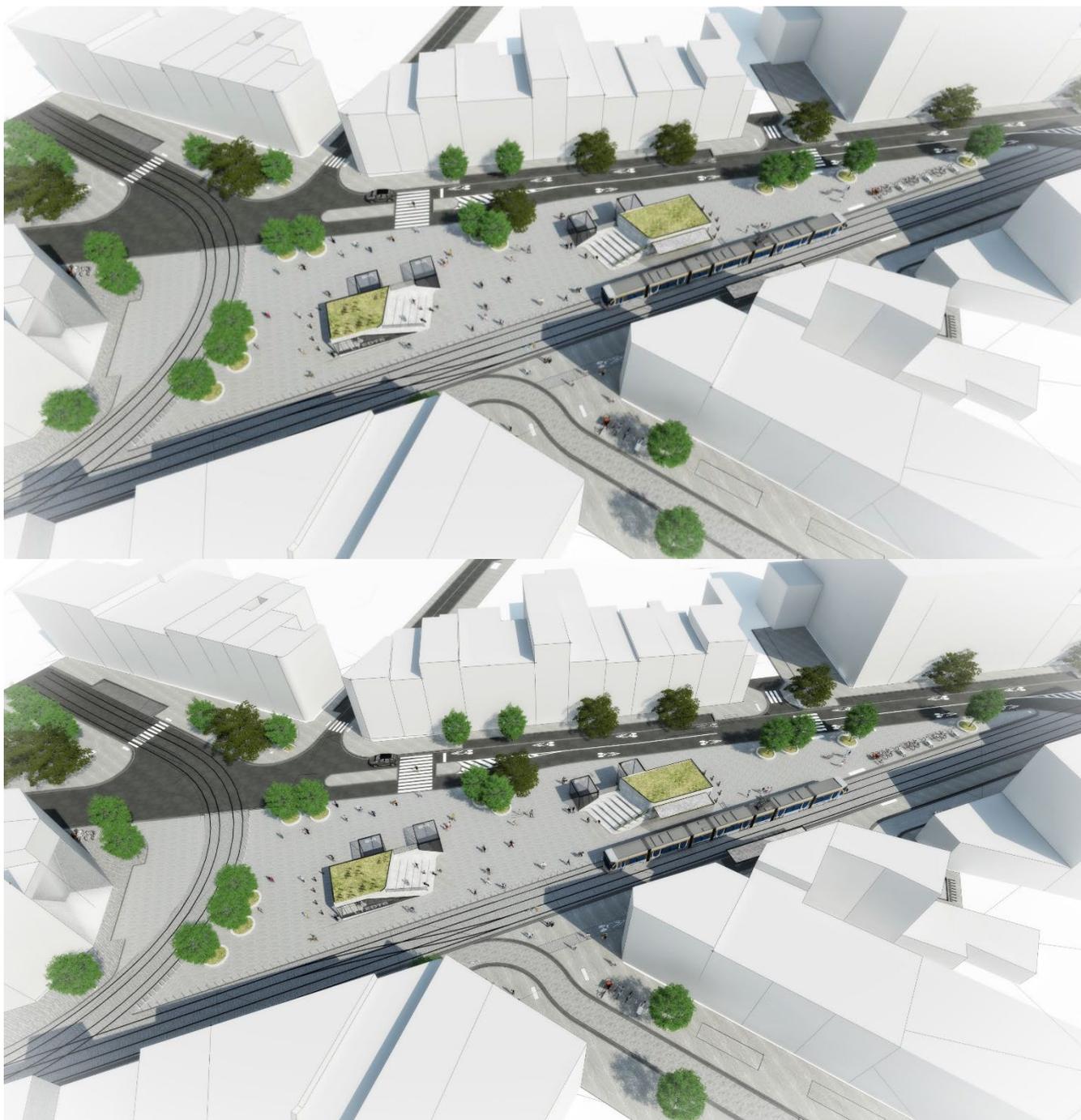


# MÉTRO 3 : ADAPTATIONS DU PROJET SUITE À L'ETUDE D'INCIDENCES

Si l'Etude d'incidences du projet Métro 3 réaffirme que le métro est la meilleure solution en terme de mobilité et ne remet pas en cause la technique de creusement du tunnel, l'emplacement et l'organisation des stations et du dépôt ; elle fournit aussi de nombreuses recommandations environnementales. La plupart d'entre elles ont été prises en compte et figurent dans la demande actuelle de permis d'urbanisme et d'environnement. Elles concernent essentiellement la sécurité, une attention particulière aux personnes à mobilité réduite, l'installation de panneaux photovoltaïques, la récupération des eaux de pluie et des adaptations majeures aux stations Liedts et Verboekhoven.

