

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2018/30811]

29 MAART 2018. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de hoogperformante Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, I, 1;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004 (hierna het "BWRO" genoemd), inzonderheid op artikel 27 en zijn bijlage C;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2002 tot goedkeuring van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (hierna het "GewOP" genoemd);

Gelet op het ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 18 oktober 2016;

Gelet op het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het Gewestelijk Bestemmingsplan (hierna het "GBP" genoemd).

Gelet op het plan IRIS 2, goedgekeurd door de Regering op 9 september 2010;

Gelet op de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, inzonderheid op artikel 40;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 september 2010 tot aanduiding van de adviesorganen die verzocht worden hun advies uit te brengen over het ontwerp van bestemmingsplan en over het milieueffectenrapport;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 december 2010 betreffende de toepassing van artikelen 18, § 6 en 25, § 6 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 juli 2016, gewijzigd op 16 februari 2017, tot instelling van de procedure tot gedeeltelijke wijziging van het GBP;

Gelet op de adviezen van het Brussels Instituut voor Milieubeheer van 2 september 2016, van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van 5 september 2016 en van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 6 september 2016 over het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport (hierna ook "MER" genoemd);

Gelet op het Natuurplan dat is goedgekeurd door de BHR (Brusselse Hoofdstedelijke Regering) op 14 april 2016;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 juli 2017 tot goedkeuring van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd betreffende de hoogperformante Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer en haar milieueffectenrapport;

Gelet op het ministerieel besluit van 20 juli 2017 tot vaststelling van de aanwijzing van de beambten of personen belast met het geven van technische uitleg in het kader van het openbaar onderzoek over het ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan tot houdende gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan;

Gelet op de bezwaren en opmerkingen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan dat liep van 1 september tot 30 oktober 2017;

Gelet op de adviezen van de gemeenten die werden uitgebracht door de gemeenteraden van :

- Anderlecht op 19 oktober 2017,
- Evere op 26 oktober 2017,
- Sint-Gillis op 26 oktober 2017,
- Ukkel op 26 oktober 2017,
- de Stad Brussel op 23 oktober 2017;

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2018/30811]

29 MARS 2018. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant la modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à la liaison de transport en commun haute performance nord-sud

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment son article 6, § 1^{er}, I, 1°;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989;

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire du 9 avril 2004 (ci-après le « CoBAT »), notamment son article 27 et son annexe C;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le Plan Régional de Développement (PRD);

Vu le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 18 octobre 2016;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (ci-après le « PRAS »);

Vu le plan IRIS 2 adopté par le Gouvernement le 9 septembre 2010;

Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, notamment son article 40;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 septembre 2010 désignant les instances consultatives appelées à émettre leur avis sur le projet de plan régional d'affectation du sol et sur le rapport sur les incidences environnementales;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 décembre 2010 relatif à la mise en œuvre des articles 18, § 6, et 25, § 6, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2016 modifié le 16 février 2017 ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS;

Vu les avis de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement du 2 septembre 2016, de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement du 5 septembre 2016 et de la Commission régionale de Développement du 6 septembre 2016 sur le projet de cahier spécial des charges du rapport sur les incidences environnementales (ci-après également « RIE »);

Vu le plan nature approuvé par le GRBC (Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale) en date du 14 avril 2016;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2017 adoptant le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 relative à la liaison de transports en commun « nord-sud » et son rapport sur les incidences environnementales;

Vu l'arrêté ministériel du 20 juillet 2017 fixant la désignation des agents ou personnes chargés de donner des explications techniques dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol;

Vu les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol qui s'est déroulée du 1^{er} septembre au 30 octobre 2017;

Vu les avis des communes émis par les Conseils communaux de :

- Anderlecht le 19 octobre 2017,
- Evere le 26 octobre 2017,
- Saint Gilles le 26 octobre 2017,
- Uccle le 26 octobre 2017,
- Ville de Bruxelles le 23 octobre 2017;

Gelet op het advies van de gemeente Schaarbeek dat werd uitgebracht door het college van burgemeester en schepenen op 10 oktober 2017;

Gelet op het advies van de gemeente Sint-Jan-Molenbeek dat werd uitgebracht op 27 oktober 2017;

Gelet op het feit dat de andere gemeenten van het Gewest geen advies hebben uitgebracht binnen de toebedeelde termijn;

Gelet op de adviezen van de geraadpleegde besturen en instanties, meegedeeld op de volgende data :

- het Bestuur (Brussels Planningsbureau – Perspective) op 27 oktober 2017,

- het BIM op 19 oktober 2017,

- de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 19 oktober 2017,

- de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 27 september 2017,

- de Raad van het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 24 oktober 2017,

- de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op 19 oktober 2017;

Gelet op het advies van het Departement Omgeving van het Vlaams Gewest van 16 oktober 2017;

Gelet op het feit dat de Adviesraad voor Huisvesting en Stadsvernieuwing geen advies heeft uitgebracht binnen de toebedeelde termijn;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (hierna de "GOC" genoemd), uitgebracht op 15 maart 2018, hierna in extenso opgenomen :

"GEWESTELIJK BESTEMMINGSPPLAN
ONTWERP GEDEELTELIJKE WIJZIGING – 6/07/2017

Noord-Zuidverbinding

Advies van de Gewestelijke OntwikkelingsCommissie

15 maart 2018

Gezien het verzoek tot advies ontvangen op 4 januari 2018, op vraag van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de gedeeltelijke wijziging van het GBP voor de ondergrondse Noord-Zuidverbinding;

Gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 25 maart 2010 met betrekking tot de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

De Commissie vergaderde op 18, 25, 30/1; 8/2, 20/2, 22/2 en op 8/3 2018.

Na de vertegenwoordigers van het Kabinet van de Minister-President, Rudi Vervoort en de auteurs van het ontwerp-MER (18/01/2018) gehoord te hebben;

Heeft de Commissie op 15 maart 2018 volgend advies uitgebracht :

1. Inleiding

Om aanvullende informatie te krijgen over dit complexe dossier, heeft de Commissie de vertegenwoordigers van Beliris en van de MIVB (8/02/2018) gehoord, evenals Mathieu Strale, onderzoeker bij IGEAT (20/2) en auteur van de studie "Métro Nord : quelles alternatives ?"

Het uitgebracht advies is als volgt gestructureerd :

1/ De Commissie heeft eerst de bezwaren/opmerkingen geanalyseerd.

2/ Op basis van deze analyse spreekt ze zich vervolgens uit over de opportuniteit van de wijziging van het GBP.

2. Analyse van de bezwaren over het project van de ondergrondse Noord-Zuidverbinding

2.1. Positionering voor en tegen de metro

De klagers nemen diverse posities in over de relevantie van dit project voor een hoogperformante Noord-Zuidverbinding.

Over het algemeen reageren de openbare besturen zoals Leefmilieu Brussel of de gemeenten (Schaerbeek, Sint-Gillis, Evere, Anderlecht, Ukkel, Brussel-Stad) gunstig op het project. Volgens deze overheidsinstanties beantwoordt dit aan de gewestelijke doelstellingen om de verkeerscongestie te verminderen en het alternatieve aanbod in een context van economische groei te verhogen. Ze erkennen de huidige verzadiging van de bovengrondse lijn (L55) in een wijk met een zeer dicht stedelijk weefsel.

Anderzijds vinden de andere klagers dat dit project niet het verwachte voordeel oplevert. Zij verwijzen naar de zwakke modale verschuiving die het MER voorspelt, de onveiligheid van de stations die zich op een bepaalde diepte bevinden, de vermindering van kwaliteit van het bovengronds aanbod voor de lokale korte trajecten in

Vu l'avis de la Commune de Schaerbeek émis par le Collège des Bourgmestres et Échevins le 10 octobre 2017;

Vu l'avis de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean émis le 27 octobre 2017;

Vu que les autres communes de la Région n'ont pas émis d'avis dans le délai imparti;

Vu les avis des administrations et instances consultées, transmis aux dates suivantes :

- L'Administration (Bureau Bruxellois de la Planification - Perspective) le 27 octobre 2017,

- L'IBGE le 19 octobre 2017,

- Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale le 19 octobre 2017,

- La Commission royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale le 27 septembre 2017,

- Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale le 24 octobre 2017,

- La Commission Régionale de la Mobilité le 19 octobre 2017;

Vu l'avis du Departement Omgeving de la Région flamande du 16 octobre 2017;

Vu que le Conseil consultatif du Logement et de la Rénovation urbaine n'a pas émis d'avis dans le délai imparti;

Vu l'avis de la Commission régionale de Développement (ci-dessous, la « CRD »), émis le 15 mars 2018, repris in extenso ci-après :

« PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL
PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE – 6/07/2017

Liaison nord-sud

Avis de la Commission Régionale de Développement

15 mars 2018

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur la modification partielle du PRAS en vue de la liaison de transport en commun souterraine nord-sud, reçue en date du 4 janvier 2018;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2010, relatif à la Commission régionale de développement;

La Commission s'est réunie les 18, 25, 30/1; 8/2, 20/2, 22/2 ainsi que le 8/3 2018.

Après avoir entendu les représentants du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, ainsi que les auteurs de projet de RIE (18/01/2018)

La Commission émet en date du 15 mars 2018, l'avis suivant :

1. Introduction

Afin d'être informée de manière complémentaire sur ce dossier complexe, la Commission a auditionné les représentants de Beliris et de la STIB (8/02/2018), ainsi que Mathieu Strale chercheur à l'Igeat (20/2), auteur de l'étude « Métro Nord : quelles alternatives ? ».

L'avis rendu est structuré comme suit :

1/ La Commission a procédé tout d'abord à l'analyse des réclamations

2/ Prenant appui sur cette analyse, elle se prononce ensuite sur l'opportunité de la modification du PRAS

2. Analyse des réclamations sur le Projet de la liaison de transport en commun souterraine nord-sud

2.1. Positionnement en faveur et défaveur du métro

Les positions des réclamants sont diverses quant à la pertinence de ce projet de liaison de haute performance nord-sud.

De manière générale, les administrations publiques, comme Bruxelles-Environnement, ou les Communes (Schaerbeek, Saint-Gilles, Evere, Anderlecht, Uccle, Ville de Bruxelles) accueillent favorablement le projet. Ces organismes publics estiment qu'il répond aux objectifs régionaux de diminution de la congestion automobile et d'une augmentation de l'offre alternative dans un contexte de croissance économique. Ils reconnaissent la saturation actuelle de la ligne de surface (L55) dans un quartier au tissu urbain dense.

Par contre, d'autres réclamants estiment que ce projet ne rencontre pas le bénéfice attendu. Ils pointent le faible report modal estimé par le RIE, l'insécurité des stations qui se situeront à une certaine profondeur, la diminution de la qualité de l'offre de surface pour les trajets locaux de courte distance dans les quartiers du nord-ouest, la diminution de la

de noordwestelijke wijken en de vermindering van de kwaliteit van de trajecten naar het stadscentrum voor de wijken in het zuiden van het Gewest als gevolg van een bijkomende overstap.

De Commissie neemt akte van deze twee tegengestelde standpunten voortvloeiend uit het openbaar onderzoek.

Zij is voorstander van de creatie van een performant openbaar vervoersnetwerk om de congestie te verminderen en de ontwikkeling van een alternatief openbaar vervoersaanbod.

Ze is van mening dat de invoering van een hoogperformante openbare vervoerslijn de capaciteit van het openbaar vervoer zal vergroten.

Zij vindt het pertinent een bijkomend aanbod te voorzien binnen het noordoostelijk kwadrant van het Gewest, of met andere woorden daar waar de bevolkingsdichtheid hoog is en volgens demografische projecties nog zal toenemen.

2.2. Methode

Een aantal observaties hebben betrekking op het gebrek aan informatie over de ontwikkeling van de hoogperformante ontwerpverbinding en het gebrek aan duidelijkheid inzake de verschillende lopende procedures.

Andere observaties betreffen de goedkeuring van het GPDO voorafgaand aan elke nieuwe wijziging van het GBP. Dit plan is het meest geschikt voor het bepalen van de algemene strategische mobiliteitsvisie inclusief het grootstedelijk gebied. Dit plan moet een globale visie geven op de ontwikkeling van het Brussels openbaar vervoer voor alle netwerken (MIVB, De Lijn, spoorwegnetwerk,...)

In dezelfde geest vinden klagers de opeenvolgende wijzigingen van het GBP jammer. Ze vragen een bredere wijziging die betrekking heeft op de algemene visie rond mobiliteitsproblematiek binnen het Gewest.

In navolging van veel klagers, gemeenten en overlegorganen benadrukt de Commissie in het algemeen het gebrek aan voorafgaande informatie, zowel aan de burgers als aan de diverse instanties en besturen. Dit leidt tot een verkeerd begrip van het project en staat niet toe een algemene visie op het beslissingsproces te ontwikkelen en een inhoudelijk debat te voeren. Dit leidt tot een vorm van ambiguïteit waarbij instanties en andere actoren van het proces zich moeten uitspreken over een tracé zonder informatie over de reorganisatie van het netwerk.

Daarom stelt de Commissie de methode ter discussie. Ze had enige moeite stelling te nemen over het project tot wijziging van het GBP, terwijl het project van de hoogperformante Noord-Zuidverbinding reeds het voorwerp was van verschillende regeringsbeslissingen. Zij wijst erop dat de regeringsbeslissing over het tracé van deze Noord-Zuidverbinding reeds in 2013 werd genomen en over de bouwwijze (tunnelboormachine) op 8 mei 2014.

Bovendien is de stedenbouwkundige vergunning voor dit dossier (voor het noordelijke deel van dit project) reeds ingediend, terwijl de andere delen van het project nog ter discussie staan.

De Commissie wijst op de overlapping van verschillende lopende procedures en betreurt dat er geen rekening werd gehouden met de complexiteit van ons procedurele apparaat.

Ze stelt zich vragen bij de pertinentie om een regelgevende kaart voor het openbaar vervoer in het GBP te integreren terwijl vergelijkbare elementen geïntegreerd moeten worden in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).

Ze is bovendien van mening dat het de taak is van het GPDO om een algemene mobiliteitsvisie in het Brussels Gewest te ontwikkelen en daarbinnen de ontwikkelingsprincipes van het openbaar vervoersnetwerk. Hierdoor zou het makkelijker en duidelijker zijn om vervolgens stelling te nemen over regelgevende kwesties. De stedenbouwkundige vergunningen zouden dan vervolgens op basis van voorafgaandelijke reflecties afgegeven kunnen worden.

Ten slotte vindt zij dat de mededeling van de regering over de herinrichting van de bovengrond samen moest gaan met het metroproject gezien deze complementair zijn.

Daarom onderstreept de Commissie, net zoals de klagers :

- Dat het wenselijk zou zijn dat het GPDO goedgekeurd wordt vooraleer er wijzigingen in het GBP worden doorgevoerd.

- Dat een globale strategische en langetermijnvisie de mogelijkheid biedt te anticiperen en de verschillende wijzigingen in het GBP samen te voegen die nodig zijn voor de realisatie van de gewestelijke projecten, in plaats van over te gaan tot een gedeeltelijke en eenmalige wijziging wanneer een specifiek project dit vereist.

- Dat dit de relevantie van een regelgevende kaart 6 en de noodzaak om deze kwestie te analyseren opnieuw bevestigt.

qualité de desserte du centre-ville pour les quartiers du sud de la Région du fait d'une rupture de charge supplémentaire.

La Commission prend acte de ces deux positions antagonistes révélées par l'enquête publique.

Elle est favorable à la création d'un réseau de transport public performant, dans l'objectif d'une diminution de la congestion et du développement d'une offre alternative de transport en commun.

Elle est d'avis que la mise en place d'une ligne de transport en commun de haute performance aura pour effet d'augmenter la capacité en transport public.

Elle pense qu'il est pertinent de prévoir cette offre supplémentaire au sein du quadrant nord-est de la Région, c'est-à-dire là où la densité de population est importante et où, selon les projections démographiques, elle sera encore renforcée.

2.2. Méthode

Un certain nombre d'observations portent sur le manque d'information concernant le développement de ce projet de liaison de haute performance et le manque de clarté quant aux différentes procédures en cours.

D'autres observations portent sur l'adoption du PRDD préalable à toute nouvelle modification du PRAS. Ce plan est le plus approprié pour déterminer la vision stratégique globale de la mobilité, incluant l'aire métropolitaine. Ce plan doit permettre d'avoir une vue globale sur le développement des transports en commun bruxellois, tous réseaux confondus (réseau STIB, De Lijn, réseau ferré, ...).

Dans le même ordre d'idée, des réclamants déplorent les modifications successives du PRAS. Ils demandent une modification plus large qui porterait sur une vision globale sur les questions de la mobilité au sein de la Région.

À l'instar de nombreux réclamants, Communes et Instances consultatives, la Commission relève d'une manière générale, le manque d'information en amont, tant pour le citoyen que pour les diverses Instances et administrations. Cela entraîne une mauvaise compréhension du projet, ne permet pas d'avoir une vision globale du processus décisionnel ni de procéder à un débat de fond. Cela induit une forme d'ambiguïté, où les instances et autres acteurs du processus doivent se prononcer sur un tracé en l'absence d'information quant à la réorganisation du réseau.

Ainsi, la Commission s'interroge sur la méthode. Elle éprouve une certaine difficulté à se positionner par rapport au projet de modification du PRAS alors que le projet de liaison de haute performance nord-sud a déjà fait l'objet de diverses décisions du gouvernement. Elle rappelle, en effet, que la décision du gouvernement sur le tracé de cet itinéraire de liaison nord-sud a été prise en 2013 et celle du mode constructif (tunnelier) le 8 mai 2014.

En outre, la demande de permis d'urbanisme pour ce dossier (pour la partie nord du projet) a déjà été introduite, les autres parties du projet étant en discussion.

La Commission relève le chevauchement de diverses procédures en cours et déplore la non prise en compte de la complexité de notre appareil procédural.

Elle se pose la question de la pertinence d'intégrer une carte réglementaire relative aux transports en commun au sein du PRAS alors que des éléments similaires devraient être intégrés au Plan régional de mobilité (PRM).

Elle estime, par ailleurs, qu'il est du rôle du PRDD de développer une vision globale de la mobilité en Région bruxelloise et au sein de celle-ci, les principes du développement du réseau de transport en commun. Cela permettrait de se positionner plus facilement et plus clairement sur les questions réglementaires ensuite. Les permis d'urbanisme seraient alors délivrés dans la foulée, sur base de réflexions faites en amont.

Elle estime enfin, qu'une communication de la part du gouvernement sur les réaménagements de surface aurait dû accompagner ceux relatifs au projet de métro, ceux-ci étant complémentaires.

Ainsi, la Commission souligne, tout comme les réclamants :

- Qu'il serait souhaitable que le PRDD soit approuvé avant toute entame de modification du PRAS.

- Qu'une vision globale stratégique et à long terme permettrait d'anticiper et de globaliser les diverses modifications du PRAS nécessaires à la réalisation des projets régionaux, plutôt que de procéder à une modification partielle et ponctuelle chaque fois qu'un projet précis le nécessite.

- Que cela relance la pertinence d'une carte 6 réglementaire et le besoin d'analyser cette question.

- Dat het GBP een richtlijn voor de rechtszekerheid moet uitvaardigen betreffende de bestemming van de grond.

2.3. Milieu-impact van het project

Broeikasgassen

De waarnemingen hebben betrekking op de vraag naar een goede integratie van de stations, de beperking van de impact op de vegetatie en de goede toepassing van de trillingsnormen, specifiek bij het graven van de tunnels.

Er wordt vastgesteld dat het project geen aanzienlijke verbetering van de uitstoot van broeikasgassen zal bewerkstelligen, indien er geen bijkomende maatregelen genomen worden.

De Commissie vraagt, net zoals enkele klagers, bijkomend onderzoek met betrekking tot de effecten van de uitstoot van broeikasgassen in overeenstemming met de klimaatverbintenissen. Ze verwijst hiervoor naar de begeleidende maatregelen rond het verminderen van de verkeerscongestie.

Lage frequentiegolven

De Commissie vraagt tijdens de effectenstudies aandacht te besteden aan de problematiek van lage-frequentiegolven.

2.4. Kosten-batenanalyse

De waarnemers, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Milieuraad en de Economische en Sociale Raad, betreuren dat er noch in het MER, noch in een ander document een kosten-batenanalyse van het project werd gerealiseerd.

Ze erkennen dat het MER geen haalbaarheidsstudie is, maar betreuren dat dit aspect in de debatten niet aan bod kwam.

Sommige klagers wijzen op de aanzienlijke investeringen in dit project, die dus niet worden toegewezen aan projecten voor de verbetering van het bovengrondse vervoer.

De Commissie is verbaasd, evenals sommige klagers, dat er geen socio-economische analyse is, met name van de kosten-batenverhouding.

De Commissie vindt het daarom moeilijk een kostenanalyse in het kader van het GBP te maken zonder kennis van de technische aspecten (het is niet duidelijk wat de vermelde bedragen dekken). De reflectie zou eerder een afweging moeten zijn van de noodzaak om zo'n bedrag te investeren in dit project in vergelijking met andere alternatieven.

2.5. Leiding over de uitvoering

Sommige klagers vragen naar de aanstelling van een enkele coördinator om de leiding van het project te garanderen en om de band met de burger, de gemeente, de regionale en extra-regionale actoren te waarborgen.

Ze wensen een audit van het project door een internationale organisatie.

De Commissie meent dat de planning van het project baat zou hebben bij een officiële "regisseur" die de voorwaarden van zo'n project en van de uitvoering verzamelt, regelt, stuurt, bespreekt en controleert.

2.6. Rekening houden met het spoorwegnet (NMBS)

Veel klagers waaronder de Gewestelijke mobiliteitscommissie (GMC) wijzen op het ontbreken van een analyse van het gebruik van het spoorwegnet als alternatief of als aanvulling op het project, met name rond de afstemming van de verschillende vervoerswijzen.

Ze vragen zich af welke rol de MIVB speelt in de ontstopping van de Noord-Zuidverbinding. Daarentegen wijzen ze op het feit dat het spoorwegnet, indien het beter wordt benut, eerder de regionale en de extra-regionale diensten zou kunnen verbeteren.

De Commissie merkt op dat het onderzoek naar de integratie van het spoorwegnet van de NMBS in het regionale aanbod niet goed werd uitgewerkt. Het spoorwegnet zou geïntegreerd moeten worden als een interne infrastructuur die integraal deel uitmaakt van het intra-Brussels openbaar vervoer. Bovendien zou deze integratie weergegeven moeten worden op de kaarten van het openbaar vervoer. Als zodanig geeft kaart nr. 6 van het GBP geen geïntegreerd beeld.

Het GPDO zou dus een kaart moeten bevatten met alle vervoerswijzen in één enkel plan, dat de verbindingen tussen metro, tram, bus, TEC en De Lijn, trein en P+R kan tonen.

2.7. Aanvullende maatregelen

Veel opmerkingen, waaronder deze van de Milieuraad (MRBHG), van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en van de Economische Sociale Raad (ESRBHG), hebben betrekking op het feit dat dit project, zonder begeleiding van aanvullende maatregelen (zoals de

- Que le PRAS doit donner une ligne directrice pérenne à l'affectation du sol, base d'une sécurité juridique.

2.3. Impact environnemental du projet

Gaz à effet de serre

Les observations portent sur la demande d'une bonne intégration des stations, la limitation de l'impact sur le patrimoine végétal, la bonne application des normes de vibration notamment lors du creusement des tunnels.

Les remarques font état du fait qu'il n'y aura pas, par le projet, d'amélioration tangible des émissions de gaz à effet de serre si des mesures complémentaires ne sont pas mises en place.

La Commission, tout comme certains réclamants, demande à ce que des investigations complémentaires soient faites, notamment par rapport aux impacts liés aux émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le respect des engagements climatiques. Elle renvoie pour ce faire, aux mesures d'accompagnement, notamment pour la diminution de la congestion du trafic.

Ondes basse fréquence

La Commission demande d'être attentif, lors des études d'incidences, à la question des ondes de basse fréquence.

2.4. Analyse des coûts-bénéfices

Des observateurs, dont la Commission régionale de Mobilité, le Conseil de l'Environnement et le Conseil économique et social regrettent qu'il n'y ait pas d'analyse des coûts/bénéfices du projet, ni dans le RIE, ni dans un autre document.

Ils reconnaissent que le RIE n'est pas une étude de faisabilité, mais regrettent que cet aspect ne soit pas abordé dans les débats.

Certains réclamants relèvent l'investissement considérable que requiert ce projet, autant d'investissement qui ne sera pas affecté à des projets d'amélioration de la desserte de surface.

La Commission s'étonne, comme certains réclamants, du manque d'analyse socio-économique, notamment en termes de rapport coût/bénéfice.

La Commission estime cependant difficile d'établir une analyse de coût dans le cadre d'un PRAS, sans connaissance des aspects techniques (on ne sait effectivement pas ce que couvrent les montants annoncés). La réflexion serait plutôt de mettre en balance la nécessité de consacrer un tel montant d'investissement dans ce projet, comparativement à d'autres alternatives.

2.5. Leadership de la mise en œuvre

Certains réclamants demandent la désignation d'un coordinateur unique pour assurer la gouvernance du projet et assurer le lien avec le citoyen, les communes, les acteurs régionaux et extra régionaux.

Ils recommandent de faire auditer le projet par un organisme international.

La Commission est d'avis que la planification de ce projet gagnerait à ce qu'un « régisseur » officiel rassemble, anime, négocie, supervise les conditions d'un tel projet et de son chantier.

2.6. Prise en compte du réseau ferré (SNCB)

De nombreux réclamants dont la Commission régionale de Mobilité (CRM) pointent le manque d'analyse de l'utilisation du réseau de chemin de fer comme alternative ou complément au projet, notamment dans l'articulation des différents modes.

Ils s'interrogent quant au rôle joué par la STIB dans le désengorgement de la jonction nord-midi. A l'inverse, ils relèvent que c'est plutôt le réseau ferré qui, mieux utilisé, pourrait améliorer la desserte régionale et extra régionale.

La Commission remarque que la réflexion de l'intégration du réseau ferré SNCB dans une logique d'offre régionale n'est que faiblement esquissée. Le réseau ferré devrait être intégré comme infrastructure interne, faisant partie intégrante de l'offre de transport en commun intra-bruxelloise. De plus, cette intégration devrait apparaître sur les cartes des transports en commun. A ce titre, la carte N°6 du PRAS ne donne pas de vision intégrée.

Ainsi, le PRDD devrait comprendre une carte reprenant tous les modes de transports en un seul plan, qui puisse montrer les raccords entre métro, tram, bus, TEC et De Lijn, RER, train et P+R.

2.7. Mesures complémentaires

De nombreuses réclamations dont celles du Conseil de l'Environnement (CERBC), de la Commission régionale de Mobilité (CRM), du Conseil économique et social (CESRBC) portent sur le fait que ce projet, sans l'accompagnement de mesures complémentaires (telles que le

stedelijke tolheffing, de slimme kilometerheffing en tariefintegratie) weinig of geen invloed zal hebben op de modale verschuiving en op de vermindering van het verkeer en van de congestie.

De Commissie merkt op dat het GBP niet het juiste instrument is om te bepalen welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Ze benadrukt echter, net zoals vele klagers en zoals aangetoond door de cijfers van het MER, dat alleen dit project van de Noord-Zuidverbinding een zeer beperkt effect zal hebben op de modale verschuiving, de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen. Ze vraagt, net zoals het MER, om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeerscongestie te beperken.

2.8. Herinrichting van het netwerk

De klagers, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en Brussel-Stad, waren graag geïnformeerd geweest over de herstructurering van het bovengrondse MIVB-netwerk in relatie met het project. Ze maken zich zorgen over de toekomstige verbindingen tussen de Esplanade en de Beurs via tram 3.

Anderen wijzen op het belang van de kennis over de organisatie van het busnetwerk, dat complementair is aan het project. De analyse van dit netwerk werd niet uitgevoerd door het MER en dat betreuren ze. Het MER had rekening moeten houden met alle gegevens van de problematiek, inclusief de reorganisatie van het bovengrondse netwerk, of het nu een tram- of busnetwerk is.

De gemeente Ukkel betreurt de nieuwe overstapplaats die op het station Albert nodig zal zijn. Ze vraagt de oplossingen te analyseren die een snelle verbinding naar het stadscentrum kunnen behouden, zonder overstappen.

Enkele klagers dringen aan op de herontwikkeling van het bovengronds netwerk als middel om het openbaar vervoersaanbod te verhogen.

De waarnemers vragen om bij de reorganisatie van het netwerk rekening te houden met de lijnen van De Lijn. De implementatie van een tarief- en ticketingintegratie zou een aanzienlijk effect hebben op het algemene gebruik van de openbare vervoersnetwerken in het Brussels Gewest. Dit aspect van het probleem is volgens hen onvoldoende geanalyseerd. Een dergelijke oplossing zou een impact kunnen hebben op toekomstige keuzes.

De Commissie benadrukt dat de wijziging van het GBP alleen betrekking heeft op zware infrastructuur en niet op de herinrichting van het bovengrondse netwerk.

Desalniettemin ondersteunt het de opmerking van de GMC over de noodzakelijke complementariteit tussen de ondergrondse en bovengrondse netwerken. Deze complementariteit moet rekening houden met de andere vervoersoperatoren zoals TEC, De Lijn en de NMBS. Daarom pleit de Commissie voor een betere globale en aanvullende harmonisatie van de verschillende soorten openbaar vervoer die verder kunnen gaan dan onze regionale grenzen.

In dit verband vindt ze, zoals hierboven vermeld, een volledige integratie van het openbaar vervoersnetwerk, met alle operatoren, in het BHG noodzakelijk. Deze visie moet de gewestgrenzen overstijgen en moet behandeld worden in het GPDO.

Zowel op het niveau van een grootstedelijke Gemeenschap, als op federaal niveau moet een gemeenschappelijke transversale visie worden overwogen.

Ze verdedigt het idee om een manager aan te stellen die verantwoordelijk is voor het centraliseren van het aanbod van de verschillende operatoren.

2.9. Schaarbeek-Reizigers

Sommige klagers stellen zich vragen over de toekomstige dienstverlening van het station Schaarbeek-Reizigers.

De gemeente Ukkel vindt dat het alternatief voor het station Schaarbeek-Reizigers effectiever is, vooral omdat het een multimodale pool creëert.

De Commissie vindt dat een reorganisatie van het bovengronds netwerk kan beantwoorden aan de behoefte om het station te bedienen.

2.10. Alternatieven voor het tracé

De gemeente Schaarbeek en andere klagers vinden dat het ondergrondse alternatief Noord-Bordet/ mediaan tracé via Helmet in plaats van via Riga (NB/MH) gunstiger is dan het project.

De gemeente Schaarbeek vraagt een intermodale pool in Bordet. Deze halte kan worden beschouwd als een intermodaal punt met andere lijnen van het openbaar vervoer (waaronder De Lijn), of als

péage urbain, la taxation kilométrique intelligente et l'intégration tarifaire, par exemple) n'aura pas ou peu d'impact sur le report modal et sur la diminution du trafic et de la congestion automobile.

La Commission relève que le PRAS n'est pas le bon instrument pour déterminer les mesures complémentaires à prendre.

Elle souligne cependant, tout comme de nombreux réclamants et ainsi que le montrent les chiffres qui ressortent du RIE, que le seul projet de liaison nord sud n'aura qu'un effet très limité sur le report modal, la congestion automobile et les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent. Elle recommande, tout comme le fait le RIE, de prendre des mesures d'accompagnement complémentaires, afin de limiter la congestion automobile.

2.8. Réaménagement du réseau

Les réclamants, dont la Commission régionale de Mobilité et la Ville de Bruxelles, auraient souhaité être informés de la restructuration du réseau de surface de la STIB en lien avec le projet. Ils s'inquiètent, entre autres, des futures liaisons entre l'Esplanade et la Bourse via le tram 3.

D'autres relèvent l'importance de connaître l'organisation du réseau des bus, complémentaire au projet. L'analyse de ce réseau n'a pas été effectuée par le RIE, ce qu'ils regrettent. Le RIE aurait dû prendre en compte toutes les données du problème, dont la réorganisation du réseau de surface, que ce soit le réseau tram ou bus.

La Commune d'Uccle déplore la nouvelle rupture de charge qui sera nécessaire à la station Albert. Elle demande d'analyser les solutions qui pourraient maintenir une liaison rapide vers le centre-ville, sans correspondance.

Des réclamants insistent sur le redéveloppement du réseau de surface comme moyen d'augmenter l'offre de transport en commun.

Les observateurs demandent de prendre en compte, dans la réorganisation du réseau, des lignes De Lijn. La mise en œuvre d'une intégration tarifaire et billettique aurait un impact important sur l'ensemble de l'utilisation des réseaux de transport en commun en Région bruxelloise. Cet aspect du problème n'a pas été suffisamment analysé, selon eux. Une telle solution pourrait avoir un impact sur les choix à venir.

La Commission souligne que la modification du PRAS ne vise que l'infrastructure lourde et pas le réaménagement du réseau de surface.

Elle appuie néanmoins la remarque de la CRM sur la complémentarité nécessaire entre réseau souterrain et de surface. Cette complémentarité doit prendre en compte les autres opérateurs de transport tels TEC, De Lijn et la SNCB. Ainsi, la Commission plaide, en faveur d'une meilleure harmonisation globale et complémentaire des différents types de transports en commun qui puisse s'étendre au-delà de nos limites régionales.

A cet égard, comme elle l'a dit plus haut, il lui paraît indispensable de disposer d'une intégration complète du réseau de transport en commun en RBC, tous opérateurs confondus. Cette vision doit transcender les frontières régionales. Elle devrait figurer au PRDD.

Une vision commune transversale devrait être pensée également au niveau de la Communauté métropolitaine ainsi qu'au niveau fédéral.

Elle défend l'idée de la mise en place d'un gestionnaire chargé de centraliser l'offre des différents opérateurs.

2.9. Schaarbeek voyageurs

Certains réclamants s'interrogent sur la desserte future de la gare de Schaarbeek-voyageurs.

La Commune d'Uccle trouve que l'alternative desservant la gare de Schaarbeek-voyageurs est plus efficace, notamment car elle crée un pôle multimodal.

La Commission estime qu'une réorganisation du réseau de surface pourrait répondre à ce besoin de desserte de la gare.

2.10. Alternatives de tracé

La Commune de Schaarbeek et d'autres réclamants estiment que l'alternative souterraine Nord-Bordet/tracé médian via Helmet plutôt que par Riga (NB/MH) est plus favorable que le projet.

La Commune de Schaarbeek demande un pôle intermodal à Bordet. Cette halte pourrait être considérée comme point d'intermodalité avec d'autres lignes de transport en commun (dont De Lijn), ou comme

etappe in plaats van een eindhalte. Ze vraagt de lijn voorbij Bordet te verlengen en dit om de wijken te bedienen die zich ten noorden van de Bordetlaan, de Leuvensesteenweg, de snelweg E40 en de P + R zullen ontwikkelen.

De milieudienst van het Vlaamse Gewest vraagt om een analyse van de bediening van de Europalaan (Leopold III-laan) en de bereikbaarheid van de zone Wahis-Bordet-Brussels Airport.

Sommige klagers merken op dat bepaalde belangrijke gebieden niet worden bediend, zoals de zones rond het Poggeplein, het Paul Brienziekenhuis en Aeropolis.

De Commissie meent dat alle reflecties over andere ondergrondse verbindingen dan de voorgestelde de facto verwijzen naar het volledige bovengrondse netwerk en naar de algemene organisatie van het vervoer. Het lijkt moeilijk een voorkeur te uiten over de ene of de andere route terwijl de keuzes over dit tracé reeds gemaakt zijn door de regering.

De Commissie neemt nota van de resultaten van het MER, die dit project bevestigen als de keuze voor de opname van het tracé in het GBP. Het MER benadrukt dat deze hoogperformante Noord-Zuidverbinding op gewestelijk schaal een noord-zuidelijke "ruggengraat" creëert voor het hoogperformante Brusselse openbaarvervoernet, waardoor het aanbod opnieuw bekeken kan worden.

Het MER vergezelt zijn besluiten van technische aanbevelingen en aanbevelingen voor de projectbegeleiding.

De Commissie merkt ook op dat het hoogperformante aanbod de verplaatsingen over middellange en lange afstanden zeer efficiënt maakt. Zij sluit zich aan bij de waarnemers wat betreft de noodzakelijke complementariteit tussen het ondergronds en het bovengronds aanbod om aan de lokale behoeften te voldoen. De Commissie heeft er ook akte van genomen dat de keuze voor het tracé is genomen binnen een "corridor" en dat de aanduiding van de plaatsen van de stations door "glijdende" punten dus nog niet vastligt.

Tot slot, wat de vraag van het milieudepartement van het Vlaams Gewest betreft, ondersteunt de Commissie een grootstedelijke rationaliteit van het vervoer en zij vraagt een denkoefening in die richting.

2.11. Tram 55

De klagers merken op dat tram 55 antwoordt op een lokale vraag waarop het metroproject geen antwoord zou bieden. Ze zijn van mening dat het MER dit aspect had moeten analyseren en oplossingen had moeten voorstellen in de aanbevelingen. De opheffing van de 55 zal onder meer grote gevolgen hebben voor de buurthandel.

Ze zijn van mening dat de analyse van het MER niet volledig is. Ze vragen een onafhankelijk onderzoek van de verschillende manieren om lijn 55 te verbeteren.

Andere klagers, zoals de gemeente Evere, zijn daarentegen voorstander van de opheffing van lijn 55, omdat ze vinden dat die geluidsoverlast veroorzaakt en geen goede inrichting van de openbare ruimte toestaat.

De Commissie constateert dat de sporen van tram 55 na de opening van de metro behouden zullen blijven voor de toegang tot het depot in Haren.

Ze is van mening dat de kans gegrepen moet worden om, in het kader van de reorganisatie van het netwerk, bepaalde stukken te recupereren voor een bovengrondse exploitatie. Het zou jammer zijn om de recuperatie van de huidige sporen te beperken tot een dienstverbinding naar het depot.

De Commissie vindt over het algemeen dat de gebruikers op geen enkele manier hinder of minder comfort mogen ondervinden.

Daarom is de Commissie, evenals enkele klagers, van mening dat een alternatieve oplossing voor de bovengrondse verplaatsing geboden moet worden aan mensen die lijn 55 gebruiken en dat het MER dit aspect niet voldoende bestudeert.

Naast de sociale en genderspecifieke rol die deze bovengrondse lijn speelt, biedt de tram ook kortere afstanden tussen de haltes dan de metro, waardoor wordt voldaan aan de behoefte aan hele korte afstanden in de buurt.

2.12. François Rigasquare/plaats van de stations

Meerdere waarnemers, waaronder de KCML en de Economische en Sociale Raad, stellen vragen bij de gefundeerdheid van de wijziging van de kaart met bestemmingen voor de Rigasquare.

Sommige klagers vragen om de analyse in het MER over de impact van deze wijziging op de mobiliteit aan te vullen. Ze denken dat de bouw van een station in het midden daarvan de voertuigenstroom grondig zal wijzigen. Ze betreuren de opheffing van de parking en vinden dat er al een gebrek aan parkeerplaatsen is in de wijk.

étape plutôt que comme terminus. Elle demande de prolonger la ligne au-delà de Bordet pour desservir les quartiers qui se développeront au nord de l'avenue Bordet, la chaussée de Louvain, l'autoroute E40 et son P+R.

Le département de l'environnement de la Région flamande demande d'analyser la desserte du bd de l'Europe (boulevard Léopold III) et l'accessibilité de la zone Wahis-Bordet-Brussels Airport.

Certains réclamants relèvent que certains pôles importants ne sont pas desservis, tels que les abords de la Place Pogge, l'hôpital Brien et Aeropolis.

La Commission considère que toutes les réflexions portant sur un itinéraire souterrain autre que celui proposé renvoient de facto à la globalité du réseau de surface et à l'organisation générale des transports. Il lui semble difficile de se prononcer sur un itinéraire plutôt qu'un autre alors que les choix ont déjà été faits par le gouvernement sur ce tracé.

La Commission prend acte des résultats du RIE qui ont confirmé le projet comme choix pour l'inscription au PRAS du tracé. Le RIE a insisté sur le fait que cette liaison haute performance nord-sud a du sens à l'échelle régionale créant une « épine dorsale » nord-sud du réseau de transports en commun bruxellois de haute performance permettant de repenser l'offre.

Le RIE assortit ses conclusions de recommandations techniques et d'accompagnement du projet.

La Commission relève, par ailleurs, que l'offre de haute performance permet une grande efficacité pour des déplacements sur des distances moyennes et longues. Elle rejoint les observateurs sur la nécessaire complémentarité entre l'offre souterraine et de surface pour rencontrer les besoins locaux. La Commission a pris bonne note également que le choix du tracé se fait à l'intérieur d'un « corridor » et que la représentation des emplacements des stations par des points « glissants » n'est donc pas figée.

Enfin, par rapport à la demande du département de l'environnement de la Région flamande, la Commission soutient une rationalité métropolitaine du transport et demande une réflexion dans ce sens.

2.11. Tram 55

Les réclamants relèvent que le tram 55 répond à une demande locale qui risque de ne plus être rencontrée avec le projet de métro. Ils estiment que le RIE aurait dû analyser cet aspect et proposer des solutions dans ses recommandations. La suppression du 55 aura, en effet, des conséquences non négligeables sur le commerce de proximité, entre autres.

Ils estiment le RIE incomplet quant à son analyse. Ils demandent une étude indépendante des différentes manières d'améliorer la ligne 55.

D'autres réclamants, dont la Commune d'Evere, sont favorables, par contre, à la suppression de la ligne 55 qu'ils jugent bruyante et ne permettant pas un aménagement adéquat de l'espace public.

La Commission constate qu'après l'ouverture du métro, les voies du tram 55 seront conservées pour l'accès au dépôt de Haren.

Elle estime qu'il faut saisir l'opportunité offerte, dans le cadre de la réorganisation du réseau, d'en récupérer certains tronçons pour une exploitation de surface. Il serait en effet dommage de réduire la récupération des voies actuelles à une liaison de service vers le dépôt.

La Commission estime d'une manière générale, qu'en aucun cas les usagers ne doivent être pénalisés ou leur confort amoindri.

La Commission, tout comme des réclamants, est ainsi d'avis qu'il faut offrir une solution alternative de déplacement en surface à ceux qui utilisent la ligne 55 et que le RIE n'étudie pas suffisamment cet aspect.

Hormis le rôle social et généré que joue cette ligne de surface, le tram offre, de plus, des distances entre arrêts plus courtes que pour le métro et permet ainsi de rencontrer les besoins de très petite proximité.

2.12. Square François Riga/emplacement des stations

Plusieurs observateurs, dont la CRMS et le Conseil économique et social s'interrogent sur le bien-fondé de la modification de la carte des affectations relative au square Riga.

Certains réclamants demandent de compléter le RIE dans son analyse sur l'impact de cette modification sur la mobilité. Ils estiment que la construction d'une station en son centre modifiera fortement le flux automobile. Ils regrettent la suppression de parking et considèrent qu'il y a déjà un déficit en la matière dans le quartier.

Ze vragen om alternatieven te onderzoeken. Ze zijn van mening dat de nabijheid van de stations Tilleul en Verbroekhoven de mogelijkheid zou moeten bieden om dit station te laten vallen.

De gemeente Schaarbeek vraagt om de directe toegang tot het station via de Helmetsesteenweg en de verbinding met het nabije handelscentrum te onderzoeken. Het hergebruik van de Heilige-Familiekerk zou een goed alternatief kunnen zijn.

Veel klagers wijzen op de impact van dit project op het plantaardig erfgoed van de Rigasquare en vragen om een bescherming van de opmerkelijke bomen. Ze denken dat het niet mogelijk zal zijn om bomen van een vergelijkbare grootte te herplanten in de toekomst, gezien de bouw van het ondergrondse station. Ze maken zich zorgen over de invloed van het project op de kwaliteit van de stedenbouwkundige en landschappelijke compositie van deze plaats.

De Commissie onderstreept de algemene kwaliteit van het inrichtingsplan van Octave Houssa uit 1904, dat bewaard moet blijven en zij wijst er ook op dat meerdere bomen op de Rigasquare beschermd zijn.

Er is een aanvraag voor de bescherming van de gehele Huart Hamoiriaan in behandeling, met inbegrip van de square.

De Commissie onderstreept het gebrek aan groene ruimtes in dit deel van de gemeente, waardoor het eens te meer van belang is om die te bewaren. Ze wijst hierbij op de vermindering van het parkgebied van de 5.522 m² naar 4.593 m² ten voordele van een toename van het gebied van structurerende ruimten met 929 m².

De effectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunning zou de impact van zo'n inrichting moeten meten en alternatieven voorstellen om geen schade te berokkenen aan dit geheel dat is opgenomen in de inventaris en om de structurerende assen te behouden.

De Commissie ondersteunt de KCML die vraagt om de huidige inrichting van de square te respecteren. Ze onderschrijft de opmerkingen over het feit dat er andere technische oplossingen bestaan, zoals de verplaatsing van de ingangen van het station naar de Heilige-Familiekerk en de beperkte opening van het midden van de square via de 'cut and cover' methode. Deze oplossing biedt het voordeel van een directe verbinding met de handelswijk van Helmet, de sportieve infrastructuur en de scholen en zou tegemoetkomen aan de bezorgdheden van sommige klagers aangaande de impact van het project op de zichtbaarheid en de leefbaarheid van dit handelscentrum.

Bovendien zou deze oplossing het behoud van de bestaande bomen op de Rigasquare mogelijk maken.

De Commissie onderstreept eveneens, evenals enkele klagers, de impact van dit project op de lokale mobiliteit doordat een groot aantal parkeerplaatsen verdwijnt.

Zij is van mening dat er een algemene denkoefening moet worden gehouden over de inrichting van de stations (zoals Riga en Colignon) inzake de opheffing van de bovengrondse parkeerplaatsen en de compensatie daarvan buiten de openbare weg. Zij ondersteunt ook de vraag van de gemeente Schaarbeek om een ondergrondse parking buiten het parkgebied aan te leggen.

2.13. Station Verboeckhoven

Multimodaal GEN-station

Sommige klagers, waaronder de gemeente Schaarbeek, stellen zich vragen bij het gebrek aan bereidheid van de NMBS om het station Verboeckhoven te verbinden met het GEN. Deze weigering van de NMBS betekent volgens hen dat het geplande metrostation in het GBP niet goed gelegen is en dat het beter is om het niet af te sluiten van de bestaande bovengrondse lijnen.

Andere klagers maken zich zorgen over de negatieve effecten van dit station op de levenskwaliteit in de wijk. Het station is gepland in het midden van een stratenblok, waardoor dit stratenblok veel last zal hebben van trillingen en lawaai.

De Commissie ondersteunt de wens van de regering om een GEN-netwerk aan te leggen dat aansluit op de metrostations. Zij verdedigt het idee om van het station Verboeckhoven een multimodaal station te maken dat is verbonden met de metro.

De Commissie neemt akte van de bezwaren, onder meer over de impact van het station op de wijk (beheer van de openbare ruimte, overlast binnen het stratenblok door de aanleg en de exploitatie van de metro). Maar deze bezwaren gaan over het project en niet over de wijzigingen aan het GBP.

Toegang & tracé van tram 7

Enkele klagers maken zich zorgen over de gevolgen van de geplande plaats van de ingangen van het station Verboeckhoven op de levenskwaliteit en de veiligheid in de wijk. Ze vragen om de ingangen verder af te leggen van de bestaande bebouwing.

Ils demandent que des alternatives soient étudiées. Ils estiment que la proximité des stations Tilleul et Verboeckhoven devrait permettre de se passer de cette station.

La Commune de Schaarbeek demande d'étudier une desserte directe de la station via la chaussée d'Helmet et son raccord au noyau commercial proche. La réutilisation de l'église de la Sainte Famille pourrait être une bonne alternative.

De nombreux réclamants relèvent l'impact de ce projet sur le patrimoine végétal du square Riga et demandent la protection des arbres remarquables. Ils estiment, en effet, qu'il ne sera pas possible de replanter des essences d'une même ampleur à l'avenir, vu la construction de la station en sous-sol. Ils s'inquiètent de la portée du projet sur les qualités de composition urbaine et paysagère du lieu.

La Commission souligne la qualité d'ensemble du plan d'aménagement d'Octave Houssa de 1904, qu'il y a lieu de préserver et rappelle, en outre, que plusieurs arbres du square Riga sont protégés.

Une demande de classement est en cours pour la totalité l'avenue Huart Hamoir, en ce compris le square.

La Commission souligne le déficit en espaces verts dans cette partie de la commune, qu'il est donc d'autant plus important de les préserver. Elle souligne ainsi la réduction de la zone de parc de 5.522 m² à 4.593 m² au profit d'une augmentation de la zone d'espaces structurants de 929 m².

L'étude d'incidences relative au permis d'urbanisme devra mesurer les impacts d'un tel aménagement et proposer des alternatives pour ne pas porter atteinte à cet ensemble inscrit à l'inventaire et y maintenir les axes structurants.

La Commission soutient la CRMS qui demande de respecter l'aménagement actuel du square. Elle rencontre les réclamations portant sur le fait que d'autres solutions techniques existent, comme le déplacement des accès de la station au niveau de l'église de la Sainte Famille et la limitation de l'ouverture en « cut and cover » au centre du square. Cette solution offrirait l'avantage d'une connexion directe au quartier commercial de Helmet, aux infrastructures sportives et écoles et permettrait de répondre aux inquiétudes de certains réclamants concernant l'impact qu'aurait le projet sur la visibilité et la viabilité de ce noyau commercial.

Elle permettrait en outre de maintenir les arbres existants Square Riga.

La Commission, tout comme des réclamants, souligne également l'impact qu'aura ce projet sur la mobilité locale par le fait de la suppression d'un grand nombre d'emplacements de parking.

Elle est d'avis qu'une réflexion générale doit être menée lors de l'aménagement des stations (Riga et Colignon, entre autres), relative à la suppression des emplacements de parkings en surface et leur compensation hors voirie. Elle soutient ainsi la demande de la Commune de Schaarbeek de permettre la création d'un parking souterrain hors zone de parc.

2.13. Station Verboeckhoven

RER gare multimodale

Certains réclamants dont la Commune de Schaarbeek s'interrogent sur l'absence de volonté de la SNCB de desservir la station Verboeckhoven par le RER. Cette absence de volonté induit que la station prévue pour le métro au PRAS n'est pas, à leurs yeux, bien placée et qu'il vaudrait mieux ne pas la déconnecter par rapport aux lignes de surface existantes.

D'autres réclamants s'inquiètent des impacts négatifs de cette station sur la qualité de vie du quartier. En effet, la station est prévue en cœur d'îlot, ce qui impactera nécessairement cet îlot en termes de vibration, de bruit, etc.

La Commission soutient la volonté du gouvernement de créer un réseau RER en lien avec les stations de métro. Elle défend l'idée de faire de la station Verboeckhoven une gare multimodale en lien avec le métro.

La Commission prend acte des réclamations, notamment de l'impact qu'aura cette station sur le quartier, (gestion de l'espace public, nuisances en intérieur d'îlot liées au chantier et à l'exploitation du métro, ...). Ces réclamations portent toutefois sur le projet et non sur les modifications du PRAS.

Accès & Ligne de tram 7

Des réclamants s'inquiètent des conséquences de l'emplacement prévu de l'accès à la station Verboeckhoven sur la qualité de vie et la sécurité du quartier. Ils demandent d'éloigner les accès des immeubles existants.

Wat de ingangen van het station Verboeckhoven betreft, stemt de Commissie in met het feit dat de ingang tegenover de bestaande tramhalte ligt.

Ze onderstreept het belang van tram 7, die veel potentieel voor ontwikkeling heeft. Deze tram kan een verbindende rol spelen in het kader van de bereikbaarheid van de toekomstige gewestelijke ontwikkelingspolen aan het kanaal.

De Commissie is van mening dat de veiligheid en de relatie van de ingangen met de bestaande bebouwing bestudeerd moeten worden bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de bijbehorende milieueffectenstudies.

2.14. Station Colignon, Liedts en omgeving

Enkele waarnemers wijzen op het massale verlies van parkeerplaatsen als gevolg van de bouw van het station Colignon.

De gemeente Schaarbeek vraagt de uitvoering van een globale studie naar de mobiliteit rond de stations en naar de openbare ruimte.

De Commissie is van mening dat de bezwaren over het station Colignon een antwoord moeten krijgen bij de herinrichting van de openbare ruimte boven de grond en buiten de wegen en de aanpassing van het bestaande Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Zij steunt de vraag van de gemeente Schaarbeek.

Zij wijst erop dat een van de zwaktes van het project is dat het niet echt rekening houdt met de stedenbouwkundige aspecten. Zij pleit ervoor dat het project dit onderzoek nader ontwikkelt.

Zij wijst op het argument van sommigen, die naar voren brengen dat de aanleg van deze nieuwe ondergrondse lijn de mogelijkheid biedt de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren. Zij is van mening dat deze vraag op zich behandeld moet worden en dat de aanleg van deze metrolijn benut moet worden om de inrichting van de openbare ruimte te herzien, niet alleen in de buurt van de stations, maar ook in de omringende wijken.

Tot slot wijst zij erop dat er voorstellen voor de inrichting bestaan in het kader van het stadsvernieuwingscontract (SVC) en dat het project de mogelijkheid biedt om de bovengrondse inrichting te verbeteren.

2.15. Veiligheid van de stations

Sommige bezwaren gaan over de noodzaak om aandacht te besteden aan de veiligheid van de stations. In dat opzicht wordt de diepte beschouwd als een bron van onveiligheid.

Wat de opmerkingen over de veiligheid betreft, is de Commissie van mening, evenals enkele klagers, zoals de ESRBHG, dat deze aspecten behandeld moeten worden in het kader van de aanvragen van stedenbouw- en milieuvergunningen. Zij constateert echter dat het huidige ontwerp van stations meer licht binnenlaat, waardoor het gevoel van veiligheid wordt verhoogd.

2.16. Depot van Haren/Station Bordet

Bestemmingswijziging/Multimodaal knooppunt Bordet

De gemeente Schaarbeek en Ukkel verbazen zich erover dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om bepaalde gebieden in de buurt van het station een andere bestemming te geven.

De Commissie ondersteunt deze opmerkingen en verdedigt het idee om dit project te benutten om andere bestemmingen te introduceren in het GBP rond stations, waardoor er een mix van functies kan worden ontwikkeld. Zo ondersteunt ze voor het depot van Haren het idee om productiefuncties te voorzien boven het magazijn en ze vraagt eventueel aandacht voor de keuze van de zonering van het GBP voor kaart 3.

Ook ondersteunt de Commissie, evenals enkele klagers, het principe van een P+R, maar ze vraagt om daarvoor op zoek te gaan naar de beste locatie, die een zo doeltreffend mogelijke modale verschuiving garandeert. Zo moet er rekening worden gehouden met de mogelijkheid van een verbinding met het spoorwegnet (bijvoorbeeld in Diegem).

De Commissie ondersteunt de vraag van de KCML om op kaart 3 het tracé van de nieuwe "Moestuinstraat" langs het gebied weer te geven.

2.17. Compensatie van het gebied voor sport of openlucht recreatie / gebied voor stedelijke industrie

Gebied voor sport of openlucht recreatie

Leefmilieu Brussel en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen vragen om het groene gebied dat wordt gecreëerd groter te maken, omdat zij vinden dat het te klein is.

Sur la question des accès à la station Verboeckhoven, la Commission approuve le fait que l'accès est en vis-à-vis de l'arrêt de tram existant.

Elle souligne l'importance du tram 7 à fort potentiel de développement. Il a en effet un rôle fédérateur à jouer, dans le cadre de la desserte des futurs pôles régionaux du canal.

La Commission estime que les questions de sécurité et de relations des accès avec les immeubles existants doivent être étudiées dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et de l'étude d'incidences qui l'accompagne.

2.14. Stations Colignon, Liedts et leurs abords

Des observateurs font valoir la perte massive d'emplacements de stationnement du fait de la construction de la station Colignon.

La Commune de Schaarbeek demande la réalisation d'une étude globale de mobilité autour des stations, de même que de l'espace public.

La Commission estime que les réclamations relatives à la station Colignon devront trouver réponse lors du réaménagement de l'espace public, à la fois en surface et hors voirie et de l'adaptation du Plan communal de mobilité existant.

Elle appuie la demande de la Commune de Schaarbeek.

Elle relève qu'une des faiblesses de ce projet est de ne pas réellement prendre en compte des préoccupations d'ordre urbanistique. Elle plaide pour que le projet développe cette réflexion.

Elle relève l'argument soulevé par certains qui avancent que la réalisation de cette nouvelle ligne souterraine permettra d'améliorer l'aménagement de l'espace public. Elle est d'avis que cette question doit être traitée pour elle-même et qu'il faut profiter de la création de cette ligne de métro pour revoir l'aménagement de l'espace public non seulement au droit des stations, mais également au sein des quartiers proches.

Elle relève, enfin, que des propositions d'aménagement existent dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU) et qu'il y a des possibilités de profiter du projet pour améliorer les aménagements de surface.

2.15. Sécurité des stations

Les réclamations portent sur la nécessité de porter une attention à la sécurité des stations. A cet égard, la profondeur est pointée comme source d'insécurité.

Sur les questions de sécurité, la Commission, comme plusieurs réclamants dont le CESRBC, estime que ces aspects doivent se gérer dans le cadre des permis d'urbanisme et d'environnement. Elle constate toutefois que la conception actuelle des stations permet une plus grande perméabilité à la lumière, ce qui augmente le sentiment de sécurité.

2.16. Dépôt de Haren/Station Bordet

Changement d'affectation/ Pôle multimodal Bordet

Les Communes de Schaarbeek et d'Uccle s'étonnent de l'absence d'évaluation sur l'opportunité de réaffecter certaines zones à proximité de la station.

La Commission soutient ces demandes et défend l'idée de saisir l'opportunité de ce projet pour introduire d'autres affectations au PRAS autour des stations, ce qui permettrait d'y développer une mixité de fonctions. Ainsi, par exemple, pour le dépôt de Haren, elle soutient l'idée de prévoir des fonctions productives au-dessus de l'entrepôt et éventuellement attirer l'attention sur le choix du zonage du PRAS à prévoir à la carte 3.

Par ailleurs, la Commission soutient, comme certains réclamants, le principe d'un P+R, mais elle demande d'en étudier l'implantation la plus favorable, qui garantisse un report modal le plus efficace possible. Ainsi, il s'agira de prendre en compte la possibilité d'un lien avec le réseau du chemin de fer (à Diegem par exemple).

La Commission soutient la demande de la CRMS d'inscrire sur la carte 3, le tracé de la rue nouvelle des « Jardins Potagers » qui longe la zone.

2.17. Compensation de la zone de sports ou de loisirs de plein air/ZIU

Zone de sports ou de loisirs de plein air

Bruxelles-Environnement et la Commission royale des Monuments et des Sites demandent d'agrandir la zone verte à créer, car ils la jugent trop faible.

Brussel-Stad betreurt dat dit project de groene ruimtes in dit deel van het Brussels grondgebied nog maar eens vermindert en het kappen van 55 bomen een grote vermindering van het groen tot gevolg heeft. Zij stelt voor om dit verlies te compenseren door de aanleg van een nieuw groen gebied in het kader van de herinrichting van de voormalige site van de NAVO.

De Commissie ondersteunt de KCML en Brussel-Stad die een compensatie vragen voor de groene ruimtes die worden opgeheven voor het project.

Zij onderstreept eveneens de opheffing van 4,3 ha gebied voor sport of openlucht recreatie. Er moet een alternatieve compensatie worden gevonden, eventueel op de voormalige site van de NAVO, die binnenkort heringericht wordt. Er moeten nog andere alternatieve antwoorden worden gezocht in de buurt. De Commissie wijst er ook op dat deze compensaties eveneens worden gevraagd door het Natuurplan.

SIG

De Commissie is van oordeel dat een compensatie moet worden gevonden voor het verlies van 4,2 ha stedelijk industriegebied. Zij onderstreept de noodzaak om de industrie te behouden in het Brussels Gewest en verwijst hiervoor naar haar advies over het GPDO, namelijk dat er rekening moet worden gehouden met het industrieplan dat wordt voorbereid en dat wordt aangekondigd in Strategie 2025.

2.18. Station Grondwet

Enkele klagers wijzen op de risico's die verbonden zijn aan de werkzaamheden aan het station Grondwet voor het erfgoed (gevaar voor het Zuidpaleis, vernietiging van de kwaliteitsvolle inrichting en beplanting in de Stalingradlaan).

De gemeente Sint-Gillis staat gunstig tegenover het project en denkt dat dit positieve effecten zal hebben op de werking van het netwerk en de veiligheid daarvan.

De Commissie onderstreept dat er al een vergunning is aangevraagd voor dit gedeelte. Het project dat nu wordt voorgesteld bevestigt deze aanvraag, met een verbetering voor dit station onder de Stalingradlaan.

2.19. Tunnel Besmelaan en station Albert

Enkele klagers vinden dat het project een negatieve impact zal hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte en de bestaande fietsroute.

De Commissie is van oordeel dat deze vraag onder de civiele bouwkunde valt en niet direct te maken heeft met het GBP. De Commissie ondersteunt het project om deze tunnel aan te leggen onder de Besmelaan om de opslagcapaciteit in dit eindstation te garanderen, te meer omdat het station Albert al is ontworpen voor de voorgestelde inrichting.

De Commissie erkent eveneens het belang om de tram van de grote ring te verlengen naar Anderlecht via de Paepsemiaan.

2.20. Andere impact

Impact op bovengrondse handel

Veel waarnemers uiten hun bezorgdheid over de inrichting van winkels in de stations en wijzen op de concurrentie die deze bezorgen aan de bovengrondse handel.

De Commissie onderstreept de impact die de overgang van bovengronds vervoer naar ondergronds vervoer kan hebben op de handel.

Bovengronds vervoer geeft een zichtbaarheid aan de handelszaken die ondergronds vervoer niet biedt. Bovendien vormen zij een directe concurrentie voor de bestaande handel.

Bovendien onderstreept de Commissie, in navolging van de KCML en de ESRBHG, dat een bovengronds netwerk bijdraagt tot het economische leven in de wijk en sociale contacten bevordert, wat ondergronds vervoer met een grotere afstand tussen de stations niet kan aanbieden.

De Commissie is dus van oordeel dat er maatregelen ter ondersteuning van deze handelszaken getroffen moeten worden.

De Commissie onderstreept eveneens het belang van parkeerplaatsen voor de bestaande handel. De opgeheven parkeerplaatsen langs de weg moeten worden gecompenseerd.

Impact op de vitaliteit van het lokale weefsel

Meer in het algemeen verwijst de Commissie naar de doelstelling in het GPDO voor de ontwikkeling van een nabije stad. Dat betekent dat de diensten die nodig zijn voor het dagelijkse leven in de buurt van de woning gevonden moeten worden. De Commissie onderstreept de

La Ville de Bruxelles déplore que ce projet réduise encore les espaces verts présents dans cette partie du territoire bruxellois et aura pour conséquence l'abattage de 55 arbres et la réduction importante de l'espace vert. Elle suggère de compenser cette perte par la création d'une nouvelle zone verte dans le cadre du réaménagement de l'ancien site de l'Otan.

La Commission soutient la CRMS et la Ville de Bruxelles qui demandent une compensation pour les espaces verts supprimés pour les besoins du projet.

Elle souligne, ainsi, la suppression de 4,3 ha de zone de sports ou de loisirs de plein air (ZSLPA). Une réponse de compensation alternative doit être trouvée. Elle pourrait être prévue sur l'ancien site de l'OTAN qui devra faire l'objet d'un réaménagement prochainement. D'autres réponses alternatives devraient être envisagées à proximité. La Commission rappelle, par ailleurs, que ces compensations sont demandées par le Plan Nature.

ZIU

La Commission estime qu'une compensation doit être trouvée pour la perte de 4,2 ha de zone d'industrie urbaine. Elle souligne la nécessité de maintien d'industries en région bruxelloise et rappelle à cet effet son avis sur le PRDD, à savoir que le plan industriel en préparation et annoncé dans la stratégie 2025 devra être pris en compte.

2.18. Station Constitution

Des réclamants pointent les risques que comportent les travaux relatifs à la station Constitution sur le patrimoine (mise en péril du Palais du Midi, anéantissement de l'aménagement de qualité et des plantations réalisées avenue de Stalingrad).

La Commune de Saint-Gilles se montre favorable au projet et considère que cela aura des impacts positifs sur le fonctionnement du réseau et sa sécurité.

La Commission souligne qu'une demande de permis a déjà été introduite pour cette partie. Le projet tel que proposé aujourd'hui confirme cette demande, avec une amélioration pour cette station sous l'avenue de Stalingrad.

2.19. Tunnel avenue Besme et station Albert

Les réclamants estiment que le projet aura un impact négatif sur la qualité de l'espace public et l'itinéraire cyclable existant.

La Commission estime que cette question relève du génie civil et ne concerne pas directement le PRAS. La Commission soutient le projet de créer ce tunnel sous l'avenue Besme, pour assurer la capacité de stockage en station terminale d'autant que la station Albert a déjà été conçue pour les aménagements proposés.

La Commission reconnaît, par ailleurs, l'intérêt de prolonger le tram de grande ceinture vers Anderlecht, via le boulevard Paepsem.

2.20. Autres impacts

Impact sur le commerce de surface

De nombreux observateurs s'inquiètent de la création de commerces dans les stations et relèvent la concurrence qu'ils représenteront pour le commerce situé en surface.

La Commission souligne l'impact important qu'aura le passage d'un mode de transport de surface vers un mode de transport souterrain sur les commerces.

En effet, un transport de surface offre une visibilité aux commerces que n'offre pas un transport souterrain. Ces derniers constitueront, en outre, une concurrence directe pour les commerces existants.

De plus, la Commission souligne, à l'instar de la CRM et du CESRBC qu'un réseau de surface contribue à la vie économique de quartier et resserre les liens sociaux, ce que ne peut offrir le transport souterrain avec une desserte entre stations plus espacée.

La Commission estime dès lors qu'il faut prendre des mesures de soutien pour ces commerces.

La Commission souligne également l'importance de la présence de stationnement pour les commerces existants. Les emplacements supprimés en voirie devront être compensés.

Impact sur la vitalité du tissu local

De façon plus générale, la Commission rappelle l'objectif repris au PRDD du développement d'une ville de proximité. Dans cette optique, il s'agit de trouver les services nécessaires à la vie quotidienne à proximité des lieux de résidence. La Commission souligne l'impact

impact die dit project zal hebben op de stedelijke ruimtes en pleit voor de ontwikkeling van een duurzame stedelijke aanpak voor alle wijken die worden bediend door de metro om de levenskwaliteit te behouden.

Aangaande alle wijken die de nieuwe geplande metrolijn zal bedienen, wijst de Commissie op het bestaan van een instrument dat het Gewest zelf gecreëerd heeft en dat over het hoofd gezien lijkt door de auteurs van de studie : de wijkmonitoring. Dit instrument moet worden gebruikt voor het stedenbouwkundig onderzoek naar de betrokken wijken en dus een ondersteuning bieden voor bijkomende effectenstudies die worden gevraagd, omdat zij een betere stedenbouwkundige benadering mogelijk maken van de plaatsen waar de toekomstige lijnen en stations zullen komen van de tram en de metro, maar ook van het GEN en de gewestelijke en intergewestelijke buslijnen ten opzichte van de omliggende wijken.

