
31. Considérant que des espaces d'équipement sur les plans sont prévus dans les stations, que cependant, dans l'annexe 1, ils sont renseignés en commerce, qu'il s'agit donc de surfaces commerciales, que la Commission souhaite que la question de la viabilité des commerces et de leur impact sur les commerces existants (Liedts, Colignon, place Pogge et liseré de noyau commercial Helmet) soit soigneusement étudiée lors de l'étude d'incidences et intégrée à l'étude de vérification fonctionnelle des volumes souterrains proposés ;
32. Considérant par ailleurs les craintes des riverains et de toutes les instances sollicitées sur le budget alloué au métro en général, en ce compris pour les aménagements nécessaires à terme aux abords des stations comprenant notamment le coût des aménagements liés à la bonne intermodalité avec le réseau de surface ;
33. Considérant que ces coûts alloués au métro sont susceptibles de porter atteinte aux capacités financières visant d'autres investissements nécessaires en matière de transport public sur le territoire régional ;
34. Considérant dès lors qu'il est nécessaire que l'étude d'incidences puisse apporter tous les éclaircissements et la transparence souhaités en termes de coûts et de budgétisation du projet ; que ces précisions devront être comparées à la variante 0 afin de déterminer les plus-values socio-économiques de la proposition ;

Sur la mobilité

35. Considérant que la demande manque fondamentalement de clarté en ce qu'aucun réseau de surface de transport en commun adapté à la nouvelle ligne de métro n'est proposé ; que cette lacune empêche de déterminer judicieusement les aménagements des nouveaux espaces publics et d'envisager l'intermodalité souhaitée ;
36. Considérant par ailleurs que les enjeux de mobilité liés au réseau de transport souterrain ne peuvent s'appréhender en dehors de solutions intermodales de surface ;
37. Considérant dès lors qu'il faut que l'étude d'incidences puisse scénariser des propositions cohérentes liées à cette problématique à l'horizon de la mise en exploitation (2030) de la nouvelle ligne de métro ;
38. Considérant que le projet prévoit la suppression d'un grand nombre de places de parking, par ailleurs non clairement chiffré (en phase chantier et à l'horizon mise en exploitation), sans apporter de solution de compensation précise ;
39. Considérant que l'article 57 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement prévoit que les gestionnaires de voiries, dont les Communes, ou tout intervenant dans l'espace public (STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc.), doi(ven)t, préalablement à tous travaux, soumis ou non a permis d'urbanisme, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du Stationnement et au fonctionnaire délégué ;
40. Considérant que, sur base de ces notifications, l'Agence du Stationnement calculera de manière précise le besoin réel de compensation hors voirie ;
41. Considérant dès lors qu'il faut que l'étude d'incidences puisse identifier les manquements éventuels propres au périmètre étudié et proposer, le cas échéant, les solutions de compensation qui s'imposent ;

Sur les déchets

42. Considérant que les quantités de terres à excaver impliqueront le passage de nombreux charrois au sein de quartiers d'habitation densément peuplés, sur des itinéraires potentiellement non prévus pour les chargements lourds ; qu'il y a lieu dès lors de limiter les nuisances y relatives par l'étude de variantes d'évacuation des déchets de chantier ;

Station Liedts

Voiries :

43. Considérant que le projet contraint potentiellement la rue de Brabant à un sens de circulation ;

44. Considérant que, dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine Botanique - Jonction-Nord et du Contrat de Quartier Stephenson, une étude sur la mobilité de ce quartier est programmée et sera dirigée par Bruxelles Mobilité, qu'elle devrait débiter sous peu et étudiera les différents scénarios pour la piétonisation de la rue de Brabant et la mobilité de la maille du quartier en prenant déjà en compte les préceptes du plan Good Move (magistrales piétonnes) actuellement soumis à l'enquête publique;
45. Considérant dès lors que l'étude d'incidences doit intégrer cette réflexion dans sa situation de référence ;
46. Considérant que l'alternative de conception visant à intégrer les accès dans des bâtiments existants a été prise en compte dans le projet de cahier des charges (alternative 5.1.3 station Liedts) ; que cette alternative doit notamment proposer des solutions pour l'intégration de ces sorties de secours et la prise en compte du flux d'usagers potentiels venant de la rue de Brabant ;
47. Considérant en outre qu'il y a lieu de questionner l'utilité du maintien des voies du tram 55 sur la place vers la rue Gallait si la ligne est supprimée, en ce qu'il est possible de se connecter au dépôt depuis la Cage aux Ours ; que cet espace reste dédié au passage sporadique de trams empêchant ainsi potentiellement une mise à disposition de l'espace public pour les modes actifs ;

Aménagement de l'espace public :

48. Considérant que la station Liedts est composée de deux pavillons dont les accès respectifs sont situés aux antipodes de la place ; que si le premier bénéficie d'une correspondance optimale avec le tram (connexions 25, 62 et 93), le second dirige les flux vers le bas de la place ;
49. Considérant par ailleurs que la place Liedts est très utilisée par les riverains pour la rencontre et le passage, que celle-ci est très étroite, que la question se pose quant à l'encombrement créé par les 2 pavillons d'accès au regard des flux anticipés ;
50. Considérant par ailleurs que l'alternative visant à intégrer des accès au bâti existant dans la rue de Brabant pourrait s'accompagner de la suppression de l'un des deux pavillons d'entrée de la station ;
51. Considérant que les sorties de secours et les bouches de ventilation et de désenfumage sont actuellement prévues sur la place existante, ce qui en restreint l'usage alors que cet espace public est d'ores et déjà saturé quant à son utilisation ;
52. Considérant par ailleurs que les bouches de désenfumage sont imposantes et que le plan est laconique en ce qui concerne leurs superficies, qu'elles doivent monter à 1 m de haut ou être entourées de bollards, qu'elles sont établies devant le front bâti, à la place d'emplacements de stationnement et juste en dessous d'immeubles d'habitation ; que la gêne et les nuisances occasionnées doivent être analysées au regard du flux de piétons sur cet itinéraire ;
53. Considérant de plus que leur intégration au sein de l'espace public n'est pas idéale et qu'elle nuit aux habitations proches ; qu'il y a lieu de trouver une solution pour leur intégration ;

Faune et flore

54. Considérant que, si les arbres de la places Liedts sont supprimés et que certains sujets sont replantés, il y a lieu d'étudier l'incidence de l'implantation de la dalle de toiture de la station avec les réserves de terres arables présentes sur la place et les contraintes liées aux réseaux racinaires des nouveaux arbres proposés ;

Station Colignon

Correspondance aux Transports en Commun

55. Considérant que l'intermodalité de la station Colignon n'est pas suffisamment étudiée, que les arrêts de bus De Lijn (230, 246, 270 et 272) et les futurs arrêts de bus STIB (56 et Métrobus) doivent être pris en compte; qu'il y a lieu d'étudier leur implantation afin de pouvoir juger des facilités intermodales avec les entrées de la future station de métro ;
56. Considérant que l'intermodalité avec le tram 92 depuis la place Pogge doit être garantie et pouvoir s'effectuer dans des conditions de sécurité routière optimale ;

Voiries

57. Considérant que les rues J. Verhas et G. Eenens sont actuellement à double sens, que les aménagements projetés de la place ne permettent plus le passage à double sens, qu'il y a donc lieu d'étudier l'impact projeté de cette modification sur la circulation ;
58. Considérant que les conflits de modes entre les entrées/sorties de métro doivent être étudiés, que cette problématique est d'autant plus sensible ici que les sorties débouchent frontalement à moins de 4 m dans la courbe de la route ;
59. Considérant que la note de base mentionne que, en simulation de trafic, il n'y a pas de conflit entre les modes de transports aux passages pour piétons ; que cela sera analysé dans l'étude d'incidences ;

Aménagement de l'espace public

60. Considérant que la place fait partie de la zone de protection d'un bien classé ;
61. Considérant que les 4 lampadaires existants et portant chacun deux candélabres sont supprimés sans être remplacés alors qu'ils font partie de la composition de la place ;
62. Considérant par ailleurs que ces mats d'éclairage servent de support aux luminaires qui participent à la mise en lumière de l'Hôtel Communal (et repris au Plan Lumière de l'Hôtel Communal) ;
63. Considérant de plus qu'il n'est pas fait mention du mobilier urbain (potelets bollards) qui sera utilisé pour ceinturer les escaliers et éviter les voitures bélier pouvant entrer dans la station ;
64. Considérant par ailleurs l'espace pris sur l'espace public pour les grilles de ventilation, de désenfumage (remontées des bouches à 1 m sur l'espace public) et les sorties de secours, que tous ces éléments doivent être protégés des piétons et des véhicules et sont donc mis en hauteur ou entourés de potelets, qu'ils ont un impact sur le respect patrimonial du site, que ces dispositifs risquent de nuire à la lecture circulaire néoclassique des façades de la place ; qu'il y a lieu d'en étudier l'impact dans l'étude d'incidences ;
65. Considérant que le projet supprime le stationnement devant l'Hôtel Communal afin de rendre la place entièrement piétonne et de réaliser un espace partagé avec les voiries carrossables sans passages piétons ; que sont prévus 2 traversées piétonnes prévues au plan pour accéder à la place et aux accès métro, que le bon dimensionnement et positionnement de ces traversées sera analysé dans l'étude d'incidences au regard de la taille de l'espace public et le flux d'usagers attendus ;
66. Considérant dès lors qu'il y a lieu de questionner dans l'étude d'incidences ce concept d'espace partagé et sa pertinence dans le cadre patrimonial de la place Colignon et de la sécurité routière ;
67. Considérant que la place Colignon est divisée en deux niveaux différents séparés par un banc courbe reprenant une grille de ventilation et réalisé au milieu de la place, que cet élément aura une influence importante sur l'utilisation future de cette place ;
68. Considérant le faible nombre de parkings vélos prévus, qu'ils sont mentionnés dans les aménagements mais ne sont pas repris sur les plans de la demande, qu'il s'agit d'arceaux accueillant 25 vélos, qu'une station Villo! existante est située rue Royale Sainte-Marie ;
69. Considérant qu'il n'y a pas de parkings vélos sécurisés ni de toilettes publiques dans la station ; que la nécessité de tels équipements sera objectivée par l'étude d'incidences ;
70. Considérant que le revêtement de sol proposé pour le réaménagement des voiries est du granit, que son origine n'est pas précisée ni le lien de ce matériau avec les revêtements déjà utilisés dans le reste de la Commune et/ou envisagés par les lignes de conduite et le Plan trottoirs communaux (pavés platines en porphyre prévus pour ce lieu) ; qu'il y a lieu d'analyser ce choix de matériaux dans l'étude d'incidences ;
71. Considérant que les garde-corps seraient réalisés en cuivre découpé, que les murs des sorties de station seraient réalisées en terrazzo, ou en béton recouvert de terrazzo, qu'il serait intéressant de prévoir des couvre-murs afin d'éviter les coulées sur le terrazzo, que la question de l'oxydation du cuivre n'est pas traitée ;
72. Considérant que de nouvelles poubelles sont placées, que leur emplacement doit être analysé ;

