

Métro Nord : causes et conséquences d'un projet controversé

Étude publiée le 26 décembre 2019 par Inter-Environnement Bruxelles

– Thyl Van Gyzegem



LE SOIR - 09.11.17

Table des matières

Introduction : Pourquoi un nouveau métro ?.....	3
Première partie : Metro 3, tour d’horizon d’un projet très problématique.....	5
Conflit d’intérêts dans l’étude d’opportunité : le péché originel ?	5
Un financement incertain aux lourdes conséquences pour la Région bruxelloise	8
Un projet sans effet sur la circulation automobile	12
Effets sur le réseau existant : suppression du tram 55 et création de nouvelles correspondances....	14
Un bilan environnemental catastrophique	18
Vous avez dit « participation citoyenne » ? Habitants et commerçants systématiquement tenus à l’écart	19
Deuxième partie : N’éventrons pas Bruxelles	21
L’impact des chantiers du métro 3 sur les quartiers : l’exemple de l’avenue de Stalingrad	23
Troisième partie : Quelles alternatives au projet de métro 3 ?	30
Mettre en site propre	31
Enterrer la ligne de 55	32
Améliorer la coopération métropolitaine	33
Réorganiser les transports en commun	36
Améliorer le système de signalisation dans le pré-métro	36
Renforcer le service public	37
Conclusion	37

Introduction : Pourquoi un nouveau métro ?

Dans un contexte de forte demande de mobilité en ville, un réseau de transports en commun moderne et efficace apparaît comme la meilleure solution face aux embouteillages et à la pollution. C'est aussi un moyen d'assurer une égalité d'accès aux différentes zones du territoire, de répondre aux problèmes de santé publique causés par la pollution atmosphérique et à certains besoins économiques de la ville. Bruxelles ne fait pas exception à ces enjeux contemporains, d'autant plus que la région connaît bien des soucis de mobilité avec une forte utilisation de la voiture par ses habitants, qui représente encore 32 % des trajets intra-bruxellois. À laquelle il faut aussi bien sûr ajouter les navetteurs qui viennent y travailler tous les jours. Chaque jour de semaine, ce sont plus de 370 000 voitures qui circulent à Bruxelles uniquement pour les déplacements domicile-travail et dont plus de la moitié appartiennent à des navetteurs.

Les demandes de déplacements ne font qu'augmenter et même si le nombre de Bruxellois possédant une voiture a tendance à diminuer, le nombre de kilomètres parcourus en voiture, lui, suit la tendance inverse¹. L'objectif phare du précédent Plan de Mobilité Régional Iris 2 était d'atteindre en 2020 une diminution de 20 % des distances parcourues en voiture par rapport à 2001. En 2018, cette ambition plafonnait à une diminution de ... 2 %.

Au niveau des déplacements internes à la Région, on observe que la part de la voiture pour les petits déplacements, qui pourraient être effectués à vélo ou à pied, est encore beaucoup trop importante. Si la congestion automobile a de lourdes conséquences économiques et environnementales, elle empêche également le développement des alternatives : c'est l'insécurité liée au trafic qui est le principal frein à l'augmentation de la marche et du vélo.

Parallèlement à cette réalité, la STIB, et l'on peut s'en réjouir, doit répondre à une fréquentation de ses véhicules (en particulier du tram) qui ne fait qu'augmenter d'année en année. Ainsi, pour 2018, ce sont 417,5 millions de voyages qui ont été réalisés. La croissance démographique future, annoncée en 2016 à 10.000 nouvelles personnes par an, demande également que soient prévus des aménagements pour augmenter le nombre de personnes transportées. Il faut toutefois noter que cette augmentation a été nuancée en 2019 par le Bureau fédéral du Plan qui a revu son chiffre à la baisse, soit autour de 3600 personnes par an².

La STIB connaît d'ores et déjà des problèmes à répondre à la demande sur certaines lignes et aux heures de pointe. Ces problèmes sont cependant moins liés à la capacité des véhicules qu'à un bouleversement des fréquences de passage et aux retards de ses véhicules de surface. En effet, l'omniprésence de l'automobile à Bruxelles entraîne des embouteillages dans lesquels se trouvent coincés les véhicules de la STIB. Une partie de la solution réside dans l'isolement en voirie des véhicules via la construction de sites propres pour les lignes qui n'en sont pas encore équipées.

Mais l'espace des rues n'étant pas extensible, leur construction implique d'opérer un arbitrage de la place accordée aux différents modes et en particulier à une réduction de l'emprise de la voiture qui, entre voie de circulation et espace de stationnement, utilise plus de 58 % de la voirie³.

1 : Ermans Thomas, « Les ménages bruxellois et la voiture », Focus n°32, IBSA. Juin 2019. Url : http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-ibsa/focus_32_juin_2019

2 : « Perspectives démographiques 2018-2070 Population et ménages », Bureau fédéral du Plan, janvier 2019

3 : « Pourquoi mieux partager l'espace public, aujourd'hui encore largement occupé par la voiture ? », Diagnostic de mobilité du Plan Good Move, p.15, janvier 2019.

Cette diminution de l'espace accordé à l'automobile dont a besoin la STIB est historiquement difficile à réaliser en raison de l'opposition occasionnelle de certains riverains et commerçants, mais principalement des communes elles-mêmes.

C'est dans ce contexte que le gouvernement régional a décidé de mettre en chantier une nouvelle ligne de métro. Ce dernier, plus capacitaire que les véhicules de surface et permettant d'assurer des fréquences de passage régulières, dispose à la fois généralement d'une bonne image auprès des utilisateurs du transport en commun et permet à Bruxelles de rayonner à l'international.

En effet, dans la concurrence que se mènent les villes européennes, voire les régions belges, pour attirer des investissements et des capitaux, le développement de nouvelles infrastructures prestigieuses fait office d'appel d'air. Le gouvernement bruxellois veut faire de cette ligne emblématique, la colonne vertébrale de son réseau de transport public et le moyen de provoquer un report modal des véhicules particuliers vers le transport en commun.

Cette ligne portant le numéro 3 devra relier la station Albert à Forest à une nouvelle station Bordet à créer à Evere. Elle implique de transformer l'actuel pré-métro bruxellois, initialement conçu comme un aménagement temporaire avant la mise en place d'un métro lourd et parcouru par les trams 3, 4 et en partie par les trams 51 et 32, ainsi que le creusement d'un nouveau tunnel de 5 km entre la Gare du Nord et Bordet.

Huit nouvelles stations seront alors construites sur le territoire de la Région. Sept d'entre elles sur la commune de Schaerbeek et d'Evere tandis que la première sera érigée sous l'avenue Stalingrad (anciennement « Constitution », aujourd'hui renommée « Toots Thielemans »), au sein de la Ville de Bruxelles. La nouvelle ligne de métro est destinée à remplacer le tram 55 qui relie Rogier à Bordet et présente des problèmes de saturation entre la Gare du Nord et la Gare aux Ours (Place Verboekhoven).

Le feu vert est donné par le gouvernement régional en 2009, initialement pour un coût de 750 millions d'euros et une mise en service prévue en 2021. Dix ans plus tard, les travaux commencent sur la section Albert-Nord pour une mise en service prévue en 2024 et finalement en 2030 pour l'axe Albert-Bordet. Le coût lui, est désormais estimé à minimum 2 milliards d'euros, soit près de la moitié de l'entièreté du budget annuel de la Région Bruxelles-Capitale. Un montant qui pourra encore augmenter en fonction de la méthode d'exécution des travaux et des imprévus de chantier.

Si le montage de financement n'est pas clair, ce qui est certain c'est que 72 % de ce coût devra être pris en charge par la Région de Bruxelles-Capitale et par l'État fédéral via Beliris, le reste devant échoir à la STIB. On parle de 1,5 milliard d'euros à la charge de la région bruxelloise, de quoi empêcher, comme nous le verrons, d'autres investissements nécessaires dans la mobilité, voire dans d'autres politiques bruxelloises.

La volonté politique à mener ce projet coûte que coûte est-elle totalement étrangère au fait que le futur métro desservira la commune du Ministre-Président Rudi Vervoort (Evere) ou fait qu'il permettra une meilleure desserte de la périphérie flamande et une amélioration des conditions de déplacement des navetteurs venus de Flandre ? La question mérite d'être posée dans la mesure où le Fédéral, via Beliris, tend à favoriser des investissements ayant des retombées positives pour les intérêts flamands.

Au vu de l'importance du coût, il est alors légitime de s'intéresser aux bénéfices et de se demander si cet investissement est raisonnable et utile, tant à court qu'à long terme. La question mérite d'être posée d'autant plus que les visions de mobilité exprimées par la Région dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et le nouveau Plan de Mobilité *Good Move* font la part belle aux lignes de transports en commun « structurantes », surtout utiles pour les longs trajets, et que d'autres projets d'extensions de lignes de métro sont à l'étude sur le long terme.

Cette étude a pour objet d'apporter des éléments de réflexion et de critique à ce projet soutenu par l'ensemble des formations politiques. Elle s'attachera dans un premier temps à détailler ces critiques et à examiner les multiples conséquences globales de la mise en œuvre de ce projet. Dans un deuxième temps, nous exposerons les implications du projet pour les différents quartiers traversés avec un focus tout particulier sur la première station à être construite dans l'avenue de Stalingrad. Enfin, nous analyserons différentes alternatives à cette ligne de métro telles qu'exposées par différents chercheurs.

Il ne fait nul doute que Bruxelles a besoin de nouvelles lignes de transport, mais celles-ci se doivent d'être conçues avec le service aux usagers en ligne de mire avant toutes considérations politiques, techniques ou budgétaires.

Or un rapide tour d'horizon des détails du projet de métro 3 permet de faire apparaître de nombreux problèmes ayant autant trait à sa conception qu'à sa mise en œuvre ou à son exploitation : opacité et conflits d'intérêts dans la conception, nouvelles correspondances pour un certain nombre d'usagers, temps de parcours rallongés par la profondeur des stations, report modal de la voiture vers le métro quasi inexistant, quartiers dévastés par de longs et importants chantiers, incertitudes quant au report du coût du projet sur les usagers de la STIB et la collectivité en général, bilan environnemental désastreux de la construction, participation citoyenne et information au public inexistante, voire manipulation des chiffres ou malhonnêteté intellectuelle sur les données visant à justifier sa nécessité...