De betrokken wijken (onder voorbehoud van de precisering van het tracé) voor het noordelijke gedeelte van de studie zijn : 21 Noordwijk, 23 Collignon, 80 Helmet, 81 Station Schaarbeek, 79 Vrede en eventueel 801 Industrie : NAVO en 78 Haren.

Impact op de vastgoedwaarde

De Economische en Sociaal Raad betreurt dat het MER niet ingaat op de vraag naar de impact van het project op de vastgoedwaarde. Hij vraagt een bijkomende studie naar dit punt.

De Commissie merkt op dat een metrolijn een onvermijdelijke impact heeft op de waarde van het vastgoed in de wijken die worden doorkruist. De vraag naar bepaling van de meerwaarde stuit op een probleem op het niveau van de vastgoedfiscaliteit. De Commissie adviseert om een onderzoek te lanceren om ervoor te zorgen dat deze fiscaliteit rechtvaardiger is en onder meer rekening houdt met de realiteit en de functie van de locaties.

Ook adviseert de Commissie om deze vraag te verbreden : het gaat niet alleen over het beantwoorden van de vraag naar de fiscaliteit, maar ook om de middelen te voorzien voor een aangepaste ruimtelijke ontwikkeling die de lokale levenskwaliteit ondersteunt (bouw van crèches, buurtvoorzieningen, enz.).

2.21. Keuze van de techniek

Enkele klagers uiten hun bezorgdheid over de keuze van de bouwtechnieken met een tunnelboormachine. Ze stellen zich vragen bij de pertinentie van het tracé, omdat die bepaald zou kunnen zijn door de keuze van de bouwtechniek.

Andere vinden dat de technische keuzes een grote impact zullen hebben op de dienstverlening, omdat de toegang tot de stations langer en minder veilig is.

Ze betreuren dat het MER de impact van de verschillende technieken niet heeft geanalyseerd.

Sommige klagers, waaronder de gemeente Ukkel, vragen om de bi-tubetechniek te kiezen, omdat die minder kost en veiliger en praktischer is voor de gebruikers.

Zoals het MER aangeeft, heeft de techniekkeuze een grote impact op de diepte van de stations, hun kostprijs en toekomstig beheer.

De Commissie onderstreept echter dat de technische overwegingen niet onder het GBP vallen.

Zij vraagt om de opmerkingen van klagers die niet bestudeerd zijn in het MER alsnog te onderzoeken.

2.22. Andere wijzigingen aan het GBP : transitparking

Enkele klagers nodigen de regering uit om kaart 3 van de bestemmingen te wijzigen en een P toe te voegen bij Bordet, zodat hier in de toekomst een P+R aangelegd kan worden.

De Commissie is van mening dat een interregionale benadering nodig is voor de aanpak van de transitparkings. Zij heeft hieraan uiting gegeven in haar advies over het GPDO. Het meest logische is om de transitparkings (P+R) buiten het Brussels Gewest te lokaliseren.

De Commissie stelt zich vragen bij een keuze van een P+R bij Bordet. Waarom zou de beschikbare grond in Brussel worden gebruikt voor dit type infrastructuur dat weinig mogelijkheden voor verdichting biedt? Er kan een oplossing worden gevonden met het Vlaams Gewest voor een ligging in Diegem, dat mogelijkheden heeft op het gebied van grond en een reeds bestaand station.

Zij is van mening dat dit deel uitmaakt van een transregionale benadering en een algemeen plan.

qu'aura ce projet sur les espaces urbains et plaide pour qu'une approche urbaine durable soit développée pour l'ensemble des quartiers desservis par le métro, dans le but d'y maintenir une qualité de vie.

A propos de l'ensemble des quartiers desservis par la nouvelle ligne de métro projetée, la Commission rappelle qu'il existe un instrument créé par la Région et qui semble être négligé par les responsables des études : le Monitoring des Quartiers. Cet outil se doit d'être utilisé pour la réflexion urbanistique des quartiers concernés et donc constituer les supports des compléments d'études d'impacts demandés car ils permettent une meilleure approche urbanistique des lieux d'implantation des futures lignes et stations de trams, de métros mais aussi de RER et de bus tant régionaux qu'inter-régionaux par rapport à leurs quartiers environnants.

Les quartiers concernés (sous réserve de la précision du tracé) pour la partie Nord de l'étude sont les quartiers n° : 21 Quartier Nord, 23 Collignon, 80 Helmet, 81 Gare des Schaarbeek, 79 Paix, et éventuellement les n° 801 Industrie : OTAN et 78 Haren.

Impact sur les valeurs immobilières

Le Conseil économique et social regrette que le RIE n'aborde pas la question de l'impact du projet sur les valeurs immobilières. Il demande un complément d'étude sur ce point.

La Commission fait observer qu'une ligne de métro a un impact inévitable sur la valeur des biens immobiliers situés dans les quartiers qu'il traverse. La question de la captation de la plus-value révèle un problème au niveau de la fiscalité immobilière. La Commission recommande de lancer une réflexion pour que cette fiscalité soit plus équitable et tienne compte de la réalité, en fonction des lieux, ...

Par ailleurs, la Commission recommande d'élargir la question : il ne s'agit pas seulement de rencontrer la question fiscale, mais aussi de prévoir les moyens d'un développement territorial adapté qui permette la convivialité locale (création de crèches, d'équipements de quartier, etc.).

2.21. Choix de la technique

Des réclamants s'inquiètent du choix de la technique de construction par tunnelier. Ils s'interrogent sur la pertinence du tracé, dans la mesure où ce dernier est déterminé par le choix de la technique de construction.

D'autres considèrent que les choix techniques auront un impact non négligeable sur le service, rendant l'accès aux stations plus long et moins sûr.

Ils déplorent que le RIE n'ait pas analysé l'impact des différentes techniques.

Certains réclamants, dont la Commune d'Uccle, demandent de choisir la technique du bitube, moins coûteuse, plus sûre et plus pratique pour les usagers.

Comme le RIE le relève, le choix de la technique a des impacts importants sur la profondeur des stations, leur coût et leur gestion future.

La Commission souligne toutefois que les considérations techniques ne relèvent pas du PRAS.

Elle demande que les remarques des réclamants qui n'auraient pas été étudiées dans le RIE le soient.

2.22. Autres modifications au PRAS : Parking de dissuasion

Des réclamants invitent le Gouvernement à modifier la carte N°3 des affectations en y ajoutant un P à Bordet, de manière à pouvoir y aménager un P+R à l'avenir.

La Commission est d'avis qu'une approche interrégionale est nécessaire sur la question des parkings de dissuasion. Elle s'en est faite l'écho au sein de son avis sur le PRDD. La logique veut que les parkings de dissuasion (P+R) se situent hors Région Bruxelloise.

La Commission s'interroge sur un choix d'un P+R à Bordet. Pourquoi, en effet, utiliser le foncier disponible à Bruxelles pour ce type d'infrastructure qui offre peu de possibilités de densification ? Une solution pourrait être trouvée avec la Région flamande pour son implantation à Diegem qui offre des disponibilités en matières de terrain, de gare déjà présente, ...

Elle estime que cela fait partie d'une réflexion transrégionale et d'un plan général.

2.23. Termijn voor de realisatie en de werkzaamheden

Enkele klagers, waaronder de gemeente Schaarbeek en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, vragen met aandrang een snelle realisatie-termijn voor de metro zelf, maar ook voor de bovengrondse herinrichting. Ze zijn bang voor de gevolgen van zo'n grote werf op de handelszaken, de mobiliteit in de kleine ring en de organisatie van de Zuidmarkt.

Hoewel dit niet onder het GBP valt, vraagt de Commissie om er alles aan te doen om de overlast van de werkzaamheden zo veel mogelijk tot een minimum te beperken (zie regisseur, punt 2.5...).

2.24. Onteigeningen

Enkele klagers vragen om geïnformeerd te worden over de noodzakelijke onteigeningen voor de realisatie van de werkzaamheden.

De vraag naar de onteigeningen valt niet onder de competentie van het GBP. De Commissie is van mening dat dit juridische overwegingen zijn die te maken hebben met vastgoedeigendom en dat de bezwaren in dit kader behandeld moeten worden. Elke onteigening is onderworpen aan een voorafgaande kennisgeving.

Deze bezwaren zijn niet relevant.

3. Besluiten

3.1. Pertinentie van een metro en voorafgaande voorwaarden voor het project

De hoorzittingen en het onderzoek van de bezwaren hebben de complexiteit van dit dossier naar voren gebracht. Zoals de Commissie heeft laten zien, wordt zij uitgenodigd om een advies uit te brengen over een vraag tot wijziging van het GBP, terwijl een geheel van besluiten al is genomen door de regering. Zij is van mening dat de wijziging van het GBP vroeger in het proces behandeld had moeten worden.

Hoewel de Commissie niet tegen de realisatie van een metro is, vraagt zij om een echt stedenbouwkundig onderzoek naar het project. Ze wijst op een aantal basiselementen die volgens haar een voorwaarde vormen voor elk project :

De noodzaak om een grootstedelijke visie te ontwikkelen. Dat impliceert overleg en coördinatie tussen de gewesten, maar ook tussen de vervoersmaatschappijen,

De noodzaak om een antwoord te bieden op de behoeften van alle gebruikers en specifiek op de behoeften van de Brusselaars aan openbaar vervoer,

De noodzaak om een grondig stedenbouwkundig onderzoek uit te voeren naar de wijken waar de geplande lijnen van het openbaar vervoer zullen passeren, evenals elk station of elke halte waar overgestapt wordt, zich daarbij baserend op het analyse- en onderzoeks-instrument dat het Gewest heeft gecreëerd, nl. de wijkmonitoring (waarvan sprake hiervoor bij punt 2.20. Impact op de vitaliteit van het lokale weefsel).

Noodzaak om de levenskwaliteit in de stad en de betrokken wijken te verbeteren met een onderzoek naar onder meer de stedenbouwkundige aspecten van het project en de reorganisatie van het bovengrondse netwerk.

3.2. Complementair openbaarvervoersbeleid

De Commissie is van mening dat dit dossier een aantal uitvoeringsfasen kan bevatten. De herinrichting van de bovengrondse oppervlakte is in eerste instantie mogelijk en kan een antwoord bieden op lokale behoeften.

De metro is een structurele infrastructurele oplossing die bestemd is voor snelle verplaatsingen over langere afstanden. De twee modi – boven- en ondergronds – zijn complementair en moeten gezamenlijk behandeld worden. In dat opzicht vraagt de Commissie een onderzoek naar het behoud van tram 55, aangezien de sporen worden behouden.

De Commissie acht het ook essentieel om de mobiliteit te bekijken vanuit alle mogelijke vervoerswijzen en met toepassing van de tariefintegratie.

3.3. Wijziging van kaart 6 van het openbaar vervoer

Zoals zij al heeft aangegeven in haar antwoord op de bezwaren, is de Commissie van mening dat het GBP niet het meest geschikte instrument is om de strategische vraag van de metro te behandelen. Deze vraag moet behandeld worden binnen het GPDO, in het kader van een algemene visie op de organisatie van het openbaar vervoer in het BHG.

Zij verdedigt het idee om kaart 6 van het GBP in te trekken of minstens het regelgevende karakter van die kaart, aangezien deze een situatie vastlegt en het niet mogelijk maakt om te evolueren in functie van het resultaat van de studies.

2.23. Délai de réalisation et de chantier

De réclamants, dont la Commune de Schaerbeek et la Commission régionale de Mobilité insistent pour un délai de réalisation rapide du métro en lui-même, mais également des réaménagements de surface. Ils craignent les conséquences d'un tel chantier sur les commerces, la mobilité de la petite ceinture et l'organisation du marché du Midi.

Bien que ne relevant pas du PRAS, la Commission demande que tout soit mis en œuvre, afin que les nuisances du chantier soient minimisées autant que possible (voir régisseur, point 2.5).

2.24. Expropriations

Des réclamants demandent à être informés des expropriations nécessaires pour la réalisation de ce chantier.

La question de l'expropriation n'est pas de la compétence du PRAS. La Commission estime qu'il s'agit de considérations juridiques liées à la propriété immobilière et qu'il y a lieu de traiter ces réclamations dans ce cadre. Toute expropriation est liée à une information préalable.

Ces réclamations ne sont pas pertinentes.

3. Conclusions

3.1. Pertinence d'un métro et préalables au projet

Les auditions et l'examen des réclamations ont fait apparaître la complexité de ce dossier. Comme elle l'a relevé, la Commission est invitée à remettre un avis sur une demande de modification du PRAS alors qu'un ensemble de décisions ont déjà été prises par le gouvernement. Elle estime que cette modification du PRAS aurait dû intervenir plus tôt dans le processus.

Si elle ne se montre pas opposée à la réalisation d'un métro elle en appelle à une réelle réflexion urbanistique du projet. Elle rappelle les fondamentaux qui constituent, selon elle, un préalable pour tout projet :

La nécessité de développer une vision métropolitaine. Cela implique la concertation et coordination entre les différentes régions, mais aussi entre les différents opérateurs de transport,

La nécessité de répondre aux besoins de tous usagers et spécifiquement aux besoins des Bruxellois en matière d'offre de transport en commun,

La nécessité de produire l'étude urbanistique approfondie des quartiers concernés par le passage des futures lignes de transports publics ainsi que chacune de leurs stations ou arrêts correspondants en se fondant sur l'instrument d'analyse et de réflexion créé par la Région, c-à-d. : le Monitoring des Quartiers (dont question ci-avant au point 2.20. Impact sur la vitalité du tissu local).

La nécessité de chercher à renforcer la qualité de la vie en ville et des quartiers concernés au travers d'une réflexion sur la dimension urbanistique du projet et la réorganisation du réseau de surface, entre autres.

3.2. Politiques de transport en commun complémentaires

La Commission est d'avis que ce dossier peut contenir diverses phases d'exécution. Des réaménagements de surface sont possibles dans un premier temps qui permettraient d'offrir une réponse aux besoins locaux.

Le métro est une solution infrastructurelle structurante destinée aux déplacements rapides, sur de plus longues distances. Les deux modes – de surface et souterrain – sont complémentaires et doivent être traités ensemble. A cet égard, la Commission demande une réflexion sur le maintien du tram 55 dès lors qu'on en maintient les rails.

La Commission juge indispensable également d'envisager la mobilité en exploitant tous les modes possibles et en mettant en application l'intégration tarifaire.

3.3. Modification de la carte N°6 des transports en commun

Comme elle l'a exprimé dans sa réponse aux réclamations, la Commission estime que le PRAS n'est pas l'instrument le plus approprié pour traiter de la question stratégique du métro. Cette question devrait être traitée au sein du PRDD, dans le cadre d'une vision générale de l'organisation des transports en commun en RBC.

Elle défend l'idée du retrait de la carte 6 du PRAS ou du moins du retrait de son caractère réglementaire car il fige une situation et ne permet pas d'évoluer en fonction du résultat des études.

De Commissie wijst erop dat de werkzaamheden in twee termijnen worden gepland : de realisatie van een metro tussen Albert en het Noordstation tegen 2023 en de realisatie van de metro tussen het Noordstation en Bordet tegen 2028.

Zij verdedigt het idee dat de wijziging van het GBP kan focussen op de aspecten van het project die onmiddellijk moeten worden behandeld, namelijk het station Albert en het station Grondwet.

Zij is niet gekant tegen het principe van een hoogperformante Noord-Zuidverbinding, maar zij is van mening dat het tracé tussen Liedts en Bordet nog verder verfijnd kan worden.

Zij constateert immers dat bepaalde vragen nog niet beantwoord zijn, zoals de vragen naar de stedenbouwkundige integratie van het project en naar de technische aspecten. Zij benadrukt dat dit project een reële positieve impact op de stad moet hebben.

Zij is van mening dat de deur niet mag worden gesloten voor een meer gedetailleerde analyse van sommige alternatieven. Het is niet de bedoeling dat de lopende debatten leiden tot nieuwe aanpassingen die nodig zijn aan het tracé en andere, latere wijzigingen aan het GBP.

3.4. Wijziging van de kaart van bestemmingen 3

Na de bespreking van de bezwaren en de hoorzittingen besluit de Commissie dat het haar niet nuttig lijkt om kaart 3 met de bestemmingen voor de Rigasquare te wijzigen. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden die uitgevoerd kunnen worden zonder deze wijziging.

De wijziging van het gebied voor sport of openlucht recreatie bij het depot in Haren moet worden gecompenseerd. Ook het stedelijk industriegebied zou gecompenseerd kunnen worden door de inrichting van oppervlaktes boven het depot die bestemd zijn voor economische activiteiten."

Gelet op het evaluatieverslag van de impact ervan op de respectieve situatie van vrouwen en mannen, "gendertest" genoemd, verplicht door artikel 3, 2° van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door artikel 13 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24 april 2014 houdende de uitvoering van die ordonnantie;

ANTWOORDEN OP DE ADVIEZEN, OPMERKINGEN EN BEZWAREN UITGEBRACHT OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 25, §§ 4 EN 5, VAN HET BWRO

Algemeen

Overwegende dat het Departement Omgeving van het Vlaams Gewest geen opmerkingen heeft over het ontwerp op zich;

Overwegende dat de GOC akte neemt van de tegengestelde standpunten die voortvloeien uit het openbaar onderzoek;

Dat zij voorstander is van de creatie van een performant openbaar vervoernet om de congestie te verminderen en van de ontwikkeling van een alternatief openbaar vervoeraanbod;

Dat ze van mening is dat de invoering van een openbaar vervoerlijn de capaciteit van het openbaar vervoer zal vergroten;

Dat zij het pertinent vindt om een bijkomend aanbod te voorzien binnen het noordoostelijke kwadrant van het Gewest waar de bevolkingsdichtheid hoog is en volgens demografische projecties nog zal toenemen;

Overwegende dat de GOC naar aanleiding van de hoorzittingen en het onderzoek van de bezwaren de complexiteit van dit dossier vaststelt;

Dat zij wordt uitgenodigd om een advies uit te brengen over een vraag tot wijziging van het GBP, terwijl volgens de GOC een geheel van besluiten al is genomen door de Regering;

Dat zij ook van mening is dat de wijziging van het GBP vroeger in het proces behandeld had moeten worden;

Dat zij niet tegen de realisatie van een metro is, maar vraagt om een echt stedenbouwkundig onderzoek naar het project en met name naar de voorafgaande analyse en onderzoeken van een grootstedelijke visie (die overleg en coördinatie impliceert tussen de verschillende gewesten, maar ook tussen de vervoersmaatschappijen), de noodzaak om een antwoord te bieden op de behoeften van alle gebruikers en specifiek op de behoeften van de Brusselaars aan openbaar vervoer, de noodzaak om de levenskwaliteit in de stad en de betrokken wijken te verbeteren met een onderzoek naar onder meer de stedenbouwkundige aspecten van het project – steunend op Wijkmonitoring, de analyse- en onderzoekstool die het Gewest heeft ontwikkeld – en de reorganisatie van het bovengrondse netwerk;

La Commission rappelle que les travaux sont prévus selon deux échéances : la réalisation d'un métro entre Albert et la gare du nord à l'échéance 2023, la réalisation du métro entre la gare du nord et Bordet à l'échéance 2028.

Elle défend l'idée que la modification du PRAS pourrait se concentrer sur les aspects de ce projet qui demandent à être résolus dans l'immédiat, à savoir la station Albert et la station Constitution.

Elle n'est pas opposée au principe d'une liaison de haute performance nord-sud, mais est d'avis que le tracé entre Liedts et Bordet pourrait encore être affiné.

Elle constate, en effet, que certaines questions se posent encore, dont celles relatives à l'intégration urbanistique du projet et à ses aspects techniques. Elle insiste pour que ce projet ait un réel intérêt positif sur la ville.

Elle est d'avis qu'il ne faut pas fermer la porte à l'analyse plus fine de certaines alternatives. Il ne faudrait pas que les débats en cours concluent à de nouvelles adaptations nécessaires du tracé et à d'autres modifications ultérieures du PRAS.

3.4. Modification de la Carte des affectations n° 3

Au vu des réclamations et des auditions, la Commission conclut qu'il ne lui semble pas utile de modifier la carte n° 3 des affectations pour le square Riga. Des solutions techniques doivent pouvoir être trouvées qui pourraient être mises en œuvre sans cette modification.

La modification de la zone de sports ou de loisirs de plein air, à l'emplacement du dépôt de Haren, devrait être compensée. Enfin, la zone d'industries urbaines pourrait être compensée par la construction de surfaces destinées à de l'activité économique au-dessus du dépôt. »

Vu le rapport d'évaluation de l'impact sur les femmes et les hommes, appelé 'test genre', requis par l'article 3, 2° de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale et par l'article 13 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 avril 2014 portant exécution de cette ordonnance;

REPONSES AUX AVIS, OBSERVATIONS ET RECLAMATIONS EMIS CONFORMÉMENT A L'ARTICLE 25, §§ 4 ET 5, DU COBAT

Généralités

Considérant que le Departement Omgeving de la Région flamande n'a pas de remarque sur le projet en lui-même;

Considérant que la CRD prend bonne note des antagonismes révélés par l'enquête publique;

Qu'elle est favorable à la création d'un réseau de transports en commun performant dans l'objectif de diminution de la congestion et du développement d'une offre alternative de transports en commun;

Qu'elle est d'avis que la mise en place d'une liaison de transports en commun aura pour effet d'augmenter la capacité du transport public;

Qu'elle pense qu'il est pertinent de prévoir cette offre supplémentaire au sein du cadran nord-est où la densité de population est importante et où les projections démographiques prévoient une croissance;

Considérant que la CRD constate suite aux auditions et l'examen des réclamations la complexité de ce dossier;

Qu'elle est invitée à remettre un avis sur une demande de modification du PRAS alors que, selon elle, un ensemble de décisions ont déjà été prises par le Gouvernement;

Qu'aussi, elle estime que cette modification du PRAS aurait dû intervenir plus tôt dans le processus;

Qu'elle ne se montre pas opposée à la réalisation d'un métro mais appelle à une réelle réflexion urbanistique concernant la mise en œuvre du projet et notamment à l'analyse et aux réflexions préalables sur une vision métropolitaine (impliquant concertation et coordination entre les différentes régions, mais aussi entre différents opérateurs de transport) sur la nécessité de répondre aux besoins de tous les usagers et spécifiquement aux besoins des bruxellois en matière d'offre de transport en commun, sur la nécessité de chercher à renforcer la qualité de la vie en ville et des quartiers concernés au travers d'une réflexion sur la dimension urbanistique du projet – en s'appuyant sur l'outil d'analyse et de réflexion développé par la Région qu'est le Monitoring des Quartiers – et la réorganisation du réseau de surface entre autres;

Dat zij het belang benadrukt van de aanpak van de inrichting van de bovengrond, de complementariteit tussen de bovengrondse en lokale netwerken, van de tariefintegratie;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel het project van de Noord-Zuidverbinding ondersteunt als voorstel van duurzaam alternatieven voor de personenwagen;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek, de Stad Brussel, de gemeente Sint-Gillis, de gemeente Evere en een reclamant voorstander zijn van het project, voor zover het een antwoord biedt op de verzadigingsproblemen van het openbaar vervoer dat niet kan worden uitgebreid en op een verdichting van het weefsel, en voor zover het aansluit bij de gewestelijke doelstellingen om de autodruk te verminderen en een modale shift te bewerkstelligen naar het openbaar vervoer of de actieve verplaatsingswijzen;

Overwegende dat de gemeente Evere ervan overtuigd is dat deze verbinding zal leiden tot een belangrijke verbetering van de mobiliteit, sociaaleconomische gevolgen en milieueffecten, alsmede tot een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte voor haar burgers en dus verheugd is over het project;

Overwegende dat de Stad Brussel de geleverde inspanningen toejuicht om de synergieën tussen vervoernetten te versterken en zo de capaciteit te verhogen, en in die zin de algemene doelstellingen van het wijzigingsontwerp ondersteunt;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht voorstander is van het project omwille van de betere verdeling en verbinding van het gewestelijke openbaarvervoernet en het verbeterde aanbod voor de inwoners van Anderlecht die zo mogelijk wordt;

Dat door de keuze voor een openbaarvervoerslijn op afzonderlijke baan volgens haar de bovengrondse verkeersproblemen op de verbinding opgelost zullen geraken en de efficiëntie gewaarborgd zal zijn;

Overwegende dat de gemeente Ukkel, onder voorbehoud van de opvolging van haar opmerkingen, een gunstig advies uitbrengt over het project;

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken over de negatieve impact van het project op hun wijk, de huisvesting, het leefcomfort die niet zal worden gecompenseerd door betere verkeersomstandigheden en parkeergelegenheid;

Overwegende dat enkele reclamanten laten weten negatief te staan tegenover het ontwerp tot wijziging van het GBP, omwille van de aanzienlijke negatieve impact, een onvolledige evaluatie van de impact en alternatieven, de gebrekkige informatie aan het publiek, de vertekende en foutieve vaststellingen;

Dat ze de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vragen om af te zien van het project;

Overwegende dat een reclamant daaruit afleidt dat de uitvoering van dit project maar een gedeeltelijke oplossing zou zijn en bovendien inefficiënt als oplossing voor de vervoersproblemen in Brussel;

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat het project geen voordelen oplevert voor de inwoners van de niet-bediende gemeenten of voor de kwetsbare bevolkingsgroepen, waarvoor de prestaties van het project de moeilijke toegang tot stations en het onveiligheidsgevoel niet zullen compenseren;

Overwegende dat het Bestuur (Perspective) vindt dat het project aansluit bij de gewestelijke plannen en prioriteiten;

Dat het positief staat tegenover het project voor zover het een belangrijke as is van het openbaar vervoer die de mobiliteit, aantrekkelijkheid en de inrichting van het grondgebied verbetert volgens het principe van de meerpole stad;

ANTWOORD

Overwegende dat een van de belangrijkste doelstellingen van de wijziging van het GBP in verband met de hoogperformante Noord-Zuidverbinding er juist in bestaat om het noorden van het Gewest significant beter te bedienen met het openbaar vervoer;

Dat de Regering van mening is dat een beter bediend noordelijk kwadrant aan aantrekkingskracht en levenskwaliteit zal winnen en zal helpen de verkeerscongestie te bestrijden;

Dat de BHR haar beslissing daarenboven gebaseerd heeft op de conclusies van het MER, waarin gesteld wordt dat de verbinding met het openbaar vervoer de meest geschikte oplossing is voor de vastgestelde behoeften;

Dat het MER volledig is;

Dat de Regering er alle nodige elementen in heeft gevonden voor haar beslissing;

Qu'elle souligne l'importance du traitement des aménagements de surface, de complémentarité des réseaux de surface et locaux, de l'intégration tarifaire;

Considérant que Bruxelles Environnement appuie le projet de liaison nord-sud en tant que proposition d'alternatives durables à la voiture personnelle;

Considérant que la Commune de Schaerbeek, la Ville de Bruxelles, la Commune de Saint Gilles, la Commune d'Evere et un réclamant accueillent favorablement le projet dans la mesure où il répond aux problèmes de saturation des transports en commun sans capacité d'extension, à une densification du tissu et qu'il vise aux objectifs régionaux de baisse de la pression automobile et du report modal vers les transports en commun ou les modes de déplacement actifs;

Considérant que la Commune d'Evere est convaincue que cette liaison entraînera une amélioration importante en termes de mobilité, en impacts socio-économiques et environnementaux ainsi qu'une amélioration de la qualité de l'espace public pour ses citoyens et se réjouit donc du projet;

Considérant que la Ville de Bruxelles salue les efforts consentis pour renforcer les synergies entre réseau de transports, pour augmenter la capacité et en ce sens, soutient les objectifs généraux du projet de modification;

Considérant que la Commune d'Anderlecht accueille favorablement le projet en raison de la meilleure distribution et connexion du réseau de transports en commun régional, de l'offre améliorée pour les Anderlechtois qu'il permet;

Qu'elle juge que le choix d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant libèrera la liaison des embarras de la circulation de surface et en garantit l'efficacité;

Considérant que la Commune d'Uccle émet, sous réserve du suivi de ses observations, un avis favorable au projet;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de l'impact négatif du projet sur leur quartier, les logements, le confort de vie que l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement ne compensera pas;

Considérant que des réclamants font part de leur avis défavorable sur le projet de modification du PRAS car ils estiment que les incidences négatives seraient importantes, que l'évaluation des impacts et alternatives serait incomplète, que l'information du public aurait été insuffisante, que les constats seraient biaisés ou erronés;

Qu'ils demandent au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de renoncer au projet;

Considérant qu'un réclamant conclut que la réalisation du projet serait une solution partielle et inefficace aux problèmes de transport bruxellois;

Considérant qu'un réclamant invoque l'absence de bénéfice pour les habitants des communes non desservies ou pour les populations fragiles, pour lesquelles les performances du projet ne pourraient compenser les difficultés d'accès aux quais et le sentiment d'insécurité;

Considérant que l'Administration (Perspective) évalue le projet comme conforme aux plans et priorités régionales;

Qu'elle considère positivement le projet dans la mesure où il constitue un axe majeur de transport en commun améliorant la mobilité, l'attractivité et l'aménagement territorial selon le principe de la ville multipolaire;

REPONSE

Considérant que l'un des principaux objectifs de la modification du PRAS relative à la liaison de transports en commun de haute performance « nord-sud » vise précisément à améliorer significativement la desserte en transport en commun du nord de la Région;

Que le Gouvernement estime qu'un cadran nord mieux desservi gagnera en attractivité, en qualité de vie, contribuera à lutter contre la congestion;

Qu'en outre, le GRBC a fondé sa décision sur la base des conclusions du RIE, lequel conclut que la liaison de transports en commun constitue la solution la plus appropriée aux besoins recensés;

Que le RIE est complet;

Que le Gouvernement y a trouvé tous les éléments nécessaires à sa décision;

Dat de Regering van mening is dat een directe bediening door een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan het gewestelijke openbaarvervoernet duurzaam zal structureren en versterken zoals wordt aangetoond door het MER;

Dat het stedenbouwkundig onderzoek rond het project en de bovengrondse inrichting niet valt onder de wijziging van het GBP, maar onder de procedure voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning;

Dat een eventuele reorganisatie van het bovengrondse openbaarvervoernet ook niet valt onder deze procedure;

Dat de beoordeling van de milieueffecten de analyse omvat van de door het Vlaamse Gewest goedgekeurde pertinente plannen en programma's en dat de mening van het Departement Omgeving van het Vlaamse Gewest is gevraagd in het kader van deze procedure tot wijziging van het GBP;

Dat het milieueffectenrapport bovendien gebaseerd is op pertinente statistische en analytische instrumenten op gewestelijke schaal, waaronder de Wijkmonitoring.

Hiërarchie van de plannen en punctuele wijzigingen van het GBP

Algemeen beeld GPDO

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu en de GOC betreuren dat de wijziging zich voordoet terwijl het ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) niet is goedgekeurd, omdat ze vinden dat dit laatste een globale visie moet bepalen waarin de projecten moeten worden ingepast;

Dat de GOC benadrukt dat het wenselijk zou zijn dat het GPDO goedgekeurd wordt vooraleer er wijzigingen in het GBP worden doorgevoerd zodat het GPDO de globale strategische visie geeft en anticipeert op de verschillende wijzigingen, en eraan herinnert dat het GBP een richtlijn voor de rechtszekerheid moet uitvaardigen betreffende de bestemming van de grond;

Dat de Raad voor het Leefmilieu en enkele reclamanten vragen dat vóór elke wijziging van het GBP het GPDO wordt goedgekeurd;

Overwegende dat reclamanten vinden dat het metroproject tijdens het openbaar onderzoek rond het GPDO heftige kritiek heeft gekregen, maar wel degelijk is opgenomen in het ontwerp van GPDO dat momenteel wordt goedgekeurd;

Dat ze erop wijzen dat het GPDO een strategische visie op Brussel moet geven voor 2040, ook over de mobiliteit, en dat deze tekst niet is goedgekeurd;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het project in de lijn ligt van alle principiële beslissingen die al verscheidene jaren worden genomen in de verschillende plannen van het Gewest;

Dat de wijziging van het GBP geen voorafgaande wijziging van het GPDO vergt;

Dat de wetgever het BWRO specifiek heeft gewijzigd om dit te vermijden;

Dat het project in overeenstemming is met het plan IRIS 2 dat geldt als Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP);

Dat de Noord-Zuidverbinding als belangrijk mobiliteitsproject is opgenomen in het op 18 oktober 2016 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde ontwerp van GPDO.

TAL VAN PUNCTUELE WIJZIGINGEN VAN HET GBP

Dat een reclamant betreurt dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het GBP herhaaldelijk wijzigt om tegemoet te komen aan haar punctuele projecten;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad erop wijst dat de aan het GBP aangebrachte wijzigingen zich steeds vaker voordoen, terwijl dit plan net een duurzaam richtsnoer moet zijn voor de bestemming van de gewestelijke grond;

Dat hij vindt dat de wijziging aan het project van de Noord-Zuidverbinding had moeten worden opgenomen in de wijziging van mei 2013;

Dat een reclamant zich in deze opmerkingen kan vinden;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Economische en Sociale Raad de Brusselse Hoofdstedelijke Regering overigens vragen om het GBP meer algemeen te wijzigen zodat gewestelijke mobiliteitsprojecten kunnen worden gerealiseerd;

Que le Gouvernement juge qu'une desserte directe par un itinéraire de transports en commun en site indépendant structurera et renforcera durablement le réseau régional de transports en commun tel que démontré par le RIE;

Que la réflexion urbanistique autour du projet et des aménagements de surface ne relève pas de la modification du PRAS mais de la procédure de permis d'urbanisme;

Qu'une éventuelle réorganisation du réseau de transports en commun de surface ne relève pas davantage de la présente procédure;

Que l'évaluation des incidences environnementales a intégré l'analyse des plans et programmes pertinents approuvés par la Région flamande et que l'avis du Département Omgeving de la Région flamande a été sollicité dans le cadre de la présente procédure de modification du PRAS;

Que le rapport sur les incidences environnementales s'est en outre appuyé sur les outils statistiques et d'analyse pertinents à l'échelle régionale, en ce compris le Monitoring des Quartiers.

Hiérarchie des plans et modifications ponctuelles du PRAS

Vue globale PRDD

Considérant que le Conseil de l'Environnement, et la CRD regrettent que la modification intervienne alors que le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) n'est pas adopté car ils considèrent que ce dernier doit donner une vision globale à laquelle les projets doivent s'insérer;

Que la CRD souligne qu'il serait souhaitable que le PRDD soit approuvé avant toute entame de modification du PRAS de sorte que le PRDD donne la vision globale stratégique et anticipe les diverses modifications et rappelle que le PRAS doit donner une ligne directrice pérenne à l'affectation du sol, base d'une sécurité juridique;

Que le Conseil de l'Environnement et des réclamants demandent une adoption du PRDD préalable à toute modification du PRAS;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de métro, s'il est bien mentionné dans le projet de PRD durable (PRDD) en cours d'adoption, a fait l'objet de vives critiques durant l'enquête publique du PRDD;

Qu'ils rappellent que le PRDD doit donner une vision stratégique de Bruxelles à l'horizon 2040 y compris sur la mobilité et que ce texte n'a pas été approuvé;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que le projet s'inscrit dans l'ensemble des décisions de principe, dans les différents plans de la Région depuis plusieurs années;

Que la modification du PRAS ne requiert plus une modification préalable du PRDD;

Que le législateur a spécifiquement modifié le CoBAT pour éviter cette démarche;

Que le projet est conforme au plan IRIS 2 ayant valeur de Plan Régional de Mobilité (PRM);

Que le projet de PRDD approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 18 octobre 2016 reprend la liaison nord-sud comme projet majeur de mobilité.

MULTIPLICATION DES MODIFICATIONS PONCTUELLES DU PRAS

Qu'un réclamant déplore que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifie le PRAS successivement pour répondre à ses projets ponctuels;

Considérant que le Conseil Économique et Social note que les modifications apportées au PRAS interviennent de plus en plus fréquemment alors même que ce plan doit donner une ligne directrice pérenne quant à l'affectation du sol régional;

Qu'il juge que la modification liée au projet de liaison nord-sud aurait notamment pu être intégrée à la modification de mai 2013;

Qu'un réclamant fait siennes ces remarques;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et le Conseil Économique et Social demandent par ailleurs au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de modifier le PRAS plus généralement de sorte de permettre la réalisation des projets de mobilité à l'échelle régionale;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het BWRO voorziet in mogelijkheden om het GBP te wijzigen en dat de keuze van deze procedure gepast is voor de Regering;

Dat bovendien de recente procedures tot wijziging van het GBP elk een specifiek doel hebben dat beantwoordt aan een dwingende behoefte van algemeen belang;

Overwegende dat de Regering de nadruk legt op de noodzaak het gewestelijke verordenend kader te wijzigen om de verwezenlijking van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan mogelijk te maken;

Dat ze de omvang van het project en het tijdsbestek onderstreept;

Dat zij van plan is om, in een later stadium, in de mate van het mogelijke over te gaan tot wijziging van het GBP na de goedkeuring van het GPDO, zoals bepaald in artikel 27, § 1 van het BWRO, teneinde het verordenend kader aan te passen aan het door het GPDO gedragen ontwikkelingsproject en met name de gewestelijke projecten inzake mobiliteit en economische activiteiten.

Overlapping tussen procedures

Overwegende dat het Bestuur (Perspective) en de GOC zich vragen stellen bij de verwarring die samenhangt met het samenvallen van de communicatie rond de verschillende voorontwerpen en het ontwerp;

Dat de gemeente Schaarbeek wijst op de verschillende hangende procedures over het dossier;

Dat de GOC erop wijst dat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van het noordelijke gedeelte van het project reeds werd ingediend;

Dat een reclamant de communicatie rond het project contradictorisch vindt (gevoerd door de gemeente Schaarbeek bij afwezigheid van vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), waarbij wordt gedaan alsof het project en de alternatieven zijn "voorgesteld", terwijl buurtbewoners aangetekende brieven hebben ontvangen waarin stond dat het tracé een impact zou hebben op hun eigendom;

Dat de GOC bovendien vragen heeft bij de methode die de Regering heeft gevolgd, aangezien er al beslissingen zijn genomen over het tracé van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan (2013) en de bouwwijze (tunnelboormachine op 8 mei 2014);

Dat zij de termijnen van 2023 benadrukt voor het zuidelijke gedeelte van het tracé (Zuid-Albert) en 2028 voor het noordelijke tracé (Noordstation-Bordet) en daaruit besluit dat de wijziging van het GBP zich op de onmiddellijke behoeften kan focussen (Zuid-Albert);

Dat zij niet gekant is tegen het project van een hoogperformante Noord-Zuidverbinding maar benadrukt dat de kwaliteit van het project en zijn reële belang voor de stad, met name de betere stedenbouwkundige integratie ervan, onontbeerlijk is;

Dat dit aspect baat zou hebben bij een verfijnde studie van het tracé, van de integratie tussen Liedts en Bordet;

Dat zij van mening is dat het schadelijk zou zijn de deur te sluiten voor meer gedetailleerde analyses en dat de lopende debatten niet mogen leiden tot aanpassingen van het tracé of nieuwe wijzigingen van het GBP;

Overwegende dat reclamanten uiting geven aan hun onbegrip over de huidige procedure, over de mogelijkheden die ze in het verleden kregen of in de toekomst zullen krijgen om hun stem te laten horen, een eventuele tijdige onteigening, een eventuele impact op hun goederen voor te bereiden;

Dat ze bijgevolg vragen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hen een overzicht geeft van de lopende procedures en ook van de mogelijkheden om hun stem te laten horen;

Overwegende dat reclamanten erop wijzen dat ze tot op vandaag (29/10/2017) nog steeds geen antwoord hebben gekregen op de vragen die ze aan Beliris (19/04/2017) hebben gesteld;

Overwegende dat reclamanten binnen de 60 dagen na ontvangst ervan een schriftelijk antwoord op hun vragen verwachten;

ANTWOORD

Overwegende dat deze procedure alleen betrekking heeft op de wijziging van de kaarten 3 en 6 van het GBP;

Dat in de hiërarchie van de normen de bepalingen van het GBP de overhand hebben op documenten en vergunningen van lagere orde;

Dat bijgevolg deze wijziging van het GBP een voorafgaande stap en voorwaarde is voor de mogelijkheid tot afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen voor het project;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle les possibilités de modification du PRAS ouvertes par le CoBAT et que le choix de cette procédure est de son opportunité;

Qu'en outre, les récentes procédures de modification du PRAS ont chacune un but spécifique qui répond à un besoin impérieux d'intérêt général;

Considérant que le Gouvernement met en exergue la nécessité de modifier le cadre réglementaire régional pour permettre la réalisation de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Qu'il souligne l'ampleur du projet et l'impératif temporel;

Qu'autant que faire se peut, il envisage de procéder, ultérieurement, à la modification du PRAS suite à l'approbation du PRDD tel que prévu par l'article 27, § 1^{er}, du CoBAT en vue de conformer le cadre réglementaire au projet de développement porté par le PRDD et notamment les projets régionaux en matière de mobilité, d'activités économiques.

Chevauchement entre procédures

Considérant que l'Administration (Perspective) et la CRD s'interrogent sur la confusion liée à la concomitance de communication des différents avant-projets et du projet;

Que la Commune de Schaerbeek relève les différentes procédures en cours liées au dossier;

Que la CRD pointe que la demande de PU pour la mise en œuvre partie nord du projet a déjà été introduite;

Qu'un réclamant juge contradictoire la communication sur le projet (délivrée par la Commune de Schaerbeek en l'absence de représentants de la Région de Bruxelles-Capitale) présentant le projet, ses alternatives comme "proposés" alors même que des riverains ont reçu des courriers en recommandé les informant que leur propriété serait impactée par le tracé;

Qu'en outre la CRD s'interroge sur la méthode suivie par le Gouvernement dans la mesure où ce dernier s'est prononcé sur le tracé de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant (2013) et sur le mode constructif (tunnelier le 8 mai 2014);

Qu'elle souligne les échéances de 2023 pour la partie sud du tracé (Midi-Albert) et 2028 pour le tracé nord (gare du nord-Bordet) et en conclut que la modification du PRAS pourrait se concentrer sur les besoins immédiats (Midi-Albert);

Qu'elle ne s'oppose au projet d'une liaison haute performance nord-sud mais qu'elle souligne que la qualité du projet et son intérêt réel sur la ville, notamment via sa meilleure intégration urbanistique, est essentiel;

Que cet aspect gagnerait à une étude affinée du tracé, de l'intégration entre Liedts et Bordet;

Qu'elle est d'avis qu'il serait dommageable de fermer la porte à des analyses plus fines ou que les débats en cours conduisent à des adaptations du tracé ou de nouvelles modifications du PRAS;

Considérant que des réclamants font état de leur incompréhension quant à la procédure actuelle, aux possibilités qui leur ont été ou qui leur seront réservées pour exprimer les opinions, préparer une éventuelle expropriation dans les délais, un éventuel impact sur leurs biens;

Qu'ils demandent en conséquence que la Région de Bruxelles-Capitale leur donne un aperçu des procédures en cours comprenant les possibilités de s'exprimer;

Considérant que des réclamants précisent que leurs questions à Beliris (19/04/2017) sont restées à ce jour (29/10/2017) sans réponse;

Considérant que des réclamants attendent une réponse écrite à leurs questions dans un délai de 60 jours à compter de sa réception;

REPONSE

Considérant que la présente procédure concerne la seule modification des cartes 3 et 6 du PRAS;

Qu'eu égard à la hiérarchie des normes, les dispositions du PRAS priment sur les documents et autorisations inférieurs;

Qu'en cela, cette modification du PRAS précède et détermine la possibilité de délivrance des PU relatifs au projet;

Dat wordt benadrukt dat deze procedure geen belemmering vormt voor de voortzetting, zowel wat de studie als de ontwikkeling betreft, van mobiliteitsprojecten, met inbegrip van projecten met betrekking tot de betreffende verbinding, voor zover zij binnen een ongewijzigd verordenend kader worden uitgevoerd;

Dat de Regering niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor studies, contactopnames en stedenbouwkundige aanvragen waartoe derden het initiatief nemen in het kader van het project;

Dat Beliris en alle actoren die belast zijn met de uitvoering van het project, zich hoe dan ook, nu en in de toekomst, moeten houden aan de geldende regelgeving (zoals momenteel van kracht of definitief gewijzigd volgens de bepalingen van het BWRO) en met name aan het GBP;

Dat de Regering opnieuw preciseert dat deze procedure tot wijziging van het GBP de burgers, gemeenten en instanties de mogelijkheid gegeven heeft hun mening kenbaar te maken en bezwaarschriften in te dienen met betrekking tot de wijziging van de kaarten 3 en 6 van het GBP;

Dat artikel 26 van het BWRO de vorm bepaalt die het antwoord op de meningen en bezwaarschriften moet aannemen, namelijk de vorm van een gemotiveerd besluit;

Dat de latere stedenbouwkundige vergunningen en projecten onderworpen zullen zijn aan speciale regelen van openbaarmaking (SRO), die zullen worden georganiseerd tijdens het onderzoek van de vergunningsaanvragen die vereist zijn voor de verwezenlijking van het project, waarbij iedere belanghebbende de kans zal hebben zijn mening kenbaar te maken;

Dat de Regering eraan herinnert dat haar beslissingen van 2013 en 2014 principebeslissingen zijn en niet als uitvoerbaar en rechtskrachtig kunnen worden beschouwd aangezien een wijziging van het GBP vereist is voor hun eventuele uitvoering;

Dat het te meer zo is dat er geen sprake van kan zijn dat de Regering tot enig standpunt inzake de wijziging van het GBP besluit alvorens zich geldig te hebben geïnformeerd over de eventuele impact van deze wijziging op het milieu en door de adviesorganen en de opmerkingen uit het openbaar onderzoek te zijn ingelicht;

Dat het bovendien in het belang van het Gewest is dat de uitvoering van het project voor de Noord-Zuidverbinding wordt voorzien en opgevat als een geïntegreerde en eengemaakte infrastructuur en dat de uitvoering van het noordelijke gedeelte van de uitbreiding niet wordt gescheiden van de verbinding naar het zuiden;

Dat de Regering van mening is volledig geïnformeerd te zijn door het milieueffectenrapport, de verzamelde meningen en bezwaarschriften en definitief kan beslissen over een nieuw tracé in afzonderlijke baan in het GBP.

Verenigbaarheid met andere plannen en programma's

Overwegende dat reclamanten het project incoherent vinden met de verschillende eerdere gewestelijke plannen of beleidsinitiatieven;

Dat ze met name wijzen op de verduidelijkingen van het plan IRIS 2 wat de uitbreiding van de metro betreft, op voorwaarde dat niet via een ander openbaar vervoersmiddel aan de vraag kan worden tegemoetgekomen en voor zover de kosten voor infrastructuur en afschrijvingen zijn bestudeerd;

Dat ze erop wijzen dat het plan IRIS 2 bovengronds openbaar vervoer verkiest boven het autoverkeer, terwijl het MER :

- het verkeer als nadeel aanhaalt van het bovengrondse alternatief,
- aantoonde dat stadstol efficiënt is in de strijd tegen het fileprobleem;

Dat ze aldus menen dat het project en het MER, voor zover het de ontwikkeling van het bovengrondse openbaar vervoer uitsluit omwille van het gebrek aan plaats, waarvan men oordeelt dat ze moet worden voorbehouden voor het verkeer van personenwagens, op die manier lijken in te gaan tegen het gewestelijke beleid;

Dat ze menen dat het ontwerp van GBP niet ten volle geïntegreerd is in de visie van het GPDO dat een belangrijker rol wil toekennen aan het spoorwegnet;

Overwegende dat de GOC zich vragen stelt bij de relevantie van kaart 6 van het openbaar vervoer in het GBP, met name in de mate dat soortgelijke elementen zijn opgenomen in het toekomstige GewMP waarin kaart 6 een toestand vastlegt en dat het GBP niet het middel is om de strategische visie op de metro te behandelen;

Dat ze opmerkt dat kaart 6 van het GBP geen geïntegreerde visie van de gewestelijke mobiliteit geeft en geen gecombineerde visie mogelijk maakt van het spoorwegaanbod en de combinaties tussen het openbaar vervoer en het spoor;

Qu'il est souligné que la présente procédure n'entrave pas la poursuite, tant d'un point de vue de l'étude que du développement, des projets de mobilité en ce compris les projets liés à la liaison dans la mesure où ceux-ci se font à cadre réglementaire inchangé;

Que le Gouvernement ne peut être tenu pour responsable des études et contacts et demandes d'ordre urbanistique entrepris par des tiers dans le cadre du projet;

Qu'en tout état de cause, Beliris et l'ensemble des acteurs chargés de la mise en œuvre du projet sont et seront tenus de se conformer à la réglementation en vigueur (actuelle ou définitivement modifiée selon les dispositions du CoBAT) et notamment à celle du PRAS;

Que le Gouvernement réprecise que la présente procédure de modification du PRAS a laissé la possibilité aux citoyens, Communes et Instances, d'exprimer leurs avis et faire part de leurs réclamations en ce qui concerne la modification des cartes 3 et 6 du PRAS;

Que l'article 26 du CoBAT détermine la forme que doit prendre la réponse aux avis et réclamations, à savoir la forme d'un arrêté motivé;

Que les autorisations d'urbanisme et projets ultérieurs feront l'objet des Mesures Particulières de Publicité (MPP), qui seront organisées lors de la procédure d'examen des demandes de permis requis pour la réalisation du projet, au cours desquelles toute personne intéressée sera en mesure de faire part de son avis;

Que le Gouvernement rappelle que ses décisions de 2013 et 2014 sont de principe et ne peuvent être considérées comme exécutoires et ayant des effets en droit dans la mesure où une modification du PRAS est requise en vue de leur mise en œuvre éventuelle;

Qu'il en est d'autant plus ainsi qu'il ne peut être question pour le Gouvernement d'arrêter une quelconque position relative à la modification du PRAS avant d'avoir été valablement informé de l'impact éventuel de cette modification sur l'environnement et d'avoir été éclairé par les instances consultatives et les observations issues de l'enquête publique;

Qu'en outre, il est de l'intérêt de la Région de prévoir et concevoir la mise en œuvre du projet de liaison nord-sud comme une infrastructure intégrée et unifiée et de ne pas séparer la réalisation de la partie nord de l'extension de la liaison vers le sud;

Que le Gouvernement s'estime pleinement informé par le rapport des incidences environnementales, les avis et réclamations recueillis, pour arrêter de manière définitive un nouveau tracé en site indépendant au PRAS.

Compatibilité avec d'autres plans et programmes

Considérant que des réclamants estiment le projet incohérent avec plusieurs plans ou politiques régionales antérieures;

Qu'ils évoquent notamment les précisions du plan IRIS 2 quant à l'extension du métro à la condition que la demande ne puisse être rencontrée par un autre mode de transport public et dans la mesure où les coûts d'infrastructures et d'amortissement ont été étudiés;

Qu'ils notent que le plan IRIS 2 entend donner la priorité au transport public en surface sur le trafic automobile alors que le RIE :

- pointe le trafic comme désavantage de l'alternative de surface,
- démontre l'efficacité d'un péage urbain sur la lutte contre la congestion;

Qu'ainsi, ils estiment que le projet et son RIE, dans la mesure où il exclut de développer les transports en commun de surface en raison d'un manque d'espace – jugé réservé au maintien de la capacité de circulation des véhicules privés –, s'inscrivent en porte-à-faux par rapport à la politique régionale;

Qu'ils estiment que le projet de PRAS ne s'inscrit pas pleinement dans la vision portée par le PRDD qui entend donner un rôle plus important au réseau ferroviaire;

Considérant que la CRD s'interroge sur la pertinence de la carte n°6 des transports en commun dans le PRAS notamment dans la mesure où des éléments similaires seront intégrés au futur PRM, où la carte n°6 fige une situation et où le PRAS n'est pas l'outil pour traiter de la vision stratégique du métro;

Qu'elle remarque que la carte n° 6 du PRAS ne donne pas une vision intégrée de la mobilité régionale en ce qu'elle ne permet pas une vision combinée de l'offre ferrée et des combinaisons entre offre de transports en commun et chemin de fer;

Dat ze de intrekking van kaart 6 van het GBP of minstens het verordenende karakter van die kaart verdedigt;

Dat de GOC bovendien van mening is dat het de taak is van het GPDO om de algemene mobiliteitsvisie in het Brussels Gewest te ontwikkelen en met name de ontwikkelingsprincipes van het openbaarvervoernet;

Dat de GOC voorstelt dat het GPDO één kaart bevat van alle openbaarvervoerswijzen (MIVB – Metro-tram-bus – maar ook NMBS inclusief S, De Lijn en TEC en P+R) en dit op grootstedelijke en federale schaal;

Dat ze het idee verdedigt om een manager aan te stellen die verantwoordelijk is voor het centraliseren van het aanbod van de verschillende operatoren;

Dat een dergelijke visie in het GPDO een vlotter en duidelijker verordenend kader en een vlottere aflevering van de bouwvergunningen tot gevolg zou hebben;

Overwegende dat een reclamant een coherent mobiliteitsplan vraagt op niveau van het grootstedelijk gebied als substituuat voor het project;

Overwegende dat een reclamant zich in dit verband afvraagt in hoeverre dit project is afgestemd op het plan IRIS 2 dat de complementariteit tussen het aanbod van de MIVB (Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel) en dat van de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) benadrukt;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering benadrukt dat het ontwerp tot wijziging van het GBP kadert in de verschillende streefdoelen die het Gewest al verscheidene jaren verkondigt in verschillende plannen en verklaringen;

Dat het normaal is dat de Regering haar wensen op het gebied van mobiliteit actualiseert en verduidelijkt in de loop der tijd en al naargelang de behoeften van de bevolking;

Dat het ontwerp tot wijziging van het GBP de algemene doelstellingen van het plan Iris 2 verduidelijkt en er niet mee in tegenspraak is;

Dat het Gewest overigens een Gewestelijk Mobiliteitsplan bestudeert dat in de plaats moet komen van het plan Iris 2 dat de waarde van GewMP heeft verworven bij ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit;

Dat dit ontwerp van GewMP een tijdschema volgt dat gelijkloopt met de wijziging van het GBP;

Dat de Regering in dit opzicht de coherentie van de regelgeving wenst te waarborgen;

Dat het ontwerp tot wijziging van het GBP bovendien van nature niet alle aanvullende maatregelen kan omvatten die nodig zijn om de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen te halen;

Dat de Regering zich derhalve alle vrijheid voorbehoudt om naast het Noord-Zuidproject aanvullende maatregelen te nemen, met inbegrip van maatregelen betreffende de toegang tot het Gewest met de auto;

Dat de voorwaarden voor de exploitatie en de tenuitvoerlegging van de gewestelijke openbaredienstverplichting van openbaar vervoer niet onder het GBP valt;

Dat het MER evenwel rekening heeft gehouden met de grote veranderingen die de uitvoering van het project kan teweegbrengen in de algehele organisatie van de gewestelijke mobiliteit, zonder binnen het tijdsbestek van het ontwerp vooruit te kunnen lopen op lichte aanpassingen van het aanbod;

Dat de projecten voor de tenuitvoerlegging van de Noord-Zuidverbinding, die in een later stadium zullen volgen, de plaatselijke voorwaarden voor het verkeer en de modale verdeling zullen verduidelijken;

Dat het logisch is dat het MER zich baseert op de bestaande en de geplande toestand om de milieueffecten van het ontwerp tot wijziging van het GBP te analyseren;

Dat het om die reden niet gepast zou zijn het ontwerp alleen te beschouwen in de context van de doelstellingen van het plan IRIS 2;

Dat het derhalve niet correct is te stellen dat het ontwerp afwijkt van de bepalingen van andere gewestelijke plannen;

Dat het MER twee alternatieven voor bovengronds openbaar vervoer analyseert waarvan het tracé werd gekozen om minstens het tweerichtingsverkeer van trams, fietsers en voetgangers en het eenrichtingsverkeer van auto's te garanderen (aangezien het autoverkeer in twee richtingen en parkeren als facultatief worden beschouwd);

Qu'elle défend le retrait de la carte n° 6 du PRAS ou tout le moins de son caractère réglementaire;

Que la CRD estime par ailleurs qu'il est du rôle du PRDD de développer la vision globale de la mobilité en Région bruxelloise et notamment des principes de développement du réseau de transports en commun;

Que la CRD suggère que le PRDD contienne une carte reprenant tous les modes de transports en commun (STIB – Metro-Tram-Bus – mais également SNCB dont S, De Lijn et TEC et P+R) et cela à une échelle métropolitaine et fédérale;

Qu'elle défend l'idée de la mise en place d'un gestionnaire chargé de centraliser l'offre des différents opérateurs;

Qu'une telle vision dans le PRDD aurait eu pour conséquence un encadrement réglementaire plus aisé et clair et une délivrance des autorisations de construire plus fluide;

Considérant qu'un réclamant demande un plan de mobilité cohérent à l'échelle de l'aire métropolitaine comme substitut au projet;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la conformité entre projet et plan IRIS2 lequel préconise la complémentarité entre les offres STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles) et SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges);

REPONSE

Considérant que le Gouvernement met en avant que le projet de modification du PRAS s'inscrit dans les différentes ambitions portées par la Région dans différents plans, déclarations depuis plusieurs années;

Qu'il est normal que le Gouvernement actualise et précise ses volontés en matière de mobilité au fil du temps et des besoins de la population;

Que par ailleurs, le projet de modification du PRAS précise les ambitions globales du plan Iris 2 sans entrer en contradiction avec celles-ci;

Que la Région étudie par ailleurs un Plan Régional de Mobilité devant se substituer au plan Iris 2 ayant acquis valeur de PRM par l'Ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité du 26 juillet 2013;

Que ce projet de PRM suit un échéancier parallèle à la modification du PRAS;

Qu'à ce titre, il convient pour le Gouvernement de garantir la cohérence de la réglementation;

Que, par ailleurs, par nature, le projet de modification du PRAS ne peut comprendre l'ensemble des mesures complémentaires permettant d'atteindre les objectifs régionaux de mobilité;

Qu'ainsi, le Gouvernement se réserve toute latitude quant aux mesures complémentaires au projet de liaison nord-sud, en ce compris les mesures d'accès de la Région aux véhicules automobiles;

Que, de plus, les conditions d'exploitation et de mise en œuvre du service public régional de transport en commun ne relève pas de l'échelle du PRAS;

Que toutefois, le RIE a tenu compte des changements majeurs pouvant être induits par la mise en œuvre du projet sur l'organisation globale de la mobilité régionale sans pouvoir préjuger des adaptations fines de l'offre à l'échéance du projet;

Qu'en outre, les projets de mise en œuvre de la liaison nord-sud, qui interviendront ultérieurement, préciseront les conditions locales de circulation et de partage modal;

Qu'il est logique que le RIE se base sur la situation existante et projetée pour analyser les impacts environnementaux du projet de modification du PRAS;

Que pour cette raison, prendre pour hypothèse les seules ambitions du plan IRIS 2 comme contexte dans lequel s'insère le projet, serait inapproprié;

Qu'à ce titre, il n'est pas exact de considérer que le projet s'écarter des dispositions d'autres plans régionaux;

Que le RIE analyse deux alternatives de transport en commun de surface dont le tracé a été choisi en vue de garantir au minimum la circulation en double sens de trams, de cyclistes et de piétons, et la circulation automobile en sens unique (la circulation automobile en double sens et le stationnement étant considérés comme facultatifs);

Dat deze methode de bewering tegenspreekt dat de voorkeur uitgaat naar het behoud van de verkeerscapaciteit voor personenwagens;

Dat het project wat de nagestreefde spoorvervoersdiensten betreft in de lijn ligt van de aanbevelingen van het ontwerp van GPDO;

Dat er bovendien moet worden op gewezen dat de structuur en het aanbod van het spoorwegvervoer op het gewestelijke grondgebied niet vallen onder de gewestelijke bevoegdheden;

Dat het Gewest in dat opzicht van plan is zijn gewicht in de schaal te werpen om op Brussels niveau een fijnmazige, regelmatige en relevante bediening door het spoorvervoer te verkrijgen, maar niet kan garanderen dat dit vruchten zal afwerpen;

Dat de opmerking van de GOC met betrekking tot de eigenschappen en elementen die het GBP uitmaken, de integratie van de structurende elementen voor de openbare mobiliteit in het toekomstige GewMP of de rol van het GPDO los staat van deze procedure, die slechts betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de inhoud van het GBP wordt bepaald door het BWRO;

Dat het GPDO bovendien nog steeds niet is goedgekeurd;

Dat het materieel ook niet mogelijk was de twee plannen over dezelfde termijn te laten lopen;

Dat de opmerking dus niet gegrond is.

Overwegende dat het ontwerp van GBP erop gericht is kaarten 3 en 6 van het GBP te wijzigen;

Dat de modaliteiten voor de exploitatie van het Brusselse openbaarvervoernet - naast het spoorwegnet, dat een federale bevoegdheid is - zoals voormeld onderhevig zijn aan veranderingen en aanpassingen;

Dat ondanks de onzekerheden in verband met het spoorwegnet, het project in het algemeen gericht is op een maximale bediening op de gewestelijke noord-zuidas en het ondersteunen van een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het noordoostelijke kwadrant van het Gewest vanuit heel het Gewest in een logica van complementariteit tussen de verplaatsingswijzen;

Dat in het MER rekening is gehouden met de belangrijkste effecten;

Dat derhalve de overeenstemming van de plannen niet in twijfel kan worden getrokken;

Dat wat het verordenende karakter van kaart 6 van het GBP betreft deze vraag niet valt onder de bevoegdheid van de Regering maar van het Parlement in het kader van een eventuele hervorming van het BWRO.

BEHEER EN PARTICIPATIE

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad het belang onderstreept van een geslaagd beheer om tot een oplossing te komen met een reële meerwaarde;

Overwegende dat het Bestuur (Perspective) en de GOC vinden dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het project één enkele coördinator zou kunnen aanstellen - de officiële "regisseur" - die als schakel zou fungeren tussen de burgers, de gemeenten, de gewestelijke actoren en die van buiten het Gewest en zijn werf;

Dat de gemeente Schaerbeek vraagt dat het beheer van het project wordt herbekeken;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht betreurt niet officieel de ontwikkeling van de studie regelmatig te begeleiden;

Dat ze vraagt nauw te worden betrokken bij het opvolgingscomité voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor het stuk Anneessens en Zuidstation;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie betreurt dat Brussel Mobiliteit (BM) geen lid was van de RvB van het MER m.b.t de wijziging van het GBP;

ANTWOORD

Overwegende dat de procedure tot wijziging van het GBP wordt bepaald door artikel 27 van het BWRO, dat verwijst naar artikelen 25 en 26 van hetzelfde wetboek; dat deze wettelijke procedure de rol en de bevoegdheid van de gemeenten en de adviesorganen vastlegt; dat ze in dit geval nauwlettend werd gerespecteerd;

Overwegende dat de Regering er bovendien aan herinnert dat het de opdrachtgever is die oordeelt over de minimale voorwaarden voor de opvolging van de studies;

Dat de verschillende gewestelijke en parageestelijke actoren op het gebied van mobiliteit erbij betrokken werden en hun standpunten hebben kunnen preciseren in het kader van de MER-studie;

Dat de Regering verduidelijkt dat de SRO van toepassing zullen zijn op latere vergunningsaanvragen;

Que cette méthodologie contredit l'affirmation selon laquelle le maintien de la capacité de circulation des véhicules privés aurait été privilégié;

Qu'en ce qui concerne les ambitions de desserte ferroviaire, le projet s'inscrit dans le cadre et les ambitions prônés par le projet de PRDD;

Qu'il convient par ailleurs de préciser que la structure et l'offre ferroviaire présente sur le territoire régional ne relève pas de la compétence régionale;

Qu'à ce titre, la Région entend peser sur les décisions en matière de desserte ferroviaire fine, cadencée et pertinente à l'échelle bruxelloise, sans pouvoir en garantir l'effectivité;

Que par ailleurs, la remarque de la CRD portant sur les caractéristiques et éléments composant le PRAS, sur l'intégration des éléments structurants de mobilité publique dans le futur PRM ou sur le rôle du PRDD ne relève pas de la présente procédure, qui ne vise qu'à modifier le PRAS;

Que le contenu du PRAS est déterminé par le CoBAT;

Que, de plus, le PRDD n'est toujours pas adopté à ce jour;

Qu'aussi il n'était pas matériellement possible d'assurer la concordance des échéances pour ces 2 plans;

Que la remarque n'est donc pas fondée.

Considérant que le projet de PRAS s'attache à modifier les cartes 3 et 6 du PRAS;

Qu'ainsi que susmentionné, les modalités d'exploitation du réseau de transports en commun bruxellois, en plus encore du réseau ferré de compétence fédérale, sont susceptibles de changement, d'adaptation;

Qu'en dépit des incertitudes liées au réseau ferroviaire, l'objectif global du projet est de maximiser la desserte sur l'axe nord-sud régional et de soutenir la meilleure accessibilité en transports en commun du cadran nord-est avec l'ensemble de la Région dans une logique de complémentarité entre modes;

Que le RIE a tenu compte des principaux impacts;

Qu'à ce titre, la conformité entre plans ne saurait être remise en cause;

Qu'en ce qui concerne le caractère règlementaire de la carte 6 du PRAS, cette question ne relève pas de la compétence du Gouvernement mais du Parlement dans le cadre d'une éventuelle réforme du CoBAT.

GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

Considérant que le Conseil Économique et Social insiste sur l'importance d'une gouvernance réussie pour aboutir à une solution ayant une réelle plus-value;

Considérant que l'Administration (Perspective) et la CRD estiment que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait désigner un coordinateur unique du projet - « régisseur » officiel - chargé de faire le lien entre les citoyens, les communes, les acteurs régionaux et extra régionaux du projet et son chantier;

Que la commune de Schaerbeek appelle à une révision de la gouvernance du projet;

Considérant que la Commune d'Anderlecht regrette de ne pas avoir été associée officiellement à accompagner régulièrement le développement de l'étude;

Qu'elle demande à être associée étroitement au comité de suivi lié à la demande de PU liée au tronçon Anneessens et Gare du Midi;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité regrette que Bruxelles Mobilité (BM) n'ait pas été membre du CA du RIE de la modification du PRAS;

REPONSE

Considérant que la procédure de modification du PRAS est déterminée par l'article 27 du CoBAT, lequel renvoie aux articles 25 et 26 du même code; que cette procédure légale fixe le rôle et la compétence des communes et des instances consultatives; qu'elle a été scrupuleusement respectée en l'espèce;

Considérant qu'au surplus, le Gouvernement rappelle que les modalités minimales pour le suivi des études est laissé à l'appréciation du maître d'ouvrage;

Que les différents acteurs régionaux et para régionaux de la mobilité ont été impliqués et ont pu préciser leurs positions dans le cadre de l'étude RIE;

Que le Gouvernement précise que les demandes d'autorisation ultérieures entreront dans le champ des MPP;

Dat de gemeenten en betrokken actoren in dat opzicht betrokken zullen worden bij de procedures en impactstudies in verband met de uitvoering van het project.

