

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

**Commissions réunies de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme
et de la politique foncière
et
de l'infrastructure, chargée des travaux publics
et des communications**

RÉUNION DU

JEUDI 23 DECEMBRE 1999

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de Mme Geneviève Meunier (F) à MM. Eric André, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, de la rénovation urbaine, des monuments et sites, du transport rémunéré des personnes et Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la fonction publique, de la lutte contre l'incendie, de l'aide médicale urgente et de la mobilité, concernant "la localisation et l'accessibilité du futur terminal TGV sur le site de Schaerbeek-formation".

(Orateurs: Mme Geneviève Meunier, MM. Bernard Clerfayt, Denis Grimberghs, Alain Adriaens et Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la fonction publique, de la lutte contre l'incendie, de l'aide médicale urgente et de la mobilité)

Présidence de M. Willem Draps.

-La réunion est ouverte à 15h10'.

INTERPELLATION DE MME GENEVIÈVE MEUNIER (F) À MM. ERIC ANDRÉ, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DES MONUMENTS ET SITES, DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DES PERSONNES ET ROBERT DELATHOUWER, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE, DE L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DE LA MOBILITÉ

concernant "la localisation et l'accessibilité du futur terminal TGV sur le site de Schaerbeek-formation".

Mme Geneviève Meunier .- La demande de permis de la SNCB ne portait que sur la construction de lignes à grande vitesse et pas sur l'implantation d'un terminal, dont les fondations sont pourtant prévues sans que cela ait fait l'objet de mesures de publicité ni d'études d'incidences.

Une interpellation a eu lieu le 25 novembre 1998 pour réclamer une étude d'incidence sur le terminal, son opportunité, son impact, sa localisation et déplorer l'absence d'étude sur la mobilité.

Ecolo s'était fermement opposé au projet déposé par la SNCB pour les raisons suivantes: le PRD avait rejeté l'éventualité d'un terminal à cet endroit; la SNCB n'a pas suffisamment prouvé ni la saturation du premier terminal ni celle de la jonction; la localisation sur le site Schaerbeek-formation est un non-sens urbanistique (il faudrait d'abord terminer la revitalisation des quartiers nord et midi, y attirer des bureaux, et freiner leur diffusion dans des zones résidentielles tout en réduisant la pression de la circulation automobile); la gare de Schaerbeek est déconnectée du réseau des transports en commun et, à défaut d'investissements de la part des sociétés de transport en commun, le futur terminal accentuera la pression automobile sur la ville; la création d'un pôle tertiaire sur ce site ne sera pas un atout pour la Région bruxelloise du fait de sa localisation excentrée et du caractère hypothétique d'une bonne desserte pour les transports en commun.

La commune de Schaerbeek dans son PCD avait émis de nettes réserves sur la décision prématurée d'un second terminal et sur sa localisation, qu'elle souhaitait plus en lien avec la ville, moins dommageable au quartier Huart-Hamoir. Elle avait déposé un projet alternatif à l'arrière de l'actuelle gare de Schaerbeek.

L'avis de la CRD sur le PCD de Schaerbeek se référait également au rejet de cette option par le PRD.

La Région a, malgré les nombreuses oppositions à ce projet, octroyé à la SNCB le certificat d'urbanisme le 7 août 1997 et un permis d'urbanisme le 30 juin 1999.

Lorsque la SNCB introduira une demande de certificat ou de permis pour la construction du terminal, son emplacement ne sera pas remis en question puisque les fondations auront été construites. Or, la construction de ce terminal aura des implications importantes pour les communes avoisinantes.

A nouveau gouvernement, nouvelle politique dans ce dossier important pour la Région?

La Région devrait anticiper les pièges de la SNCB qui cherche principalement à rentabiliser ses terrains.

A la lecture du projet de PRAS, ce projet de gare TGV semble être un fait acquis, puisqu'on y prévoit explicitement la gare, des voiries et des parkings de transit.

