

Luxembourg, le 13 decembre 2023

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	BRUSSELS REGION SUSTAINABLE MOBILITY II
Numéro du projet :	2023-0044
Pays :	Belgique
Description du projet :	Cette opération concerne le tronçon entre la station Gare du Nord (incluse) et la station Albert incluant les travaux et équipements nécessaires à la transformation des infrastructures souterraines existantes d'un mode tram (appelées pré-métro) vers un mode métro et ainsi que les travaux requis pour construire le tronçon de tunnel manquant et une nouvelle station de métro en connexion avec une nouvelle station tram souterraine.

EIE exigée : oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Le tracé général d'une nouvelle ligne de métro automatique à Bruxelles qui sera entièrement accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) a été approuvé le 28 février 2013 allant de la station Bordet à Evere à la station Albert à Forest, appelée ligne M3.

Bien qu'il s'agisse d'une seule ligne de métro automatique, la réalisation de cette ligne a été scindée en 2 phases :

- Le tronçon nord allant de la station Bordet à la station Gare du Nord (exclue), appelé « Programme Métro Nord » ou programme Bordet-Nord, Il s'agit d'un nouveau tronçon de métro à créer ex nihilo.
- Le tronçon sud allant de la station Gare du Nord (incluse) à la station Albert, appelé « Programme Nord-Albert », il s'agit d'un tronçon existant de pré-métro (tram souterrain) qui doit être transformé en métro et dont le tunnel doit être construit dans sa section manquante.

Cette opération BEI ne concerne que le tronçon entre la station Gare du Nord (incluse) et la station Albert incluant d'une part les travaux et équipements nécessaires à la transformation des infrastructures d'un mode tram (« prémétro ») vers un mode métro et ainsi que les travaux requis pour l'optimisation de la structure du réseau tram sur les sections concernées.

Le projet comprend aussi, d'autre part, la création de nouvelles infrastructures : un nouveau tunnel entre les stations « Gare du Midi » et « Anneessens » qui passera notamment sous le Palais du Midi, la création d'une nouvelle station « Toots Thielemans » dénommée auparavant « Constitution » ainsi que des connexions de tram souterraines reliant les arrêts « Porte d'Anderlecht » et « Suède ». Ceci comprend une seconde et nouvelle station « Toots

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg, le 13 decembre 2023

Thielemans » dédiée au métro tram et disposant d'une correspondance souterraine et PMR avec la nouvelle station « Toots Thielemans » dédiée au mode métro. Ces nouvelles infrastructures ont fait l'objet d'une étude d'incidences (voir ci-après).

Évaluation des incidences environnementales

Evaluation stratégique environnementale (ESE):

Le projet fait partie de la mise en œuvre des actions du Plan régional de mobilité 2020-2030 (PRM) de la Région de Bruxelles – Capitale (RBC) approuvé en mars 2020. L'évaluation stratégique environnementale du PRM a montré les bénéfices induits par l'accroissement de l'offre de transport public et l'optimisation de l'intermodalité avec les modes actifs (piétons, cyclistes) qui permet de favoriser ainsi le transfert modal de la voiture particulière vers des modes plus vertueux du point de vue environnemental.

L'ensemble du projet de mise en œuvre de la ligne 3 y compris le tronçon Gare du Nord - Albert a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale dans le cadre de la modification partielle du « Plan Régional d'Affectation du Sol » qui a donné lieu à un Rapport sur les incidences environnementales (« RIE ») sur plan et programme et a fait l'objet d'un Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 29 mars 2018 qui a été publié au Moniteur Belge le 24 avril 2018.

Evaluation d'impact environnemental (EIE):

Etant donné que le tunnel et les stations des infrastructures existantes du mode tram (« pré-métro ») ont été prévues d'origine pour qu'elles puissent accueillir des rames de métro, les travaux de transformation se feront principalement dans l'emprise existante et leur impact devrait être mineur. De ce fait, ils ne relèvent pas de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE.

Toutefois, comme indiqué précédemment, le projet comprend aussi la création de nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle station « Toots Thielemans ». Ces nouvelles infrastructures ont fait l'objet d'une étude d'incidences dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme obtenu le 24 en mai 2019. Des modifications récentes de la méthode constructive du tunnel requièrent la démolition de l'intérieur du Palais du Midi, qui n'est pas considéré comme monument historique ou protégé, tout en maintenant la façade. Toutefois une modification du permis d'urbanisme est nécessaire pour ces travaux. Celle-ci est en cours et fera l'objet d'une Etude d'Incidences Environnementales complémentaire. L'obtention du permis fera l'objet d'une condition de premier décaissement.