BETROKKENHEID BIJ HET VERVOLG

Overwegende dat tal van reclamanten vragen dat rekening wordt gehouden met hun opmerkingen en wensen deel te nemen aan de volgende etappes van de procedure;

Overwegende dat de GOC van mening is dat het project had moeten samengaan met een mededeling van de Regering over de herinrichting van de bovengrond gezien deze complementair zijn;

ANTWOORD

Overwegende dat de speciale regelen van openbaarmaking (SRO) worden geregeld door het BWRO en zijn uitvoeringsbesluiten;

Dat dit besluit een antwoord biedt op de opmerkingen en adviezen met betrekking tot het GBP;

Dat de andere opmerkingen en meningen die geen verband houden met het GBP en opnieuw werden ingediend tijdens andere procedures te gepasten tijde zullen worden behandeld, voornamelijk in het kader van de openbare onderzoeken die worden georganiseerd bij de aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning die nodig zijn voor de realisatie van het project van de hoogperformante verbinding;

Overwegende dat de Regering akte neemt van de opmerking, maar er evenwel aan herinnert dat de concrete aspecten van de verwezenlijking van het project, met inbegrip van de buitenaanleg van de oppervlakten waarop de wijziging betrekking heeft, los staan van deze procedure, die slechts betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat deze opmerking derhalve zal worden beantwoord in het kader van de speciale regelen van openbaarmaking die worden georganiseerd tijdens de procedure voor het onderzoek van de vergunningsaanvragen die vereist zijn voor de verwezenlijking van het project.

GEBREK AAN INFORMATIE EN COMMUNICATIE

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) betreurt niet voldoende te zijn geïnformeerd over de ontwikkeling van het project van de Noord-Zuid-verbinding;

Dat ze het gebrek aan informatie in het algemeen betreurt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) ook het gebrek aan voorafgaande informatie, zowel aan de burgers als aan de instanties, vermeldt en betreurt dat dit leidt tot een vorm van ambiguïteit waarbij instanties en actoren van het proces zich moeten uitspreken over een tracé zonder informatie over de reorganisatie van het netwerk;

Dat ze de Brusselse Hoofdstedelijke Regering oproept om haar op korte termijn een globaal perspectief met de verschillende aspecten voor te leggen van het project voor de verbinding Albert - Bordet;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering kennis neemt van het bezwaar van de GMC en de GOC;

Dat zij er echter aan herinnert dat het ontwerp tot wijziging van het GBP niet de bedoeling heeft de technische aspecten van het project van de Noord-Zuidverbinding rechtstreeks te behandelen;

Dat zij benadrukt dat de GMC en de GOC te gepasten tijde over het ontwerp zijn geraadpleegd als adviesorgaan;

Dat het ontwerp tot wijziging van het GBP het voorwerp heeft uitgemaakt van presentaties tijdens de zitting en vragenrondes op 18 september 2017 (GMC) en 18 januari 2018 (GOC);

Dat de tussenkost van de GMC, net als die van alle organen die in het kader van deze procedure werden geraadpleegd, opnieuw berust op de strikte naleving van de toepasselijke bepalingen van het BWRO;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten de gebrekkige informatie van het Gewest rond het project betreuren;

Overwegende dat enkele reclamanten betreuren dat er rond de betrokken sites geen specifieke publiciteit voor het project is voorzien, terwijl het project de door de teksten bepaalde modaliteiten van openbaarmaking wel heeft nageleefd;

Dat ze zich erover verbazen dat op de speciaal daarvoor voorziene website "metro3.be" geen melding is gemaakt van het ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat ze betreuren dat de informatie- en consultatiesessies van het publiek tot een minimum zijn beperkt en dat de projectindieners er niet op aanwezig waren, te meer omdat de wijziging niet zal worden voorgelegd aan een overlegcommissie;

Overwegende dat een reclamant het gebrek aan informatie over het project betreurt, waarmee de burgers zich over het project zouden kunnen uitspreken;

Qu'à ce titre, les communes et acteurs concernés seront associées aux procédures et études d'impact liées à la mise en œuvre du projet.

ASSOCIATION SUITE DU PROCESSUS

Considérant que de nombreux réclamants demandent la bonne prise en compte des leurs remarques et souhaitent participer aux étapes ultérieures de la procédure;

Considérant que la CRD estime qu'une communication de la part du Gouvernement sur les réaménagements de surface, complémentaires au projet, aurait dû accompagner le projet;

REPONSE

Considérant que les mesures particulières de publicité (MPP) sont régies par le CoBAT et ses arrêtés d'application;

Que le présent arrêté apporte une réponse aux remarques et avis relevant du PRAS;

Que les autres remarques et avis ne relevant pas du PRAS et réintroduites lors d'autres procédures seront traitées en temps utile, principalement dans le cadre des enquêtes publiques organisées lors des demandes de permis d'urbanisme requis pour la réalisation du projet de liaison haute performance;

Considérant pour le surplus que le Gouvernement prend acte de la remarque mais rappelle que les aspects concrets de la réalisation du projet, en ce compris, l'aménagement extérieur des surfaces concernées par la modification ne concerne pas la présente procédure, qui ne vise qu'à modifier le PRAS;

Qu'aussi cette observation trouvera réponses dans le cadre des mesures particulières de publicité qui seront organisées lors de la procédure d'examen des demandes de permis requis pour la réalisation du projet.

MANQUE D'INFORMATION ET COMMUNICATION

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité (CRM) regrette de ne pas avoir été suffisamment informée du développement du projet de liaison nord-sud;

Qu'elle déplore sa sous-information en général;

Considérant que la Commission Régionale de Développement (CRD) relève également le manque d'information en amont tant pour le citoyen, que pour les Instances et regrette que cela induise une forme d'ambiguïté où les instances et acteurs du processus doivent se prononcer sur un tracé en l'absence d'information quant à la réorganisation du réseau;

Qu'elle enjoint le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à lui présenter à court terme une perspective globale multi aspects du projet de liaison Albert - Bordet;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement entend la réclamation de la CRM et de la CRD;

Qu'il rappelle toutefois que le projet de modification du PRAS n'a pas vocation à traiter directement les aspects techniques du projet de liaison nord-sud;

Qu'il souligne que la CRM et la CRD, en tant qu'Instances consultatives, ont été consultées sur le projet en temps utile;

Que le projet de modification du PRAS a fait l'objet de présentations en séance et de questions-réponses en date du 18 septembre 2017 (CRM) et 18 janvier 2018 (CRD);

Qu'à nouveau, l'intervention de la CRM, comme de tous les organismes consultés dans le cadre de la présente procédure, se fonde sur le respect strict des dispositions du CoBAT applicables;

Considérant que la Commune de Schaarbeek et des réclamants regrettent le manque d'information de la part de la Région sur le projet;

Considérant que des réclamants regrettent qu'aucune publicité spécifique du projet n'ait été prévue aux abords des sites concernés, quand bien même le projet a respecté les modalités de publicité prévue par les textes;

Qu'ils s'étonnent que le site internet dédié "metro3.be" n'ait pas fait mention du projet de modification du PRAS;

Qu'ils déplorent que les séances d'information et de consultation du public aient été réduites au minimum, se soient tenues en l'absence des porteurs de projet et d'autant plus que la modification ne fera pas l'objet d'une commission de concertation;

Considérant qu'un réclamant déplore le manque d'information sur le projet permettant aux citoyens de se prononcer sur le projet;

Dat deze reclamant zich erover verbaast dat zelfs enkele instanties klagen over een gebrek aan informatie;

Dat hij betreurt dat het gewestelijke bestuur belast met de territoriale planning heeft geweigerd het ontwerp tot wijziging voor te stellen tijdens openbare vergaderingen die door een gemeente en een vereniging zijn georganiseerd;

ANTWOORD

Overwegende dat de modaliteiten voor de organisatie van het openbaar onderzoek en de lijst van documenten die aan dit onderzoek moeten worden onderworpen door het BWRO zijn bepaald; dat deze bepalingen nauwlettend werden nageleefd in het kader van deze procedure.

Overwegende dat een reclamant stelt dat het gebrek aan management de ontwikkeling van openbaarvervoersinfrastructuren in Brussel bemoeilijkt;

Dat hij wijst op de geleidelijke oplossing van de kennis en vaardigheden, en het verlies van invloed van Brussel Mobiliteit, en dat hij het gebrek aan supervisie op hoog niveau, die in staat is dat soort projecten in goede banen te leiden, betreurt;

ANTWOORD

Overwegende dat deze procedure tot doel heeft het GBP te wijzigen; dat ze onder de bevoegdheid van de Regering valt door toepassing van artikelen 25 tot 27 van het BWRO;

Dat de wijziging van het plan daarom niet automatisch de uitvoering van de beoogde verbindingswerken met zich meebrengt, aangezien een stedenbouwkundige vergunning moet worden verkregen die onderworpen is aan een effectenstudie;

Overwegende dat de Regering verduidelijkt dat het ontwerp tot wijziging van het GBP zich beperkt tot het wijzigen van de kaarten van het bodembestemmingsplan en de analyse van de milieu-impact van deze wijzigingen;

Dat zij benadrukt dat de milieueffecten van de technische aspecten van het verbindingproject op zich gedetailleerd zullen worden bestudeerd in het kader van andere procedures, waaronder met name de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunning die worden ingediend voor de uitvoering van de vereiste werken;

Dat zij met name beklemtoont dat de indiening van een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning ressorteert onder het BWRO, met name wat de voorstelling van de concrete inhoud van het project en de participatie van burgers, gemeenten en andere gewestelijke actoren betreft;

Dat zij voor het ontwerp tot wijziging van het GBP de wetgeving en de verplichtingen inzake openbaarmaking heeft gevolgd;

Dat de instanties, gemeenten en burgers werden uitgenodigd om zich uit te spreken overeenkomstig de modaliteiten die zijn vastgelegd in het BWRO en het besluit van 23 november 1993 met betrekking tot openbare onderzoeken;

Dat zij meer gedaan heeft dan verplicht op het gebied van openbaarmaking en participatie, vooral wat de aankondiging van het openbaar onderzoek via radio, televisie en pers betreft, en de mogelijkheid geboden heeft bezwaarschriften in te dienen gedurende een termijn van 60 dagen buiten schoolvakanties, met name door aankondiging van het onderzoek op de websites van het Gewest en de verspreiding van video's via het YouTube-kanaal van het Bestuur (Perspective);

Dat de Regering overigens niet kan instaan voor mededelingen die worden gedaan door derden;

Dat het in dat opzicht niet correct is het Gewest een gebrek aan communicatie te verwijten;

Dat de Regering ten slotte van mening is dat de opmerkingen met betrekking tot het beheer van het project van de Noord-Zuidverbinding subjectief zijn en niets te maken hebben met het GBP.

PARTICIPATIE

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad wijst op het engagement van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om in een vroeg stadium overleg te plegen over de grote projecten inzake mobiliteit;

Overwegende dat enkele reclamanten herinneren aan de belofte van de minister van Mobiliteit om tewerk te gaan op basis van een participatief proces waardoor ook het eindproject Rigasquare nog kon worden gewijzigd;

Overwegende dat de gemeente Evere vraagt dat werk wordt gemaakt van burgerparticipatie in het kader van de inrichting van de stationsomgevingen;

Que ce réclamant s'étonne que même certaines Instances se plaignent de sous-information;

Qu'il déplore que l'administration régionale chargée de la planification territoriale ait refusé de présenter le projet de modification au cours de réunions publiques organisées par une Commune et une association;

REPONSE

Considérant que les modalités d'organisation de l'enquête publique et la liste des documents soumis à cette enquête sont déterminés par le CoBAT; que ces dispositions ont été scrupuleusement respectées dans le cadre de la présente procédure.

Considérant qu'un réclamant affirme que le déficit de management pénaliserait le développement des infrastructures de transport public à Bruxelles;

Qu'il reporte une hypothétique dilution progressive du savoir-faire et des compétences, et la perte d'influence de Bruxelles Mobilité et déplore ce qu'il considère comme l'absence d'une supervision de haut niveau, compétente pour conduire ces projets;

REPONSE

Considérant que la présente procédure vise à modifier le PRAS; qu'elle est de la compétence du Gouvernement par application des articles 25 à 27 du CoBAT;

Que la modification du plan n'induit pour autant pas automatiquement la réalisation des travaux de liaison envisagés en raison de la nécessité d'obtention de permis d'urbanisme soumis à étude d'incidences;

Considérant que le Gouvernement précise que le projet de modification du PRAS se limite à la modification des cartes du plan d'affectation du sol, à l'analyse de l'impact environnemental de ces modifications;

Qu'il souligne que les incidences environnementales des aspects techniques du projet de liaison en tant que tels seront étudiés de manière détaillée dans le cadre d'autres procédures, dont notamment les demandes de permis d'urbanisme introduites en vue de la réalisation des travaux requis;

Qu'il met notamment en exergue le fait que l'introduction de demande de Permis d'Urbanisme est encadrée par le CoBAT en particulier sur la présentation du contenu concret du projet et sur la participation du public, des Communes et des autres acteurs régionaux;

Qu'il a suivi la législation et les obligations de publicité pour le projet de modification du PRAS;

Que les Instances, Communes et citoyens ont été invités à se prononcer selon les modalités prévues par le CoBAT et l'arrêté du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques;

Qu'il est allé au-delà des obligations de publicité et de participation, en particulier en ce qui concerne l'annonce de l'enquête publique par voie radiophonique, télévisuelle et de presse et la possibilité d'introduire des réclamations dans un délai de 60 jours hors vacances scolaires notamment en annonçant cette enquête sur les sites internet régionaux, en diffusant les spots sur le profil YouTube de l'Administration (Perspective);

Que par ailleurs, le Gouvernement ne peut être tenu pour responsable des communications réalisées par des tiers;

Qu'en cela, il n'est pas exact de faire grief à la Région de ne pas avoir communiqué;

Qu'enfin, le Gouvernement juge les remarques concernant le management du projet de liaison nord-sud comme subjectives et ne relevant pas du PRAS.

PARTICIPATION

Considérant que le Conseil Économique et Social rappelle l'engagement du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de concerter en amont les grands projets en matière de mobilité;

Considérant que des réclamants remémorent l'engagement du Ministre de la Mobilité d'un processus participatif susceptible d'amender le projet final square Riga;

Considérant que la Commune d'Evere demande qu'une participation citoyenne soit mise en place dans le cadre de l'aménagement des abords de stations;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat deze inrichtingsprojecten onderworpen zijn aan de SRO en aan overleg overeenkomstig de in het BWRO vastgelegde modaliteiten.

Diversen

ONDERGRONDSE HANDELSZAKEN

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek zich verzet tegen de inrichting van ondergrondse winkelruimten, die concurrentie zouden zijn voor het bovengrondse aanbod;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het GBP de bestemming van de ondergrond niet regelt;

Dat deze kwestie moet worden geregeld in het kader van de latere vergunningsprocedures.

IMPACT OP DE GEMEENTEN

Overwegende dat de gemeente Sint-Gillis benadrukt dat het ontwerp tot wijziging van het GBP een principiële administratieve stap vormt die het project van de Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer mogelijk maakt;

Dat ze erop wijst dat dit geen rechtstreekse impact heeft op het gemeentelijke grondgebied en dat de concrete impact van de inrichtingen die vereist zijn voor de realisatie van het verbindingproject zal worden onderzocht in het kader van de aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning (SV);

Dat ze stelt dat het project reeds ver gevorderd is aangezien de MIVB een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning heeft ingediend voor het project van het station Grondwet, met daarbij een milieueffectenonderzoek waarvan het eindrapport niet afgewerkt is;

ONZEKERHEDEN VAN HET PROJECT/VERZOEK OM AUDIT

Overwegende dat een reclamant vindt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een dilemma staat;

Dat hij de gewestelijke ambitie ondersteunt om rationeel te investeren in zware infrastructuur wanneer dit gerechtvaardigd is;

Dat hij de avontuurlijke kant van het project benadrukt, zowel wat de uitvoering, de financiering als de gevolgen ervan op andere infrastructuurprojecten in het Gewest betreft;

Dat hij de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aanraadt om een audit van dit project te laten uitvoeren door een instelling of een groot internationaal bureau, vergelijkbaar met deze die het rendement garanderen van de grote internationale investeringen;

ANTWOORD

Overwegende dat de gedurende het openbaar onderzoek geformuleerde opmerkingen over de concrete aspecten van de uitvoering van het project en met name met betrekking tot de financiering van de realisatie van de Noord-Zuidverbinding geen betrekking hebben op deze procedure, die enkel tot doel heeft het GBP te wijzigen;

Dat sommige van deze opmerkingen zullen worden beantwoord in het kader van de speciale regelen van openbaarmaking die worden georganiseerd tijdens de procedure voor het onderzoek van de vereiste vergunningsaanvragen voor de verwezenlijking van het project;

Dat de conclusies over deze thema's die zijn voortgevloeid de milieueffectenstudie worden overgelaten aan het oordeel van de Regering, via haar gemachtigde ambtenaar.

BEHEER VAN DE WERVEN

Overwegende dat de gemeente Evere wenst dat gevolg wordt gegeven aan haar aanbevelingen, met name betreffende de stedelijke integratie van het project en het beheer van de werken, om de kwaliteit van het project te maximaliseren en de impact ervan op de inwoners te minimaliseren;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het ontwerp enkel betrekking heeft op de wijziging van de kaarten 3 en 6 van het GBP;

Dat zij benadrukt dat de preciezere effecten van de bouwwerken en de inplanting van de infrastructuur voor de openbaarvervoerlijnen in afzonderlijke baan zullen worden bestudeerd in het kader van de latere aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning.

LATERE STAPPEN

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie wenst mee te helpen met het opstellen van een bestek voor de impactstudie in verband met de stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van het project;

Dat ze vraagt dat de participatie en de consultatie van het publiek worden uitgebreid;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que ces projets d'aménagement seront soumis aux MPP et à la concertation selon les modalités précisées par le CoBAT.

Divers

COMMERCES EN SOUS SOL

Considérant que la Commune de Schaerbeek marque son opposition à la création d'espaces commerciaux souterrains venant en concurrence avec l'offre de surface;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que le PRAS ne règle pas l'affectation du sous-sol;

Que cette question doit être réglée dans le cadre des procédures de permis ultérieures.

IMPACT SUR LES COMMUNES

Considérant que la Commune de Saint Gilles rappelle que le projet de modification du PRAS constitue une étape administrative de principe permettant le projet de création d'une liaison de transports en commun nord-sud;

Qu'elle souligne que celui-ci n'impacte pas directement le territoire communal et que l'impact concret des aménagements requis pour la réalisation du projet de liaison sera examiné dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme (PU);

Qu'elle note que le projet est déjà avancé dans la mesure où la STIB a introduit une demande de PU relative au projet de station Constitution accompagnée d'une étude d'incidences dont le rapport final est inachevé;

ALEAS DU PROJET/DEMANDE D'AUDIT

Considérant qu'un réclamant considère la Région de Bruxelles-Capitale comme face à un dilemme;

Qu'il appuie la volonté régionale d'investir rationnellement dans des infrastructures lourdes lorsqu'elle est justifiée;

Qu'il souligne le côté aventureux du projet tant sur sa mise en œuvre, son financement, que sur les conséquences qu'il aura sur les autres projets d'infrastructures dans la Région;

Qu'il recommande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de faire auditer ce projet par un organisme ou un grand bureau international comparable à ceux qui garantissent le rendement des grands investissements internationaux;

REPONSE

Considérant que les remarques et observations formulées durant l'enquête publique portant sur les aspects concrets de la mise en œuvre du projet et notamment celles portant sur le financement de la réalisation de la liaison nord-sud ne concernent pas la présente procédure, qui ne vise qu'à modifier le PRAS;

Que certaines de ces remarques et observations trouveront réponses dans le cadre des mesures particulières de publicité qui seront organisées lors de la procédure d'examen des demandes de permis requis pour la réalisation du projet;

Que, par ailleurs, les conclusions sur ces thématiques issues des études d'incidences environnementales seront laissées à l'appréciation du Gouvernement par l'intermédiaire de son fonctionnaire délégué.

GESTION DES CHANTIERS

Considérant que la Commune d'Evere souhaite que ses recommandations notamment en matière d'insertion urbaine du projet, de gestion des chantiers, soient suivies d'effet de sorte de maximiser la qualité du projet et de minimiser son impact sur les habitants;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que le projet ne porte que sur la modification des cartes 3 et 6 du PRAS;

Qu'il souligne que les incidences plus précises liées aux chantiers, à l'implantation des infrastructures liées à l'itinéraire de transports en commun en site indépendant seront étudiées lors des demandes ultérieures d'autorisations d'urbanisme.

ETAPES ULTERIEURES

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité souhaite contribuer à l'élaboration du cahier des charges de l'étude d'incidences lié au permis d'urbanisme de mise en œuvre du projet;

Qu'elle demande que la participation et consultation du public soient élargies;

Dat ze zal toezien op het afstemmen van de inrichtingsperimeters rond de stations op de grondinname van de stations, met het oog op een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte, het beheer en het onderhoud van de nieuw aangelegde openbare ruimten en voorzieningen;

ANTWOORD

Overwegende dat het aan openbaar onderzoek onderworpen ontwerp betrekking heeft op het GBP;

Dat de uitvoering daarvan onderworpen is aan vergunningsaanvragen en effectenstudies en aan speciale regelen van openbaarmaking;

Dat het BWRO en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten alsmede de milieuwetgeving de afgifte van deze vergunningen nauwgezet regelen, evenals de inhoud van de milieueffectenstudies;

Dat de Regering eraan herinnert dat de opdrachtgever een openbare dienst is en dat de realisatie van de Noord-Zuidverbinding noodzakelijk is om te beantwoorden aan de openbaredienstverplichting van openbaar vervoer en om het algemeen nut te dienen;

Overwegende, ten slotte, dat inzake de deelname van de GMC aan de uitwerking van het bestek voor de milieueffectenstudies die zullen worden uitgevoerd in het kader van de aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning, de uitwerkingsprocedure wordt bepaald door artikel 130 van het BWRO;

Dat de vraag dus geen betrekking heeft op de huidige procedure tot wijziging van het GBP.

VORIGE ADVIEZEN OVER DE PROJECTEN

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen de adviezen vermeldt die zijn uitgebracht in het kader van de projecten die onderdeel zijn van het project van de Noord-Zuidverbinding;

Dat ze eraan herinnert dat deze adviezen betrekking hadden op het station Grondwet, het centrale stuk in het deel dat betrokken is bij de heraanleg van de centrale lanen;

Dat ze haar belangstelling bevestigt om te worden betrokken bij de uitwerking van het tunnelproject Noord-Bordet;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht verwijst naar haar advies over de gedeeltelijke wijziging van het "demografische" GBP;

ONAFHANKELIJKHEID

Overwegende dat een reclamant meent dat de auteur van het MER niet de volledige impact van het project van de Noord-Zuidverbinding analyseert;

Dat hij erop wijst dat deze tekortkoming hem niet kan worden verweten omdat die te maken heeft met het ontbreken van overdracht, de onvolledige overdracht van informatie en van eerdere studies;

Dat hij deze tekortkoming met name vaststelt in de analyse van het station Grondwet en van het daaraan gekoppelde tracé;

Dat hij eraan herinnert dat de studie van zware infrastructuurprojecten moet voldoen aan criteria inzake helling, boogstralen, snelle omschakeling en geen stopzetting van de activiteit;

Dat hij daaruit zou kunnen afleiden dat de MIVB de informatie die aan de studie bureaus en besluitvormers moet worden overgemaakt uitkiest;

Dat hij erop wijst dat de voorstellen van investeringen alternatieven moeten voorzien, door desgevallend de redenen van de weigering ervan toe te lichten;

Dat hij het in dit verband verleidelijk vindt voor ontwerpers om zich in de plaats te stellen van verkozenen, via overdracht of achterhouding van informatie, om een beslissing te nemen over de alternatieven die moeten worden weerhouden of verworpen;

Dat deze praktijken kunnen leiden tot foute ontwerpen of vermijdbare meerkosten;

Dat hij wijst op het precedent tijdens de werf voor het station Beekant of initiatieven waarover geen overleg werd gepleegd voor de uitbreiding van het metronet in de jaren 1970;

Overwegende dat een reclamant behalve een betere controle van de engineeringorganen ook de transparantie ervan eist en de naleving van de voorschriften in de studie van de projecten van de Noord-Zuidverbinding;

Overwegende dat enkele reclamanten zich erover verbazen dat het MER uitgaat van studies die zijn uitgevoerd door het bedrijvenconsortium Bureau Metro Nord (BMN);

Dat ze menen dat BMN is beïnvloed door de samenstelling ervan (aanwezigheid van bedrijven die actief zijn in de metrobouw, het boren);

Qu'elle veillera à l'adéquation entre les périmètres d'aménagement aux abords des stations et l'emprise des stations en vue d'un aménagement de l'espace public de qualité, la gestion et maintenance des nouveaux espaces publics et équipements créés;

REPONSE

Considérant que le projet soumis à enquête publique relève du PRAS;

Que sa mise en œuvre nécessitera des demandes d'autorisations et la réalisation d'études d'incidences ainsi que des mesures particulières de publicité;

Que le CoBAT et ses arrêtés d'exécution ainsi que la législation environnementale encadrent précisément la délivrance de ces autorisations ainsi que le contenu des études d'impacts environnementaux;

Que le Gouvernement rappelle que la maîtrise d'ouvrage est publique et que la réalisation de la liaison nord-sud répond aux nécessités du service public de transports en commun et ainsi à l'intérêt général;

Considérant, enfin, en ce qui concerne la participation de CRM à l'élaboration du cahier des charges des études d'incidences qui seront réalisées dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme portant sur la réalisation des travaux, que la procédure d'élaboration est déterminée par l'article 130 du CoBAT;

Que la question ne relève donc pas de la présente procédure de modification du PRAS.

AVIS PRECEDENTS SUR LES PROJETS

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites mentionne les avis rendus dans le cadre des projets qui composeront le projet de liaison nord-sud;

Qu'elle rappelle que ces avis portent sur la station Constitution et le tronçon central dans sa partie impactée par le réaménagement des boulevards centraux;

Qu'elle confirme son intérêt de participer à l'élaboration du projet de tunnel Nord-Bordet;

Considérant que la Commune d'Anderlecht renvoie vers son avis sur la modification partielle du PRAS "démographique";

INDEPENDANCE

Considérant qu'un réclamant estime que l'auteur de projets du RIE n'analyse pas l'ensemble des impacts du projet de liaison nord-sud;

Qu'il précise que cette carence ne peut lui être reproché car elle est liée à l'absence de transmission, la transmission incomplète d'informations et d'études antérieures;

Qu'il constate cette carence notamment dans l'analyse de la station Constitution et du tracé lié;

Qu'il rappelle que l'étude de projets d'infrastructures lourdes doit répondre à des impératifs de pente, de rayons de courbure, de conversion rapide et d'absence d'arrêt d'exploitation;

Qu'il pourrait en déduire que la STIB sélectionne les informations à transmettre au bureau d'études et aux décideurs;

Qu'il souligne que les propositions d'investissement doivent évoquer des alternatives en exposant, si besoin, les motifs de leur rejet;

Que dans ce cadre, il estime tentant pour les concepteurs de se substituer aux élus, par la transmission des informations ou leur rétention, pour décider des alternatives à retenir ou à rejeter;

Que ces pratiques peuvent conduire à des mal conceptions ou des surcouts évitables;

Qu'il rappelle le précédent lors du chantier de génie civil de la station Beekant ou d'initiatives non concertées sur l'extension du réseau métro dans les années 1970;

Considérant qu'un réclamant demande un meilleur contrôle des organes d'ingénierie, leur transparence et le respect des prescriptions dans l'étude des projets de liaison nord-sud;

Considérant que des réclamants s'étonnent que le RIE se base sur des études réalisées par le consortium d'entreprises Bureau Metro Nord (BMN);

Qu'ils jugent que le BMN est influencé du fait de sa composition (présence d'entreprises actives dans la construction de métro, de forage);

Dat ze zich erover verbazen dat deze studies niet bij het MER zijn bijgevoegd;

Dat ze twijfels hebben bij de onafhankelijkheid en objectiviteit van deze gegevens, rekening houdend met de aard van het bureau BMN, ook al staat het studiebureau van het MER niet ter discussie;

Dat ze vinden dat elke voorstudie over de opportuniteit, de haalbaarheid, de keuze van de tracés, de alternatieven, de keuze van technieken bij het MER zou moeten worden gevoegd;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen om een volledig onafhankelijke studie te laten uitvoeren over de verschillende manieren om het openbaar vervoer, en met name lijn 55, te verbeteren;

Overwegende dat een reclamant verbaasd was over de verklaring van een minister bevoegd voor de Beliris-fondsen, die erop wees dat de diameter en de diepte van de tunnel al vastlagen;

Dat hij vindt dat de studie van BMN uitgaat van verklaringen zonder die objectief af te wegen;

Dat hij er bovendien op wijst dat de achterliggende techniek duurder zou zijn;

Dat hij het voorbeeld geeft van de Grand Paris Express die met dezelfde techniek werd uitgevoerd en waarvan de kostprijs bij de start van de werken al 25% hoger zou zijn begroot dan aanvankelijk was voorzien;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering zichzelf volledig geïnformeerd acht door de meningen en bezwaarschriften alsook door het milieueffectenrapport en zich in staat acht om definitief te beslissen over de wijziging van het GBP;

Overwegende dat de auteur van het MER werd aangeduid volgens de voorschriften van het BWRO;

Dat zijn aanstelling is gebaseerd op zijn technische vaardigheden, dat hij onafhankelijk en volledig verantwoordelijk is voor zijn documenten;

Dat de auteur van het MER zijn analyse heeft gebaseerd op meerdere bronnen die in het MER worden vermeld, alsook op zijn expertise, en dat hij in zijn conclusies geen reserves heeft geuit over eventuele factoren die de betrouwbaarheid van de onderliggende gegevens kunnen aantasten;

Dat, zonder afbreuk te doen aan de problematiek van de intellectuele-eigendomsrechten die met name hun communicatie beschermen, deze externe studies niet kunnen worden beschouwd als deel van het MER maar moeten worden beschouwd als documentatiebronnen die de auteur van het MER kritisch en geargumenterd heeft gelezen om hun relevantie en nauwkeurigheid te beoordelen;

Dat de Regering erop toeziet dat alle wettelijke en reglementaire procedures voor deze wijziging van het GBP worden nageleefd;

Dat het bezwaarschrift dus niet gegrond is.

MER

METHODOLOGIE

Overwegende dat enkele reclamanten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verwachten dat het MER wordt overgedaan, rekening houdend met de ontvangen opmerkingen;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen het waardeert dat het MER zich buigt over structurende ruimten;

Overwegende dat de gemeente Schaerbeek wijst op enkele foutieve of te relativeren vermeldingen :

- Aantal in Mediapark voorziene inwoners (3000) in 2030,
- Vervroegde effectieve beperking van de inkomende capaciteit van de E40 vanaf 2022 in plaats van 2040,
- Zeer dicht verzorgingsgebied THDN RES dat overigens al wordt bediend;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van de verduidelijkingen van de gemeente over het MER en van oordeel is dat deze geen invloed hebben op haar conclusies.

Overwegende dat de gemeente Anderlecht had gewild dat het MER, met name voor het station Grondwet, behalve van de reeds bekende elementen ook zou uitgaan van terreingegevens om de relevantie ervan te kruisen en te controleren;

Qu'ils s'étonnent que ces études ne soient pas annexées au RIE;

Qu'ils doutent de l'indépendance et de l'objectivité de ces données de base au regard de la nature du bureau BMN quand bien même le bureau d'études RIE n'est pas en cause;

Qu'ils considèrent que toute étude préliminaire portant sur l'opportunité, la faisabilité, le choix des tracés, les alternatives, le choix des techniques devrait être annexée au RIE;

Considérant que des réclamants demandent de faire réaliser une étude réellement indépendante des différentes manières d'améliorer le transport public et notamment la ligne 55;

Considérant qu'un réclamant est interpellé par la déclaration d'un Ministre chargé des fonds Beliris précisant que le diamètre du tunnel et la profondeur étaient figés;

Qu'il estime que l'étude BMN serait calée sur ces déclarations sans mise en balance objective;

Qu'il souligne de plus, que la technique sous entendue serait plus couteuse;

Qu'il donne l'exemple du Grand Paris Express à la technique similaire dont le coût, au lancement des travaux serait déjà réévalué à 25% plus cher;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement s'estime pleinement informé par les avis et réclamations ainsi que par le rapport sur les incidences environnementales et apte à statuer définitivement sur la modification du PRAS;

Considérant que l'auteur du RIE a été désigné suivant les prescriptions du CoBAT;

Que sa désignation s'est basée sur ses compétences techniques;

Qu'il est indépendant et pleinement responsable de ses écrits;

Que l'auteur du RIE a basé son analyse sur de multiples sources, citées dans le RIE, ainsi que sur son expertise, et qu'il n'a pas émis de réserves dans ses conclusions quant à d'éventuels biais affectant la fiabilité de données sous-jacentes;

Que, sans préjudice de la question des droits de propriété intellectuelle protégeant notamment leur communication, ces études extérieures ne peuvent être considérées comme faisant partie du RIE mais sont à considérer comme des sources de documentation, auxquelles l'auteur du RIE a apporté une lecture critique et argumentée afin d'évaluer leur pertinence et leur exactitude;

Que le Gouvernement veille au plein respect des procédures légales et réglementaires gouvernant la présente modification du PRAS;

Que la réclamation n'est donc pas fondée.

RIE

METHODOLOGIE

Considérant que des réclamants attendent que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale refasse le RIE compte tenu des observations reçues listées ci-dessous;

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites apprécie que le RIE traite des espaces structurants;

Considérant que la Commune de Schaerbeek relève quelques mentions erronées ou à relativiser :

- Nombre d'habitants prévus à mediapark (3000) en 2030,
- Réduction effective de la capacité entrante de l'E40 anticipée dès 2022 plutôt que 2040,
- Zone de chalandise du THNS RES très dense et déjà desservie par ailleurs;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement prend acte des précisions apportées par la Commune sur le RIE et considère qu'elles n'impactent pas ses conclusions.

Considérant que la Commune d'Anderlecht aurait souhaité que le RIE, en particulier pour la station Constitution, s'appuie, outre sur les éléments déjà recensés, sur des données de terrain de sorte de croiser et de vérifier la pertinence du RIE;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER in zijn analyse rekening heeft gehouden met alle beschikbare bronnen, met name de nota's, rapporten en technische elementen die zijn aangereikt door de actoren die betrokken zijn bij het project van de Noord-Zuidverbinding maar ook de laatste statistische gegevens die via de Wijkmonitoring ter beschikking worden gesteld.

Overwegende dat de gemeente Anderlecht eraan herinnert dat het GBP de bestemming van de grond moet bepalen en dat het project, door het creëren van mobiliteitspolen, de bestemming zal beïnvloeden;

Dat ze liever had gehad dat het MER de impact van de bouw van nieuwe stations op het vlak van bodembestemming zou bestuderen en met name op het gebied van het Zuidstation dat aan de gemeente grenst;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp kaart nr. 6 van het GBP gedeeltelijk wijzigt;

Dat deze kaart de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan en de mogelijke plaatsen van de stations bepaalt;

Dat de plaatsen van de stations slechts indicatief worden aangeduid;

Dat voorschrift 0.13 van het GBP het volgende bepaalt : "De ondergrondse infrastructuurwerken mogen geen afbreuk doen aan de bestemming van de terreinen waarop de werken worden uitgevoerd en waarop die bovengrondse infrastructures niet aanwezig zijn";

Dat het MER de potentiële effecten van het tracé in het algemeen heeft bestudeerd;

Dat erop zal worden toegezien dat de effecten van de uitvoering van het project worden bestudeerd en harmonieus passen in het bestaande stadsweefsel.

Overwegende dat enkele reclamanten zich vragen stellen bij de afweging van de criteria om het tracé te bepalen, ten koste van alternatieven;

Dat ze het sociale aspect enorm vinden maar dat weinig argumenten worden aangedragen ter motivering van het (ondergrondse) project wat het criterium mobiliteit betreft;

ANTWOORD

Overwegende dat de studiemethode duidelijk uitgelegd wordt in hoofdstuk 3 van het MER;

Dat deze methode is gevalideerd door het Begeleidingscomité;

Dat het MER evenwichtig alle thema's van bijlage C van het BWRO behandelt;

Dat de Regering na de afweging van de criteria ten opzichte van elkaar, ten volle geïnformeerd beslist over het project op basis van de informatie die het MER verstrekt.

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat er in de Nederlandstalige versie van het MER in de legendes/toelichtingen bij de figuren Franse tekst staat, wat de leesbaarheid van de tekst niet vergemakkelijkt;

ANTWOORD

Overwegende dat deze aanduidingen echter zeer beperkt zijn en dat het ontbreken van een vertaling geen enkel probleem vormt voor de verstaanbaarheid voor het publiek of de overheid.

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en enkele reclamanten zich vragen stellen bij de modale verschuiving zoals geanalyseerd door het MER;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en enkele reclamanten zich niet kunnen vinden in de bewering van het MER dat het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP het modale aandeel van het wegvervoer zou verminderen ten voordele van het openbaar vervoer, wat moet helpen om de parkeergelegenheid te verbeteren;

Overwegende dat de GOC opmerkt dat het GBP niet het juiste instrument is om te bepalen welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen (stedelijke tolheffing, slimme kilometerheffing, tarief-integratie ...) om het verkeer en de congestie te verminderen en de modale verschuiving te bevorderen;

Dat ze benadrukt dat het MER aantoont dat het project van de Noord-Zuidverbinding op zich slechts een beperkt effect heeft op de modale verschuiving, de congestie of de broeikasgasemissies (BKG) en bijgevolg aanbeveelt om de vereiste begeleidende maatregelen te nemen om de toename van de verkeerscongestie te beperken;

REPONSE

Considérant que l'auteur de projet RIE a tenu compte de l'ensemble des sources disponibles pour conduire son analyse, notamment les notes, rapports et éléments techniques fournis par les acteurs concernés par le projet de liaison nord-sud mais également les dernières données statistiques disponibles via le monitoring des quartiers.

Considérant que la Commune d'Anderlecht rappelle que le PRAS a vocation à déterminer l'affectation du sol et que le projet en créant des pôles de mobilité influera sur l'affectation du sol;

Qu'elle aurait souhaité que le RIE étudie l'impact en matière d'affectation de la création de nouvelles stations et particulièrement sur le territoire de la gare du midi, limitrophe de la Commune;

REPONSE

Considérant que le projet modifie partiellement la carte n° 6 du PRAS;

Que cette dernière fixe l'itinéraire de transports en commun en site indépendant ainsi que l'emplacement prévisible des stations;

Que l'emplacement des stations est localisé de manière indicative;

Que la prescription 0.13 du PRAS dispose que « les travaux d'infrastructure souterrains ne peuvent compromettre l'affectation des terrains ou sont exécutés les travaux et qui ne comportent pas ces infrastructures en surface »;

Que, par ailleurs, le RIE a étudié de manière globale les impacts potentiels du tracé;

Qu'il sera veillé à ce que les impacts de la mise en œuvre du projet soient étudiés et qu'ils s'intègrent de manière harmonieuse au tissu urbain existant.

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la pondération des critères de choix pour déterminer le tracé au détriment des alternatives;

Qu'ils jugent que l'aspect social est énorme mais qu'au contraire la motivation du projet (souterrain) sur le critère de mobilité est peu argumenté;

REPONSE

Considérant que la méthodologie d'étude est clairement exposée dans le chapitre 3 du RIE;

Que cette méthode a été validée par le Comité d'Accompagnement;

Que le RIE aborde de manière équilibrée l'ensemble des thématiques de l'annexe C du CoBAT;

Qu'au-delà de la valorisation des critères les uns par rapport aux autres, le Gouvernement, pleinement informé, statue sur le projet en fonction des informations du RIE.

Considérant que des réclamants remarquent que des légendes/explications de figures du RIE en version néerlandaise comprennent des textes en français ne facilitant pas la lisibilité du texte;

REPONSE

Considérant que ces indications sont cependant très limitées et que cette absence de traduction n'induit aucune difficulté de compréhension dans le chef du public ou de l'autorité.

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et des réclamants s'interrogent sur le report modal tel qu'analysé par le RIE;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et des réclamants ne soutiennent pas l'affirmation du RIE selon lequel le projet de modification partielle du PRAS permettrait de diminuer la part modale routière au profit des transports en commun, à contribuer à améliorer le stationnement;

Considérant que la CRD relève que le PRAS n'est pas l'outil adéquat pour intégrer les mesures complémentaires (péage urbain, taxation kilométrique intelligente, intégration tarifaire...) en vue de limiter le trafic et la congestion et de favoriser le report modal;

Qu'elle souligne que le RIE démontre que le seul projet de liaison nord-sud n'a qu'un effet limité sur le report modal, la congestion ou les émissions de gaz à effet de serre (GES) et recommande en conséquence de prendre des mesures d'accompagnement requises pour limiter la croissance de la congestion automobile;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER heeft gewerkt op basis van de beschikbare gegevens, de vastgestelde tendensen en de ontwikkelingen die worden aangegeven in de gewestelijke plannen en programma's;

Dat elke berekening of raming van de modale verschuiving in verschillende termijnen gebonden is aan onzekerheid en onvoorspelbaarheid;

Dat de Regering alle vrijheid behoudt om aanvullende maatregelen te nemen op het gebied van mobiliteit maar dat deze moeten worden gezien in het kader van een daadwerkelijke Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer;

Dat de conclusies van het MER ondanks deze variatie gegrond zijn en de Regering dus in staat stellen om zich uit te spreken met kennis van zaken.

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek de aanbevelingen uit het hoofdstuk Stedenbouw ("het project licht wijzigen") en die uit het hoofdstuk Fauna-Flora ("het tracé of de uitvoeringswijze ervan herbekeken") incoherent vindt;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER heeft gewerkt volgens de criteria van bijlage C van het BWRO;

Dat deze werkwijze inhoudt dat de auteur van het MER aanbevelingen formuleert om de negatieve milieueffecten van het project voor elk van de geanalyseerde thema's weg te werken, te beperken of te compenseren;

Dat het aan de Regering is om knopen door te hakken wanneer de aanbevelingen voor verschillende thema's elkaar tegenspreken;

Dat het daarvoor belangrijk is dat de Regering ten volle geïnformeerd is en de aanbevelingen tegenover elkaar kan afwegen;

Dat de aanwezigheid van incoherent geachte aanbevelingen in dat opzicht geen zwak punt van het MER is maar, integendeel, een kwaliteitsgarantie in de mate dat het de Regering objectieve en volledige informatie verstrekt voor elk van de geanalyseerde sectoren.

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat de daling van het modale aandeel van de personenwagens zoals aangegeven in het besluit niet relevant is maar dat de autodruk zou moeten worden aangehouden op basis van de indicator van het aantal afgelegde kilometers;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp tot wijziging van het GBP van toepassing is op de kaarten 3 (bodembestemming) en 6 (openbaar vervoer);

Dat het de taak van de auteur van het MER is om een voor het publiek duidelijk en begrijpelijk referentiekader te hanteren;

Dat deze grootheid gebruikt is in het ontwerp van GPDO, het planologisch document dat door de Regering is goedgekeurd in oktober 2016;

Dat de analyse in het MER het bovendien mogelijk maakt de relatieve en absolute cijfers te vergelijken;

Dat de analyse van het MER daarom niet minder ter zake dienend is en de Regering in staat stelt zich weloverwogen uit te spreken over het ontwerp en de gevolgen ervan voor het milieu.

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat het project en zijn MER niet voldoende rekening houden met de complementariteit met andere aanbieders van openbaar vervoer (cfr. spoorwegnet/De Lijn);

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie betreurt dat bij de analyse van de verplaatsingstijden geen onderscheid is gemaakt tussen het lokale (lokale korte bediening) en het gewestelijke gebruik van de toekomstige lijn en dat ze de Brusselse Hoofdstedelijke Regering wijst op de noodzaak om zo efficiënt mogelijke verbindingen te organiseren, met name voor de gebruikers uit het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die (nog) geen gebruik kunnen maken van een hoogperformante verbinding;

Dat de GOC opmerkt dat het hoogperformante aanbod een grote efficiëntie mogelijk maakt voor verplaatsingen over middellange en lange afstand maar het lokale aanbod in gevaar kan brengen;

Dat ze dus vraagt dat van de gelegenheid gebruik wordt gemaakt om het aanbod te herzien opdat het bovengrondse net complementair wordt aan het ondergrondse en aan de lokale behoeften voldoet;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat met name tram 55 tegemoet komt aan een lokale vraag waarop het metro-aanbod geen antwoord zou bieden;

REPONSE

Considérant que l'auteur de projet RIE a travaillé sur base des données disponibles, des tendances constatées et des évolutions prônées par les plans et programmes régionaux;

Que tout calcul ou méthode d'estimation de report modal à différentes échéances est soumis aux aléas et à l'imprévisibilité;

Que le Gouvernement se réserve toute latitude pour mettre en œuvre des mesures complémentaires en matière de mobilité mais que celles-ci doivent s'envisager dans le cadre d'une liaison de transports en commun nord-sud effective;

Qu'en dépit de cette variation, les conclusions du RIE sont fondées et permettent dès lors au Gouvernement de se prononcer en connaissance de cause.

Considérant que la Commune de Schaerbeek juge incohérentes les recommandations formulées dans le chapitre urbanisme ("modifier légèrement le projet") et celles du chapitre Faune-Flore ("revoir le tracé ou son mode d'exécution");

REPONSE

Considérant que l'auteur de projet RIE a travaillé selon les critères de l'annexe C du CoBAT;

Que son suivi implique à l'auteur du RIE d'émettre des recommandations pour supprimer, minimiser ou compenser les conséquences environnementales négatives du projet pour chacune des thématiques analysées;

Qu'il appartient au Gouvernement, en présence de recommandations contradictoires au regard de thématiques différentes, de trancher;

Qu'il importe pour ce faire que le Gouvernement soit pleinement informé et puisse mettre en balance les recommandations;

Qu'à ce titre, la présence de recommandations jugées incohérentes ne constitue pas une faiblesse du RIE mais, au contraire, un gage de qualité dans la mesure où il fournit au Gouvernement une information objective et complète, pour chacun des secteurs analysés.

Considérant que des réclamants pointent que la diminution de la part modale des véhicules privés mise en avant dans l'arrêté n'est pas pertinente mais qu'il conviendrait d'exprimer la pression automobile par l'indicateur de kilomètres parcourus;

REPONSE

Considérant que le projet de modification du PRAS s'applique aux cartes 3 (affectation du sol) et 6 (transports en commun);

Qu'il appartient à l'auteur du RIE d'adopter un référentiel clair et compréhensible pour le public;

Que le projet de PRDD, document planologique approuvé par le Gouvernement en octobre 2016, utilise cette même unité;

Que l'analyse apportée dans le RIE permet par ailleurs de faire la comparaison entre les chiffres avancés de manière relative ou absolue;

Que l'analyse du RIE n'en est pas moins pertinente et permet au Gouvernement de se prononcer de manière éclairée sur le projet et ses conséquences environnementales.

Considérant qu'un réclamant pointe que le projet et son RIE ne prendraient pas suffisamment en compte la complémentarité avec les autres offres de transports publics (cf. réseau ferroviaire/réseau De Lijn);

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité regrette que l'analyse des temps de déplacements n'ait pas distingué les usages locaux (desserte locale courte) et régionaux de la future liaison et attire l'attention du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur la nécessité d'aménager des correspondances les plus efficaces possibles, notamment pour les usagers du sud de la Région de Bruxelles-Capitale ne profitant pas (encore) de la desserte à haute performance;

Que la CRD relève que l'offre de haute performance permet une grande efficacité pour les déplacements de moyenne et grande distance mais peut mettre en péril l'offre locale;

Qu'elle demande donc que l'occasion soit saisie pour repenser l'offre de sorte que le réseau de surface soit complémentaire au réseau souterrain et réponde aux besoins locaux;

Considérant que des réclamants rappellent que le tram 55 en particulier répond à une demande locale différente de l'offre proposée par le métro;

Dat ze vinden dat het MER :

- niet voldoende oplossingen onderzoekt voor de problemen met de trajecten van het bovengrondse openbaar vervoer;
- de sociale en genderspecifieke rol van lijn 55 niet objectieveert;
- het aandeel van de lokale en lange trajecten van de gebruikers van tram 55 niet bestudeert;
- onvoldoende de impact van het schrappen van lijn 55 op de handelszaken rond Helmet en in de buurt van het tracé evalueert, met name rekening houdend met het (ondergrondse) project;
- geen bovengrondse tracés tussen Liedts en Noord analyseert en toch besluit dat het bovengrondse alternatief "zeer moeilijk te beheren is", en dat het MER bijgevolg niet de sleutelementen aanreikt voor de besluitvorming;
- de bovengrondse alternatieven vertekent door betwistbare criteria te gebruiken zoals het dubbele spoor van 7 m (zie standpunt van de MIVB over het vicom-programma), de noodzaak om naar brede trams over te stappen terwijl het huidige materiaal kan worden geoptimaliseerd;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering uitlegt dat deze wijziging van het GBP en zijn MER betrekking hebben op een tracé en de bestemming van enkele percelen in het Gewest;

Dat overeenkomstig bijlage C van het BWRO het MER de gevolgen van het ontwerp, met name het gebruik, de stedenbouw, de mobiliteit moet bestuderen met het oog op het project;

Dat het ontwerp als dusdanig geen precieze overwegingen met betrekking tot de techniek of de exploitatie bevat, maar dat de analyse in het MER gebaseerd is op het gebruik van normaal en beschikbaar rollend materieel;

Dat het beheer en de exploitatie van de openbaarvervoerlijnen die een aansluiting of verbinding vormen met de geplande verbinding, niet moeten worden behandeld in het GBP;

Dat de analyse van het MER niet alleen is gebaseerd op eigen berekeningen en studies, maar ook op een aanvullend onderzoek en een analyse van lijn 55;

Dat het MER de reizigersbezetting van lijn 55 bestudeert;

Dat de gebrekkige werking van tramlijn 55 wordt bevestigd door de werken en expertises (cf. MER p. 26, hoofdstuk 5).

Dat een reclamant er bovendien op wijst dat de MIVB ervan afziet om trams van 2,65m breed in te zetten;

ANTWOORD

Overwegende dat hoofdstuk 3 van het MER verduidelijkt dat de analyse geen betrekking heeft op tramstellen van 2,65 m breed (hun inbedrijfstelling binnen de projecthorizon is niet geloofwaardig en zou belangrijke gevolgen inhouden), maar gebaseerd is op de best presterende beschikbare tramstellen van 2,3 m breed;

Dat het bezwaarschrift is zonder voorwerp.

Dat een reclamant overigens vaststelt dat de inrichtingen voorzien in het MER, door rekening te houden met de norm van 7 m breedte, niet overtuigend zijn omdat auto's en fietsers op die manier verplicht zijn om samen de reestruimte op de weg te gebruiken;

ANTWOORD

Overwegende dat het MER voor deze hypothese rekening heeft gehouden met een gedeelde verkeersruimte voor fietsers en auto's;

Dat deze hypothese theoretisch is en niet de effectieve inrichting van de weg veronderstelt, die niet onder deze wijziging van het GBP valt;

Dat het wenselijk is om redelijke hypothesen voor bovengrondse alternatieven te bestuderen, waaronder de mogelijkheid van een tramlijn op de bestaande weg.

Dat een reclamant vraagt dat de beoordeling van de THDN-alternatieven opnieuw wordt bestudeerd op basis van een afzonderlijke baan met een breedte van 6 m in plaats van de 7 m waarmee in het MER rekening wordt gehouden;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering van plan is een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer te creëren;

Dat het spoorvervoer derhalve moet worden afgeschermd van verkeers hinder;

Dat het MER in de analyse van de bovengrondse alternatieven een breedte van 7 m als uitsluitend criterium heeft gehanteerd voor de mogelijkheid een afzonderlijke baan te creëren, teneinde een toereikende reissnelheid te garanderen;

Qu'ils jugent que le RIE :

- n'étudie pas suffisamment la recherche de solutions aux problèmes posées par les trajets en transports en commun de surface;
- n'objective pas le rôle social et généré joué par la ligne 55;
- n'étudie pas la part des trajets locaux et longs des usagers du tram 55;
- n'évalue pas suffisamment la suppression de la ligne 55 sur le commerce autour d'Helmet et à proximité du tracé en particulier au regard du projet (souterrain);
- n'analyse pas de tracés de surface entre Liedts et Nord et pourtant conclut que l'alternative de surface est "très difficile à gérer", qu'en conséquence le RIE n'apporte pas les éléments clés à la prise de décision;
- biaise les alternatives de surface en utilisant des critères discutables tel la double voie de 7 m (cf. position de la STIB sur la vicom), la nécessité de passer à des tramways larges alors même que le matériel actuel peut être optimisé;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement met en avant que la présente modification du PRAS et son RIE porte sur un tracé et l'affectation de quelques parcelles dans la Région;

Que, conformément à l'annexe C du CoBAT, le RIE doit étudier les conséquences du projet notamment les usages, l'urbanisme, la mobilité au regard du projet;

Que le projet ne porte pas, en tant que tel, de considérations techniques ou d'exploitation précises mais que son analyse dans le RIE se base sur l'utilisation d'un matériel roulant normal et disponible;

Que, par ailleurs, la gestion et l'exploitation des lignes de transports en commun en lien ou en connexion avec la liaison projetée n'est pas envisageable au niveau du PRAS;

Que le RIE, outre les calculs et études réalisés en propre, fonde son analyse sur une enquête complémentaire et une analyse sur la ligne 55;

Que le RIE étudie le serpent de charge de la ligne 55;

Que le dysfonctionnement de la ligne de tramway 55 est corroboré par les travaux et expertises (cf. RIE p. 26 chapitre 5).

Qu'un réclamant indique par ailleurs que la STIB aurait abandonné son souhait d'exploiter des tramways de 2,65m de large offrant une meilleure capacité;

REPONSE

Considérant que le chapitre 3 du RIE précise que l'analyse ne porte pas sur des tramways de largeur de 2,65m (dont la mise en exploitation à l'horizon du projet n'est pas crédible et entraînerait des impacts importants) mais prend pour base des tramways présentant les meilleures performances que ceux de 2,3m de large disponibles;

Que la réclamation est sans objet.

Qu'un réclamant constate par ailleurs que les aménagements envisagés dans le RIE en respectant la norme de 7 m de large ne sont pas convainquants car forceraient voitures et cyclistes à cohabiter sur les espaces de voirie résiduels;

REPONSE

Considérant que le RIE a tenu compte pour cette hypothèse, d'une circulation partagée cycle-voiture;

Que cette hypothèse est théorique et ne présume pas de l'aménagement effectif de la chaussée, lequel ne relève pas de la présente modification du PRAS;

Qu'il convenait d'étudier des hypothèses raisonnables pour les alternatives de surface en ce compris la possibilité de faire circuler une ligne de tramway dans les voiries existantes.

Qu'un réclamant demande que l'évaluation des alternatives THNS soit réétudiée en se basant sur un site propre d'une emprise de 6m de large à la place de 7 m pris en compte dans le RIE;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement entend créer une liaison de transports en commun à haute performance;

Qu'à ce titre, les rames doivent circuler à l'abri des embarras de la circulation;

Que dans son analyse des alternatives de surface, le RIE prend pour critère incontournable une assiette de 7 m de large pour l'établissement d'un site propre permettant de garantir une vitesse commerciale suffisante;

Dat de Regering het bovendien in de context van een toenemende mobiliteitsvraag nuttig acht om rekening te houden met de omschakeling op termijn van de bovengrondse infrastructuur naar bredere tramstellen (2,65 m), die in de centrale sectie een grondinname van 7 m vereisen;

Dat de realisatie van bovengrondse alternatieven in deze hypothese wordt beschouwd als duurzaam en daarbij derhalve rekening moet worden gehouden met deze evolutie;

Dat het gezien de toekomstige uitbreidingen en de in te plannen capaciteitsreserves niet opportuun is dat het MER zijn analyse beperkt tot een bedding van 6 m.

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat de studie de capaciteit van lijn 55 artificieel beperkt, uitgaande van de ratio van 3 personen/m², dat ze verwijzen naar de studie STRATEC waaruit blijkt dat de capaciteit van de lijn voldoet aan die van een THDN;

Dat ze erop wijzen dat de verzadiging van 55 tijdens de ochtendspits nog niet is bereikt volgens het criterium van 3 personen/m²;

Dat één reclamant ervan uitgaat dat het cijfer van 3 reizigers per m² uit IRIS 2 overdreven is, dat het tot dan toe weerhouden gemiddelde 7 personen per m² bedroeg;

Dat dit cijfer volgens hem exorbitante gevolgen zou hebben;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de Regering het plan IRIS 2 het statuut van Gewestelijk Mobiliteitsplan heeft gegeven;

Dat dit plan 3 reizigers/m² aanbeveelt;

Dat deze ratio geen veronderstelling inhoudt voor het werkelijke gebruik van de spoorstellen;

Dat het echter logisch is dat de projecten van het Gewest de ratio's in acht nemen die worden aanbevolen in de eigen plannen van het Gewest;

Dat het MER hoe het ook zij een vergelijkbare analyse maakt van de theoretische capaciteit van de verschillende mogelijke voertuigen;

Dat het derhalve de Regering in staat stelt een beslissing te nemen met kennis van zaken.

Overwegende dat een reclamant benadrukt dat het MER heeft vastgesteld dat het verzadigingspunt van de bestaande trams maar één enkele keer per spitsuur wordt bereikt;

ANTWOORD

Overwegende dat het MER een theoretische analyse van het aanbod maakt, teneinde een vergelijking van de verschillende alternatieven mogelijk te maken;

Dat het cijfers bevat waarmee de omvang van de overbelasting van de huidige tram 55 alsook zijn reïssnelheid en regelmaat kunnen worden beoordeeld.

Overwegende dat een reclamant meent dat de argumenten die worden aangehaald in het MER om aan te tonen dat een verbetering van de prestaties van lijn 55 niet mogelijk zou zijn, niet aansluiten bij de verbintenissen van het Gewest op het vlak van modale verschuiving en het voorrang geven aan het openbaar vervoer;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer;

Dat dit een gewestelijk belang vertegenwoordigt;

Dat het MER verscheidene alternatieven heeft bestudeerd, waaronder bovengrondse alternatieven;

Dat het MER aantoont dat, gezien het prestatievermogen en de ontwikkelingscapaciteit van tramlijn 55, een aanpassing alleen niet kan volstaan om te voldoen aan de criteria inzake prestaties en aanbod;

Dat bovendien de aanvullende maatregelen voor de uitvoering van het verbindingproject pas later zullen worden genomen, met name om de doelstellingen van de Regering inzake modale verschuiving te bereiken.

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat de stelling van het MER met betrekking tot de verzadiging van de tram op het stuk Noord-Zuid niet klopt, met name rekening houdend met de exploitatie van het stuk Albert-Zuid;

Dat ze erop wijzen dat geen rekening zou zijn gehouden met de telling van het aanbod van lijn 51 (dat trouwens kan worden verhoogd door materieel met meer capaciteit);

Qu'en outre, dans un contexte de croissance de la demande de mobilité, que le Gouvernement estime utile de prévoir la transition à terme de l'infrastructure de surface afin de permettre une exploitation par des tramways larges (2,65m) nécessitant en section courante, une emprise de l'ordre de 7 m;

Que dans cette hypothèse, la réalisation des alternatives de surface, est envisagée comme pérenne et doit prévoir cette évolution;

Qu'il n'est donc pas opportun, eu égard aux extensions futures et aux réserves de capacité à prévoir, que le RIE limite son analyse à une assiette de 6 m.

Considérant que des réclamants estiment que l'étude réduit artificiellement les capacités de la ligne 55 en prenant le ratio de 3 personnes/m², qu'ils renvoient à l'étude STRATEC démontrant que la jauge de la ligne correspond à celle d'un THNS;

Qu'ils pointent que la saturation du 55 en heure de pointe du matin (HPM) n'est pas atteinte selon le critère de 3 personnes/m²;

Qu'un réclamant considère que le chiffre de 3 voyageurs par m² d'IRIS 2 est exagéré, que le taux moyen retenu jusqu'alors était de 7 personnes au m²;

Qu'il évalue ce chiffre retenu comme ayant des conséquences exorbitantes;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS;

Que le Gouvernement a donné au plan IRIS 2 valeur de Plan Régional de Mobilité;

Que ce plan préconise un ratio de 3 voyageurs/m²;

Que ce ratio ne présume en rien de l'usage réel des rames;

Que toutefois, il est logique que les projets de la Région respectent les ratios préconisés par ses propres plans;

Qu'en tout état de cause, le RIE analyse de manière comparable une offre théorique entre les différents véhicules possibles;

Qu'en cela, il permet au Gouvernement de se déterminer en connaissance de cause.

Considérant qu'un réclamant souligne que le RIE ne relève que le taux de saturation des tramways existants n'est atteint qu'une fois par heure de pointe;

REPONSE

Considérant que le RIE porte sur une analyse théorique de l'offre en vue de permettre la comparaison entre différentes alternatives;

Qu'il comporte des chiffres permettant d'apprécier l'importance des phénomènes de surcharge du tram 55 actuel, ainsi que sa vitesse commerciale et sa régularité.

Considérant qu'un réclamant estime que les arguments avancés dans le RIE démontrant que l'amélioration des performances de la ligne 55 n'est pas possible ne seraient pas cohérents avec les engagements de la Région en matière de report modal et de priorisation donnée au transports en commun;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que son intérêt est régional;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives y compris de surface;

Qu'eu égard aux performances de la ligne de tramway 55, de ses capacités d'évolution, le RIE démontre que sa seule adaptation ne peut répondre aux critères de performance et d'offre attendus;

Qu'en outre, les mesures complémentaires à la mise en œuvre projet de liaison n'interviendront qu'ultérieurement, notamment en vue d'atteindre les objectifs du Gouvernement en matière de report modal.

Considérant que des réclamants estiment que l'affirmation du RIE relative à la saturation des capacités du tram sur la section Nord-Midi serait inexacte notamment au regard de l'exploitation de la section Albert-Midi;

Qu'ils pointent que le décompte de l'offre de la ligne 51 (pouvant par ailleurs être augmentée via un matériel plus capacitaire) n'aurait pas été intégré;

Dat ze het noodzakelijk vinden om de beschikbare extra capaciteit te bestuderen via betere technieken tegen 2030;

Overwegende dat de bovengrondse netwerken in het noorden volgens een reclamant een capaciteitsreserve zouden kunnen hebben, dat de exploitatie ervan de uitbouw van een netwerk richting noorden niet zou beletten;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding voor het openbaar vervoer;

Dat dit een gewestelijk belang vertegenwoordigt;

Dat het MER verschillende alternatieven heeft bestudeerd, met inbegrip van bovengrondse alternatieven, maar ook de capaciteitsreserves van de bovengrondse netten in het noorden;

Dat de studie van het intermodaal vervoer oneindig kan zijn, zeker als men ook een wedersamenstelling van het vroegere of actuele MIVB-net in aanmerking neemt;

Dat het niet ondenkbaar is dat de technische vooruitgang het mogelijk maakt de frequentie of de prestaties van de MIVB-dienst te verhogen;

Dat het project een voldoende aanbod garandeert in een context van sterke belasting van de infrastructuur tijdens de spitsuren, demografische groei en behoefte aan mobiliteit;

Dat het MER er derhalve op gericht is redelijke alternatieven te vergelijken met het doel de Regering in staat te stellen met kennis van zaken een besluit te nemen.

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek wijst op een ongerijmdheid in de MER-studie, over de evaluatie van de grondinname van de stations waarvan de conclusies op het vlak van bodembestemming en aanbevelingen uiterst gelokaliseerd zijn;

Dat ze vraagt dat de methodologie wordt herbekeken;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER een studiemethode heeft voorgesteld die vervolgens werd goedgekeurd door het Begeleidingscomité;

Dat het belangrijk is eraan te herinneren dat in het GBP de lokalisatie van de stations slechts als aanwijzing geldt;

Dat deze methode een uniforme aanpak voorziet inzake de analyse van de impact op het vastgoed, namelijk een vermoedelijke grondinname van de stations op basis van een rechthoek van 200 m x 50 m;

Dat volgens de analyse van de auteur van het MER er een voldoende geacht gedeelte openbare ruimte beschikbaar is binnen deze rechthoeken voor de uitvoering van de stations;

Dat het MER een indicatieve aanduiding bevat van het aantal bomen dat mogelijk getroffen wordt door de uitvoering van de stations, volgens dezelfde benadering;

Dat de studie van de precieze effecten van de uitvoering van het project zal worden uitgevoerd in het kader van latere stedenbouwkundige procedures;

Dat de Regering zich voldoende en volledig geïnformeerd acht over de mogelijke effecten van het project om een weloverwogen besluit te nemen over deze wijziging van het GBP.

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat de ligging van het station Linde niet geschikt is om de stromen aan te kunnen;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat deze wijziging van het GBP met name betrekking heeft op de gedeeltelijke wijziging van het tracé van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan

Dat de lokalisatie van de stations op kaart 6 bovendien louter als aanwijzing geldt;

Dat de precieze kenmerken van de stations en hun stedelijke inpassing zullen worden bepaald na de procedure van de stedenbouwkundige vergunning, gekoppeld aan een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat deze elementen bijgevolg moeten worden bestudeerd in de loop van deze latere procedures.

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het MER van het project de schadelijke gevolgen van het project dermate minimaliseert, dat er zeer vermoedelijk wel een verborgen agenda moet zijn;

Dat ze menen dat het gelokaliseerde karakter geen afbreuk doet aan het verwaarloosbare karakter;

Qu'ils pensent nécessaire d'étudier le surcroît de capacités disponibles via l'amélioration des techniques à l'horizon 2030;

Considérant qu'un réclamant évalue que les réseaux de surface au nord pourraient avoir une réserve de capacité, que leur exploitation n'empêcherait pas la mise en œuvre d'un réseau en direction du nord;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que son intérêt est régional;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives y compris de surface mais également les réserves de capacité des réseaux de surface au nord;

Que l'étude de combinaison modale pourrait être infinie notamment en considérant la recomposition du réseau STIB passé et/ou actuel;

Qu'il n'est pas inenvisageable que le progrès technique permette d'augmenter la fréquence ou les performances de la desserte STIB;

Que dans le contexte de forte sollicitation de l'infrastructure en heure de pointe, de croissance démographique et de la demande de mobilité, le projet garantit une offre suffisante;

Qu'ainsi le RIE s'attache à comparer des alternatives raisonnables permettant au Gouvernement de statuer en connaissance de cause.