Le nouveau gouvernement accepte-t-il la localisation d'un terminal TGV sur ce site? N'est-il pas opportun d'ouvrir une concertation avec toutes les instances concernées afin d'étudier la question de l'urgence d'un second terminal et de son éventuelle implantation?

N'y a-t-il pas lieu d'effectuer des études préalables à l'implantation de ce deuxième terminal et des prévisions de trafic pour préciser l'échéancier de cette implantation?

Si votre gouvernement ne remet en question ni l'opportunité ni la localisation de ce deuxième terminal, je vous interroge sur les problèmes des parkings de transit et des voies d'accès.

Dans les projets de PRAS 1 et 2, le site de Schaerbeek-formation est répertorié en zone d'intérêt régional à aménagement différé.

Selon le projet de PRAS 2, trois parkings de transit sont prévus et seront rendus accessibles suite à la création de trois voies d'accès indépendantes les unes des autres.

Ces trois parkings ne peuvent être repris au PRAS, car il ne s'accompagne d'aucune indication réglementaire (surfaces au sol, nombre d'emplacements...).

Ce terminal devra bien être accessible. Il le sera en train, mais les voyageurs pourront-ils rejoindre la gare de Schaerbeek? Le tram 23 ira-t-il jusque là? N'y aura-t-il que des navettes en autocar pour conduire les voyageurs à l'aéroport? Fera-t-on du car sharing? Va-t-on prévoir de nouvelles routes pour y accéder?

Il semblerait que la voiture soit le mode de transport privilégié! Pourtant, le Secrétaire d'Etat à la mobilité indique "qu'il s'agit de se positionner contre l'usage irrationnel de la voiture et que des mesures dissuadant cette utilisation sont nécessaires".

Ecolo estime qu'encourager des parkings de transit aux extrémités de la Région et à côté d'une gare va à l'encontre de l'accord gouvernemental et des principes de réduction du trafic automobile.

Cette politique est aussi contestée par la commune de Schaerbeek, pour son manque d'efficacité (l'automobiliste a déjà affronté une bonne part des bouchons en arrivant au parking); car la distance restant à parcourir n'est pas significative

pour justifier un transport modal; et parce que la quasi totalité de la charge sur l'environnement due au déplacement individuel est maintenue.

Les parkings de transit doivent se trouver près des gares où habitent les navetteurs, et non à Bruxelles.

Le premier projet de PRAS prévoyait une sorte d'autoroute urbaine reliant ce terminal. Dans ce nouveau projet, les trois voies d'accès ne pourraient constituer de nouvelles liaisons routières avec le ring. Toutefois, il semble qu'une voirie traverserait Evere, en prenant même une partie de la réserve naturelle du Moeraske, et qu'une autre rejoindrait la chaussée de Vilvorde. L'axe venant du ring est déjà saturé et les navetteurs envahissent déjà le réseau inter-quartier et le réseau de quartier.

Ce méga-projet risque de déstabiliser des quartiers entiers de Schaerbeek et d'Evere en termes de pression automobile, de bouleversement urbanistique et de pression foncière.

Ces trois parkings de transit et les voiries d'accès ne doivent-ils pas dès lors être retirés du PRAS?

M. Bernard Clerfayt .- La création d'un second terminal TGV présente un enjeu bruxellois et ne concerne pas seulement les communes limitrophes.

L'urgence d'un tel projet ne semble pas justifiée, étant donné le retard des travaux du terminal Sud et étant donné qu'il accueille moins de voyageurs que prévus.

La localisation proposée par la SNCB sur le site de Schaerbeek-Formation, semble davantage motivée par la volonté d'éviter les problèmes occasionnés par le terminal Sud et celle de donner une plus-value financière à un terrain qui lui appartient.

La Région n'y a pas opposé une logique d'intérêt général.

Le terminal doit être le plus proche possible du centre ville faute de quoi les pouvoirs publics supporteront seuls les surcoûts inhérents à la nécessité de relier cet équipement aux réseaux de transports alternatifs.

