

**CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Bulletin des interpellations  
et des questions orales et d'actualité**

---

**Commission de l'infrastructure, chargée des  
travaux publics et des communications**

**RÉUNION PUBLIQUE**

**MERCREDI 19 NOVEMBRE 1997**

## SOMMAIRE

### INTERPELLATION

de M. Willem Draps à M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, concernant "le prolongement de la ligne de tramway 94 de Boitsfort à Auderghem".

(Orateurs: M. Willem Draps, Mme Françoise Carton de Wiart, M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport).

## Présidence de M. Jan Béghin, président.

- La réunion publique est ouverte à 14h.40'

### INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS A M. HERVE HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT

concernant "le prolongement de la ligne de tramway 94 de Boitsfort à Auderghem".

**M. Willem Draps** .- Je regrette qu'un délai de près de deux mois se soit écoulé entre le moment où j'ai déposé ma demande d'interpellation et celui où je peux la développer devant cette commission.

A la lecture de la presse, j'ai pu constater que les deux communes concernées - Watermael-Boitsfort et Auderghem - sont favorables au projet dont je vais vous entretenir.

La ligne 94 se termine actuellement à Boitsfort. Dans le cadre du futur RER, ce quartier est caractérisé par trois axes radiaux importants : la ligne de métro 1A qui dessert le boulevard du Souverain à la station Hermann-Debroux, la ligne de chemin de fer 161, à l'intersection de laquelle est située la gare de Boitsfort et la ligne de chemin de fer 26, en correspondance, à l'arrêt Boendael, avec la ligne de tramway 94. Ces deux lignes de chemin de fer devraient être intégrées dans le futur RER, et la gare de Boitsfort est appelée à jouer un rôle important dans le cadre du RER.

Malheureusement, aucune rocade performante ne met en liaison ces trois radiales, ce qui implique des ruptures de charge décourageant l'utilisation des transports publics.

Aussi, relance-t-on l'idée de prolonger la ligne de tramway 94 le long du boulevard du Souverain, de la place Wiener à Boitsfort, jusqu'à la station de métro Hermann-Debroux à Auderghem.

Ce prolongement, outre qu'il relierait ainsi les trois radiales du réseau primaire, aurait l'avantage de mieux desservir les nombreuses entreprises riveraines du boulevard du Souverain, qui ne sont actuellement desservies que par la ligne d'autobus 42, qui n'a toujours pas été prolongée jusqu'à la gare de Boitsfort.

Ces entreprises, appartenant surtout au secteur tertiaire, se plaignent de l'absence de liaison directe entre le boulevard du Souverain et la gare de Boitsfort.

La concentration de bureaux de la chaussée de La Hulpe n'a pas, de son côté, de connection avec la station Hermann-Debroux.

La première hypothèse prévoyait le prolongement de la ligne de bus n° 42 de la place Wiener à la gare de Boitsfort.

Ce prolongement exigerait des aménagements importants au terminus face à la gare de Boitsfort. De plus, la régularité de passage des bus de la ligne n° 42 est insuffisante.

Au niveau du PRD, rien n'est prévu pour ce prolongement de 2 kilomètres entre la place Wiener et Hermann-Debroux. Par contre, le Plan Iris prévoit la prolongation de la ligne 94. Le financement de cette extension du réseau de tramway pourrait se faire soit en prélevant sur le budget d'investissement de la STIB, soit en utilisant le budget régional, le prolongement de la ligne 94 bénéficiant alors des mêmes conditions financières que les travaux de prolongement des axes du métro et des derniers prolongements de lignes de tram (Erasmus et Wezenbeek-Oppem).

Le montant des travaux est estimé entre 150 et 200 millions.

Le plan d'investissement de la STIB a programmé cette extension pour après l'an 2000. Elle n'y est donc pas considérée comme prioritaire.

Quelle est la position du ministre à l'égard de cette extension prévue au plan IRIS, fait-elle l'objet d'une volonté politique du gouvernement, qui irait dans le même sens que celle des responsables commerciaux?

Une étude a-t-elle été réalisée sur le terrain sur le fait de savoir si l'extension doit se faire dans l'axe du boulevard du Souverain ou s'il faut réduire l'espace réservé aux automobiles de part et d'autre de la berme centrale?

Est-il possible de prendre en charge cette extension du réseau dans le cadre du budget régional ou doit-elle être financée par les crédits d'investissements de la STIB?

L'ensemble des conditions sont réunies pour faire de cette extension, dont le coût est limité, un axe prioritaire de la politique des déplacements à Bruxelles étant donné l'importance du quartier en termes d'emploi existant et futur.

**Mme Françoise Carton de Wiart** .- Je plaide, moi aussi, pour le prolongement de la ligne 94 jusqu'à Hermann-Debroux. Ce prolongement a des implications locales et régionales. Dans l'optique de la mobilité régionale, les usagers auraient un accès direct à la gare de Boitsfort et à la ligne Hal-Vilvorde.