Considérant que la Commune de Schaarbeek estime que le RIE est incohérent sur l'évaluation de l'emprise des stations dont les conclusions en matière d'affectation du sol et de recommandations seraient extrêmement localisées;

Qu'elle demande que la méthodologie soit revue;

REPONSE

Considérant que l'auteur du RIE a proposé une méthodologie d'étude qui a été ensuite validée par le Comité d'Accompagnement;

Qu'il est important de rappeler que la localisation au PRAS des stations n'est qu'indicative;

Que cette méthodologie prévoit une approche uniforme concernant l'analyse de l'impact foncier, à savoir une emprise présumée des stations sur base d'un rectangle de 200m x 50m;

Que l'analyse qui en est faite par l'auteur du RIE indique qu'une part jugée suffisante d'espace public est disponible à l'intérieur de ces rectangles pour la mise en œuvre des stations;

Que le RIE présente un ordre de grandeur du nombre d'arbres potentiellement impactés pour la mise en œuvre des stations, selon la même approche;

Que l'étude des impacts précis de mise en œuvre du projet seront réalisés dans le cadre de procédures urbanistiques ultérieures;

Que le Gouvernement estime être suffisamment et pleinement informé sur les incidences potentielles du projet pour pouvoir prendre une décision éclairée sur la présente modification du PRAS.

Considérant que des réclamants jugent que l'emplacement de la station Tilleul n'est pas approprié pour répondre aux flux;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'objet de la présente modification du PRAS concerne notamment la modification partielle du tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que, par ailleurs, la localisation des stations sur la carte n°6 est indicative;

Que les caractéristiques précises des stations, de leur insertion urbaine seront définies suite à la procédure de permis d'urbanisme, liée à une étude des incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que ces éléments seront par conséquent à étudier au cours de ces procédures postérieures.

Considérant que des réclamants jugent que le RIE du projet minimise tant les effets négatifs du projet que ceci révèle très probablement un agenda caché;

Qu'ils estiment que son caractère localisé n'en préjuge pas le caractère négligeable;

STUDIE VAN DE VOORSCHRIFTEN 27.6

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek erop wijst dat het MER voorschrift 27.6 van het GBP (aanleg van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan tussen CCN en de Rogierlaan) niet analyseert, terwijl dit project de toepassing van deze bepaling bemoeilijkt of aanpassingen vereist;

Dat ze vraagt dat het MER zich over dit punt zou uitspreken;

ANTWOORD

Overwegende dat het MER zich uitspreekt over het ontwerp dat is onderworpen aan een openbaar onderzoek dat de tenuitvoerlegging van voorschrift 27.6 van het GBP niet vereist;

Dat het niet aan de auteur van het MER is om de beleidsopties die aan het ontwerp ten grondslag liggen in twijfel te trekken;

Dat het MER zich daarmee schikt naar de rechtspraak van de Raad van State, met name het arrest nr. 239.262 van 29 september 2017 Avci en consorten;

Dat het feit dat voorschrift 27.6 van het GBP niet is opgenomen in het ontwerp bovendien niet betekent dat de Regering afziet van de uitvoering ervan, aangezien dit ook nog in een later stadium kan;

Dat het bijgevolg niet de taak was van het MER van het ontwerp om de gevolgen te onderzoeken van de latere opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan bovendien geen veronderstelling inhoudt voor de realisatie van het project die in detail bestudeerd zal worden in effectenstudies in het kader van de SV-aanvragen;

Dat het argument dat het project de latere opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan bemoeilijkt dus geen steek houdt;

Dat de gemeente er zelf op wijst dat de uitvoering van het project in overeenstemming zou zijn met voorschrift 27.6 van het GBP onder voorbehoud van aanpassingen;

Dat deze potentiële aanpassingen kunnen worden bestudeerd bij de tenuitvoerlegging van voorschrift 27.6 van het GBP.

KOSTENANALYSE

Overwegende dat een reclamant de Brusselse Hoofdstedelijke Regering oproept tot voorzichtigheid en redelijkheid, rekening houdend met de aanzienlijke verwachte investeringen die uitgaan van overwegingen en studies uit 2017;

Dat hij erop wijst dat de lijn pas 10 jaar na de beslissing zou kunnen worden uitgebaat;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad en de Raad voor het Leefmilieu betreuren dat in het MER geen kostenraming, noch een kosten-batenanalyse van het project is opgenomen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, evenals enkele reclamanten, verbaasd is dat er geen socio-economische analyse is, met name van de kosten-batenverhouding;

Dat ze echter van mening is dat het moeilijk is een analyse van de kosten te maken in het kader van een GBP zonder kennis van de technische aspecten en besluit dat het onderzoek er eerder in moet bestaan de noodzaak om een dermate groot bedrag te wijden aan de investering in dit project af te wegen met andere alternatieven;

Dat de Economische en Sociale Raad de rol van het MER van het GBP niet miskent in de kostenanalyse maar dat hij deze laatste essentieel acht om een coherent advies te kunnen voorleggen;

Dat een reclamant kennis neemt van het advies van de Economische en Sociale Raad over het ontbreken van een hoofdstuk 'kosten' in het MER;

Dat ze in dit verband bijkomende informatie (over socio-economische aspect) vragen in het MER;

Overwegende dat enkele reclamanten, rekening houdend met de investeringen die moeten gebeuren en met de impact op de financiële capaciteit van het Gewest voor eventuele andere projecten, betreuren dat een financiële impactstudie ontbreekt;

Dat ze vinden dat de overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer op een globale manier zouden moeten worden geëvalueerd en dat moet worden geïnvesteerd in openbaarvervoerlijnen die de beste prijs-kwaliteitverhouding bieden op het vlak van bediening-verbetering van het milieu;

ETUDE DES PRESCRIPTIONS 27.6

Considérant que la Commune de Schaerbeek pointe que le RIE ne fait pas l'analyse de la prescription 27.6 PRAS (création d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant entre CCN et avenue Rogier) alors même que le projet obère la mise en œuvre de cette disposition ou nécessite des adaptations;

Qu'elle demande que le RIE se prononce sur ce point;

REPONSE

Considérant que le RIE se prononce sur le projet soumis à enquête publique lequel ne comprend pas la mise en œuvre de la prescription 27.6 du PRAS;

Qu'il n'appartient pas à l'auteur de projet RIE de remettre en question les options politiques à la base du projet;

Qu'en cela, le RIE se conforme à la jurisprudence du Conseil d'État et notamment à celle émanant de l'arrêt CE N°239.262 du 29 septembre 2017 Avci et consortis;

Que par ailleurs, la non reprise de la prescription 27.6 du PRAS dans le projet ne signifie pas que le Gouvernement renonce à sa mise en œuvre, laquelle pourra intervenir ultérieurement;

Qu'en conséquence, il n'appartenait pas au RIE du projet d'étudier spécifiquement les conséquences d'une inscription ultérieure d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que de plus, l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant ne présume pas de la réalisation du projet, laquelle sera étudiée en détail notamment au cours des études d'incidence sur les demandes de PU;

Que l'argument selon lequel le projet obère la mise en œuvre d'une inscription ultérieure d'itinéraire de transports en commun en site indépendant ne tient donc pas;

Que la Commune pointe elle-même que la réalisation du projet serait compatible avec la prescription 27.6 du PRAS sous réserve d'adaptations;

Que ces adaptations potentielles pourraient être étudiées lors de la mise en œuvre de la prescription 27.6 du PRAS.

ANALYSE DES COUTS

Considérant qu'un réclamant appelle le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à la prudence et à la mesure quant au projet du fait que l'investissement prévu serait très important et basé sur des considérations et études de 2017;

Qu'il rappelle que la mise en exploitation de la liaison interviendrait 10 années après décision;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité, le Conseil Économique et Social et le Conseil de l'Environnement regrettent que le RIE ne fasse pas mention d'une estimation des coûts, ni d'une analyse coûts/bénéfices du projet;

Considérant que la Commission Régionale de Développement s'étonne, comme certains réclamants, du manque d'analyse socio-économique, notamment en termes de rapport coût/bénéfice;

Qu'elle estime cependant difficile d'établir une analyse de coût dans le cadre d'un PRAS, sans connaissance des aspects techniques et conclut que la réflexion serait plutôt de mettre en balance la nécessité de consacrer un tel montant d'investissement dans ce projet, comparativement à d'autres alternatives;

Que le Conseil Économique et Social ne méconnaît pas le rôle du RIE du PRAS quant à une analyse relative au coût mais juge que cette dernière est indispensable pour lui pour remettre un avis cohérent;

Qu'un réclamant prend acte de l'avis du Conseil Économique et Social quant à l'absence de chapitre « coût » dans le RIE;

Qu'ils demandent à ce titre un complément d'information (socio-économique complet) dans le RIE;

Considérant que des réclamants déplorent, au regard de l'investissement à consentir, les impacts sur la capacité financière de la Région pour d'éventuels autres projets, l'absence d'étude d'impact financier;

Qu'ils jugent que l'investissement public en matière de transports en commun devrait être évalué de manière globale et les investissements réalisés dans les liaisons de transports en commun présentant le meilleur rapport coût-qualité de desserte-amélioration de l'environnement;

Overwegende dat enkele reclamanten zich verbazen over de bouw van een nieuwe metro-infrastructuur terwijl het GEN – dat een belangrijke oplossing kan zijn voor de gewestelijke mobiliteit over langere afstand – bij gebrek aan financiering nog niet is voltooid;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat de kost van het project onvergelijkbaar veel hoger is dan de kost van een verbetering van lijn 55;

Overwegende dat enkele reclamanten zich verzetten tegen het voortzetten van het project, met name omwille van de kosten die zij schatten op M€1.8 à 2.5 voor het project, terwijl een andere bestemming voor dit bedrag zoveel voordeliger zou zijn voor iedereen;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer;

Dat het MER van een ontwerp tot wijziging van het GBP gewijd moet zijn aan het meten van de voorzienbare impact op de criteria van bijlage C van het BWRO en moet wijzen op de potentiële gevolgen van het ontwerp in de exploitatie;

Dat het daarentegen niet relevant is om de kost te analyseren van de maatregelen die moeten worden genomen om de realisatie van het plan, zowel de investeringen als de exploitatie, mogelijk te maken overeenkomstig de rechtspraak van de Raad van State nr. 234.153 van 16 maart 2016, SBS Group;

Dat het MER derhalve niet ingaat op de kwestie van de kosten.

Alternatieven

BOVENGRONDSE ALTERNATIEVEN

Overwegende dat een reclamant vraagt dat minder performante maar toch eerbare alternatieven in het MER aan bod zouden komen;

Dat enkele reclamanten wensen dat bovengrondse alternatieven beter worden onderzocht;

Dat de GOC van mening is dat alle reflecties over andere ondergrondse verbindingen dan de voorgestelde de facto verwijzen naar de organisatie van het bovengrondse net;

Dat het haar moeilijk lijkt zich uit te spreken over een route aangezien de Regering haar keuze al heeft gemaakt;

Dat ze akte neemt van de conclusies van het MER die het gewestelijke belang aantonen van de Noord-Zuidverbinding als ruggraat van het netwerk en van zijn aanbevelingen betreffende de technische aspecten of de begeleiding van het project;

Dat een reclamant vraagt dat het MER voorziet in de aanleg van een tramtunnel tussen het Noordstation en Liedts waarmee kan worden verholpen aan de huidige verzadiging van de tunneluitrit van het Noordstation;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name betrekking heeft op de wijziging van kaart 6 van het GBP die de route van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan vastlegt;

Dat het MER zowel bovengrondse als ondergrondse alternatieven heeft geanalyseerd;

Dat het MER bijgevolg bovengrondse en ondergrondse modale alternatieven heeft geanalyseerd zonder vooruit te lopen op details van de exploitatie van de verbinding;

Dat de Regering bevestigt dat het MER een goede studie heeft gemaakt, volgens alle criteria van bijlage C van het BWRO, van verschillende alternatieven, met name bovengrondse alternatieven die volgens een welbepaalde methode werden geselecteerd;

Dat het MER zelfs een dubbele bovengrondse verbinding als alternatief heeft onderzocht;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer om het noordelijke kwadrant van het Gewest te ontsluiten en met name een oplossing te bieden voor de moeilijkheden die tramlijn 55 ondervindt;

Dat, zoals hierboven vermeld, de Regering eraan herinnert dat haar beslissingen van 2013 en 2014 principebeslissingen zijn en niet als uitvoerbaar kunnen worden beschouwd in de mate dat een wijziging van het GBP vereist is met het oog op hun eventuele uitvoering;

Dat het aangewezen is om de regeringsbesluiten met verordenende kracht te onderscheiden en akte te nemen van de naleving van de in het BWRO voorziene procedurekalender;

Dat de Regering de analyse van het MER die het project een gewestelijk mobiliteitsbelang geeft, onderschrijft;

Considérant que des réclamants sont interpellés par la décision de construire une nouvelle infrastructure de métro alors même que le RER – pouvant apporter une solution importante à la mobilité régionale à longue distance – n'est pas achevé faute de financements;

Considérant que des réclamants rappellent que le coût du projet est incomparablement plus élevé que ne le serait une amélioration de la liaison 55;

Considérant que des réclamants s'opposent à la poursuite du projet notamment en raison des coûts qu'ils estiment à M€1.8 à 2.5 pour le projet alors même qu'une telle somme réaffectée serait plus bénéfique à tous;

REPPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que le RIE sur un projet de modification du PRAS doit s'attacher à mesurer les impacts prévisibles sur les critères de l'annexe C du CoBAT et de pointer les conséquences potentielles de la conception, dans l'exploitation;

Qu'en revanche, il n'est pas pertinent d'analyser le coût des mesures à prendre pour permettre la réalisation du plan tant en investissement qu'en exploitation conformément à la jurisprudence du Conseil d'État n°234.153 du 16 mars 2016 SBS Group;

Qu'à ce titre, le RIE n'aborde pas la question de coût.

Alternatives

ALTERNATIVES DE SURFACE

Considérant qu'un réclamant demande que des alternatives de moindre performance mais honorables soient évoquées dans le RIE;

Que des réclamants souhaitent que les alternatives de surface soient davantage investiguées;

Que la CRD considère que toutes les réflexions portant sur un itinéraire souterrain autre que celui retenu par le projet renvoie de facto à l'organisation du réseau en surface;

Qu'il lui semble difficile de se prononcer sur un itinéraire puisque le Gouvernement aurait déjà fait son choix;

Qu'elle prend acte des conclusions du RIE démontrant l'intérêt régional de la liaison nord-sud en tant qu'épine dorsale du réseau et de ses recommandations en matière techniques ou d'accompagnement du projet;

Qu'un réclamant demande à ce que le RIE prévoit la création d'un tunnel tramway entre la gare du Nord et Liedts permettant de remédier à la saturation actuelle de la trémie de la gare du Nord;

REPPONSE

Considérant que le projet porte notamment sur la modification de la carte 6 du PRAS déterminant l'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que le RIE a analysé des alternatives y compris d'ordre souterrain ou de surface;

Que le RIE a par conséquent analysé des alternatives modales notamment en surface et en souterrain sans préjuger des détails d'exploitation de la liaison;

Que le Gouvernement confirme que le RIE a bien étudié sur l'ensemble des critères de l'annexe C du CoBAT différentes alternatives notamment de surface choisies sur la base d'une méthodologie précise;

Que le RIE a même examiné une alternative consistant à une double liaison de surface;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance de sorte de désenclaver le cadran nord de la Région et notamment de pallier aux difficultés rencontrées par la ligne de tramway 55;

Que tel qu'énoncé ci-dessus, le Gouvernement rappelle que ses décisions de 2013 et 2014 sont de principe et ne peuvent être considérées comme exécutoires dans la mesure où une modification du PRAS est requise en vue de leur mise en œuvre éventuelle;

Qu'il convient de discerner les décisions gouvernementales de portée réglementaire et d'acter le respect du calendrier procédural prévu au CoBAT;

Que le Gouvernement fait sienne l'analyse du RIE conférant au projet un intérêt régional de mobilité;

Dat de Regering te gepasten tijde de aanvullende maatregelen zal treffen en de te volgen technische aanbevelingen zal bepalen;

Dat de analyse van de tracés en meer nog van tracés die deels ondergronds en deels bovengronds lopen bovendien oneindig kan zijn;

Dat de auteur zich houdt aan de rechtspraak van de Raad van State door de studie binnen redelijke grenzen te houden (AR RvS 1 maart 2017, nr. 237.528);

Dat het Begeleidingscomité (BC) van het MER heeft bevestigd dat een analyse van verscheidene boven- of ondergrondse alternatieven volstaat om de Regering in staat te stellen om met kennis van zaken een besluit te nemen over het project en de effecten ervan;

Dat het bezwaar bijgevolg niet gegrond is.

ONDERGRONDSE ALTERNATIEVEN

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten bij lezing van het MER menen dat het ondergrondse alternatief Noord-Bordet Midden tracé via Helmet (NB/MH) gunstiger is dan het project maar toch wordt verworpen;

Dat ze vragen dat het MER het verwerpen van dit alternatief zou motiveren;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen hebben bij de studie in het MER naar de bovengrondse alternatieven via de Gallaitstraat ten opzichte van de bestaande bovengrondse toestand en het ondergrondse tracé;

Dat ze erop wijzen dat de keuze tussen de alternatieven en de criteria ontoereikend is, met name op vlak van gebruik voor het openbaar vervoer en de actieve verplaatsingswijzen of bij het rekening houden met het voorkomen van geparkeerde voertuigen op de tramsporen;

ANTWOORD

Overwegende dat de analyse van het MER betrekking heeft op het ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat de analyse betrekking moet hebben op redelijke alternatieven;

Dat de auteur bovengrondse en ondergrondse alternatieven en hun impact heeft bestudeerd;

Dat deze analyse op het niveau van een GBP geen betrekking mag hebben op aanvullende maatregelen of ongepaste details;

Dat de impact kan variëren naargelang het bestudeerde alternatief, met name wat de congestie en gebruikskonflikten op een bepaalde as betreft;

Dat de analyse dient te worden beschouwd als een afweging van positieve en negatieve effecten voor verschillende criteria.

ALTERNATIEVE TRACÉS/AFZONDERLIJKE BAAN

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek betreurt dat het MER de mogelijke uitbreidingen voorbij de geplande eindstations niet bestudeert, terwijl de verbinding met de andere stedelijke eenheden een doelstelling is van de Europese strategie ter bevordering van de duurzame ontwikkeling, dat de projecten van het Vlaams Gewest en van De Lijn in de ontsluiting van Brussel-Noord vanaf de Ring en/of de luchthaven voorzien, dat die verbindingen een risico op concurrentie of overbelasting impliceren, dat ze een gemeenschappelijke strategie op het vlak van beheer van pendelaarsstromen en van overstapparkings impliceren;

Dat de gemeente daarom vraagt dat de intermodale pool Bordet als etappe en niet als eindstation wordt beschouwd;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering een hoogperformante Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer wil realiseren die het mogelijk maakt het noorden van het Gewest te verbinden met de Vijfhoek en met de gemeenten in het zuiden;

Dat een dergelijke verbinding aanzienlijke investeringen vergt, ook al is de kostprijs geen criterium als het gaat om het GBP;

Dat de kosten en de complexiteit van de uitvoering van een ondergrondse verbinding de Regering ertoe hebben aangezet het ontwerp van tracé in dit stadium te beperken tot het gedeelte Bordet-Albert;

Dat de aanleg van een openbaarvervoerlijn en de exploitatie ervan een terrein met een voldoende grote oppervlakte vereisen dat aan bepaalde onmisbare criteria voldoet;

Dat het MER verscheidene alternatieve locaties bestudeerd heeft en tot de conclusie gekomen is dat het terrein in Haren het enige redelijke is;

Dat de lokalisatie overigens geen belemmering vormt voor een verlenging op lange termijn;

Que le Gouvernement prendra en temps utile les mesures complémentaires et déterminera les recommandations d'ordre technique à suivre;

Que, par ailleurs, l'analyse de tracés, et plus encore de tracés combinant souterrain et de surface, peut être infinie;

Qu'en limitant son étude dans des limites raisonnables, l'auteur de projet suit la jurisprudence du Conseil d'État (C.E. 1^{er} mars 2017 n°237.528);

Qu'il a été confirmé par le Comité d'Accompagnement (CA) du RIE qu'une analyse de plusieurs alternatives de surface ou souterraine permet au Gouvernement de statuer en connaissance de cause sur le projet et sur ses impacts;

Qu'en conséquence, la réclamation n'est pas fondée.

ALTERNATIVES SOUTERRAINES

Considérant que la Commune de Schaerbeek et des réclamants estiment à la lecture du RIE, que l'alternative souterraine Nord Bordet/tracé médian via Helmet (NB/MH) est plus favorable que le projet mais pourtant rejetée;

Qu'ils demandent au RIE de motiver ce rejet d'alternative;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'étude dans le RIE d'alternatives de surface passant par la rue Gallait au regard de la situation existante en surface et du tracé souterrain;

Qu'ils remarquent que le choix entre les alternatives et les critères sont insuffisants notamment en matière d'usage pour les transports en commun et modes actifs ou dans la prise en compte de la prévention du stationnement sur les voies de tram;

REPONSE

Considérant que le RIE porte son analyse au regard du projet de modification du PRAS;

Que l'analyse doit porter sur des alternatives raisonnables;

Que l'auteur de projet a étudié des alternatives de surface, souterraine ainsi que leur impact;

Que cette analyse ne saurait porter sur des mesures complémentaires ou sur des détails inappropriés à l'échelle du PRAS;

Qu'en fonction de l'alternative étudiée, son impact notamment en matière de congestion et de conflit d'usage sur un axe particulier peut varier;

Qu'il convient de considérer l'analyse comme une balance entre impacts positifs et négatifs entre critères.

ALTERNATIVES DE TRACE/SITE INDEPENDANT

Considérant que la Commune de Schaerbeek regrette que le RIE n'étudie pas les extensions possibles au-delà des terminus prévus alors même que la connexion aux autres unités urbaines est un objectif de la stratégie européenne en faveur du développement durable, que les projets de la Région flamande et de De Lijn prévoient la desserte de Bruxelles-Nord depuis le Ring et/ou l'aéroport, que ces liaisons génèrent un risque de concurrence ou de rupture de charge, qu'ils impliquent une stratégie concertée en matière de gestion des flux de navetteurs et de parkings de transit;

Qu'en ce sens, la Commune demande que le pôle intermodal Bordet soit considéré comme étape et non terminus;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement souhaite la réalisation d'une liaison de transports en commun de haute performance permettant de relier le nord de la Région au Pentagone et aux communes du sud;

Que, même si le coût ne constitue pas un critère à l'échelle du PRAS, ce type de liaison nécessite des investissements considérables;

Que le coût induit par la mise en œuvre et la complexité de mise en œuvre d'une liaison souterraine ont amené le Gouvernement à limiter à ce stade le projet de tracé à la section Bordet-Albert;

Que la réalisation de l'itinéraire de transports en commun et son exploitation requiert de mobiliser un terrain d'une superficie suffisante et répondant à certains critères incontournables;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives de localisation et déterminé que le terrain situé à Haren constitue le seul raisonnable;

Que par ailleurs sa localisation n'obère les possibilités de prolongation à long terme;

Dat de Regering zich bij de bepaling van het ontwerp voor het andere uiteinde van de lijn heeft laten leiden door de aanwezige premetro-infrastructuur;

Dat het eindpunt aan Albert geen veronderstelling inhoudt voor het definitieve tracé van de Noord-Zuidverbinding aangezien het tracé in het kader van een latere wijziging van het GBP kan worden verlengd;

Dat de opname van het tracé en de bestemmingswijziging in Haren geen veronderstelling inhouden voor de uitvoeringsmodaliteiten van het project op het gebied van voorzieningen en gebruik;

Dat de uitvoering van het project niet valt onder het GBP maar het voorwerp zal uitmaken van specifieke vergunningsaanvragen die onderworpen zullen zijn aan effectenstudies;

Dat de Regering derhalve het project bevestigt zoals het werd onderzocht en onderworpen aan het openbaar onderzoek.

Overwegende dat een reclamant als antwoord op de incoherent geachte planning voorstelt rekening te houden met de toekomstige ontwikkelingen (Haren Vorming, ex NAVO), andere gewoonten (telewerk), de ontwikkeling van de individuele actieve verplaatsingswijzen;

ANTWOORD

Overwegende dat het project wordt opgenomen in de gewestelijke plannen en programma's;

Dat de mobiliteitssituatie in Brussel krachtige actie vereist op het gebied van het openbaar vervoer en dat zo snel mogelijk;

Dat de nood aan een Noord-Zuidverbinding bovendien al verscheidene jaren wordt bevestigd;

Dat het in het GBP opgenomen tracé geen veronderstelling inhoudt voor het volledige tracé van de verbinding op termijn;

Dat het ontwerp ten slotte gepaard kan gaan met aanvullende maatregelen ter begeleiding van de modale verschuiving en de toename van de actieve mobiliteit;

Dat de Regering het ontwerp aldus bevestigt.

Overwegende dat een reclamant van mening is dat de verbinding tussen de Kwatrechtstraat en de Aarschotstraat deel uitmaakt van het programma voor de conversie van de premetro naar metro voor het gedeelte Noordstation-Albert, ook al zou deze losstaan van de uitvoering van het noordelijke gedeelte van het tracé;

Dat hij eraan herinnert dat dit bouwwerk in het GBP is voorzien "om te worden bestudeerd" richting Evere via de Rogierlaan en Meiser;

Dat hij verbaasd is over het feit dat bij de studie van het project nooit rekening is gehouden met deze elementen die te maken hebben met de op te trekken bouwwerken;

Dat hij het opportuun vindt niet over te gaan tot de inrichtingen voor het overbruggen van de spoorwegbundel NMBS (richting Haren en richting Meiser) in een project;

Dat hij erop wijst dat behalve het verlichten van de toekomstige projecten en de vermindering van de risico's en kosten, de vooraf gebouwde tunnel tussen de spitsuren ook zou kunnen dienen als opslagruimte;

ANTWOORD

Overwegende dat het bezwaar betrekking heeft op de concrete verwezenlijking van de Noord-Zuidverbinding;

Dat, zoals eerder al uitgelegd, de Regering een opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan heeft voorgelegd die niet de tenuitvoerlegging van voorschrift 27.6 van het GBP omvat;

Dat de uitvoering van het project niet valt onder het GBP maar het voorwerp zal uitmaken van specifieke vergunningsaanvragen die onderworpen zullen zijn aan effectenstudies;

Dat er in deze latere stappen gepreciseerd zal worden welke bouwwerken en infrastructures er ontwikkeld zullen worden, waarbij eventueel ook rekening kan worden gehouden met toekomstige uitbreidingen van het nieuwe tracé;

Dat de wijziging die het ontwerp aanbrengt geen veronderstelling inhoudt voor de toekomstige wijzigingen van het GBP, met inbegrip van toevoegingen aan kaart nr. 6 betreffende het openbaar vervoer.

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en Leefmilieu Brussel zich niet uitspreken over de inschrijving van het tracé van de route van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan op kaart nr. 6 van het GBP;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel geen enkel bezwaar heeft tegen het ontwerp tot wijziging van kaart 3;

Overwegende dat een reclamant vragen heeft bij de relevantie van de berekeningen van de gekozen bediening in het noordelijke luik van het project;

Qu'à l'autre extrémité de la ligne, le Gouvernement a déterminé le projet au regard de l'infrastructure de pré-métro existante;

Que ce terminus à Albert ne présume pas du tracé définitif de la liaison nord-sud, le tracé pouvant être prolongé dans le cadre d'une modification ultérieure du PRAS;

Que par ailleurs, l'inscription du tracé et le changement d'affectation à Haren ne présume pas des modalités de mise en œuvre du projet en matière d'équipement et d'usage;

Que la mise en œuvre du projet n'est pas du ressort du PRAS mais fera l'objet de demandes d'autorisation spécifiques soumises à études d'incidences;

Qu'aussi le Gouvernement confirme le projet tel qu'étudié et soumis à enquête publique.

Considérant qu'un réclamant suggère pour pallier au planning jugé incohérent de tenir compte des futurs développements (Haren Formation, ex site de l'OTAN), des modifications de comportements (télétravail), du développement des modes de transport actif individuel;

REPONSE

Considérant que le projet s'inscrit dans les plans et programmes régionaux;

Que le contexte de la mobilité à Bruxelles implique une action forte en matière de transports en commun et aussi immédiate que possible;

Que par ailleurs, la nécessité d'une liaison nord-sud est affirmée depuis plusieurs années;

Qu'en outre, le tracé inscrit au PRAS ne présume pas du tracé complet à terme de la liaison;

Qu'enfin, le projet pourra s'accompagner de mesures complémentaires visant à accompagner le report modal et l'essor des mobilités actives;

Qu'à ce titre, le Gouvernement confirme le projet.

Considérant qu'un réclamant estime que la liaison rue de Quatrecht, rue d'Aarschot est incluse dans le programme de conversion du pré-métro en métro pour le tronçon gare du nord- Albert alors même qu'elle serait indépendante de la mise en œuvre du tracé dans sa partie nord;

Qu'il rappelle que cet ouvrage est prévu dans le PRAS comme « à étudier » en direction d'Evere via avenue Rogier et Meiser;

Qu'il est dérouté par le fait que l'étude du projet n'ait pas tenu compte de ces éléments liés aux ouvrages à construire;

Qu'il mentionne comme opportun de ne pas procéder aux aménagements de franchissement du faisceau ferroviaire SNCB (vers Haren et vers Meiser) en un projet;

Qu'il précise qu'outre l'allègement des projets futurs, la réduction des risques et des coûts, la section de tunnel construite de manière anticipée pourrait par ailleurs servir de remisage entre heures de pointe;

REPONSE

Considérant que la réclamation a trait à la réalisation concrète de la liaison nord-sud;

Qu'ainsi que précédemment exposé, le Gouvernement a soumis l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant ne comprenant pas la mise en œuvre de la prescription 27.6 du PRAS;

Que la mise en œuvre du projet n'est pas du ressort du PRAS mais fera l'objet de demandes d'autorisation spécifiques soumises à études d'incidences;

Que ces étapes ultérieures seront l'occasion de préciser les ouvrages et infrastructures à développer, quitte à prévoir, dans le cadre du nouveau tracé, les extensions futures;

Qu'en outre, la modification portée par le projet ne présume pas de modifications futures du PRAS en ce compris d'ajout à la carte n°6 des transports en commun.

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites et Bruxelles Environnement ne se prononcent pas sur l'inscription du tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant sur la carte n°6 du PRAS;

Considérant que Bruxelles Environnement n'émet aucune objection quant au projet de modification de la carte 3;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la pertinence des calculs de desserte choisie sur le volet nord du projet;

Dat hij inschat dat het tracé in het nieuwe gedeelte 25% lengte omvat die niets bedient en ook op lange termijn geen bediening zal hebben;

Dat hij dit verlies aan productiviteit betreurt;

Overwegende dat de GOC niet gekant is tegen het principe van een Noord-Zuidverbinding maar van mening is dat het tracé tussen Liedts en Bordet nog verder verfijnd kan worden;

Dat de vragen naar de stedenbouwkundige integratie en de technische aspecten van het project zo kunnen worden beantwoord en dat een reële positieve impact voor de stad moet worden gegarandeerd;

Dat ze van mening is dat de wijziging van het GBP het beste project zonder latere wijziging toestaat;

ANTWOORD

Overwegende dat de realisatie en de exploitatie van het project de bouw van een stelplaats, een werkplaats en een werfaccommodatie van een niet te verwaarlozen oppervlakte vereist;

Dat het MER aantoont dat alleen in Bordet redelijkerwijs in deze behoeften kan worden voorzien, wat overigens de bestemmingswijziging rechtvaardigt;

Dat het voor de exploitatie van de verbinding nodig is dit onontbeerlijke gebied te bereiken dat echter ontoegankelijk is voor het publiek;

Dat het niet voor het publiek toegankelijke gedeelte ongeveer 14% van het noordelijke tracé bedraagt :

Dat dit “onproductieve gedeelte” onvermijdelijk is;

Dat men het ontwerp derhalve niet kan verwijzen dat het tracé niet voor 100 % direct door het publiek kan worden gebruikt.

Overwegende dat een reclamant vindt dat de gekozen bouwkundetechniek als dusdanig niet belangrijk is maar dat de bediening en de dienstverlening aan de gebruikers de enige prioriteit moeten zijn;

Dat hij in dit verband vindt dat belangrijke polen in de noordelijke gemeenten niet door het project zouden worden bediend;

Dat hij met name verwijst naar de omgeving van het Poggeplein;

Dat hij de bediening van de Voltairelaan ontoereikend vindt gezien de mogelijkheden;

Dat hij het niet-bedienden van de directe omgeving van het ziekenhuis Brien en Aeropolis, toch twee zeer belangrijke tewerkstellingspolen in Schaarbeek, betreurt;

Dat hij de vaststellingen van de omwonenden van de Rigasquare deelt, zowel wat de transformatie van de square als wat de bediening van Helmet betreft;

Dat hij betreurt dat de stations Linde en Vrede in concurrentie zouden treden met de performanter geachte NMBS-verbinding of niet tegemoetkomen aan een behoefte aan bediening vanaf Haren richting het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat hij het meer opportuun had gevonden een tangentiële verbinding te voorzien voorbij Bordet, om de wijken te bedienen die zich ten noorden van de Bordetlaan, de Leuvensesteenweg en de E40 zullen ontwikkelen, en de P+R die moet worden aangelegd tot aan tram 94 die tot aan Goudal rijdt;

Dat hij het huidige tracé en het project van de slecht bediende P+R onaangepast vindt omdat het slechts een marginaal verkeer genereert (zo'n 2000 à 2500 reizigers tijdens de spitsuren);

Dat hij vermoedt dat de verbetering van een bovengrondse lijn – met een aangepaste kalibratie – beter was geweest voor de inwoners van Laken en Ukkel die nu gestraft worden door het verdwijnen van de lijnen 3 en 4 in hun huidige toestand;

Dat hij eraan toevoegt dat een 2de gewestelijk evenwichtige stap had geleid tot een metroverbinding die Brien, Aeropolis, Helmet had bediend, met een uitbreiding tot aan de Heldensquare;

ANTWOORD

Overwegende dat het MER zich uitspreekt over het ontwerp dat onderworpen is aan een openbaar onderzoek en dat een tracé voorstelt tussen Bordet en Albert dat gebruik maakt van de aanwezige premetroinfrastructuur tussen het Noordstation en Albert, behalve voor het segment Anneessens-Zuid;

Dat het doel van het MER erin bestaat de milieueffecten van het ontwerp tot wijziging van het GBP te onderzoeken zoals besloten door de Regering overeenkomstig artikel 27 van het BWRO;

Dat het in die mate niet de taak van het MER is om zijn analyse uit te breiden tot elementen die vreemd zijn aan het project en niet inbegrepen zijn in het besluit waarmee de wijzigingsprocedure werd gestart;

Qu'il évalue que le tracé dans sa partie nouvelle comprend 25% de longueur ne desservant rien et n'ayant pas vocation de desserte à long terme;

Qu'il déplore cette perte de productivité;

Considérant que la CRD ne s'oppose pas au principe d'une liaison nord-sud mais estime que le tracé entre Liedts et Bordet pourrait être affiné;

Que les questions relatives à l'intégration urbanistique et les aspects techniques du projet pourraient être ainsi résolues et garantir l'intérêt réel du projet pour la ville;

Qu'elle estime que la modification du PRAS autorise le meilleur projet sans modification ultérieure;

REPOSE

Considérant que la réalisation du projet et son exploitation nécessite la construction d'un dépôt, d'un atelier et d'une base chantier d'une superficie non négligeable;

Que le RIE démontre que ces besoins ne peuvent être raisonnablement rencontrés qu'à Bordet justifiant par ailleurs le changement d'affectation du sol;

Que l'exploitation de la liaison nécessite d'atteindre cette zone indispensable mais inaccessible au public;

Que la proportion du segment non accessible au public est d'environ 14% du tracé nord :

Que ce segment « improductif » est inévitable;

Que de ce fait, il ne peut être reproché au projet de ne pas exploiter 100% du tracé à l'usage direct du public.

Considérant qu'un réclamant estime que la technique de génie civil ne présente pas, en tant que tel, d'intérêt mais que la desserte et le service rendu aux usagers doit être l'unique priorité;

Qu'à ce titre, il trouve que des pôles importants des communes du nord ne seraient pas desservies par le projet;

Qu'il nomme notamment les abords de la place Pogge;

Qu'il considère la desserte du boulevard Voltaire insuffisante par rapport aux possibilités;

Qu'il regrette l'absence de desserte à proximité directe de l'hôpital Brien et Aeropolis, pourtant pôle d'emplois de grande importance à Schaarbeek;

Qu'il partage les constats des riverains du square Riga tant sur la transformation du square que sur la desserte d'Helmet;

Qu'il déplore le fait que les stations Tilleul et Paix entreraient en concurrence avec la liaison SNCB jugée plus performante ou ne répondant à un besoin de desserte depuis Haren vers l'est de la Région de Bruxelles-Capitale;

Qu'il juge qu'il aurait été plus opportun de prévoir une liaison tangentielle au-delà de Bordet pour desservir les quartiers qui se développeront au nord de l'avenue Bordet, la chaussée de Louvain, l'autoroute E40 et son parking de transit (P+R) à construire jusqu'au tramway 94 avançant jusqu'au Val d'Or;

Qu'il évalue le tracé actuel, et le projet de P+R mal desservi, comme inadéquat car n'engendrant qu'un trafic marginal (de l'ordre de 2000 à 2500 voyageurs en heure de pointe (HP));

Qu'en cela, il suppose que l'amélioration d'une ligne de surface – avec un calibrage adéquat – aurait été profitable y compris aux Laekenois et Ucclois pénalisés par la disparation des lignes 3 et 4 en l'état;

Qu'il ajoute qu'une 2de étape de construction équilibrée régionalement aurait conduit au passage de la liaison en métro desservant Brien, Aeropolis, Helmet et une extension vers le square des Héros;

REPOSE

Considérant que le RIE se prononce sur le projet soumis à enquête publique lequel propose un tracé entre Bordet et Albert utilisant l'infrastructure pré-métro existante entre la gare du Nord et Albert à l'exception du segment Anneessens – Midi;

Que l'objet du RIE est d'évaluer l'impact environnemental du projet de modification du PRAS tel que décidé par le Gouvernement conformément à l'article 27 du CoBAT;

Que dans cette mesure, il n'appartient pas au RIE d'élargir son analyse à des éléments étrangers au projet et non compris par l'arrêté d'ouverture de la procédure de modification;

Dat het, zoals hierboven al aangehaald, niet aan de auteur van het MER is om de beleidsopties die aan het project ten grondslag liggen in twijfel te trekken;

Dat het MER zich daarmee schikt naar de rechtspraak van de Raad van State, met name het arrest nr. 239.262 van 29 september 2017 Avci en consorten;

Dat de Regering overigens niet nalaat te voorzien in een uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding of andere openbaarvervoerverbindingen, met inbegrip van die welke op een later tijdstip worden gerealiseerd door middel van een traject in afzonderlijke baan;

Dat het MER bovendien voor het noordelijke deel verscheidene alternatieve tracés heeft bestudeerd, zowel boven- als ondergronds, die verschillende polen van de Gemeenten Schaarbeek en Evere bedienen;

Dat daaruit is gebleken dat het project een van de beste milieueffecten heeft gelet op de doelstellingen inzake bediening die de Regering had vooropgesteld en dat het MER aanbevelingen heeft geformuleerd;

Dat de in het bezwaarschrift vermelde sites zich in een perimeteer met "redelijke" bediening bevinden en dus door het project worden bediend;

Dat het project zo de beste oplossing vormt wat de criteria van de Regering betreft;

Dat de STIB bovendien in het kader van de uitvoering van het project nog alle aanvullende maatregelen kan nemen om het Brusselse openbaarvervoernet te reorganiseren met het oog op een maximalisatie van het aanbod en de prestaties;

Dat de Regering streeft naar een zo goed mogelijke afstemming en complementariteit tussen het Brusselse openbaarvervoeraanbod en het andere openbaar vervoer, ook al vallen beslissingen met betrekking tot de exploitatie daarvan niet onder haar bevoegdheid;

Dat zij daartoe de nuttige maatregelen neemt die onder haar bevoegdheid vallen, zonder evenwel veronderstellingen te doen betreffende de beslissingen en de organisatie van de andere netten;

Dat de kwestie van de concurrentie met spoorverbindingen niet relevant is wanneer het gaat om het opnemen van een route op kaart nr. 6 van het GBP.

Bouwtechnieken

DIEPTE

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Economische en Sociale Raad nota nemen van het feit dat bij de effectenstudie verbonden aan de vergunningsaanvraag rekening wordt gehouden met het type tunnels dat moet worden gegraven (één of twee kokers) en met de algemene gevolgen van de keuze voor één koker (meer verzakkingen en hogere diepte, verlengde toegangen, multimodaliteit, veiligheid);

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie verwijst naar haar advies van 27 maart 2017;

Dat ze er evenwel aan herinnert dat waar de stations breder moeten zijn, de tunnels op zich in breedte kunnen worden beperkt en kunnen worden gerealiseerd onder het wegennet;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie erop wijst dat de keuze van het tracé sterk de bouwtechnieken beïnvloedt;

Dat door het bepalen van het tracé van de route van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan op kaart nr. 6, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een keuze maakt voor de bouwwijze van de verbinding;

Dat een reclamant zich bij deze vaststelling aansluit en de keuze voor een techniek a priori aanklaagt omdat minstens gedeeltelijk wordt voorbijgegaan aan de impact ervan;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie bijgevolg aanbeveelt dat het debat over de bouwtechniek voorafgaat aan de keuze voor het GBP-tracé en dat de voor- en nadelen van de ter beschikking staande technieken worden afgewogen om het project zo kwaliteitsvol mogelijk te realiseren;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad wijst op de variabele impact van de werven naargelang de gekozen technieken, dat met deze variabiliteit rekening dient te worden gehouden;

Overwegende dat de GOC erop wijst dat het MER aangeeft dat de keuze van de bouwtechniek een grote impact heeft op de diepte van de stations, hun kostprijs en hun toekomstige beheer;

Dat ze benadrukt dat, indien deze technische overwegingen niet onder het GBP vallen, de opmerkingen van de reclamanten die niet bestudeerd zouden zijn in het MER onderzocht zouden moeten worden;

Que tel que précisé antérieurement, il n'appartient pas à l'auteur du RIE de remettre en question les options politiques à la base du projet;

Qu'en cela, le RIE se conforme à la jurisprudence du Conseil d'État et notamment à celle émanant de l'arrêt CE N°239.262 du 29 septembre 2017 Avci et consortes;

Que par ailleurs, le Gouvernement ne renonce pas à prévoir une extension de la liaison nord-sud ou d'autres liaisons de transports en commun, en ce compris celles réalisées via un itinéraire en site indépendant, ultérieurement;

Qu'en outre le RIE a étudié, dans la partie nord, plusieurs tracés alternatifs tant de surface que souterrain desservant plusieurs polarités des communes de Schaarbeek et d'Evere;

Qu'il en déduit que le projet présente un des meilleurs rapports impacts environnementaux au regard des objectifs de desserte assignés par le Gouvernement et a émis des recommandations;

Que de plus, les sites cités dans les réclamations se trouvent dans un périmètre de desserte « raisonnable » et sont donc desservis par le projet;

Qu'ainsi le projet constitue la meilleure solution au regard des critères du Gouvernement;

Que de plus, la STIB pourra prendre dans le cadre de la mise en œuvre du projet, toute mesure complémentaire de réorganisation des réseaux de transports en commun bruxellois en vue d'en maximiser l'offre et la performance;

Que le Gouvernement entend maximiser tant que possible l'adéquation et la complémentarité de l'offre de transports en commun bruxellois avec les autres offres de transports publics quand bien même les décisions relatives à leurs exploitations ne relèvent pas de sa compétence;

Qu'à cette fin, sans présumer des décisions et de l'organisation des autres réseaux, il prendra les mesures utiles dans son champ de compétence;

Qu'ainsi la question de la concurrence avec les liaisons ferroviaires n'est pas pertinente notamment au niveau de l'inscription d'un itinéraire dans la carte n°6 du PRAS.

Techniques constructives

PROFONDEUR

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et le Conseil Économique et Social prennent note de la charge pour l'étude d'incidences liée à la demande de permis de l'analyse du type de tunnels à creuser (mono ou bitube), des conséquences générales du choix d'un monotube (tassements et profondeur supérieurs, accès allongés, multimodalité, sécurité);

Que la Commission Régionale de Mobilité renvoie à son avis du 27 mars 2017;

Qu'elle estime toutefois que si les stations requièrent de grandes largeurs, les tunnels en eux même ont une largeur limitée et pourraient être réalisés sous le réseau viaire;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité note que le choix du tracé influence fortement les techniques de construction;

Qu'en déterminant le tracé de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant sur la carte n°6, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pose un choix relatif quant au mode de construction de la liaison;

Qu'un réclamant s'associe à constat et dénonce le choix d'une technique a priori en méconnaissant au moins partiellement ses impacts;

Qu'en conséquence, la Commission Régionale de Mobilité recommande que le débat sur la technique de construction précède le choix du tracé PRAS et que les avantages et inconvénients des techniques à disposition soient mis en balance de sorte de garantir la meilleure qualité finale du projet;

Considérant que le Conseil Économique et Social pointe les impacts variables des chantiers en fonction des techniques choisies, que cette variabilité doit être prise en compte;

Considérant que la CRD pointe que le RIE relève que le choix de la technique a des impacts importants sur la profondeur des stations, leur coût et leur gestion future;

Qu'elle souligne que, si ces considérations techniques ne relèvent pas du PRAS, les remarques des réclamants qui n'auraient pas été étudiées dans le RIE devraient l'être;

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken over de impact van de werf en van de keuze van de bouwtechniek met tunnelgraafmachine;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen hebben bij de relevantie van het tracé, aangezien dat laatste wordt bepaald door de keuze van de bouwtechnieken en aangezien de basisstudies die tot deze stelling hebben beleid betrouwbaar zijn gebleven

Dat zij van mening zijn dat het MER de voor- en nadelen van elke bouwtechniek niet heeft bestudeerd en dat het studiebureau geen toegang heeft gehad tot de bodemstudies;

Dat ze daarom vragen dat het MER evenwichtig zou zijn en zou worden aangevuld met een studie met verschillende criteria die rekening houdt met de baten/kosten op korte en lange termijn van elke bouwtechniek en dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering rekening houdt met het voorbehoud wat de geologische risico's van de werf betreft;

Overwegende dat de gemeente Ukkel meent dat de uitvoering van de verbinding met twee kokers de uitgravingen en de diepte van de stations beperkt;

Dat ze deze techniek minder duur vindt, veiliger en praktischer voor de gebruikers;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat de ingenieurs belast met het tracé als model de bouwtechnieken van Barcelona hebben gebruikt (één koker met de stations) maar zich vervolgens hebben bedacht gelet op de aanzienlijke kost van de gebruikte techniek;

Dat hij vindt dat het ontwerp van tracé, opgevat volgens de vereisten van deze bouwtechniek, niet werd herzien;

Dat hij erop wijst dat de burgerlijke bouwkunde als dusdanig niet belangrijk zou zijn maar dat de bediening en de dienstverlening aan de gebruikers, de enige prioriteit moeten zijn;

Overwegende dat een reclamant onderstreept dat het MER voorzichtig zou ingaan op dit aspect, rekening houdend met het uitlichten van het systeem met één koker;

Dat hij eraan herinnert dat de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer zich zou hebben uitgesproken voor de oplossing met twee kokers;

Dat hij de nadruk legt op de talrijke voordelen van deze techniek, o.m. voor de gebruiker, de beveiliging van de tunnels, de kost voor de implementatie en de aanbesteding;

Dat hij benadrukt dat de uitvoering van een oplossing met twee kokers op grote diepte, zoals gewenst zou zijn door de MIVB, technisch niet gerechtvaardigd zou zijn, aangezien de bouw van wissels tussen stations genoeg kan nemen met een wissel om de 3 stations;

Dat hij erop wijst dat de technische keuzes onomkeerbaar zijn, terwijl er nog tal van vragen resten over de relevantie van deze techniek voor het project, dat heel wat aspecten (nog) niet zouden zijn gecontroleerd;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad betreurt dat geen grondige geotechnische studie is uitgevoerd in het stadium van het MER betreffende de wijziging van het GBP om te anticiperen op de behoeften en beperkingen van de werf;

Dat de Economische en Sociale Raad en enkele reclamanten verwijzen naar de aanbevelingen van het MER in dit verband;

Dat de Economische en Sociale Raad er overigens op wijst dat er in het MER geen antwoord zou staan op de vragen over het gebruik van een tunnelgraafmachine in een stadsomgeving;

Overwegende dat enkele reclamanten eraan herinneren dat de keuze van de bouwtechniek niet alle risico's kan uitsluiten voor de bovengrondse constructies;

Dat door het gebrek aan grote voordelen van een ondergrondse verbinding, ze menen dat de risico-baten ratio niet is aangetoond;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten vragen hebben bij het feit dat het project geen gebruik zou maken van de bevriezingstechniek voor het project aan de Rigasquare om de impact van de werf te beperken;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht akte neemt van het tracé dat als het meest gunstige wordt weerhouden op het vlak van techniek en onteigening;

Dat ze zich evenwel zorgen maakt over het ontstaan van een "barrage"-effect voor het grondwater;

Dat ze, rekening houdend met de complexiteit van de ondergrondse werken, oproept tot een optimale coördinatie van de werken;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het MER vragen heeft bij de diepte van de stations en bij de omvang ervan;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des impacts du chantier et du choix de la technique de construction par tunnelier;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la pertinence du tracé dans la mesure où ce dernier est déterminé par le choix de la technique de construction et dans la mesure où les études de base ayant conduit à ce postulat sont demeurées confidentielles;

Qu'ils estiment que le RIE n'a pas étudié les avantages et inconvénients pour chaque technique de construction et que le bureau d'études n'a pas eu accès aux études de sol;

Que dès lors, ils demandent que le RIE soit équilibré et complété d'une étude multicritère intégrant les bénéfices/couts à court et long terme de chaque technique de construction et que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prenne en compte les réserves quant aux risques géologiques du chantier;

Considérant que la Commune d'Uccle estime que la réalisation de la liaison en bitube réduit les excavations, la profondeur des stations;

Qu'elle considère cette technique moins coûteuse, plus sûre et plus pratique pour les usagers;

Considérant qu'un réclamant estime que les ingénieurs chargés du tracé ont pris pour modèle les techniques de réalisation de Barcelone (monotube comprenant les stations) puis se sont ravisés au regard du cout important de la technique déployée;

Qu'il juge que le projet de tracé, envisagé selon les réquisits de cette technique de construction, lui n'a pas été révisé;

Qu'il pointe que le génie civil ne présenterait pas, en tant que tel, d'intérêt mais que la desserte et le service rendu aux usagers doit être l'unique priorité;

Considérant qu'un réclamant souligne que le RIE aborderait avec prudence le sujet cet aspect eu égard à la mise en exergue du monotube;

Qu'il rappelle que la Direction Infrastructure des Transports Publics se serait prononcée pour la solution bitube;

Qu'il met en avant les nombreux avantages de cette technique aurait notamment pour l'utilisateur, la sécurisation des tunnels, le cout de mise en œuvre et d'adjudication;

Qu'il met en avant que la réalisation du bitube à grande profondeur, telle qu'elle serait souhaitée par la STIB, ne se justifierait pas techniquement, la construction d'aiguillages entre stations pouvant être satisfaisante d'un aiguillage toutes les 3 stations;

Qu'il souligne que les choix techniques opérés seront irréversibles alors même que demeurent de très nombreuses questions sur la pertinence de cette technique pour le projet, que de nombreuses vérifications n'aurait pas (encore) été conduites;

Considérant que le Conseil Économique et Social déplore l'absence d'une étude géotechnique approfondie au stade du RIE sur la modification du PRAS de sorte à anticiper les besoins et contraintes de chantier;

Que le Conseil Économique et Social et des réclamants rappellent les recommandations du RIE à cet égard;

Que le Conseil Économique et Social souligne par ailleurs qu'il ne serait pas apporté de réponse dans le RIE aux interrogations quant à l'usage de tunnelier en milieu urbain;

Considérant que des réclamants rappellent que le choix de la technique de construction ne permet pas d'exclure tout risque pour les constructions en surface;

Qu'en l'absence de bénéfices importants d'une liaison souterraine, ils jugent que le ratio risque-bénéfice n'est pas avéré;

Considérant que la Commune de Schaarbeek et des réclamants s'interrogent sur le fait que le projet n'utiliserait pas la technique de congélation pour le projet au square Riga de sorte de limiter l'impact de chantier;

Considérant que la commune d'Anderlecht prend acte du tracé retenu comme le plus favorable en matière technique et d'expropriation;

Qu'elle s'inquiète toutefois de la création d'un effet barrage sur les eaux souterraines;

Qu'elle appelle, au regard notamment de la complexité des travaux souterrains, à la meilleure coordination de chantier;

Considérant que des réclamants relève que le RIE met en question la profondeur des stations et leurs tailles;

Dat ze willen dat deze keuze wordt gemotiveerd, dat beperktere alternatieven worden geanalyseerd;

Dat ze vragen dat geologische studies garanderen dat de uitvoering van het project geen enkel gevaar oplevert;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op de opname van een tracé op kaart nr. 6 en niet op de keuze van een bouwtechniek;

Dat de keuze van het tracé echter het gebruik van een tunnelgraafmachine oplegt aangezien het grotendeels onder bebouwde wijken loopt en het alternatief met cut & cover dus de afbraak van een groot aantal woningen zou inhouden, wat de Regering niet wenst;

Dat het MER in dit opzicht vermeldt dat de cut & cover-techniek niet kan worden gebruikt in het dichte stedelijke milieu van het stuk Noord-Bordet aangezien het tracé niet onder grote wegen of openbare ruimten kan lopen;

Dat het smalle karakter van de wegen van dit gebied werd aangehaald in het MER, wat dus bevestigt dat het onmogelijk is de cut & cover-techniek te gebruiken.

Dat de auteur van het MER een algemeen onderzoek heeft gevoerd naar de voornaamste mogelijke effecten van de uitvoering van het project en van alle gekozen alternatieven;

Dat de auteur van het MER zijn analyse heeft gebaseerd op de hypothese van een bouwtechniek met een tunnelgraafmachine voor één koker om het project uit te voeren;

Dat in het kader van de vergunningsaanvragen en aanverwante milieueffectenstudies de precieze effecten zullen worden beoordeeld;

Dat alternatieve bouwtechnieken kunnen worden bestudeerd, zoals het gebruik van een tunnelgraafmachine voor één of twee kokers en de diepte van de ermee verbonden stations;

Dat de bouwtechniek die moet worden gebruikt voor de uitvoering van het project zal afhangen van deze vergunningen;

Dat de best geschikte technische oplossing zal worden gekozen op grond van de conclusies van deze aanvullende onderzoeken, met name op basis van geologische elementen;

Dat de Regering haar tracékeuze bevestigt.

Overwegende dat de GMC niet kan worden gevolgd wanneer ze stelt dat de wijziging van het GBP een invloed zal hebben op de bouwtechnieken van het toekomstige net; dat het GBP immers zelf in voorschrift 27.1 bepaalt dat het tracé van de openbaarvervoerlijnen kan worden gewijzigd naargelang de technische of stedenbouwkundige behoeften; dat dit besluit tot wijziging dus geen beperking oplegt aan de technische aspecten van de aanvraagdossiers van de stedenbouwkundige vergunning die zullen worden ingediend voor de uitvoering van de verbinding;

Dat de Regering bovendien akte heeft genomen van het advies van de GMC van 27 maart 2017 waarnaar deze laatste verwijst in haar huidige advies;

Dat dit advies echter enkel betrekking heeft op de inrichting van de stations van het noordelijke tracé;

Dat het in dit stadium dus irrelevant is aangezien de aanduiding van de stations in het GBP louter als aanwijzing geldt.

Overwegende dat de Stad Brussel het belang onderstreept om de tijd die de gebruikers nodig hebben om tot aan het perron te stappen zoveel mogelijk te beperken en, rekening houdend met deze wens, met de aanbevelingen van het MER en met de noodzaak om de impact op het milieu te beperken, ook vraagt dat het project de diepte van de stations zoveel mogelijk beperkt;

Dat ze vraagt dat de alternatieve tracés op grote diepte worden geschrapt in de mate dat de voordelen op het vlak van werfverlast teniet zouden worden gedaan door een geringer gebruiksgemak;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de ongemakken veroorzaakt door de diepte van de stations van het project zouden worden gecompenseerd door de installatie van hoogperformante liften;

Dat hij vraagt dat met de extra kost rekening zou worden gehouden in de impactstudie van het project;

Dat hij vindt dat deze prijs een negatief effect van dit project is;

Overwegende dat een reclamant meent dat het MER de moeilijke toegang tot de stations op grote diepte en het angstwekkende karakter ervan onderschat;

Qu'ils souhaitent que ce choix soit motivé, que des alternatives plus réduites soient analysées;

Qu'ils demandent que des études d'ordre géologique garantissent que la réalisation du projet est sans danger;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment en l'inscription d'un tracé sur la carte n°6 et non au choix d'une technique constructive;

Que toutefois, le choix du tracé impose une réalisation en tunnelier dès lors qu'il est prévu en grande partie sous des quartiers bâtis et que l'alternative en cut & cover induirait dès lors la démolition d'un nombre important d'habitations, ce que le Gouvernement ne souhaite pas;

Qu'à ce titre, le RIE mentionne que la technique du cut & cover est impraticable au milieu urbain dense de la section Nord-Bordet tant le tracé ne peut se situer sous de grandes voiries ou espaces publics;

Que par ailleurs l'étroitesse des voiries de cette zone a été mise en avant dans le RIE ce qui confirme dès lors l'impossibilité de recourir à la technique du cut & cover;

Que l'auteur du RIE a procédé à l'examen générique des incidences potentielles principales liées à la mise en œuvre du projet ainsi que de l'ensemble des alternatives retenues;

Que l'auteur du RIE a basé son analyse sur l'hypothèse d'une technique de construction par tunnelier monotube pour la réalisation du projet;

Que dans le cadre de demandes d'autorisations et études d'incidences environnementales associées, les incidences précises seront évaluées;

Que des alternatives de technique de construction pourront y être étudiées, tel que par exemple l'utilisation d'un tunnelier monotube ou bitube ainsi que la profondeur des stations associées;

Que la technique de construction à utiliser pour la mise en œuvre du projet sera conditionnée à ces autorisations;

Que la solution technique la plus adéquate sera choisie en fonction des conclusions apportées par ces compléments en particulier en matière géologique;

Que le Gouvernement confirme son choix de tracé.

Considérant que la CRM ne peut être suivie lorsqu'elle évoque le fait que la modification du PRAS influencerait les techniques de construction du futur réseau; qu'en effet, le PRAS lui-même prévoit, en sa prescription 27.1, que le tracé des itinéraires des transports en commun peut être modifié en fonction des nécessités techniques ou urbanistiques; que par conséquent, la présente décision de modification ne préjuge en rien des aspects techniques des dossiers de demandes de permis d'urbanisme qui seront introduites en vue de la réalisation de la liaison;

Que de surcroît, le Gouvernement a pris note de l'avis de la CRM rendu le 27 mars 2017 auquel cette dernière fait référence dans son présent avis;

Que cet avis ne concerne cependant que l'aménagement des stations du tracé nord;

Qu'il est dès lors à ce stade irrelevant dès lors que l'indication des stations au PRAS est indicatif.

Considérant que la Ville de Bruxelles pointe l'importance de réduire autant que possible le temps de parcours des usagers jusqu'au quai et, eu égard à ce souhait, aux recommandations du RIE et à la nécessité de limiter l'impact environnemental, demande que le projet diminue au maximum la profondeur des stations;

Qu'elle demande que soient écartées les alternatives de tracé à une profondeur conséquente dans la mesure où le bénéfice lié aux nuisances du chantier serait anéanti par une praticité moindre;

Considérant qu'un réclamant demande que le désagrément lié à la profondeur des stations du projet soit compensé par l'installation d'ascenseurs haute performance;

Qu'il appelle à ce que ce surcoût soit comptabilisé dans les impacts du projet;

Qu'il considère que cette profondeur constitue une incidence négative du projet;

Considérant qu'un réclamant estime que le RIE sous-estime la pénibilité de l'accès aux stations à grande profondeur et leur caractère anxieux;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER werd aangesteld om de voorzienbare milieueffecten te onderzoeken van een ontwerp tot wijziging van het GBP op het vlak van bodembestemming en tracé van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat de invoering van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan noodzakelijkerwijs inhoudt dat er een ondergrondse infrastructuur moet worden gerealiseerd;

Dat deze opname in het GBP echter geen veronderstelling inhoudt voor de techniek die wordt gebruikt om de lijn te realiseren, noch voor de specifieke kenmerken van de exploitatie;

Dat de auteur van het MER ervoor heeft gekozen zijn analyse te verdiepen om de Regering voldoende informatie te verstrekken om over het project te beslissen;

Dat het BC deze prospectieve voorzorgsmaatregel heeft goedgekeurd;

Dat het MER in die optiek heeft gewezen op de potentiële impact van een ondergrondse verbinding en de daaraan verbonden bouwwerken en aanbevelingen heeft geformuleerd;

Dat het dan aan de vergunningverlenende instantie is om de technische keuzes te valideren op basis van studies die worden gerealiseerd met het oog op de totstandbrenging van het project;

Dat zij op dat moment niet alleen zal beschikken over de voorafgaande aanbevelingen van dit MER, maar ook over de conclusies van effectenstudies die tegen dan voltooid zijn;

Dat zij op dat moment een beslissing kan nemen over de adequate diepte van de verbinding en over ad-hocmaatregelen om de toegang te vergemakkelijken.

VEILIGHEID/COMFORT

Overwegende dat enkele reclamanten zich vragen stellen bij de relevantie van de voorgestelde mobiliteitsoplossingen en van het mobiliteitsbeleid in het algemeen (schrappen van parkeergelegenheid, extra vervuiling door het zoeken naar een plaats, gebruiksgemak voor personen en gebruiksgemak);

ANTWOORD

Overwegende dat het bezwaar geen direct verband houdt met het ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat het niet vraagt om een antwoord.

Overwegende dat de gemeente Evere herinnert aan de noodzaak om van bij het ontwerp van de stationsomgevingen bijzondere aandacht te besteden aan de veiligheid en om te voorzien in zoveel mogelijk open ruimten;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat een verbinding van het openbaar vervoer ongezonde activiteiten genereert en dat ze vrezen voor een veralgemening van deze on gepaste gedragingen;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad wenst dat het volledige net ook rekening houdt met de noden op het vlak van toegankelijkheid en veiligheid;

Overwegende dat de GOC van mening is dat de aspecten in verband met de veiligheid en het veiligheidsgevoel moeten worden beheerd in het kader van de stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen maar echter vaststelt dat het huidige ontwerp van de stations meer licht binnenlaat, waardoor het gevoel van veiligheid wat wordt verhoogd;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het MER betrekking heeft op een ontwerp tot wijziging van het GBP en dat de effectenstudie moet worden uitgevoerd op een niveau dat in overeenstemming is met het gewijzigde plan;

Dat zij benadrukt dat het MER objectieve en subjectieve veiligheidscriteria heeft behandeld en aanbevelingen bevat;

Dat een soortgelijke aanpak werd gehanteerd voor de diepte van de stations en de toegangstijden tot de perrons;

Dat zij eraan herinnert dat de loutere opname van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan op de kaart, geen veronderstelling inhoudt voor de gebruikte technieken, de eigenschappen van de verbinding, de exploitatie;

Dat het MER zich gelet op het voorgaande niet leent tot het meten van een eventuele invloed van het ontwerp op mogelijke problemen met betrekking tot de bereikbaarheid van de infrastructuur of de veiligheid;

REPONSE

Considérant que l'auteur du RIE a été missionné pour examiner les impacts environnementaux prévisibles d'un projet de modification du PRAS en matière d'affectation du sol et de tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que l'inscription d'un tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant induit nécessairement la réalisation d'une infrastructure souterraine;

Que toutefois, cette inscription ne présume pas de la technique effectivement utilisée pour ce faire, ni des caractéristiques précises d'exploitation;

Que l'auteur du RIE a choisi d'approfondir son analyse de sorte de fournir l'information adéquate au Gouvernement pour décider du projet;

Que le CA a validé cette précaution prospective;

Que le RIE a, à ce titre, pointé les impacts potentiels d'une liaison souterraine, des chantiers liés et émis des recommandations;

Que dès lors, il appartiendra à l'autorité délivrante de valider les choix techniques lors des études en vue de la concrétisation du projet;

Qu'il bénéficiera, outre des recommandations préalables du présent RIE, à ces échéances, des conclusions des études d'incidences;

Que dès lors, il pourra déterminer la profondeur adéquate de la liaison, ainsi que des mesures ad hoc pour en faciliter l'accès.

SECURITE/CONFORT

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la pertinence des solutions de mobilité proposées et la politique de mobilité en général (suppression des stationnements, pollution liée à la recherche d'un emplacement, confort d'usage pour les individus et praticité);

REPONSE

Considérant que la réclamation n'a pas de lien direct avec le projet de modification du PRAS;

Qu'elle n'appelle pas de réponse.

Considérant que la Commune d'Evere rappelle la nécessité d'aborder lors de la conception des abords de stations une attention particulière à la sécurité et de laisser les espaces au maximum ouverts;

Considérant que des réclamants pointent qu'une liaison de transports en commun du type du celle du projet génère une activité malsaine et craignent la généralisation de ces comportements inadéquats;

Considérant que le Conseil Économique et Social souhaite que l'ensemble du réseau tienne par ailleurs compte des besoins en matière d'accessibilité et de sécurité;

Considérant que la CRD estime que les aspects liés à la sécurité et au sentiment de sécurité doivent se gérer dans le cadre des PU et PE et constate toutefois que la conception actuelle des stations permet une meilleure perméabilité à la lumière augmentant le sentiment de sécurité;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE porte sur un projet de modification du PRAS et que l'étude des incidences doit être conduite en cohérence avec le niveau de plan modifié;

Qu'il souligne que le RIE a porté sur les critères de sécurité objective et subjective et émis des recommandations;

Qu'une approche identique a été menée pour la profondeur des stations et le temps d'accès aux quais;

Qu'il rappelle que l'inscription de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant ne présume pas précisément des techniques utilisées, des caractéristiques de la liaison, de son exploitation;

Que dans ces conditions, le RIE ne serait pas pertinent à mesurer un quelconque impact du projet sur les difficultés potentielles d'accès à l'infrastructure ou de sécurité;

Dat de Regering derhalve van mening is dat de verdere uitdieping van deze thema's zal plaatsvinden in de latere uitvoeringsfasen van het project, met name in de effectenstudies.

Grootstedelijke visie

Overwegende dat het Departement Omgeving van het Vlaamse Gewest het logisch vindt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest het eens geraken over een gemeenschappelijke visie op het vlak van ontwikkeling gekoppeld aan de komst van de Noord-Zuidverbinding in de buurt van de Europalaan;

Dat het departement erop wijst dat de investeringen een positieve impact zullen hebben op de bereikbaarheid van de zone en ook een invloed zullen hebben op de hele regio Wahis-Bordet-Brussels Airport;

Dat de GOC, net als het Vlaamse Gewest, een grootstedelijke rationaliteit van het vervoer ondersteunt en een denkoefening in die richting vraagt;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat zij een grootstedelijke mobiliteitsvisie wil ontwikkelen waar iedereen baat bij heeft;

Dat zij het vervoersaanbod naar de nationale luchthaven Brussels Airport in een net wil vatten;

Dat zij zich verheugt over de investeringen van het Vlaamse Gewest in de noordelijke toegang tot de stad;

Dat het aangewezen is om bij de uitvoering van deze projecten toe te zien op een goede integratie en complementariteit, teneinde een zo groot mogelijke modale verschuiving naar de nieuwe verbinding tot stand te brengen en de autodruk te verminderen.

