

## **Remarques d'Inter-Environnement relatives à la création de la ligne de tram 10**

### Sur l'opportunité

De manière générale, IEB salue la création d'une ligne de tram appelée à traverser des quartiers où le transport public se limite à des bus souvent saturés et dont la connexion avec les espaces centraux est dès lors peu satisfaisante – tant en termes de confort pour les usagers que de temps de parcours.

### L'enquête publique et sa durée

La demande de permis implique la lecture de nombreux documents – rien que le rapport d'incidences comprend 14 fichiers. Limiter la durée de l'enquête publique à un mois nous semble peu cohérent avec les intentions affichées par la Ville<sup>1</sup> et la Région<sup>2</sup> en termes de « participation citoyenne ».

### Le tracé : un choix ambivalent

Le tracé retenu emprunte plusieurs voiries particulièrement étroites, dont la rue François Vekemans. Ce choix assure certes une desserte locale et appuie l'accessibilité de la ligne projetée, contrairement à des projets de mobilité qui négligent totalement l'usage local des transports en commun et poursuivent essentiellement des objectifs de capacité et de vitesse.

Ceci dit, opter pour des voiries très étroites est à même de réduire l'effectivité d'autres objectifs du projet dont l'augmentation du confort pour la mobilité dite douce, la verdurisation de l'espace public et l'amélioration de la gestion des eaux.

### Assurer l'effectivité des objectifs

Pour assurer de l'effectivité des objectifs de requalification de l'espace public et de mobilité active, il semble nécessaire de questionner la manière dont le projet traite le stationnement, en particulier dans la rue Fr. Vekemans. Si celle-ci sera mise à sens unique, il reste que des emplacements de parkings seront disposés de part et d'autre des voies de tram, générant par-là des conflits d'usage. En effet, certains automobilistes seront contraints de traverser le site propre pour se garer et, dans le sens où le tram ne sera pas en site propre, celui-ci devra vraisemblablement freiner régulièrement en raison de la présence d'emplacements de parkings qui lui seront adjacents.

En outre, parce qu'il limite les possibilités de réaménagement, le maintien d'autant de stationnement implique que les cyclistes circuleront entre les voies de tram à cet endroit, ce qui n'est pas idéal. On le voit, opter pour la rue Fr. Vekemans complique fortement l'application du principe STOP pourtant défendu par la Ville<sup>3</sup>.

---

1 Lire le chapitre « Une ville qui réinvente sa démocratie locale » (pp.86-89) de l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles.

2 Lire la section « Un processus de prise de décision participatif et inclusif » (pp.107-108) de la Déclaration de politique générale commune au gouvernement bruxellois.

3 « *Le principe STOP est appliqué à chaque aménagement de l'espace public. Il consiste à privilégier l'infrastructure/aménagement routier améliorant la sécurité, la fluidité et le confort des piétons, des cyclistes et des PMR par rapport à l'infrastructure* » (accord de majorité de la Ville de Bruxelles, p.61).

## Poursuivre tous les objectifs (et légitimer le projet) : mutualiser le stationnement ?

Ces conflits d'usage auraient probablement été fortement atténués par le choix d'un tracé empruntant l'avenue des Croix-de-guerre, voirie qui par ses dimensions se prête bien plus que la rue Fr. Vekemans à la création d'une ligne de tram doublée d'une requalification de l'espace public.

Ceci dit, à supposer que le tracé ne fasse pas l'objet de modifications substantielles, il conviendrait d'envisager la mutualisation des parkings privés/commerciaux situés à proximité des voiries étroites concernées par le tram 10. Cette piste présente plusieurs avantages :

- elle permet de réduire le nombre d'emplacements de parking dans les rues étroites, favorisant une véritable requalification de l'espace public ;
- elle réduit le report de stationnement dans les voiries adjacentes ;
- elle évite de devoir compenser la perte de stationnement en voirie par la construction de nouvelles infrastructures de parking (en sous-sol, par ex.), qui sont coûteuses (construction et entretien) et nocives pour l'environnement (production et transport de béton, artificialisation des sols).

### Sur le périmètre du projet

Sauf erreur, le périmètre ne comprend pas l'intégralité de l'avenue Van Praet alors qu'il s'agit-là d'un endroit où plusieurs problèmes de mobilité persistent (saturation automobile, partage de la voirie, confort d'usage pour les modes dits doux). La non prise en compte de cet espace est d'autant plus problématique qu'à la faveur des projets relatifs à la Zone d'Intérêt Régional n°4, cette avenue devrait être mise à double sens.

### Sur le dépôt de bus électriques

Certains plans indiquent déjà un dépôt de bus électriques sur un espace dit ouvert. On comprend mal que les documents relatifs au tram 10 contiennent une telle indication : le projet de dépôt devrait faire l'objet d'une demande de permis (et donc d'une procédure de publicité-concertation) propre.

Sur le fond, il nous semble que l'espace où est projeté ce dépôt, qui présente une « valeur » écologique (et paysagère) reconnue par une étude récente<sup>4</sup>, devrait être protégé et rester non bâti.

Nous demandons que ces remarques soient versés au PV de la commission de concertation, et à pouvoir assister à celle-ci.

*Pour IEB,*

Damien Delaunois et Thyl Van Gyzegem

---

<sup>4</sup> Voir l'étude OPEN Brussels réalisée par perspective.brussels. En particulier la deuxième partie (« Vision espaces ouverts Noordrand »), p.5. [<https://perspective.brussels/fr/actualites/open-brussels-un-reseau-despaces-ouverts-dans-et-autour-de-bruxelles>]