Ce prolongement aurait un effet bénéfique dans l'autre sens. Les employés des nombreux bureaux de la Chaussée de la Hulpe auraient ainsi un accès direct au métro. Il faudrait également envisager des aménagements de l'accès à la gare de Boitsfort.

Or, 5 lignes ont leur arrêt à cet endroit, ce qui pose de nombreux problèmes.

Le terminus en boucle du 94, place Bischofsheim, implique la gestion de l'espace public local ainsi que la planification et la conception des nouveaux commissariats de police.

Des problèmes financiers rendent difficile l'installation d'un terminus à rebroussement, à laquelle la STIB n'est pas opposée.

Les décisions à prendre auront une influence sur l'élaboration du plan communal de développement.

Je vous demande de donner le coup d'accélérateur souhaitable pour étudier ce projet qui est repris dans le plan IRIS, et ce avec l'énergie qu'on vous connaît dans d'autres dossiers.

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport. - Le prolongement du tram 94 entre la place Wiener et la zone de la station Herrmann-Debroux n'a pas été inscrit comme tel dans le PRD. A l'époque de la confection du PRD, l'étude du plan de déplacement n'était pas suffisamment avancée sur ce point. Il subsistait des questions quant à son rôle de complément au RER. Par contre, il est repris dans le plan IRIS qui vient d'être soumis à une consultation publique, ce rôle ayant été mis en lumière. Il faut l'envisager tant à court terme que dans un cadre plus large destiné à créer une rocade de transports en commun en site propre rapide et fréquent. Le projet doit tenir compte d'un prolongement par étapes vers la chaussée de Wavre, le rond-point du Souverain, voire l'avenue de Tervueren et le boulevard de la Woluwe.

Rappelons le contexte. Jusqu'en 1963, un tram a circulé sur le boulevard du Souverain. A l'époque, personne n'envisageait l'extraordinaire essor des bureaux le long de la chaussée de la Hulpe et du boulevard du Souverain et du boulevard de la Woluwe. Actuellement, quelque 368.000 m<sup>2</sup> de bureaux sont bâtis le long de la chaussée de la Hulpe et du boulevard du Souverain, dont 8.000 m<sup>2</sup> entre la gare de Boitsfort et la place Wiener, 129.000 m<sup>2</sup> entre la place Wiener et la station Herrmann-Debroux et 123.000 m<sup>2</sup> entre cette station et le rond-point du Souverain. Ces 3 sections représentent donc quelque 8.000 emplois.

Une moitié des employés habite la Région. Excentré, ce quartier est de plus adossé à la Forêt de Soignes et coupé de la partie ouest (Uccle, Forest, Anderlecht) de la Région par le Bois de la Cambre. L'accès en transports en commun nécessite généralement une correspondance. 19.865 habitants sont recensés à proximité de ce même axe, dont 7.373 entre la station Herrmann-Debroux et l'avenue Ten Reuken (Royale Belge).

*(Poursuivant en néerlandais)*

Depuis lors, un important centre commercial, dont il y a lieu de tenir compte, s'est développé entre la station Herrmann-Debroux et la chaussée de Wavre.

*(Poursuivant en français)*

Il faut lier à ce développement le dynamisme des petits commerces de la chaussée de Wavre. Les moyens d'accès rapides par transports en commun sont : - le train : ligne 26 à Boondael 3 fois par heure dans chaque sens et la ligne 161 à Boitsfort (14 trains à l'heure de pointe); - le métro à Herrmann-Debroux - 10 trains par heure.

Il existe, à partir d'Herrmann-Debroux, deux lignes de bus (41 et 42) pour desservir cet axe. La première, le 41, dessert Uccle et connaît des problèmes de régularité liés au trafic dans Uccle. La seconde, le 42, dessert la vallée de la Woluwe jusqu'à la place Wiener. Elle est plus régulière, mais connaît des surcharges aux heures de sortie d'école. A partir des gares SNCB de Boondael et Boitsfort, il n'existe aucune relation

directe avec la zone dense de bureaux et un second transit est donc nécessaire (à Wiener). Cette situation absurde ne m'a pas échappé. Dans un premier temps, un prolongement de la ligne 42 jusqu'à la gare de Boitsfort a été envisagé et proposé à la STIB. Toutefois, ce bus aurait dû circuler, en attendant la transformation du site propre pour les trams dans l'avenue Delleur, sur une voirie fréquemment congestionnée. De plus, des aménagements conséquents auraient dû être réalisés devant la gare. Ce prolongement ne résout pas le manque d'accès direct à la station Boondael, qui a connu un essor notable depuis le triplement des fréquences sur la ligne 26.