Face à cette liste non exhaustive, il faut se rendre à l'évidence : un autre transport public est non seulement possible, mais nécessaire !

Première partie : Metro 3, tour d'horizon d'un projet très problématique :

Conflit d'intérêts dans l'étude d'opportunité : le péché originel ?

En 2009, le nouveau gouvernement s'engage dans sa déclaration à étudier « *notamment en priorité les dossiers de la prolongation du métro et pré- métro à Schaerbeek et à Uccle, et le passage à Evere. L'extension du métro sera définitivement confirmée en tenant compte de plusieurs éléments et notamment le fait que la demande ne peut être rencontrée par un autre transport en commun et qu'un financement fédéral soit assuré* ⁴ ».

La même année, la STIB diffusait une brochure intitulée « Métrovision » au titre sans équivoque et rédigée conjointement par la STIB, la Région de Bruxelles-Capitale et le pouvoir fédéral. L'inauguration de la station de métro Gare de l'ouest la même année sonnait le début d'une nouvelle ère, celle où l'on allait enfin pouvoir envisager de nouvelles extensions au réseau de métro.

4 : Déclaration de politique générale 2009-2014 du 16 juillet 2009 : « Un Développement Régional Durable au Service des Bruxellois ». P.11.

La « métrovision » portée par la STIB consiste à définir quelques lignes de transport « fortes » complétées par des lignes de rabattement et puis des lignes plus locales. Cette réorganisation qui suit la « *métaphore des petits ruisseaux qui se versent dans les rivières qui se jettent dans des fleuves* »⁵.

Cette proposition ne tient aucunement compte des expériences des usagers du transport en commun puisqu'elle a pour effet de multiplier les correspondances pour se rendre d'un point A à un point B. Or, la littérature scientifique a abondamment mis en évidence le caractère « *éprouvant et répulsif des correspondances* »⁶, dénommées « ruptures de charges » dans le langage technique.

En effet, pour l'utilisateur, le fait de devoir changer de véhicule a pour effet non seulement de souvent rallonger son temps de parcours objectif, mais dans tous les cas de rallonger le temps de parcours perçu, diminuant par la même occasion l'attraction du transport public auprès des personnes qui disposent d'alternatives de déplacement.

Pour la STIB, qui a de plus en plus de mal à assurer la régularité de ses lignes à cause de la congestion routière, le choix du métro permet donc d'isoler son transport et d'assurer la vitesse moyenne de ses véhicules. Puisqu'une partie du budget que reçoit la STIB de la Région est conditionnée à cette régularité (tel qu'imposé par son contrat de gestion) et que la majeure partie du coût du projet est pris en charge à la fois par la région bruxelloise et par le Gouvernement fédéral via Beliris, le métro apparaît comme une solution la plus rationnelle. Cette « métrovision » technocratique a dès lors fait l'objet d'un lobbying intensif auprès des pouvoirs publics, la STIB volant remettre à l'ordre du jour l'extension du métro, « *à la grande satisfaction de certains ingénieurs-maison frustrés de n'avoir pu réaliser de grands travaux souterrains depuis la création de la Région* »⁷.

Pour étudier plus en détail l'opportunité d'une nouvelle ligne de métro nord-sud, la Région désigne en 2010 un consortium de bureaux d'étude nommé Société Momentanée Bureau Metro Nord (SM BMN). Celui-ci est composé d'entreprises de la construction comme AREP, filiale de la SNCF et grosse pointure de l'aménagement urbain et des terminaux ferroviaires, ou la société suisse Amberg spécialisée, entre autres, dans le forage de tunnels en utilisant en particulier la technique du « tunnelier ».

Un marché d'étude qui tombe à pic pour cette dernière société, car les grands chantiers de tunnels en Suisse sont en train de toucher à leur fin et il leur faut trouver d'autres débouchés pour rentabiliser l'investissement colossal que représente l'achat d'un tunnelier.

Étrangement, l'administration régionale (Bruxelles Mobilité) ainsi que les communes concernées par le projet de métro ne sont pas associées à cette étude. De plus cette étude est conçue comme un marché intégré, c'est-à-dire qu'elle ne comporte pas seulement la demande d'étudier si un métro se justifie ou non, mais comprend aussi des volets d'étude de faisabilité et se prolonge jusqu'au suivi des marchés de travaux.

5 : « La Cityvision ou comment faire beaucoup mieux que la « Métrovision » de la STIB avec moins de moyens », IEB, 23/10/2009. Url : <http://www.ieb.be/La-Cityvision-ou-comment-faire>

6 : Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte and Caroline Veiders, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 2011.

7 : Ibid 5.

Mais cette étude peut évidemment être arrêtée à chaque étape, si la valeur ajoutée d'un métro y est remise en cause. En conséquence, si le consortium veut s'assurer la reconduction de son contrat, il a tout intérêt à démontrer l'opportunité d'un métro, puis à défendre une technique lourde correspondant aux outils techniques en sa possession et à affirmer sa faisabilité. Ainsi il se positionnera confortablement pour participer ultérieurement au marché européen qui sera lancé pour la réalisation des ouvrages.

Et c'est exactement ce qu'il s'est passé, l'étude d'opportunité concluant à l'intérêt du métro et celle de faisabilité à la construction de gigantesques nouvelles stations et à l'utilisation d'un tunnelier de grande profondeur de 9 mètres de diamètre qui percera la voie du métro à plus de 25 mètres de profondeur.

L'étude, très technique et jamais rendue publique, suffit à convaincre les pouvoirs publics qui ne disposent peut-être pas des compétences pour la remettre en question. En 2016, Alain Flausch, ex-CEO de la STIB, mettait toutefois en garde en rappelant que l'histoire du métro à Bruxelles avait été marquée par des architectes et des bétonneurs ayant tiré de substantiels bénéfices aux dépens des finances de la Région.

« Ce sont les bureaux d'étude qui imposent leurs vues de façon dispendieuse, et les pouvoirs publics ont du mal à tenir la dragée haute au privé⁸ » déclarait-il alors. *« Il ne faudrait pas que les entreprises profitent de l'occasion pour s'en mettre plein les poches. (...) Les pouvoirs publics sont face à des constructeurs qui n'ont qu'une envie, c'est de construire des cathédrales. Bruxelles n'est pas riche et a d'autres choix à faire ».*

Ce processus de décision publique biaisé est notamment critiqué par plusieurs experts en mobilité⁹ qui jugent qu'une étude d'opportunité neutre et indépendante aurait dû être réalisée par deux groupes d'experts différents dont les résultats auraient été comparés, une approche qui aurait réduit le risque d'études orientées.

Ces experts et leurs employeurs auraient dû être d'office écartés lors des éventuelles études ultérieures. Cette étude aurait dû, enfin, comprendre une véritable balance des coûts, des bénéfices et des inconvénients du projet et d'alternatives diversifiées¹⁰.

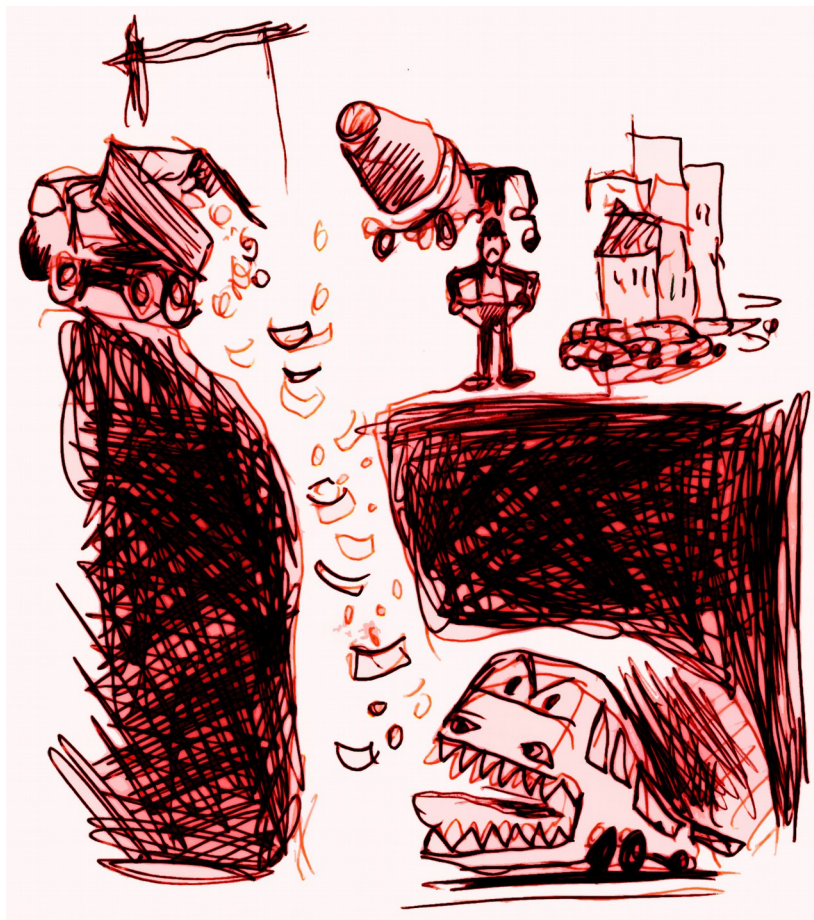
C'est pourtant sur base de l'étude réalisée par SM-BMN qu'a été approuvé le principe du métro, son tracé et sa technique de construction. Un document non rendu public et source principale de toutes les études ultérieures qui ont suivi (modification du Plan Régional d'affectation du Sol, permis...) ne permettant dès lors plus de s'écarter par la suite de décisions très techniques (mais tout aussi politiques) prises en amont. Le montant total dépensé par Beliris dans ces études tourne autour, fin 2019, à 20 millions d'euros.

8 : Colleyn M. « On peut réduire les coûts du métro nord de 20% », *La Libre Belgique*, 20/09/16.

9 : Frédéric Dobruszkes (ULB, vice-président de la Commission régionale de la mobilité), Michel Hubert (USL-B et ULB, responsable académique de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale), Christian Kesteloot (KU Leuven) et Pierre Laconte (secrétaire général honoraire de l'Union internationale des transports publics – UITP)

10 : « Dossier mal ficelé, décision biaisée: l'urgente remise à plat du projet Métro Nord », *La Libre Belgique*, 24/01/19.