Le permis d'urbanisme pour la transformation de la station Albert a été octroyé le 26 juillet 2018. Compte tenu de la nature des travaux à réaliser (modifications internes à la station existante et accès pour personnes à mobilité réduite), cette composante n'a pas fait l'objet d'un Rapport d'incidences environnementales.

Le permis pour l'ouvrage à la Gare du Nord a été obtenu le 25 mai 2020 après avoir été soumis à un rapport d'incidences.

Etant donné que le projet se situe en milieu urbain, aucun impact sur des zones et sur la biodiversité n'a été relevé comme indiqué dans l'étude d'incidences. La construction des nouvelles infrastructures requiert d'abattre 113 arbres. Toutefois, la Ville de Bruxelles en tant que gestionnaire de voirie de l'avenue de Stalingrad a développé depuis le permis pour la construction de la station Toots Thielemans, un nouveau projet pour le réaménagement de l'avenue de Stalingrad qui prévoit de replanter 70 arbres et 168 buissons et arbustes. La demande de permis a été déposée début 2022. Le projet a été développé par la Ville de Bruxelles en concertation avec les riverains dont un panel a été réuni d'octobre 2020 à janvier 2021 et une concertation en ligne était effectuée.

Les travaux prévus auront des impacts environnementaux pendant la phase de construction. Ces impacts devraient être limités et liés aux interruptions du trafic sur les lignes de tram, au



Luxembourg, le 13 decembre 2023

détournement du trafic local, à la pollution, bruit et vibrations de construction et de démolition. Des mesures d'atténuation seront appliquées conformément à la législation applicable et aux meilleures pratiques de construction.

Concernant le patrimoine archéologique, une vérification a déjà été faite par le département Patrimoine Archéologique de la Direction du Patrimoine Culturel (DPC) d'Urban Brussels, l'administration régionale bruxelloise de l'Urbanisme préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme déjà octroyés. Pour les travaux sous le Palais du Midi, cette vérification fera aussi partie de la procédure du permis d'urbanisme.

Impacts pendant la phase opérative :

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile.

Alignement avec l'Accord de Paris :

Le projet est considéré comme aligné à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque publiée fin 2020 car il comprend la transformation des voies et équipements de tram nécessaires à la mise en service du premier tronçon de la ligne 3 du métro bruxellois.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Compte tenu de la portée du projet et du choix du tracé pour le nouveau tunnel, celui-ci ne requiert pas d'acquisitions foncières.

Les travaux autour de la nouvelle station « Toots Thielemans » auront toutefois un impact important sur les riverains et les activités économiques de commerce, pendant la phase de chantier. Environ 70 commerces et établissements d'hôtellerie, de restauration et des cafés sont concernés par cette emprise. Les accès aux commerces/établissements/habitations ont été maintenus. De plus, un accompagnement a été mis en place et les commerces impactés dont ceux qui devront quitter le Palais du Midi peuvent bénéficier d'indemnités. Une école supérieure et une salle de sports intégrée dans le Palais du Midi seront également relocalisés.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Dans le cadre de l'évaluation stratégique environnementale, le Rapport sur les incidences environnementales (« RIE ») sur le projet ligne 3 dans son ensemble a été soumis à une enquête publique entre le 1 septembre et le 30 octobre 2017.

Dans le cadre du permis d'urbanisme, les travaux autour de la nouvelle station « Toots Thielemans » et leur Etude d'Incidences Environnementales ont été soumis à une enquête publique du 8 novembre 2018 au 7 décembre 2018.

La modification du permis d'urbanisme pour les travaux souterrains sous le Palais du Midi fera l'objet d'une nouvelle enquête publique.

Les travaux pour la transformation de la station Albert ainsi que Gare du Nord ont été soumis à enquête publique du 25 janvier 2018 au 23 février 2018 et du 29 mai 2019 au 27 juin 2019 respectivement.

Conclusions et Recommandations

L'opération permettra la mise en service de la première phase de la ligne de métro M3 à Bruxelles. Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de



Luxembourg, le 13 decembre 2023

l'attractivité des transports en commun et de l'intermodalité avec les modes actifs (piétons et cyclistes) favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile, tout en favorisant les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite.

Etant donné que le tunnel et les stations des infrastructures existantes du mode tram (pré-métro) ont été prévues pour qu'elles puissent accueillir des rames de métro, les travaux de transformation se feront principalement dans l'emprise existante et leur impact devrait être mineur. Toutefois, comme indiqué précédemment, le projet comprend aussi la création de nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle station « Toots Thielemans » qui ont un impact important sur l'urbanisme et qui requièrent une modification du permis d'urbanisme. De ce fait, le Promoteur devra transmettre à la Banque le permis modifié et l'étude d'incidences complémentaire avant le premier décaissement.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur et les conditions de décaissement précités, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.