*(Poursuivant en néerlandais)*

On a envisagé le prolongement de la ligne, ce qui pourrait notamment décharger la place communale et les rues avoisinantes de la nuisance d'un trafic automobile intense.

*(Poursuivant en français)*

Les études du plan IRIS ont montré un intérêt important pour le prolongement du tram 94 au moins jusqu'à Herrmann-Debroux. Une restructuration du réseau peut être envisagée. Toutefois, la même étude a démontré qu'on ne pouvait raccourcir la ligne 42 à Herrmann-Debroux, sans graves inconvénients pour les clients venant de ou se rendant à Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre.

On ne peut pas rendre les déplacements des uns plus aisés au détriment de ceux des autres. Le potentiel de clients est important pour ce prolongement: le trafic attiré par les alentours du boulevard, en y incluant la zone Beaulieu-Delta, représente 6000 autos à l'heure du matin la plus chargée. La charge du boulevard du Souverain est de 1800 véhicules à ce moment, dans le sens le plus chargé (en direction de la chaussée de la Hulpe). Le soir, l'intensité de trafic est plus faible, en raison de l'étalement de la pointe et des bouchons qui se produisent en amont.

En l'espace de 2 heures, les transports en commun permettent à 4670 personnes d'accéder à la même zone. Le métro prend plus de 50% de ce trafic.

L'amélioration de la desserte par transports en commun ne peut toutefois se réaliser sans sauvegarder les capacités d'absorption du boulevard du Souverain. Il ne s'agit pas de rejeter le trafic vers d'autres axes, déjà fort encombrés, et encore moins vers les quartiers d'habitation.

Par conséquent, je ne me prononcerai définitivement sur la question du prolongement du tram 94 que lorsque j'aurai toutes les garanties en la matière. La question de l'emplacement des voies n'a pas encore pu être tranchée, vu ce qui précède. Le profil en travers permet plusieurs solutions, qui présentent toutes des avantages et des inconvénients. Un élément important à prendre en compte est le nombre très limité de voiries recoupant la chaussée en direction d'Auderghem et la présence d'une piste cyclable dans la berme centrale.

D'autre part, l'état sanitaire des arbres est médiocre dans les zones où il y a du stationnement dans la berme centrale. La zone de la place Wiener devra être remaniée pour permettre la traversée des tramways. En fonction des contraintes (notam-

ment du trafic automobile), des profils différents pourraient être retenus pour chacune des sections.

*(Poursuivant en néerlandais)*

Comme vous l'avez sans doute constaté, ce prolongement est important; c'est pourquoi il figure dans le plan de déplacement IRIS.

*(Poursuivant en français)*

L'implantation exacte des voies doit encore faire l'objet d'une investigation de manière à ne pas provoquer de diminution de la mobilité dans cette zone.

J'ai demandé à l'administration d'évaluer chaque profil en terme d'accessibilité aux propriétés riveraines, de gêne pour les habitants, de conséquence pour la mobilité, tant en voiture qu'à pied, en deux roues et en transports en commun, que ce soit pour travailler, pour aller à l'école ou dans les centres commerciaux d'Auderghem et de Boitsfort afin de pouvoir arrêter rapidement le profil et d'entamer à court terme le dessin des plans devant conduire à la demande de permis d'urbanisme en 1998, s'il est prouvé que le projet améliore la mobilité en transports en commun sans entraver fondamentalement les autres types de mobilité.

**M. Willem Draps** .- Le ministre s'est fait un ardent défenseur de ce prolongement. Il existe actuellement une demande latente de transfert de flux de déplacement le long de cet axe. Par contre, le ministre se montre prudent quand il déclare que ce prolongement ne pourrait se faire qu'à condition d'assurer une mobilité globale plus grande à cet endroit.

En tout état de cause, cette ligne et sa prolongation constituent un des éléments dont dispose la STIB dans le cadre d'une étroite liaison avec le réseau RER.

Par ailleurs, des études devraient se faire dès l'an prochain. Qu'en sera-t-il de l'imputation en termes d'investissements ?

La STIB devra-t-elle l'assumer ou est-ce au niveau du budget régional que cela se réalisera, puisqu'il s'agit d'une nouvelle ligne ?

**M. Hervé Hasquin**, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport .- Le budget régional peut intervenir, en principe mais, en vertu du contrat de gestion, la STIB pourrait participer à ce financement. Nous n'avons aucune idée précise, aujourd'hui, sur l'enveloppe qu'exigeraient ces aménagements. Il reste trop d'éléments incertains.

Il est évident que le partenariat entre la STIB et la Région pour le financement de ces aménagements permettrait de résoudre plus vite les problèmes techniques.

Aller plus loin dans la prospective me paraît dangereux.

- L'incident est clos.

- La réunion publique est close à 15h.05'.