



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS
SUR LE LUCHTHAVENTRAM
*« Projets d'infrastructures pour un tram et des liaisons cyclables
entre Bruxelles et l'aéroport »*

27 janvier 2020

Le projet appelé « Luchthaventram » regroupe des projets d'infrastructures pour une liaison par tram et des liaisons cyclables entre Bruxelles et Brussels Airport. Les premières estimations du nombre de voyageurs entre Bruxelles et l'aéroport sont de 10.000 personnes/jour pour les utilisateurs du tram et aussi de 10.000 cyclistes/jour. Il est par ailleurs prévu que le tram 62 passe par la gare de Bordet (correspondance avec le nouveau métro 3) et ait son terminus à la gare de Bruxelles-Nord.

Etant donné les impacts du projet sur la Région de Bruxelles-Capitale, la Werkvennootschap sollicite l'avis de la Commission Régionale de la Mobilité sur l'ensemble du système avant d'introduire les demandes d'autorisation.

La Commission, ayant entendu la présentation du projet de Luchthaventram par MM. Joost Swinnen (De Werkvennootschap), Koen Van Heysbroeck (Tractebel) et M^{me} Adelheid De Muynck (Sweco Belgium) et après avoir délibéré le 27 janvier 2020, a émis à l'unanimité l'avis suivant.

La Commission regrette le flou quant à l'exploitation du projet d'infrastructure tram : quelle(s) compagnies et quelle(s) ligne(s) avec quelle(s) origine(s), quelle(s) destination(s), quelle(s) fréquence(s) et quelles plages horaires ? Ce dernier point est important tant pour les travailleurs que pour les voyageurs.

La Commission insiste pour que le projet prévoit l'accessibilité de cette ligne pour tous en toute autonomie.

La Commission regrette aussi que les avantages de la nouvelle infrastructure par rapport aux services ferroviaires n'aient pas été exposés, alors même que le développement des nouvelles infrastructures pour l'accès ferroviaire à l'aéroport (diabolo, mais aussi indirectement tunnel Schuman-Josaphat) ont coûté cher et n'ont pour l'instant été valorisées que partiellement.

La Commission pointe les relations entre l'aménagement du territoire et la mobilité (en particulier la qualité de la desserte en transports publics et l'offre de parkings) et l'impact de ceci sur l'emploi. La Commission suggère de consulter le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale pour examiner les conséquences socio-économiques et fiscales que le projet va générer.

La Commission insiste sur l'importance d'une stratégie intégrée poussant les automobilistes au report modal dans ce corridor « Bruxelles-aéroport ». Cela devrait passer par des infrastructures nouvelles et aussi par la restructuration des services existants, une politique tarifaire intégrée entre opérateurs et une politique de stationnement à l'échelle de la zone.

La Commission insiste sur les éléments qui peuvent être préjudiciables à l'intermodalité, notamment les trop longues distances à parcourir pour les changements de moyens de transport, le manque de connectivité réelle entre les modes et le « supplément Diabolo » si l'on utilise le train de/vers Brussels Airport (y compris pour passer d'un mode de transport à

l'autre). Le tarif de la ligne 12 Aéroport de la STIB et celui du tram doivent aussi être intégrés dans une nouvelle zone tarifaire. La Commission recommande une intégration tarifaire STIB-De Lijn-SNCB sur la zone et de faire en sorte que le supplément « Diabolo » ne limite pas l'attractivité des liaisons, par exemple en le supprimant pour les utilisations combinées du train et d'autres transports publics.

En pratique, la Commission estime une adaptation du réseau de bus nécessaire pour former un nœud de communications performant, voire même prévoir deux nœuds de correspondance (un à l'aéroport et un vers les zones d'emploi). Elle suggère d'intégrer à cette réflexion les liaisons avec le pôle de Diegem et la connexion entre Roodebeek et l'aéroport. La qualité de l'infrastructure prévue pour le terminus à l'aéroport est aussi importante pour en favoriser l'utilisation.

Enfin, la Commission demande la mise en place de mécanismes structurels pour la gestion intégrée du stationnement dans la zone et une utilisation partagée des parkings existants visant l'intermodalité. Elle cible les nombreux parkings des entreprises situées aux nœuds intermodaux et demande de ne pas créer de parkings supplémentaires qui y attireraient encore le trafic automobile.