## La station Liedts



Afin de créer un espace plus ouvert sur la place Liedts et d'en faire un lieu de rencontres, nous réduisons la taille des accès à la station. De cette manière, l'espace offre plus de perspectives extérieures, notamment vers les rues de Brabant et Gallait mais il s'agrandit aussi. Des gradins y seront aménagés, favorisant la fonction de rencontres dans ce quartier animé. Les grilles de désenfumage et de ventilation de la rue de Brabant ont également été réaménagées de manière à élargir les trottoirs dans ce quartier commerçant.

La circulation est encore optimisée : la majeure partie de la place est piétonne, mais cyclistes, voitures et trams n'ont pas été oubliés. La rue de Brabant reste ainsi accessible pour les livraisons. Les arrêts de tram ont été déplacés plus au centre de la place, de manière à faciliter les flux vers le métro.

## La station Verboekhoven



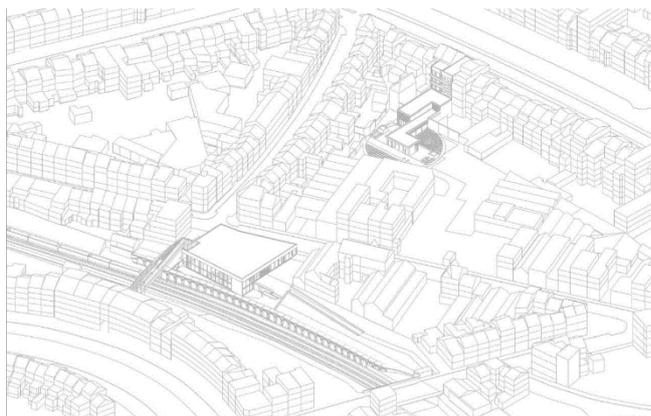
L'entrée côté boulevard Lambert a été élargie pour optimiser le flux de passagers entre le tram, le métro et le boulevard. Tout en préservant le caractère historique des bâtiments concernés.

Le volume central en surface de la station, situé dans l'îlot résidentiel entre le boulevard Lambert, les rues Courouble et Waelhem, a également été profondément modifié pour répondre aux demandes des riverains et limiter davantage les nuisances.

Sur l'ancien site du Lidl, sera aménagé un espace vert (non accessible au public) et un parking sécurisé et

fermé pour 122 bicyclettes auquel on accèdera avec un badge depuis la rue Waelhem. Une manière d'encourager les moyens de transport durables tels que le vélo et le métro.

La zone verte et tranquille au milieu du bloc résidentiel ne sera plus accessible au public dans la nouvelle conception, uniquement pour le personnel technique ou les services d'urgence.



La passerelle piétonne qui enjambe la voie ferrée permettra de relier les différents quartiers et de réduire les distances jusqu'aux arrêts de tram et de métro. Elle a été optimisée pour éviter que les passants ne puissent voir l'intérieur des maisons. À l'avenir, la passerelle donnera accès aux quais du train, si la SNCB/NMBS y aménage un arrêt.

## L'accessibilité pour tous

L'aménagement des espaces publics prend mieux en considération l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Dans les stations, 4 ascenseurs (2 par quai) sont prévus pour assurer une capacité et une disponibilité suffisante.

Des dalles podotactiles sont aussi prévues. Enfin, les zones de refuge en cas d'évacuation ont été agrandies.

L'offre de parking vélos a été fortement augmentée dans le nouveau projet afin d'inciter encore plus de personnes à utiliser ce mode de transport. La station Paix en est également équipée. À la station Tilleul, les parkings sont installés à l'intérieur.



## Panneaux solaires et verdurisation (toitures vertes)

Tenant compte des recommandations de l'Etude d'incidences, des panneaux solaires et/ou des toitures vertes ont été intégrés dans différentes stations.