La commune de Schaerbeek a présenté un contre-projet, derrière la gare de Schaerbeek, qui permettrait l'économie de 2 milliards de francs.

Le contre-projet schaarbeekois a aussi l'avantage garder en fonction la gare actuelle. Il n'a pas d'impact négatif sur l'environnement.

La SNCB refuse de considérer ce contreprojet.

Je m'étonne que les pouvoirs publics ne se soient pas préoccupés de leurs intérêts face à l'autorité de la SNCB sur ce site.

C'est une erreur de vouloir créer une "gare-île" au milieu de rien sans savoir comment et quand l'expansion de la ville pourra rattraper cette gare.

Le PRAS II fixe une zone du site de Schaerbeek-formation qui exclut l'alternative schaarbeekoise. Cela peut poser d'éventuels problèmes juridiques, si la future étude d'incidence démontre que le meilleur choix n'est pas celui de la SNCB.

M. Denis Grimberghs .- Il est important d'imposer de nouvelles études à la SNCB sur la nécessité d'une nouvelle gare TGV.

La gare du Midi est loin d'être saturée. Il faudrait nous fournir des arguments plus sérieux en termes de gestion du trafic.

Concernant la localisation de ce deuxième terminal, il faut tenir compte des éléments de maturation de ce projet. Dans le PRD on avait prévu une deuxième halte TGV à Bruxelles-Nord. Il est dommage qu'on n'ait pas envisagé les avantages de cette option.

Il n'est pas certain que l'urbanisation de Bruxelles va rattrapper cette localisation isolée. Ce seront plutôt Vilvorde et Zaventem qui risquent de rattraper ce terminal. Je ne crois pas que les Bruxellois doivent accepter un projet qui contribue surtout au développement du Brabant flamand.

En dépit du fait que le PRAS devait empêcher la création d'autres projets avant la finalisation des précédents, on envisage la création du terminal Nord sans avoir mis un terme aux travaux du terminal Sud.

Il apparaît aussi que certains trains venant de Londres ou Paris ne s'arrêteront plus au Midi, ce qui diminuera considérablement l'importance du terminal.

On doit pouvoir offrir un maximum de liens entre le TGV et l'aéroport mais aussi entre le TGV et le centre ville.

La SNCB a mis tout le monde devant le fait accompli en présentant son mémorandum. Ce mémorandum justifiait le projet par la nécessité de globaliser les investissements à Bruxelles. Cela doit être saisi comme une opportunité d'avoir effectivement un débat global.

Nous devons rapidement rediscuter avec la SNCB sinon nous risquons d'être obligés d'accepter certaines choses non souhaitables dans le cadre de l'attribution des moyens financiers du plan décennal d'investissement.

M. Alain Adriaens .- L'impact urbanistique du projet sur la Région de Bruxelles est considérable. Tel qu'inscrit dans le PRD et en partie confirmé dans le PRAS, la localisation des infrastructures administratives devrait se faire autour des trois grandes gares bruxelloises. Cela serait totalement remis en question par la construction de ce nouveau pôle.

Comment les investisseurs belges pourraient encore croire les politiciens bruxellois? La politique urbanistique de la Région manquerait totalement de cohérence.

M. Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la fonction publique, de la lutte contre l'incendie, de l'aide médicale urgente et de la mobilité (en néerlandais) .- Je m'en tiendrai au texte de la réponse qu'aurait donnée le secrétaire d'Etat Eric André à cette interpellation. Il faut bien se dire que le débat ne sera pas clôturé aujourd'hui.

(Poursuivant en français)

Depuis l'entrée en vigueur du PRD, le développement très rapide de la clientèle TGV à destination de la France a conduit

la SNCB à envisager la saturation, à terme, du terminal de Bruxelles-Midi. L'accroissement de la clientèle TGV pour les trajets à destination des Pays-Bas et de l'Allemagne risque d'entraîner la saturation progressive de la jonction ferroviaire Nord-Midi.