Stationnement voitures

73. Considérant que tous les emplacements de parking actuels de la place sont supprimés (178 places renseignées dans l'annexe 1), qu'actuellement la place dispose de 7 emplacements Cambio, de 2 emplacements véhicules électriques projetés (été 2019) et de 2 emplacements PMR ; que le nombre d'emplacements de stationnement autour de la place Colignon est réduit sans qu'aucune alternative en stationnement automobile ne soit proposée ; que le fonctionnement des services de l'administration communale et la viabilité économique des commerces aux alentours sont remis en question ; qu'aucune concertation n'a eu lieu et qu'aucune mesure de compensation n'est précisée pour la phase de travaux prévue pour une durée minimale de 4 ans ;
74. Considérant que le projet prévoit 36 places de stationnement, dont 4 places Cambio et 2 places PMR ;
75. Considérant que l'impact de cette suppression doit être évalué au vu de l'ampleur des services devant être assurés par une Commune de plus de 130 000 habitants ainsi que des commerces situés à proximité et de la densité de logements ;
76. Considérant par ailleurs qu'aucune explication n'est donnée sur l'organisation des livraisons pour les commerces de la place ;
77. Considérant que, en page 36, la note de base précise qu'il n'y a pas de proposition d'alternative immédiate pour la disparition des emplacements de parking situés sur la place Colignon et dans les rues qui la jouxtent ou la bordent ;
78. Considérant dès lors qu'il y a lieu d'étudier ces aspects dans l'étude d'incidences et de formuler des recommandations permettant de palier aux problèmes identifiés ;

Fonctionnement et accès de l'Hôtel Communal

79. Considérant que les accès et le fonctionnement de l'Hôtel Communal (accueil aux citoyens, mariages, services techniques et événements) n'ont pas été pris en compte dans le projet, qu'un « Masterplan Hôtel Communal » est en cours d'étude et vise à rouvrir certains accès latéraux depuis la place Colignon, ce qui pourrait entrer en conflit avec les aménagements métro ;
80. Considérant dès lors que, s'il y a lieu que l'étude d'incidences instruisse cela scrupuleusement, il faut dans tous les cas que le projet laisse les accès historiques du bâtiment potentiellement activables ;
81. Considérant que l'espace public est également modifié à l'arrière de l'Hôtel Communal, que le rez-de-chaussée est composé d'accès de garages et de sorties diverses, qu'il conviendrait mieux de maintenir les possibilités d'accès et de stationnement existantes ; qu'il y a lieu que l'étude d'incidences étudie scrupuleusement ces aspects.

Faune et flore

82. Considérant que les arbres entourant l'Hôtel Communal sont supprimés et remplacés par de nouvelles essences, à savoir une double rangée de Magnolia Kobus ;
83. Considérant toutefois que cet acte n'est pas justifié par le demandeur, en défaut des conclusions du RIE du PRAS et en ce que, ni l'implantation d'une double rangée, ni le choix de l'essence, ne vont dans le sens des recommandations des études préalables ;
84. Considérant par ailleurs que les platanes déjà présents dans le demi-cercle côté rue Royale sont supprimés pour être replantés par des arbres de la même espèce, que cette proposition va une nouvelle fois à l'encontre des recommandations préalables ;
85. Considérant dès lors qu'il conviendrait d'étudier l'impact, tant en termes de biodiversité qu'en termes d'urbanisme, afin de proposer une ligne directrice dans le choix d'implantation et des essences pour les parterres et les plantations nouvelles envisagées dans les périmètres d'intervention ;

Génie Civil

86. Considérant que les ascenseurs disposés des deux côtés de l'Hôtel Communal ne communiquent qu'avec le niveau -1 de la station pour les usagers, qu'ils ne communiquent jusqu'aux quais que pour les services techniques/incendie, que les voyageurs doivent donc changer d'ascenseur au niveau -1 pour accéder aux quais, que cela pose question si ces deux trémies d'ascenseurs ne sont utilisées que comme sortie de secours pour les pompiers, qu'il y a lieu que l'étude analyse schéma de fonctionnement et d'accessibilité ;

Station Verboekhoven

Gare RER

87. Considérant qu'une des raisons qui a déterminé l'implantation de cette station est la connexion potentielle avec une future gare RER, tel qu'indiqué dans la note de base en page 58 et détaillé dans les schémas en page 33 de la note préparatoire à l'étude d'incidences ;
88. Considérant que le Plan Régional d'Affectation du Sol et le Plan Régional de Développement Durable, sur leur carte respective, reprennent un point d'arrêt à créer là où se situe la station de métro ;
89. Vu l'incertitude pesant sur la réalisation de cette gare RER ;
90. Vu également le courrier du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de Schaerbeek du 6 juin 2019, adressé à Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, durant l'enquête publique, concluant que : « la variante 5.2.1 de réalisation Verboekhoven soit plutôt identifiée comme une alternative en vue d'examiner la construction concomitante en superstructure d'un bâtiment sur trois niveaux (...) » ;
91. Considérant que le tracé de la ligne ainsi que le placement d'une station à cet endroit précis ont été clairement énoncés et choisis car il y avait la possibilité de réaliser une gare RER en connexion avec la future ligne de métro, que cette gare est reprise dans le Plan Régional de Développement Durable, que la SNCB s'occupe en effet du transport des personnes au niveau national mais s'est également engagée à construire, prendre en gestion et exploiter un réseau RER destiné à améliorer le transport des personnes de la zone métropolitaine de Bruxelles vers la Région Bruxelloise ainsi que de développer ce service afin d'améliorer l'offre de transports intra-bruxelloise au service des Bruxellois ;
92. Vu l'avis d'Infrabel du 21 mars 2019 demandant une réservation de 31 m de large permettant de réaliser 4 voies avec 2 quais centraux sur une longueur de 600 m conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité européennes, que le projet tel que présenté ne permet pas d'affirmer que cela soit possible, que l'étude d'incidences devra prendre en compte cette contrainte ;

Passerelle

93. Considérant également qu'une passerelle est créée afin de relier l'avenue Voltaire à la rue Waelhem et de desservir les quais RER via des ascenseurs, que toutefois la compatibilité de cette solution avec une gare à deux ou quatre voies n'a pas été étudiée ;
94. Considérant que se pose toujours la question de la gestion (entretien/maintenance) de cette passerelle surplombant les voies de chemin de fer ainsi que des nouveaux espaces publics générés de part et d'autre ; que ces éléments devront être analysés dans l'étude d'incidences ;

Correspondance aux Transports en Commun

95. Considérant que la station de métro projetée se situe à plus de 200 m de la halte actuelle située à la Place E. Verboekhoven/Cage aux Ours, que la halte actuelle permet la correspondance entre les lignes bus et tram de la STIB 32, 55, 58, 59 et 92 et de bus De Lijn qui, pour l'instant, offrent une très bonne intermodalité ;
96. Considérant que le bâtiment sis au n° 117 du boulevard Lambermont ne permet pas d'accueillir dans de bonnes conditions une entrée de métro, qu'il s'agit d'une parcelle bruxelloise de faible largeur avec aux étages des logements habités, que le rez-de-chaussée réaménagé, vu sa faible largeur, ne permet que deux portillons

- d'entrée (un portique Mobib normal et un PMR), que le dimensionnement de cet accès vu le transit de voyageurs escompté entre le métro et le tram de la moyenne ceinture doit être analysé ;
97. Considérant que, sur l'avenue Voltaire, différents documents renseignent un arrêt, voire une gare de bus ;
 98. Considérant que cet arrêt n'est ni repris, ni dessiné dans la demande, qu'il n'est pas mentionné quelle(s) ligne(s), nouvelle(s) ou existante(s), fréquenterai(en)t cet arrêt ;
 99. Considérant que, en page 54 de la note de base, selon les modèles macroscopiques, 23 % des passagers proviendraient du futur RER mais que cette gare n'est pas envisagée pour l'instant ;
 100. Considérant qu'il y a lieu que l'étude d'incidences analyse finement la mobilité, les possibilités intermodales entre modes de transport ainsi que le report de passagers sur le métro et réévalue le potentiel en voyageurs de la station de métro dans le cas de la non concrétisation du RER ;

Aménagement des espaces publics

101. Considérant que le trottoir au droit du boulevard Lambermont fait moins de 2 m de large, qu'il s'agit là du principal accès vers la station pour les quartiers au-delà de ce boulevard et de la rue E. Demolder, qu'il s'agira par ailleurs d'une zone de transit entre les arrêts de tram en surface et le métro coupé par une voirie, que cela va poser des problèmes de sécurité et de confort pour les usagers, qu'il y a lieu d'étudier cette problématique dans l'étude d'incidences ;
102. Considérant que la demande prévoit des finitions de sol en granit, que la Commune possède déjà un plan trottoir et une ligne de conduite sur les revêtements, qu'il y a lieu que le projet s'accorde avec ceux-ci ;
103. Considérant qu'il y a lieu de se demander pourquoi le mobilier urbain diffère entre les différentes stations, que l'étude d'incidences devra étudier s'il ne serait pas plus judicieux de réfléchir à du mobilier similaire pour l'ensemble de la ligne ;