Intermodale complementariteit

GLOBALE ORGANISATIE VAN DE MOBILITEIT EN UITVOERING

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en enkele reclamanten erop wijzen dat het MER de gewestelijke dimensie van het project onderstreept, met name door de verbindingen met de spoorwegnetten, zonder de onderlinge afstemming te hebben bestudeerd;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie dus van mening is dat deze bewering onzeker is;

Dat enkele reclamanten menen dat het MER het spooraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet voldoende onderzoekt als alternatief voor de metro;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen hebben bij de rol die de MIVB had moeten spelen bij de ontlasting van de Noord-Zuidverbinding;

Dat ze vinden dat het MIVB-net tussen Noord en Zuid geen eventueel surplus aan pendelaars op het NMBS-net moet opvangen;

Dat ze er veeleer een belang in zien om het spoorwegnet te gebruiken om de fijnmazige gewestelijke bediening te verbeteren;

Overwegende dat een reclamant meent dat het argument van de ontlasting van het spoorwegnet door de metro niet geloofwaardig is, noch wat de praktische kant betreft, noch wat het potentieel betreft om verkeer in de Noord-Zuidverbinding te genereren;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER het actuele aanbod van het openbaar vervoer in zijn totaliteit analyseert in hoofdstuk 5;

Dat hij het treinaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestudeert, zowel wat de grootstedelijke S-treinen als wat de IC- en IR-treinen betreft;

Dat hij de potentiële capaciteit beoordeelt per as, per richting met name tijdens de spitsuren;

Dat zijn analyse een geografisch gebied beslaat dat in overeenstemming is met het project van de Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer;

Dat het MER een analyse maakt die rekening houdt met de onveranderde toestand, met het project en met alternatieve oplossingen;

Dat de aanwezigheid van intermodale polen wordt gevaloriseerd in de verschillende stadia van de analyse van de alternatieven;

Dat aangezien het spooraanbod geen gewestelijke bevoegdheid is, het MER zich baseert op theoretische en aangekondigde potentiële capaciteiten die denkbaar zijn binnen het tijdsbestek van het project;

Dat in het ontwerp tot wijziging van het GBP bovendien geen rekening moet worden gehouden met alle parameters van de mobiliteit per spoor;

Dat het derhalve niet juist is te stellen dat het MER de inpassing van de Noord-Zuidverbinding in het spoornet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bestudeert.

Qu'ainsi, le Gouvernement estime que l'approfondissement des thématiques se feront aux étapes ultérieures de mise en œuvre du projet et notamment lors des études d'incidences.

Vision métropolitaine

Considérant que le Departement Omgeving de la Région flamande estime logique que la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Flamande s'accorder sur une vision commune du développement lié à l'arrivée de la liaison nord-sud à proximité du boulevard de l'Europe;

Qu'il souligne que les investissements consentis auront une influence positive sur l'accessibilité de la zone et une influence sur l'ensemble des aires Wahis-Bordet-Brussels Airport;

Que la CRD soutient, à l'image de la Région flamande, une rationalité métropolitaine du transport et demande une réflexion dans ce sens;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle sa volonté de développer une vision métropolitaine de la mobilité qui soit profitable à tous;

Qu'il porte un objectif de mise en réseau de l'offre de transports en direction de l'aéroport Brussels National;

Qu'il se félicite des investissements de la Région flamande dans l'entrée de ville nord;

Qu'il conviendra lors de la mise en œuvre de ces projets de veiller à leur bonne intégration et à leur complémentarité de sorte de maximiser le report modal vers la nouvelle liaison et de diminuer la pression automobile.

Complémentarité intermodale

ORGANISATION GLOBALE DE LA MOBILITE ET MISE EN ŒUVRE

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et des réclameurs pointent que le RIE affirme la dimension régionale du projet notamment par les connexions avec les réseaux ferrés sans avoir étudié cette articulation;

Que la Commission Régionale de Mobilité estime que cette affirmation est incertaine;

Que des réclameurs estiment que le RIE n'étudie pas assez l'offre ferrée en Région de Bruxelles-Capitale comme alternative au métro;

Considérant que des réclameurs s'interrogent sur le rôle qu'aurait à jouer la STIB dans le désengorgement de la jonction nord-midi;

Qu'ils considèrent que le réseau STIB n'a pas à absorber un éventuel surplus de navetteurs sur le réseau SNCB entre nord et midi;

Qu'ils pressentent plutôt l'intérêt d'utiliser le réseau ferré pour améliorer la desserte régionale fine;

Considérant qu'un réclameur estime que l'argument de désaturation du réseau ferré par le métro n'est pas crédible tant en praticité qu'en potentiel de génération de trafic dans la liaison nord-sud;

REPONSE

Considérant que l'auteur du RIE analyse l'offre de transports en commun existante dans sa globalité dans le chapitre 5;

Qu'il étudie notamment l'offre ferrée en Région de Bruxelles-Capitale tant du point de vue de l'offre métropolitaine S que de la desserte IC et IR;

Qu'il évalue le potentiel capacitaire par axe, par sens particulièrement aux heures de pointe;

Que son analyse a une portée géographique en lien avec le projet de liaison de transports en commun nord-sud;

Que le RIE intègre dans son analyse à situation inchangée et tenant compte du projet et des alternatives de l'offre;

Que la présence de pôles intermodaux est valorisée aux différents stades de l'analyse des alternatives;

Que, de plus, l'offre ferroviaire n'étant pas de compétence régionale, le RIE se base sur des potentiels théoriques et annoncés, envisageables à l'horizon du projet;

Que, par ailleurs, il n'appartient pas au projet de modification du PRAS de tenir compte de l'ensemble des paramètres de la mobilité ferroviaire;

Qu'ainsi, il n'est pas exact de considérer que le RIE n'étudie pas l'insertion de la liaison nord-sud dans le maillage de transports ferrés desservant la Région de Bruxelles-Capitale.

Overwegende dat het op 6 juli 2017 goedgekeurde besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (BBHG) herinnert aan het intensieve en toenemende gebruik van de spoorinfrastructuur in het Brussels Gewest, met name van de Noord-Zuidverbinding;

Dat het wijst op het belang van het project om de Brusselse openbaarvervoerlijnen te kunnen verbinden met de spoorlijnen in het Gewest;

Dat er ook moet worden gewezen op de mogelijkheid om de Noord-Zuidspoorverbinding te vervangen in het geval deze niet beschikbaar is;

Dat de Regering nergens bepleit dat het Brusselse openbaarvervoernet de groeiende behoefte aan spoorvervoer moet opvangen;

Dat de Regering opnieuw bevestigt dat zij bereid is het evenwicht te herstellen in het gebruik van de spoorweginfrastructuur in het Gewest;

Dat zij nog altijd wijst op het belang van een fijnmazige spoorverbinding in het Gewest en de benutting van het potentieel van de treinstations en -infrastructuur;

Dat zij stelt dat het project een interessante en performante bemazing van de mobiliteit per openbaar vervoer in het Gewest biedt.

GEN

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten herinneren aan de beslissing van de NMBS om Verboekhoven in dit stadium niet te bedienen met een treinaanbod;

Dat de gemeente vragen heeft bij de impact van deze beslissing op de uitgangspunten van deze studie;

Overwegende dat een reclamant zich erover verbaast dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er niet in slaagt een GEN-halte aan Verboekhoven te laten realiseren, waarvan de kost in vergelijking met het project betaalbaar is;

Overwegende dat enkele reclamanten vinden dat het ontwikkelingspotentieel van het GEN tegen 2030 op een betrouwbare en nauwkeurige manier moet worden geanalyseerd;

Overwegende dat de GOC het idee verdedigt van een analyse van de mogelijkheid om van station Verboekhoven een multimodaal station te maken;

Dat de Commissie de wens van de Regering ondersteunt om een GEN-net aan te leggen dat aansluit op de metrostations;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur de bestaande en te verwachten toestand heeft geanalyseerd rekening houdend met de informatie die beschikbaar was op het moment van de studie;

Dat de ontwikkeling van het S-aanbod van het GEN valt onder de bevoegdheid van de NMBS en het federale niveau;

Dat dit aanbod en de infrastructuur nog altijd worden opgebouwd en uitgerold en dat het riskant is voorspellingen te doen omtrent de uiteindelijke en gedetailleerde organisatie van dit net;

Dat het MER aangeeft dat het multimodale karakter van Verboekhoven wordt ontleend aan de aanwezigheid van Tram 55, Tram 92 en bus 58 en dat een bediening via het spoor het lokale karakter niet zou wijzigen;

Dat het project in deze context, in de door de GOC gewenste geest, op termijn toelaat station Verboekhoven te bedienen via het spoor.

Schaerbeek-Reizigers

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het project de bediening van de spoorwaghalte Bordet verbetert maar geen enkel voordeel oplevert voor het station van Schaarbeek-Reizigers;

Dat een reclamant de rechtstreekse ontsluiting van dit station vraagt door het project;

Overwegende dat Perspective meent dat de nabijheid tussen het project en het station van Schaarbeek-Reizigers met een sterk potentieel impliceert dat beide polen optimaal met het openbaar vervoer moeten worden bediend;

Overwegende dat een reclamant de hogere aantrekkelijkheid van het station Schaarbeek-Reizigers dankzij het project ontkent omwille van de grote afstand tussen het tracé en het eigenlijke station;

Overwegende dat een reclamant wijst op het belang om een alternatief te bestuderen voor een verlenging van lijn 4 richting station Schaarbeek-Reizigers of andere verbindingen tot in Evere en Schaarbeek;

Overwegende dat de Commissie vindt dat de reorganisatie van het bovengrondse net kan beantwoorden aan de behoefte om het station te bedienen;

Considérant que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) adopté le 6 juillet 2017 rappelle l'utilisation intensive et croissante des infrastructures ferroviaires en Région bruxelloise en particulier de la jonction nord-midi;

Qu'il pointe l'intérêt du projet de pouvoir connecter les lignes de transports en commun bruxelloises aux lignes ferroviaires dans la Région;

Que de même, il convient de relever son potentiel de substitution à la liaison ferroviaire nord-midi en cas d'indisponibilité de cette dernière;

Que le Gouvernement ne se prononce en rien en faveur d'une prise en charge par le réseau de transports en commun bruxellois des besoins croissants en matière ferroviaire;

Que le Gouvernement réaffirme sa volonté de rééquilibrer l'usage de l'infrastructure ferroviaire dans la Région;

Qu'il ne renonce pas à faire valoir l'intérêt d'une desserte ferroviaire fine de la Région ainsi que d'une valorisation du potentiel des gares et infrastructures ferroviaires;

Qu'il pointe que le projet constitue un maillage intéressant et performant de la mobilité en transports en commun dans la Région.

RESEAU RER

Considérant que la Commune de Schaerbeek et des réclamants rappellent la décision de la SNCB de ne pas desservir à ce stade Verboekhoven par une offre ferroviaire;

Que la Commune s'interroge sur l'impact de cette décision sur les postulats de l'étude;

Considérant qu'un réclamant s'étonne que la Région de Bruxelles-Capitale ne parvienne à obtenir la réalisation d'une halte RER (Réseau Express Régional) à Verboekhoven d'un coût supportable comparé au projet;

Considérant que des réclamants estiment que le potentiel de développement du RER à l'horizon 2030 doit être analysé de manière fiable et précise;

Considérant que la CRD défend l'idée d'une analyse portant sur la possibilité de faire la station Verboekhoven une gare multimodale;

Qu'elle soutient la volonté du Gouvernement d'avoir un réseau RER en lien avec les stations de métro;

REPONSE

Considérant que l'auteur de projet a analysé la situation existante et prévisible au regard des informations disponibles au moment de l'étude;

Que le développement de l'offre RER « S » est de la compétence de la SNCB et de l'échelon fédéral;

Que cette offre et son infrastructure sont toujours en cours de construction et de déploiement et qu'il est hasardeux de prédire l'organisation finale et fine de ce réseau;

Que le RIE indique le RIE que le caractère multimodal de Verboekhoven vient de la présence des Tram 55, Tram 92 et bus 58 et qu'une desserte ferroviaire ne modifierait pas son caractère local;

Que le projet, dans ce contexte, dans l'esprit souhaité par la CRD, permet à terme la desserte ferroviaire de la station Verboekhoven.

Schaerbeek voyageurs

Considérant que des réclamants pointent que le projet améliore la desserte de la halte ferrée Bordet mais n'apporte aucun bénéfice pour la gare Schaerbeek voyageurs;

Qu'un réclamant demande la desserte directe de cette gare par le projet;

Considérant que l'Administration (Perspective) estime que la proximité entre le projet, la gare de Schaerbeek Voyageurs au fort potentiel nécessite de réserver la meilleure desserte en transports en commun entre ces 2 pôles;

Considérant qu'un réclamant dément que la gare de Schaerbeek Voyageurs profite d'une meilleure attractivité grâce au projet en raison de la distance trop grande entre le tracé et la gare proprement dite;

Considérant qu'un réclamant pointe l'intérêt d'étudier l'alternative d'une prolongation de la ligne 4 vers la gare de Schaerbeek-Voyageurs ou d'autres liaisons desservant Evere et Schaerbeek;

Considérant que la CRD estime que la réorganisation du réseau de surface permettrait de répondre au besoin de desserte de la gare;

ANTWOORD

Overwegende dat het gekozen tracé van het ontwerp niet in de directe nabijheid van het treinstation Schaarbeek-Reizigers komt;

Dat 600 meter afstand tussen Schaarbeek-Reizigers en station Riga echter geen onoverkoombaar obstakel is om de twee infrastructuren met elkaar te verbinden;

Dat in de keuze van het tracé voor het project rekening werd gehouden met de bediening van de wijk Helmet, zoals enkele reclamanten wensten;

Dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat het de taak is van de MIVB als gewestelijke openbaarvervoersmaatschappij om de meest geschikte verbinding aan te bieden tussen het station Schaarbeek-Reizigers en haar hele net, met inbegrip van station Riga, en dat deze verbinding buiten het kader van de wijziging van het GBP valt;

Dat het MER erop gericht was de directe impact te meten van het project op de lijnen die zouden worden vervangen;

Dat de alternatieven die een wedersamenstelling van het tramnet omvatten aanzienlijk zijn en buiten de reikwijdte van het MER van het project vallen;

Dat de Regering haar tracékeuze bevestigt.

Overwegende dat de gemeente Ukkel het alternatief Noord, dat het station van Schaarbeek bedient, efficiënter acht, met name omdat er zo een multimodale pool ontstaat;

ANTWOORD

Overwegende dat de multicriteria-analyse van het alternatief NB/N, dat het station Schaarbeek-Reizigers bedient, geen voordeel oplevert, behalve het creëren van een bijkomende multimodale pool op een verbinding die al goed verbonden is met het spoornet (Bordet – Noord – Zuid);

Dat dit alternatief echter een significante verslechtering van de milieutoestand ten opzichte van de oorspronkelijke toestand met zich meebrengt;

Dat de Regering er met kennis van zaken voor kiest dit alternatief te laten vallen ten voordele van het project.

Herinrichting van het bovengrondse net

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Economische en Sociale Raad voorstander zijn van een evenwichtige ontwikkeling tussen een bovengronds netwerk en een netwerk in afzonderlijke baan, om een fijne vermazing in stand te houden;

Dat de GOC benadrukt dat de organisatie van dit bovengrondse net niet onder het GBP valt, maar herinnert aan haar vraag om een coherente totaalvisie van de mobiliteit en pleit voor de globale en aanvullende harmonisatie van de verschillende bestaande soorten openbaar vervoer in het grootstedelijk gebied;

Dat enkele reclamanten menen dat de integratie van tarieven, vervoerbewijzen, infrastructuren toch minstens op het gewestelijke grondgebied goedkoper zou zijn, een bijna onmiddellijke impact zou hebben en efficiënter zou zijn dan het project;

Overwegende dat een reclamant het essentieel acht dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooraf de kwaliteit, de frequentie en de bedrijfstijd van het openbaar vervoer verbetert;

Dat hij erop wijst dat deze inspanning meer exploitatiekosten vereist maar dat dit nog altijd goedkoper zou zijn dan grote werken;

Overwegende dat enkele reclamanten het essentieel vinden om de herontwikkeling van het bovengrondse aanbod in aanmerking te nemen als middel om de capaciteit te verhogen, of toch minstens de impact van het project te bestuderen op de reorganisatie van het MIVB-net;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Stad Brussel en enkele reclamanten meer informatie hadden gewild over de herstructurering binnen het kader van dit project van het bovengrondse MIVB-net, om een globale evaluatie op basis van verschillende criteria mogelijk te maken;

Dat ze daarom aanbevelen om het samensmelten te onderzoeken van de huidige tramlijnen om vlottere verbindingen mogelijk te maken tussen de gemeenten in het noorden en het oosten enerzijds en de gemeenten in het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest anderzijds;

Dat de Stad Brussel zich met name zorgen maakt over de rechtstreekse verbinding tussen Esplanade en Beurs via tram 3;

REPONSE

Considérant que le projet de tracé retenu ne passe pas à proximité directe de la gare ferroviaire de Schaarbeek Voyageurs;

Que toutefois, la distance de 600m entre Schaarbeek Voyageurs et la station Riga n'est pas un obstacle incontournable pour lier les 2 infrastructures;

Que par ailleurs, qu'il a été tenu compte dans le choix du tracé du projet de la desserte du quartier Helmet, souhaitée par des réclamants;

Que le projet porte sur une modification du PRAS;

Qu'il appartient à la STIB, en tant qu'opérateur de transport en commun de la Région, d'offrir la connexion la plus adéquate entre la gare Schaarbeek Voyageurs et l'ensemble de son réseau, en ce compris la station Riga, et que cette connexion sort du cadre de la modification du PRAS;

Que le RIE s'est attaché à mesurer l'impact direct du projet sur les lignes qu'il est supposé remplacer;

Que les alternatives de recomposition du réseau tramway est considérable et hors du propos du RIE sur le projet;

Que le Gouvernement confirme son choix de tracé.

Considérant que la Commune d'Uccle juge l'alternative nord desservant la gare de Schaarbeek plus efficace notamment en ce qu'elle crée un pôle multimodal;

REPONSE

Considérant que l'analyse multicritère de l'alternative NB/N desservant la gare de Schaarbeek Voyageurs ne présente pas d'avantage outre la création d'un pôle multimodal supplémentaire sur une liaison déjà bien interconnectée au réseau ferré (Bordet – Nord – Midi);

Que cette alternative présente cependant une dégradation significative de la situation environnementale par rapport à l'état initial;

Que le Gouvernement, en connaissance de cause, choisit de rejeter cette alternative au profit du projet.

Réaménagement du réseau de surface

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité et le Conseil Économique et Social ainsi que la CRD sont favorables à l'équilibre de développement entre réseau de surface et réseau en site indépendant permettant qu'un maillage fin soit maintenu;

Que la CRD souligne que l'organisation de ce réseau de surface n'est pas du ressort du PRAS mais rappelle sa demande d'une vision globale cohérente de la mobilité et plaide pour l'harmonisation globale et complémentaire des différents types de transports en commun existants dans l'aire métropolitaine;

Que des réclamants estiment que la mise en œuvre de l'intégration tarifaire, billettique, infrastructurelle au moins sur le territoire régional serait meilleur marché, presque immédiate et plus efficace que le projet;

Considérant qu'un réclamant juge impératif que la Région de Bruxelles-Capitale améliore au préalable la qualité, la fréquence et l'amplitude du service de transports en commun;

Qu'il avance que cet effort nécessiterait davantage de frais d'exploitation mais resterait plus raisonnable en matière de coût que des grands travaux;

Considérant que des réclamants jugent indispensable d'envisager le redéveloppement de l'offre en surface comme moyen d'augmenter les capacités ou tout le moins d'étudier l'impact du projet sur la réorganisation du réseau STIB;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité, la Ville de Bruxelles et la CRD et des réclamants auraient souhaité obtenir plus d'informations sur la restructuration du réseau STIB de surface en lien avec le projet car permettant son évaluation multicritère et globale;

Qu'ils recommandent à ce titre d'étudier la fusion des lignes de tramway actuelles pour permettre la meilleure desserte des communes du nord et de l'est avec les communes du sud de la Région de Bruxelles-Capitale;

Que la Ville de Bruxelles s'inquiète notamment de la perte du lien direct entre Esplanade et Bourse via le tramway 3;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het project de ontsluiting van het noordoosten van het Gewest verbetert maar de bereikbaarheid van het zuiden van het Gewest verslechtert, van het noordwesten, zowel door de herschikking van de lijnen als door het grotere aantal aansluitingen;

Dat ze denken dat de hypothese van een verlenging in het zuiden geen afdoend antwoord biedt voor de andere delen van het Gewest die minder aantrekkelijk worden;

Dat ze het project dus een onvoldoende geven omdat het bepaalde delen van het grondgebied benadeelt en een aantal sowieso slecht ontsloten wijken nog verder isoleert;

Overwegende dat een reclamant zich niet kan vinden in de vaststelling van een verbetering van de aansluitingen door dit project;

Dat hij er eerder vanuit gaat dat het aantal aansluitingen door het project nog toeneemt, met name op de sterke lijnen van het net (verbinding Esplanade - Beurs);

Dat hij vindt dat de bereikbaarheid van andere delen van het Gewest ook kan worden verbeterd door andere middelen dan het project;

Overwegende dat de gemeente Anderlecht niet akkoord gaat met de uitsluiting door het MER van de buslijnen en dat ze meent dat deze methode het verslag vertekent in zijn luik openbaar vervoersnet;

Overwegende dat de gemeente Ukkel akte neemt van de impact van het project op de configuratie van het huidige MIVB-net (wijziging van eindstation, overstappen, wijziging van de aansluitingen, ...);

Dat ze zich daarom rechtstreeks bij het project betrokken voelt;

Dat ze betreurt dat Chrono-lijn 4, ondanks de recente investeringen, niet langer zijn verbindingsrol naar de stad zal vervullen en dat het project leidt tot een minder overzichtelijk net, dat minder aantrekkelijk wordt voor de inwoners van Ukkel;

Overwegende dat de gemeente Ukkel vraagt dat haar inwoners, haar werkende bevolking, over een snelle lijn naar het stadscentrum zouden kunnen beschikken, met een minimum van overstappen;

Dat ze in die optiek meent dat de keuze van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een project zou moeten zijn dat verenigbaar is met de aansluiting, binnen het station, van de tramlijnen op het pre-metronet, waardoor lijn 4 verder zou kunnen rijden tot aan het station Bordet;

Overwegende dat de GMC erop wijst dat de verbinding van en naar het zuiden van het Gewest zou verslechteren (voor de gebruikers van lijnen 4 en 51 - overstap);

Overwegende dat de gemeente Ukkel meent dat de door het project en zijn MER aangekondigde reistijden theoretisch zijn en geen rekening houden met de ongemakken en reistijden verbonden aan het overstappen, met het risico van ontmoediging van de reizigers;

Dat ze aanklaagt dat het project het leven van de meest kwetsbare gebruikers bemoeilijkt, met het risico dat ze niet langer gebruik gaan maken van het openbaarvervoernet;

Dat de GOC net als andere reclamanten van mening is dat we de huidige gebruikers van lijn 55 een alternatieve oplossing moeten aanbieden om zich bovengronds te verplaatsen, die het mogelijk maakt tegemoet te komen aan de behoefte in de nabijheid en de zeer dichte nabijheid;

Dat ze van oordeel is dat het MER het alternatieve bovengrondse vervoersaanbod onvoldoende bestudeert;

ANTWOORD

Overwegende dat het MER in de hoofdstukken 2, 6 en 7 de connectiviteit van het project met bestaande openbaarvervoernetten bestudeert, waaronder de netten van de TEC en De Lijn;

Dat de auteur van het MER zijn analyse heeft gebaseerd op betrouwbare en beschikbare informatie;

Dat het MER aantoonbaar dat het project de bediening in bepaalde delen van het gewestelijke grondgebied zal verbeteren;

Dat enkele delen het voordeel van een rechtstreekse verbinding zullen verliezen maar dat het MER overigens wijst op een algemene verbetering van de reistijden op de noord-zuidas wanneer het project is voltooid;

Dat het MER hoe dan ook aanstipt dat het project het mogelijk maakt het Brusselse openbaarvervoernet te structureren;

Dat het project, dat moet worden ontworpen rekening houdend met de laatste normen op het gebied van onderlinge verbinding tussen lijnen, bereikbaarheid voor zwakke weggebruikers, veiligheid en milieuprestaties, een ongeëvenaarde dienstkwaliteit zal bieden;

Considérant que des réclamants considèrent que le projet favorise la desserte du nord-est de la Région mais dégrade l'accessibilité du sud de la Région, du nord-ouest tant par la refonte des lignes que la multiplication des correspondances;

Qu'ils songent que l'hypothèse d'une prolongation au sud n'apporte pas de réponse satisfaisante pour les autres parties de la Région perdant en attractivité;

Qu'ils évaluent donc le projet comme insatisfaisant puisque désavantageant certaines parties du territoire et renforce l'isolement de quartiers déjà mal desservis;

Considérant qu'un réclamant ne fait pas sien le constat d'une amélioration des correspondances du fait du projet;

Qu'il considère plutôt que le projet en augmente le nombre notamment sur des lignes fortes du réseau (liaison Esplanade - Bourse);

Qu'il considère que l'accessibilité directe aux autres territoires de la Région peut être également améliorée par d'autres moyens que par le projet;

Considérant que la Commune d'Anderlecht marque son désaccord sur l'exclusion par le RIE des lignes de bus et juge que cette méthode fausse le rapport dans son volet réseau de transports en commun;

Considérant que la Commune d'Uccle prend acte des impacts du projet sur la configuration du réseau actuel de la STIB (changement de terminus, rupture de charge, modification des connexions...);

Qu'elle s'estime à ce titre directement concernée par le projet;

Qu'elle déplore que la ligne 4 chrono, en dépit des investissements consentis dernièrement, ne remplira plus son rôle de connexion vers la ville et que le projet aboutisse à la perte de lisibilité du réseau, à sa perte d'attractivité pour les Ucclois;

Considérant que la Commune d'Uccle demande que ses habitants, ses actifs disposent d'une liaison rapide vers le centre-ville comptant un minimum de rupture de charges;

Qu'elle estime dans cette optique, que le choix du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devrait être un projet compatible avec connexion, au sein de la station, des lignes de tram au réseau de pré-métro permettant à la ligne 4 de continuer jusqu'à la station Bordet;

Considérant que la CRM pointe que la connexion depuis et vers le sud de la Région serait dégradée (pour les usagers des lignes 4 et 51 - rupture de charge);

Considérant que la Commune d'Uccle estime que les temps de parcours annoncés par le projet et son RIE sont théoriques et ne tiennent pas compte des désagréments et délais liés à la rupture de charge, du risque de découragement des usagers;

Qu'elle dénonce que le projet ne complique la vie des usagers les plus faibles au risque qu'ils délaissent le réseau de transports en commun;

Que la CRD est d'avis, comme d'autres réclamants qu'il faut offrir aux actuels usagers de la ligne 55 une solution alternative de déplacement de surface qui permet de rencontrer les besoins de proximité et de très grande proximité;

Qu'elle juge que le RIE n'étudie pas suffisamment l'offre de déplacement alternative en surface;

REPPONSE

Considérant que le RIE étudie aux chapitres 2, 6 et 7 la connectivité du projet avec les réseaux de transports en commun existant, en ce compris ceux des réseaux TEC et De Lijn;

Que l'auteur du RIE s'est basé sur les informations fiables et disponibles pour réaliser son analyse;

Que le RIE démontre que le projet améliorera la desserte de certaines portions du territoire régional;

Que des portions perdront le bénéfice d'une liaison directe mais que par ailleurs le RIE pointe à l'horizon de mise en œuvre du projet une amélioration globale des temps de parcours sur l'axe nord-sud;

Qu'en tout état de cause, le RIE pointe que le projet permet de structurer le réseau de transports en commun bruxellois;

Que le projet, dont la conception devra tenir compte des dernières normes en matière d'interconnexions entre lignes, d'accessibilité y compris des usagers faibles, de sécurité et de performances environnementales, offrira une qualité de service incomparable;

Dat het MER erop gericht was de gevolgen van het project voor de zware openbaarvervoernetten te bestuderen, aangezien de exploitatie van de bus, die een zeer nabije bediening mogelijk maakt, van nature flexibel en aanpasbaar is;

Dat het geen rekening kan houden met de gunstige impact van aanvullende maatregelen, een reorganisatie van het MIVB-net, de exploitatie van kortere trajecten met onderlinge verbindingen;

Dat gezien de gewestelijke bevoegdheid voor het MIVB-net en de Brusselse behoeften, de analyse nog werd versterkt met de mogelijke verbindingen en aansluitingen met het MIVB-net;

Dat deze vraag onder de rechtstreekse bevoegdheid van de MIVB valt en los staat van dit besluit tot wijziging van het GBP;

Dat de MIVB het bovengrondse net en aanbod tegen het einde van het project zal aanpassen aan de behoeften en ontwikkelingen;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overigens instemt met de investeringen voor de ontwikkeling van het bovengrondse openbaarvervoeraanbod;

Dat dit aanbod constant verbeterd wordt;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer;

Dat de Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer beantwoordt aan een bijkomende behoefte en zal bijdragen tot de verbetering van de kwaliteit van het openbaarvervoeraanbod in Brussel;

Dat dit een gewestelijk belang vertegenwoordigt;

Dat om deze redenen de bezwaren die verband houden met een daling van de kwaliteit van de bediening niet gegrond zijn;

Dat de ticketing- en tariefintegratie tussen de maatschappijen, waar met name de GOC om vroeg, een werk in uitvoering is dat niet onder het GBP valt.

Tram 55

Overwegende dat enkele reclamanten willen dat tram 55 wordt behouden, of toch minstens gedeeltelijk, en wordt verbeterd;

Dat sommigen erop wijzen dat de kost voor de aanleg van deze lijn 55 nihil is;

Dat ze vragen dat de regelmaat en de frequentie van de 55 wordt verbeterd, om het herinvoeren van een lijn Bordet - Sint-Gillis of Ukkel, zonder overstap in Rogier, te vergemakkelijken;

Dat de GOC vaststelt dat de sporen van lijn 55 na de opening van de Noord-Zuidverbinding behouden blijven voor de toegang van de trams tot het depot in Haren;

Dat ze van mening is dat de kans gegrepen moet worden om bepaalde stukken verder te exploiteren, zodat de aanwezige sporen niet worden gereduceerd tot een eenvoudige dienstverbinding;

Dat ze vindt dat de gebruikers geen enkele hinder mogen ondervinden van de aanleg van de Noord-Zuidverbinding;

Overwegende dat de gemeente Evere blij is dat tram 55 moet wijken voor een ondergrondse verbinding, omwille van :

- Het verdwijnen van de geluidsoverlast en de trillingen veroorzaakt door deze tramlijn,

- Het verdwijnen van de voorzieningen voor de exploitatie van deze lijn, om plaats te maken voor openbare ruimte, de verfraaiing ervan,

- De betere prestaties van de ondergrondse verbinding voor de burgers, vlottere toegang tot de grote internationale stations,

- De betere lokale economische ontwikkeling dankzij die nieuwe verbinding,

- De betere levenskwaliteit en gemeentelijke mobiliteit dankzij de uitbouw van het multimodale station Bordet;

ANTWOORD

Overwegende dat hierboven antwoorden gegeven zijn betreffende de analyse en latere reorganisatie van het bovengrondse net;

Dat de vraag over de opheffing van lijn Tram 55 onder de rechtstreekse bevoegdheid van de MIVB valt en los staat van dit besluit tot wijziging van het GBP;

Dat de hypothese van haar opheffing die in het kader van het MER werd gesteld tot doel had de analyse van het tracé en de alternatieve tracés in het MER te verduidelijken;

Dat de Regering dat in dit stadium niet heeft gepland en dat ze in elk geval los staat van deze wijziging van het GBP;

Dat het project immers geen veronderstelling inhoudt voor de mogelijkheden tot wedersamenstelling van het MIVB-net en met name het hergebruik van de sporen of voertuigen die zijn gebruikt voor de exploitatie van tramlijn 55;

Que le RIE s'est attaché à étudier les impacts du projet sur les réseaux lourds de transports en commun, le bus, au potentiel de desserte de grande proximité, étant par nature d'exploitation souple et adaptable;

Qu'il ne peut tenir compte des impacts favorables de mesures complémentaires, de réorganisation du réseau STIB, de l'exploitation de tronçons plus courts et interconnectés;

Qu'eu égard à la compétence régionale sur le réseau STIB et aux besoins bruxellois, l'analyse a été encore renforcée sur les correspondances et connexions potentielles avec le réseau STIB;

Que cette question relève de la compétence directe de la STIB, indépendante de la présente décision de modification du PRAS;

Que le la STIB adaptera le réseau et l'offre de surface eu égard aux besoins et développements à l'horizon du projet;

Que par ailleurs la Région de Bruxelles Capitale consent des investissements conséquents pour le développement de l'offre de transport en commun de surface;

Que son amélioration est constante;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que la liaison de transports en commun nord-sud répond quant à elle à un besoin de desserte supplémentaire et contribuera à améliorer la qualité de l'offre de transports en commun à Bruxelles;

Que son intérêt est régional;

Que pour ces motifs, les réclamations relatives à la baisse de la qualité de desserte ne sont pas fondées;

Qu'enfin, l'intégration billettique et tarifaire entre opérateurs, notamment demandée par la CRD, est une démarche en cours qui ne relève pas du PRAS.

Tram 55

Considérant que des réclamants souhaitent que le tram 55 soit maintenu pour tout le moins en partie, et amélioré;

Que certains rappellent que le coût de la création de cette ligne 55 est nul;

Qu'ils demandent que la régularité et la fréquence du 55 soient améliorés, notamment de sorte de faciliter la réinstauration d'une ligne Bordet - Saint Gilles ou Uccle sans changement à Rogier;

Que la CRD constate qu'après l'ouverture de la liaison nord-sud, les voies de la ligne 55 seraient conservées pour l'accès des tramways au dépôt de Haren;

Qu'elle demande qu'il conviendra de maintenir l'exploitation de certains tronçons de surface de sorte de ne pas réduire les voies actuelles à une simple liaison de service;

Qu'elle demande qu'en aucun cas les usagers ne doivent pâtir de la création de la liaison nord-sud;

Considérant que la Commune d'Evere se réjouit de la suppression du tramway 55 au profit d'une liaison souterraine en raison de :

- La suppression des nuisances sonores et vibratoires liées à cette ligne de tramway,

- La suppression des équipements liés à l'exploitation de cette ligne au profit de l'espace public, de son embellissement,

- La meilleure performance de la liaison souterraine pour les citoyens, le meilleur accès aux grandes gares internationales,

- Le développement économique local favorisé par la nouvelle liaison,

- L'amélioration de la qualité de vie, de la mobilité communale par la mise en place de la station multimodale Bordet;

REPPONSE

Considérant les réponses apportées ci-dessus relative au réseau de surface quant à son analyse et à sa réorganisation ultérieure;

Que la question de la suppression de la ligne de tram 55 relève de la compétence directe de la STIB, et est indépendante de la présente décision de modification du PRAS;

Que l'hypothèse de sa suppression posée dans le cadre du RIE avait pour but de clarifier l'analyse du tracé et des alternatives de tracé dans le RIE;

Qu'elle n'est pas envisagée à ce stade par le Gouvernement et qu'elle est, en tout état de cause, indépendante de la présente modification du PRAS;

Qu'en effet, le projet ne précise en rien les possibilités de reconstitution du réseau STIB et notamment du ré-usage des voies ou des véhicules utilisés pour l'exploitation de la ligne de tramway 55;

Dat de geoptimaliseerde tramlijn 55 werd bestudeerd als alternatief en in een multicriteria-analyse minder gunstig werd bevonden dan andere alternatieven;

Dat het behoud van tramlijn 55, zelfs geoptimaliseerd, als alternatief noch aan de prestatie- en aanbodcriteria noch aan de milieucriteria beantwoordt en dus in het MER werd verworpen;

Dat de Regering hoe dan ook de opmerkingen van de Gemeente Evere onderschrijft;

Dat de Regering bij de uitvoering van het project rekening zal houden met de aansluitingen en het gebruiksgemak, ook in het kader van de lokale verplaatsingen en de inpassing van de verbinding in de stad in het kader van latere stedenbouwkundige procedures.

Concurrentie tussen modi

Overwegende dat een reclamant het niet eens is met het in het besluit gebruikte argument dat stelt dat de geringere aantrekkelijkheid en competitiviteit van de auto tot een daling van de parkeerdruk zou kunnen leiden;

Dat hij verwijst naar de vaststellingen van het MER waaruit blijkt dat een toename van het autoverkeer tot een hogere parkeerdruk zal leiden;

ANTWOORD

Overwegende dat het project het mogelijk zal maken het openbaarvervoeraanbod in het noordelijke kwadrant van het Gewest zeer significant te versterken;

Dat de efficiënte verbinding van deze wijken met het hele Gewest, van zijn polen, van die aard is dat ze het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt in vergelijking met de auto;

Dat het project bijgevolg een daling van de parkeerbehoefte met zich mee kan brengen;

Overwegende dat het argument dat de toename van het autoverkeer een hogere parkeerdruk zal veroorzaken hypothetisch is;

Dat het in geen geval het globale positieve effect op de mobiliteit van een hoogperformante verbinding tegenspreekt, wat het voornaamste doel is van de Regering;

Dat de Regering bovendien te gepasten tijde maatregelen zal nemen om het privégebruik van de auto en de parkeermodaliteiten te beheren.

Overwegende dat een reclamant de mobiliteitsvisie van het project gedateerd vindt door te kiezen voor een scheiding van de stromen;

Overwegende dat een reclamant het niet eens is met het argument dat een traject in afzonderlijke baan de gebruikskonflikten en de concurrentie voor de bovengrondse ruimte kan beperken;

Dat enkele reclamanten voorstellen het STOP-principe toe te passen om de voorrang te regelen in het gebruik van de ruimte en tegemoet te komen aan de gewestelijke beloftes ter zake;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan op kaart nr. 6 van het GBP beoogt;

Dat dit ontwerp tot wijziging van het GBP van nature niet de mobiliteitsvisie van de Regering vormt, maar een handeling die erin past;

Dat de gewestelijke en lokale mobiliteitsvisie voor de projectperimeter zullen worden gespecificeerd in het GPDO en het GewMP, waarvoor de goedkeuringsprocedure aan de gang is, en vervolgens in het DGOP en het GMP;

Dat de Regering bovendien benadrukt dat de uitvoering van het project, voor zover dat het mogelijk zou kunnen maken zware infrastructures voor het openbaar vervoer op de weg te doen verdwijnen en gespaard te gaan met aanvullende maatregelen, het mogelijk zou kunnen maken de openbare ruimte ten dienste te stellen van andere gebruikers of van de mobiliteit van andere weggebruikers, met inbegrip van voetgangers en fietsers;

Dat het MER bovendien een criterium gelijkaardig aan het "STOP"-principe heeft gehanteerd in het zoeken naar een bovengronds tracé (door in de eerste plaats het gebruik van het openbaar vervoer en de actieve verplaatsingswijzen in overweging te nemen en vervolgens de resterende ruimte voor te behouden voor het autoverkeer en het parkeren);

Dat deze bezwaren in dat opzicht niet relevant zijn.

Aanvullende maatregelen

Overwegende dat de reclamanten de bewering over de efficiëntie van het project op het vlak van modale verschuiving ongegrond achten gezien het ontbreken van stedelijke tolheffing;

Que la ligne de tramway 55 optimisée a fait l'objet d'une alternative dont l'analyse multicritère est moins favorable que d'autres alternatives;

Qu'à ce titre, l'alternative de maintien du tramway 55, même optimisée, ne répond ni aux critères de performance et d'offre, ni aux critères environnementaux et est donc écartée par le RIE;

Qu'en tout état de cause, le Gouvernement reprend à son compte les remarques de la Commune d'Evere;

Que le Gouvernement veillera, lors de la mise en œuvre du projet à prendre en compte les correspondances, la praticité y compris dans le cadre de déplacements locaux et l'insertion de la liaison dans la ville dans le cadre des procédures urbanistiques ultérieures.

Compétition entre modes

Considérant qu'un réclamant dément l'argument utilisé dans l'arrêté selon lequel la perte d'attractivité et de compétitivité du mode automobile pourrait entraîner une baisse de la pression sur le stationnement;

Qu'il fait état des constats du RIE prouvant que l'augmentation du trafic routier entraînera une pression supérieure sur le stationnement;

REPONSE

Considérant que le projet permettra de renforcer très significativement l'offre de transports en commun dans le cadran nord de la Région;

Que la connexion efficace de ces quartiers à l'ensemble de la Région, de ses pôles, est de nature à augmenter l'attractivité des transports en commun par rapport à l'attractivité automobile;

Que par conséquent le projet pourrait induire une diminution de la demande de stationnement;

Considérant que l'argument selon lequel l'augmentation du trafic routier entraînera une pression supérieure sur le stationnement est hypothétique;

Qu'il ne contredit en tout état de cause pas l'impact global positif sur la mobilité d'une liaison à haute performance, qui est l'objectif principal recherché par le Gouvernement;

Qu'en outre, le Gouvernement déterminera en temps voulu les mesures destinées à gérer l'usage privé d'automobile ainsi que les modalités de stationnement.

Considérant qu'un réclamant estime que la vision de mobilité du projet est datée en privilégiant la séparation des flux;

Considérant qu'un réclamant ne partage pas l'argument selon lequel l'itinéraire en site indépendant permet de limiter les conflits d'usage et la concurrence pour l'espace en surface;

Que des réclamants suggèrent que le principe STOP soit d'application de sorte de prioriser l'usage de l'espace et de répondre aux engagements régionaux en la matière;

REPONSE

Considérant que le projet vise notamment à l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant dans la carte n°6 du PRAS;

Que ce projet de modification du PRAS, par nature, ne constitue pas la vision de mobilité portée par le Gouvernement mais est un acte s'y inscrivant;

Qu'il appartiendra au PRDD et PRM en cours d'adoption puis aux PCDD et PCM de spécifier la vision régionale et locale de mobilité dans le périmètre du projet;

Que par ailleurs, le Gouvernement souligne que la mise en œuvre du projet, dans la mesure où il pourrait permettre de supprimer des infrastructures lourdes de transport en commun en voirie et s'accompagner de mesures complémentaires, pourrait permettre la réaffectation de l'espace public à d'autres usagers ou bien à la mobilité d'autres usagers, en ce compris piétons et cyclistes;

Qu'en outre, le RIE a appliqué un critère similaire au principe « STOP » dans la recherche d'itinéraire de surface (en considérant prioritairement l'usage en transports en commun et modes actifs puis en réservant l'espace résiduel à la circulation automobile et au stationnement);

Qu'en cela, les réclamations ne sont pas pertinentes.

Mesures complémentaires

Considérant que les réclamants jugent l'affirmation, notamment en l'absence de péage, quant à l'efficacité du projet en matière de report modal infondée;

Dat ze ervan uitgaan dat de uitvoering van het project alleen niet zal helpen om de verkeerscongestie te verminderen maar dat het hoogstens de toename ervan zal beperken;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vraagt om aanvullende begeleidende maatregelen te treffen;

Dat de GOC zich aansluit bij deze vraag;

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad in het MER vaststellen dat bij gebrek aan begeleidende maatregelen de verwachte modale verschuiving uiterst beperkt is en enkel de toename van het autoverkeer zou worden beperkt, ondanks aanzienlijke investeringen;

Dat enkele reclamanten zich in deze vaststelling kunnen vinden en eraan herinneren dat het MER een netto daling van het autoverkeer volledig ontkent;

Dat de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad er daarom op aandringen dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen zouden worden genomen om de verkeerscongestie te doen afnemen;

Dat de Economische en Sociale Raad herinnert aan haar initiatiefadvies over dit thema en meent dat elke vorm van openbaar vervoer moet worden aangemoedigd en worden getoetst aan het principe van maximale efficiëntie, ook op budgettair vlak;

Dat de Raad voor het Leefmilieu vraagt dat de aanleg van de Noord-Zuidverbinding wordt gekoppeld aan de voorwaarde dat aanvullende maatregelen worden getroffen om de verkeerscongestie aan te pakken;

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad eraan herinneren dat de Noord-Zuidverbinding een oplossing op lange termijn is en dus geen reden mag zijn om niet onmiddellijk maatregelen te treffen en middelen in te zetten om het fileprobleem in de stad onmiddellijk aan te pakken;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de doelstellingen van het GBP met name betrekking hebben op de bodembestemming en de openbaarvervoerlijnen in afzonderlijke baan;

Dat het dus niet aan het GBP is om aan het project maatregelen te koppelen die niet tot zijn toepassingsgebied behoren;

Dat dit besluit, ter herinnering, uitsluitend tot doel heeft het GBP te wijzigen, dat deze wijziging op zich uiteraard het probleem van de verkeersdichtheid niet zal kunnen oplossen en geen significante modale verschuiving teweeg zal brengen;

Dat dit besluit past in een geheel van maatregelen die de Regering heeft goedgekeurd met dit doel voor ogen;

Dat het niettemin onontbeerlijk is omdat deze verschuiving nooit zal worden bereikt zonder de realisatie van een efficiënt en snel aanbod van openbaar vervoer, wat nu net het doel is van dit besluit;

Dat zij benadrukt dat de gewestelijke mobiliteitsvisie wordt uiteengezet in het GPDO en de concrete totstandbrenging ervan nader wordt omschreven in het GewMP;

Dat de goedkeuringsprocedure voor deze twee documenten momenteel aan de gang is;

Dat het GewMP precieze en operationele maatregelen zal bevatten voor verkeersbeheersing, vermindering van de autodruk, parkeerbeheer;

Dat de Regering te gepasten tijde passende maatregelen en beslissingen zal nemen met betrekking tot de mobiliteit en de organisatie van het openbaar vervoer;

Dat deze aanvullende maatregelen moeten worden gezien als onderdeel van een mobiliteitsbeleid waarvan de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding voor het openbaar vervoer een belangrijk aspect is;

Dat het MER bovendien preciseerd dat dit project, in tegenstelling tot de bovengrondse alternatieven, een reservecapaciteit op het openbaarvervoernet mogelijk maakt die nodig is voor de uitvoering van bepaalde aanvullende maatregelen.

Effecten

Globale impact

Overwegende dat enkele reclamanten er akte van nemen dat het MER aantoont dat noch het project, noch de alternatieven zonder aanvullende maatregelen, zullen zorgen voor een betere luchtkwaliteit of voor een lager energieverbruik;

Dat ze van mening zijn dat het MER de voordelige milieubalans van de tram afweegt tegen de exploitatiebalans en de snelheid van de metro;

Qu'ils considèrent que la mise en œuvre du projet seule ne permettra pas de diminuer la congestion mais tout au mieux d'en limiter la croissance;

Que la Commission Régionale de Mobilité demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de prendre des mesures d'accompagnement complémentaires;

Que la CRD s'associe à cette demande;

Considérant que le Conseil de l'Environnement et le Conseil Économique et Social constatent dans le RIE, qu'à défaut de mesures d'accompagnement, le report modal prévu est particulièrement faible et ne permettrait que de limiter la croissance du trafic automobile malgré des investissements importants;

Que des réclamants reprennent pour eux ce constat et rappellent que le RIE dément toute baisse nette du volume de trafic automobile;

Qu'aussi, le Conseil de l'Environnement et le Conseil Économique et Social insistent pour que des mesures de mobilité complémentaires conduisent à la réduction de la congestion;

Que le Conseil Économique et Social rappelle son avis d'initiative sur la question et considère que toute forme de transports en commun doit être encouragée selon un principe d'efficacité y compris budgétaire maximale;

Que le Conseil de l'Environnement demande que la construction de la liaison nord-sud soit conditionnée à la mise en œuvre de mesures complémentaires de lutte contre la congestion;

Considérant que le Conseil de l'Environnement et le Conseil Économique et Social rappellent que la liaison nord-sud est une solution de long terme ne dispensant pas de mesures et de moyens pour décongestionner immédiatement la ville;

REPPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que les objectifs du PRAS ont notamment trait à l'affectation du sol et aux itinéraires de transports en commun en site indépendant;

Qu'il n'est donc pas du ressort du PRAS d'accompagner le projet de mesures ne relevant pas de son champ;

Que pour rappel, la présente décision vise exclusivement à modifier le PRAS, qu'il est bien évident qu'en tant que telle, cette seule modification ne permettra pas de régler la question de la densité de trafic et de susciter un report modal significatif;

Que cette décision s'inscrit dans un ensemble de mesures adoptées par le Gouvernement ayant cet objectif;

Qu'elle est néanmoins indispensable car ce report ne sera jamais atteint sans la réalisation d'une offre de transports en commun efficace et rapide, ce qui est l'objectif même de la présente décision;

Qu'il souligne que la vision régionale en matière de mobilité est énoncée par le PRDD et sa concrétisation précisée dans le PRM;

Que ces 2 documents sont en cours d'adoption;

Que le PRM portera les mesures précises et opérationnelles quant aux mesures de maîtrise du trafic, de réduction de la pression automobile, de la gestion du stationnement;

Que par ailleurs, le Gouvernement prendra les mesures et décisions adéquates tant sur la mobilité que sur l'organisation des transports en commun en temps utile;

Que ces mesures complémentaires doivent s'envisager comme un élément d'une politique de mobilité dont la réalisation de la liaison de transports en commun nord-sud est un des aspects importants;

Qu'en outre, le RIE précise que le projet permet une capacité de réserve au réseau de transports en commun nécessaire pour la mise en œuvre de certaines mesures complémentaires, ce que ne permettrait pas les alternatives de surface.

Impacts

Impact global

Considérant que des réclamants prennent acte que le RIE démontre que ni le projet, ni les alternatives, en l'absence de mesures complémentaires, ne permettent d'améliorer la qualité de l'air ou les consommations d'énergie;

Qu'ils estiment que le RIE met en balance le bilan environnemental bénéfique du tram et le bilan d'exploitation et de vitesse favorable du métro;

Dat ze zich zorgen over maken over het feit dat het verdwijnen van tram 55 nog meer plaats zal geven aan de personenwagens;

Dat ze daarom vragen dat het MER de impact zou bestuderen van het verdwijnen van tram 55 in aantal afgelegde km met de wagen en ook de maatregelen om de bedding een nieuwe bestemming te geven voor milieuvriendelijke verplaatsingswijzen;

ANTWOORD

Overwegende dat de analyse van het MER betreffende de projecties op het gebied van de luchtkwaliteit of het energieverbruik zijn gebaseerd op hypothesen die van nature onzeker zijn, dat de bewering van de reclamanten dus moet worden gerelativeerd;

Overwegende dat we eraan moeten herinneren dat deze wijziging van het GBP geen rechtstreeks gevolg heeft voor het behoud of de opheffing van lijn 55;

Dat het MER van het ontwerp tot wijziging van het GBP moet worden beschouwd in het licht van de verschillende thema's die worden genoemd in bijlage C van het BWRO, de effecten inzake energie, lucht en klimaat moeten worden afgewogen tegen andere milieueffecten (bodem, stedenbouw en erfgoed...) in het kader van de beleidsopties die aan het ontwerp ten grondslag liggen;

Dat de in het MER gebruikte methodes en grootheden duidelijk en vergelijkbaar zijn – ook met de andere gewestelijke plannen – en zich lenen voor een objectieve vergelijking tussen het project en de alternatieven;

Dat de aanvullende maatregelen ter begeleiding van het project, zowel betreffende de milieubalans als de organisatie van het openbaarvervoernet, niet onder het GBP vallen.

Overwegende dat Leefmilieu Brussel van mening is dat geen enkele studie die voorafging aan de wijziging essentiële problematieken heeft geanalyseerd zoals testen op de grond, modale verschuiving, kost, ...;

Dat LB erop wijst dat al naargelang de gemaakte keuzes, de impact van het project zou kunnen verschillen en benadrukt hoe belangrijk het is om in de latere impactstudies dieper op die verschillende elementen in te gaan;

ANTWOORD

Overwegende dat deze elementen geen betrekking hebben op de wijziging van het GBP maar worden behandeld in het kader van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, met name rekening houdend met de noodzaak om de praktische en technische aspecten van de beoogde openbaarvervoerverbinding concreet te bepalen;

Dat de effectenstudie die in dit kader zal worden uitgevoerd deze kwesties dus gedetailleerd zal onderzoeken;

Dat de Regering bovendien akte neemt van de opmerking van Leefmilieu Brussel en ervoor zal zorgen dat de verschillende criteria – die niet worden onderzocht bij een ontwerp tot wijziging van het GBP – zullen worden onderzocht in het kader van effectenstudies om de negatieve impact van het project tot een minimum te beperken.

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad van mening zijn dat het MER vaag en onvolledig is over de verschillende aspecten van het project en dieper zou moeten worden uitgewerkt op de punten modale relevantie, exploitatie in de ruime betekenis van het woord, bovengrondse transformatie en ook impact op de burgers, enige effectieve tijdswinst gelet op de diepte van de stations;

Dat de Economische en Sociale Raad het essentieel vindt dat daar dieper op wordt ingegaan;

Dat de Economische en Sociale Raad dit vraagt, om met kennis van zaken een standpunt te kunnen innemen;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van de adviezen van de Raad voor het Leefmilieu en van de Economische en Sociale Raad aangaande het MER;

Dat ze er evenwel aan herinnert dat het MER betrekking heeft op een ontwerp tot wijziging van het GBP en dat de effectenstudie moet worden uitgevoerd op een niveau dat in overeenstemming is met het gewijzigde plan;

Dat zij vaststelt dat de verschillende aspecten werden onderzocht en van mening is dat de thema's in de latere etappes van het project nader zullen worden onderzocht, met name in de effectenstudies;

Dat bepaalde technische oplossingen of aanvullende maatregelen overigens pas zullen bekend zijn bij de technische studies voor de uitvoering van het project;

Qu'ils s'inquiètent que la suppression du tram 55 ne donnerait davantage d'espace à la voiture individuelle;

Qu'ils demandent en conséquence au RIE d'étudier l'impact de la suppression du tram 55 en nombre de km parcourus en voiture et les mesures permettant de réaffecter son assiette au profit de modes respectueux de l'environnement;

REPONSE

Considérant que l'analyse du RIE concernant les projections en matière de qualité de l'air ou de consommation d'énergie sont basées sur des hypothèses qui sont par nature incertaines, que dès lors l'affirmation des réclamants doit être relativisée;

Considérant qu'il faut rappeler que la présente modification du PRAS n'a pas de conséquence directe sur le maintien ou la suppression de la ligne 55;

Que le RIE sur le projet de modification du PRAS doit être considéré à l'échelle des différentes thématiques de l'annexe C du CoBAT, celles concernant l'énergie, l'air ou les facteurs climatiques devant être pondérées avec d'autres critères environnementaux (sol, urbanisme et patrimoine...) dans le cadre des options politiques à la base du projet;

Que par ailleurs, la méthodologie et les unités retenues par le RIE sont claires, comparables – y compris avec d'autres plans régionaux – et permettent une comparaison objective entre projet et alternatives;

Que par ailleurs, les mesures complémentaires, tant au regard du bilan environnemental que d'organisation du réseau de transports en commun, pour accompagner la mise en œuvre du projet ne sont pas du ressort du PRAS.

Considérant que Bruxelles Environnement estime qu'aucune des études préalables à la modification n'aurait analysé des questions primordiales telles que essai au sol, report modal, cout...;

Qu'elle indique que selon les choix opérés, l'impact du projet pourrait varier et insiste sur l'importance d'aborder ces différents éléments dans les études d'incidences ultérieures;

REPONSE

Alors que ces éléments ressortent non de la modification du PRAS mais de la demande de permis d'urbanisme, notamment compte tenu de la nécessité de déterminer concrètement les aspects pratiques et techniques de la liaison de transport en commun envisagée;

Que l'étude d'incidences qui sera réalisée dans le cadre de cette demande de permis d'urbanisme examinera donc ces questions dans le détail;

Qu'au surplus, le Gouvernement prend acte de la remarque de Bruxelles-Environnement et fera en sorte que les différents critères – non analysés à l'échelle d'un projet de modification du PRAS – soient étudiés lors d'études d'incidences ultérieures de sorte de minimiser les impacts négatifs du projet.

Considérant que le Conseil de l'Environnement et le Conseil Économique et Social estiment que le RIE serait flou et incomplet sur les différents aspects du projet et devrait être approfondie notamment sur les points de pertinence modale, d'exploitation au sens large, de transformations en surface ou encore de l'impact sur les habitants, d'un quelconque gain de temps effectif eu égard à la profondeur des stations;

Que le Conseil Économique et Social juge cet approfondissement indispensable;

Que le Conseil Économique et Social le demande, de la sorte, de pouvoir se positionner en connaissance de cause;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement entend les avis du Conseil de l'Environnement et du Conseil Économique et Social sur le RIE;

Qu'il rappelle toutefois que le RIE porte sur un projet de modification du PRAS et que l'étude des incidences doit être conduite en cohérence avec le niveau de plan modifié;

Qu'ainsi, il constate que les différents aspects ont été étudiés et estime que l'approfondissement des thématiques se feront aux étapes ultérieures du projet et notamment lors des études d'incidences;

Que, par ailleurs, certaines solutions techniques ou mesures complémentaires ne seront connues qu'au moment des études techniques en vue de la mise en œuvre du projet;

Dat haar bijgevolg niet kan worden verweten dat ze geen uitspraak doet over onbestaande informatie die bij het ontwerp tot wijziging niet relevant is.

Milieu-impact

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het MER bij gebrek aan nauwkeurige informatie geen rekening houdt met de broeikasgas-emissies, terwijl die informatie mogelijk beschikbaar is of er vooraf een schatting bij benadering kan worden gemaakt op basis van de bekende en officiële kenmerken van het project;

Dat de reclamanten op basis van de cijfers van het MER oordelen dat het behoud van een tramverbinding een geringere impact zou hebben, in tegenstelling tot wat wordt beweerd in de conclusies;

Dat ze menen dat de balans op het vlak van broeikasgasemissies zou moeten worden geëvalueerd na invoering van een stedelijke tolheffing, wat volgens hen de enige efficiënte maatregel is om een modale verschuiving af te dwingen;

Dat ze geen raming van broeikasgasemissies hebben gevonden in een referentiescenario met stedelijke tolheffing;

Dat ze inschatten dat de exploitatie van een metro of tram gelijkwaardig is, waarbij het verschil hem in de bouw van de ondergrondse verbinding zit, waardoor de broeikasgasemissies van het project hoger zijn dan bij het bovengrondse alternatief;

Dat ze stellen dat het MER geen enkel idee geeft van de omvang van de broeikasemissies (rechtstreeks en als gevolg van het project, de alternatieven), van de globale energiebalans van het project en ook geen minimale informatie verstrekt die nodig is om de keuze te maken;

Dat het project wat dat betreft zou voorbijgaan aan de gewestelijke verbintenissen op het vlak van klimaat;

Overwegende dat de GOC vraagt dat er aanvullende onderzoeken gebeuren in verband met de gewestelijke klimaatverbintenissen en verwijst naar de begeleidende maatregelen, met name inzake de vermindering van de verkeerscongestie;

ANTWOORD

Overwegende dat in hoofdstuk 3 van het MER is gepreciseerd dat de analyse van de broeikasgasemissies zich beperkt tot de emissie van het vervoert en dat emissies die samenhangen met de bouw en de exploitatie van de infrastructuur en het rollend materieel buiten beschouwing gelaten worden, aangezien het gaat om het ontwerp tot opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat deze methodologie is goedgekeurd door het Begeleidingscomité, met name bij gebrek aan kennis in de ontwerpfase van de details en precieze technische keuzes die verband houden met de uitvoering;

Dat de studie van de mogelijke aanvullende maatregelen in het MER bovendien oneindig zou kunnen doorgaan en geen belangrijke aanvullende informatie zou opleveren die de keuze van het project kan beïnvloeden;

Dat deze studie derhalve werd achterwege gelaten;

Dat de analyse in het MER toch een vergelijking van de alternatieven en het project mogelijk maakt;

Dat de Regering eraan herinnert dat de MIVB, die de verbinding zal exploiteren, een contract heeft afgesloten voor de levering van "groene" energie, wat de broeikasgasemissies des te meer zal beperken;

Dat het ten slotte verkeerd zou zijn te besluiten dat de gedeeltelijke analyse van de potentiële impact op broeikasgasemissies van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan op kaart nr. 6 van het GBP en de verandering van bestemming ter plaatse, zou voorbijgaan aan de gewestelijke verbintenissen ter zake;

Dat de volgende fasen van het project en de daarmee gepaard gaande effectenanalyses de vergunnende overheid zullen voorzien van gepaste aanvullende informatie om met kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen.

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat het project de toename van het verkeer en de congestie niet zal doen dalen maar in het beste geval zal beperken, en dat er op het vlak van volksgezondheid dus geen enkele verbetering moet worden verwacht;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het MER betrekking heeft op een ontwerp tot wijziging van het GBP en dat de effectenstudie moet worden uitgevoerd op een niveau dat in overeenstemming is met het gewijzigde plan;

Dat zij benadrukt dat het MER het criterium volksgezondheid en bevolking heeft behandeld en aanbevelingen ter zake bevat;

Qu'en conséquence, il ne peut lui être fait grief de ne pas statuer sur des informations inexistantes et non pertinentes au moment du projet de modification.

Impact environnemental

Considérant que des réclamants estiment que le RIE ne tient pas compte des émissions de gaz à effet de serre (GES) liés à la construction de la liaison faute d'information précise alors même qu'il est possible que ces informations existent ou qu'une estimation approximative préliminaire puisse être déduite des caractéristiques connues et officielles du projet;

Qu'à la lecture des chiffres du RIE, les réclamants évaluent que le maintien d'une liaison tram aurait une incidence moindre au contraire des conclusions;

Qu'ils pensent que le bilan en matière de GES devrait être évalué en présence d'un péage urbain, seule mesure qu'ils estiment efficace pour contraindre au report modal;

Qu'ils n'ont pas trouvé d'estimation d'émissions de GES en scénario de référence avec péage urbain;

Qu'ils apprécient que l'exploitation d'un métro ou d'un tram sont similaires, la différence étant liée à la construction de la liaison souterraine, qu'ainsi le projet augmente les émissions de GES davantage que l'alternative de surface;

Qu'ils avancent que le RIE ne fournirait aucune idée de l'ampleur des émissions (directes et liées au projet, à ses alternatives), de bilan énergétique global du projet et n'apporte pas l'information minimale nécessaire au choix;

Qu'en cela, le projet méconnaîtrait les engagements régionaux en matière climatique;

Considérant que la CRD demande que des investigations supplémentaires soient réalisées en lien avec les engagements climatiques régionaux et renvoie aux mesures d'accompagnement notamment en matière de diminution de la congestion routière;

REPONSE

Considérant que le RIE précise dans son Chapitre 3 que l'analyse en matière d'émissions de GES ne porte que sur les émissions liées au transport et exclut du calcul la construction ou l'exploitation des infrastructures, du matériel roulant eu égard au projet d'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que cette méthodologie a été approuvée par le Comité d'Accompagnement notamment dans la méconnaissance, au moment du projet, des détails et choix techniques précis liés à la mise en œuvre;

Que par ailleurs, l'étude de mesures complémentaires potentielles dans le RIE pourrait être infinie et n'apporterait pas d'informations supplémentaires substantielles pouvant impacter le choix du projet;

Qu'aussi elle a été exclue;

Que par ailleurs, l'analyse RIE réalisée permet toutefois une comparaison des alternatives et du projet;

Que le Gouvernement rappelle par ailleurs que la STIB qui exploitera la liaison a conclu un contrat de fourniture d'énergie « verte » limitant d'autant l'émission de GES;

Qu'enfin, il est erroné de conclure de l'analyse partielle du potentiel impact de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant à la carte n°6 du PRAS et du changement d'affectation localisé en matière d'émissions de GES méconnaît les engagements régionaux en la matière;

Que les étapes ultérieures du projet et leurs analyses d'incidences permettront de fournir l'information complémentaire adéquate à l'autorité délivrante lui permettant de décider en connaissance de cause.

Considérant qu'un réclamant fait état que le projet ne permettrait pas de diminuer la croissance du trafic et de la congestion, tout au mieux de le limiter et qu'ainsi aucun bénéfice ne peut être attendu sur le volet de la santé humaine;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE porte sur un projet de modification du PRAS et que l'étude des incidences doit être conduite en cohérence avec le niveau de plan modifié;

Qu'il souligne que le RIE a porté sur les critères « santé humaine et population » et émis des recommandations;

Dat zij eraan herinnert dat de opname van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan op de kaart, geen veronderstelling inhoudt voor de gebruikte technieken, de eigenschappen van de verbinding of de exploitatie en het bijgevolg niet mogelijk maakt de precieze gevolgen ervan in te schatten;

Dat gelet op het voorgaande het MER zich niet leent tot het meten van een eventuele invloed van het project op de volksgezondheid, met name aangezien sommige symptomen zich slechts indirect en pas na verloop van tijd manifesteren;

Dat de Regering evenwel van mening is dat dit thema verder zal worden uitgediept in de latere fasen van het project, met name in de effectenstudies.

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek erop wijst dat een algemene aanbeveling van het MER "de verspreiding van gebouwen en infrastructures wil beperken", om het plantaardige erfgoed te vrijwaren;

Dat ze ervan uitgaat dat deze aanbeveling betrekking heeft op de keuze van de bouwtechnieken;

Dat ze dus meent dat een evaluatiestudie over de technische opties wordt uitgevoerd tijdens de milieueffectenstudies (MES) van de aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning;

Overwegende dat de Stad Brussel wijst op de door het MER uitgevoerde berekening van de Biotoop-oppervlaktefactor (BAF) en zich verbaast over de BAF van het project;

Dat ze betreurt dat de BAF-doelstelling van het project niet ambitieuzer was;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering benadrukt dat de berekeningsmethode voor de BAF die in het MER gebruikt is, overeenstemt met de methode die is ontwikkeld door Leefmilieu Brussel;

Overwegende dat de berekening van het MER lichtjes ongunstig is voor het project, maar dat deze bevinding gezien het algemene karakter van de berekening – die zal worden uitgevoerd door de effectenstudie bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning – gematigd wordt door de reële inrichting van de ruimten waarvan de bestemming veranderd wordt;

Dat derhalve gelet op de ambities van het project kan worden besloten dat dit criterium niet problematisch is.

Dat ze erop wijst dat het MER stelt dat het project voor de fauna en flora meer negatieve milieugevolgen heeft dan de alternatieven;

Dat ze er daarom op aandringt dat een maximum aan vegetatie wordt behouden en/of wordt voorzien bij het ontwerp van de stations en de omgeving;

Overwegende dat de gemeente Evere aandringt op de correcte toepassing van de overeenkomst Brussels Hoofdstedelijk Gewest-MIVB op het vlak van trilnormen bij het graven van de tunnels;

Overwegende dat de GOC vraagt om tijdens de effectenstudies aandacht te besteden aan de problematiek van de lage-frequentiegolven;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering erop zal toezien dat de overeenkomst tussen Gewest en gemeente met betrekking tot de trilnormen in acht wordt genomen bij de realisatie en de exploitatie van de verbinding, maar dat dit, net als de problematiek van de lage-frequentiegolven niet onder het GBP valt.