Un financement incertain aux lourdes conséquences pour la Région bruxelloise



Dessin de Philippe Meersseman.

Le projet de métro nord a été décidé dans l'accord du gouvernement régional en 2009 pour un coût estimé à 750 millions d'euros, dont 643 millions pour la partie Nord-Bordet¹¹. Montant qui montait en 2012 à 824 millions et qui n'a cessé d'augmenter depuis pour atteindre un total de 1,8 milliard d'euros, avant chantiers. La STIB est le maître d'ouvrage en ce qui concerne la transformation du pré-métro actuel Albert-Nord en métro lourd alors que Beliris se chargera du creusement de 5 km de tunnel et de la création de 7 nouvelles stations entre Nord et Bordet.

Au niveau du financement, outre les 20 millions injectés pour la réalisation des études, Beliris interviendra à hauteur de 50 millions par an pendant dix ans, soit un montant total de 500 millions d'euros et pas un centime de plus. Tout le reste, soit à l'heure actuelle, plus d'un milliard d'euros sera aux frais de la Région bruxelloise.

Or, ce montant de 1,8 milliard d'euros ne constitue que le montant de base, toute modification ultérieure lors des étapes de demandes de permis risque encore d'alourdir la facture.

Celle-ci risque encore d'augmenter lorsque les entrepreneurs chargés de la construction remettront leur offre et à nouveau au gré des nombreuses complications qui risquent de se poser devant un chantier aussi complexe que celui du métro nord.

¹¹ : Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2010-2011, n°20.

Non seulement l'histoire de la construction du métro à Bruxelles permet d'attester que les surcoûts sont habituels, mais de plus, la technique de mise en œuvre pressentie du tunnelier, si elle permet de limiter les nuisances de chantier en surface, n'est pas sans risques puisqu'elle provoque des tassements du sol et qu'elle n'a jamais été réalisée sur une telle longueur dans la couche géologique particulière de Bruxelles. Sans retour d'expérience, impossible de dire quelles seront les embûches rencontrées.

À Paris, des creusements de lignes de métro à grande profondeur ont endommagé des immeubles et conduit à des incidents graves, tels que l'inondation du chantier par la nappe phréatique, tel le prolongement de la ligne 14 où le chantier a dû être interrompu pendant 14 mois, aux frais des pouvoirs publics¹². Quant au très ambitieux projet Grand Paris Express qui entend étendre le réseau de métro existant de 205 kilomètres et 68 stations afin de mieux desservir la banlieue parisienne, son coût initial de 19 milliards d'euros vient de dépasser la somme astronomique de 35 milliards d'euros¹³.

L'utilisation du tunnelier semble même poser problème en dehors du cadre urbain, la création d'un tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin, financé par l'Europe, l'Italie et la France, a vu son coût initial de 8,6 milliards d'euros devenir 26 milliards au fur et à mesure des complications et des retards¹⁴. Des retards tels que l'utilité du tunnel, conçu pour limiter le trafic de camion, ne sera plus d'actualité lors de son achèvement. En effet, le nombre de camions dans la région n'augmente plus.

Les surcoûts ne semblent pas être uniquement être reliés à la technique de construction par Tunnelier. Dans le cadre du chantier pour la station de Métro Toots Thielemans, qui demande également le creusement d'un tunnel entre l'actuelle station Lemonnier et la station Anneesens, des travaux préparatoires sont nécessaires, ceux-ci estimés à plus deux millions d'euros faisaient déjà l'objet d'un dépassement de 500 000 euros en novembre 2019¹⁵. Il ne s'agit pourtant que de travaux nécessaires pour lancer le chantier de métro à proprement dit.

Le coût du projet de métro 3 n'a cependant pas fait l'objet d'une analyse au regard de ses bénéfices régionaux, ni n'a été un critère déterminant pour le départager d'autres alternatives. Une comparaison des estimations de Beliris pour l'extension du métro vers Evere et du coût effectif des divers projets de trams menés récemment montre pourtant que, selon l'ampleur du réaménagement en surface, le choix des techniques mises en œuvre pour creuser en souterrain et les difficultés spécifiques du projet, voire les coûts relatifs à des accidents, la construction au kilomètre d'un métro est entre 7 à 12 fois plus chère que celle d'un tram. Une étude réalisée en 2004 concluait qu'un réseau de 17 lignes de trams rapides pourrait être mis en place pour le coût d'investissement d'une ou deux lignes de métro¹⁶.

12 : « Le projet de métro nord est dangereux pour Bruxelles », La Libre Belgique, 26/03/19.

13 : « Les coûts du Grand Paris Express dérapent de 13 milliards », Le Figaro, 16/01/2018. Url : <https://www.lefigaro.fr/societes/2018/01/16/20005-20180116ARTFIG00351-les-couts-du-grand-paris-express-derapent.php>

14 : « Lyon-Turin : le tunnel qui valait 26 milliards », Secrets d'info, France Inter, 03/06/2017. Url : <https://www.franceinter.fr/emissions/secrets-d-info/secrets-d-info-03-juin-2017>

15 : Ville de Bruxelles, projet d'arrêté – Conseil du 18/11/2019. N°OJ 35.

16 : Frédéric Dobruszkes, Thierry Duquene, « Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles », *Recherche Transports Sécurité* 85, 9 septembre 2004.

La rentabilité d'un tel investissement sur un seul corridor de mobilité nord-sud peut également être questionnée. La concentration des ressources sur une seule zone ne semble pas judicieuse puisque plusieurs parties de la région sont congestionnées. Le budget conséquent investi sur un seul corridor de déplacement pourrait être, au contraire, utilisé pour améliorer les déplacements dans toutes les communes bruxelloises.

Le métro devient avantageux dès lors que l'on se situe à des flux élevés de l'ordre de 8000 voyageurs par heure et par sens. La future ligne de métro 3 devrait quant à elle offrir une capacité de 14.000 places par heure et par sens.

Actuellement, on estime la fréquentation du métro nord à 8000 voyageurs/heure/sens sur l'axe Albert-Nord et à seulement 2800/heure/sens sur l'extension nord en heure de pointe (et en prenant en compte la suppression du tram 55 et donc le rabattement de ses usagers vers le métro)¹⁷. Des chiffres bien insuffisants pour justifier l'impossibilité d'une exploitation en tramway et qui montre que la faible densité de population à Evere rend le métro surcapitaire et peu rentable.

Pour justifier la création d'un métro, la STIB invoque donc le fait que l'offre suscitera la demande : la ville se densifiera autour des futures stations et une nouvelle clientèle apparaîtra¹⁸. Cependant, poussé à sa logique extrême, cet argument impliquerait de faire des lignes de métro dans l'ensemble des parties du territoire régional.

En réalité, la plus grosse partie de la fréquentation du métro provient de la réorganisation du transport public selon la logique de lignes structurantes qui impose un rabattement des petites et moyennes lignes vers le métro, obligeant les usagers de la STIB à l'utiliser.

Le choix de la STIB pour un métro, même peu rentable du point de vue de la fréquentation, peut se comprendre du fait que quasiment tous les projets de réaménagement de voirie destinés à favoriser la STIB (et particulièrement les sites propres) sont bloqués ou restreints par les autorités communales. Un métro complètement dégagé des embouteillages permet d'assurer une fréquence régulière, un choix d'autant plus compréhensible puisque la STIB est régie par un contrat de gestion qui conditionne une partie de son budget à la régularité des véhicules.

En outre, ce contrat de gestion vise la rentabilité économique de l'entreprise, alors que les frais de fonctionnement d'un métro sont bien inférieurs à ceux d'un bus ou d'un tram. En effet, bien qu'il faille payer l'électricité des stations et de la rame, il ne faut rémunérer qu'un seul conducteur (voire zéro pour les futures rames automatiques) pour un plus grand nombre de passagers transportés¹⁹.

Les subsides alloués à la STIB (sous le nom de dotation) représentent plus ou moins 20 % du budget annuel régional. Alors que la dotation dédiée au fonctionnement de la STIB diminue, celle dédiée à l'investissement augmente. Le réseau de métro absorbait à lui seul 60 % du programme d'investissement du réseau ferré urbain dans le contrat de gestion 2013-2017 négocié entre le Gouvernement bruxellois et la STIB²⁰.

17 : Ces chiffres sont issus du rapport de synthèse de l'étude d'opportunité réalisée par le consortium BMN, ils recoupent ceux avancés dans l'ouvrage « Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles » – P. Laconte et C. Van den Hove, éditions Aliter, 2016.

18 : Métrovision, STIB, 2009, page 72 cité par l'ARAU dans « Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55) l'accuse d'avoir la rage », communiqué de presse, 19 décembre 2012.

19 : « M3tro, c'est trop ! », Jérôme Matagne, IEB, 21/06/2017. Url : <http://www.ieb.be/M3tro-c-est-trop-32776>

20 : « Qui va payer ? », Stéphanie D'Haenens, IEB, 21/06/2017. Url : <http://www.ieb.be/Qui-va-payer-32778>

En mettant beaucoup d'œufs dans un seul panier, le projet de métro 3 a déjà empêché la réalisation budgétaire d'autres projets phares de mobilité des dix années à venir. Par exemple, le retard conséquent pris dans la réalisation d'une ligne de tram censée relier la Gare du Nord à Tour et Taxis alors que nombreux logements sont en cours de construction²¹ ou la mise à l'arrêt du programme d'automatisation complète du réseau existant de métro (sauf pour la ligne 3)²².

Concernant la transformation du Viaduc Hermann Debroux en un boulevard urbain conformément au souhait de la Région, Didier Gosuin déclarait récemment que ces travaux ne commenceraient pas avant 2030 tant il est « *il est impossible pour la Région de mobiliser des moyens financiers sous cette législature tant que la Région se concentre sur le chantier du métro nord qui nécessite tous les moyens financiers* »²³. Ce projet nécessitant douze années de travaux ne serait donc pas réalisé avant 2042.

Vis-à-vis des incertitudes concernant le coût final du métro 3 et de son financement, il est légitime de se demander quel sera le prochain projet de mobilité mis au frigo par manque de moyen. La gratuité pour les moins de 25 ans ? Le renouvellement de la flotte de bus en électrique ?