L'accessibilité en voiture de l'aéroport de Bruxelles-National devient difficile. Les prévisions de croissance du trafic aérien et le rôle important joué par notre aéroport national renforcent la nécessité d'améliorer sa desserte au moyen des transports publics.

La gare située sous l'aéroport n'a pas la capacité pour accueillir le RER, le TGV et les trains IC-IR du trafic intérieur. Cette situation n'est pas de nature à inciter les passagers du transport aérien à utiliser les moyens de transports publics pour se rendre à l'aéroport.

Il faut de plus alléger le trafic aérien sur Bruxelles en transférant au TGV une partie de la clientèle des vols à courte distance.

L'ensemble de ces éléments explique la volonté de la SNCB de construire une gare TGV, IC-IR, RER sur le site de Schaerbeek-formation, en liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles-National et ce, grâce à un transport public de grande qualité.

L'article 26 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme autorise le PRAS à préciser et à compléter le PRD lorsque survient un événement nouveau. Le projet de création d'une gare sur le site de Schaerbeek-formation a donc été intégré au projet de PRAS.

Le projet de PRAS n'est pas l'outil le plus adapté au développement d'une politique dynamique en matière de mobilité. Cette dernière relève du PRD et de son plan d'action, le plan IRIS.

Le PRD approuvé en 1995 est d'application jusqu'au 31 décembre 2000. La mobilité constituera un volet essentiel du nouveau plan à mettre en oeuvre après cette date.

L'ordonnance impose que le PRAS indique les mesures d'aménagement des principales voies de communication. L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 dispose qu'une carte des voiries doit comprendre le tracé des principales voies de communication et qu'une carte des transports en commun doit comprendre le tracé des principaux itinéraires de transports en commun.

A moins qu'une autre solution me soit offerte, je vais me limiter aux indications cartographiques du PRAS relatives aux infrastructures existantes, tant pour les voiries que pour les transports en commun ainsi qu'aux prescriptions qui s'imposeront lors de modifications apportées à ces voiries ou itinéraires de transports en commun.

La carte des affectations devra reprendre les zones réservées pour les infrastructures souterraines qui ont un impact direct sur les projets qui peuvent être établis sur ces parcelles.

Dans cette hypothèse, la problématique de la création d'une gare sur le site de Schaerbeek-formation, de ses voies d'accès

et de ses parkings, sera développée dans le cadre du prochain PRD.

Notre planification régionale tiendra compte de la réserve d'avenir que constitue la possibilité d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-formation.

Le projet de PRAS tel qu'il a été défini par le précédent gouvernement doit pouvoir refléter les différents projets imaginés pour assurer le développement de la Région à un horizon suffisamment éloigné (de 10 à 15 ans) qui va au delà du terme du PRD (plan de législation).

Y seront donc repris un certain nombre de projets dont les études d'opportunité et de faisabilité technique ne sont pas encore terminées. Si nous voulons que notre plan intègre suffisamment de réserves d'avenir, nous devons accepter que certains projets y figurent, même s'il était démontré par la suite que ceux-ci se révélaient obsolètes, infaisables ou trop coûteux. A défaut, le PRAS n'aurait pas plus d'ambition et de portée dans le temps que le PRD. Nombre de projets d'extensions de notre réseau de transport prévus par le plan de secteur n'ont jamais vu le jour.

Le projet de terminal Bruxelles-Europe n'est pas suffisamment mûr pour prendre des décisions concernant ses implications et mesures d'accompagnement.

Les données de prévisions de trafic ferroviaire sur lesquelles sont basées les perspectives actuelles proviennent des études réalisées à la fin des années 80. Ces prévisions ont été réactualisées en fonction des trafics observés depuis la mise en service des lignes TGV vers Paris.

Une analyse récente montre que les données initiales sont sensiblement modifiées. Les prévisions pour le Thalys tablaient sur 5 millions de passagers par an. Or, trois ans après la mise en service, nous n'en sommes qu'à 3,7 millions.