Impact op het vlak van globale mobiliteit

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het MER de positieve impact van het project op de mobiliteitsproblematiek in het noorden meet;

Dat ze zich vragen stellen bij de analyse van het pendelverkeer, de mobiliteitsproblemen en de impact van het gekozen tracé, de aansluiting op de Vlaamse projecten (met name Brabantnet), de analyse van mobiliteitsalternatieven rekening houdend met de huidige toestand, de toekomstige toestand, de betere evenwichten en trajecten, de globale vraag naar mobiliteit en het streven naar een minimale modale verschuiving naar het openbaar vervoer;

Dat ze zich in dit verband vragen stellen bij de impact van deze schrapping op de verkeersassen die naar het centrum leiden, op het binnenkomend verkeer, op de levenskwaliteit in het noorden van het Gewest;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP en niet op de opheffing of wijziging van een tramlijn;

Qu'il rappelle que l'inscription de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant ne présume pas précisément des techniques utilisées, des caractéristiques de la liaison, de son exploitation et par conséquent ne permet pas d'en estimer les impacts précis;

Que dans ces conditions, le RIE ne serait pas pertinent à mesurer un quelconque impact du projet sur la santé humaine notamment au regard du caractère indirect et retardé dans le temps de certaines atteintes;

Que cependant, le Gouvernement estime que l'approfondissement de cette thématique se fera aux étapes ultérieures du projet et notamment lors des études d'incidences.

Considérant que la Commune de Schaarbeek relève qu'une recommandation générale du RIE vise à "limiter l'étalement des édifices et infrastructures" dans un but de préserver le patrimoine végétal;

Qu'elle considère que cette recommandation vise les choix techniques de construction;

Qu'elle estime donc qu'une étude d'évaluation des options techniques soit menée lors de l'étude d'incidences (EI) des demandes de permis d'urbanisme (PU);

Considérant que la Ville de Bruxelles relève le calcul Coefficient de Biotope par Surface (CBS) réalisé par le RIE et s'étonne du CBS du projet;

Qu'elle déplore que l'objectif CBS du projet n'ait pas été plus important;

REPPONSE

Considérant que le Gouvernement souligne que la méthode de calcul du CBS utilisée par le RIE correspond à celle développée par Bruxelles Environnement;

Que le RIE démontre un calcul légèrement défavorable au projet mais tempère ce constat eu égard au caractère général du calcul – ce dernier sera réalisé par l'étude d'incidence de la demande de PU – et au regard de la réalité de l'aménagement des superficies réaffectées;

Qu'il est dès lors possible, eu égard aux ambitions du projet, de considérer que ce critère n'est pas problématique.

Qu'elle relève que le RIE pointe, concernant le critère Faune et Flore, que le projet présente plus d'incidences environnementales négatives que les alternatives;

Que de ce fait, elle insiste pour qu'un maximum de végétation soit conservée et/ou prévue dans la conception des stations et leurs abords;

Considérant que la Commune d'Evere insiste pour la bonne application de la convention Région de Bruxelles-Capitale-STIB relative aux normes de vibration et notamment lors du creusement des tunnels;

Considérant que la CRD demande d'être attentif lors des études d'incidences à la question des ondes de basse fréquence;

REPPONSE

Considérant que le Gouvernement veillera à ce que la convention Région-Commune relative aux normes de vibration soit respectée lors de la réalisation et l'exploitation de la liaison, que toutefois cela, ainsi que la question des ondes basse fréquence, ne relève pas du PRAS.

Impact mobilité globale

Considérant que des réclamants relèvent que le RIE mesure l'impact positif du projet sur les problématiques de mobilité au nord;

Qu'il s'interroge sur l'analyse du trafic pendulaire sur les problèmes de mobilité et de l'impact sur le tracé retenu, sur la connectivité aux projets flamands (notamment Brabantnet), sur l'analyse d'alternatives de mobilité tenant compte de la situation actuelle, de la situation future, des meilleures équilibres et trajets, de la demande globale de mobilité et de l'ambition minimale de report modal vers les transports en commun;

Qu'ils se demandent dans ce cadre, l'impact de cette suppression sur la mobilité des axes pénétrants, sur le trafic entrant, sur la qualité de vie dans le nord de la Région;

REPPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS et non sur la suppression ou la modification d'une ligne de tram;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer;

Dat dit een gewestelijk belang vertegenwoordigt;

Dat deze vaststelling wordt bevestigd door het MER;

Dat het MER verscheidene alternatieven heeft bestudeerd, waaronder bovengrondse alternatieven, zonder rekening te houden met de kosten aangezien dit criterium niet relevant is op het niveau van een ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat het MER echter slechts de impact en de alternatieven kan beschouwen binnen redelijke grenzen, overeenkomstig de voornoemde rechtspraak van de Raad van State (AR RvS nr. 237.528, 1 maart 2017, vzw Inter-Environnement Bruxelles);

Dat het bovendien gevaarlijk zou zijn vooruit te lopen op maatregelen inzake beheer of exploitatie of investeringsbeslissingen die niet onder de gewestelijke bevoegdheid vallen;

Dat rekenen op deze externe oplossingen geen betrouwbare analyse zou opleveren;

Dat het bestuderen daarvan ook niet relevant is in het kader van het MER over het aan openbaar onderzoek onderworpen ontwerp;

Dat de uitvoering van het project overigens niets zegt over de mogelijkheden tot wedersamenstelling van het MIVB-net of aanvullende maatregelen ter beheersing van het autoverkeer, ter bevordering van de modale verschuiving.

Vastgoedwaarde

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad betreurt dat de socio-economische analyse van het MER geen betrekking had op de impact van het project op de vastgoedwaarde;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad een bijkomende studie vraagt over de ligging van de toegang tot de stations, om de bijdrage ervan tot het leven in de wijk te maximaliseren;

Dat de GOC opmerkt dat een openbaarvervoerlijn een onvermijdelijke impact heeft op de waarde van het vastgoed in de wijken die worden doorkruist;

Dat volgens haar de vraag naar de bepaling van de meerwaarde op een probleem stuit op het niveau van de vastgoedfiscaliteit en dat zij adviseert om een onderzoek te lanceren om ervoor te zorgen dat deze fiscaliteit rechtvaardiger is en rekening houdt met de realiteit;

Dat de GOC adviseert om deze vraag te verbreden, zich niet te beperken tot het fiscale luik maar ook om de middelen te voorzien voor een aangepaste ruimtelijke ontwikkeling die de lokale levenskwaliteit ondersteunt (buurtvoorzieningen ...);

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van de adviezen van de Economische en Sociale Raad en de GOC aangaande het MER;

Dat zij er echter aan herinnert dat het MER betrekking heeft op een ontwerp tot wijziging van het GBP en dat de effectenstudie moet worden uitgevoerd op een niveau dat in overeenstemming is met het gewijzigde plan;

Dat zij benadrukt dat het MER is ingegaan op de mogelijkheid tot onteigening en op de gevolgen van de tracés en alternatieven voor de waarde van het vastgoed;

Dat het MER concludeerde dat het project a priori neutraal is wat betreft de vastgoedwaarde, met uitzondering van de bovengrondse alternatieven die een negatieve invloed kunnen hebben;

Dat zij eraan herinnert dat de loutere opname van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan op de kaar, geen veronderstelling inhoudt voor de gebruikte technieken, de eigenschappen van de verbinding, de exploitatie;

Dat het MER zich gelet op het voorgaande niet leent tot het meten van een eventuele invloed van het project op de vastgoedwaarde, aangezien deze in hoge mate afhankelijk is van de sociaaleconomische context of het leven in de wijk die een nieuwe bediening krijgt;

Dat bovendien, wat de studie over de ligging van de toegang tot de stations betreft, moet worden gewezen op het feit dat de lokalisatie van de stations in het GBP louter als aanwijzing geldt; dat het dus de taak is van de effectenstudie die wordt uitgevoerd in het kader van de aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning om zich verder uit te spreken over deze kwestie.

Overwegende dat de GOC de impact onderstreept die de overgang van bovengronds vervoer naar ondergronds vervoer kan hebben op de handel;

Dat de handelszaken aan zichtbaarheid verliezen en de te verwachten inplanting van handelszaken in de stations de bestaande bovengrondse handelszaken concurrentie zal aandoen;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que son intérêt est régional;

Que ce constat est confirmé par le RIE;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives y compris de surface en excluant le critère de cout, non pertinent à l'échelle du projet de modification PRAS;

Que toutefois, le RIE ne peut envisager l'impact et les alternatives que dans des limites raisonnables, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État susmentionnée (CE n°237.528 1^{er} mars 2017 ASBL Inter Environnement Bruxelles);

Qu'il serait par ailleurs périlleux d'anticiper des mesures de gestion, d'exploitation ou des décisions d'investissement ne relevant pas de la compétence régionale;

Que compter sur ces solutions externes ne constituerait une analyse sûre;

Qu'aussi leur étude n'est pas pertinente dans le cadre du RIE sur le projet soumis à enquête publique;

Que, par ailleurs, la mise en œuvre du projet ne précise en rien les possibilités de recombinaison du réseau STIB, des mesures complémentaires de maîtrise du trafic automobile, de promotion du report modal.

Valeur immobilière

Considérant que le Conseil Économique et Social, et de la CRD regrettent que l'analyse socioéconomique du RIE n'ait pas porté sur l'impact du projet sur la valeur immobilière;

Considérant que le Conseil Économique et Social demande qu'un complément d'étude sur la localisation des accès aux stations soit réalisé de sorte d'en maximiser leur contribution à la vie du quartier;

Que la CRD fait observer l'impact inévitable d'une liaison de transports en commun sur la valeur des biens immobiliers des quartiers qu'elle dessert;

Que selon elle, la captation de la plus-value immobilière révèle un problème de fiscalité immobilière et recommande de lancer une étude visant à rendre cette fiscalité plus équitable et tenant compte de la réalité;

Que la CRD recommande d'élargir la question non seulement au volet fiscal mais également de prévoir les moyens d'un développement territorial adapté permettant la convivialité locale (équipements de proximité...);

REPPONSE

Considérant que le Gouvernement entend les avis du Conseil Économique et Social et de la CRD sur le RIE;

Qu'il rappelle toutefois que le RIE porte sur un projet de modification du PRAS et que l'étude des incidences doit être conduite en cohérence avec le niveau de plan modifié;

Qu'il souligne que le RIE a porté sur le potentiel d'expropriation ainsi que sur l'impact des tracés et alternatives quant à la valeur foncière;

Que le RIE conclut à la neutralité a priori du projet quant à la valeur foncière à l'exception des alternatives de surface dont l'impact pourrait être négatif;

Qu'il rappelle que l'inscription de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant ne présume pas précisément des techniques utilisées, des caractéristiques de la liaison, de son exploitation;

Que dans ces conditions, le RIE ne serait pas pertinent à mesurer un quelconque impact chiffré du projet sur la valeur immobilière, éminemment tributaire d'un contexte socioéconomique ou sur la vie du quartier nouvellement desservi;

Qu'au surplus, en ce qui concerne l'examen de la localisation des accès aux stations, il faut rappeler qu'au niveau du PRAS, la localisation des stations est réalisée à titre indicatif; qu'il appartiendra donc à l'étude d'incidences réalisée dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme de se prononcer davantage sur la question.

Considérant que la CRD souligne l'impact important sur les commerces qu'entraînerait le passage d'une liaison de transports en commune de surface à une liaison souterraine;

Que la perte de visibilité des commerces de surface et la vraisemblable implantation de commerces dans les stations concurrenceront les commerces de surface existants;

Dat ze van mening is dat hervestigings- en ondersteuningsmaatregelen voor de bestaande handelszaken en bedrijven noodzakelijk zullen zijn;

Dat ze overigens benadrukt dat de opheffing van bovengrondse parkeerplaatsen die nuttig zijn voor de handelaars moet worden gecompenseerd;

Dat ze nogmaals benadrukt, zoals hierboven gepreciseerd en ook wordt aangehaald door de GMC en de ESRBHG, dat de gedetailleerde organisatie van het bovengrondse openbaarvervoernet rechtstreeks bijdraagt tot het economische leven en de sociale contacten;

Dat de GOC herinnert aan de doelstelling in het GPDO om een buurtstad te ontwikkelen waar de nodige diensten voor het dagelijkse leven zich in de buurt van de woning bevinden;

Dat ze de impact benadrukt die dit project zal hebben op de stedelijke ruimten, pleit voor een duurzame stedelijke aanpak voor alle wijken die worden bediend door de metro om de levenskwaliteit te behouden en aanmoedigt om gebruik te maken van het gewestelijke instrument "wijkmonitoring";

Dat ze in dat opzicht vraagt een meer gedetailleerde analyse uit te voeren die het behoud van een bovengrondse lokale bediening mogelijk maakt;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat de concrete aspecten van de realisatie van het project en in het bijzonder de gedetailleerde reorganisatie van het bovengrondse net of de aanvullende maatregelen om het lokale commerciële weefsel aan te passen, los staan van deze procedure, die slechts betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat deze opmerkingen zullen worden beantwoord in de latere studies die worden uitgevoerd in het kader van de aanvragen van de vereiste vergunningen voor de realisatie van het project.

Werk en toepassing

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie erop aandringt dat de openbare ruimten rond de te bouwen stations snel na de werken worden aangelegd om op lange termijn stadskankers te vermijden, dat die openbare ruimten een betere intermodaliteit tussen de verplaatsingswijzen garanderen;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek meent dat dit project snel moet worden uitgevoerd als antwoord op de mobiliteitsproblematiek;

Overwegende dat een reclamant vraagt de verbinding zo snel mogelijk te implementeren;

Overwegende dat een reclamant het project duur vindt en dat langdurige werven mogelijk voor tal van extra problemen kunnen zorgen;

Dat enkele reclamanten vermoeden dat de werven zwaar zullen zijn en traag zullen verlopen;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek waarborgen wenst over de duur van de werf en over de financiering, om de geloofwaardigheid te bewaren tegenover de overheden, mobiliteitsoplossingen aan te reiken en de overlast te beperken;

Overwegende dat de gemeente Sint-Gillis zich zorgen maakt over de gevolgen van het nieuwe tracé van de werf op het leven in de gemeente, en met name op de Zuidmarkt, de mobiliteit op de Kleine Ring en de complexiteit van het gebruik van de ondergrond;

Overwegende dat de gemeente Evere aandringt op het strikt naleven van de werfregels (uren, lawaai, trajecten, parkeren en leveren, nacht- en weekendwerk enkel als het niet anders kan), om de ongemakken voor de inwoners tot een minimum te beperken;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen om de kalender van de werken voor de Noord-Zuidverbinding en met name voor het station Verboekhoven mee te delen;

Dat ze vragen dat de lijst wordt toegevoegd met de verwachte werfverlast en met de maatregelen om die te beperken;

Overwegende dat de GOC, hoewel dit niet onder het GBP valt, vraagt om er alles aan te doen om de hinder van de werkzaamheden tot een minimum te beperken (regisseur, punt ...);

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering benadrukt dat de effecten van de uitvoering (bouwwerken) van het project in detail zullen worden bestudeerd in de effectenstudies van de projecten waarvoor een vergunning wordt aangevraagd;

Dat het MER bijgevolg de belangrijkste te verwachten effecten van de bouwwerken heeft gepreciseerd op het niveau van de opname op kaart nr. 6 van het GBP en de bestemmingswijziging van 2 lokale sites;

Qu'elle estime que des mesures de relocalisation et de soutien aux commerces existants et entreprises seront nécessaires;

Que par ailleurs, elle souligne que la suppression des emplacements de stationnement de surface utiles aux commerçants devront trouver une compensation;

Qu'elle souligne encore, tel que précisé ci-dessus et, à l'image de la CRM ou du CESRBC, que l'organisation fin du réseau de transports en commun de surface contribue directement à la vie économique et aux liens sociaux;

Que la CRD rappelle l'objectif repris au PRDD de développement d'une ville de proximité où les services nécessaires à la vie quotidienne se trouvent à proximité des lieux de résidence;

Qu'elle souligne l'impact qu'aura ce projet sur les espaces urbains et plaide pour une approche urbaine durable des quartiers desservis par le métro dans le but d'y maintenir une qualité de vie et incite à recourir à l'outil régional « monitoring des quartiers »;

Qu'à ce titre, elle demande une analyse plus fine permettant le maintien d'une desserte locale de surface soit effectuée;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle les aspects concrets de la réalisation du projet et en particulier de la réorganisation fine du réseau de surface ou des mesures complémentaires visant à l'adaptation du tissu commercial local ne concernent pas la présente procédure, qui ne vise qu'à modifier le PRAS;

Que ces remarques et observations trouveront réponses dans les études ultérieures réalisées pour les demandes de permis requis pour la réalisation du projet.

Chantier et mise en œuvre

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité insiste pour que les espaces publics autour des stations à construire soient réaménagés rapidement après les travaux pour éviter les chancres de long terme, que ces espaces publics garantissent la meilleure intermodalité entre modes de déplacement;

Considérant que la Commune de Schaarbeek estime que ce projet doit être réalisé rapidement pour répondre aux nécessités de mobilité;

Considérant qu'un réclamant demande l'implantation de la liaison dans les meilleurs délais;

Considérant qu'un réclamant considère le projet comme couteux et susceptible de créer durant les longs chantiers de nombreux problèmes supplémentaires;

Que des réclamants envisagent les chantiers comme particulièrement lourds et lents;

Considérant que la Commune de Schaarbeek souhaite obtenir des garanties quant à la durée des chantiers et au financement de sorte de maintenir la crédibilité des autorités, apporter des solutions de mobilité et limiter les nuisances;

Considérant que la Commune de Saint-Gilles s'inquiète des conséquences du chantier lié au nouveau tracé sur la vie communale, en particulier sur le marché du Midi, la mobilité de la petite ceinture et la complexité d'occupation du sous-sol;

Considérant que la Commune d'Evere insiste sur le respect rigoureux des règles de chantier (horaires, bruit, trajets, stationnement et livraisons, travail de nuit et weekend que pour nécessité absolue) de sorte de minimiser les désagréments pour les habitants;

Considérant que des réclamants demandent que le calendrier des travaux pour la liaison nord-sud et notamment pour la station Verboekhoven leur soit communiqué;

Qu'ils demandent qu'y soit ajoutée la liste des embarras de chantier prévus ainsi que les mesures pour les limiter;

Considérant que la CRD demande, bien que ce point ne relève pas du PRAS, que tout soit mis en œuvre pour minimiser autant que possible les nuisances du chantier (régisseur, point...);

REPONSE

Considérant que le Gouvernement met en avant que les incidences de la mise en œuvre (chantier) du projet seront analysées de manière détaillée lors de la réalisation des études d'incidences relatives aux projets soumis à autorisation;

Que par conséquent, le RIE a précisé les impacts principaux prévisibles des chantiers à l'échelle de l'inscription d'un tracé à la carte n°6 du PRAS ainsi que pour le changement d'affectation de 2 sites d'ordre local;

Dat het is gebaseerd op de beschikbare kennis en op realistische hypothesen over de uitvoering van het project;

Dat de terbeschikkingstelling van een tijdschema van de bouwwerken, een lijst van de bouw hinder, de organisatie van de bouwwerken, de financieringen en voltooiingen om deze redenen niet binnen het bestek van dit ontwerp tot wijziging past.

Onteigening

Overwegende dat enkele reclamanten vragen om officieel en dringend te worden geïnformeerd over hun eventuele onteigening en over de onteigeningsprocedure;

Overwegende dat de gemeente Evere erop aandringt dat het project niet tot een onteigening van de inwoners van Evere zou leiden;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het MER, hoofdstuk 7 concludeert dat er geen onteigeningen zullen moeten gebeuren, dat deze bewering ingaat tegen het verzoek om onteigening die omwonenden van de Lambermontlaan 117 hebben ontvangen en tegen de aankondiging inzake tijdelijke onteigening van de tuinen;

Dat ze daar uitleg bij verwachten;

Overwegende dat burgers die eigenaar zijn van hun terrein vragen hebben over het gebruik van hun eigendomsrecht op de ondergrond van hun perceel, over de mate waarin ze van dit recht afstand kunnen doen en over de mate waarin ze al dan niet kunnen instemmen met het gebruik van het gronderf;

Overwegende dat de GOC eraan herinnert dat de onteigeningen van juridische aard zijn en gekoppeld aan vastgoedeigendom en dus buiten de bevoegdheden van het GBP vallen;

Dat ze benadrukt dat elke onteigening is onderworpen aan een voorafgaande kennisgeving;

Dat ze deze bezwaren ook niet relevant acht;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve lokalisatie van de stations en een wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat de Regering benadrukt dat slechts op basis van een precies ontwerp van de tunnel en de stations, dat zal worden onderworpen aan een effectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking, met precisie kan worden bepaald welke privé-eigendommen getroffen zullen worden door de uitvoering van het project;

Dat zij benadrukt dat het voor zich spreekt dat het creëren van een ondergrondse openbaarvervoerlijn van openbaar nut niet mogelijk is zonder enige hinder te veroorzaken, maar dat deze hinder zo veel mogelijk beperkt zal worden;

Dat, zoals aangehaald door de reclamanten, het MER inderdaad concludeert, op het niveau van het ontwerp, dat er zo weinig mogelijk of zelfs geen bovengrondse onteigeningen zullen plaatsvinden;

Dat het MER benadrukt dat het tracé lijkt te zijn ontworpen om deze bovengrondse onteigeningen te voorkomen, met name door de stations en dus de bouwputten indicatief in de openbare ruimte te plaatsen;

Dat het gebruik van de ondergrond voor de doorgang van de verbinding echter minieme gevolgen kan hebben voor de betrokken grondeigenaars;

Dat de Regering bovendien niet kan antwoorden in naam van andere actoren van het project waarover zij geen controle heeft

Dat de Regering de reclamanten derhalve verzoekt om hun vragen rechtstreeks tot de afzender van de correspondentie te richten.

Bestemmingswijziging

Herbestemming van de sites rond de stations

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek zich erover verbaast dat er behalve voor de stations Riga en Bordet geen enkele evaluatie is gebeurd naar de opportuniteit om bepaalde gebieden in de buurt van de toekomstige stations te herbestemmen (en meteen ook gebruik te maken van de gelegenheid tot stadsvernieuwing en territoriale ontwikkeling);

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering ervoor heeft gekozen de kaart van de bodembestemmingen slechts te wijzigen op de plaatsen die in de huidige toestand niet verenigbaar zijn met het gekozen tracé van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat overeenkomstig voorschrift 0.13 van het GBP – “De ondergrondse infrastructuurwerken mogen geen afbreuk doen aan de bestemming van de terreinen waarop de werken worden uitgevoerd en

Qu’il est basé sur les connaissances disponibles et sur des hypothèses réalistes de mise en œuvre du projet;

Que pour ces raisons, la mise à disposition d’un calendrier de chantier, d’une liste des embarras de chantier, d’une organisation de ceux-ci, de financements ou de finalisation n’est pas de l’échelle de la présente modification.

Expropriation

Considérant que des réclamants demandent à être informés officiellement et de manière urgente sur leur éventuelle expropriation et sur la procédure que cette dernière prévoit;

Considérant que la Commune d’Evere insiste pour que le projet n’entraîne aucune expropriation des citoyens d’Evere;

Considérant que des réclamants relèvent que le RIE chapitre 7 conclut à l’absence d’expropriation avec le projet, que cette affirmation ne coïncide pas avec la demande d’expropriation reçue par les riverains du boulevard Lambermont 117, ni avec l’annonce concernant l’expropriation temporaire des jardins;

Qu’ils attendent des explications;

Considérant que des citoyens propriétaires de leur terrain s’interrogent sur l’usage de leur droit de propriété sur le sous-sol de leurs parcelles, de leur capacité à renoncer à ce droit et sur leur capacité à donner leur accord ou désaccord sur l’usage du tréfonds;

Considérant que la CRD rappelle que les expropriations sont d’ordre juridique et liées à la propriété immobilière et donc hors de la compétence du PRAS;

Qu’elle souligne que toute expropriation est soumise à information préalable;

Qu’aussi elle juge ces réclamations non pertinentes;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l’inscription d’un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l’emplacement indicatif des stations et de la carte n° 3 des affectations;

Que le Gouvernement met en exergue que seul un projet précis de tunnel et stations, soumis à étude d’incidences et mesures particulières de publicité, déterminera avec précision le foncier privé impacté par la mise en œuvre du projet;

Qu’il souligne qu’à l’évidence, la création d’une liaison de transports en commun souterraine d’intérêt public ne pourra vraisemblablement pas éviter de générer certaines nuisances, lesquelles seront minimisées autant que possible;

Qu’ainsi que relevé par les réclamants, le RIE conclut effectivement, à l’échelle du projet, à la minimisation voire à l’absence d’expropriation en surface;

Que le RIE souligne que le projet de tracé semble avoir été conçu pour éviter ces expropriations de surface notamment en prévoyant de manière indicative les stations et par conséquent des puits de chantier dans l’espace public;

Que cependant l’usage des tréfonds pour le passage de la liaison pourrait avoir des conséquences minimales sur les propriétaires fonciers concernés;

Que par ailleurs, le Gouvernement ne peut répondre en lieu et place d’autres acteurs du projet sur lequel il n’exerce pas de contrôle;

Que le Gouvernement invite donc les réclamants à interroger directement l’expéditeur des courriers.

Changement d’affectation

Réaffectation des sites autour des stations

Considérant que la Commune de Schaarbeek s’étonne qu’aucune évaluation de l’opportunité de réaffecter certaines zones à proximité des futures stations (et ainsi saisir l’opportunité de renouvellement urbain et de développement territorial) n’est été faite hormis pour les stations Riga et Bordet;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement a choisi de ne modifier la carte des affectations qu’aux emplacements jugés incompatibles avec le choix du tracé de l’itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que conformément à la prescription 0.13 du PRAS – « Les travaux d’infrastructure souterrains ne peuvent compromettre l’affectation des terrains où sont exécutés les travaux et qui ne comportent pas ces

waarop die bovengrondse infrastructures niet aanwezig zijn” – de opname van het tracé geen afbreuk doet aan de bestaande bestemming van de terreinen, met uitzondering van Haren en Riga;

Dat de Regering het niet nuttig achtte de bestaande bestemmingen nabij het tracé te veranderen, aangezien

- deze wijziging geen belangrijke factor is, behalve voor de gebieden Haren en Riga waarvoor een bestemmingswijziging gepland is,

- de andere stations, waarvan de lokalisatie louter als aanwijzing moet worden beschouwd, in het reeds aanwezige stadswaas zullen passen en dit zullen versterken;

Dat het argument derhalve niet relevant is.

Toevoeging van andere wijzigingen aan het GBP

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen vraagt dat het GBP wordt gewijzigd op een manier die complementair is met de plaats waar het project van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan de spoorwegberm van het Noordstation zal kruisen;

Dat ze wenst dat het GBP op de kaart met de bodembestemmingen de 2 delen van de Rogierstraat aan weerszijden van de berm bijeenbrengt;

Dat ze deze wijziging rechtvaardigt met verschillende studies waaronder die van het BBP Gaucheret en het StadsVernieuwingsContract (SVC) 2;

Dat ze het redelijk vindt dat het GBP het volledige wegennet overneemt, inclusief deze ondertunneling;

Dat ze de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dan ook oproept het BBP Gaucheret gedeeltelijk te herzien om het westelijke deel van de Rogierstraat en de behandeling van de berm te herstellen;

ANTWOORD

Overwegende dat deze vraag niet rechtstreeks verband houdt met het project en het voorwerp kan uitmaken van een latere wijziging van het GBP.

Rigasquare

Bestemmingswijziging

Overwegende dat enkele reclamanten het project afkeuren omdat het de kaart van de bodembestemmingen wijzigt, niet om onvermijdelijke technische redenen maar enkel voor het gemak van de werf;

Dat ze erop wijzen dat deze vaststelling door verschillende experts wordt bevestigd;

Dat ze dan ook oordelen dat de rechtvaardiging voor deze wijziging om “dwingende redenen van algemeen belang” niet opgaat voor wat de Rigasquare betreft;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen dus meent dat de wijziging van de kaart van de bodembestemmingen op de Rigasquare niet van toepassing is;

Dat de GOC de KCML steunt in haar vraag en ook van mening is dat het niet nuttig lijkt kaart 3 van de bodembestemmingen voor de realisatie van station Riga te wijzigen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel akkoord gaat met het feit dat de bestemmingswijziging van de Rigasquare zich tot het strikt noodzakelijke beperkt;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad zich vragen stelt bij de grondigheid van de wijziging van groengebied in structurerende ruimte;

ANTWOORD

Overwegende dat deze wijziging van de bestemming van een deel van de square niet is ingegeven door de werf maar door de wil van de Regering om de mogelijkheid te laten uitgang te bouwen voor de constructie van een ondergronds station op de plaats in kwestie;

Dat deze plaats momenteel is bestemd als groengebied wat de realisatie van voorzieningen van collectief belang of openbare diensten verbiedt die er geen gebruikelijke aanvulling van vormen of erbij horen;

Dat de uitgang voor de bouw van een ondergronds station moeten worden ingeplant in de onmiddellijke nabijheid van de grond boven het toekomstige ondergrondse station;

Dat de functie, afmetingen en lokalisatie van deze uitgang niet onder het GBP vallen en later moeten worden gepreciseerd;

Dat het in dit stadium echter aangewezen is om de mogelijkheid om op de square een station te laten uitkomen niet in gevaar te brengen;

infrastructures en surface » – l’inscription du tracé ne compromettra pas l’affectation préexistante des terrains, excepté pour Haren et Riga;

Que le Gouvernement n’a pas jugé utile au projet de modifier les affectations du sol préexistantes à proximité du tracé dans la mesure où

- ce changement ne présente un enjeu majeur qu’aux aires d’Haren et Riga pour lesquelles le changement d’affectation est projeté,

- les autres stations, dont l’emplacement doit être considéré comme indicatif, s’inséreront dans un tissu urbain déjà constitué et viendraient le renforcer;

Qu’aussi, l’argument n’est pas pertinent.

Ajout d’autres modifications au PRAS

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites demande que le PRAS soit modifié de manière complémentaire à l’endroit où le projet de liaison de transports en commun en site indépendant traversera le talus ferroviaire de la gare du Nord;

Qu’elle souhaite que le PRAS réunisse dans sa carte des affectations les 2 parties de la rue Rogier situées de part et d’autre du talus;

Qu’elle justifie cette proposition en faisant référence au PPAS Gaucheret et au Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) 2;

Qu’elle juge raisonnable que le PRAS reprenne ce percement;

Qu’elle invite en conséquence le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à également réviser partiellement le PPAS Gaucheret pour resituer la partie ouest de la rue Rogier et le traitement du talus;

REPONSE

Considérant que cette demande n’est pas directement liée avec le projet et pourra être l’objet d’une modification ultérieure du PRAS.

Square Riga

Changement d’affectation

Considérant que des réclamants désapprouvent le projet car ils estiment qu’il modifie la carte des affectations non pour des raisons techniques incontournables mais pour des motifs de facilité de chantiers;

Qu’ils précisent que ce constat serait corroboré par plusieurs experts;

Qu’ils jugent dès lors que la justification de cette modification pour des “motifs impérieux d’intérêt général” ne tiendrait pas en ce qu’ils concernent le square Riga;

Considérant que, eu égard à sa demande d’étude d’accès alternatifs à la station Riga, la Commission Royale des Monuments et Sites juge ainsi que la modification de la carte des affectations au square Riga est sans objet;

Que la CRD soutient la CRMS dans sa demande et juge également qu’il ne lui semble pas utile de modifier la carte n°3 des affectations pour réaliser la station Riga;

Considérant que Bruxelles Environnement approuve le fait que le changement d’affectation au square Riga se limite au nécessaire;

Considérant que le Conseil Économique et Social s’interroge sur le bienfondé de la modification de zone verte en espace structurant;

REPONSE

Considérant la présente modification de l’affectation d’une partie du square n’est pas induite par le chantier mais par la volonté du Gouvernement de laisser la possibilité de réaliser des émergences inhérentes à la construction d’une station souterraine à l’endroit en cause;

Qu’actuellement, cet endroit est affecté en zone verte, laquelle interdit la réalisation d’équipements d’intérêt collectif ou de service public qui n’en serait pas le complément usuel et l’accessoire;

Que des émergences inhérentes à la construction d’une station souterraine devront nécessairement s’implanter à proximité directe de l’aplomb de la future station souterraine;

Que la fonction, les dimensions et la localisation de ces émergences ne relèvent pas de l’échelle du PRAS et devront être précisées ultérieurement;

Qu’à ce stade, il convient cependant de ne pas hypothéquer la possibilité de faire déboucher une station sur le square;

Dat deze louter planologische wijziging geen rechtstreeks of onrechtstreeks effect heeft op het huidige uitzicht van de square;

Dat er voorafgaand aan de minste concrete verandering van de plaatsen een stedenbouwkundige vergunning zal moeten worden verkregen die zal gepaard gaan met een effectenbeoordeling, met name ten aanzien van de inachtnaam van de landschappelijke en architecturale kwaliteit van de plaatsen;

Dat deze wijziging dus geen veronderstelling inhoudt voor een concrete wijziging van de plaatsen.

Overwegende dat de Regering in deze logica en om in elk geval de mogelijke impact van de realisatie van een station op de square te beperken, de bezwaren en adviezen heeft gevolgd en het ontwerp tot bestemmingswijziging dus heeft aangepast met het oog op een grotere milieugarantie voor de François Rigasquare;

Dat de Regering het ontwerp tot bestemmingswijziging van de François Rigasquare heeft laten evolueren ten aanzien van de gedurende het openbaar onderzoek ontvangen bezwaren en adviezen en de herbestemming van de gebieden gevoelig heeft verminderd;

Dat de aanpassing van het ontwerp ten gevolge van de SRO voortaan bestaat uit de bestemmingswijziging van een rechthoek van 1609 m² parkgebied tot structurerende ruimte;

Dat de aanpassing van het ontwerp in totaal een oppervlakte van 1609 m² van bestemming wijzigt terwijl het oorspronkelijke project de wijziging van 4671 m² beoogde;

Dat de aanpassing van het ontwerp de aanbevelingen van het MER volgt in die zin dat het toelaat de erfgoedkundige compositie van de bestemmingen van de François Rigasquare (symmetrie, de wegen die de square doorkruisen) te behouden;

Dat de Regering met deze aanpassing van het ontwerp heeft gestreefd naar een bestemmingswijziging die beter aansluit bij de oorspronkelijke bestemming en harmonieuzer is;

Dat de opname van de ondergrondse lijn in een structurerende ruimte in overdruk en het behoud van het GCHEWS ook de latere realisatie mogelijk maken van een station, technische voorzieningen en ingangen, en toch vereist dat de vergunnende overheid desgevallend specifiek rekening houdt met de specifieke eigenschappen van de plaats, waaronder met name haar groene karakter;

Dat de details van de uitvoering en de beoordeling van de impact daarvan hoe dan ook zullen worden bepaald in een later stadium van de procedure.

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het MER niet voldoende oplossingen heeft bestudeerd om de Rigasquare te vrijwaren;

Dat ze daarom vragen dat verder onderzoek wordt gevoerd naar de alternatieven en varianten, dat die worden geïntegreerd in het participatieve project en dat het eindproject in de wijziging van het GBP wordt opgenomen;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP;

Dat de Regering zich heeft uitgesproken voor een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer;

Dat het MER verscheidene alternatieve tracés heeft bestudeerd, waaronder bovengrondse alternatieven;

Dat het MER echter slechts de impact en de alternatieven kan beschouwen binnen redelijke grenzen, overeenkomstig de voornoemde rechtspraak van de Raad van State (AR RvS nr. 237.528, 1 maart 2017, vzw Inter-Environnement Bruxelles);

Dat er gezien het aanwezige bebouwde weefsel niet veel kan worden afgeweken van de – in dit stadium van het project nog indicatieve – locatie van het station Riga;

Dat de auteur van het MER gezocht heeft naar alternatieve localisaties maar niet tot de conclusie is gekomen dat er een redelijk alternatief is;

Dat het verscheidene aanbevelingen heeft gedaan om de impact van het project zoveel mogelijk te beperken;

Dat de Regering akte heeft genomen van de opmerkingen en adviezen betreffende de bestemmingswijziging van Riga en het ontwerp tot bestemmingswijziging heeft aangepast;

Dat de uitvoering van het project, met inbegrip van de bovengrondse inrichting, bovendien onder de procedure van de stedenbouwkundige vergunning valt en de in het GBP voorziene bestemming moet respecteren.

Que cette seule modification planologique n'a aucune incidence directe ou indirecte sur l'aspect actuel du square;

Qu'un permis d'urbanisme accompagné d'une évaluation des incidences – notamment au regard du respect du paysage et de la qualité architecturale des lieux – devra être obtenu préalablement à la moindre modification concrète des lieux;

Que la présente modification ne préjuge donc en rien d'une quelconque modification concrète des lieux.

Considérant que, dans cette logique et en vue de limiter en tout état de cause l'impact potentiel de la réalisation d'une station sur le square, le Gouvernement a suivi les réclamations et avis et a dès lors adapté le projet de modification d'affectation du sol en vue d'une plus grande garantie environnementale pour le square Riga;

Que le Gouvernement a fait évoluer le projet d'affectation du PRAS du square François Riga au regard des réclamations et avis reçus durant l'enquête publique et a sensiblement réduit la réaffectation des zones;

Que l'adaptation du projet suite aux MPP consiste désormais au changement d'affectation d'un rectangle de 1609 m² de zone de parc en zone d'espace structurant;

Que l'adaptation du projet modifie au total une surface de 1609 m² d'affectation, alors que le projet initial visait à en modifier 4671 m²;

Que l'adaptation du projet suit les recommandations du RIE, en ce sens qu'il permet de préserver la composition patrimoniale des affectations du square François Riga (symétrie, voiries traversantes);

Que par cette adaptation du projet la volonté du Gouvernement a été de faire une adaptation d'affectation plus cohérente avec l'affectation initiale et plus harmonieuse;

Qu'aussi l'inscription des lieux en voirie recouverte d'un espace structurant en surimpression et le maintien de la ZICHEE rendent possible la réalisation ultérieure d'une station, des équipements techniques et accès tout en imposant, le cas échéant, que l'autorité délivrante prenne spécifiquement en compte les qualités spécifiques des lieux, dont notamment son caractère verdurisé;

Que quoi qu'il en soit, le détail de la mise en œuvre, l'évaluation de ses impacts seront mesurés à un stade ultérieur de la procédure.

Considérant que des réclamants estiment que le RIE n'étudie pas suffisamment les solutions permettant de préserver le square Riga;

Qu'ainsi, ils demandent que l'étude des alternatives et variantes soient poursuivies et intégrées au projet participatif et que la modification du PRAS reprenne le projet final;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS;

Que le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'une liaison de transports en commun à haute performance;

Que le RIE a étudié plusieurs alternatives de tracé y compris de surface;

Que toutefois, le RIE ne peut envisager l'impact et les alternatives que dans des limites raisonnables, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État susmentionnée (CE n°237.528 1^{er} mars 2017 ASBL Inter Environnement Bruxelles);

Que l'emplacement –indicatif au stade du projet – de la station Riga ne peut varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant;

Que l'auteur du RIE a cherché des alternatives de localisation sans conclure à la présence d'alternative raisonnable;

Qu'il a cependant émis plusieurs recommandations de sorte de minimiser l'impact du projet;

Que le Gouvernement a entendu les remarques et avis concernant la modification d'affectation à Riga et a adapté le projet de changement d'affectation;

Qu'en outre, la mise en œuvre du projet, y compris l'aménagement de surface, relève de la procédure du PU et devra respecter l'affectation du sol prévue dans le PRAS.

Mobiliteit-parkeren

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het MER niet is ingegaan op de volledige impact van het project, waaronder de mobiliteit;

Dat ze erop wijzen dat de bouw van een station te midden van de square de stromen gevoelig zou wijzigen en dat voetgangers het autoverkeer fel zouden belemmeren;

Dat ze menen dat het project een gevaar is voor de voetgangers en voor de gebruikers van de verbinding;

Dat ze erop wijzen dat de aanbeveling van het MER om het overstekend verkeer op de as Huart-Hamoir te behouden niet wordt toegelicht in het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (BBHR) en dat deze aanbeveling volgens hen het einde zou betekenen van dit project;

Dat ze benadrukken dat het parkeren ingevolge het project een probleem wordt, ook al kan de metro deze druk wat verlichten;

Dat ze menen dat een wijziging van het GBP de extra druk op de parkeergelegenheid door het schrappen van 80 plaatsen niet kan rechtvaardigen;

Dat ze menen dat het MER geen analyse heeft gemaakt van de impact van de wijzigingen van verkeersstromen op de mobiliteit en de lokale levenskwaliteit;

Dat ze menen dat door de wijzigingen op het vlak van mobiliteit de levenskwaliteit van de omwonenden, het aanbod aan parkeergelegenheid in een wijk waar er al een tekort is en de vlotte doorstroming van het verkeer in het gedrang zullen komen;

Overwegende dat enkele reclamanten overigens oordelen dat het schrappen van 50 à 80 parkeerplaatsen op de openbare weg mogelijk tot een mobiliteitscrisis in de gemeente kan leiden;

Dat de gemeente Schaarbeek wenst dat de wijziging van het GBP de bouw van een ondergrondse parking mogelijk maakt (hoofdzakelijk buiten het parkgebied (PG));

Dat de constructie in dat gebied, in de mate dat ze buiten het PG plaatsvindt, wordt ondersteund door de GOC;

Overwegende dat de Commissie de impact benadrukt van dit project op de lokale mobiliteit doordat een groot aantal parkeerplaatsen verdwijnt;

Dat zij van mening is dat er een algemene denkoefening moet worden gehouden over de inrichting van de stations inzake de opheffing van de bovengrondse parkeerplaatsen en de compensatie daarvan buiten de openbare weg;

ANTWOORD

Overwegende dat de auteur van het MER tot opdracht heeft de voorzienbare milieueffecten van een project te beoordelen, aanbevelingen te doen om deze te voorkomen, te beperken of te compenseren en zo de bevoegde overheid te voorzien van alle informatie die zij nodig heeft om een project te kiezen;

Dat de aanbevelingen die het MER doet met betrekking tot ieder criterium ter beschikking staan van de overheid, die beslist over de kenmerken van het project en de potentiële impact motiveert;

Dat het MER ten aanzien van het GBP de potentiële impact van het project op de mobiliteit ter hoogte van de François Rigasquare bestudeerd heeft, met name in hoofdstuk 7;

Dat de Regering zich de mogelijkheid voorbehoudt om binnen haar competentiegebied alle aanvullende of begeleidende maatregelen op het vlak van mobiliteit te nemen teneinde eventuele negatieve gevolgen voor de mobiliteit te beperken;

Dat de details van de aanleg van de wegen gereguleerd zijn en onder de procedure van de stedenbouwkundige vergunning vallen;

Dat de daadwerkelijke impact van het project inzake modale verschuiving en opwaardering van de actieve verplaatsingswijzen los staat van het GBP;

Dat, hoewel deze impact niet kan worden gemeten op het niveau van het GBP, het niet aanvaardbaar is te stellen dat deze impact onbestaand of negatief is;

Overwegende ten slotte, wat de lokalisatie van de stations en hun impact betreft, dat deze alleen als aanwijziging wordt gegeven overeenkomstig voorschrift 27.1 van het GBP zodat de bezwaren hierover in dit stadium van de procedure voorbarig zijn;

Dat de Regering het ontwerp tot bestemming van de François Rigasquare overigens heeft aangepast als antwoord op de bezwaren en adviezen;

Mobilité-stationnement

Considérant que des réclamants estiment que le RIE n'a pas abordé certains impacts généraux liés au projet dont la mobilité;

Qu'ils avancent que construire une station au centre du square modifierait significativement les flux et représenterait une sérieuse entrave à la fluidité routière par les piétons;

Qu'ils estiment que le projet constitue une mise en danger des piétons et usagers de la liaison;

Qu'ils pointent que la recommandation du RIE de conserver la circulation traversant sur l'axe Huart-Hamoir n'est pas commenté dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) et estiment que cette recommandation rendrait caduque le projet;

Qu'ils mettent en exergue que le stationnement suite au projet est un problème même si le métro peut contribuer à réduire la pression;

Qu'ils jugent que la modification du PRAS ne peut justifier une pression supplémentaire sur le stationnement en supprimant 80 places;

Qu'ils estiment que le RIE n'a pas apporté d'analyse sur les impacts liés aux changements des flux de circulation sur la mobilité et la qualité de vie locale;

Qu'ils considèrent que les modifications opérées en matière de mobilité porteront atteinte à la qualité de vie des riverains, à l'offre de stationnement dans un quartier en déficit, à la fluidité du trafic;

Considérant que des réclamants jugent par ailleurs que la suppression d'une assiette de 50 à 80 places de stationnement en voirie est susceptible d'entraîner une crise de la mobilité dans la commune;

Que la Commune de Schaarbeek souhaite que la modification du PRAS permette la réalisation d'un parking souterrain (principalement hors de la zone de parc (ZP));

Qu'en cela, dans la mesure où la construction se ferait hors de la ZP, elle est soutenue par la CRD;

Considérant que la CRD souligne l'impact qu'aura le projet sur la mobilité locale en conséquence de la suppression d'un grand nombre d'emplacements de parking;

Qu'elle est d'avis qu'une réflexion générale doit être menée lors de l'aménagement des stations relative à la suppression des emplacements de parking en surface et leur compensation hors voirie;

REPPONSE

Considérant que l'auteur de projet RIE a pour mission d'évaluer les incidences environnementales prévisibles d'un projet, d'émettre des recommandations pour les éviter, les minimiser ou les compenser et ainsi de fournir à l'autorité compétente toute l'information nécessaire au choix du projet;

Que les recommandations formulées dans le RIE et concernant chaque critère sont mises à la disposition de l'autorité, cette dernière décidant en dernier ressort des caractéristiques du projet et motivant les impacts potentiels générés;

Que le RIE a étudié au niveau du PRAS les impacts potentiels du projet en matière de mobilité sur le square François Riga en particulier au chapitre 7;

Que le Gouvernement se réserve la possibilité de prendre toutes les mesures complémentaires, d'accompagnement dans son champ de compétence notamment en matière de mobilité pour limiter d'éventuelles incidences négatives en matière de mobilité;

Que les détails d'aménagement des voiries sont règlementés et relèvent de la procédure de PU;

Que par ailleurs, l'impact effectif du projet en matière de report modal, de valorisation des modes actifs ne concerne pas le PRAS;

Que si cet impact n'est pas mesurable à l'échelle du PRAS, pour autant, il n'est pas acceptable de considérer cet impact comme nul ou négatif.

Considérant enfin, en ce qui concerne la localisation des stations et leur impact, que cette dernière est exclusivement précisée à titre indicatif, conformément à la prescription 27.1 du PRAS de telle sorte que les réclamations à ce sujet sont à ce stade de la procédure prématurées;

Que par ailleurs, le Gouvernement a adapté le projet d'affectation au niveau du square François Riga pour répondre aux réclamations et aux avis;

Dat het nieuwe project geen effect heeft op de bestaande bestemming van de wegen die door en rond de square lopen en dat zijn mogelijke impact op de parkeerplaatsen op de weg aanzienlijk minder groot is dan de impact die in het MER werd bestudeerd;

Dat het MER preciseerd dat er ingevolge het oorspronkelijke project een dertigtal parkeerplaatsen zouden verdwijnen aan de Huart Hamoirlaan en mogelijk een vijftigtal rond de square;

Dat het aangepaste ontwerp mogelijk slechts een effect zou hebben op de plaatsen rond het gebied waarvan de bestemming is veranderd, namelijk maximaal een dertigtal plaatsen;

Dat de bestemmingswijziging echter nodig is om de inplanting van de nodige uitgangen van het ondergrondse station mogelijk te maken en dat deze uitgangen moeten worden geïnstalleerd in het gebied waarvan de bestemming wordt gewijzigd zonder impact op het parkeren;

Dat de bovengrondse parkeerplaatsen waarvan de bestemming veranderd kan worden voor de realisatie van het project dus feitelijk moeten worden beschouwd als een gering aandeel van het geheel dat bestaat uit de François Rigasquare en de Huart Hamoirlaan;

Dat de wijziging geen definitieve heraanleg veronderstelt van de square waarvan de precieze impact op het parkeren en het autoverkeer en het voetgangersverkeer zal worden bestudeerd in het kader van latere procedures.

Impact op Helmet

Overwegende dat enkele reclamanten wijzen op de ont koppeling van het openbaarvervoernet t.o.v. de reizigersstromen, de stedelijke functies in de wijk en het verlies van intermodaliteit;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het MER de impact van de fysieke ont koppeling tussen openbaar vervoernetten en handelskernen grondiger zou moeten analyseren;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en het Bestuur (Perspective) ertoe oproepen om bij de opmaak van een stedenbouwkundige vergunning een rechtstreekse bediening van het station via de Helmetsesteenweg te onderzoeken;

Dat ze vraagt dat deze toegang gegarandeerd blijft, ongeacht het definitieve project;

Overwegende dat enkele reclamanten zich ernstig zorgen maken over de impact van het project op de zichtbaarheid, de leefbaarheid van de handelskern Helmet;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat er gezien het aanwezigheid bebouwde weefsel niet veel kan worden afgeweken van de – in dit stadium van het project nog indicatieve – locatie van het station Riga;

Dat de locatie van de toegangen tot het station echter niet wordt gepreciseerd binnen de schaal van het GBP en dat dit in een later stadium het voorwerp zal uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning;

Dat de indicatieve locatie van het station Riga zich in de onmiddellijke omgeving (100 m) van de Helmetsesteenweg, zijn handelskern en de huidige tramhalte van lijn 55 bevindt;

Dat het verzorgingsgebied van het MER werd berekend op basis van een doorsnede van 500 m; dat de handelskern Helmet dus in overweging werd genomen in de studie van de bediening;

Dat de aanwezigheid van een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer de attractiviteit in het verzorgingsgebied van de wijk Helmet bovendien zou kunnen vergroten;

Dat het MER bovendien uitkomt op een neutraal effect op de vastgoedwaarde van het project, behalve voor bovengrondse alternatieven voor het tracé die wel een negatief effect zouden hebben;

Dat de auteur van het MER bovendien in hoofdstuk 7 concludeert dat het tracé de bestaande handelskernen uitstekend rechtstreeks bedient, met uitzondering van het alternatief in het zuiden;

Dat het bezwaar bijgevolg verworpen wordt.

Alternatieve toegangen

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen vraagt om alternatieve plaatsen voor de toegang te bestuderen dan deze die door het project zijn uitgekozen, met name voor een betere bediening van de stadspolen zoals de Helmetsesteenweg of de Richard Vanderveldestraat;

Dat ze ook voorstelt om het hergebruik te bestuderen van de Heilige-Familiekerk om die toegangen in te richten;

Que le nouveau projet n'impacte plus l'affectation existante des voiries traversantes et périphériques du square et que par conséquent son impact potentiel sur les places de stationnement en voirie est nettement moindre que celui étudié dans le RIE;

Que le RIE précise que le projet initial induirait la suppression d'une trentaine d'emplacements avenue Huart-Hamoir et potentiellement une cinquantaine sur les pourtours du square;

Que le projet adapté n'impacterait potentiellement que les emplacements situés en pourtour de la zone dont l'affectation est changée, soit au maximum une trentaine de places;

Que toutefois la modification de l'affectation est nécessaire pour permettre l'implantation d'émergences nécessaires liées à la station souterraine et que ces émergences peuvent être implantées dans la zone dont l'affectation est modifiée sans impact sur le stationnement;

Que dès lors le nombre de places de stationnement en surface susceptibles d'être réaffectées, dans les faits, pour la réalisation du projet doit être considérée comme mineure à l'échelle de l'ensemble que forme le square François Riga et de l'avenue Huart Hamoir;

Que la modification ne présume pas du réaménagement définitif de fait du square dont les impacts précis sur le stationnement et la circulation des véhicules et des piétons seront étudiés dans le cadre des procédures ultérieures.

Impact sur Helmet

Considérant que des réclamants estiment qu'il y a une déconnexion du réseau de transports en commun par rapport aux flux de voyageurs, aux fonctions urbaines du quartier et la perte d'intermodalité;

Considérant que des réclamants estiment que le RIE devait analyser de manière approfondie l'impact de la déconnexion physique entre réseau de transports en commun et noyau commercial;

Considérant que la Commune de Schaarbeek et l'Administration (Perspective) appellent à étudier lors de l'établissement du permis d'urbanisme, une desserte directe de la station via la chaussée de Helmet;

Qu'elle demande que cet accès soit garanti quel que soit le projet définitif;

Considérant que des réclamants s'alarment de l'impact du projet sur la visibilité, la viabilité du noyau commercial Helmet;

REPPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que l'emplacement – indicatif au stade du projet – de la station Riga ne peut varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant;

Que toutefois, les emplacements des accès à la station ne sont pas précisés à l'échelle du PRAS et devront faire l'objet d'un projet architectural ultérieur soumis à autorisation urbanistique;

Que l'emplacement indicatif de la station Riga est à proximité directe (100m) de la chaussée de Helmet, de son noyau commercial, et de l'arrêt de tramway actuel de la ligne 55;

Que la zone de chalandise du RIE a été calculée sur base d'un diamètre de 500m; le noyau commercial Helmet a donc été pris en considération dans l'étude de la desserte;

Que par ailleurs, la présence d'une liaison de transports en commun à haute performance pourrait augmenter l'attractivité et la zone de chalandise du quartier Helmet;

Que de plus, le RIE déduit à une neutralité du projet quant à la valeur foncière à l'exception d'un impact négatif pour les alternatives de tracé de surface;

Qu'en outre, l'auteur du RIE conclut dans le chapitre 7 à une bonne desserte directe des pôles commerciaux existants par le tracé à l'exception de l'alternative sud;

Que par conséquent, la réclamation est rejetée.

Accès alternatifs

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites demande d'étudier l'implantations d'accès alternatifs à ceux retenus par le projet notamment pour des questions de meilleure desserte des pôles de vie urbaine, comme la chaussée de Helmet ou la rue Richard Vandervelde;

Qu'ainsi elle suggère d'étudier la réutilisation de l'église de la Sainte Famille pour aménager ces accès;

Dat de GOC aan de bezwaren tegemoetkomt en het idee ondersteunt om de ingangen te verplaatsen naar de Heilige-Familiekerk;

Dat zij van mening is dat deze oplossing het voordeel zou bieden van een rechtstreekse toegang tot de handelswijk Helmet, beantwoordt aan de bezorgdheid en het mogelijk maakt om de bomen op de François Rigasquare te behouden;

Dat enkele reclamanten eveneens vragen om de toegang via de kerk te bestuderen en zo de square te vrijwaren;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek verbaasd is over het feit dat geen enkel alternatief schema rekening houdt met de mogelijke veranderingen voor de Heilige-Familiekerk (haalbaarheidsstudie bezig), terwijl een transformatie van dat gebouw een toegang tot het station mogelijk zou maken waarbij de square gevrijwaard blijft en eveneens een bestemmingswijziging zou vereist zijn;

Overwegende dat een reclamant eraan herinnert dat de wens om alternatieve toegangen tot het station in te richten via de Heilige-Familiekerk niet is onderzocht met de eigenaar van de site en niet verenigbaar is met de parkeergelegenheid/met de profane functies die op de site zijn gepland;

Dat hij verwijst naar de stations Champs-Élysées-Clémenceau en Hallepoort voor de integratie van de toegangen tot het station Riga;

Dat hij zich ter beschikking stelt van de gemeente en van de gewestelijke actoren om op zoek te gaan naar modaliteiten voor een voor iedereen aanvaardbare inrichting van het voorplein van de kerk, om aan het kruispunt Helmet-Vandevelde een comfortabel kruispunt aan te leggen, om het bestaande gebouw op te waarderen en er de geplande functies in onder te brengen, er een toegang tot het station in te richten en de bouw van een parking met 50 plaatsen mogelijk te maken;

Dat hij er in dit verband op wijst dat de huidige bestemming van het GBP, gebied voor voorzieningen en van collectief belang (GV), moet worden gewijzigd tot een gemengd gebied (GemG);

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat de locatie van de toegangen tot het station echter niet wordt gepreciseerd op het niveau van het GBP en dat dit in een later stadium het voorwerp zal uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning;

Dat de huidige bestemming van de Heilige-Familiekerk als gebied voor voorzieningen niet belet om de toegang te voorzien in de onmiddellijke nabijheid of in het gebouw;

Dat het overigens aangewezen is eraan te herinneren dat deze kerk privé-eigendom is en niet tot het openbare domein behoort;

Dat, hoewel ze over dezelfde termijn lopen, er geen verwarring mag bestaan tussen de projecten die worden gepland door de eigenaar en de gemeente en deze wijziging van het GBP;

Dat de vraag om de bestemmingswijziging van zijn goed dus buiten de voorgestelde wijziging valt.

Overwegende dat enkele reclamanten er ook aan herinneren dat de nabijheid van de stations Linde en Verboekhoven in het ontwerp van tracé het mogelijk zou maken het station Riga te schrappen, zonder dat de efficiëntie van de verbinding daarmee in het gedrang komt;

Dat ze voorstellen om na te gaan of door het besteden van de kosten voor de bouw van dit station aan tram 55, de lijn zou kunnen worden behouden en de dienstverlening verbeterd;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat het MER van het project verscheidene alternatieve tracés heeft bestudeerd, waaronder bovengrondse alternatieven;

Dat het MER echter slechts de impact en de alternatieven kan beschouwen binnen redelijke grenzen, overeenkomstig de voornoemde rechtspraak van de Raad van State (AR RvS nr. 237.528, 1 maart 2017, vzw Inter-Environnement Bruxelles);

Dat bovendien, wat de lokalisatie van de stations en hun impact betreft, de locatie louter als aanwijzing wordt gegeven overeenkomstig voorschrift 27.1 van het GBP;

Que la CRD rencontre les réclamations et appuie l'idée de déplacer les accès au niveau de l'église de la Sainte Famille;

Qu'elle juge que cette solution aurait le bénéfice d'un accès direct sur le quartier commercial de Helmet et de répondre aux inquiétudes et de maintenir les arbres du square François Riga;

Que des réclamants ont une demande similaire d'étude d'accès via l'église préservant ainsi le square;

Considérant que la Commune de Schaarbeek est interpellée par le fait qu'aucun schéma alternatif ne prenne en compte les mutations envisageables pour l'église de la Sainte Famille (étude de faisabilité en cours) alors même qu'une transformation de ce bâtiment pourrait permettre l'implantation des accès à la station en préservant le square et que, dès lors, un changement d'affectation du sol pourrait être requis;

Considérant qu'un réclamant rappelle que le souhait d'implantation d'accès alternatifs à la station via l'église de la Sainte Famille n'a pas été étudié avec le propriétaire du site et n'est pas compatible avec l'implantation de stationnement/des fonctions profanes projetés sur le site;

Qu'il donne la référence des stations Champs-Élysées-Clémenceau et Porte de Hal pour l'intégration des accès à la station Riga;

Qu'il se tient à disposition de la commune et des acteurs régionaux pour rechercher les modalités d'un aménagement mutuellement acceptable du parvis de l'église de sorte de créer un parvis confortable au carrefour Helmet-Vandevelde, de valoriser le bâtiment existant et d'y adjoindre les fonctions prévues, d'y ajouter un accès à la station et permettre la création d'un parking de 50 emplacements;

Qu'à ce titre, il rappelle l'intérêt de modifier l'affectation actuel du PRAS de zone d'équipement et d'intérêt collectif (ZE) à zone mixte (ZM);

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n° 3 des affectations;

Que toutefois, les emplacements des accès à la station ne sont pas précisés à l'échelle du PRAS et devront faire l'objet d'un projet architectural ultérieur soumis à autorisation urbanistique;

Qu'il demeure, que l'affectation existante en zone d'équipement de l'église de la Sainte Famille n'interdit pas de prévoir des accès à proximité immédiate ou dans ce bâtiment;

Qu'il convient d'ailleurs de rappeler, au sujet de cette église, qu'elle ressort du patrimoine privé et non du domaine public;

Qu'en dépit de la concordance d'échéance, il ne saurait y avoir de confusion entre les projets envisagés par le propriétaire et la Commune et la présente modification du PRAS;

Que sa demande de modification d'affectation de son bien est dès lors hors de propos de la présente modification.

Considérant que, par ailleurs, des réclamants rappellent que la proximité des stations Tilleul et Verboekhoven dans le projet de tracé permettrait de se passer de la station Riga sans affecter l'efficacité de la liaison;

Qu'ils suggèrent d'examiner si réaffecter les coûts liés à la création de cette station au tramway 55 permettrait de conserver la ligne et d'en améliorer le service;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que le RIE sur le projet a étudié plusieurs alternatives de tracé y compris de surface;

Que toutefois, le RIE ne peut envisager l'impact et les alternatives que dans des limites raisonnables, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État susmentionnée (CE n° 237.528 1^{er} mars 2017 ASBL Inter Environnement Bruxelles);

Qu'en outre, en ce qui concerne la localisation des stations et leur impact, que cette dernière est exclusivement précisée à titre indicatif, conformément à la prescription 27.1 du PRAS;

Dat een minimaal netwerk van stations vereist is om een goede bediening van het grondgebied (handelskern en dichte woonwijk in de buurt van station Riga) en een goed evenwicht van de afstand tussen de stations op de lijn om exploitatieredenen te garanderen;

Dat deze bemazing bovendien het voorwerp uitmaakt van bezwaarschriften die nog kleinere afstanden tussen de bedieningspunten verlangen;

Dat de Regering bovendien te gepasten tijde aanvullende maatregelen kan nemen binnen haar bevoegdheden om het bovengrondse openbaarvervoerbaar aanbod in de wijk te vervolledigen, te optimaliseren;

Dat om deze redenen de schrapping van een station op het tracé niet in aanmerking wordt genomen.

Plantaardig erfgoed

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat de bestemmingswijziging van de Rigasquare zware negatieve gevolgen zou hebben en de square zou verminken en dat het als opvallend beschouwde plantaardig erfgoed zou verdwijnen (o.a. door de ingeschreven bomen);

Dat enkele reclamanten de bescherming van de bomen wensen om ecologische redenen;

Dat een reclamant wijst op de gevoelige vermindering van de oppervlakte van het parkgebied;

Dat enkele reclamanten berekenen dat de vermindering van het parkgebied met 17% niet zo onbeduidend is;

Dat ze de compensatie niet positief vinden omdat ze tot de schrapping van 50 parkeerplaatsen leidt (80 in totaal);

Dat ze erop wijzen dat, hoewel de analyse ontbreekt in het MER, op de kaart van de bodembestemmingen van het project het groengebied (GG) tussen de Rigasquare en de ellips van de Huart-Hamoirlaan zichtbaar kleiner is;

Dat ze betreuren dat die wijziging op een heimelijke manier is gebeurd;

Dat ze heel wat negatieve aspecten zien in de inplantingskeuze die wordt voorgesteld in het ontwerp tot wijziging van het GBP, zoals bijvoorbeeld de breuk in de stedenbouwkundige compositie, de verbrokkeling, het verlies van biomassa en het niet-compenseren van parkgebied, het verlies van het plantaardig en landschappelijke erfgoed maar ook het verlies van een rustige ruimte;

Dat ze menen dat die groenelementen een groene long vormen voor de gemeente Schaarbeek en dat ze om ecologische redenen (lucht, strijd tegen stedelijk hitte-eilandeffect, gecombineerde effecten, ...) moeten worden behouden;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat de aanplanting van hoogstammige bomen binnen de grondinname van het station niet mogelijk is omwille van de dunne laag aarde;

Dat de GOC het tekort aan groene ruimte in het gebied en de verkleining van het parkgebied van 5522 m² tot 4593 m² benadrukt;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat de bestemmingswijzigingen van de François Rigasquare zijn aangegeven op schaal 1/10 000;

Dat de Regering van mening is dat bepaalde reclamanten derhalve de omvang van de wijziging niet correct hebben waargenomen en verkeerdelijk besloten hebben dat de bestemming heimelijk is veranderd;

Dat dit bezwaar dus berust op een misvatting;

Dat de aanleg van een ondergrondse Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer gepaard gaat met de bouw van ondergrondse stations, technische infrastructuur en bouwputten;

Dat de Regering akte heeft genomen van de vaststelling in het MER dat de bestemmingswijziging in het kader van het project kan leiden tot het kappen van maximaal zes opmerkelijke bomen op de square en dat er aanbevelingen werden geformuleerd;

Dat zij kennis heeft genomen van de aanbevelingen, bezwaren en adviezen over deze bevinding inzake het natuurlijk en landschappelijk erfgoed en kaart 3 van de bestemmingen dientengevolge heeft aangepast;

Que par ailleurs, un maillage minimal de stations est requis pour garantir une bonne desserte du territoire (noyau commercial et quartier résidentiel dense à proximité de la station Riga) de même qu'un équilibre de la ligne concernant la distance inter-station pour des raisons d'exploitation;

Que ce maillage fait par ailleurs l'objet de réclamations exigeant une desserte encore plus rapprochée;

Qu'en outre, le Gouvernement pourra, en temps utile, prendre les mesures complémentaires dans ses compétences pour compléter, optimiser l'offre de transports en commun de surface dans le quartier;

Que pour ces raisons la suppression d'une station sur le tracé n'est pas retenue.