Une étude de PricewaterhouseCoopers (commanditée par la Région) évaluait à 2 milliards d'euros le manque de moyens financiers pour les projets d'investissements de la STIB à l'horizon 2025, année où l'ensemble de la ligne 3 devrait être opérationnelle²⁴. La date de mise en service a depuis été repoussée à 2030.

Au-delà même du domaine de la mobilité, un tel investissement dans un seul projet d'infrastructure prive la Région bruxelloise de moyens qu'elle pourrait allouer à d'autres problématiques dont l'urgence est criante comme la construction de logements sociaux ou la rénovation du bâti à des fins environnementales, pour n'en citer que deux.

Aujourd'hui, alors que les chantiers préparatoires au métro ont commencé à Albert, au centre-ville et à la Place Liedts, le mode de financement du métro 3 reste obscur. Le 28 octobre dernier, le nouveau gouvernement bruxellois bouclait son budget 2020, mais sans y avoir inclus le projet de métro ni la rénovation des tunnels. Ces projets d'infrastructures lourdes étant renvoyés au printemps prochain, où il conviendra de trouver des marges pour financer ces ambitions.

La stratégie du gouvernement semble d'être d'exclure ces « investissements stratégiques » du budget de fonctionnement. Cependant la Commission européenne pourrait très bien refuser ce jeu d'écriture comptable, ce qui ne laisserait que deux choix à l'autorité régionale, soit diminuer les dépenses dans d'autres postes et augmenter les recettes via différents mécanismes (tarification kilométrique, augmentation des tarifs de la STIB,...), soit monter un financement via un partenariat public-privé.

Ce dernier cas de figure est une piste envisagée depuis des années. En 2013, Brigitte Grouwels, alors ministre de la Mobilité, n'écartait pas totalement l'idée :

21 : Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2017-2018, n° 61. La ligne était carrément abandonnée à un moment.

22 : « STIB : vers un flop du métro automatique? », Jérôme Durant, RTBF, 04/02/2019.

23 : « Viaduc Hermann-Debroux : le boulevard urbain ne verra pas le jour avant 2042 », La DH, 23/10/19.

24 : C.R.I. COM Infrastructure (2016-2017) N°12, page 29

« Si à un moment donné, on devait constater que les moyens budgétaires ne suivaient pas,(...) il faudra trouver des solutions alternatives. Et là, un partenariat entre secteurs public et privé devrait alors pouvoir être envisagé²⁵ ».

Un scénario du pire²⁶ qui, s'il permet à court terme de ne pas engager de sommes trop importantes de l'état, aurait pour conséquence à long terme, intérêts obligent, de rendre l'addition encore plus salée. Certains avançant même le risque que dans un contexte de marché en cours de libéralisation orchestrée par la Commission européenne, l'opérateur public et la Région « cèdent » une partie de son exploitation à un opérateur privé ou qu'un tarif différencié soit appliqué sur la ligne 3, à la manière de la « taxe diabolique » pratiquée sur la ligne de train vers l'aéroport de Bruxelles-Zaventem. Une solution revenant à collectiviser les risques et à privatiser les bénéfices, désastreuse pour les usagers et pour tous les bruxellois. Heureusement, nous n'en sommes pas encore là, mais même les premiers coups de pelleuse n'auront pas réussi à dissiper les incertitudes.

Un projet sans effet sur la circulation automobile

Une fois les études d'opportunité et de faisabilité bouclées par la SM-BMN, le gouvernement a lancé la prochaine étape pour faire exister légalement le projet de métro 3. À cette fin, il était nécessaire de modifier la carte du Plan Régional d'Affectation du Sol (le PRAS), qui fixe notamment les itinéraires de transport en commun en site indépendant. Le projet d'arrêté ouvrant l'inscription d'un nouveau tunnel de 5km, de huit nouvelles stations et d'un dépôt à Haren, précisait les principaux objectifs poursuivis par la Région avec cette liaison nord-sud. Parmi ceux-ci se trouvaient d'une part, celui de diminuer la part modale routière au profit des transports en commun et d'autre part, de contribuer à l'amélioration de la situation en matière de stationnement résidentiel et général par perte d'attrait et de compétitivité de la voiture.

Problème : l'étude d'incidences environnementale qui accompagnait la modification du PRAS était claire : le nombre d'automobilistes qui abandonneraient leur voiture pour le transport public grâce au métro 3 serait quasi nul. Estimés à 8100/jour²⁷, ceux-ci doivent être mis en comparaison avec les chiffres de trafic routier qui comptent 429.000 véhicules circulant en Région Bruxelles-Capitale sur la seule période 6h-10h du matin (soit trafic entrant + sortant+ interne)²⁸.

En ce qui concerne le tronçon Liedts-Bordet, qui correspond au nouveau tunnel à créer, ce chiffre tombe à 600 automobilistes par jour, soit moins de 1 % de l'ensemble du trafic routier à Bruxelles. Ainsi le projet de métro 3 permettra au mieux de légèrement limiter la croissance²⁹ future du trafic routier, mais en aucun cas de le diminuer.

Pourquoi cette inadéquation entre l'objectif du projet et la réalité n'est-elle pas apparue plus tôt lors de l'étude d'opportunité d'un métro réalisée par la SM – BMN ? Car les calculs de report modal étaient basés sur l'hypothèse que deux mesures phares du Plan de mobilité Iris II seraient mises en œuvre : la finalisation du RER et la mise en place d'un péage urbain.

25 : Parlement, n°19, Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications, 04 décembre 2013.

26 : A ce sujet, lire : <http://ieb.be/La-politique-de-mobilite-bruxelloise-a-l-epreuve-budgetaire-bientot-des>

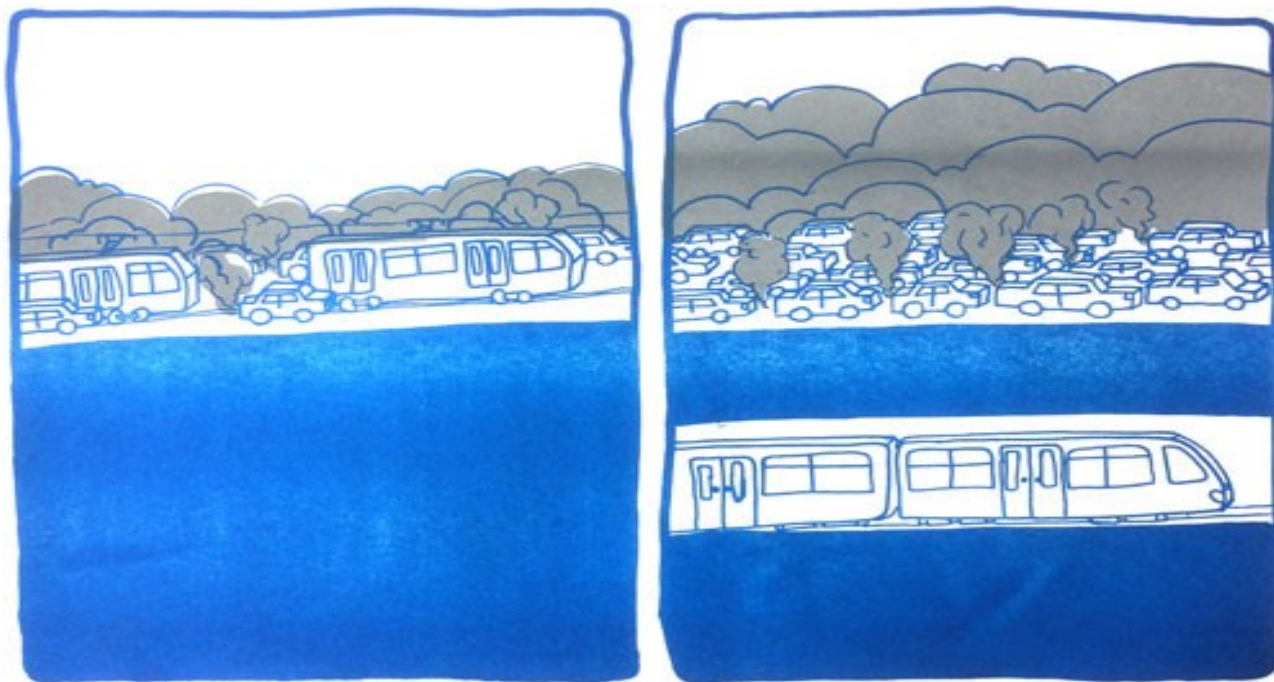
27 : RIE de la modification du PRAS, Chapitre 7, page 15.

28 : Selon les chiffres issus de l'étude IRIS (2001). A noter qu'en vingt ans, le nombre de véhicule a très légèrement diminué même si les distances parcourues en voitures ont tendances, elles, à augmenter. Le Plan Iris II entendait diminuer le volume du trafic de 2001 de 20 % à l'horizon 2019, il n'a diminué que de 2 % en définitive.

29 : RIE de la modification du PRAS, Chapitre 7, page 21, tableau 3.

Or la finalisation du premier est sans cesse reportée alors que le second n'a fait l'objet d'aucune décision ni du gouvernement précédent ni de l'actuel.

Cette absence d'effet sur l'utilisation de la voiture n'est pourtant guère surprenante au regard de l'histoire du métro bruxellois. En effet, le développement du réseau amorcé à la fin des années 60 s'est fait dans une perspective fonctionnaliste qui visait à séparer les flux de circulation, en renvoyant le transport public en souterrain, afin de ne plus gêner l'essor grandissant de l'automobile.



Dessin de Sylvain Descamps.

Les arguments avancés pour la mise en œuvre du projet de métro 3, présenté comme une solution d'avenir, ressemblent pourtant en tout point à ceux énoncés il y a plus de cinquante ans pour justifier la création d'un réseau souterrain.

En 1963, le ministère belge des Communications publiait un document intitulé « "Promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations" » dans lequel il décrivait le métro comme « *la figure centrale d'une mobilité rapide et capable, apte à résoudre les problèmes de "capacité" de la ville, apte à absorber les flux importants qui furent comptabilisés précédemment* », ainsi que « *la solution massive(...) pour revaloriser les transports en commun, pour "rétablir et même améliorer leur rapidité et leur régularité en les séparant du trafic général dans les zones encombrées"* »³⁰.