Toute proposition d'un terminal TGV au nord de la Région devra se baser sur des données issues d'une étude sur les développements les plus récents notamment en synergie avec l'aéroport national.

La saturation du terminal du Midi et de la jonction doit être appréciée de manière globale. Le type de RER retenu influencera cette capacité. Un groupe d'experts de haut niveau a pour mission de remettre un rapport à la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications pour juin 2000.

Si la nécessité d'un deuxième terminal vient à être démontrée, son accessibilité doit être étudiée dans le détail. L'actualisation du plan IRIS précisera les infrastructures routières et de transport public urbain pour assurer la desserte de ces développements. Cette modélisation permettra de chiffrer la part de trafic déplacé et celle de trafic nouvellement généré par le terminal et ses développements, et de déterminer comment ces flux se répartissent géographiquement.

Dans la mesure où le terminal TGV serait perçu comme une "porte d'entrée" de l'aéroport, il faut éviter les effets pervers d'une dérivation sur notre territoire des surfaces de parkings et de leur cortège de nuisances. Cette porte d'entrée de

l'aéroport devrait être alimentée au maximum par des clients des transports publics. Ceux qui souhaiteraient y accéder en voiture seraient rabattus vers les capacités existantes.

Ce projet ne relève pas de la priorité. Actuellement, le plus important est de mettre en place le RER et de concrétiser le plan IRIS des déplacements. Le groupe d'experts chargé de remettre un rapport à la CIMIT devra examiner les prévisions de trafic, les alternatives de réseau, les incidences sur l'exploitation et la répartition des pertes, le mode de financement, la concertation avec les autres Régions, les effets sur la mobilité de Bruxelles et les mesures d'accompagnement.

Ce n'est qu'à l'issue de l'examen de ces différents volets que pourra être abordée l'intégration ou non de ce projet dans la mobilité bruxelloise, via une réactualisation du plan IRIS.

(Poursuivant en néerlandais)

Je souhaite résumer brièvement mon point de vue. Le TGV d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec le TGV de De Croo. Le TGV d'aujourd'hui est un maillon essentiel des transports en commun de demain. Il est normal de créer un second terminal dès lors que le terminal de la gare du Midi est saturé. Il revient à la SNCB de démontrer que le premier terminal est saturé.

D'une part, je suis d'accord avec la plupart des remarques des intervenants. D'autre part, il ne faut pas attendre que les différentes fonctions de la ville rencontrent des problèmes pour prendre les mesures qui s'imposent. Je citerai toujours comme exemple le Dockland à Londres. La faillite est due pour une bonne part à l'absence de transports en commun de qualité et de bonnes connexions. Un nouveau projet implique la réalisation des études nécessaires sur les transports en commun. Nous devons les entamer à temps et pas lorsque le réseau sera saturé.

Il est logique qu'on réalise des études sur les attentes des voyageurs avant d'implanter un deuxième terminal. Une étude a été entamée et les différents niveaux de pouvoir y participent. Elle sera disponible au mois de juin et nous pourrons alors actualiser le plan IRIS. Toutes les données sont dès lors collectées au sein de la commission consultative des transports en commun, où tous les acteurs sont représentés. Après le mois de juin, la Région de Bruxelles-Capitale pourra décider par elle-même.

Mme Geneviève Meunier .- Il y a beaucoup de différences entre les réponses écrites de M. Eric André et vos réponses.

La réponse de M. André m'inquiète car j'ai l'impression qu'elle émane tout droit de la SNCB et de l'aéroport.

Il ne manifeste aucune volonté de changement et soutient entièrement le projet déposé par la SNCB.

Il n'a pas répondu aux problèmes d'urgence et de localisation. Vous me dites que des études vont être faites en coordination avec le fédéral.

Je souscris à votre point de vue sur la nécessité d'une étude et d'une concertation. Je doute de l'urgence et de la localisation de ce terminal. Je ne souscris pas aux réponses écrites de M. André qui m'ont été remises.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 16h10'