Aménagement de la station de métro

104. Considérant que, dans l'accès cylindrique en cœur d'îlot au niveau +22.25, l'ascenseur se trouve dans le passage des escalators, que l'agencement des accès semble complexe, qu'il y a lieu de fluidifier la circulation ;
105. Considérant que la légende des matériaux est lacunaire, que le revêtement extérieur de la station est décrit comme un bardage métallique sans plus de précisions ; que cela devra être précisé et analysé dans l'étude d'incidences ;
106. Considérant que la station prévoit des fondations permettant la création d'un bâtiment en superstructure de la station ; qu'il est pertinent d'étudier les incidences de cette possibilité ;
107. Considérant que les aménagements au rez-de-chaussée dans le pavillon Waelhem ne semblent pas favoriser le bon sens de circulation des usagers, qu'il y a lieu de les questionner dans l'étude d'incidences.
108. Considérant que la largeur du couloir disponible au n° 117 du boulevard Lambermont pose question, qu'il y a lieu d'étudier des solutions telles que le déplacement des portillons à l'intérieur du cylindre en intérieur d'îlot ou la suppression des murs de refend du bâtiment pour libérer du passage et une autre reprise de la structure des étages ;
109. Considérant que le projet prévoit la capacité structurelle pour la station de recevoir une surconstruction ; que cette possibilité est une réponse à la demande de la Commune de Schaerbeek de pouvoir y développer un équipement à destination du quartier ; qu'à l'exception de ce lien structurel, les deux projets fonctionneront de manière indépendante ; que la réalisation de cette équipement n'est à l'heure actuelle qu'une possibilité, sans qu'il s'agisse de l'objet de la présente demande ;
110. Considérant que le cahier des charges prévoit déjà d'analyser l'impact d'une réalisation concomitante avec la station ou différée de cet équipement ; que le programme précis de la future surconstruction n'est pas établi ; que l'analyse d'une alternative comprenant cet équipement réalisé complexifierait fortement l'étude de la station, sans apporter une plus-value évidente pour l'analyse des incidences ; qu'il n'y a dès lors pas lieu, à ce stade, de compléter le cahier des charges à ce sujet ;

Démolition de bâtiments en intérieurs d'îlot

111. Considérant qu'un ensemble de bâtiments comprenant un supermarché *Lidl*, 31 boxes de garage et un atelier de production est démolit, sans que les plans de démolition de ces bâtiments ne soient annexés à la demande de permis ;
112. Considérant que la démolition de bâtiments est soumise à permis d'urbanisme et ne peut être accordée sans un projet de reconstruction permettant une réhabilitation de la zone, que le projet de métro ne prévoit aucun réaménagement de la zone ; que ces actes doivent donc être inclus dans l'étude d'incidences ;
113. Considérant de plus qu'une pression supplémentaire sur le stationnement automobile dans le quartier sera induite par la perte de ces 31 garages ; qu'une compensation doit être étudiée ;
114. Considérant l'impact de cette station sur le foncier communal et le parcellaire existant ainsi que les mutations foncière déjà en cours, l'étude d'incidences doit questionner et trouver des solutions urbanistiques visant le bon aménagement des lieux à l'horizon de la mise en exploitation du métro ;

Parking vélos et intérieur d'îlot

115. Considérant que l'édicule surmontant le cylindre accueille un parking vélos couvert de 120 places ;
116. Considérant toutefois que cet intérieur d'îlot accessible au public pose question en termes de risque d'insécurité pour les voisins au niveau de leurs jardins privés, de contrôle social de cet intérieur d'îlot, de même que le passage via une porte cochère d'un immeuble de logements privés ;
117. Considérant que le statut de cet espace n'a pas été tranché, que la demande ne précise pas s'il s'agit d'un espace privé uniquement accessible aux cyclistes munis d'une carte d'accès ou s'il s'agit un espace public ;
118. Considérant dès lors que l'étude d'incidences doit étudier la gestion de cet espace, proposer des solutions aux problèmes identifiés et s'assurer des impacts qu'aurait une alternative au sein de l'espace public ; que cette alternative devra rester conforme au PRAS ;

Faune et flore

119. Considérant que 9 arbres seront abattus le long du boulevard Lambermont afin d'améliorer l'usage du quai de la ligne de tram, qu'également 3 nouveaux spécimens seront plantés pour reconstruire l'alignement ; qu'il y a lieu d'identifier les impacts de cette solution au niveau floristique mais aussi urbanistique ;

Station Riga

Faune et flore

120. Vu l'avis de la CRMS du 27 mars 2019 rejetant le scénario de mise en œuvre d'un cut&cover intégral impliquant le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables et réitérant sa demande d'étudier une alternative à la deuxième issue projetée en dehors du périmètre du square, à proximité ou dans l'église ; que cette deuxième issue permettrait d'assurer une plus grande proximité avec le pôle commercial de la chaussée de Helmet et de la rue Richard Vandeveld et des établissements scolaires tout proches ;
121. Considérant qu'une alternative de mise en œuvre de la station Riga pour minimiser l'impact sur le patrimoine arboré est déjà prévue au cahier des charges ;
122. Considérant que l'étude phytosanitaire réalisée par le bureau Aliwen mentionnée dans le dossier n'est pas jointe à la demande ;
123. Considérant que le chargé d'étude devra s'appuyer sur l'étude phytosanitaire Aliwen à condition qu'il en valide les conclusions et que celle-ci soit annexée à l'étude d'incidences ;
124. Considérant que, sur les 6 arbres remarquables, 2 individus ne sont pas impactés et 3 seront transplantés (déplantés et replantés ailleurs dans le même triangle du square) ;
125. Considérant que la technique présentée par Beliris pour déplacer les arbres semble assez lourde avec des chances de survie très incertaines pour les arbres concernés ;

126. Considérant dès lors que l'alternative de technique de réalisation devra être étudiée en prenant en compte également les chances de survie des spécimens concernés ;
127. Considérant par ailleurs que des variantes d'implantation ont été développées ; qu'il serait dès lors judicieux que l'étude d'incidences analyse les effets de l'alternative la plus pertinente au niveau technique et environnemental ; que le choix précis de l'alternative à étudier sera validée par le Comité d'Accompagnement en cours d'étude ; que cette alternative devra être conforme au PRAS ;

Stationnement automobile

128. Considérant que les emplacements de stationnement devant et le long des deux latérales de la partie centrale du square sont supprimés ;
129. Considérant également que le stationnement autour de l'église est supprimé, et ce sans aucune motivation ;
130. Considérant que le nombre d'emplacements passe, selon le demandeur, de 182 en situation existante à 77 en situation projetée (de 745 à 406 mètres linéaires) ;
131. Considérant que l'étude d'incidences devra objectiver le nombre de places réellement supprimées et identifier les impacts potentiels de ces suppressions ; que des recommandations devront être formulées à ce sujet ;
132. Considérant que l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de Schaerbeek du 15 janvier 2019 (n°: 389/321/B/031) demande de faire inscrire dans le cahier des charges de l'étude d'incidences une variante qui vise la construction simultanée d'un parking souterrain aux abords de la station Riga (compensation à la perte de stationnement en surface) en lien avec l'étude Tritel « étude de mobilité et de faisabilité technique et financière pour la construction d'un/de parking(s) souterrain(s) sur le territoire de Schaerbeek » ainsi qu'avec l'étude du Bureau Clerbaux « analyse du plan directeur de Beliris tranche 2 - juin 2014, métro Nord section schaerbeekoise » ;
133. Considérant par ailleurs qu'il y a également lieu de profiter des travaux des impétrants pour y installer un câblage de 400V. pour permettre la recharge rapide de véhicules électriques sur la voie publique ;
134. Considérant que la Commune demande que la construction concomitante d'un parking souterrain soit étudiée ; que cette solution fait partie des recommandations potentielles que le chargé d'étude pourra formuler au vu des résultats de son analyse ; qu'une éventuelle variante à ce sujet pourra être proposée en cours d'étude, s'il s'avère que cette solution semble optimale ; qu'il n'y a donc pas lieu de développer a priori une telle alternative ;

Aménagement des espaces publics

135. Considérant que la demande porte également sur le réaménagement des espaces sur le haut du square et du parvis de l'Eglise de la Sainte Famille jusqu'à la chaussée d'Helmet ;
136. Considérant que, si les aménagements actuels résultent de l'implantation des arrêts de tram le long de la chaussée d'Helmet, ils participent à la vie de quartier, à l'organisation d'événements et à l'implantation d'équipements mobiliers visant à pérenniser ces lieux de rencontre ;
137. Considérant que le projet porte sur l'abattage d'un certain nombre d'arbres, la plantation de nouveaux spécimens, la suppression d'emplacements de stationnement et le changement de circulation de voiries, sans que les modifications soient motivées ;
138. Considérant que la rue du côté droit du parvis de l'église, qui était un cul-de-sac aménagé en zone de stationnement, est réaménagée en donnant un accès carrossable à la chaussée d'Helmet ;
139. Considérant que, si la zone est aménagée en espace partagé, le tracé d'une voirie différenciée est toujours présent, qu'il n'y a pas de passage pour piétons dessiné dans le réaménagement du parvis côté carrefour Helmet et avenue Hamoir ;
140. Considérant que l'étude d'incidences doit analyser cet aménagement en lien avec le flux attendus des utilisateurs qui viendront majoritairement depuis la chaussée d'Helmet via le parvis de l'Eglise de la Sainte Famille ;
141. Considérant dès lors que des recommandations pourraient être formulées, notamment concernant la localisation des accès ;
142. Considérant qu'il y a lieu, par la même occasion, que l'étude d'incidences vérifie les interactions entre la station de métro et le bâtiment de l'église dont l'affectation est amenée à évoluer ;