Patrimoine végétal

Considérant que des réclamants estiment que la modification des affectations du square Riga aurait des effets lourdement négatifs et défigurerait le square et le priverait de son patrimoine végétal jugé remarquable (notamment du fait des arbres inscrits);

Que des réclamants souhaitent une protection de ces arbres pour raisons écologiques;

Qu'un réclamant pointe la réduction significative de la superficie de la zone de parc;

Que des réclamants décomptent que la réduction de 17% de la zone de parc n'est pas insignifiante;

Qu'ils estiment que la compensation n'est pas positive puisqu'elle entraîne la suppression de 50 places de stationnement (80 dans l'ensemble);

Qu'ils pointent, même sans avoir retrouvé l'analyse dans le RIE, que l'espace de zone verte (ZV) entre le square Riga et l'ellipse de l'avenue Huart-Hamoir sur la carte des affectations du projet est visiblement réduite;

Qu'ils déplorent cette modification faite de manière dissimulée;

Qu'ils relèvent de très nombreux impacts négatifs au choix d'implantation proposé dans le projet de modification du PRAS et notamment la rupture de composition urbanistique, le morcèlement, la perte sèche de biomasse et la non compensation des zones de parc, la perte de patrimoine végétal et paysager mais également la perte d'un espace de calme;

Qu'ils estiment que ces éléments végétaux constituent un poumon vert de la commune de Schaarbeek et que pour des raisons écologiques (air, lutte contre l'ICU, effets combinés...), il convient de le préserver;

Considérant que des réclamants estiment que la plantation d'arbres à haute tige sur l'emprise de la station n'est pas possible du fait de la faible épaisseur de la couche de terre;

Que la CRD souligne le déficit d'espace vert dans la zone et la réduction de la zone de parc de 5522 m² à 4593 m²;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que les modifications portées à l'affectation du sol au square François Riga sont à l'échelle 1/10 000;

Que le Gouvernement estime que de ce fait, certains réclamants n'ont pas discerné correctement l'ampleur de la modification et conclu erronément à un changement d'affectation dissimulé;

Que cette réclamation est donc erronée;

Que la réalisation d'une liaison de transports en commun en souterrain nécessitera l'implantation de stations souterraines, d'infrastructures techniques, de puits de chantier;

Que le Gouvernement a pris acte du constat que dans le cadre du projet, le RIE a estimé que l'impact du changement d'affectation pourrait entraîner l'abattage d'au plus 6 arbres remarquables sur le square et émis des recommandations;

Qu'il a pris connaissance des recommandations, réclamations et avis liés à ce constat notamment en matière de patrimoine naturel et paysager et a modifié la carte n° 3 des affectations en conséquence;

Dat zij benadrukt dat het MER erop wijst dat het project, gelet op de doelstellingen van de wijziging, ofwel de beste oplossing is ofwel gelijkwaardig is aan de alternatieven, ook al spreekt het MER van een mogelijk significante impact op het stedelijke, natuurlijke erfgoed van de François Rigasquare

Dat wat het als structurerende ruimte bestemde gebied betreft de bodembestemming niets zegt over de effectieve inrichting van de site, waar groen en bomen geplant kunnen worden;

Dat ten gevolge van de wijziging van het ontwerp tot bestemming ter hoogte van Riga, de nog te ontwerpen concrete stedelijke compositie dan ook kan passen in de geest van de compositie van de François Rigasquare en het perspectief van de Huart Hamoirlaan;

Dat deze elementen zullen worden gepreciseerd in het kader van de SV-procedures en dat hun meetbare milieueffecten in detail zullen worden geïnventariseerd;

Dat de Regering derhalve ook van mening is, voor de grondinname waarop de bestemmingswijziging betrekking heeft na het openbaar onderzoek, dat de planologische voorschriften die strikt noodzakelijk zijn voor de inplanting van een openbaarvervoerlijn, de vermindering – zo beperkt mogelijk – van het PG rechtvaardigen.

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten, op de site en in de wijk tal van gebouwen en bomen tellen die zijn ingeschreven in de gewestelijke bewaarlijsten;

Overwegende dat enkele reclamanten wijzen op het stedenbouwkundige en landschappelijke karakter van het geheel Huart-Hamoir/Riga zoals Houssa dat in 1904 heeft ontworpen;

Dat ze wijzen op het opzet van het totaalplan van de squares Huart-Hamoir en Riga, namelijk te midden van de huizenblokken een groene ruimte, lokale wegen en huisvesting rondom aanleggen en de stedelijke functies en de overlast ervan doorschuiven naar de perimeter daarrond;

Dat ze vinden dat door dit project, ook al raakt het slechts gedeeltelijk aan de compositie, deze visie op een evenwichtig geheel in het gedrang komt;

Dat ze denken dat de schade veroorzaakt door het project onomkeerbaar zal zijn;

Dat de GOC de kwaliteit van het stedelijke geheel van Houssa, de aanwezigheid van meerdere beschermde bomen en het belang om deze elementen te behouden benadrukt;

Dat zij van mening is dat de effectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunning de impact van zo'n inrichting zou moeten meten en alternatieven zou moeten voorstellen om geen schade te berokkenen aan dit geheel dat is ingeschreven op de bewaarlijst en om de structurende assen te behouden;

Overwegende dat een reclamant de bezorgdheden die de omwonenden van de square hebben over het erfgoed deelt maar dat hij de kwalijke gevolgen vreest van een mobilisatie die louter tegen het project is gericht;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel, de Raad voor het Leefmilieu en de gemeente Ukkel wijzen op de noodzaak van een kwaliteitsvol project, dat de erfgoedkwaliteiten van de site niet in gevaar brengt;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering rekening houdt met de unieke landschappelijke en stedenbouwkundige kenmerken en de sociale en historische waarde van de François Rigasquare;

Dat de Regering er akte van neemt dat de bebouwde ruimte, het opmerkelijke erfgoed in de omtrek en zes bomen zijn opgenomen op de bewaarlijst van de DML en de overdruk GCHEWS hebben;

Dat er echter op gewezen wordt dat de reclamanten zich vergissen wanneer ze het hebben over beschermde bomen op de site;

Dat door deze wijziging geen enkele beschermde boom wordt getroffen, dat er alleen bomen op de site aanwezig zijn die op de bewaarlijst van het natuurlijk erfgoed zijn ingeschreven;

Dat, zoals reeds uitgelegd, de bodembestemming niets zegt over de daadwerkelijke inrichting van de site, waar groen en bomen geplant kunnen worden;

Dat de nog te ontwerpen concrete stedelijke compositie ook kan passen in de geest van de compositie van de François Rigasquare en het perspectief van de Huart Hamoirlaan;

Dat deze elementen zullen worden gepreciseerd in het kader van de SV-procedures en dat hun meetbare milieueffecten in detail zullen worden geïnventariseerd, met inbegrip van hun omkeerbare karakter;

Qu'il souligne que le RIE pointe que le projet est, au regard des ambitions de la modification, soit la meilleure solution, soit équivalente aux alternatives, quand bien même le RIE mesure un impact potentiel significatif sur le patrimoine urbain, naturel du square François Riga;

Qu'outre, en ce qui concerne la zone affectée en espace structurant, l'affectation du sol ne présage en rien de l'aménagement effectif du site, celui-ci pouvant être verdurisé et arboré;

Que, suite à la modification du projet d'affectation au niveau de Riga, la composition urbaine concrète à dessiner pourra s'inscrire dans l'esprit de composition du square François Riga et de la perspective de l'Avenue Huart Hamoir;

Que ces éléments seront précisés lors des procédures de PU et leurs impacts environnementaux mesurables seront inventoriés dans le détail;

Qu'aussi, pour l'emprise sujette à réaffectation suite à l'enquête publique, le Gouvernement estime que les impératifs planologiques strictement nécessaire à l'implantation d'une liaison de service public de transports en commun justifient la réduction – aussi limitée que possible – de la ZP.

Considérant que la Commune de Schaarbeek, des réclamants dénombrent de nombreux bâtiments et arbres inscrits aux inventaires régionaux sur le site et à sa proximité;

Considérant que des réclamants mettent en avant le caractère urbanistique et paysager de l'ensemble Huart-Hamoir/Riga tel que dessiné par Houssa en 1904;

Qu'ils pointent le dessein du plan de l'ensemble des squares Huart-Hamoir et Riga de créer au cœur des îlots, un espace vert, des voies locales et du logement autour et de reléguer les fonctions urbaines, leurs nuisances aux pourtours de ce périmètre;

Qu'ils considèrent le projet, même ne touchant que partiellement à la composition, comme mettant à mal cette vision d'ensemble équilibrée;

Qu'ils pensent que les atteintes liées au projet seront irréversibles;

Que la CRD souligne la qualité de l'ensemble urbain de Houssa, de la présence de plusieurs arbres protégés et son intérêt de préserver ces éléments;

Qu'elle estime que l'études d'incidences relative au permis d'urbanisme devra mesurer les impacts de l'aménagement, et proposer des alternatives pour ne pas porter atteinte à l'ensemble inscrit, à maintenir les axes structurants;

Considérant qu'un réclamant partage les préoccupations des riverains du square en matière patrimonial mais craint les effets pervers d'une mobilisation s'opposant purement au projet;

Considérant que Bruxelles Environnement, le Conseil de l'Environnement et la Commune d'Uccle pointent la nécessité d'un projet de qualité ne mettant pas en péril les qualités patrimoniales du site;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement tient compte des caractéristiques paysagères et urbanistiques uniques, de la valeur historique et sociale du square François Riga;

Qu'il acte que l'espace bâti, le patrimoine remarquable en pourtour et 6 arbres sont inscrits à l'inventaire DMS et profitent de la surimpression ZICHEE;

Que l'on notera cependant que les requérants se méprennent lorsqu'ils évoquent des arbres protégés sur le site;

Qu'en effet, aucun arbre protégé n'est impacté par la présente modification, que seuls des arbres inscrits à l'inventaire du patrimoine naturel sont présents sur le site;

Que comme déjà exposé l'affectation du sol ne présage en rien de l'aménagement effectif du site, celui-ci pouvant être verdurisé et arboré;

Que, de même, la composition urbaine concrète à dessiner pourra s'inscrire dans l'esprit de composition du square François Riga et de la perspective de l'Avenue Huart Hamoir;

Que ces éléments seront précisés lors des procédures de PU et leurs impacts environnementaux mesurables seront inventoriés dans le détail en ce compris leur caractère réversible;

Dat de Regering bovendien de bezwaren verwerpt die stellen dat heel de compositie in gevaar wordt gebracht, aangezien het project zich beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de inplanting van een verbinding in het kader van haar openbaredienstverplichting van openbaar vervoer.

Overwegende dat een reclamant zich verbaast over het slopen van bovengrondse elementen terwijl het een ondergronds project betreft;

ANTWOORD

Overwegende dat de aanleg van een ondergrondse verbinding van het openbaar vervoer met name de inplanting van ondergrondse stations en technische infrastructuur vereist;

Dat, zolang er geen SV-procedures aan de gang zijn, de precieze impact van de werf en het station bovengronds te meten;

Dat de Regering voor dit argument verwijst naar de latere uitvoeringsstadia van het project.

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek meent dat het project voor een grondige wijziging van het plantaardig erfgoed, van het perspectief en van de mobiliteit rond de square zorgt;

Dat ze verwijst naar de in september 2017 ingediende aanvraag tot bescherming en vraagt om daar rekening mee te houden;

Dat de GOC ook herinnert aan deze beschermingsprocedure die betrekking heeft op de hele Huart Hamoirlaan en de François Rigasquare;

Dat enkele reclamanten de bewering van het MER verwerpen dat er zich op de grond van het project geen rechtstreeks beschermde elementen zouden bevinden;

Dat ze verwijzen naar de bescherming als GCHEWS en aangeven dat de square sinds 22/09/1995 is opgenomen in de wettelijke inventaris van landschappen;

Dat ze wijzen op dezelfde fout voor de bomen die zijn opgenomen in de wetenschappelijke inventaris van opmerkelijke bomen en door het MER worden beschouwd als "gebied [zonder] opmerkelijk biologisch belang";

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van de landschappelijke en stedenbouwkundige kenmerken, de sociale en historische waarde en de stedelijke functies van de François Rigasquare;

Dat zij eraan herinnert dat de opname in de inventaris van de DML op zich geen bijzondere bescherming van het erfgoed, de stedelijke compositie vormt;

Dat zij bevestigt dat het MER niet kan besluiten dat het gaat om een groengebied met hoogbiologische waarde, ook al bevinden er zich daar opmerkelijke bomen;

Dat een dergelijk gebied wordt gekenmerkt door het feit dat "het zeldzame fauna en flora herbergt of een belangrijke biologische verscheidenheid vertegenwoordigt."

Dat zij benadrukt dat het ontwerp tot wijziging van het GBP de overdruk GCHEWS in zijn totaliteit behoudt;

Dat de aanvraag tot bescherming geen effect heeft op deze procedure, die slechts tot doel heeft de planologische normen te wijzigen en dus geen enkele concrete wijziging van de feitelijke toestand van de locatie met zich meebrengt;

Dat zij benadrukt dat de bodembestemming in het GBP niets zegt over de werkelijke aanleg van de site;

Dat deze elementen zullen worden gepreciseerd in het kader van de SV-procedures en dat hun meetbare milieueffecten in detail zullen worden geïnventariseerd.

Overige effecten

Overwegende dat enkele reclamanten zich ten slotte ook ernstig zorgen maken over de conclusies van het MER, bij gebrek aan toegang tot de geologische resultaten en het risico van het graven van een tunnel onder de grondwaterlaag;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op het GBP en niet op SV-aanvragen;

Dat het MER de potentiële effecten van het project moet vermelden om de overheid in staat te stellen met kennis van zaken een keuze te maken en dat het aanbevelingen heeft uitgebracht die het niveau van het GBP overstijgen;

Dat de kenmerken van het station Riga zullen worden gepreciseerd in het kader van de SV-procedures en dat de meetbare milieueffecten dan gedetailleerd zullen worden geïnventariseerd, met inbegrip van de geologische en hydrogeologische effecten.

Que le Gouvernement rejette par ailleurs les réclamations dénonçant la mise en péril de l'ensemble de la composition dans la mesure où le projet se limite aux besoins strictement nécessaires à l'implantation d'une liaison de service public de transports en commun.

Considérant qu'un réclamant s'étonne de la destruction des éléments de surface alors même que le projet est souterrain;

REPONSE

Considérant que la réalisation d'une liaison de transports en commun en souterrain nécessitera notamment l'implantation de stations souterraines et d'infrastructures techniques;

Que dans l'attente des procédures de PU, il n'est pas envisageable de mesurer précisément l'impact du chantier et de la station en surface;

Que le Gouvernement renvoie l'argument aux étapes ultérieures de mise en œuvre du projet.

Considérant que la Commune de Schaarbeek estime que le projet entraîne une profonde altération du patrimoine végétal, de la perspective et de la mobilité du square;

Qu'ils font état de la demande de classement introduite en septembre 2017 et demandent sa prise en compte;

Que la CRD rappelle également cette procédure de classement qui concerne toute l'avenue Huart Hamoir et le square François Riga;

Que certains réclamants réfutent le propos du RIE estimant qu'aucun élément protégé est directement situé sur l'emprise du projet;

Qu'ils pointent le classement en ZICHEE et la reprise du square à l'inventaire légal des sites depuis le 22/09/1995;

Qu'ils révèlent la même erreur pour les arbres repris à l'inventaire scientifique des arbres remarquables et considérés par le RIE comme "zone [sans] intérêt biologique particulier";

REPONSE

Considérant que le Gouvernement acte les caractéristiques paysagères, urbanistiques, la valeur historique et social et les fonctions urbaines du square François Riga;

Qu'il rappelle que l'inscription à l'inventaire de la DMS ne constitue pas une protection particulière du patrimoine, de la composition urbaine;

Qu'il confirme que le RIE, en présence même d'arbres remarquables, ne peut conclure à la présence d'une zone verte de haute valeur biologique;

Que cette dernière se caractérise par le fait qu'elle « abrite des espèces animales et végétales rares ou [...] présente une diversité biologique importante »;

Qu'il souligne que le projet de modification du PRAS maintient la surimpression ZICHEE dans sa totalité;

Que la demande de classement est sans impact sur la présente procédure, laquelle ne vise que la modification des normes planologiques et n'induit dès lors aucune modification concrète de la situation de fait des lieux;

Qu'il souligne que l'affectation du sol au PRAS ne présage en rien de l'aménagement effectif du site;

Que ces éléments seront précisés lors des procédures de PU et leurs impacts environnementaux mesurables seront inventoriés dans le détail.

Autres impacts

Considérant que des réclamants s'alarment des conclusions du RIE, en l'absence d'accès aux résultats géologiques et du risque du creusement d'un tunnel sous la nappe phréatique;

REPONSE

Considérant que le projet relève du PRAS et non de demandes de PU;

Que le RIE devait relever les impacts potentiels du projet afin de permettre à l'autorité d'effectuer un choix éclairé et a émis des recommandations dépassant le niveau du PRAS;

Qu'en l'occurrence, les caractéristiques de la station Riga seront précisées dans le cadre des procédures PU et leurs impacts environnementaux mesurables seront inventoriés dans le détail en ce compris les impacts en matière géologiques et hydrogéologiques.

Overwegende dat een reclamant anticipeert op het openbaar onderzoek rond het project en de overheden wijst op de inrichting van de metrotogang die over het perspectief naar het station van Schaarbeek hangt en op het schadelijke en onomkeerbare karakter ervan door de bouw van de tunnel;

Dat hij vraagt om voortaan rekening te houden met deze dieptewijziging van de tunnel en met de architectuur van het project;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het project mogelijk voor veiligheidsproblemen te midden van het huizenblok kan zorgen;

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het voorstel tot wijziging zich nauwgezet houdt aan de contouren van de Beliris projecten, waardoor elke evolutie van het project vastligt;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op het GBP en niet op SV-aanvragen;

Dat, zoals opgemerkt in een bezwaarschrift, de benadrukte effecten te vroeg besproken worden aangezien ze niet vallen onder het GBP;

Dat alle effecten, ook die op het gebied van perspectief of stationsdiepte, objectieve en subjectieve veiligheid met betrekking tot het stationsproject aan de François Rigasquare, zullen worden geanalyseerd in het kader van de SV-procedures.

Station Verboekhoven

Stationsproject

Overwegende dat enkele reclamanten zich verbazen over de diepte van het geplande station en over de daarmee samenhangende bouwwerken;

Dat de diepte volgens enkele reclamanten ervoor zal zorgen dat deze verbinding weinig aantrekkelijk zal zijn, waardoor ze ook te weinig zal worden gebruikt;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek vraagt naar de relevantie van een paviljoen-station in een gesloten stedelijk huizenblok en aanraadt om, mocht het station er ooit komen, te kiezen voor een architectuur die beter in de context is geïntegreerd;

Dat ze een verfijning vraagt van het Beliris-project voor de verbinding met de Helmssesteenweg;

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken over de kwaliteit van de toegang tot het geplande station in de Lambermontlaan;

Dat ze zich erover verbazen dat de toegang tot het station in de Lambermontlaan geen minimale afstand t.o.v. de woningen in de buurt garandeert;

Overwegende dat de GOC akte neemt van de bezwaren, met name over de impact die het station zal hebben op de wijk, maar van mening is dat ze betrekking hebben op het project en dus niet op het GBP;

Overwegende dat enkele reclamanten aantonen dat de intermodaliteit tussen het station zoals door het project vooropgesteld en het openbaar vervoer dat het rondpunt Verboekhoven bedient nooit efficiënt kan zijn bij gebrek aan voldoende brede trottoirs tussen de toegang en de haltes;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat de locatie van station Verboekhoven louter als aanwijzing geldt op het niveau van het GBP;

Dat de inrichting van de toegangen tot het station en de configuratie van de tunnel en de stations niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp en dat deze het voorwerp zullen uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een latere stedenbouwkundige vergunning;

Dat de fysieke bediening van het station, zijn inpassing in het bestaande stadsweefsel en zijn impact op het leven van de omwonenden niet precies kunnen worden beoordeeld op het niveau van het ontwerp;

Dat de Regering bovendien in het stadium van de afgifte van de vereiste stedenbouwkundige vergunning, via haar gemachtigde ambtenaar, architecturale en stedenbouwkundige keuzes kan maken en/of de begeleidende mobiliteitsmaatregelen kan nemen om een adequaat gebruik van de verbinding te garanderen.

Considérant qu'un réclamant, anticipant l'enquête publique sur le projet, attire l'attention des pouvoirs publics sur l'implantation de l'accès au métro en surplomb de la perspective vers la gare de Schaarbeek et son caractère dommageable et irrémédiable du fait de la construction du tunnel;

Qu'il demande de prendre en compte cette modification de profondeur de tunnel et d'architecture du projet dès à présent;

Considérant que des réclamants estiment que le projet est susceptible d'introduire des problèmes de sécurité au cœur de l'îlot;

Considérant que des réclamants pointent que la proposition de modification se calque sur les contours des projets Beliris, figeant ainsi toute évolution du projet;

REPONSE

Considérant que le projet relève du PRAS et non de demandes de PU;

Qu'ainsi que relevé par une réclamation, les impacts mis en avant sont anticipés dans la mesure où ils ne relèvent pas du niveau du PRAS;

Que l'ensemble des impacts, y compris en matière de perspective ou de profondeur de station, de sécurité objective et subjective liés au projet de station square François Riga seront analysés dans le cadre des procédures PU.

Station Verboekhoven

Projet de station

Considérant que des réclamants sont interpellés par la profondeur de la station prévue, des travaux de construction corrélés;

Que pour certains réclamants cette profondeur rendra l'utilisation de la liaison peu attrayante avec pour conséquence une sous-utilisation;

Considérant que la Commune de Schaarbeek s'enquiert de la pertinence d'une station pavillon dans un îlot urbain fermé et recommande, si la station devait se faire, de privilégier une architecture plus intégrée au contexte;

Qu'elle demande un affinement du projet Beliris sur sa liaison vers la chaussée de Helmet;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la qualité de l'accès à la station prévue boulevard Lambermont;

Qu'ils s'étonnent que l'accès à la station sur le boulevard Lambermont ne garantisse pas une distance minimale avec les habitations à proximité;

Considérant que la CRD prend acte des réclamations, notamment de l'impact qu'aura la station sur le quartier mais estime qu'elles portent sur le projet et non sur le PRAS;

Considérant que des réclamants démontrent que l'intermodalité entre la station telle qu'envisagée par le projet et les transports en commun desservant le rondpoint Verboekhoven ne pourra être efficace, faute de trottoirs suffisamment larges entre les accès et haltes;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que l'emplacement de la station Verboekhoven est indicatif au niveau du PRAS;

Que l'aménagement des accès à la station et la configuration du tunnel et des stations ne sont pas précisés à l'échelle du projet et devront faire l'objet d'un projet architectural soumis à autorisation urbanistique ultérieure;

Qu'ainsi, la desserte physique de la station, son insertion dans le tissu urbain existant et son impact sur la vie des riverains ne peuvent être évalués précisément à l'échelle du projet;

Que par ailleurs, le Gouvernement pourra, via son fonctionnaire délégué, effectuer les choix d'ordres architecturaux et urbanistiques et/ou prendre les mesures d'accompagnement de mobilité pour garantir l'usage adéquat de la liaison à l'étape de la délivrance du permis d'urbanisme requis.

Nieuwe plaats/GEN

Overwegende dat enkele reclamanten eraan herinneren dat het station Verboekhoven momenteel een belangrijke multimodale pool is met een aansluiting op trams 55 en 92 en op bus 58 en dat sommigen vinden dat het goed bediend wordt;

Dat ze zich zorgen maken omdat het tracé van het project dit punt de facto schraapt om het te verhuizen naar een dichter bevolkte zone, omwille van een onzekere aansluiting op het GEN;

Dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten dan ook vragen hebben bij de keuze van de inplanting van het station;

Dat ze rekening houdend met het MER vragen dat het project de keuze van die afgelegen ligging motiveert en/of rekening houdt met de aansluitingen op de lijnen 58 en 92;

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek en enkele reclamanten erop wijzen dat het station Verboekhoven zoals voorzien niet het belang heeft dat aanvankelijk was gepland :

- De aanvankelijk geplande GEN-halte dreigt op niets uit te draaien waardoor er geen sprake zal zijn van een multimodaal station;
- De nabijheid van een aantal onderwijsspoelen met name is niet verzekerd, in tegenstelling tot een station vlakbij de rotonde;
- De connectiviteit van het station zoals in het project gepland biedt geen enkele meerwaarde op het vlak van intermodaliteit (een tramlijn);

Overwegende dat enkele reclamanten ervan uitgaan dat het station Verboekhoven ter hoogte van de rotonde moet worden bestudeerd;

Dat enkele reclamanten er evenwel op wijzen dat de inplanting ter hoogte van de rotonde Verboekhoven bredere overstapmogelijkheden biedt;

Dat de gemeente vraagt of het mogelijk is de werken in fasen te laten verlopen als het GEN er niet komt;

Overwegende dat de GOC pleit voor de creatie van een multimodaal station dat in verbinding staat met de metro;

Dat ze akte neemt van de bezwaren, met name van de impact die dit station zal hebben op de wijk (beheer van de openbare ruimte, hinder op het binnenterrein van het huizenblok door de werf en exploitatie van de metro ...), maar opmerkt dat deze bezwaren betrekking hebben op de uitvoering van het project en niet op de wijzigingen van het GBP;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp van GBP erop gericht is een ondergronds openbaarvervoertracé op te nemen op kaart 6 van het GBP;

Dat de modaliteiten voor de exploitatie van het Brusselse openbaarvervoernet – naast het spoorwegnet, dat een federale bevoegdheid is – zoals reeds vermeld onderhevig zijn aan veranderingen en aanpassingen;

Dat de keuzes met betrekking tot het aanbod aan S-treinen en de aanpassing van het spoorwegennet niet ressorteren onder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat het Gewest echter zijn belangen zal verdedigen, met name wat de bediening van het E. Verboekhovenplein door S-treinen betreft;

Dat ondanks de onzekerheden in verband met het spoorwegennet, het project in het algemeen gericht is op een maximale bediening op de gewestelijke noord-zuidas en het ondersteunen van een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het noordoostelijke kwadrant van het Gewest vanuit heel het Gewest, in een logica van complementariteit tussen de verplaatsingswijzen;

Dat in het MER rekening is gehouden met de belangrijkste potentiële algemene effecten;

Dat er niet veel afwijking mogelijk is van de – op het niveau van het GBP indicatieve – locatie van het station Verboekhoven, gezien het aanwezige bebouwde weefsel en de spoorinfrastructuur in de nabijheid;

Dat de kenmerken van het station niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp en in een later stadium het voorwerp moeten uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een milieu-expertise en een stedenbouwkundige vergunning;

Dat de impact ervan op het leven in de wijken aldus niet precies kan worden beoordeeld op het niveau van het ontwerp.

Mobiliteit – Toegang

Overwegende dat enkele reclamanten zich zorgen maken over de cijfers van Beliris over het aantal bezoekers van de toegang Lambermont;

Nouvel emplacement/RER

Considérant que des réclamants rappellent que la station Verboekhoven actuelle constitue un pôle multimodal important connectant notamment les trams 55, 92 et bus 58 et que certains jugent bien desservis;

Qu'ils s'inquiètent que le tracé du projet supprime de fait ce point et le décale vers une zone plus habitée en raison d'une connexion aléatoire avec le RER;

Que la Commune de Schaerbeek et des réclamants s'interrogent en conséquence sur le choix de l'implantation de la station;

Qu'ils demandent, eu égard au RIE, que le projet motive le choix de la localisation décentrée et/ ou qu'il prenne en compte les correspondances avec les lignes 58 et 92;

Considérant que la commune de Schaerbeek, des réclamants mettent en avant que la station Verboekhoven telle que prévue ne présente pas l'intérêt initialement envisagé :

- La halte RER initialement prévue risque de ne pas se concrétiser et de la sorte, la station ne sera pas multimodale;
- La proximité de certains lieux d'enseignement notamment n'est pas assurée, au contraire d'une station localisée au rondpoint;
- La connectivité de la station telle que prévue dans le projet n'apporte aucune plus-value en matière d'intermodalité (une ligne de tramway);

Considérant que des réclamants considèrent que la station Verboekhoven doit être étudiée au niveau du rondpoint;

Que certains réclamants relèvent que l'implantation si elle est localisée au rondpoint Verboekhoven présente une interconnexion élargie;

Que la commune demande les possibilités de phasage des travaux si pas de RER;

Considérant que la CRD plaide pour la création d'une station multimodale en lien avec le métro;

Qu'elle prend acte des réclamations notamment de l'impact qu'aura cette station sur le quartier, (gestion de l'espace public, nuisances en intérieur d'îlot liées au chantier et à l'exploitation du métro, ...) mais note que ces réclamations portent toutefois sur la mise en œuvre du projet et non sur les modifications du PRAS;

REPONSE

Considérant que le projet de PRAS s'attache notamment à inscrire un tracé de transports en commun souterrain sur la carte 6 du PRAS;

Qu'ainsi que susmentionné, les modalités d'exploitation du réseau de transports en commun bruxellois, en plus encore du réseau ferré de compétence fédérale, sont susceptibles de changements et d'adaptations;

Que les choix relatifs à l'offre S et à l'adaptation du réseau ferroviaire ne sont pas du ressort de la Région de Bruxelles-Capitale;

Que toutefois, celle-ci fera valoir ses intérêts et notamment sur la desserte ferroviaire de l'offre S à Verboekhoven;

Qu'en dépit des incertitudes liées au réseau ferroviaire, l'objectif global du projet est de maximiser la desserte sur l'axe nord-sud régional et de soutenir la meilleure accessibilité en transports en commun du cadran nord-est avec l'ensemble de la Région dans une logique de complémentarité entre modes;

Que le RIE a tenu compte des principaux impacts potentiels génériques;

Que l'emplacement – indicatif au niveau du PRAS – de la station Verboekhoven ne peut varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant et des infrastructures ferroviaires à proximité;

Que toutefois, les caractéristiques de la station ne sont pas précisées à l'échelle du projet et devront faire l'objet d'un projet architectural soumis à expertise environnementale et autorisation urbanistique ultérieures;

Qu'ainsi, son impact sur la vie des quartiers ne peut être évalué précisément à l'échelle du projet.

Mobilité – Accès

Considérant que des réclamants s'inquiètent des chiffres avancés par Beliris sur la fréquentation de l'accès Lambermont;

Dat ze nog argwanender staan tegenover de (onbekende) cijfers van het aantal gebruikers 's morgens vroeg, 's avonds en tijdens het weekend, en dat ze graag meer gedetailleerde cijfers hadden gekregen voor tram 7;

Overwegende dat de GOC het grote belang dat tramlijn 7 heeft en zal hebben benadrukt in de mate dat ze de toekomstige gewestelijke ontwikkelingspolen van het kanaal zal bedienen;

Dat ze in die optiek de bezwaarschriften ondersteunt die vragen dat de problematiek van de veiligheid en de verbinding van de ingangen met de bestaande bebouwing bestudeerd worden bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de bijbehorende milieueffectenstudies;

Dat enkele reclamanten zich zorgen maken over de gevolgen op deze woningen van de onveiligheid, de overlast en de vervuiling die met de exploitatie van deze uitgang gepaard zullen gaan;

Dat sommigen vragen dat de uitgangen van het station zich op meer dan een meter van de bestaande gebouwen zouden bevinden.

Overwegende dat de GOC instemt met het feit dat de ingang tegenover de bestaande tramhalte ligt;

Dat enkele reclamanten wensen dat het MER de impact op de levenskwaliteit van de omwonenden bestudeert en ramingen geeft over het aantal voorbijgangers;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op de opname van het tracé van de Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan op kaart nr. 6 van het GBP en de gedeeltelijke bestemmingswijziging;

Dat de Regering bij de toekomstige uitvoering van het project niet gehouden kan worden aan de voorafgaande studies en contacten van Beliris;

Dat in het MER rekening is gehouden met de belangrijkste effecten van de inplanting van de stations van de verbinding op een generieke manier, zonder de cijfers per indicatief gepland station te kunnen preciseren;

Dat er inderdaad niet veel afwijking mogelijk is van de indicatieve locatie van het station Verboekhoven, gezien het aanwezige bebouwde weefsel en de spoorinfrastructuur in de nabijheid, dat de kenmerken van het station en de toegangen daarvan niet gepreciseerd worden binnen de schaal van het ontwerp en het voorwerp moeten uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning en milieu-expertise in een later stadium;

Dat de impact ervan op de omringende gebouwen, op de aansluiting op tramlijn 7 en op het leven in de wijken aldus niet precies kan worden beoordeeld op het niveau van het ontwerp;

Dat de Regering bovendien benadrukt dat ze elke mogelijke studie of analyse kan maken of begeleidende maatregel kan nemen om het openbaar vervoer als openbare dienst verenigbaar te maken met de belangen van de omwonenden.

Impact op de wijk

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het project de bereikbaarheid minimaliseert en dat die keuze een duidelijke impact zal hebben op de wijk;

Dat ze vragen hebben bij de impact van het project op de nieuwe school in de Van Oostlaan;

Dat ze zich afvragen of rekening is gehouden met de verplaatsingen van massa's in de wijk, vanaf een station met een onoordeelkundige ligging;

Overwegende dat enkele reclamanten menen dat het project de bepalingen van het GBP en van de GSV niet naleeft doordat het behoud van groene binnenterreinen van huizenblokken onmogelijk wordt gemaakt;

Dat volgens deze reclamanten het project daarom een negatieve impact heeft op de levenskwaliteit van alle omwonenden;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen hebben bij de relevantie van de plaats van het station binnen in een huizenblok, zowel omwille van de aanzienlijke negatieve impact tijdens de werf als omwille van de vermoedelijke grote overlast als gevolg van de exploitatie van de metro (ventilatie, vervuiling, trillingen);

Dat ze zich vragen stellen bij de concurrentie tussen station en woningen;

Dat het hen opvalt dat alle andere geplande stations zich in openbare ruimten bevinden;

Dat ze wijzen op de bijzonder negatieve impact voor de omwonenden zoals aangetoond door het MER, rekening houdend met de kwaliteit en de uitzonderlijke rust binnen het gebied;

Qu'ils appréhendent d'autant plus les chiffres (inconnus) de fréquentation de cet accès tôt le matin, en soirée, en weekend et aimeraient obtenir davantage de détails sur les chiffres pour le tramway 7;

Considérant que la CRD relève le grand intérêt qu'a et qu'aura la ligne de tramway 7 dans la mesure où celle-ci desservira les futurs pôles de développement régionaux du canal;

Qu'à ce titre, elle soutient les réclamations demandant que les questions de sécurité et de relations des accès avec les immeubles existants doivent être étudiés dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et de l'études d'incidences qui l'accompagne;

Que des réclamants s'inquiètent des conséquences sur ces habitations de l'insécurité, des nuisances, de la pollution qui résulteront de l'exploitation de cette issue;

Que certains demandent que les issues de la station se tiennent à plus d'un mètre des immeubles existants.

Considérant que la CRD approuve le fait que l'accès est en vis-à-vis de l'arrêt de tram existant;

Que des réclamants souhaitent que le RIE étudie les impacts sur la qualité de vie des riverains et avancent des estimations de passage;

REPONSE

Considérant que le projet concerne l'inscription de l'itinéraire de liaison de transports en commun en site indépendant sur la carte n°6 du PRAS ainsi que le changement partiel d'affectation;

Que le Gouvernement ne peut être tenu des études de préfiguration et contacts préparatoires qu'à Beliris dans la futur mise en œuvre du projet;

Que le RIE a tenu compte des principaux impacts de l'implantation des stations de la liaison de manière générique sans pouvoir préciser les chiffres par station indicative projetée;

Qu'effectivement, si l'emplacement indicatif de la station Verboekhoven ne peut varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant et des infrastructures ferroviaires à proximité, les caractéristiques de la station et de ses accès ne sont pas précisées à l'échelle du projet et devront faire l'objet d'un projet architectural soumis à autorisation urbanistique et expertise environnementale ultérieure;

Qu'ainsi, son impact sur les immeubles riverains, sur la correspondance avec la ligne 7 de tramway et sur la vie du quartier ne peut être évalué précisément à l'échelle du projet;

Que par ailleurs, le Gouvernement souligne qu'il pourra effectuer toute étude, analyse ou mesures d'accompagnement pour garantir la compatibilité entre service public de transports en commun et intérêts des riverains.

Impact sur le quartier

Considérant que des réclamants estiment que le projet minimise l'accessibilité et que ce choix aura un impact manifeste sur le quartier;

Qu'ils s'interrogent sur l'impact du projet sur la nouvelle école avenue Van Oost;

Qu'ils se questionnent sur la prise en compte du déplacement de foules dans le quartier à partir d'une station inadéquatement localisée;

Considérant que des réclamants estiment que le projet ne respecte pas les dispositions du PRAS et du RRU en empêchant le maintien d'intérieurs d'îlots végétalisés;

Que, selon ces réclamants, le projet vient à ce titre impacter négativement la qualité de vie de tous les riverains;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la pertinence de l'emplacement de la station en cœur d'îlot tant en raison de l'impact négatif majeur durant le chantier, qu'en raison des nuisances importantes pressenties liées à l'exploitation du métro (ventilation, pollution, vibrations);

Qu'ils s'interrogent sur la concurrence entre station et habitations;

Qu'ils remarquent que l'ensemble des autres stations sont prévues dans des espaces publics;

Qu'ils pointent les impacts négatifs particulièrement importants pour les riverains tel que démontré par le RIE eu égard à la qualité et à l'exceptionnel calme de la zone;

Dat ze behalve een volledige en gedetailleerde studie van de impact ook maatregelen vragen om die te beperken en waarborgen dat het project na afloop van de werf geen blijvende impact zal hebben op de levenskwaliteit van de omwonenden;

Overwegende dat enkele reclamanten betreuren dat de projectverantwoordelijken hen de afmetingen van het te bouwen station op de percelen in de Lambermontlaan niet konden bezorgen;

Dat ze denken dat door dit station de bestaande bomen en tuinen sowieso zullen verdwijnen, waardoor ze niet langer van het zonlicht en de huidige beplanting zullen kunnen genieten;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name betrekking heeft op de opname van een openbaarvervoerlijn en stations in het Gewestelijk Bestemmingsplan;

Dat de technische kenmerken van de uitvoering van het stationsproject Verboekhoven, waarvan de locatie indicatief is opgenomen in het tracé dat is aangeduid op kaart nr. 6 van het GBP, niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp;

Dat het derhalve op het niveau van het ontwerp tot wijziging van het GBP niet mogelijk is om nauwkeurig de werkelijke impact te preciseren van de inplanting van het station Verboekhoven onder bepaalde percelen, zowel wat het natuurlijk erfgoed en de geluids- en trillingsomgeving betreft als de impact van de bouwwerken;

Dat het MER echter de voorzienbare effecten van het ontwerp heeft onderzocht voor de verschillende criteria van bijlage C van het BWRO en ook aanbevelingen formuleert;

Dat de Regering derhalve vermeldt dat de auteur van het MER vaststelt dat het ontwerp-tracé ontworpen is om stations te situeren onder openbare ruimten, openbare en/of onbebouwde eigendommen en daardoor een minimale impact op het bovengrondse stadsweefsel te hebben;

Dat het MER in hoofdstuk 7 ook spreekt van positieve gevolgen op het gebied van de globale bediening van de wijk, met inbegrip van de bediening van de onderwijspolen en de multimodale polen;

Dat het echter ook wijst op een risico voor het plantaardig en landschappelijk erfgoed van de Lambermontlaan en aanbevelingen formuleert die de Regering in staat moeten stellen om maatregelen te nemen om deze aantasting te beperken bij de concrete uitvoering van het project;

Dat het bezwaar dat het project niet in overeenstemming zou zijn met de gewestelijke bepalingen bovendien ongegrond zijn op het niveau van het ontwerp tot wijziging van het GBP.

Overwegende dat enkele reclamanten het Gewest aanspreken over het onderhoud en de schoonmaak van de voetpaden en van de stationsomgeving;

Dat ze eraan herinneren dat in dit deel van de Lambermontlaan de acties rond schoonmaak en beveiliging traag verlopen en onvoldoende zijn;

Dat ze vrezen dat het hoger aantal gebruikers niet zal gepaard gaan met meer schoonmaak- en onderhoudsbeurten;

Dat enkele reclamanten vragen dat de bouwheer de maatregelen toelicht die de veiligheid van de reizigers moeten garanderen;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan;

Dat dit plan nergens kwesties regelt in verband met schoonmaak, onderhoud of objectieve veiligheid van openbare ruimten;

Dat de technische kenmerken van het stationsproject Verboekhoven, waarvan de locatie indicatief is opgenomen in het tracé dat is aangeduid op kaart nr. 6 van het GBP, overigens niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp;

Dat deze het voorwerp zullen uitmaken van een specifiek architecturaal ontwerp, een vergunningsaanvraag die vergezeld gaat van een effectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat deze opmerkingen derhalve niet ontvankelijk zijn in dit stadium van het project.

Impact van de werf

Overwegende dat enkele reclamanten zich ernstig zorgen maken over de opvolging van de werf, de controle van de toegang tot de verbrokkelde openbare ruimte (o.a. in geval van langere stopzetting van de werken), tot de werfzones die een rechtstreekse toegang verschaffen die op de achterkant van hun woningen uitkomt;

Qu'ils demandent une étude complète et détaillée des impacts, les mesures destinées à les limiter, les garanties données qu'aucun impact sur la qualité de vie des riverains ne perdurera au-delà même du chantier;

Considérant que des réclamants regrettent que les responsables du projet n'aient été en mesure de leur fournir les dimensions du projet de station à construire dans les parcelles du boulevard Lambermont;

Qu'ils pensent que cette station viendra en tout état de cause supprimer les arbres et jardins existants, les privant de l'ensoleillement et de la végétation actuelle;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment en l'inscription d'un tracé de liaison de transports en commun, de stations au Plan Régional d'Affectation du Sol;

Que les caractéristiques techniques de mise en œuvre du projet de station Verboekhoven dont l'emplacement indicatif est intégré au tracé projeté dans la carte n°6 du PRAS ne sont pas précisées à l'échelle du projet;

Qu'il n'est pas donc envisageable à l'échelle du projet de modification du PRAS de préciser les impacts réels et précis de l'implantation de la station Verboekhoven sous des parcelles précises tant en matière de patrimoine végétal, d'environnement sonore et vibratoire que d'impacts chantier;

Que toutefois, le RIE a étudié les incidences envisageables du projet sur les différents critères de l'annexe C du CoBAT et émis des recommandations;

Qu'aussi, le Gouvernement mentionne que l'auteur du RIE constate que le projet de tracé a été conçu pour localiser les emprises de station sous des espaces publics, des propriétés publiques et/ou non construites et ainsi minimiser les impacts sur le tissu urbain de surface;

Que le RIE, dans son chapitre 7, présente aussi un impact positif en matière de desserte globale du quartier, en ce compris la desserte des pôles d'enseignement, et de multimodalité;

Qu'il pointe cependant un risque pour le patrimoine végétal et paysager du boulevard Lambermont, émet des recommandations permettant au Gouvernement lors des étapes de concrétisation du projet, de prendre les mesures adéquates pour limiter ces atteintes;

Que par ailleurs, la réclamation selon laquelle le projet ne respecterait pas les dispositions régionales demeure sans fondement à l'échelle du projet de modification de PRAS.

Considérant que des réclamants interpellent la Région sur l'entretien et le nettoyage des trottoirs et abords de la station;

Qu'ils rappellent qu'actuellement, sur cette partie du boulevard Lambermont, les actions de nettoyage et de sécurisation sont lentes et insuffisantes;

Qu'ils craignent que l'augmentation importante de la fréquentation ne soit pas corrélée à un renforcement des actions de nettoyage et d'entretien;

Que des réclamants demandent que le porteur de projet précise les mesures garantissant la sécurité des voyageurs;

REPONSE

Considérant que le projet consiste en la modification partielle du Plan Régional d'Affectation du Sol;

Que ce plan ne règle en rien les questions de nettoyage, d'entretien ou de sécurité objective des espaces publics;

Que par ailleurs, les caractéristiques techniques de mise en œuvre du projet de station Verboekhoven dont l'emplacement indicatif est intégré au tracé projeté dans la carte n°6 du PRAS ne sont pas précisées à l'échelle du projet;

Qu'elles feront l'objet d'une conception architecturale spécifique, de demande d'autorisation accompagnée d'étude d'incidences et de mesures particulières de publicité;

Qu'aussi ces remarques ne sont pas recevables à ce stade du projet.

Impact du chantier

Considérant que des réclamants s'inquiètent fortement du suivi du chantier, du contrôle des accès à l'espace public morcelé (notamment en cas d'arrêt prolongé des travaux) aux zones de chantier donnant un accès direct exposé à l'arrière de leurs habitations;

Dat ze vrezen dat door het eventuele verdwijnen van de buurtwinkel, de openbare veiligheid op de site en binnen hun huizenblok er fel op verslechtert;

Dat ze menen dat dergelijke werken een belangrijk risico zouden vormen voor de stabiliteit van de gebouwen;

Overwegende dat enkele reclamanten vrezen dat de bouwwerken voor het station kunnen leiden tot de sloop of tijdelijke sluiting van zeldzame en betaalbare buurtwinkels;

Dat ze wijzen op de gewestelijke doelstellingen om de inwoners buurtdiensten aan te bieden;

Dat ze het project daarom niet als een verbetering voor het leven in de wijk of zelfs als zeer onaangenaam beschouwen;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen hebben bij de negatieve en niet-gecompenseerde impact, rekening houdend met de overlast als gevolg van de werf en de exploitatie van het station in de buurt van hun woning;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name betrekking heeft op de opname van een openbaarvervoerlijn en stations in het Gewestelijk Bestemmingsplan;

Dat de technische kenmerken van de uitvoering van het stationsproject Verboekhoven, waarvan de locatie indicatief is opgenomen in het tracé dat is aangeduid op kaart nr. 6 van het GBP, niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp;

Dat het derhalve onmogelijk is om op het niveau van het ontwerp tot wijziging van het GBP nauwkeurig de werkelijke impact te preciseren van de inplanting van het station Verboekhoven op het vlak van bouwwerken;

Dat de inplanting van het station gedetailleerd zal worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat het MER evenwel de te verwachten effecten van het project voor het criterium van de uitvoering heeft bestudeerd en algemene aanbevelingen heeft gedaan;

Dat de Regering aldus geïnformeerd het tracé van de verbinding bevestigt.

Lokale vragen

Overwegende dat enkele reclamanten erop wijzen dat het project tot een gedeeltelijke onteigening van hun perceel in de tuin zou leiden;

Dat ze vaststellen dat er in dat deel van hun tuin bomen staan;

Dat ze erop wijzen dat indien de boom zou worden gekapt, ze niet alleen een onvervangbaar element van hun erfgoed (volwassen boom) maar ook een deel van de bescherming van hun privacy zouden verliezen;

Overwegende dat enkele reclamanten vaststellen dat het project voor de uitgang van het station Verboekhoven zich in een commercieel gebouw bevindt, net naast hun gebouw met nummer 115 in de Lambermontlaan;

Dat ze ervan uitgaan dat dit huidige gebouw zal worden gesloopt;

Dat ze in dit verband wensen dat hen wordt meegedeeld wat te gebeuren staat, wat de gevolgen zijn en welke maatregelen er zullen worden genomen om de overlast voor hun pand in de Lambermontlaan 115 te beperken;

Overwegende dat enkele reclamanten eraan herinneren dat ze van Beliris nog geen antwoord op hun vragen hebben ontvangen, onder meer over de geschatte hoogte van de toekomstige gebouwen in de Lambermontlaan 117, de manier waarop met de mandelige muur zal worden omgegaan (slagschaduw), ondanks de details op de voorgestelde plannen;

Dat ze vrezen dat door dit gebrek aan duidelijkheid de waarde van hun eigendom zal dalen, dat ze daarom duidelijke maatregelen vragen en de bevestiging van het ontbreken van negatieve impact van deze constructie op de bezonning van hun perceel;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name betrekking heeft op de opname van een openbaarvervoerlijn en stations in het Gewestelijk Bestemmingsplan;

Dat de technische kenmerken van de uitvoering van het stationsproject Verboekhoven, waarvan de locatie indicatief is opgenomen in het tracé dat is aangeduid op kaart nr. 6 van het GBP, niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp;

Qu'ils craignent également que l'éventuelle démolition du commerce de proximité ne rende la sécurité publique sur le site, dans leur îlot d'habitation particulièrement précaire;

Qu'ils jugent que de tels travaux représenteraient un risque majeur à la stabilité des immeubles;

Considérant que des réclamants s'inquiètent que les travaux de construction de la station conduisent à la démolition ou à la fermeture temporaire du rare commerce de proximité à prix accessible du quartier;

Qu'ils rappellent les objectifs régionaux d'offrir des services de proximité aux habitants;

Qu'ainsi, ils jugent le projet comme n'étant pas une amélioration de la vie de quartier voire comme étant très déplaisant;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'impact négatif et non compensé eu égard aux nuisances générées par le chantier et exploitation de la station à proximité de leurs habitations;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment en l'inscription d'un tracé de liaison de transports en commun, de stations au Plan Régional d'Affectation du Sol;

Que les caractéristiques techniques de mise en œuvre du projet de station Verboekhoven dont l'emplacement indicatif est intégré au tracé projeté dans la carte n°6 du PRAS ne sont pas précisées à l'échelle du projet;

Qu'il n'est pas donc envisageable à l'échelle du projet de modification du PRAS de préciser les impacts réels et précis de l'implantation de la station Verboekhoven en matière de chantier;

Que le détail de l'implantation de la station sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que toutefois, le RIE a étudié les incidences envisageables du projet sur le critère de mise en œuvre et émis des recommandations génériques;

Qu'ainsi informé, le Gouvernement confirme le tracé de la liaison.

Demandes locales

Considérant que des réclamants pointent que le projet pourrait entraîner l'expropriation partielle de leur parcelle dans sa partie jardin;

Qu'ils constatent que cette partie de leur terrain est arborée;

Qu'ils soulignent que si l'arbre devait être abattu, ils perdraient un élément irremplaçable de leur patrimoine (arbre adulte) ainsi qu'un élément de protection de leur vie privée;

Considérant que des réclamants constatent que le projet de sortie de la station Verboekhoven est localisé dans un immeuble commercial mitoyen de leur immeuble situé au n°115 boulevard Lambermont;

Qu'ils imaginent que ce bâtiment actuel sera démolé;

Qu'à ce titre, ils souhaitent que leur soit communiqué les événements attendus, leurs conséquences et les mesures pour limiter les nuisances sur leur bien situé boulevard Lambermont 115;

Considérant que des réclamants rappellent n'avoir reçu aucune réponse de Beliris à ses questions dont la hauteur estimée des futurs constructions boulevard Lambermont 117, le traitement de la mitoyenneté (ombres portées) en dépit des détails sur les plans présentés;

Qu'ils redoutent que ce manque de précision ne dévalue leur propriété, demandent des mesures précises et la confirmation d'absence d'incidence négative de cette construction sur l'ensoleillement de leur parcelle;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment en l'inscription d'un tracé de liaison de transports en commun, de stations au Plan Régional d'Affectation du Sol;

Que les caractéristiques techniques de mise en œuvre du projet de station Verboekhoven, dont l'emplacement indicatif est intégré au tracé projeté dans la carte n°6 du PRAS, ne sont pas précisées à l'échelle du projet;

Dat het derhalve onmogelijk is om op het niveau van het ontwerp tot wijziging van het GBP nauwkeurig de werkelijke impact te preciseren van de inplanting van het station Verboekhoven op het vlak van bouwwerken, onteigening en bezonning;

Dat de inplanting van het station gedetailleerd zal worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de Regering niet verantwoordelijk is voor de voorafgaande studies en de mededelingen die worden gedaan door anderen;

Dat zij benadrukt dat het MER de te verwachten effecten van het ontwerp van tracé heeft bestudeerd en algemene aanbevelingen heeft geformuleerd;

Dat de Regering derhalve vermeldt dat de auteur van het MER vaststelt dat het tracé ontworpen is om stations te situeren onder openbare ruimten, openbare en/of onbebouwde eigendommen en daardoor een minimale impact op het bovengrondse stadsweefsel te hebben;

Dat de Regering aldus geïnformeerd het tracé van de verbinding bevestigt.

Overwegende dat enkele reclamanten betreuren dat de volledige overlast als gevolg van de inrichting van het station Verboekhoven door enkele omwonenden wordt gedragen;

Dat ze wensen dat rekening wordt gehouden met de volgende alternatieven :

- Het station Verboekhoven niet bouwen indien geen ontsluiting door het GEN en de uitgespaarde middelen gebruiken om het station Riga beter in te planten;

- Het project voor het station Verboekhoven verplaatsen naar de rotonde onder de openbare ruimte, met een rechtstreekse toegang tot het bestaande openbaarvervoernet, waarbij deze oplossing ook de overlast door de bovengrondse stromen beperkt;

- De 2de uitgang wijzigen ter hoogte van de Leopold Couroublestraat 26 of op de hoek Couroublestraat/Lambermont, ter vervanging van de parking, gelet op de vergelijkbare afstand als die tussen de automaat en de halte Demolder, in de winkelruimte op de hoek Couroublestraat/Lambermont;

Dat ze vinden dat het station op die plaats een geringe impact zal hebben op de omwonenden en dat de werking van de verbinding op die manier zou zijn gegarandeerd;

Dat ze voorstellen dat het tracé dat van de weg zou volgen;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat het MER van het project verscheidene alternatieve tracés heeft bestudeerd, waaronder bovengrondse alternatieven;

Dat het MER echter slechts de impact en de alternatieven kan beschouwen binnen redelijke grenzen, overeenkomstig de voornoemde rechtspraak van de Raad van State (AR RvS nr. 237.528, 1 maart 2017, vzw Inter-Environnement Bruxelles);

Dat bovendien, wat de lokalisatie van de stations en hun impact betreft, de locatie louter als aanwijzing wordt gegeven overeenkomstig voorschrift 27.1 van het GBP;

Dat het MER echter de voorzienbare effecten van het ontwerp heeft onderzocht voor de verschillende criteria van bijlage C van het BWRO en ook aanbevelingen formuleert;

Dat de Regering op basis van deze gemotiveerde analyse het tracé van het ontwerp en de indicatieve lokalisatie van het station bevestigt;

Dat de elementen die te maken hebben met de uitvoering van het project later zullen worden gepreciseerd in het kader van de stedenbouwkundige procedures.

Stelplaats Haren

Moestuinstaart

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geen opmerkingen formuleert over de ruimtelijke herverdeling van de stelplaats Haren;

Dat ze vraagt dat kaart nr. 3 van het GBP het tracé van de nieuwe Moestuinstaart overneemt;

Dat ze voor deze vraag wordt ondersteund door de GOC;

Qu'il n'est pas donc envisageable à l'échelle du projet de modification du PRAS de préciser les impacts réels et précis de l'implantation de la station Verboekhoven en matière de chantier, d'expropriation ou d'enselement;

Que le détail de l'implantation de la station sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que le Gouvernement n'est pas responsable des études de préfiguration et de la communication faites par d'autres;

Qu'il souligne que le RIE a étudié les incidences envisageables du projet de tracé et émis des recommandations génériques;

Qu'aussi, le Gouvernement mentionne que l'auteur du RIE constate que le tracé a été conçu pour localiser les emprises de station sous des espaces publics, des propriétés publiques et/ou non construites et ainsi minimiser les impacts sur le tissu urbain de surface;

Qu'ainsi informé, le Gouvernement confirme le tracé de la liaison.

Considérant que des réclamants déplorent que l'ensemble des nuisances liées à l'implantation de la station Verboekhoven porte sur quelques riverains;

Qu'ils souhaitent que soient considérées les alternatives consistant à :

- Ne pas construire de station à Verboekhoven en lien avec la non-desserte par le RER et utiliser les économies à mieux implanter la station Riga;

- Déplacer le projet de station Verboekhoven au niveau du rondpoint sous l'espace public, en lien direct avec le réseau de transports en commun existant, cette solution réduisant par ailleurs les nuisances générées par le flux en surface;

- Modifier la 2de sortie à la hauteur de la rue Léopold Courouble 26 ou au coin rue Courouble/Lambermont en remplacement du parking, au regard de la distance comparable à celle séparant l'automate et la halte Demolder, dans l'emplacement commercial situé du bâtiment d'angle rue Courouble/Lambermont;

Qu'ils estiment qu'ainsi localisée la station impactera moins les riverains et garantirait un fonctionnement de la liaison;

Qu'ils suggèrent que le tracé suive celui de la voirie;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous la forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que le RIE sur le projet a étudié plusieurs alternatives de tracé y compris de surface;

Que toutefois, le RIE ne peut envisager l'impact et les alternatives que dans des limites raisonnables, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État susmentionnée (CE n°237.528 1^{er} mars 2017 ASBL Inter Environnement Bruxelles);

Qu'en outre, en ce qui concerne la localisation des stations et leur impact, que cette dernière est exclusivement précisée à titre indicatif, conformément à la prescription 27.1 du PRAS;

Que toutefois, le RIE a étudié les incidences envisageables du projet sur les différents critères de l'annexe C du CoBAT et émis des recommandations;

Que sur cette base de cette analyse motivée, le Gouvernement confirme le tracé du projet ainsi que la localisation indicative de la station;

Que les éléments liés à la mise en œuvre du projet seront précisés ultérieurement dans le cadre des procédures urbanistiques.

Dépôt Haren

Rue des Jardins Potagers

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites ne formule pas de remarque sur la redistribution spatiale des affectations pour le dépôt d'Haren;

Qu'elle demande que la carte n°3 du PRAS reprenne le tracé de la nouvelle rue des jardins potagers;

Que pour cette demande, elle est soutenue par la CRD;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van het door de GOC gesteunde verzoek van de KCML met betrekking tot de Moestuinstraat;

Dat de vraag tot wijziging van het GBP betreffende de Moestuinstraat niet rechtstreeks verband houdt met het project en het voorwerp kan uitmaken van een latere wijziging van het GBP.

P+R – Multimodale pool

Overwegende dat de gemeente Ukkel denkt dat de Noord-Zuidverbinding pas efficiënt zal zijn, als er aan het einde van de lijn een belangrijke voorziening of een attractiepool wordt ingericht;

Dat ze ervoor pleit dat in de buurt een P+R wordt aangelegd om de modale verschuiving te bevorderen;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad en Leefmilieu Brussel vragen dat de wijziging de inschrijving van de overstapparking "P" overneemt, bovenop Bordet, zoals beslist door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in 2015 en bevestigd in 2017;

Dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie wijst op de nauwe band tussen het project van de Noord-Zuidverbinding en de overstapparking,

Dat ze met name vaststelt dat de modale verschuiving die de P+R (auto naar openbaar vervoer) teweegbrengt eveneens de aanleg rechtvaardigt van deze verbinding;

Dat de modale verschuiving op die manier zal worden georganiseerd;

Overwegende dat de GOC het principe van een P+R ondersteunt maar vraagt om daarvoor op zoek te gaan naar de beste locatie die een zo doeltreffend mogelijk modale verschuiving garandeert, indien mogelijk rekening houdend met het spoorwegnet;

Dat ze van mening is dat deze problematiek een intergewestelijke benadering vergt aangezien P+R's zich logischerwijze buiten het Brussels Gewest bevinden;

Dat de GOC zich vragen stelt bij de keuze van een P+R te Bordet en bij het gebruik van schaarse Brusselse grond voor dit soort infrastructuur die geen verdichting mogelijk maakt;

Dat ze pleit voor een oplossing met het Vlaamse Gewest en de inplanting van een P+R in Diegem bijvoorbeeld (beschikbare grond, station ...);

Dat zij van mening is dat deze P+R-problematiek deel uitmaakt van een transgewestelijke benadering en een algemeen plan;

ANTWOORD

Overwegende dat het project met name betrekking heeft op een bestemmingswijziging teneinde onder andere de realisatie van een stelplaats in Haren mogelijk te maken;

Dat deze bestemmingswijziging – van gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht (GSVOL) en gebied voor stedelijke industrie (GSI) tot gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (GV) – het mogelijk maakt om een stelplaats, een werkplaats en elke andere voorziening die de Regering noodzakelijk acht te realiseren;

Dat de bestemming GV bovendien geen belemmering vormt voor het aanleggen van een parking;

Dat het MER overigens geen significante negatieve effecten aantoonde die te wijten zouden zijn aan de afwezigheid van een P+R in het ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat de inplanting van een P+R vooraf het voorwerp moet uitmaken van een specifieke studie om de grootste efficiëntie te garanderen.

Overwegende dat het Bestuur (Perspective) herinnert aan het gewestelijke project om een overstapparking aan te leggen aan Bordet en de wens uitsprekt om het vervoersknooppunt en de stedelijke ontwikkeling aan elkaar te koppelen;

Dat het zich ter beschikking stelt van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om op deze locatie een ambitieus en gemengd plan te bevorderen, rekening houdend met het potentieel;

Overwegende dat de GOC het idee verdedigt om dit project te benutten om in het GBP andere bestemmingen te introduceren rond stations, waardoor er een mix van functies kan worden ontwikkeld;

Dat de GOC daarvoor pleit om de realisatie van productiefuncties boven de in Haren voorziene stelplaats mogelijk te maken;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering akte neemt van deze opmerkingen en verwijst naar de bepalingen van het GPDO inzake het verband tussen ontwikkeling en versterking van mobiliteit;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement prend acte de la demande de la CRMS soutenue par la CRD relative à la rue des jardins potagers;

Que la demande de modification du PRAS relative à la rue des Jardins Potagers n'est pas directement liée avec le projet et pourra faire l'objet d'une modification ultérieure du PRAS.

P+R – Pôle multimodal

Considérant que la Commune d'Uccle pense que la liaison nord-sud sera efficace si elle dispose en fin de ligne d'un équipement important ou d'un pôle d'activité;

Qu'elle plaide pour qu'un P+R soit implanté à proximité au bénéfice du report modal;

Considérant que la Commission Régionale de Mobilité, le Conseil Économique et Social et Bruxelles Environnement demandent que la modification reprenne l'inscription du parking de transit "P" en surimpression à Bordet tel que décidé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2015 et confirmé en 2017;

Que la Commission Régionale de Mobilité rappelle le lien intime entre projet de liaison nord-sud et parking de transit;

Qu'elle constate notamment le report modal que le P+R induit (auto vers transport en commun) justifie également la construction de la liaison;

Qu'ainsi le report modal sera organisé;

Considérant que la CRD soutient le principe d'un P+R mais demande d'en étudier l'emplacement le plus favorable garantissant le plus fort report modal tenant si possible compte du réseau ferroviaire;

Qu'elle est d'avis que cette question demande une approche interrégionale, dans la mesure où la logique veut que les P+R soient situés hors de la Région bruxelloise;

Que la CRD s'interroge sur le choix d'un P+R à Bordet et sur l'utilisation du foncier bruxellois, rare, pour ce type d'infrastructure ne permettant pas une densification;

Qu'elle plaide pour une solution avec la Région flamande et l'implantation, par exemple, d'un P+R à Diegem (disponibilité foncière, gare...);

Qu'elle estime que cette question de P+R fait partie d'une réflexion transrégionale et d'un plan général;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment au changement d'affectation du sol afin, entre autre, de permettre la réalisation d'un dépôt à Haren;

Que ce changement d'affectation de Zone de Sports et Loisirs de Plein Air (ZSLPA) et Zone d'Industries Urbaines (ZIU) en Zone d'Équipements d'intérêt collectif ou de service public (ZE) autorise la réalisation d'un dépôt, d'un atelier ainsi que tout autre équipement jugé nécessaire par le Gouvernement;

Que, de plus, l'affectation de ZE n'y obère pas la capacité de réaliser un parking;

Que par ailleurs, le RIE ne démontre pas d'incidences négatives significatives qui seraient dues à l'absence de P+R dans le projet de modification de PRAS;

Que l'implantation d'un P+R devra faire préalablement l'objet d'une étude spécifique permettant d'en garantir la meilleure efficacité.

Considérant que l'Administration (Perspective) rappelle le projet régional de créer un parking de transit à Bordet et le souhait de lier nœud de transports et développement urbain;

Qu'elle se tient à disposition du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour favoriser à cet endroit une planification ambitieuse, mixte en lien avec son potentiel;

Considérant que la CRD défend l'idée de saisir l'opportunité du projet pour introduire d'autres affectations au PRAS autour des stations qui permettraient la mixité des fonctions;

Qu'ainsi la CRD plaide pour que le projet permette la réalisation fonctions productives au-dessus du dépôt prévu à Haren;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement prend acte de ces remarques et renvoie vers les propositions du PRDD en matière de lien entre développement et armature de mobilité;

Dat deze problematieken ook kunnen worden aangepakt door het GewMP dat in aanmaak is;

Dat ze eraan herinnert dat de bestemming als GV een mix van functies toelaat;

Overwegende dat de gemeente Evere eraan herinnert dat het multimodale station Bordet zich aan belangrijke verkeersknooppunten bevindt, waarbij later nog de stromen van de P+R komen;

Dat ze vraagt dat de P+R wordt opgetrokken in een sobere en heldere architectuur en dat de inrichting van de paden, wegen en openbare ruimten overzichtelijk en veilig wordt;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp met name betrekking heeft op de opname van een openbaarvervoerlijn en stations in het Gewestelijk Bestemmingsplan en op de bestemmingswijziging van een terrein te Haren;

Dat de technische kenmerken van het station, het ontwerp van stelplaats en de naaste omgeving niet worden gepreciseerd op het niveau van het ontwerp;

Dat de inplanting van het station, de stelplaats en hun stedenbouwkundige inrichting gedetailleerd zullen worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de Regering derhalve van mening is dat het advies van de gemeente geen verband houdt met deze wijziging.

Verbinding NAVO-pool

Overwegende dat de gemeente Ukkel erop wijst dat het station Bordet zich op ruim één kilometer van de belangrijkste activiteitsite, met name de NAVO, bevindt;

Dat ze betreurt dat het project in geen enkele rechtstreekse verbinding voorziet;

Dat ze het wenselijk vindt om de verbinding uit te breiden tot aan de NAVO;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp wordt opgenomen in de gewestelijke plannen en programma's;

Dat de mobiliteitssituatie in Brussel krachtige actie vereist op het gebied van het openbaar vervoer en dat zo snel mogelijk;

Dat de nood aan een Noord-Zuidverbinding bovendien al verscheidene jaren wordt bevestigd;

Dat het tracé dat wordt opgenomen in het GBP bovendien niets zegt over het volledige tracé als de verbinding eenmaal voltooid is;

Dat het ontwerp gepaard kan gaan met aanvullende maatregelen met het oog op de ontwikkeling van de lokale bediening van ontwikkelingspolen zoals de NAVO in Evere;

Dat de Regering het ontwerp aldus bevestigt.

Compensatie/vergroting groengebied

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen vraagt dat de nieuwe, door de wijziging voorziene ruimte wordt uitgebreid en de Moestuinstraat volgt;

Dat op die manier de aan te leggen oppervlakte groene ruimte, die te klein wordt geacht, wordt vergroot;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering de bestemming van de site heeft willen wijzigen en weer een parkgebied uit één stuk heeft willen creëren;

Dat ze wijst op de dwingende en publieke noodzaak om, met inbegrip van de doelstellingen voor de verbetering van de openbare dienstverlening van het openbaar vervoer, een stelplaats te creëren die nodig is voor de Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer;

Dat zij herinnert aan het meervoudige belang van één aaneengesloten groengebied, met name in vergelijking met de vele kleine gebiedjes die her en der verspreid liggen en niet onderling met elkaar verbonden zijn.

Dat de bestemmingswijziging van smalle stroken in de onmiddellijke nabijheid van de aanwezige gebouwen echter geen garantie vormt voor de natuurlijke, biologische en sociale kwaliteit van een parkgebied;

Dat de vraag van de KCML om deze reden wordt verworpen.

Overwegende dat de Stad Brussel herhaalt dat het nodig is om in Haren een stelplaats te bouwen die momenteel in een gebied voor voorzieningen van collectief belang en van openbare diensten (ZE),

Que ces questions pourront également être abordées par le PRM en cours de définition;

Qu'il rappelle que l'affectation ZE autorise une diversité de fonctions.

Considérant que la Commune d'Evere rappelle que la station multimodale de Bordet est située à des carrefours routiers d'importance, auxquels viendront s'ajouter les flux du P+R;

Qu'elle demande que le P+R soit d'une architecture sobre et claire et que l'aménagement des chemins, voiries et espaces publics soient lisibles et surs;

REPONSE

Considérant que le projet consiste notamment en l'inscription d'un tracé de liaison de transports en commun, de stations au Plan Régional d'Affectation du Sol et le changement d'affectation d'un terrain à Haren;

Que les caractéristiques techniques de la station, du projet de dépôt, de ses abords ne sont pas précisées à l'échelle du projet;

Que le détail de l'implantation de la station, du dépôt, de leur agencement urbanistique sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Qu'aussi le Gouvernement estime l'avis de la Commune comme ne relevant de la présente modification.