Le développement du métro à Bruxelles s'est fait en parallèle de la création d'autoroutes urbaines et du démantèlement du réseau ferré de surface qui comptait 248 kilomètres d'axe à son apogée en 1952 et qui a ensuite été divisé par deux pour tomber à 128 kilomètres en 2005³¹.

30 : Céline Tellier, « Des controverses aux compromis. Les lignes de front du métro bruxellois », *Belgeo*, 1-2 | 2010, 211-228.

31 : Vincent Carton, « Depuis 150 ans, la voiture fait la guérilla au tramway. Un regard décalé et documenté sur l'histoire de tram à Bruxelles », 2019. Url : https://www.ieb.be/IMG/pdf/20190429_voiture_contre_tram_vincent-carton.pdf

Depuis 1990, le tram regagne pourtant des voyageurs après avoir perdu 85 % de ses utilisateurs en 40 ans. Depuis l'année 2000, c'est même ce moyen de transport qui connaît aujourd'hui la hausse du nombre de voyageurs la plus spectaculaire : 217 % ³²!

De plus, l'on sait aujourd'hui que lorsque l'on augmente la capacité routière, 10 % du trafic routier augmente à court terme et jusqu'à 20 % à long terme. C'est un phénomène connu sous le terme de « trafic induit » et qui se vérifie internationalement. Le contraire est aussi valable : lorsque l'espace routier se réduit, les automobilistes s'organisent pour trouver des alternatives ou repensent leurs déplacements en fonction de leurs nécessités.

Accorder davantage de place en voirie aux transports publics de surface constitue donc une des solutions pour limiter le trafic routier et pour atteindre l'objectif que la Région bruxelloise s'est fixé de réduire le trafic automobile de 20 %, et ainsi réduire les nuisances qui en découlent comme la pollution de l'air.

Malgré ces observations empiriques et la preuve d'absence de report modal qu'engendrera le métro nord, le choix de poursuivre le projet est fait. Un choix qui ne peut être interprété que comme une volonté politique de trouver un compromis capable de valoriser le transport public sans remettre en cause l'omniprésence de la voiture. La suppression du tram 55 dont le tracé est jugé trop similaire au projet est en l'expression la plus flagrante.

Certes, ses défenseurs arguent que l'espace libéré en voirie par la disparition du tram peut très bien être réorganisé au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Cependant, les documents de demande de permis existant n'intègrent aucune réflexion allant dans ce sens. De plus, le maintien des rails de la ligne 55 au sol pour garder une liaison avec le dépôt de Haren risque d'empêcher tout réel réaménagement de la voirie.

Effets sur le réseau existant : suppression du tram 55 et création de nouvelles correspondances

« [La STIB] n'a jamais dit que l'on supprimerait le 55 », c'est ce que déclarait son CEO, Brieuc de Meeûs, le 16 novembre 2017 dernier au micro de BX1³³. Pourtant toutes les études réalisées dans le cadre de la délivrance des permis prennent pour postulat sa disparition programmée. C'est en 2013-2014 que la décision est prise, la ligne qui relie Rogier à Da Vinci n'étant plus jugée complémentaire, mais concurrente au projet de métro 3. Sans doute qu'au vu des faibles projections de fréquentation du métro nord, il était nécessaire de renvoyer les usagers du tram en souterrain.

Il est vrai que la ligne 55 connaît des problèmes de saturation, mais uniquement aux heures de pointe du soir. Et ces problèmes ne sont pas liés à une demande trop forte, ils découlent d'un bouleversement des fréquences de passage dû aux conflits avec la circulation routière. Son amélioration est donc nécessaire, mais même en l'état le tram 55 répond à une demande locale que le métro ne pourra pas compenser.

D'abord parce que la ligne 55 compte 5 arrêts de plus que le futur métro, qui rallongera donc les temps de marche pour rejoindre le transport en commun.

32 : Ibid 30.

33 : Le projet de desservir Schaerbeek et Evere avec un nouveau métro ne fait pas l'unanimité », BX1, 16/11/2017. Url : <https://bx1.be/schaerbeek/projet-de-desservir-schaerbeek-evere-nouveau-metro-ne-lunanimite/>

Ensuite parce que le tram actuel offre une visibilité au noyau commercial d'Helmet que le métro ne permet pas, d'autant plus que les énormes stations cathédrales prévues abriteront des commerces qui entreront en concurrence avec ceux de la surface.

Enfin, et surtout, car en enterrant profondément les usagers le métro rallongera les temps de parcours sur des petites distances (or la ligne 55 est essentiellement utilisée pour faire des trajets courts et locaux), mais rendra aussi le transport public bien moins pratique pour toute une série d'usages.

Pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les familles avec enfants ou même pour faire ses courses, une offre de transport public de surface est précieuse. D'autant plus que seul un ascenseur est prévu par quai et que l'entretien des escalators à la STIB laisse souvent à désirer.

Et ce n'est pas moins que 3 à 4 volées d'escalators (ou 6 à 8 volées d'escaliers s'ils sont en panne) qu'il faudra parcourir depuis la surface pour rejoindre les quais, soit l'équivalent d'un immeuble de dix étages. Situés à plus de 30 mètres sous terres, les nouveaux quais seront plus profonds que l'actuelle station Botanique.

Ce temps de parcours au sein de la station couplé au temps de marche nécessaire pour rejoindre une station aura pour effet de rallonger les temps de parcours au sein des communes de Schaerbeek et d'Evere par rapport à la situation actuelle. Le métro 3 ne sera donc réellement intéressant que pour de longs trajets. Le gain de temps pour rejoindre l'hyper-centre de Bruxelles profitera essentiellement aux navetteurs embarquant à Evere.

L'impact de la disparition d'un transport de surface risque également d'avoir des implications plus lourdes pour les femmes. En effet, celles-ci utilisent généralement plus les transports en commun et sont plus susceptibles de devoir effectuer des trajets « zigzag » (domicile, travail, école, médecin, courses) qui sont plus difficiles à réaliser via un transport souterrain. De plus, la profondeur des stations et la mise en place de quais séparés seront de nature à renforcer le sentiment d'insécurité dans le transport public.

D'autant plus que l'installation des portes palières sur les quais, nécessaires à l'automatisation du métro, ne permettra plus d'avoir une vision dégagée sur le quai d'en face, renforçant d'autant plus la sensation d'isolement des usagers. Le transport de surface permet au contraire un plus grand contrôle social.

La profondeur des stations est la conséquence directe de la technique d'exécution pressentie et choisie par SM-BMN dans son étude de faisabilité : le tunnelier grande profondeur de 9 mètres de diamètre. Pour remédier à ces inconvénients, l'étude accompagnant la modification du PRAS recommandait d'étudier plus en avant une alternative, l'utilisation de deux tunneliers de plus petits diamètres, qui permettraient de limiter les tassements du sol tout en rapprochant les stations de la surface. Une option plus onéreuse qui pourrait entraîner un autre problème, l'augmentation des vibrations en surface, mais qu'il convient d'analyser et de comparer à la technique du tunnelier simple.

Aucune comparaison des techniques n'a pourtant été réalisée à ce jour, ce qui n'a pas empêché la Région de délivrer un permis pour la réalisation d'un bout de tunnel entre la Gare du Nord et la Place Liedts qui sera relié par la suite au tunnel à creuser au(x) tunnelier(s).

Un chantier qui sera réalisé sur base d'une hypothèse d'utilisation d'un tunnelier de grande profondeur. Si les études ultérieures dans le cadre du permis pour le tunnel entre Liedts et Bordet devaient conclure que l'utilisation de deux tunneliers est plus judicieuse, il faudra alors transformer l'ouvrage de la Gare du Nord pour le rendre compatible, ce qui engendrera des frais supplémentaires.

Une alternative d'amélioration de la ligne 55 était-elle impossible ? L'étude de la SM-BMN semble avoir fait de son mieux pour disqualifier cette option en prenant des hypothèses discutables. Pour la mise en site propre du tram, l'étude part ainsi du postulat que 7 mètres de largeur sont nécessaires en voirie, ce qui rendrait difficiles des aménagements quand les voiries mesurent en moyenne 15 mètres de large et dont seule une mesure 10 mètres.

Pourtant les trams actuels ont une largeur de 2,30 mètres, soit 4,60 mètres pour deux véhicules auquel il faut rajouter l'espace nécessaire au croisement³⁴. La STIB réalise ainsi des sites propres de 6 mètres de large, voire ponctuellement moins en cas de difficultés.

L'étude pointe également comme impossibilité le nombre de places de stationnement à supprimer pour implanter un site propre. L'un des objectifs de la ligne de métro 3 est pourtant bien de diminuer le stationnement via la perte d'attractivité de la voiture.

L'étude de faisabilité va jusqu'à changer la norme de confort utilisée pour calculer la capacité des véhicules. Celle-ci est internationalement fixée à 4 personnes par mètre carré et utilisée par la STIB depuis 2006 dans ses rapports annuels, elle peut même monter jusqu'à 6 personnes par mètre carré lors des périodes d'hyper-pointe³⁵.

L'étude de SM-BMN décide pourtant d'abaisser cette norme à 3 personnes par mètres carrés. Ceci ayant pour effet de diminuer le nombre de places à bord des véhicules de la STIB, ce tour de passe-passe permet de démontrer que 10 % des trams 55 sont saturés³⁶.

La disparition de la ligne 55 est donc actée et ne fera l'objet d'aucune amélioration d'ici 2030, date prévue de la mise en service du métro nord.

Pire, la ligne subira pendant des années des dégradations dues aux travaux nécessaires au métro : les usagers qui ont aujourd'hui un accès direct à la station Rogier devront effectuer une correspondance à la Gare du Nord, des perturbations ou interruptions de la circulation des trams sur certains tronçons sont également prévues et devraient dans certains cas durer plusieurs mois.

La mise en œuvre du métro 3 aura également un impact sur d'autres lignes de transport public de surface. De nouvelles correspondances seront introduites pour les usagers des trams 4 et 51 au sud de la région qui verront leur trajet arrêté à la station Albert. Les usagers du 51 venant du nord seront quant à eux débarqués à Bruxelles Midi. Les usagers du tram 3 au nord de la Région perdront eux, le lien direct qu'ils ont aujourd'hui avec le centre-ville.