Aménagement station de métro et génie civil

- 143. Considérant que l'entrée de la station se fait au-delà du parvis sur le square, qu'elle est enfouie dans le sol et cachée par un mur d'1,20m en béton qui ne devrait pas modifier la perspective actuelle ;
- 144. Considérant également le dédoublement des escaliers (a priori imposé par le SIAMU) et les dimensions cathédrales des halls dont la pertinence et la participation à une amélioration du confort des voyageurs ou à un sentiment de sécurité accru doivent encore être analysées ;
- 145. Considérant que la taille des commerces envisagés au sein de la station semble être importante ;
- 146. Considérant qu'il serait opportun d'étudier les possibilités de rationalisation du volume de la station, dans un souci de réduction des impacts ;

Parking vélos

- 147. Considérant qu'un parking vélos de 60 places est réalisé dans la station, qu'il est accessible via 2 rampes de 10 m à 20%, que cela respecte les recommandations du Vadémécum Vélo édité par Bruxelles Mobilité ;
- 148. Considérant toutefois que le dimensionnement de ce local vélos, au regard des infrastructures d'accès et de la demande attendue, doit être analysé ;

Stations Tilleul et Paix

- 149. Considérant qu'il y a lieu d'étendre la zone géographique concernant la discipline mobilité pour les stations Tilleul et Paix ;
- 150. Considérant que l'étude devrait examiner les incidences qu'aura la suppression du parking existant (11 places + 2 places pour voitures partagées) situé rue Edouard Stuckens 125 (Evere) sur le stationnement et l'activité économique pendant le chantier de construction et lors du fonctionnement du métro ; que des recommandations devraient être faites si elle s'avère nécessaire ;
- 151. Considérant l'absence de commerces dans les stations Tilleul et Paix ; que cet état de fait évite la concurrence avec les commerces existants ;

Station Bordet

- 152. Considérant que l'avis de la SNCB est inconditionnel, qu'il demande une réservation de 31 m de large permettant de réaliser 4 voies avec 2 quais centraux sur une longueur de 600 m conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité européennes, que le projet tel que présenté ne le permet pas, qu'il y a lieu de prendre en compte cette contrainte dans l'étude d'incidences ;
- 153. Considérant la volonté de réaliser un P+R de dissuasion à Bordet, que néanmoins la question de son implantation dans le voisinage de la station n'est pas traitée de même que celle de sa capacité, que sa réalisation pourrait être concomitante avec la réalisation de la ligne de métro vu les motivations du métro déjà exprimées en termes de report modal ;
- 154. Considérant dès lors que l'étude d'incidences doit intégrer le projet de P+R dans la définition de la situation de référence à étudier ;
- 155. Considérant la volonté régionale de développer des espaces de stationnement pour les autocars touristiques dans des zones bien desservies afin de reporter le trafic autocar à destination du centre-ville vers les transports en commun ; que la zone de Bordet répond aux critères recherchés ; que toutefois aucun projet concret n'existe à l'heure actuelle pour une zone de parking autocars à cet endroit ; que l'analyse de l'opportunité et de la faisabilité d'une telle zone de stationnement n'est pas du ressort de cette étude d'incidences ;

Dépôt Haren

- 156. Considérant qu'il n'est pas fait mention du nombre de membres du personnel amenés à travailler sur le site ni de la fréquence des livraisons ; qu'il n'y a aucune indication d'un plan de déplacement d'entreprise de la STIB ;

157. Considérant par ailleurs qu'il convient d'étudier l'incidence du passage diurne et nocturne des trams devant être réparés, entretenus, repeints, ou affectés à l'écologie vers ce dépôt à l'horizon du métro ;

A propos du cahier des charges

Modification du Plan Régional d'Affectation du Sol

158. Considérant que le Gouvernement a validé le principe de la création de 7 stations aux localisations précises ; qu'il n'appartient pas de considérer a priori de leur inutilité en prévoyant une alternative en ou en supprimant l'une ou l'autre ; que l'étude devra toutefois prendre en compte dans son analyse les chiffres de fréquentation estimés ;
159. Considérant qu'il y a lieu de reprendre dans le cahier des charges l'ensemble des recommandations issues du RIE du Plan Régional d'Affectation du Sol sur la liaison Nord-Sud dès lors que ces recommandations sont nommément adressées à la future étude d'incidences de la présente demande et qu'elles sont reprises en résumé dans le chapitre « Modification du Plan Régional d'Affectation du Sol » ;
160. Considérant que, déjà en 2006, suite à l'étude d'incidences portant d'une part sur la demande mixte de l'extension et la régularisation du dépôt STIB (bus/tram) à Haren et d'autre part (dans le contexte de la création du Pôle d'Echange de Haren) sur des demandes de permis et certificats d'urbanisme relatives aux travaux d'infrastructures routières et cyclo-piétonnes à proximité de ce dépôt, la possibilité d'installer des voies pour le métro (non encore envisagé à court terme à ce moment) a été identifiée à proximité dudit Pôle d'Echange, notamment du côté de l'Ancien Middelweg ;
161. Considérant les objectifs du Pôle d'Echange de Haren, à proximité du centre de Haren et de la Chaussée de Haecht, de notamment relier deux arrêts SNCB se situant sur deux lignes différentes (la 36 (Bruxelles JNM - Louvain) et la 26 (Vilvorde – Hal, via le quartier européen), d'assurer à cet endroit une bonne correspondance avec d'autres modes de transports publics/de déplacements actifs, de mieux desservir en transports en commun la population et les activités économiques de Haren et de servir d'élément structurant dans le futur développement de Haren.
162. Considérant le Schéma Directeur de Haren approuvé par la Ville de Bruxelles en 2014 qui reprend, parmi ses Objectifs et Actions, notamment (voir trois fiches d'action du Schéma Directeur en annexe) :
- action 1.1 : optimiser le pôle multimodal de Haren (en partenariat entre autres avec la STIB) ;
 - action 1.6 : prolonger la ligne Métro-Nord jusque Haren (l'étude révèle qu'un trajet bordant les quartiers densément peuplés et une extension jusqu'aux deux stations de Haren semblent intéressants) ;
 - action 2.1 : maîtriser l'urbanisation résidentielle à Haren (densifier en priorité dans le périmètre des 500 m autour des deux gares de Haren).
163. Considérant toutefois que la modification du PRAS a évalué la faisabilité et la pertinence de plusieurs tracés, de plusieurs localisations de station et de l'implantation du dépôt ; que cette analyse a porté tant sur des aspects techniques qu'environnementaux ; que le Schéma Directeur de Haren avait déjà été approuvé par la Ville au moment de la modification du PRAS et ne constitue donc pas un élément nouveau ; que vu l'aspect récent de la décision et l'absence de modification majeure du contexte, il n'est pas pertinent de prévoir des alternatives qui sortiraient du contexte établi par le PRAS telles que de nouvelles stations, la suppression de certaines ou des tracés alternatifs ;
164. Considérant par ailleurs que le cahier des charges prévoit déjà une analyse approfondie des liens entre la station Bordet et le réseau de surface, notamment dans un objectif de désenclavement de la zone de Haren ;
165. Considérant qu'il est également indiqué que l'étude d'incidences évaluera la compatibilité du projet actuel avec la création à terme d'une station supplémentaire à Haren ;
166. Considérant enfin que la création d'une station ou d'un dépôt-station aurait pour conséquences d'impacter les zones d'espace vert concentrées au Nord et au Sud du projet de dépôt actuel ; qu'un tel impact n'est pas souhaitable, vu la carence en espace vert de la zone ; que les conséquences de l'implantation précise du dépôt seront analysées dans l'étude d'incidences ; que des recommandations pourront porter sur l'emprise du dépôt, si le chargé d'étude le juge pertinent ;

Domaines d'étude

167. Considérant qu'il y a lieu de rajouter au point 3 du cahier des charges pour les incidences sur la mobilité, l'étude au niveau régional des incidences du projet de métro sur l'ensemble des réseaux de transport en commun, que cette étude se réalise sur une modélisation Musti, prenant en compte le plan en projet Good Moove, les nouveaux projets de transport en commun avalisés dans cette législature (trams NOH et T&T, Plan Bus STIB et projets De Lijn), que cette étude ne peut uniquement se baser sur les résultats du RIE de la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol qui date de 2017, qu'il y a lieu de vérifier la nécessité d'actualisation de l'ensemble des données en fonction des nouveaux projets et des nouvelles lignes qui seront créés ; qu'il y a lieu de préciser finement pour chaque station en alternative zéro et en situation projetée les correspondances existantes et futures des trains, trams et bus ainsi que leur emplacement avec les stations de métro afin de valider le trafic attendu entre chaque station et de valider l'impact du futur métro sur les autres lignes de transport en commun (vitesse, pénibilité des correspondances, temps d'accès/sortie des stations et distances aux arrêts de correspondance) car l'intérêt des usagers pour le métro est manifeste selon que l'on supprime ou non les lignes de tram ou de bus se dirigeant vers la ville ;
168. Considérant que le cahier des charges indique, dans le domaine socio-économique, que le chargé d'étude indiquera le coût estimé des travaux à entreprendre ainsi que le coût des variantes et des alternatives ; qu'il y a lieu de fournir des chiffres clairs et des tableaux complets en ce compris pour les aménagements de surface aux abords des stations comprenant notamment le coût des aménagements liés à l'intermodalité avec le réseau de surface ; que tous les acteurs du dossier et les riverains ont le droit de connaître les coûts réels actualisés qu'induirait la mise en œuvre de ce projet ;