Connexion pôle de l'OTAN

Considérant que la Commune d'Uccle pointe que la station Bordet est située à plus d'un kilomètre du principal site d'activités qu'est l'OTAN;

Qu'elle déplore qu'aucune connexion ne soit prévue directement par le projet;

Qu'elle considère préférable d'étendre la liaison jusqu'à l'OTAN;

REPONSE

Considérant que le projet s'inscrit dans les plans et programmes régionaux;

Que le contexte de la mobilité à Bruxelles implique une action forte en matière de transports en commun et aussi immédiate que possible;

Que par ailleurs, la nécessité d'une liaison nord-sud est confirmée depuis plusieurs années;

Qu'en outre, le tracé inscrit au PRAS ne présume pas du tracé complet et à terme de la liaison;

Qu'enfin, le projet pourra s'accompagner de mesures complémentaires visant à développer la desserte locale de pôles de développement tel que celui de l'OTAN à Evere;

Qu'à ce titre, le Gouvernement confirme le projet.

Compensation/agrandissement zone verte

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites demande que le nouvel espace vert prévu par la modification soit agrandi en longeant la rue des jardins potagers;

Qu'ainsi soit augmentée la superficie de l'espace vert à créer jugée trop faible;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement a souhaité changer l'affectation du site et recomposer une zone de parc d'un seul tenant;

Qu'il met en avant la nécessité impérieuse et publique, en ce compris les objectifs d'amélioration du service public de transports en commun, de créer un dépôt rendu nécessaire par la liaison de transports en commun nord-sud;

Qu'il rappelle l'intérêt multiple d'une zone d'espace vert d'un seul tenant notamment en comparaison à une multitude de petites zones morcelées ou non reliées entre elles;

Que le changement d'affectation de bandes étroites à proximité immédiate des bâtiments préexistants ne garantit toutefois pas la qualité naturelle, biologique et sociale que revêt une zone de parc;

Que pour ces raisons, la demande de la CRMS est rejetée.

Considérant que la Ville de Bruxelles rappelle la nécessité de construire un dépôt à Haren actuellement en zone d'équipement (ZE), Zone d'industrie urbaine (ZIU) et zone de sport et loisirs de plein air

gebieden voor stedelijke industrie (GSI) en gebieden voor sport – of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht (GSVOL) ligt op een terrein waarop de MIVB reeds een stelplaats heeft, voor het belang van de dienst;

Dat ze er akte van neemt dat de bouw van deze stelplaats 6ha groene ruimte in volle grond zal ombouwen, waarvan het grootste deel is bestemd als GSVOL en dat een meer compacte grondinname van de stelplaats niet mogelijk is;

Overwegende dat de Stad Brussel en enkele reclamanten vaststellen dat slechts 2.9% van het grondgebied van Haren, dat zich nochtans in de 2de kroon bevindt, als gevolg van het project als groene ruimte bestemd zal blijven in het GBP;

Dat ze betreuren dat door het project 55 bomen zullen verdwijnen en dat de groene ruimten op het grondgebied van Haren met nog 10% zullen verminderen;

Dat de Stad Brussel meent dat het project van de stelplaats het grondgebied van Haren nog meer in stukken zal snijden en de insluiting ervan zal bevorderen;

Dat de Stad Brussel eraan herinnert dat groene ruimten een belangrijk element zijn in het landschap van Haren dat reeds sterk getekend is door infrastructuur, voorzieningen en vastgoeddruk, dat het bij het project betrokken GSVOL het grootste GSVOL van Haren is;

Dat het GSVOL in het territoriale ontwikkelingsprogramma Noordrand waarmee het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft ingestemd is opgenomen als groene verbinding die het Brusselse ecologische netwerk in stand moet houden;

Dat ze betreurt dat de geplande compensatie voor deze bestemmingswijziging minder uitgebreid is en ecologisch minder kwaliteitsvol (cf. milieu-impact);

Dat ze eraan herinnert dat het richtschema van Haren voorziet in het behoud van het natuurlijke erfgoed van dit grondgebied, dat het GSVOL zal helpen om deze doelstelling te bereiken en dat door de ontwikkeling van de MIVB-stelplaats reeds een bebost gebied van ecologisch belang is verdwenen;

Dat ze wijst op het toegenomen risico van ruimtebeslag door de verstedelijking;

Dat de groene ruimten een belangrijke sociale, erfgoed- en ecologische rol spelen;

Dat de GOC de KCML en de Stad Brussel bijtreedt wanneer ze een compensatie vragen voor de groene ruimten die verdwijnen voor het project;

Dat ze benadrukt dat er 4,3 ha gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten verdwijnt en dat ze verwacht dat dit gecompenseerd wordt op de voormalige NAVO-site of door een ander alternatief in de buurt;

Dat ze wijst op de verplichtingen die worden opgelegd door het gewestelijk Natuurplan;

ANTWOORD

Overwegende dat de verwezenlijking van een hoogperformante verbinding van het openbaar vervoer tussen Haren en het zuiden van het Gewest de realisatie van een infrastructuur voor opslag en onderhoud van de spoorstellen en een werfaccommodatie vereist;

Dat gezien de behoeften en de eisen verbonden aan de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding op lange termijn de reservatie van 6 ha een minimum zou zijn;

Dat het terrein waarop de bestemmingswijziging betrekking heeft, beschikt over de essentiële kenmerken daartoe, met name een openbare status, een goede bereikbaarheid over de weg, een voldoende grote oppervlakte en een directe verbinding met het spoornet en het testspoor van de MIVB;

Dat de auteur van het MER alternatieven heeft onderzocht voor de locatie en organisatie van de site waarvan er geen enkel bevredigend is gebleken;

Dat het terrein momenteel extensief is aangelegd als niet-openbaar toegankelijk sportterrein en dus slechts een minimale landschappelijke en ecologische kwaliteit vertegenwoordigt;

Dat het gebied dat de bestemming heeft van PG daarentegen na wedersamenstelling het gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten passend vervangt aangezien ze beide groengebieden zijn in de zin van het GBP, en het tegelijkertijd hogere ecologische kwaliteiten biedt;

Dat bovendien noch de bijzonderheden van de aanleg van het gecompenseerde parkgebied, noch die van de geplande stelplaats precies zijn omschreven op het niveau van het ontwerp;

Dat in die optiek het project niet strijdig is met het gewestelijk Natuurplan;

(ZSLPA) sur un terrain sur lequel la STIB a déjà un dépôt eu égard aux nécessités du service;

Qu'elle prend acte que la construction de ce dépôt transformera 6 ha d'espaces végétalisés de pleine terre, dont l'essentiel est affecté en ZSLPA et qu'une emprise au sol du dépôt plus réduite n'est pas possible;

Considérant que la Ville de Bruxelles, des réclamants constatent que seuls 2.9% du territoire de Haren, pourtant localisé en 2e couronne, resteraient affectés en espaces verts dans le PRAS suite au projet;

Qu'ils déplorent que le projet, par les chantiers qu'il induit, détruirait 55 arbres et réduirait les espaces verts de 10% sur le territoire d'Haren;

Que la Ville de Bruxelles estime que le projet de dépôt cisillerait davantage le territoire d'Haren et contribuera à son enclavement;

Que la Ville de Bruxelles estime que les espaces verts représentent un élément important du paysage d'Haren fortement mis à mal par les infrastructures, équipements et pression immobilière, que la ZSLPA concernée par le projet constituerait la ZSLPA la plus importante d'Haren;

Que cette ZSLPA est retenue dans le programme 2017 de développement territorial Noordrand auquel la Région de Bruxelles-Capitale a souscrit, comme liaison verte permettant de préserver le réseau écologique bruxellois;

Qu'elle regrette que la compensation prévue pour ce changement d'affectation soit moins étendue et de moindre qualité écologique (cf. impact environnemental);

Qu'elle rappelle que le Schéma Directeur de Haren prévoit de préserver le patrimoine naturel de ce territoire et que les ZSLPA contribuent à cet objectif et que le développement du dépôt STIB a déjà fait disparaître une zone boisée d'intérêt écologique;

Qu'elle pointe le risque accru d'artificialisation du fait de l'urbanisation;

Que les espaces végétalisés ont un rôle tant social, patrimonial qu'écologique majeur;

Considérant que la CRD soutient la CRMS et la ville de Bruxelles souhaitant la compensation des espaces verts supprimés pour les besoins du projet;

Qu'elle souligne la suppression des 4,3 ha de ZSLPA et attend une compensation alternative à envisager sur l'ex site de l'OTAN, par une autre alternative à proximité;

Qu'elle pointe les obligations liées par le Plan régional Nature;

REPONSE

Considérant que la réalisation d'une liaison de transports en commun haute performance entre Haren et le sud de la Région nécessite la réalisation d'une infrastructure de stockage et d'entretien des rames ainsi que l'aménagement d'une base chantier;

Que considérant les besoins et contraintes d'exploitation de la liaison nord-sud estimés à terme la réservation de 6 ha constituerait un minimum;

Que le terrain concerné par le changement d'affectation du sol présente les caractéristiques essentielles pour ce faire, notamment un statut public, une bonne accessibilité routière, une superficie suffisante, une connexion directe aux réseaux ferrés et piste d'essai STIB;

Que l'auteur du RIE a étudié des alternatives de localisation et d'organisation du site dont aucune ne s'est révélée satisfaisante;

Que le terrain est actuellement aménagé de manière extensive en terrain de sport fermé au public et donc présente des qualités paysagères et écologiques minimales;

Qu'au contraire la zone d'affectation ZP recomposée remplace adéquatement la ZSLPA, dès lors qu'elles sont toutes deux des zones d'espaces verts au sens du PRAS, tout en offrant des qualités écologiques supérieures;

Que par ailleurs, ni les particularités de l'aménagement de la zone de parc compensée, ni celles du dépôt prévu ne sont précisées à l'échelle du projet;

Qu'à ce titre, le projet ne contrevient pas au Plan régional Nature;

Dat de inplanting van de stelplaats en de stedenbouwkundige inrichting gedetailleerd zullen worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de bestemming als GV niets zegt over de concrete fysieke realisatie van de ruimte;

Dat het groene en ecologische netwerk concreet verwezenlijkt kan worden in het nieuw bestemde parkgebied;

Dat voorschrift 0.2, 2° van het GBP het behoud of de realisatie van groengebieden op de site effectief garandeert, gelet op de benodigde oppervlakte voor de uitvoering van meer dan 5000 m²;

Dat het architecturale en stedenbouwkundige project zal moeten zorgen voor de volledige of gedeeltelijke herplanting van de gekapte bomen;

Dat het argument dat het beperkte parkgebied in vergelijking met de bestaande toestand niet beschikt over dezelfde natuurlijke en ecologische kwaliteiten, dus geen steek houdt;

Dat de inrichting van een parkgebied streng is omkaderd met betrekking tot de bepalingen van het GSVOL;

Dat een deel van het huidige GSI dat is bebouwd en een parkeerzone omvat, van bestemming zal veranderen in een PG;

Dat het advies dat gewag maakt van een vergroot risico van insluiting van het gebied niet relevant is aangezien het ontwerp het gebied niet verder versnipperd en dat het in de huidige toestand een afgesloten privé-eigendom is;

Dat de Regering te gepasten tijde aanvullende of begeleidende maatregelen kan nemen.

Overwegende dat de Stad Brussel zich vragen stelt bij de bereikbaarheid van het gebouw van de Europese Commissie aan de Houtweg 23, voor het geval het door het project voorziene groengebied (GG) wordt gerealiseerd;

Dat ze een versnippering van dit GG betreurt;

Dat de Stad Brussel een gunstig advies uitbrengt over het project op voorwaarde dat een nieuw GG met één enkele component wordt voorzien dat kwalitatief is en een oppervlakte heeft die net zo groot is als de 2.7ha die in het kader van het project is herbestemd;

Dat ze bijvoorbeeld voorstelt dat dit GG in het kader van de herontwikkeling van de voormalige NAVO-site, of toch minstens op het grondgebied van Haren wordt aangelegd;

Dat ze erop wijst dat slechts één omvangrijke groene ruimte met een hogere BAF wenselijk is;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering erop wijst dat het opnieuw samengestelde PG uit één stuk bestaat;

Dat de grondinname van de stelplaats zoals onderzocht in het MER de voorafgaande afbraak vergt van het gebouw Houtweg 23 zodat de opmerking over de toegang tot deze gebouwen geen voorwerp heeft;

Dat ze bevestigt dat het opnieuw samengestelde PG uit één stuk bestaat;

Dat de bestemming als PG de ecologische kwaliteiten van de locatie beter behoudt aangezien ze, behoudens uitzondering, geen gebouwen toelaat, in tegenstelling tot het GSVOL dat gebouwen toelaat tot een grondinname van 20% van het gebied;

Dat de Regering op basis hiervan van mening is dat de beoogde planologische wijzigingen het mogelijk maken de opheffing van het GSVOL voldoende te compenseren;

Dat de inplanting van de stelplaats en de stedenbouwkundige inrichting gedetailleerd zullen worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de Regering te gepasten tijde aanvullende of begeleidende maatregelen kan nemen.

Overwegende dat de GOC de noodzaak benadrukt om de industrie in het BHG te behouden en herinnert aan haar advies over het ontwerp van GPDO en over de gewestelijke plannen hieromtrent (industrieplan, Strategie 2025);

Dat ze van oordeel is dat een compensatie moet worden gevonden voor het verlies van 4,2 ha gebied voor stedelijke industrie (GSI);

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering het behoud en de ontwikkeling van een productieve activiteit door een onderneming van openbaar belang op de site benadrukt;

Que le détail de l'implantation du dépôt, de leur agencement urbanistique sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que l'affectation en zone d'équipement ne présume pas de la réalisation physique concrète de l'espace;

Que la réalisation du maillage vert et écologique pourra se concrétiser dans la zone de parc réaffectée;

Que par ailleurs, la prescription 0.2, 2° du PRAS garantira de manière effective le maintien ou la réalisation d'espaces verts du site, vu la superficie de mise en œuvre nécessaire supérieure à 5000 m²;

Qu'il appartiendra au projet architectural et urbanistique de prévoir la replantation totale ou partielle des arbres abattus à l'occasion;

Que l'argument selon lequel la zone de parc réduite ne présente pas les qualités naturelles et écologiques par rapport à la situation existante ne tient donc pas;

Qu'effectivement, l'aménagement d'une zone de parc est encadré sévèrement au regard des dispositions de la ZSLPA;

Qu'une partie de l'actuelle ZIU bâtie et comprend une aire de stationnement sera réaffectée en ZP;

Que l'avis faisant état d'un risque aggravé d'enclavement de la zone n'est pas pertinent dans la mesure où le projet ne morcèle pas davantage la zone et que la situation existante fait état d'une propriété privée close;

Que le Gouvernement pourra, à échéance jugée adéquate, adopter toute mesure complémentaire ou d'accompagnement.

Considérant que la Ville de Bruxelles s'interroge sur l'accessibilité au bâtiment de la Commission européenne localisé Houtweg 23 dans le cas où la zone verte (ZV) prévue par le projet est réalisée;

Qu'elle évalue un morcellement de cette ZV comme dommage;

Que la Ville de Bruxelles émet un avis favorable sur le projet à la condition qu'il prévoit une ZV nouvelle d'un seul tenant, qualitative et de superficie équivalente aux 2.7ha réaffectés dans le cadre du projet;

Qu'elle suggère, par exemple, de créer cette ZV dans le cadre du redéveloppement du site ex-OTAN ou à tout le moins sur le territoire d'Haren;

Qu'elle pointe que seul un espace vert d'ampleur et ayant un CBS supérieur serait souhaitable;

REONSE

Considérant que le Gouvernement pointe le caractère d'un seul tenant de la ZP recomposée;

Que l'emprise du dépôt telle qu'analysée dans le RIE nécessitera la démolition préalable du bâtiment Houtweg 23, rendant la remarque relative à l'accès de ces bâtiments sans objet;

Qu'il confirme le caractère d'un seul tenant de la ZP recomposée;

Que l'affectation de la ZP préserve davantage les qualités écologiques des lieux notamment en ce qu'elle n'autorise, sauf exception, pas la construction au contraire de la ZSLPA qui autorise des constructions jusqu'à 20% de l'emprise de la zone;

Que sur cette base, le Gouvernement estime que les modifications planologiques envisagées permettent de compenser adéquatement la suppression de la ZSLPA;

Que le détail de l'implantation du dépôt, de leur agencement urbanistique sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que le Gouvernement pourra, à échéance jugée adéquate, adopter toute mesure complémentaire ou d'accompagnement.

Considérant que la CRD souligne la nécessité du maintien d'industries en RBC et rappelle son avis sur le projet de PRDD ainsi que les plans régionaux traitant de ce sujet (plan industriel, Stratégie 2025);

Qu'elle estime qu'une compensation doit être trouvée pour la perte de 4,2 ha de Zone d'Industries Urbaines (ZIU);

REONSE

Considérant que le Gouvernement met en avant le maintien et le développement d'une activité productive mise en œuvre par une entreprise d'intérêt public sur le site;

Dat ze er bovendien op wijst dat de herbestemming van het GSI in Haren het industriële karakter van het Gewest niet in gevaar brengt aangezien het betrokken gebied geen industriële activiteit meer kende.

Station Grondwet

Overwegende dat een reclamant de Regering wijst op de risico's die verbonden zijn aan het project en die door het MER worden opgesomd en op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 18/11/2015, zowel wat de erfgoedaspecten als wat de werven betreft;

Overwegende dat de gemeente Sint-Gillis er akte van neemt dat het uitgekozen tracé een alternatief vormt voor het bestaande tracé op kaart nr. 6 van het GBP;

Dat ze zich verheugt over het ontbreken in het project van het onder de grond steken van de tramtunnel in de Fonsnylaan, rekening houdend met de overlast die dat soort projecten met zich meebrengt;

Overwegende dat een reclamant zich erover verheugt dat het project kiest voor een station Grondwet met 3 perrons;

Dat hij evenwel vragen heeft bij de boogstraal die voor het project is gekozen, rekening houdend met de impact ervan op de globale prestaties van de lijn (snelheid, comfort) en met de onmogelijke optimalisering ervan in de toekomst;

Overwegende dat een reclamant meent dat het nuttig zou zijn om de milieuvergunning aan te vragen voor de bouwwerken van het complex Grondwet en om de varianten te bestuderen, met inbegrip van het reeds gedeeltelijk gebouwde project;

Overwegende dat de GOC benadrukt dat er reeds een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning werd ingediend overeenkomstig het ontwerp tot wijziging van het GBP, met een verbetering voor dit station onder de Stalingradlaan;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat deze wijziging van het GBP met name betrekking heeft op de gedeeltelijke wijziging van het tracé van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat de bezwaarschriften handelen over vragen of eisen die niet ressorteren onder dit plan;

Dat de eigenschappen van de afzonderlijke baan en de uitvoering ervan, de daaraan verbonden milieueffecten, het voorwerp zullen uitmaken van een specifieke effectenstudie naar aanleiding van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning en zullen worden onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking;

Dat deze elementen bijgevolg moeten worden bestudeerd in de loop van deze latere procedures.

Overwegende dat een reclamant vaststelt dat indien het station Grondwet inspeelt op de behoefte aan aansluitingen met de tramlijnen van de Zuidlaan, het volgen van de aanbeveling om een bouwwerk te realiseren in de Fonsnylaan de halte in de Overdekte straat zou schrappen en vervangen door een ondergronds station dat slecht is aangesloten op het Zuidstation, de bouwwerken aanzienlijk zou verlengen en de bouwkost zou verdubbelen;

Dat hij meent dat de projectverantwoordelijken geen rekening hebben gehouden met deze aanzienlijke impact.

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering de aanbeveling om een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan toe te voegen in de Fonsnylaan niet heeft weerhouden in het ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat de auteur van het MER een gedetailleerde analyse heeft gemaakt van het tracé van het ontwerp, het station, hun alternatieven en van zijn aanbevelingen rond de thema's mobiliteit, bodem en water;

Dat de uitvoering van het project gedetailleerd zal worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningsaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de Regering het bezwaarschrift dat de analyse van het MER verwerpt ongegrond acht.

Overwegende dat een reclamant erop wijst dat de bouw van het project een serieuze handicap zou betekenen voor de publieke ruimte waarvan de recente renovatiewerken een nieuwe dynamiek op gang hebben gebracht;

Que de plus, il pointe que la réaffectation de la ZIU à Haren ne met pas en péril le caractère industriel de la Région dans la mesure où la zone en question ne faisait plus l'objet d'une activité industrielle.

Station Constitution

Considérant qu'un réclamant attire l'attention du Gouvernement sur les risques liés au projet recensés par le RIE et l'avis Commission Royale des Monuments et Sites du 18/11/2015 tant sur les aspects patrimoniaux que sur les chantiers;

Considérant que la Commune de Saint Gilles prend acte que le tracé retenu constitue une alternative au tracé existant dans la carte n°6 du PRAS;

Qu'elle se réjouit de l'absence dans le projet, de la mise en souterrain du tunnel tramway de l'avenue Fonsny eu égard aux nuisances générées par un tel projet;

Considérant qu'un réclamant se réjouit que le projet retienne une station Constitution à 3 quais;

Qu'il s'interroge toutefois sur le rayon de courbure retenu pour le projet eu égard à son impact sur la performance globale de la ligne (vitesse, confort) et à son impossible optimisation future;

Considérant qu'un réclamant juge qu'il s'avèrerait utile de solliciter le permis d'environnement pour les ouvrages du complexe Constitution et d'étudier les variantes y compris les infrastructures déjà partiellement construites;

Considérant que la CRD souligne qu'une demande de PU a déjà été introduite en concordance avec le projet de modification du PRAS avec une amélioration pour cette station sous l'avenue Stalingrad;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'objet de la présente modification du PRAS concerne notamment la modification partielle du tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que les réclamations font état de demande ou d'exigences ne relevant pas de ce plan;

Que les caractéristiques du site indépendant et de sa mise en œuvre, de ses incidences environnementales sont l'objet d'une étude d'incidences spécifiques en lien avec une demande d'autorisation urbanistique et de mesures particulières de publicité;

Que ces éléments seront par conséquent à étudier au cours de ces procédures postérieures.

Considérant qu'un réclamant estime que si la station Constitution répond à un besoin de correspondance avec les lignes de tramway du boulevard du Midi, que suivre la recommandation du RIE de réaliser un ouvrage avenue Fonsny supprimerait l'arrêt de la rue Couverte et le remplacerait par une station souterraine mal connectée à la gare du Midi, rallongerait les ouvrages à construire conséquemment et double le coût de construction;

Qu'il estime que ces impacts importants n'ont pas été retenus par les responsables en charge des projets;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement n'a pas repris la recommandation d'ajouter un itinéraire de transports en commun en site indépendant avenue Fonsny dans le projet de modification du PRAS;

Que l'auteur du RIE a procédé à une analyse détaillée du projet de tracé, de station, de leurs alternatives ainsi que celle de sa recommandation sur les thèmes mobilité, sol et eau;

Que le détail de mise en œuvre du projet sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que le Gouvernement juge la réclamation récusant l'analyse du RIE comme non fondée.

Considérant qu'un réclamant pointe que la construction du projet handicaperait lourdement l'espace public dont les récents travaux de renouvellement ont permis de relancer une dynamique;

Dat hij meent dat dit station Grondwet de dichtbevolkte stedelijke driehoek ten westen van de Lemonnierlaan, die een kwaliteitsvolle ontsluiting op grond van zijn dichte bevolking nochtans nodig heeft, zou hypothekeren;

Dat hij de renovatie van het complex Lemonnier in het kader van het project ziet als een initiatief dat kan leiden tot de stedelijke vernieuwing van het huizenblok Woeringen;

Dat hij zich erover verbaast dat het voorgestelde project langer is, dat de werven vanaf een dichtgeslibde zone zouden worden gerealiseerd;

Dat hij wijst op de talrijke voordelen om, stations met 3 perrons uitgezonderd, veeleer te kiezen voor het infrastructuurproject uit 1976 dan voor het project;

Dat hij bij de implementatie van het project het belang onderstreept om gebruik te maken van de techniek van bevrozing en beklede wand, zonder impact op de gebouwen bovengronds;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations, waaronder een deel van het tracé tussen Anneessens en Zuid;

Dat deze opname de realisatie omvat van een station Grondwet dat onder een deel van de Stalingradlaan zou worden ondergebracht;

Dat deze keuze wordt naar voren gebracht om redenen van exploitatie, verbinding, reeds bekende obstakels en uitvoering;

Dat het MER wijst op het belang van het project en van het alternatief AA/3NM maar dat het project het voordeel biedt dat het vermijdt dat een vijftiental privégebouwen moeten worden afgebroken of onderbouwd met de daarmee gepaard gaande onteigeningen en het mogelijk maakt een nieuw station in de Stalingradlaan en een aanvullende stelplaats te bouwen;

Dat het MER aanbevelingen formuleert met betrekking tot de inpassing van het project en de buitenaanleg;

Dat de uitvoering van het project gedetailleerd zal worden bepaald in een specifiek architecturaal ontwerp dat zal worden onderworpen aan een vergunningaanvraag, een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat de Regering binnen deze termijnen alle maatregelen kan nemen die nodig zijn om het gebruik van de infrastructuur en haar stedelijke inpassing te vergemakkelijken, naast aanvullende maatregelen met het oog op stadsvernieuwing; dat dit echter niet valt onder een ontwerp tot wijziging van het GBP;

Dat de Regering aldus haar keuze aangaande het tracé en de indicatieve inplanting van het station bevestigt.

Overwegende dat de gemeente Anderlecht positief staat tegenover de reconversie van het station Lemonnier tot stelplaats en tegenover de bouw van het station Grondwet, zowel voor de werking van het netwerk en de veiligheid als voor de vlotte verbinding die dan mogelijk is tussen Brussel, het Zuidstation en de gemeente;

Station Albert

Tunnel Besmelaan

Overwegende dat een reclamant meent dat het project een negatieve impact zou hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte en op de onlangs aangelegde gewestelijke fietsroutes (GFR).

Dat hij het interessant vindt dat het MER het door de gemeente Vorst voorgestelde alternatief bestudeert;

Overwegende dat de GOC van mening is dat deze opmerking betrekking heeft op de burgerlijke bouwkunde maar niet op deze wijziging van GBP;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op de opname van een ondergrondse uitbreiding van het station Albert in de Besmelaan als openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Qu'il considère que cette station Constitution handicaperait le triangle urbain dense à l'ouest du boulevard Lemonnier nécessitant pourtant une bonne qualité de desserte du fait de sa densité démographique;

Qu'il regarde la rénovation du complexe Lemonnier dans le cadre du projet comme susceptible d'entraîner le renouvellement urbain de l'îlot Woeringen;

Qu'il s'étonne de voir que le projet proposé est plus long, que ses chantiers seraient réalisés dans une zone fortement congestionnée;

Qu'il met en avant les nombreux avantages, station à 3 quais exceptés, de retenir le projet d'infrastructure de 1976 plutôt que le projet;

Qu'il souligne l'intérêt, lors de la mise en œuvre du projet, de recourir à la technique de congélation et fouilles blindées sans conséquence sur les bâtiments en surface;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations dont une partie du tracé entre Anneessens et Midi;

Que cette inscription intègre la réalisation d'une station Constitution dont l'emplacement serait localisé sous une portion de l'avenue Stalingrad;

Que ce choix est avancé pour des raisons tant d'exploitation de la liaison, que d'obstacles connus et de mise en œuvre;

Que le RIE pointe l'intérêt du projet et de l'alternative AA/3NM mais que le projet a l'avantage qu'il évite la nécessité de destruction et/ou de reprise en sous œuvre d'une quinzaine d'immeubles privés assortie des expropriations y relatives et qu'il permet la création d'une nouvelle station avenue Stalingrad, d'un espace de remisage complémentaire;

Que le RIE comporte des recommandations en matière d'insertion du projet et d'aménagement extérieur;

Que le détail de mise en œuvre du projet sera déterminé par une conception architecturale spécifique laquelle sera soumise à demande d'autorisation, étude d'incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que dans ce cadre temporel, le Gouvernement pourra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'usage de l'infrastructure, son insertion urbaine ainsi que des mesures complémentaires de renouvellement urbain, que toutefois cela ne relève pas du projet de modification de PRAS;

Que le Gouvernement confirme donc son choix de tracé et d'implantation indicatif de station.

Considérant que la Commune d'Anderlecht estime que le projet permet une meilleure connexion de transport en commun dans toute la Région et que la nouvelle configuration de station est positive tant pour le fonctionnement du réseau, sa sécurité, et son accessibilité;

Station Albert

Tunnel avenue Besme

Considérant qu'un réclamant estime que le projet impacterait négativement la qualité de l'espace public et l'itinéraire cyclable régional (ICR) récemment réalisés;

Qu'il estime intéressant que le RIE étudie l'alternative proposée par la Commune de Forest;

Considérant que la CRD estime que cette remarque relève du génie civil mais par de la présente modification PRAS;

REPONSE

Considérant que le projet propose l'inscription d'une extension souterraine de la station Albert avenue Besme en itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Dat de auteur van het MER het niet mogelijk heeft gemaakt om een realistisch alternatief naar voren te schuiven voor deze ondergrondse uitbreiding;

Dat de Regering het bezwaarschrift derhalve verwerpt omdat het project op termijn geen invloed mag hebben op de bovengrondse GFR.

Albert

Overwegende dat de gemeente Ukkel meent dat door het project het voorlopige en problematische eindstation Churchill kan worden geschrapt;

Dat ze erop wijst dat het project in Albert op termijn de verlenging zou kunnen mogelijk maken van de metro, of die toch tenminste niet zou kunnen beletten;

Dat ze erop wijst dat het project een mogelijke verbetering voor de bebouwing, voor de openbare ruimte of zelfs een bestemmingswijziging kan zijn, met het oog op meer stedelijke gemengdheid in de onmiddellijke omgeving van multimodale ruimten;

Dat ze in dit verband wijst op de doelstellingen van het duurzame wijkcontract (DWC) dat aan Albert voorziet in de heraanleg van de openbare ruimte, het optrekken van gebouwen;

Dat ze het essentieel vindt dat de toegang tot het nieuwe station aansluit bij de projecten en de tunneltoegang Alseberg-Jupiter schrap;

Overwegende dat een reclamant zich verheugt over de door het project voor het station Albert voorgestelde wijzigingen maar erop wijst dat de inrichting van de nieuwe eindhalte aan het einde van de tunnel Jupiter minder duur zou zijn en tijdens de werken de exploitatie van de tramlijnen 3, 4 en 51 zou vergemakkelijken;

Dat hij meent dat de 2 parkeerzones voor trams voorzien in de tussenverdieping van het station zouden kunnen volstaan, voor zover deze halte zou worden uitgebaut als keerpunt eerder dan als eindstation (gekoppeld aan het inkorten van lijn 4 en het verplaatsen van eindstation 7 naar Vanderkinderen);

Dat hij eraan herinnert dat het oversteken van de trams van de tussenverdieping Albert een grote beperking is voor de gebruikers omdat die op die manier worden verplicht naar niveau -2 te gaan of bovengronds;

Overwegende dat de GOC eveneens het belang erkent om de tram van de Grote Ring te verlengen naar Anderlecht via de Paapsemlaan.

Dat ze de aanleg van deze tunnel ondersteunt aangezien hij opslag mogelijk maakt in het eindstation en binnen het oorspronkelijke ontwerp van het station Albert past;

ANTWOORD

Overwegende dat de details van de stedenbouwkundige inplanting van het station Albert, zijn intern functioneren en de omstandigheden voor de exploitatie van het openbaarvervoernet niet vallen onder het ontwerp;

Dat deze onderwerpen zullen worden behandeld en hun milieueffecten zullen worden bestudeerd in latere uitvoeringsstadia van het project die de uitvoering beogen.

Colignon

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek wenst dat de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunningen (en de analyses van de bijhorende impactstudies) het flexibele gebruik van de openbare ruimten garanderen;

Dat ze daarom wenst dat een compensatie wordt onderzocht voor het massaal verdwijnen van parkeergelegenheid, ook gekoppeld aan de bestaande parkings, het behoud van de groenzones, de inrichting van de toegang tot het station vanaf de binnenkant van het plein en de verbreding van de trottoirs;

Dat de GOC dit bezwaar ondersteunt en vraagt dat er ten aanzien van het station Colignon een algemene denkoefening wordt gehouden betreffende de opheffing van bovengrondse parkeerplaatsen en de compensatie daarvan buiten de weg;

Dat de gemeente Schaarbeek erop wijst dat het college de vestiging van een grote handelszaak in het station niet goedkeurt maar wel van kleine handelszaken die een band hebben met de plaats;

Dat de GOC van mening is dat deze bezwaren een antwoord moeten krijgen bij de herinrichting van de openbare ruimte boven de grond en buiten de wegen en de aanpassing van het bestaande Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP);

Que l'auteur du RIE n'a pas permis de mettre en avant une alternative réaliste à cette extension souterraine;

Qu'en conséquence, le projet ne saurait impacter à terme l'ICR circulant en surface, le Gouvernement rejette la réclamation.

Albert

Considérant que la Commune d'Uccle juge que le projet est de nature à supprimer le terminus Churchill provisoire et problématique;

Qu'elle note que le projet pourrait permettre, à Albert, le prolongement à terme du métro ou à tout le moins, ne pas l'empêcher;

Qu'elle pointe que le projet peut être une opportunité d'amélioration du bâti, de l'espace public voire du changement d'affectation en vue d'une plus grande mixité urbaine aux abords des espaces multimodaux;

Qu'à ce titre, elle rappelle que les objectifs du contrat de quartier durable (CQD) envisagent à Albert le réaménagement de l'espace public, la construction d'immeubles;

Qu'elle estime indispensable que les accès à la nouvelle station s'intègre dans ces projets et supprime la trémie Alseberg-Jupiter;

Considérant qu'un réclamant se réjouit des modifications proposées par le projet pour la station Albert mais souligne que l'aménagement du nouveau terminus à l'extrémité du tunnel Jupiter serait plus économique et faciliterait l'exploitation des lignes de tramways 3,4 et 51 durant le temps des travaux;

Qu'il considère que les 2 zones de stationnement tramway prévu au niveau de la mezzanine de la station pourraient suffire dans la mesure où cette halte serait exploitée comme point de rebroussement plutôt que comme terminus (en lien avec le raccourcissement de la ligne 4 et le déplacement du terminus 7 à Vanderkindere);

Qu'il rappelle que la traversée des tramways de la mezzanine Albert constitue une contrainte importante pour les usagers puisque les contraignants à descendre au niveau -2 ou passer en surface;

Considérant que la CRD reconnaît l'intérêt de prolonger le tramway de grande ceinture vers Anderlecht via le boulevard Paepsem;

Qu'elle soutient la création de ce tunnel dans la mesure où il permet le stockage en station terminale et s'inscrit dans la conception initiale de la station Albert;

REPONSE

Considérant que le détail de l'implantation urbanistique de la station Albert, de son fonctionnement interne ainsi que les conditions d'exploitation du réseau de transports en commune ne relèvent pas du projet;

Que ces sujets seront abordés et leurs incidences environnementales étudiées lors d'étapes ultérieures visant à la mise en œuvre du projet.

Colignon

Considérant que la Commune de Schaarbeek souhaite que les demandes de PU (et les analyses dans les études d'incidence liées) garantissent la flexibilité d'usage de l'espace public;

Qu'à cette occasion, elle souhaite que soit étudiée la compensation liée à la perte massive de stationnement y compris en lien avec les parkings existants, le maintien des zones végétalisées et l'ordonnancement, l'accès à la station depuis l'intérieur de la place et l'élargissement des trottoirs;

Que la CRD appuie cette réclamation et demande qu'une réflexion générale à la station Colignon relative au stationnement supprimé en surface et sa compensation hors voirie soit menée;

Que la Commune de Schaarbeek rappelle que le Collège ne valide pas l'implantation d'un grand commerce dans la station mais des petits en lien avec le lieu;

Que la CRD estime que ces réclamations devront trouver réponse lors du réaménagement de l'espace public à la fois en surface et hors voirie et de l'adaptation du Plan Communal de Mobilité (PCM) existant;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering eraan herinnert dat het voorwerp van de wijziging van het GBP met name betrekking heeft op de gedeeltelijke wijziging van het tracé van de openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan;

Dat het advies van de gemeente Schaarbeek gewag maakt van vragen of eisen die niet ressorteren onder dit plan;

Dat de precieze kenmerken van de stations en hun stedelijke inpassing worden bepaald volgens de procedure van de stedenbouwkundige vergunning, gekoppeld aan een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat deze elementen bijgevolg moeten worden bestudeerd in de loop van deze latere procedures;

Dat de bijwerking van het GMP van de gemeente Schaarbeek niet onder de bevoegdheid van de Regering valt.

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen een project dat via het Colignonplein loopt;

Dat hij het coherenter vindt om zowel op het vlak van behoeften als van bevolkingsdichtheid te kiezen voor een tracé dat het Paviljoenplein en het Helmetplein bedient, gelet op het feit dat het Colignonplein goed door andere lijnen wordt bediend;

Dat hij betreurt dat door het project de parking op het plein, die 's avonds toegankelijk is voor omwonenden, verdwijnt om plaats te maken voor een betalende parking;

ANTWOORD

Overwegende dat de Regering van plan is kaart 6 betreffende het openbaar vervoer van het GBP te wijzigen om er een Noord-Zuidtracé aan toe te voegen dat met name via het Colignonplein loopt;

Dat het MER aangaande dit project heeft besloten dat het gekozen tracé de meest evenwichtige oplossing vormt en aanbevelingen heeft geformuleerd voor de uitvoering ervan;

Dat de alternatieve tracés, met name deze die in het bezwaarschrift worden genoemd, en de verplaatsingswijzen bijgevolg met kennis van zake zijn verworpen;

Dat de inrichting van de bovengrondse openbare ruimten overigens niet onder deze wijziging van het GBP valt;

Dat, zoals hierboven vermeld, de precieze kenmerken van de stations en hun stedelijke inpassing worden bepaald na de procedure van de stedenbouwkundige vergunning, gekoppeld aan een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarmaking;

Dat deze elementen bijgevolg moeten worden bestudeerd in de loop van deze latere procedures.

Overwegende dat een reclamant zou wensen dat de studie een doorsnede van het ontwerp van het station zou tonen onder het gemeentehuis, om de verkozenen in Schaarbeek te sensibiliseren;

ANTWOORD

Overwegende dat dit bezwaarschrift niet relevant is op het niveau van het ontwerp.

Liedts en omgeving

Overwegende dat de gemeente Schaarbeek wenst dat in het kader van de latere projecten het globale mobiliteitsschema in de wijk en de bereikbaarheid van de wijk worden bestudeerd, dat die rekening houden met de gemeentelijke visie inzake openbare ruimte, sanitaire en technische lokalen in het station;

Dat de GOC de vraag steunt van de gemeente die opmerkt dat de zwaktes van het project zouden zijn dat het geen rekening houdt met de stedenbouwkundige aspecten en ervoor pleit dat het project een denkoefening in die zin ontwikkelt;

Dat ze van mening is dat er voorstellen voor de inrichting bestaan in het kader van het stadsvernieuwingscontract (SVC) en dat het project de mogelijkheid biedt om de bovengrondse inrichting te verbeteren;

Dat de GOC het meer algemene argument aanbrengt dat de realisatie van de verbinding de openbare ruimte kan verbeteren en van oordeel is dat deze problematiek op zichzelf moet worden aangepakt, dat de creatie van deze lijn moet worden benut om de inrichting van de openbare ruimte ter hoogte van de stations en van de naburige wijken te herzien;

Dat ze nogmaals haar wens benadrukt om tijdens de werken het verkeer op de as Paleis te behouden;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en de wijziging van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'objet de la présente modification du PRAS concerne notamment la modification partielle du tracé d'itinéraire de transports en commun en site indépendant;

Que l'avis de la Commune de Schaerbeek fait état de demandes ou d'exigences ne relevant pas de ce plan;

Que les caractéristiques précises des stations, de leur insertion urbaine seront définies suite à la procédure de permis d'urbanisme, liée à une étude des incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que ces éléments seront par conséquent à étudier au cours de ces procédures postérieures;

Qu'enfin, l'actualisation du PCM de la Commune de Schaerbeek n'est pas du ressort du Gouvernement.

Considérant qu'un réclamant s'oppose au projet passant par la place Colignon;

Qu'il juge plus cohérent tant en matière de besoins, de densité démographique de privilégier le tracé desservant place du Pavillon et Helmet qu'au regard de la bonne desserte de la place Colignon par d'autres lignes;

Qu'il regrette que le projet supprime le parking de la place, accessible aux riverains en soirée, au profit d'un parking payant;

REPONSE

Considérant que le Gouvernement entend modifier la carte n° 6 'transports en commun' du PRAS en vue d'y ajouter un tracé nord-sud passant notamment par la place Colignon;

Que le RIE sur ce projet a conclu que le tracé retenu constituait la solution de mobilité la plus équilibrée et a émis des recommandations pour sa mise en œuvre;

Que les alternatives de tracé, notamment celles émises par la réclamation, et de mode ont été par conséquent rejetées en connaissance de cause;

Que par ailleurs, l'aménagement des espaces publics de surface ne relève pas la présente modification du PRAS;

Qu'ainsi que susmentionné, les caractéristiques précises des stations, de leur insertion urbaine seront définies suite à la procédure de permis d'urbanisme, liée à une étude des incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Que ces éléments seront par conséquent à étudier au cours de ces procédures postérieures.

Considérant qu'un réclamant souhaiterait que l'étude montre une coupe du projet de station sous la maison communale de sorte de conscientiser les édiles schaarbeekoïses;

REPONSE

Considérant que cette réclamation n'est pas pertinente à l'échelle du projet.

Liedts et abords

Considérant que la Commune de Schaerbeek souhaite que soit étudiée dans le cadre de la mise en œuvre du projet le schéma de mobilité globale à l'échelle du quartier, de l'accessibilité du quartier, qu'ils intègrent la vision communale en matière d'espace public, des locaux sanitaires et techniques dans la station;

Que la CRD appuie la demande de la commune, qui relève que les faiblesses du projet seraient de ne pas tenir compte des préoccupations d'ordre urbanistique et plaide pour que le projet développe cette réflexion;

Qu'elle estime que des propositions d'aménagement existent dans le cadre du Contrat de Renovation Urbain (CRU) et qu'il y a des possibilités de profiter du projets pour améliorer les aménagements de surface;

Que la CRD relève l'argument, plus général, selon lequel la réalisation de la liaison permettra d'améliorer l'espace public et juge que cette question doit être traitée pour elle-même, qu'il faut profiter de la création de cette ligne pour revoir l'aménagement de l'espace public au droit des stations mais aussi des quartiers proches;

Qu'elle réaffirme son souhait du maintien de la circulation sur l'axe Palais durant les chantiers;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Dat de locatie – nog indicatief in dit stadium van het project – van het station Liedts niet veel kan afwijken, gezien het aanwezige bebouwde weefsel en de technische voorschriften – theoretisch op het niveau van het ontwerp – van het tracé;

Dat de precieze kenmerken van de stations en hun stedelijke inpassing zullen worden bepaald na de procedure van de stedenbouwkundige vergunning, gekoppeld aan een milieueffectenstudie en speciale regelen van openbaarvervoer;

Dat het aangewezen is om, zoals de GOC benadrukt, te gepasten tijde de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunning en de bepalingen van het SVC op elkaar af te stemmen;

Dat ook de organisatie van de bouwwerken niet valt onder dit ontwerp.

Andere stations

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen erop wijst zich niet gebonden te voelen door de ligging en architectuur van de andere stations die immers niet werden bestudeerd door het ontwerp tot wijziging;

Overwegende dat de Raad voor het Leefmilieu vraagt erop toe te zien dat de stations goed worden ingepast;

Overwegende dat de gemeente Evere het belangrijk vindt dat de ruimten in de buurt van de stations Vrede en Linde open, kwalitatief en vrij zijn van gebouwen, met veel groen, en dat de bebouwing coherent is;

Dat ze voor het kappen van de bomen op de site Linde vraagt dat rekening wordt gehouden met haar GemSV die de heraanplanting garandeert;

ANTWOORD

Overwegende dat het ontwerp betrekking heeft op een wijziging van het GBP in de vorm van de opname van een openbaarvervoerlijn in afzonderlijke baan, met inbegrip van de indicatieve locatie van de stations en van kaart nr. 3 betreffende de bestemmingen;

Dat er gezien het aanwezige bebouwde weefsel en de – op het niveau van het ontwerp theoretische – technische voorschriften van het tracé niet veel afwijking mogelijk is in de stationslocaties, die in dit stadium van het project louter als aanwijzing worden gegeven;

Dat het ontwerp van de omgeving, de toegangen en de aansluitingen van deze stations echter niet wordt gepreciseerd op het niveau van het ontwerp en in een later stadium het voorwerp zal uitmaken van een architectuurproject dat is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning en milieu-expertise;

Dat de Regering te gepasten tijde zal toezien op de optimale integratie van deze stations.

Op voorstel van de Minister-President, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening,

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Kaart 3 – Bodembestemming – van het gewestelijk bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd, wordt gedeeltelijk gewijzigd volgens de bijgevoegde kaartuittreksels.

Art. 2. Kaart 6 – Openbaar vervoer – van het gewestelijk bestemmingsplan dat op 3 mei 2001 werd goedgekeurd, wordt gedeeltelijk gewijzigd volgens de bijgevoegde kaartuittreksels.

Art. 3. De regels voor de opvolging van dit besluit worden vastgesteld in het besluit van 20 april 2017 tot aanduiding van de ambtenaren belast met het verslag over de follow-up van de aanzienlijke effecten van de inwerkingtreding van het gewestelijk bestemmingsplan op het milieu.

Art. 4. De Minister-President is belast met de uitvoering van deze beslissing.

Brussel, 29 maart 2018.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,

R. VERVOORT

Que l'emplacement – indicatif au stade du projet – de la station Liedts ne peut varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant, aux impératifs – théoriques à l'échelle du projet – techniques du tracé;

Que les caractéristiques précises des stations, de leur insertion urbaine seront définies suite à la procédure de permis d'urbanisme, liée à une étude des incidences environnementales et de mesures particulières de publicité;

Qu'il conviendra, ainsi que le souligne la CRD, en temps voulu de faire concorder les demandes de PU et les dispositions du CRU;

Que, de même, l'organisation du chantier ne relève pas du présent projet.

Autres stations

Considérant que la Commission Royale des Monuments et Sites précise ne pas se sentir liée par la localisation et l'architecture des autres stations puisque non étudiés par le projet de modification du PRAS;

Considérant que le Conseil de l'Environnement demande à ce qu'il soit veillé à la bonne intégration des stations;

Considérant que la Commune d'Evere juge important que les espaces à proximité des stations Paix et Tilleul soit ouverts, qualitatifs et dégagés de tout édifice et largement végétalisés et que le bâti soit cohérent;

Qu'elle demande, pour les abattages d'arbres au site Tilleul, que son RCU garantissant la replantation, soit pris en compte;

REPONSE

Considérant que le projet porte sur une modification du PRAS sous forme de l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant en ce compris l'emplacement indicatif des stations et de la carte n°3 des affectations;

Que les emplacements – indicatifs au stade du projet – des stations ne peuvent varier de manière importante eu égard au tissu bâti existant, aux impératifs – théoriques à l'échelle du projet – techniques du tracé;

Que toutefois, le projet des environs, accès et correspondances de ces stations n'est pas précisé à l'échelle du projet et devront faire l'objet d'un projet architectural soumis à autorisation urbanistique et expertise environnementale ultérieure;

Que le Gouvernement veillera en temps utile à ce que l'intégration de ces stations soit optimale.

Sur la proposition du Ministre-Président, qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions,

Après en avoir délibéré,

Arrête :

Article 1^{er}. La carte n° 3 – Affectation du sol – du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 est partiellement modifiée conformément aux extraits de la carte ci-annexés.

Art. 2. La carte n° 6 – Transports en commun – du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 est partiellement modifiée conformément aux extraits de la carte ci-annexés.

Art. 3. Les modalités de suivi des dispositions du présent arrêté sont définies par l'arrêté du 20 avril 2017 désignant les fonctionnaires chargés du rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan Régional d'Affectation du Sol.

Art. 4. Le Ministre-Président est chargé de l'exécution de la présente décision.

Bruxelles, le 29 mars 2018.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

R. VERVOORT

REGION DE	BRUSSELS
BRUXELLES-CAPITALE	HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001
Annexe 1	Bijlage 1
Carte 1 - Situation existante de fait	Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



Zone ferroviaire



Mixité globale par îlot

(X = Proportion surface bureau, industrie, hôtel /
 Surface logement)

Très faible ($X \leq 0.02$)



Faible ($0.02 < X \leq 0.04$)



Moyenne ($0.04 < X \leq 0.12$)



Forte ($0.12 < X \leq 0.45$)



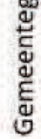
LEGENDE

Algemeen

Wegennet



Gemeentegrens



Spoorweggebied



Globaal gemengd karakter per huizenblok

(X = Verhouding oppervlakte kantoor, industrie, hotel /
 oppervlakte huisvesting)

Zeer zwak ($X \leq 0.02$)



Zwak ($0.02 < X \leq 0.04$)



Matig ($0.04 < X \leq 0.12$)



Sterk ($0.12 < X \leq 0.45$)



Carte 1 - Situation existante de fait




2

Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001


BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

Activité prédominante par parcelle



	Bureau
	Equipement collectif ou de service public
	Commerce
	Industrie

Activité prédominante par immeuble

(Surface activité prédominante > 300m2 et proportion
 surface activité dominante / Surface immeuble > ou = 0.7)

	Bureau
	Equipement collectif ou de service public
	Commerce
	Industrie

Espace vert

	Parc, jardin et plaine de jeux
	Terrain de loisirs et de sport de plein air

Hoofdooractiviteit per perceel



	Kantoor
	Uitrusting van collectief belang of van openbare diensten
	Handelszaak
	Industrie

Hoofdooractiviteit per gebouw

(Oppervlakte hoofdooractiviteit > 300m2 en verhouding
 oppervlakte hoofdooractiviteit / oppervlakte gebouw >= 0.7)









	Kantoor
	Uitrusting van collectief belang of van openbare diensten
	Handelszaak
	Industrie

Groene ruimte

	Park, tuin en speelplein
	Terrein voor vrijetijds- en sportactiviteiten in de open lucht

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

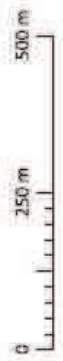
Terre cultivée		Teelgrond
Espace vert associé à la voirie		Bij de wegen horende groene ruimte
Cimetière		Begraafplaats
Terrain non bâti		Niet bebouwd terrein
Terrain non bâti		Niet bebouwd terrein
Autres		Andere
Liserés de noyau commercial		Linten voor handelskern
Intérieur d'îlot de bonne qualité		Binnenterrein van huizenblok van goede kwaliteit
Intérieur d'îlot peu verdurisé		Binnenterrein van huizenblok met weinig groen
Limite de zone modifiée		Gewijzigde gebiedsgrens

Carte 1 - Situation existante de fait

Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 1 - Situation existante de fait 5 Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 1 - Situation existante de fait

Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand

6

REGION DE	BRUSSELS
BRUXELLES-CAPITALE	HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001
Annexe 2	Bijlage 2
Carte 2 - Situation existante de droit	Kaart 2 - Bestaande rechtstoestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



LEGENDE

Algemeen

Wegennet



Gemeentegrens



Permis de lotir



Verkavelingsvergunning

Terrain affecté à l'industrie



Voor de industrie bestemde terrein

Site inscrit à l'inventaire



In de inventaris opgenomen landschap

Zone modifiée



Gewijzigd gebied

Carte 2 - Situation existante de droit

2

Kaart 2 - Bestaande rechtsoestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

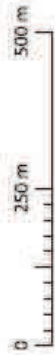
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 2 - Situation existante de droit 3 Kaart 2 - Bestaande rechtstoestand

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 2 - Situation existante de droit 4 Kaart 2 - Bestaande rechtstoestand

REGION DE	BRUSSELS
BRUXELLES-CAPITALE	HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001
Annexe 3	Bijlage 3
Carte 3 - Affectation du sol	Kaart 3 - Bodembestemming

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



Affectations

Zones d'habitat

Zones d'habitation à prédominance résidentielle



Zones d'habitations



Zones mixtes

Zones mixtes



Zones de forte mixité



LEGENDE

Algemeen

Wegennet



Gemeentegrens



Bestemmingen

Woongebieden

Woongebieden met residentieel karakter



Typische woongebieden



Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden



Sterk gemengde gebied



Carte 3 - Affectation du sol

Kaart 3 - Bodembestemming

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

Zones d'industries	Industriegebieden
Zones d'industries urbaines	Stedelijke-industriegebieden
Autres zones d'activités	Andere activiteitengebieden
Zones administratives	Administratiegebieden
Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public	Gebieden van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten
Zones d'entreprises en milieu urbain	Ondernemings gebieden in de stedelijke omgeving
Zones de chemin de fer	Spoorweggebieden
Zones vertes	Groengebieden
Zones vertes	Groengebieden
Zones de parc	Parkgebieden
Zones de sport ou de loisirs de plein air	Gebieden voor sport - of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
Zones de cimetières	Begraafplaatsgebieden

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

Autres zones



Zones d'intérêt régional



Zones d'intérêt régional à aménagement différé

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique,
 esthétique ou d'embellissement



Liserés de noyau commercial



Espaces structurants



Andere gebieden

Gebieden van gewestelijk belang

Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of
 esthetische waarde of voor stadsverfraaiing

Linten voor handelskern

Structurende ruimte

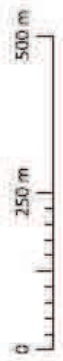
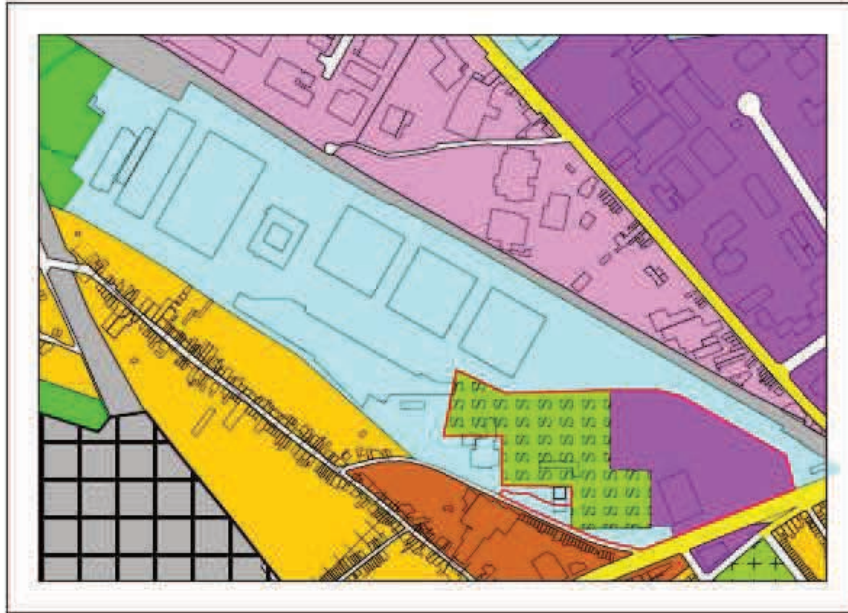
Limite de zone modifiée



Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



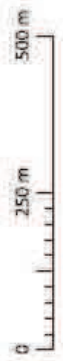
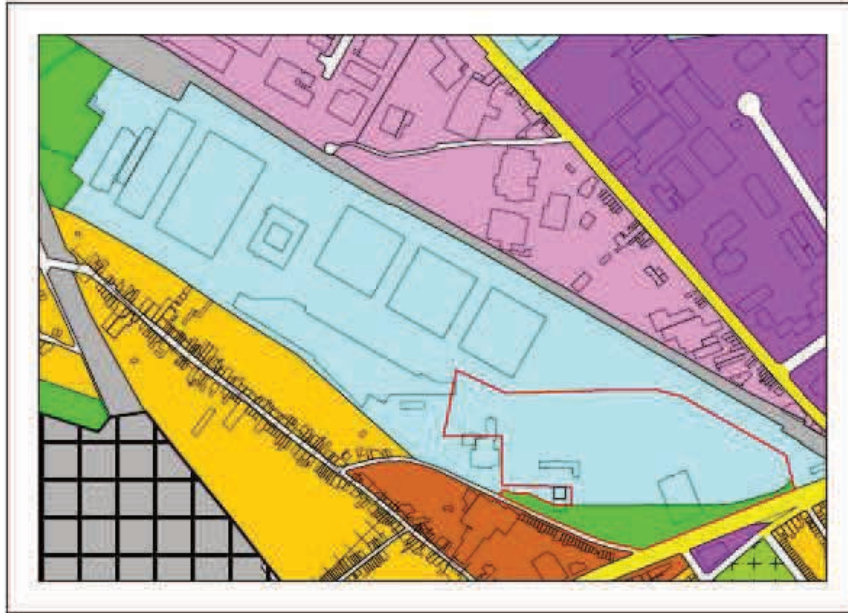
Carte 3 - Affectation du sol (PRAS 3 mai 2001)

Kaart 3 - Bodembestemming (GSP 3 mei 2001)

5

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

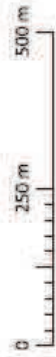
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 3 - Affectation du sol 6 Kaart 3 - Bodembestemming

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



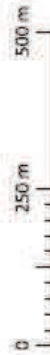
Carte 3 - Affectation du sol (PRAS 3 mai 2001)

7

Kaart 3 - Bodembestemming (GSP 3 mei 2001)

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



Carte 3 - Affectation du sol

Kaart 3 - Bodembestemming

8

REGION DE	BRUSSELS
BRUXELLES-CAPITALE	HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001
Annexe 4	Bijlage 4
Carte 6 - Transports en commun	Kaart 6 - Openbaar vervoer

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

LEGENDE	LEGENDE
Généralités	Algemeen
Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Eau	Water
Espace vert	Groene ruimte
Chemin de fer	Spoorweg
Zone de chemin de fer	Spoorweggebied
Ligne de chemin de fer	Spoorlijn
Ligne de chemin de fer à créer	Aan te leggen spoorlijn
Gare ou point d'arrêt	Station of halte
Gare ou point d'arrêt à créer	Aan te leggen station of halte
Zone d'études du projet de gare et de ZIRAD	Gebied voor studies van het project van het station en van het GGBUA

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

Transports communs urbains

Itinéraires en sites indépendant

Itinéraires en sites indépendant et station



Itinéraires en sites indépendant à créer (et station)



Autres

Zone à réserver pour infrastructure souterraine



Parking de transit



Stedelijk openbaar vervoer

Lijnen in onafhankelijke baan

Lijnen in onafhankelijke baan en station



Aan te leggen lijnen in onafhankelijke baan (en station)



Andere

Voor te behouden gebied voor ondergrondse infrastructuur

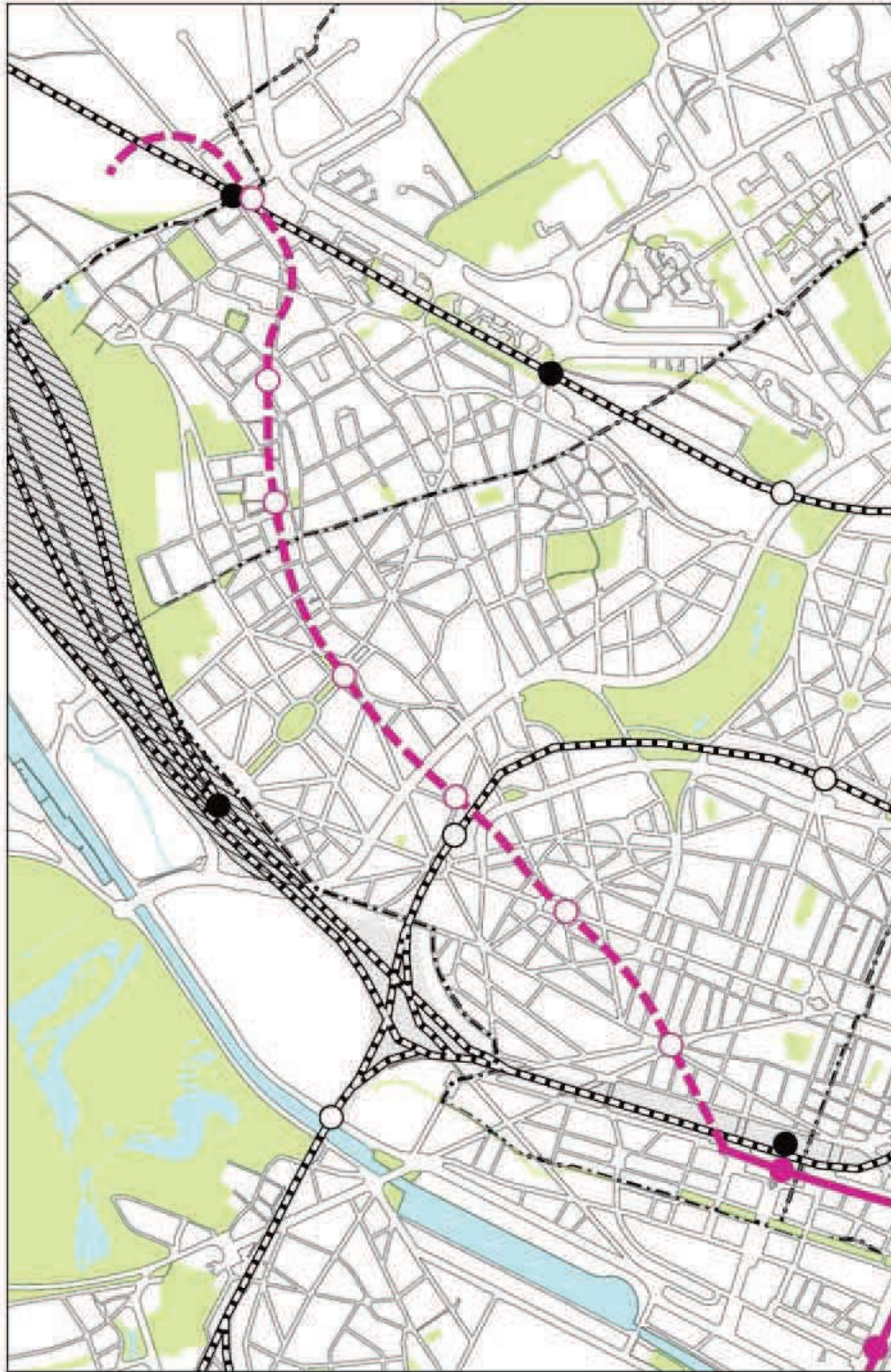


Transitparkeerterrein



ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 approuvé le 29 mars 2018
 modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

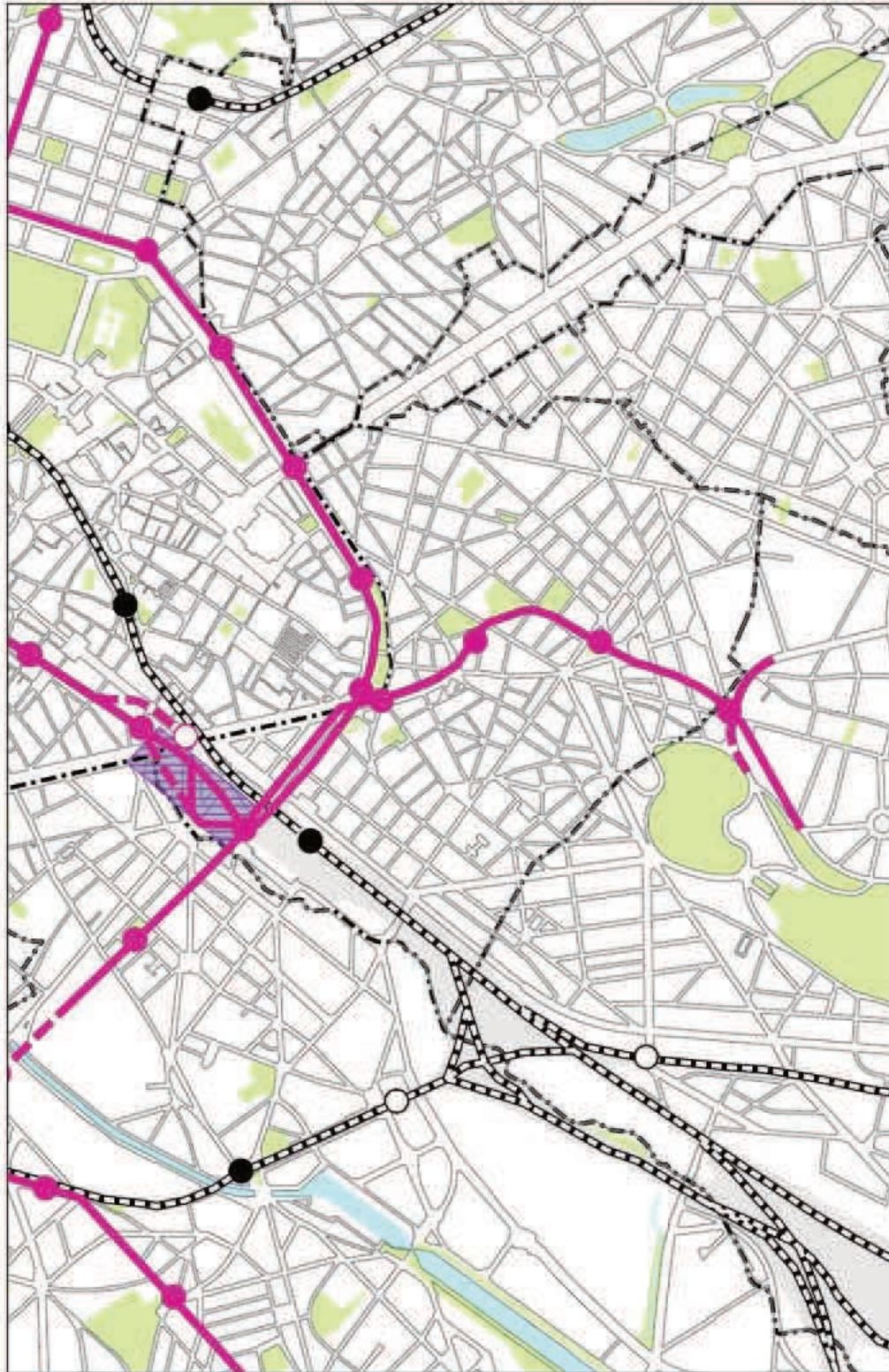
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



0 0,5 Km 1 Km
 Carte 6 - Transports en commun 4 Kaart 6 - Openbaar vervoer

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
approuvé le 29 mars 2018
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 29 maart 2018
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



0 0,5 Km 1 Km
Carte 6 - Transports en commun 5
Kaart 6 - Openbaar vervoer