Toutes les stations qui comprennent une construction en surface - Paix, Bordet, Tilleul - seront équipées de panneaux photovoltaïques ; à l'exception de la station Liedts dont l'emprise au sol a volontairement été réduite au minimum et est donc trop petite pour le permettre. À noter, à Tilleul (voir photo) et Bordet, les panneaux seront intégrés dans le vitrage via une toute nouvelle technologie.

De nombreux panneaux photovoltaïques alimenteront aussi le dépôt de Haren.

Une toiture verte sera par ailleurs aménagée aux stations Liedts, Verboekhoven, Bordet et au dépôt.

## Récupération des eaux de pluie

Dans toutes les stations, l'eau de pluie sera récupérée selon deux techniques :

- D'une part, la technique plus classique de récupération des eaux de toiture via une citerne. Cette eau pourra servir pour les chasses des toilettes, le nettoyage des stations...
- D'autre part, via un ou plusieurs bassins d'infiltration (nouveau par rapport au projet précédent) qui récoltent les eaux de pluie des abords et permet qu'elles s'infiltrent plus lentement dans le sol. En effet, en cas de forte pluie par exemple, s'il n'y a pas ce type d'infrastructure, l'eau est amenée vers les égouts. Avec la technique du bassin d'infiltration, l'eau réalimente les nappes phréatiques. Ceci fait aussi office de délestage du réseau d'égouttage en cas de fortes pluies.

Par ailleurs, afin d'éviter que le niveau de la nappe phréatique ne soit influencé par les stations, des drains sont construits aux abords immédiats des fondations des stations.

De plus, pour tout le réseau, une station d'épuration sera construite à la gare du Nord. Toutes les eaux qui s'infiltreront dans les stations et le tunnel (phénomène naturel suite à la pression d'eau en sous-sol) seront redirigées vers la gare du Nord et épurées (pour enlever toutes traces de pollution éventuelles). Ceci permettra, à l'avenir, d'alimenter des futurs projets au quartier Nord comme, par exemple, l'aménagement d'un étang ou la construction d'une fontaine.

Beliris répond ainsi à une recommandation de Bruxelles-Environnement visant à ne pas gaspiller l'eau, une denrée précieuse.



## Réaménagement de l'espace public

La construction des nouvelles stations de métro va, inévitablement, impacter les aménagements en surface. Le choix a été fait de discuter de ces futurs aménagements en temps utile avec les personnes concernées. Un

processus de consultation et de participation sera donc lancé avec les riverains, commerçants, comités de quartiers et autres instances. Les abords des stations feront ainsi l'objet d'une autre demande de permis qui sera lancée plus tard.

Dans la demande de permis actuelle, il est prévu que l'espace public soit remis « en pristin état », l'état original. Mais, différentes adaptations améliorent déjà l'espace public (pristin état +).

On peut ainsi relever :

- l'agrandissement de l'espace piétons pour accéder aux stations de métro ;
- la sécurisation et la guidance des flux piétons, avec un focus sur les personnes à mobilité réduite ;
- l'installation des parkings vélos de différents types (courte durée, sécurisé, pour des vélos cargo...);
- l'aménagement des arrêts de bus et tram afin de fluidifier les correspondances ;
- une attention particulière à la sécurité (bouches d'aération et sorties de secours) et à la circulation des personnes à mobilité réduite (élargissement des trottoirs).

On peut aussi noter diverses améliorations par stations :

- Liedts : les perspectives visuelles de la place sont conservées, un grand espace piétonnier est aménagé avec une place publique et un lieu de rencontre avec des gradins ;
- Colignon : un nouvel aménagement face à l'Hôtel communal, sans voiture, avec gradins publics et plantations permettant une vue dégagée et des perspectives en particulier dans l'axe de la rue Royale-Sainte-Marie vers l'Hôtel communal ;
- Verboekhoven : création d'une zone verte privative au cœur d'îlot ;
- Riga : aménagement pleinement verdurisé respectant l'aménagement historique ;
- Tilleul : aménagement verdurisé et une sécurisation des entrées;
- Paix : le choix de relier la place de l'académie avec la place Paix ;
- Bordet : création d'un HUB intermodal : connexion train, métro, tram, bus, vélo, route et ce avec des flux les plus directs possibles.