Aire d'étude mobilité

169. Considérant que la station Colignon est reprise dans l'aire d'étude de la station Liedts ;
170. Considérant que, bien qu'elles soient fort proches, ces stations desservent bien 2 quartiers différents ; que la station Colignon pourrait avoir un impact sur le quartier Pogge ;
171. Considérant dès lors qu'il y a lieu de faire une aire géographique séparée pour la station Colignon, reprenant la place Pogge et s'étendant jusqu'à la place Houffalize et la place Lehon ;
172. Considérant que l'aire d'étude de la station Verboekhoven est limitée par le boulevard Lambermont ;
173. Considérant qu'un des accès de cette station donne sur ce boulevard ; qu'il y a dès lors lieu d'agrandir la zone d'étude d'au moins 500 m depuis les entrées de la station de métro et donc au-delà de cette artère ;
174. Considérant que l'aire d'étude de la station Tilleul est axée uniquement à partir du Nord de la rue Henri Van Hamme ; qu'il y a lieu de revoir l'aire d'étude de manière à avoir une zone centrique avec un rayon de 500 m autour de la station ;
175. Considérant que l'aire d'étude de la station Paix renseignée dans le cahier des charges est axée uniquement vers l'Ouest entre la place de la Paix et la rue François Van Asche ; qu'il y a lieu de revoir l'aire d'étude de manière à avoir une zone concentrique avec un rayon de 500 m autour de la station et d'étendre la zone d'étude vers l'Est ;
176. Considérant qu'un réclamant demande d'étendre l'aire d'étude jusqu'à la chaussée de Louvain ; que cet axe est situé à plus de 2 km des stations prévues vers l'Est ; que d'autres axes structurants sont rencontrés avant, de sorte que l'impact local du projet métro sera négligeable ; qu'une telle extension est donc disproportionnée pour l'analyse fine au niveau de chaque station ; que, par contre, l'impact du projet métro à une échelle plus globale doit s'envisager sur l'ensemble du corridor Nord-Est de mobilité ;

Aire d'étude et contenu domaines social et économique

177. Considérant que le type de commerces au sein des stations n'est pas connu mais peut être anticipé, que l'aire d'étude prévue pour les aspects sociaux et économiques autour des stations est suffisante au vu de la taille des commerces concernés ;
178. Considérant qu'il n'est pas opportun de prévoir un impact lié à un arrêt prolongé du chantier ou à un retard important, par nature imprévisible ; que l'estimation de la durée de chantier prend déjà en compte une certaine incertitude ;

Composition du comité d'accompagnement

179. Considérant qu'il conviendrait d'inviter Infrabel et la SNCB autour de la table pour les questions liées aux stations Verboekhoven et Bordet ;
180. Considérant qu'il conviendrait également d'inviter De Lijn vu les importantes interactions existantes entre le projet et les lignes de cette société ;
181. Considérant, au vu des modifications importantes en matière de stationnement, d'inclure l'Agence Régionale du Stationnement (Parking.brussels) au comité d'accompagnement ;
182. Considérant par ailleurs que le cahier des charges prévoit la possibilité pour les membres du Comité de se faire assister par des experts ;

Désignation du chargé d'étude

183. Considérant que la législation prévoit que l'étude d'incidences soit réalisée par un auteur agréé et encadrée par un Comité d'Accompagnement ; que cette imposition permet une garantie d'indépendance suffisante des résultats de l'étude ;
184. Considérant que le demandeur propose le bureau d'étude Aries Consultants SA comme chargé d'étude ; que ce bureau est agréé pour la réalisation des études d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale ;

Points d'attention

185. Considérant que, si ces problématiques sont déjà reprises dans le cahier des charges, la Commission de concertation souhaite attirer l'attention du chargé d'étude et du Comité d'Accompagnement sur :
 - Le dimensionnement prévu dans les stations en termes de circulations verticales, toilettes publiques et locaux vélo au regard des fréquentations attendues ;
 - L'impact du volume et de l'emprise des stations en sous-sol au regard des nécessités d'exploitation, notamment au regard du coût, du planning et du budget) ;
 - L'impact de l'implantation des cheminées, aérations et gaines de ventilation en surface, notamment sur la capacité à réaménager à termes les espaces publics ;
 - L'impact de la suppression des emplacements de stationnements en surface en phase chantier et projet (notamment Place Colignon et rue Edouard Stuckens) et la nécessité de récupérer une partie de l'offre via des mesures comme un stationnement en souterrain, une mutualisation d'un parking existant (ou à construire) ;
 - La participation de la localisation des accès de la station Colignon à l'activation de la place Colignon, au bon fonctionnement de l'espace partagé et à une amélioration de la sécurité des modes actifs par rapport au trafic routier ;
 - L'impact de la localisation de l'accès proposé au 117 boulevard Lambert pour la station Verboekhoven sur les nuisances en intérieur d'îlot ;
 - La qualité des cheminements pour modes actifs entre la station Bordet et les pôles d'attractivité identifiés, en particulier le parc d'entreprises Da Vinci et les emplacements pressenti pour le futur parking P+R ;
 - L'impact et les possibilités de prise en charge des terres de déblais par bateaux ou par rail ;
 - La qualité architecturale des stations et particulièrement les émergences de celles-ci ;
 - les modifications des dessertes en surface dans la situation de référence. En particulier, les incidences sur l'exploitation du réseau de tram de la suppression éventuelle des voies de tram en surface entre la place Liedts et la place Verboekhoven seront analysées ;
 - Alternative de localisation pour Riga : envisager un scénario de nécessitant pas l'abattage/la transplantation des arbres et visant à intégrer les accès dans des bâtiments existants ou se limiter à des bouches d'accès/ascenseurs, sans construction ou intervention pouvant affecter l'aspect et/ou la structure actuelle du square.

- La nécessité d'étudier l'impact de ces chantiers sur :
 - les circulations piétonnes (notamment l'incidence sur l'accessibilité PMR de l'espace public et des services par exemple), cyclistes, de transport public et automobile. Analyser les mesures de chantier permettant d'assurer une pleine autonomie des personnes PMR en phase de chantier (ligues guides artificielles ou naturelles pour personnes déficientes visuelles, absences de bordures au droit des traversées piétonnes provisoires pour les personnes en chaise,...
 - les solutions pour la continuité des transports en commun durant les chantiers.
 - la sécurité routière, l'accessibilité piétonne et cyclable des voiries impactées par le charroi de manière à recommander le cas échéant les itinéraires les plus adaptés.
- analyser l'impact sur tous les types de stationnement « réservés » qu'ils soient pour les PMR, l'autopartage, les emplacements pour le rechargement électriques, les autocars, les bus scolaires, les poids lourds, ;
- analyser l'impact du projet sur Les zones de livraisons et les Kiss and Ride en différenciant les zones d'arrêts au sens du Code de la Route, des zones réglementées ;
- La possibilité de permettre au Département du Patrimoine Archéologique de la Direction du Patrimoine Culturel d'organiser des sondages d'évaluation archéologique préalables aux travaux qui détermineront, le cas échéant, l'ampleur d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis) ;
- L'intérêt de prendre en considération les éventuels transports collectifs privés pertinents dans l'analyse de la demande en transport (ex : navettes d'entreprise au départ de la gare de Schaerbeek) ;

A. Avis Favorable (BUP/DU, BUP/DPC, BE, Commune d'Evere, Bruxelles-Mobilité) sur le projet de cahier des charges, à condition de :

1. Ajouter l'étude d'une alternative 0+, alternative d'amélioration de la ligne 55 avec tout ce qui est faisable et possible techniquement pour en améliorer la vitesse commerciale et la fréquence (sites propres, tunnels, déplacements d'arrêts, etc.) ;
2. Compléter l'alternative bitube déjà incluse au cahier de charges en insistant sur la volonté de réduire le coût du projet avec des stations moins grandes et moins profondes et une emprise au sol la plus réduite possible, alternative dérivée des recommandations du RIE ;
3. Ajouter des alternatives de localisation des stations Verboekhoven et Riga et de leurs accès ; la localisation de ces stations pourrait dévier dans un périmètre proche du tracé de la ligne ne remettant pas en cause le PRAS et se situer sur le boulevard Lambermont pour Verboekhoven et vers le quartier commercial d'Helmet pour Riga ; le chargé d'étude devra présenter les alternatives qu'il a choisies au Comité d'Accompagnement qui devra, à son tour, les valider avant toute analyse approfondie par chapitre ;
4. Compléter l'alternative station Liedts du cahier de charges en ajoutant l'intégration au maximum dans le bâti des bouches d'aération, de désenfumage et des sorties de secours de manière à ce qu'elles impactent le moins possible l'usage de l'espace public et en supprimant 1 des 2 pavillons sur la place;

Aires d'étude

5. En ce qui concerne les incidences sur la mobilité, étendre l'aire d'étude à l'ensemble du corridor de mobilité Nord-Est de la Région, en ce compris les entrées de villes par la route.
6. Plus localement, modifier les aires d'étude mobilité comme suit :
 - a. Faire une aire géographique séparée pour la station Colignon, reprenant la place Pogge et s'étendant jusqu'à la place de Houffalize et la place Lehon ;
 - b. Agrandir la zone d'étude Verboekhoven au-delà du boulevard Lambermont; étant donné qu'un des accès donne sur celui-ci et agrandir la zone d'étude jusqu'à 500 m de cette artère ;
 - c. Agrandir l'aire d'étude de la station Tilleul de manière à avoir une zone concentrique avec un rayon de 500 m autour de la station ;
 - d. Agrandir l'aire d'étude de la station Paix de manière à avoir une zone concentrique avec un rayon de 500 m autour de la station et d'étendre la zone d'étude vers l'Est ;

- e. Agrandir l'aire d'étude de la station Bordet ;

Contenu de l'étude - Méthodologie globale

7. Prendre en compte dans la définition de la situation de référence :
 - a. le maintien des voies de tram en surface destinées au passage diurne et, éventuellement, nocturne des trams devant être réparés, entretenus, repeints, ou affectés à l'écolage vers le dépôt de Haren et leur impact sur les réaménagements de l'espace public au regard notamment des intentions développées dans le projet de plan régional de mobilité Good Move et des plans communaux de mobilité ;
 - b. les projets impactant potentiellement les mêmes zones que la station Bordet : élargissement des voies de train pour le RER, P+R, rocade Est du tram ;
 - c. le projet de parking P+R de 500 places à Bordet ;
 - d. les plans communaux de mobilité et le projet de plan régional de mobilité Good Move, en ce qu'ils peuvent anticiper des plans de circulation souhaités à terme mais non encore mis en œuvre.
8. S'appuyer sur les études déjà existantes (pré-étude de faisabilité, RIE du PRAS, études STIB, étude phytosanitaire Aliwen, études hydrogéologiques, etc.), vérifier que leurs hypothèses et données sont toujours suffisamment actuelles et, au besoin, procéder à une actualisation. Faire une analyse critique des études mises à jour afin d'identifier des points d'attention qui demandent un complément d'étude (ex. station Verboekhoven avec suppression de la gare RER,...) ;
9. Annexer à l'étude l'ensemble des pré-études utilisées au minimum en format électronique;
10. Ajouter au point 8.2.2 du cahier des charges la nécessité de fournir une description fonctionnelle précise des principaux espaces souterrains du projet, liés ou non aux accès aux quais et circulation des usagers (volumes d'exploitation, commerciaux et d'équipements), et les contraintes ayant mené à leur dimensionnement;
11. Faire apparaître le profil en coupe du tunnel et des stations avec indication claire des niveaux DGN, des niveaux de la nappe et des couches géologiques traversées, de la présence d'aquifères et d'aquicludes ;
12. Intégrer toutes les recommandations et mesures de suivi (cf. chapitres 7 et 8) du RIE du Plan Régional d'Affectation du Sol au présent cahier des charges mis à l'enquête ;