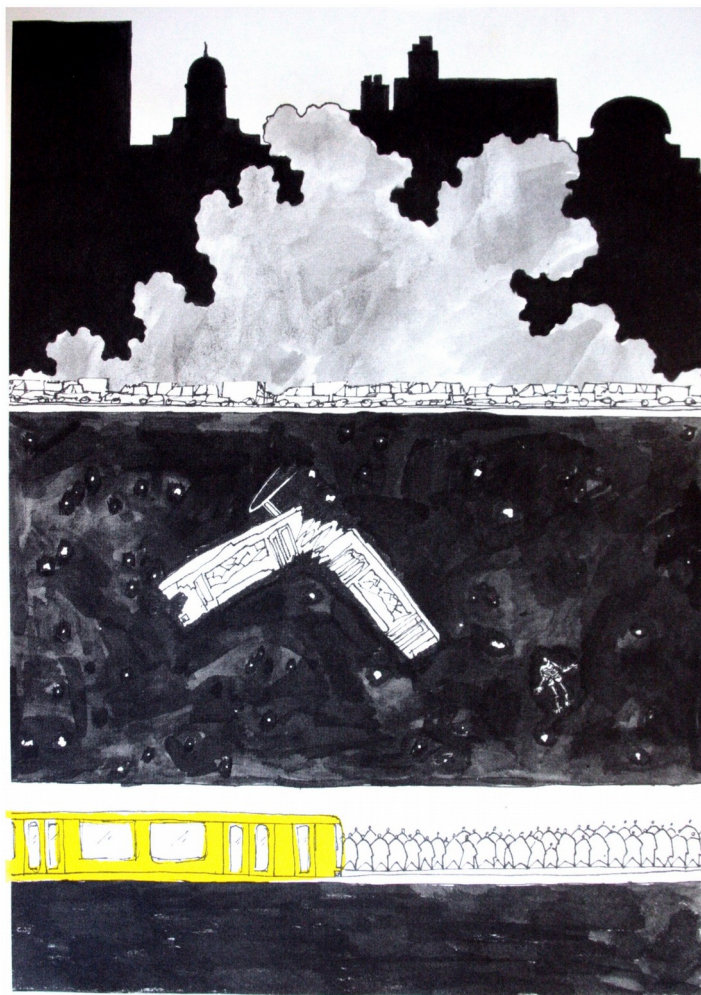
34 : Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage », ARAU, 19 décembre 2012.

35 : La Cémathèque, n°26, décembre 2008, « Les systèmes de transport collectif structurants », p.11.

36 : L'étude d'incidences réalisée dans le cadre du permis pour la station Toots Thielemans ira même plus loin en utilisant une norme de 2,5 personnes par mètres carrés, de manière à démontrer la saturation des trams 3 et 4 et à faire du métro lourd la seule solution d'un point de vue de capacité.

Quand bien même la perte de temps générée par le changement de mode de transport serait compensée par la vitesse du métro, les correspondances ont pour effet d'une part de rallonger le temps de parcours subjectif de l'utilisateur et donc de diminuer l'attractivité du transport public et d'autre part, de rendre les trajets plus pénibles pour toutes les personnes à mobilité réduite qui représentent, selon le Plan « Good Move », un tiers de la population bruxelloise.

Si l'accès au centre-ville sera donc plus rapide pour les habitants du nord de la Région, il sera plus long pour tous ceux qui habitent les communes du sud. Une fois le métro 3 en place, le seul moyen de recréer ces connexions sera de mettre en œuvre une extension au métro vers le sud. Un projet qui, ne serait-ce que vis à vis de la densité de population, ne peut pas se justifier.



Dessin d'Ines Gaspar.

Un bilan environnemental catastrophique³⁷

Le transport à Bruxelles représente environ 25% du total des émissions directes de gaz à effet de serre (GES). Dans ce contexte, tous les grands projets en matière de mobilité se doivent contribuer au défi d'une ville zéro carbone en 2050, dans 30 ans. Le bilan « climat » du métro nord se doit donc d'être établi avant de se lancer dans sa réalisation.

Pour réaliser ce bilan, deux approches sont complémentaires : les émissions de GES du trafic global bruxellois avec ou sans métro Nord, d'une part, et les émissions de GES liées au gigantesque chantier de cet ouvrage, d'autre part.

Pour le premier point, l'étude réalisée en 2017 dans le cadre de la modification du PRAS mettait en évidence son impact négatif sur les émissions de GES en Région de Bruxelles-Capitale : avec le métro, les émissions annuelles seraient 0,2% plus élevées que sans le métro³⁸.

Ce mauvais résultat n'était guère surprenant puisque cette même étude estimait que le métro n'aurait qu'un effet marginal sur le trafic automobile : croissance de 2,66% sans le métro et de 2,03% avec le métro. Dans le même temps, le fonctionnement du métro est énergivore non seulement pour la traction des rames, mais aussi pour l'éclairage et la ventilation des nouvelles stations très profondes, très volumineuses et équipées au total de 138 escalators et de 30 ascenseurs rien que pour la partie Nord.

Pour le deuxième point, l'étude de 2017 n'est d'aucune aide puisqu'elle ne prenait en compte que les émissions liées à l'exploitation du métro Nord sans prendre en compte celles liées à sa construction .

Or, celles-ci sont faramineuses : creuser et « bétonner » un tunnel de 5 km et 7 nouvelles stations « cathédrales » (jusqu'à 30 m de profondeur), adapter les infrastructures existantes (avec notamment des travaux très lourds entre Anneessens et la gare du Midi), construire un nouveau dépôt ... nécessite en effet des quantités d'énergie colossales, principalement pour la production des milliers de mètres cubes de béton³⁹ et d'acier, mais aussi pour l'excavation et l'évacuation des terres, la fabrication et l'installation des rails, etc.

Il n'est pas facile de déterminer précisément la quantité de gaz à effet de serre qui serait émise par la construction du métro nord, mais les données publiées dans les études d'incidences pour la station « Toots Thielemans » et pour le « bout de tunnel » sous les voies de chemin de fer au niveau de la gare du Nord permettent toutefois d'estimer la quantité de GES entre 243.000 et 320.000 tonnes équivalent CO₂, voire plus.

37 : Le contenu de ce paragraphe est inspiré du communiqué de presse « Métro Nord : un impact climatique négatif ! » signé par l'Arau, IEB, Mobilité 55, Stalem asbl ; Citizen1060, Pavé dans les Marolles et Mathieu Strale. 21 juin 2019.

38 : A l'horizon 2025 (on parle aujourd'hui d'une mise en service au plus tôt en 2030) : 631.649,77 tonnes équivalent CO₂ avec le métro Nord contre 630.339,05 tonnes équivalent CO₂ sans le métro Nord. (l'« équivalent CO₂ » est la manière conventionnelle de compter les émissions de gaz autres que le CO₂ en les convertissant en une quantité de CO₂ qui aurait un effet similaire sur le climat ; dans le cas du présent projet, les émissions sont presque uniquement du CO₂, donc cette conversion n'est que rarement nécessaire).

39 : En plus de nécessiter de l'énergie, la chimie de la production de ciment émet du CO₂, qui est actuellement relâché dans l'atmosphère.

En partant du principe que le métro Nord permettrait effectivement de réduire d'environ 0,6% le trafic automobile annuel bruxellois, qui émet actuellement aux alentours de 727.000 tonnes équivalent CO² (toujours d'après l'étude de 2017), il faudrait entre 55 et 73 ans pour « compenser » les émissions de GES de la construction du métro Nord !

Autrement dit, il faudrait attendre les années 2090 pour voir le métro Nord produire ses premiers effets en matière climatique... Cette durée n'est pas surprenante quand on sait que les émissions de GES de la construction métro du Grand Paris ne seraient, au mieux, « compensées » qu'au bout de 40 ans...⁴⁰

Il ne s'agit ici que d'une estimation (prudente) sur base des éléments disponibles (mais fragmentaires) des études publiées jusqu'ici. Une étude globale sur le bilan climatique du métro 3 aurait dû être menée préalablement à toute décision d'approbation et comparée à une alternative de rénovation des infrastructures existantes.

Vous avez dit « participation citoyenne » ? Habitants et commerçants systématiquement tenus à l'écart

Le dossier du métro nord est marqué par une opacité qui court depuis les études préliminaires, jamais rendues publiques, jusqu'aux demandes de permis d'urbanisme nécessaires au projet. Ce manque de transparence et de consultation démocratique ne concerne d'ailleurs pas que le public général puisque la Commission Régionale de Mobilité, chargée de débattre et de remettre un avis sur les projets en région bruxelloise, a déploré dans un avis être sous-informée et devoir se contenter de « *présentations sur certaines parties ou certains aspects du projet (...) par des intervenants de rang intermédiaire peu au fait de la justification des projets et des options retenues*⁴¹ ».

Quant à Bruxelles Mobilité, l'administration régionale compétente, elle n'a pas été invitée au comité d'accompagnement de la modification du PRAS, ni même n'en a été tenue informée alors qu'il s'agit du plus gros projet de mobilité depuis la création de la Région !

Il semble également qu'il y ait eu de la friture sur la ligne entre Beliris et Infrabel, l'emplacement de la future station Verboekhoven (éloignée de la Place du même nom et donc des connexions avec les trams et bus qui y passent) a été choisi afin d'y créer une nouvelle gare multimodale. Cependant, cette nouvelle halte RER a été refusée par le gestionnaire du réseau ferroviaire qui ne prévoit pas de construire une nouvelle gare. L'emplacement de la future station de métro n'a pas été modifié pour autant alors qu'elle se trouve à proximité directe d'habitations et prévoit un accès en plein coeur d'îlot !

La communication et l'information à destination des habitants sont à l'avenant. Dans le quartier de l'avenue de Stalingrad par exemple, où doit se construire la future station Toots Thielemans, une réunion publique avait été annulée le jour même en 2016. Il aura alors fallu attendre deux ans pour qu'une nouvelle soit organisée, sans qu'aucune communication officielle (ni affiches ni toutes-boîtes) ne soit mise en place pour l'annoncer.

40 : « Métro du Grand Paris : un bilan carbone de moins en moins positif », *lesechos.fr*, 2 février 2011.

41 :]Commission régionale de mobilité, avis sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (PRAS) concernant la liaison de transports en commun haute performance nord-sud et son rapport d'incidences environnementales. 25 septembre 2017.