Chapitre Mobilité - projet

13. Clarifier dans le cahier des charges le fait que l'objectif de cette analyse est de pouvoir intégrer à la situation de référence une image des flux depuis, vers ou au travers du corridor de mobilité concerné par le projet de métro, et ce pour les différents modes de transport. Cette image sera issue des études préalables disponibles, éventuellement mises à jour si pertinent, afin d'obtenir une évaluation claire de la situation aux abords de chaque station en situation existante et, à terme, via l'intégration dans le modèle MUSTI de Bruxelles-Mobilité ;
14. Préciser dans la méthodologie la nécessité d'exploiter notamment les différents types de comptages et les données de téléphonie mobile ;
15. Remplacer le terme « *praticabilité des arrêts* » par « *accessibilité des arrêts* »
16. Demander clairement l'analyse de capacité des différentes lignes de transport public, à commencer par la ligne de tram 55 dont le parcours est proche de celui de la ligne de métro projetée, ainsi que celle des différentes lignes de bus existantes ou prévues dans le Plan Directeur Bus ; confirmer que l'intermodalité des réseaux de surface avec les futures stations est optimale et, dans le cas contraire, proposer des pistes de réorganisation adéquate ;
17. Prendre en compte dans l'analyse :
 - a. Les spécialisations des voiries prévues par le PRAS et le plan IRIS2, mais également par le projet de plan Good Move tel qu'adopté en 1^{ère} lecture par le GRBC le 4/4/2019 ;
 - b. L'ensemble des modes de déplacement lorsqu'il est question de l'observation des situations conflictuelles aux carrefours voisins ;
 - c. La capacité des voiries pour les différents modes de transport, afin de la comparer à la capacité de ces voiries après réalisation du projet pour envisager d'éventuelles mesures d'accompagnement.
18. Préciser que l'impact sur les trajets et temps de parcours des piétons doivent être étudiés entre origines et destinations, en incluant les cheminements en station ;
19. Ne pas orienter les recommandations vers l'amélioration du confort et la rapidité de la circulation automobile mais faire porter les recommandations sur les mesures d'accompagnement (notamment aménagements de

surface ou plans de circulation) visant à conforter les changements de mobilité attendus par le projet de métro 3 en s'inscrivant dans les objectifs du plan Iris 2 et du projet de plan régional de mobilité Good Move.

Chapitre Mobilité - PMR

20. Etudier la capacité pour les personnes handicapées d'utiliser les rames de métro, les nouvelles stations et leurs abords en toute autonomie, en étudiant notamment les mesures mises en œuvre pour éviter totalement la lacune (horizontale et verticale) entre quai et véhicule sur les nouvelles installations ;
21. Tenir compte de l'ensemble des besoins des piétons (y compris les PMR) en matière d'accessibilité universelle à toutes les stations, tels que définis dans les documents de référence de Bruxelles-Mobilité ;
22. Etudier les alternatives envisagées en cas de panne du matériel pour les liaisons verticales ;

Chapitre Mobilité - Stationnement

23. Supprimer l'adjectif « *éventuels* » Plans d'Actions Communaux de Stationnement, sachant que ceux d'Evere et de Schaerbeek ont été approuvés par le Gouvernement en mars 2018 et que celui de Bruxelles-Ville est en cours de finalisation ;

Impact climatique

24. Ajouter dans les incidences à étudier, au Chapitre air et chantier, une analyse des émissions de CO2 générées par la réalisation du métro (en incluant tout autre gaz à effet de serre éventuellement émis en quantité significative) en comparant l'impact global du projet, construction comprise, aux alternatives (analyse du cycle de vie des matériaux et de l'énergie grise) ;

Chapitre Etre humain

25. Etudier avec soin la pertinence de la norme NFPA 130 utilisée dans ce projet en matière d'incendie et tenir compte dans ces analyses des normes que le SIAMU veut voir utilisées, c'est-à-dire une analyse ASET>RSET+SF ;

Chapitre Sol

26. Analyser la pertinence du recours du suivi de la progression des travaux par l'analyse des images radar prises par les satellites européens (images à haute résolution TerraSARX) en phase chantier pour suivre les éventuels phénomènes de tassement ;

Chapitre social et économique

27. Etudier des débouchés de valorisation pour les arbres et matières végétales évacuées par le chantier ;
28. Intégrer l'impact foncier sur les immeubles liés à l'implantation des stations ;

Energie

29. Evaluer le potentiel du tunnel de métro comme source d'énergie géothermique (ex : métro de Lausanne)

B. Avis favorable unanime sur la composition du Comité d'accompagnement à condition de :

30. Inclure Infrabel, SNCB, de Lijn et Parking.Brussels au comité d'accompagnement

C. Avis favorable unanime sur la proposition de chargé d'étude Aries Consultants SA.

D. Avis favorable de la commune de Schaerbeek et de la Ville de Bruxelles aux conditions de BUP, DPC, BE et de la commune d'Evere, avec les considérants et conditions supplémentaires suivants :

1. Vu le Plan Régional de Développement Durable approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 et qui vise, dans son Axe 4, en tant que levier d'action essentiel, l'amélioration de la qualité de service des nouvelles infrastructures, notamment en privilégiant la mixité des fonctions urbaines dans leur conception ;
2. Vu l'accord de majorité du Collège Communal de Schaerbeek 2018-2024 qui vise, entre autres, au soutien des dispositifs de cohésion sociale via, notamment, l'implantation d'un centre de créativité urbaine au-dessus de la future station de métro, et en concomitance avec les travaux liés au métro ;
3. Vu l'étude de faisabilité pour la station Verboekhoven réalisée par le consortium Bruxelles Métro Nord (BMN) en date du 13 avril 2018, dans le cadre de la Tranche 6 de l'étude de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord à Bruxelles, ayant pour titre : « Projet de bâtiment au-dessus de la station » ;
4. Vu la motion du Conseil communal de Schaerbeek du 27 mars 2019, approuvée à l'unanimité et ayant notamment pour objet :
 - de soutenir les démarches entreprises par le Collège pour assurer la meilleure intégration des projets de stations dans le cadre urbain de qualité dans lequel elles s'inscrivent,
 - de soutenir la demande du Collège au Gouvernement Bruxellois et à Beliris de prévoir et permettre, par la Commune, la construction d'un équipement collectif au-dessus de la station de métro « Cage aux Ours/Verboekhoven »,
 - d'inviter le maître d'ouvrage à assurer une hyper coordination de tous les chantiers depuis les chantiers préparatoires liés à la construction du métro et des quatre stations ;
5. Vu le courrier du Collège de Schaerbeek du 6 juin 2019 adressé à Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, durant l'enquête publique, concernant un premier avis spécifique lié à la station Verboekhoven prévue sur les actuels terrains communaux, et concluant que : « la variante 5.2.1 de réalisation Verboekhoven soit plutôt identifiée comme une alternative en vue d'examiner la construction concomitante en superstructure d'un bâtiment sur trois niveaux (...) » ;
6. Considérant que le Collège de Schaerbeek a en effet prévu, en concertation avec Beliris et au regard d'études complémentaires de faisabilité précitées, d'implanter un centre de créativité urbaine (2000m²) au-dessus de la future station de métro Verboekhoven située rue Waelhem, un parc le long des voies de chemin de fer et une crèche communale, mais aussi la requalification des grands ensembles de la rue Waelhem ;
7. Considérant que, si la station de métro peut être établie sans équipement en superstructure, l'inverse ne sera certainement pas le cas ; que par conséquent, il existe un lien fonctionnel entre les deux entités, et dès lors un lien urbanistique entre les deux projets ;
8. Considérant, en outre, que le bâtiment en superstructure fera partie intégrante de la station de métro, en ce que le signal urbain sera construit in fine par l'addition de la station de métro et du bâtiment en superstructure ;
9. Considérant dès lors que si ce signal est, éventuellement, constitué en deux temps, on ne peut se contenter d'examiner uniquement la première étape, sachant que ces deux projets formeront un tout au final ;
10. Considérant de plus que l'équipement qu'il sera possible de construire au-dessus de la station de métro sera directement lié au design de la station de métro ; que les normes d'incendies pour les équipements publics proposés sont très contraignantes ; que l'accessibilité et la gestion des risques et des incidences doivent pouvoir être étudiées par le chargé d'étude afin, le cas échéant, de formuler des recommandations visant à permettre les affectations sollicitées par la Commune ;
11. Considérant par ailleurs qu'il paraît peu justifiable de cantonner l'étude des incidences de ce projet à certaines thématiques du cahier des charges sans que les recommandations y afférent ne puisse être suivies d'effets concrets ;
12. Considérant que l'objectif de la Commune est d'affiner ce projet de « variante » ;
13. Considérant enfin que cet affinement ne sera pas de nature à « complexifier » l'étude eu égard à l'ampleur du projet dont le présent cahier de charges traite ;

⇒ **Condition 1 Schaerbeek et Bruxelles:**

- Transformer la variante 5.2.1., variante de réalisation Verboekhoven en alternative en vue d'examiner la construction concomitante en superstructure d'un bâtiment sur trois niveaux, destiné à accueillir les affectations suivantes :
 - soit une surface de bureaux (espace de coworking) ;
 - soit un équipement d'intérêt collectif relatif à un espace culturel (bibliothèque, ludothèque, salles d'exposition, espace de création...) ;
 - soit un équipement d'intérêt collectif de type salle de spectacle.
- 14. Vu le Plan Régional de Développement Durable approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 et ses objectifs de réduction du nombre de places en voirie pour répondre à l'objectif de réduction du nombre de voitures sur le réseau bruxellois, notamment par la création de nouveaux parkings hors voirie et par l'accompagnement systématique des nouvelles constructions à réaménagement qualitatif de l'espace public associé ;
- 15. Vu les modifications du Plan Régional d'Affectation du Sol approuvées par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018, et son RIE qui recommande, en conclusion des modifications afférentes à la création du métro, que la création du métro Nord doit s'accompagner de mesures d'accompagnement de réduction de la voiture sur l'espace public ;
- 16. Vu l'étude MSA-Tritel du 9/11/2012, ayant pour objet « l'étude de mobilité et de faisabilité technique et financière pour la construction d'un/de parking(s) souterrain(s) sur le territoire de Schaerbeek » et ses conclusions sur les opportunités du Square Riga comme site potentiel en vue d'y installer un parking souterrain ;
- 17. Vu l'avis favorable unanime du Conseil Communal de Schaerbeek en date du 25 octobre 2017 qui approuve globalement le tracé du projet et l'emplacement des stations et qui soutient préférentiellement, entre autres, l'alternative relative à la problématique du stationnement, en veillant à rendre la modification du Plan Régional d'Affectation du Sol compatible avec l'hypothèse d'un parking souterrain à Riga (principalement hors zone de parc) ;
- 18. Vu les avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek qui réitèrent à plusieurs reprises la volonté de la Commune que l'intégration de la station de métro Riga puisse s'accompagner d'un parking hors voirie ;
- 19. Considérant que les emplacements de stationnement devant et le long des deux latérales de la partie centrale du square sont supprimés dans la demande telle que présentée ;
- 20. Considérant également que le stationnement autour de l'église est supprimé sans aucune motivation ;
- 21. Considérant que le nombre d'emplacements passe, selon le demandeur, de 182 emplacements en situation existante à 77 emplacements en situation projetée (de 745 à 406 mètres linéaires) ;
- 22. Considérant que les communes s'inscrivent contre la suppression du stationnement en voirie sans compensation en stationnement hors voirie, qu'elles souhaitent trouver des solutions permettant de récupérer au moins partiellement les emplacements perdus suite au projet ;
- 23. Considérant que l'avis du Collège de Schaerbeek daté du 15 janvier 2019 (n°: 389/321/B/031) demande de faire inscrire dans le cahier des charges de l'étude d'incidences une variante qui vise la construction simultanée d'un parking souterrain aux abords de la station Riga (compensation à la perte de stationnement en surface) en lien avec l'étude Tritel « étude de mobilité et de faisabilité technique et financière pour la construction d'un/de parking(s) souterrain(s) sur le territoire de Schaerbeek » ainsi que l'étude du bureau Clerbaux « analyse du plan directeur de Beliris tranche 2 - juin 2014, métro Nord section schaerbeekoise » ;
- 24. Considérant par ailleurs qu'il y a également lieu de profiter des travaux des impétrants pour y installer un câblage de 400V. pour permettre la recharge rapide de véhicules électriques sur la voie publique ;
- 25. Considérant que, dans son avis du 10 juillet 2018, le Collège de Schaerbeek se positionne favorablement sur l'option d'un parking public de 216 places sous l'église et que celui-ci rencontre l'objectif de développement d'un parking hors voirie dans le quartier ;
- 26. Considérant que la Commune de Schaerbeek demande que la construction concomitante d'un parking souterrain soit étudiée ;

⇒ **Condition 2 Schaerbeek et Bruxelles:**

- Ajouter une alternative d'étude de la station Riga avec :
 - des accès rapprochés de la chaussée de Helmet ainsi que l'étude d'un accès supplémentaire au bas du Square Riga ;
 - la création d'un parking souterrain compensant la perte des emplacements en surface (et permettant un aménagement d'espace public plus ambitieux) ;
 - 27. Vu que le 22/09/2014, le Conseil communal de la Ville a approuvé le Schéma Directeur de Haren qui reprend parmi ses Objectifs et Actions notamment : Action 1.1 optimiser le pôle multimodal de Haren (en partenariat entre autres avec la STIB); action 1.6 prolonger la ligne Métro-Nord jusqu'à Haren (l'étude révèle qu'un trajet bordant les quartiers densément peuplés et une extension jusqu'aux deux stations de Haren semblent intéressants) ; action 2.1 maîtriser l'urbanisation résidentielle à Haren (densifier en priorité dans le périmètre des 500m autour des deux gares de Haren) ;
 - 28. Considérant qu'en 2006, -suite à l'étude d'incidences portant d'une part sur la demande mixte de l'extension et la régularisation du dépôt STIB (bus/tram) à Haren et d'autre part (dans le contexte de la création du Pôle d'Echange de Haren) sur des demandes de permis et certificats d'urbanisme relatives aux travaux d'infrastructures routières et cyclo-piétonnes à proximité de ce dépôt-, la possibilité d'installer des voies pour le métro (non encore envisagé à court terme à ce moment) a été identifiée à proximité dudit Pôle d'Echange, notamment du côté de l'Ancien Middelweg ;
 - 29. Considérant que le projet de PCM de la Ville de Bruxelles rappelle :
 - *que les extensions et les renforcements de l'offre de transport dans les quartiers extérieurs sont très importants. Ils doivent permettre d'y accroître l'usage des transports publics par les habitants et par les travailleurs ;*
 - *la nécessité de développer des lignes de rocade. Les stations de métro et de tram sont prioritaires ;*
 - *l'enjeu d'une mise en service rapide de parkings aux localisations déjà retenues. En complément, des propositions de parkings de transit sont faites à l'échelle des quartiers ;*
 - *l'importance d'augmenter la fréquence des dessertes par chemin de fer des stations Haren et Haren Sud ;*
 - *d'étudier (dans le contexte du dossier PRISON) des opportunités de renforcement de l'offre de transport public sur la chaussée de Haecht, voire sur le Boulevard de la Woluwe ;*
 - *que les espaces en surface sont limités mais que les travaux de grande envergure nécessaires à la création de stations de métro devraient permettre de dégager des surfaces en ouvrage. Il s'agira d'un parking destiné aux habitants proches de Haren, Evere et Schaerbeek et pas d'un parking pour les navetteurs qui devrait se trouver plus en amont des grands axes tels que le Boulevard Léopold III et la chaussée de Haecht, plus près du Ring et du Boulevard de la Woluwe ;*
- et que les priorités du PCM sont les suivantes :
- renforcer l'efficacité de tous les pôles multimodaux, notamment des gares SNCB (RER) ;
 - soutenir le développement du Métro Nord-Sud ;
 - prolonger le pré-métro/métro jusqu'au dépôt de Haren ;
 - étudier l'extension de la ligne Métro Nord/Sud au-delà du canal vers Neder-Over-Heembeek et passer au métro sur la moyenne ceinture, en fonction des décisions prises en matière de densification, notamment sur le site de Schaerbeek-Formation ;
30. Considérant que le Collège de la Ville soutient la Région dans son développement de plans de nouvelles lignes de métro. La ville estime important et urgent de créer des lignes de métro supplémentaires pour diminuer la pression automobile sur son territoire ;
31. Considérant que ce projet nécessite la création d'un nouveau dépôt à Haren sur une zone reprise en équipement d'intérêt collectif et de service public, d'industrie urbaine et de sports et de loisirs en plein air ;
32. Considérant que cette localisation est la seule possible sur le tracé de la liaison souterraine Nord-Sud et qu'un dépôt STIB est déjà préexistant sur le site convoité ;
33. Considérant que le nouveau dépôt entraîne la disparition d'un espace vert vaste de pleine terre et arborés dont la majeure partie se trouve en zone de sports et de loisirs en plein air ;
34. Considérant qu'il ne reste que 2,9% du territoire de Haren repris en espaces verts dans le PRAS et que la perte de la zone de sports et de loisirs en plein air représente une diminution de 10% de ce total ;