De l'autre côté de la ligne, à Schaerbeek, une réunion d'information a bien été organisée par la commune, mais les porteurs du projet (Région, STIB, Beliris) n'étaient pas présents. Les habitants ont été mis devant le fait accompli d'un projet déjà ficelé dans ses moindres détails. Aucune consultation quant aux besoins locaux ou à l'emplacement des stations n'a été entreprise.

A Forest, où se tenait une enquête publique sur la transformation de la station Albert afin d'accueillir le métro, des flyers explicatifs ont été imprimés par la STIB, ils expliquaient notamment que les lignes de tram 4 et 51 seraient dorénavant stoppées à Albert. Les flyers n'ont jamais quitté les cartons de la STIB...

Les seuls espaces ouverts à la parole et aux remarques des habitants et usagers du transport public sont les commissions de concertation qui se tiennent lors des demandes de permis d'urbanisme. Lors de chacune de ces commissions (Albert, Toots Thielemans, Gare du Nord et sur le cahier des charges de l'étude d'incidences environnementales du tunnel et des 7 stations à construire), le mot d'ordre a été le même : « *nous ne sommes pas là pour discuter du bien-fondé ou non du métro* ».

La décision ayant été prise par le gouvernement, il ne reste plus qu'à discuter des détails à la marge. Impossible de discuter des considérations sociales, environnementales et urbanistiques de ce projet gigantesque, les échanges se réduisant à une vision technocratique de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

D'ailleurs les habitants seraient bien en peine de trouver des éléments pour élargir la discussion dans les études réalisées par ces demandes de permis. Alors que le projet de métro 3 constitue bel et bien un seul projet dont chacune des parties sont reliées de sorte que la non-mise en œuvre, ne serait-ce que, d'une seule de ces parties empêcherait le projet, la ligne fait l'objet de 5 demandes de permis distinctes (station Albert, Gare du Nord, nouveau tunnel, nouvelles stations sur Schaerbeek et Evere, dépôt de Haren et la station Toots Thielemans).

Cet « hypersaucissonnage » du projet permet d'éviter l'analyse d'alternatives valables puisque les périmètres d'étude d'alternative se voient restreints aux abords géographiques de la demande de permis, et ne prennent donc pas la ligne dans son entièreté. Il rend donc impossible pour les habitants, les associations et les autorités communales la possibilité de développer une vue d'ensemble des incidences du projet.

Les incidences sont alors analysées uniquement d'un point de vue strictement local, ce qui permet de disqualifier les critiques émises par les habitants comme étant de nature « Nimbystes ⁴² » et sans attention pour l'intérêt général. Elles ne peuvent dès lors être recevables.

Il n'y a pas et il n'y aura vraisemblablement jamais de vrai débat public sur le projet de métro nord. Force est de constater que beaucoup d'énergie a été dépensée à cet effet.

42 : Acronyme de Not in my Backyard, littéralement « pas dans mon arrière-cour ». Se dit d'une opposition à un projet uniquement basée sur le fait qu'il s'installe à proximité de celui qui s'y oppose.

Deuxième partie : N'éventrons pas Bruxelles : Impact des chantiers du métro 3 sur les quartiers : l'exemple de l'avenue de Stalingrad ⁴³:

La morphologie de certains quartiers de Bruxelles est encore marquée par les chantiers qui eurent lieu pour créer le réseau de métro actuel. Creusés depuis la surface, selon la technique dite du « Cut and Cover », les tunnels et les stations ne pouvaient être construits qu'en suivant le cours des rues ou en expropriant et en démolissant les bâtiments se trouvant sur son passage.



Affiche d'Axel Claes.

Si la technique moderne du tunnelier permet de creuser entièrement sous la surface et donc de limiter les nuisances dans la ville, dans le cas du métro 3 cela mérite tout de même d'être nuancé : d'abord parce que les stations à construire sur le territoire d'Evere et de Schaerbeek ne pourront être construites que depuis la surface. Ainsi pour ne citer que deux, la construction de la station Liedts en plein cœur d'un nœud de mobilité et à proximité directe de la rue du Brabant risque de mettre en danger la viabilité des commerces. Quant à la station Riga, la création de la station implique de creuser au cœur du Square et d'abattre plusieurs arbres, ce qui aura pour effet de défigurer complètement son aspect patrimonial.

Il faut ensuite nuancer les bénéfices du tunnelier dans le cadre du métro 3 pour la bonne et simple raison... qu'il ne sera pas utilisé partout ! Ainsi, il n'est pas possible de faire aller le tunnelier jusqu'à la Gare du Nord.

⁴³ : Les entretiens présents dans cette partie ont été réalisés par Mohamed Benzaouia et Karim Oriam. Les photographies sont de Erdem Resne.

En effet pour des raisons de sécurité, la machine ne peut pas passer sous le grill du chemin de fer. La tête du tunnelier, partie de Bordet, finira donc sa course en plein milieu de la rue d'Aerschot où un gigantesque puits sera construit pour l'évacuation et pour le creusement d'un tunnel entre le terminus de la Gare du Nord et la fin de course du tunnelier. La rue sera donc complètement ouverte durant de nombreux mois ne laissant qu'un très faible passage pour les piétons, qui seront coincés entre les vitrines des travailleuses du sexe et une palissade haute de plusieurs mètres destinée à cacher les travaux.

Au centre-ville, c'est également la technique de tranchées couvertes qui sera utilisée pour la construction de la station « Toots Thielemans » (auparavant nommée « Constitution ») et d'un bout de tunnel. En effet, selon les porteurs du projet, l'utilisation d'un tunnelier pour une distance si courte aurait un prix prohibitif en plus d'entraîner des destructions de bâti afin d'enterrer et de déterrer la machinerie.

La station « Constitution » est la première pierre incontournable au projet de métro. Mais elle ne doit son existence qu'à une contrainte technique. En effet, le tunnel qu'empruntent aujourd'hui les trams depuis la Gare du Midi jusque Lemmonier présente une courbe telle qu'il est impossible pour un métro de l'emprunter. Le projet de métro nord implique donc de creuser un nouveau tunnel partant de la Gare du Midi, passant sous l'avenue de Stalingrad et le Palais du Midi et se reconnectant un peu avant la station Anneesens. La Ville de Bruxelles a demandé de son côté qu'une nouvelle station soit dès lors construite au niveau de l'avenue de Stalingrad.

On se trouve pourtant bien en peine de démontrer son utilité. Le quartier est actuellement excellemment desservi par le transport public avec 2 lignes de métro, 6 lignes de tram, 4 bus STIB, 3 bus TEC et 12 lignes de bus De Lijn, et bien sûr la Gare du Midi. Il n'est donc pas étonnant que la part des travailleurs qui se rend dans le quartier en transport public atteigne les 90 % !

L'absence de demande pour une nouvelle station de métro ressortait d'ailleurs assez clairement de l'étude d'incidence réalisée lors de la demande de permis d'urbanisme. L'estimation de la différence de fréquentation de l'actuelle station Lemmonier avec la nouvelle station « Toots Thielemans » (ex- « Constitution ») énonçait que *« actuellement, à l'heure de pointe du matin, 623 personnes embarquent à la station Lemmonier et 726 personnes y débarquent tous modes confondus. En 2025, avec le métro nord, il est prévu 660 personnes qui embarquent à « Constitution » et 718 personnes y débarquent »*⁴⁴. Soit 37 embarquements de plus suite au métro, et moins de débarquement qu'actuellement ! La Gare du Midi offrant un plus grand nombre de correspondances, les usagers auront naturellement tendance à y descendre davantage.

La station « Toots Thielemans » constitue une totale aberration qui démontre le pouvoir écrasant de la vision des ingénieurs sur toutes les autres considérations qu'elles soient sociales, environnementales ou économiques. Il ne fait aucun doute que les imposants travaux qui dureront huit années (si tout se passe comme prévu) auront pour effet d'anéantir la dynamique socio-économique locale qui s'y trouve aujourd'hui. Ce qui n'a pas empêché la Région de donner son feu vert.

Au mois de mars 2020, quelques semaines avant la délivrance du permis, nous avons rencontré plusieurs commerçants pour qu'ils nous expliquent leur quartier, son passé et son futur probable avec l'arrivée du métro 3.

44 : Page D.1.111 de l'étude d'incidences environnementales.

La réalité derrière les stigmates

Quelques semaines avant la délivrance du permis d'urbanisme par le fonctionnaire délégué de la Région, quelques jours seulement avant les élections, le quartier de l'avenue de Stalingrad se retrouvait sous le feu des projecteurs pour des raisons dont il se serait bien passé. La faute aux abords de la station de pré-métro Lemonnier qui avait été le cadre de différents faits divers ayant conduit des employés de la STIB à lancer une grève spontanée afin que des mesures soient prises pour contrer la recrudescence de l'insécurité et la criminalité. Appel entendu par le bourgmestre Philippe Close qui avait promis « *plus de bleu* »⁴⁵ dans les rues, soit un renforcement des contrôles policiers. Un plan d'action en ce sens avait pourtant déjà été annoncé en août 2017, sans suite.

Les commerçants de l'avenue de Stalingrad, coincés entre la menace d'un chantier qui aura des conséquences irréversibles sur leurs activités et le stigmate lié à l'image tronquée que certains médias donnent de leur quartier, méritent plus de considérations. Et de soutien.

Sans nier les difficultés qui sont les siennes, il convient de rappeler que l'avenue de Stalingrad est un noyau commercial qui s'est créé *à partir de rien*, au prix d'investissements massifs de commerçants propriétaires et occupants et qui jouit aujourd'hui d'un rayonnement qui dépasse de loin les frontières de la Ville de Bruxelles. Rayonnement d'autant plus remarquable qu'il s'agit essentiellement de commerces de proximité et d'établissements horeca. Ceux qui ont quitté la commune, voire la Région, continuent d'y venir pour faire leurs courses ou y manger un morceau.

À l'heure où la tendance est à la création de centres commerciaux et de grandes enseignes à vocations touristiques, ces commerces sont la preuve qu'un contre-modèle peut réussir tout en étant grands pourvoyeurs d'emplois, notamment pour les jeunes peu qualifiés. Le tissu urbain qui entoure l'avenue présente quant à lui des loyers plus modérés que la moyenne régionale permettant à une population très fragilisée de trouver de quoi se loger.