35. Considérant que les espaces verts constituent à Haren un élément important du paysage, aujourd'hui fortement mis à mal par la présence d'infrastructures techniques et d'équipements ainsi que par la pression immobilière ;
36. Considérant que le rapport final et le résumé non technique du RIE relatifs à la modification du PRAS ne documentent pas en détail et n'évaluent pas d'un esprit critique l'analyse technique faite en amont de l'EIE par rapport au choix du tracé et du nombre des stations et leur implantation ; en effet le RIE mis à enquête publique précise à ce sujet :
- « L'objectif du présent Projet est d'assurer l'inscription au PRAS :
 - d'une nouvelle liaison nord/sud à haute performance en trajet souterrain pour transports en commun, y compris ses stations et cheminées de ventilation et d'évacuation, entre la halte SNCB Bordet à Evere / Bruxelles et la station de (pré)méto Albert à Saint-Gilles, et ce selon un tracé choisi par le Gouvernement, suite :
 - pour la section entre Bordet et la Gare du Nord : à une étude de faisabilité menée en amont par Beliris (1) : Beliris : « Etude de l'extension du réseau de transports en commun à haute performance vers le nord de Bruxelles » effectuée par BMN (le bureau technique du demandeur de la présente demande de permis) ;
 - pour la section entre la Gare du Nord et la station Albert : à une étude de faisabilité menée par la STIB(2) : (2) STIB : Etude interne itérative de différentes alternatives ;
 - d'un nouveau dépôt à Haren pour les nouvelles rames dont le besoin et la localisation ont été examinés par l'étude Beliris citée ci-dessus » ;
37. Considérant que dans le rapport final et le résumé non technique du RIE relatifs à la modification du PRAS aucune alternative ou variante n'a été étudiée incluant une station de métro au-delà de BORDET, - qu' à ce sujet (et accessoirement) le RIE localise textuellement l'arrêt « Bordet » SNCB erronément à Haren ; en concluant qu'il s'agit ainsi de réaliser un vrai tracé souterrain entre le dépôt et l'arrêt « Bordet » SNCB sur la L26 à Haren au nord-est de la Région et la station STIB « Albert » à Saint-Gilles au sud du Pentagone ;
38. Considérant par contre que la note préparatoire à l'étude d'incidences de la présente demande informe que des propositions de tracés et variantes ont été considérées, notamment :
- 3 tracés entre Gare du Nord et Lambermont ;
 - 5 tracés entre Lambermont et Bordet ;
 - 2 tracés entre Bordet et Haren (variantes 16 – 17) ;
- sans expliciter sur quelle base et pourquoi les variantes 16 et 17 (ou d'autres) n'ont pas été retenues dans la présente demande ;
39. Considérant par rapport auxdites études en amont du RIE (relatif à la modification du PRAS) que la note préparatoire à l'étude détaille:
- « Dans la mesure où une éventuelle prolongation de tronçon vers Haren devait être étudiée suite aux conclusions de la Tranche 1, deux variantes supplémentaires ont été proposées. Il s'agit d'une variante reliant directement Bordet à Haren et d'une seconde reliant Bordet à Haren en desservant les quartiers proches du futur site de l'OTAN. La prolongation du tracé vers Haren a été le sujet d'une étude détaillée supplémentaire » ;
 - « Lors de la fin de la tranche T2 en 2015, une 1ère analyse a été faite pour déterminer l'implantation possible du dépôt ;
- Deux possibilités pour l'installation du dépôt avaient été retenues :
- le site de la STIB, au nord de Bordet, offrant la place disponible, la possibilité de construire tout le tunnel avec un tunnelier et une bonne orientation des voies de stockage ;
 - le site de Haren, nécessitant une section supplémentaire mais pouvant être considérée comme avantageuse en cas d'un éventuel prolongement vers Haren. »
- « Sur base des résultats des études réalisées dans la tranche T1, la fréquence d'exploitation de la ligne nécessaire pour répondre à la demande voyageurs a été estimée à 3 minutes à l'heure de pointe lors de la mise en service de la ligne, prévue en 2025.
A l'horizon 2040, il est prévu d'augmenter la fréquence d'exploitation afin d'offrir un passage de train toutes les 90 secondes à l'heure de pointe. En outre, des extensions de ligne sont envisagées : une extension vers les gares de Haren au Nord de la ligne et une extension jusque Uccle au sud de la ligne » ;
40. Vu la décision du Collège de la Ville prise en date du 08-03-2018 (lors de la rédaction du projet de CdC à mettre à EP1 et communiquée par la Ville à URBAN.brussels et au CA provisoire de l'El) qui demande d'inclure une variante

au CdC de l'étude d'incidences, notamment de développer une alternative du type « dépôt/station métro Haren » visant à mieux desservir Haren en transports en commun et de compléter le pôle d'échange existant de Haren (entre les lignes de train L36 et L26) avec un raccord au métro ;

41. Considérant que cette demande motivée n'a pas connu de suite lors de la présente procédure d'instruction ;
42. Considérant les objectifs du Pôle d'Echange de Haren, à proximité du centre de Haren et de la Chaussée de Haecht, notamment de relier deux arrêts SNCB se situant sur deux Lignes différentes (la 36 (Bruxelles JNM - Louvain) et la 26 (Vilvorde – Hal, via le quartier européen), d'assurer à cet endroit une bonne correspondance avec d'autres modes de transports publics / modes de déplacements actifs, mieux desservir en transports en commun la population et les activités économiques de Haren et de servir comme élément structurant dans le futur développement de Haren ;
43. Considérant qu'entretemps l'infrastructure du Pôle d'Echange à Haren (SNCB) est réalisée et opérationnelle ;
44. Considérant les réactions à l'enquête publique sur le projet de cahier de charges de l'étude d'incidences émanant des habitants de Haren, demandant notamment :
 - à hauteur du pôle d'échange SNCB de Haren, d'étudier en détail une intermodalité STIB (métro-tram) / SNCB ;
 - pour tout le projet, d'étudier en général une meilleure synergie entre le réseau SNCB et le réseau STIB ;
 - une meilleure prise en compte, en ce qui concerne la mobilité, des besoins et des nuisances pour la population du centre de Haren et pour les activités économiques sur le territoire de Haren (entreprises, chaussée de Haecht, Houtweg, Biplan, OTAN, PRISON, ...) ;
 - de bien étudier / revoir l'implantation du parking de dissuasion envisagé par le projet ;(interventions et réactions écrites de MM. Laurent Moulin, Jean Dochy, Mme Mairesse (Haren+)) ;
45. Considérant que l'avis de la STIB dd. 06/05/2019 sur le projet du cahier des charges et l'EI et du projet demande de ne pas écarter l'analyse d'un prolongement du réseau avec une station métro complémentaire à Haren ;
46. Considérant que l'avis de Perspective préconise, au-delà des objectifs de mobilité, d'assurer pour la zone Bordet et Haren l'insertion urbaine du projet (forme, mono-fonctionnalité, proportions, ...) en particulier dans son rapport avec les occupations riveraines, sans risque de faire obstacle à une densification supplémentaire des quartiers environnants et en créant des liens avec le tissu urbain existant, - ce sur base d'une vision prospective du quartier. Considérant qu'une telle vision n'est pas suffisamment documentée ou développée ni dans le dossier de la demande de permis, ni dans le RIE portant sur la modification du PRAS qui pourraient d'ailleurs également apporter des détails sur l'impact du projet sur la verdurisation suite à la disparition de la ZSLPA sur le site du dépôt (et les mesures compensatoires envisagées à ce sujet) ;
47. Considérant que le développement de la zone Bordet et Haren et la mise en œuvre de projets d'envergure (horizon 2030) à cet endroit seront également impactés par le PAD BORDET actuellement au stade de développement ;
48. Considérant que suivant Perspective (mail du 29/03/2019 à la Ville) une prolongation de la ligne M3 vers Haren n'est aucunement contraire aux principes du PAD-BORDET ;
49. Considérant que Perspective a annoncé que la demande de la Ville pour la prolongation du métro jusqu'à Haren y serait intégrée via le schéma directeur de Haren qui lui sera évoqué dans le CdC de l'EIE du PAD BORDET ;
50. Considérant qu'au vu :
 - des avis de la STIB et de Perspective qui comprennent des éléments nouveaux par rapport aux variantes et alternatives à analyser par l'étude d'incidences et par rapport au contexte réglementaire en développement ;
 - des réactions à l'enquête publique et interventions en commission de concertation en date du 04/07/2019 ;
 - de la décision du Collège de la ville du 08-03-2018 quant au contenu de ce cahier des charges ;
 - du schéma directeur de Haren ;
 - de la compatibilité d'une prolongation de la ligne M3 vers Haren avec les principes du PAD-Bordet ;
 - de la probabilité de cette prolongation qui a déjà fait l'objet d'analyses spécifiques dans le contexte de la préparation du présent dossier ;
 - de l'absence dans le RIE relatif à la modification du PRAS d'analyse des incidences d'un ajout éventuel (et à terme) d'une station métro à Haren aussi bien sur le présent projet introduit que sur l'environnement dans chaque domaine à analyser dans les aires géographiques retenues dans la présente version du cahier des charges (qui elles englobent déjà la zone d'implantation potentielle de telle station complémentaire),il est indiqué, que la présente étude d'incidences procédera à une analyse fine du potentiel :

- en général du désenclavement (par métro) des fonctions résidentielles et activités économiques développées récemment et potentiellement encore à développer sur le territoire de Haren y compris celles en bordure avec la région flamande ;
- en particulier d'un raccord métro à l'infrastructure du pôle d'Echange de Haren (L26/L36) ;
- de prévoir pour sa partie à ciel ouvert un dépôt métro plus compact au profit du maintien des espaces verts présents sur le site ;

51. Considérant qu'il est également indiqué que l'étude d'incidences évaluera la compatibilité du projet actuel avec un éventuel prolongement (à terme) d'une ligne de métro (en sous-sol) au-delà de Haren vers le N-E de la Région (Schaerbeek Formation, Neder-Over-Heembeek) et/ou vers la Flandre, - notamment pour y prévoir des infrastructures P+R en relation avec le Ring ou le boulevard de la Woluwe ;

⇒ **Condition 3 Schaerbeek et Bruxelles:**

- Ajouter une variante au CdC de l'étude, notamment de développer une alternative du type « dépôt/station métro Haren » visant à mieux desservir Haren en transports en commun et de compléter le pôle d'échange existant de Haren (entre les lignes de train L36 et L26) avec un raccord au métro ;

⇒ **Condition 4 Schaerbeek et Bruxelles:**

- Etudier la faisabilité d'un dépôt/station métro Haren plus compact (pour sa partie à ciel ouvert) et d'en assurer sa compatibilité avec le potentiel d'une future extension de la ligne de métro vers le N-E de la Région (Schaerbeek Formation, Neder-Over-Heembeek) et/ou vers la Flandre, - notamment pour y prévoir des infrastructures P+R en relation avec le Ring ou le boulevard de la Woluwe ;

⇒ **Condition 5 Schaerbeek et Bruxelles:**

- Analyser où, sur le territoire de Haren une nouvelle zone verte, d'une superficie équivalente, d'un seul tenant et qualitative, pourrait compenser la perte totale des 2,7 ha d'espaces verts sur le site ;

| | | |
|--|-----------------------------|--|
| <i>Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme</i> | Pierre SERVAIS, Président |  |
| <i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i> | Eric DE LEEUW |  |
| <i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i> | William CHISHOLM |  |
| <i>Représentant de la Commune de Schaerbeek</i> | Benoît VELGHE |  |
| <i>Représentant de la Commune d'Evere</i> | Michael DAELMAN |  |
| <i>Représentant de la Ville de Bruxelles</i> | Rik VANDEPERRE |  |
| <i>Représentante de Bruxelles-Mobilité</i> | Benoît DUPRIEZ |  |
| <i>Représentante de BUP-Direction du Patrimoine Culturel</i> | Catherine DE GREEF |  |
| <i>Représentant de Bruxelles Environnement</i> | Philippe GENON |  |
| | Michel WEYNANTS, Secrétaire |  |