Ces aspects positifs doivent être soulignés en contrepoint de descriptions comme celle d'un « *Bronx Bruxellois* » qu'en fait par exemple une carte blanche parue dans *De Tijd*⁴⁶ et qui donne de l'eau au moulin de ceux qui soutiennent un « *lifting* » des lieux passant par un embourgeoisement du quartier, déjà à l'œuvre, mais auquel l'arrivée du métro donnera un puissant coup d'accélérateur.

Ces arguments aux relents hygiénistes, et qui décrivent les lieux comme regorgeants de rues sombres dans lesquelles l'on peut s'adonner aux activités louches (« *duistere straatjes voor duistere praktijken* »⁴⁷), ressemblent à ceux qui en leur temps servirent à légitimer la destruction des quartiers ouvriers du centre-ville au profit de boulevards Haussmanniens et ensuite de ceux du quartier nord pour ériger le petit Manhattan.

À la différence que l'enjeu aujourd'hui n'est plus de raser des pans entiers du territoire, mais de le remodeler afin d'attirer des classes sociales plus aisées et plus contributives (ou perçues comme telles), que cela soit pour y habiter ou y consommer.

45 : « Philippe Close annonce un renforcement des contrôles dans le quartier Lemonnier, dit dangereux: «Il va falloir s'y faire» ». *Le Soir*. 13/03/19.

46 : « Brusselse Bronx », Luckas Vander Taelen, *De Tijd*, 19/03/19. URL : <https://www.tijd.be/opinie/column/brusselse-bronx/10108455.html>

47 : Ibid 46.

Mais le résultat est le même : dispersion de la pauvreté plutôt que sa résorption, disparition des réseaux de solidarité et d'entraide qui s'y sont mis en place et renforcement des difficultés d'accès pour les personnes précarisées aux services qu'offre la ville.

Le permis d'urbanisme pour la station « Toots Thielemans » n'était pas encore délivré que déjà commençaient les travaux pouvant se faire sans comme les déplacements de canalisation ou d'égouttage. Nous avons rencontré à ce moment-là Brahim, gérant de l'Espace Market, Khalid, du magasin tout pour le satellite Yaddcom Digiclass et Brahim, gérant du Midi Brico 2000 sur ce moment charnière pour le quartier dans lequel ils travaillent depuis 20 ans et fréquentent depuis plus longtemps encore.



Et tu redeviendras poussière...

« Il y a 20 ans, le quartier était tellement désert que quand on est arrivés même la Régie foncière avait dit à mon père : « Est-ce que vous êtes sûr de vouloir investir ici » ? Il n'y avait absolument rien » explique Brahim du Brico. « Mais au fur et à mesure, on a développé le quartier avec d'autres commerçants ». Pour Brahim qui tient un supermarché : « c'était un coin de la ville qui a toujours été ignoré et abandonné, Stalingrad et Lemonnier. On dirait que ces deux rues n'appartiennent même pas à la commune alors qu'on est au centre, tout près d'une gare internationale ». Aujourd'hui, « si on est là, c'est que ça marche. Même s'il y a des périodes où cela marche moins bien comme celle du début du piétonnier, où on a eu une baisse considérable de notre clientèle », nous dit Khalid.

Des travaux et des transformations, l'avenue en a déjà connu à deux reprises notamment lors du contrat de quartier Rouppe (2008-2012), les commerçants ont non seulement tenus bon, mais même mis les bouchées doubles : *« on a accompagné la Ville avec nos propres investissements. L'avenue de Stalingrad a changé : on a rénové nos magasins, on a changé nos concepts et on a développé*

tout ça avec nos fonds propres » (Brahim, Brico 2000). Des efforts qui se sont avérés payants et qui ont permis une certaine évolution du quartier : « Maintenant, on a une clientèle très mixte qui vient chez nous. Avant c'était une clientèle juste masculine. Mais grâce aux grands efforts des commerçants, aux rénovations des façades et des intérieurs des cafés et restaurants, la mentalité change » (Brahim, Espace Market).

Alors que l'avenue a atteint un nouvel équilibre économique et social, celui-ci s'en est aussi vite trouvé menacé. *« Tout d'un coup, on nous dit qu'il va falloir construire une station de métro dont on n'a absolument pas besoin. On a le tram à Lemonnier et le métro à 500 mètres à la gare du midi ! » (Brahim, Brico 2000). Tout le quartier, est-il pour autant opposé à l'arrivée du métro ? « Non, personnellement, pourquoi pas ? Moi je crois que c'est bénéfique d'avoir une station en face de mon magasin » (Khalid, Yaddcom Digiclass). Ce qui fait consensus en revanche et qui cristallise l'opposition, c'est bien évidemment la durée et l'ampleur des travaux nécessaires.*

La technique des tranchées couvertes éventrera l'avenue d'un côté puis de l'autre pendant une durée minimum de deux ans et demi. La pollution sonore et atmosphérique du chantier se verra encore renforcée par les reports de circulation dans les rues aux alentours. La poussière dégagée par les excavations de terre ne fera pas bon ménage avec les établissements actifs dans la restauration ni avec ceux qui vendent des denrées alimentaires. La boulangerie Marrakech se demande ainsi de quelle manière elle pourra protéger ses pâtisseries au miel, mais surtout et plus crucialement comment elle tiendra le coup avec ses nombreux employés. *« Des accès vont être fermés, ce qui veut dire que l'on va perdre une part importante de notre clientèle, surtout ceux qui viennent de l'extérieur de Bruxelles, des villages aux alentours. Les conséquences seront aussi énormes pour les commerçants du marché de la Gare du Midi » (Brahim, Espace Market).*

Des craintes objectivées par l'étude d'incidence relative au permis demandé pour la station : des retombées négatives pour une septantaine d'établissements, une diminution de 24 % de la fréquentation de l'avenue avec pour conséquence une perte de grand minimum 20 % des chiffres d'affaires.

L'interdépendance des commerces les uns par rapport aux autres, qui crée une identité particulière et accomplit déjà ce que les grands projets urbains bruxellois en chantiers rêvent d'accomplir sous la forme d'« éco-systèmes » économiques, sera également mise à mal : *« Quand j'entends que mes voisins vont être délocalisés pendant la période des travaux, ça m'inquiète parce qu'on est tous liés. Celui qui vient acheter un t-shirt chez l'un, il est potentiellement client chez l'autre » (Khalid, Yaddcom Digiclass).*

Concrètement, il y a *« entre 1000 et 1200 emplois menacés directement et indirectement. Dans ces emplois, il y a les gens qui nous livrent, les sociétés qui sont liées à nos activités, etc. Et on va partir où maintenant ? Le problème pour moi c'est que je risque de perdre deux magasins, un à Stalingrad et un Place Bara. Qui va me rembourser mes dettes ? Comment je fais avec mon personnel ? Mon camion que j'ai acheté à crédit ? C'est la faillite annoncée ! (Brahim, Espace Market) ». « Et après, il y aura d'autres travaux puisqu'ils vont devoir remettre les choses comme elles étaient. Moi je suis directement touché parce que je vais perdre ma cave pendant toute la durée des travaux. Où est-ce que je vais stocker ma marchandise ? Tout ça, on ne l'a su que dernièrement. Psychiquement, on est affaiblis et ça nous retient fort dans nos ambitions et notre cadence commerciale. Par exemple, avant de commander un produit, on fait attention, on essaye d'alléger le stock parce qu'on ne sait pas ce qui va se passer » (Khalid, Yaddcom Digiclass).*



Dans la sauce

Les travaux pour la création d'un nouveau tunnel reliant la future station Toots Thielemans à la station Anneesens imposent de creuser dans les fondations du Palais du Midi : *« les commerçants à l'intérieur vont être impactés à 100 %, sept ou huit magasins seront totalement déplacés pendant 3 ans. Ils essaient de nous trouver des alternatives comme quoi ils vont nous déplacer dans des containers. Mais on n'est sûr de rien, c'est toujours des « peut être », des « on ne sait pas »... Des informations qu'on reçoit au compte-goutte alors que de leur côté, ils avancent. On a l'impression d'un passage en force, ils travaillent sans nous »* (Brahim, Brico 2000). Dans le quartier, une désinformation trop répandue pour ne pas être à dessein s'installe et minimise l'impact future des travaux. Des négociations se mettent en place avec des commerçants, toujours de manière individuelle afin d'empêcher toute revendication collective et de diviser pour mieux faire passer.

Ce manque de transparence et d'information est une constante depuis le début du projet de métro nord et concerne tout aussi bien les communes de Schaerbeek, d'Evere ou de Forest logés à la même enseigne, mais il était particulièrement frappant de voir qu'à la commission de concertation du 19 décembre 2018 sur la station Toots Thielemans, la STIB et la Région demandaient un permis au potentiel si destructeur sans avoir réglé le moindre accord avec les commerçants directement impactés. Quatre heures et demie durant, des habitants de toute la Région étaient venus dénoncer ce projet inutile. *« J'avais la chair de poule en entendant les personnes âgées, des Belges qui ont parlé en bien de nous. Ça m'a franchement fait un bien fou. C'était une belle forme de solidarité et de reconnaissance de notre existence »* (Khalid, Yaddcom Digiclass).



Malgré cette mobilisation, la commission de concertation remettra un avis favorable assorti de conditions, pour la plupart cosmétiques, dont deux concernent l'établissement de pactes entre les communes concernées, la Région et la STIB sur les mesures d'accompagnement du chantier vis-à-vis des activités économiques (commerçants, maraîchers, forains...) et sur le réaménagement de l'espace public après les travaux. *« Ils ont un pré-pacte qui se négocie en interne et on n'est pas au courant du contenu. On ne sait pas de quel ordre sera cette aide/compensation. Quelle forme elle prendra ou quel montant ? C'est le flou total »* (Khalid, Yaddcom Digiclass).

« Pourquoi ces responsables politiques ne viennent pas discuter avec nous en amont de leurs projets pour qu'on puisse leur décrire la situation où nous nous trouvons, pour mieux réfléchir les projets ? Nous sommes les premiers concernés et on est mis au courant très tardivement » (Brahim, Espace Market).

En attendant une proposition concrète de soutien aux commerçants, la STIB a lancé un panel destiné aux commerçants pour proposer des pistes d'accompagnement autres que financières, plutôt axées sur le développement d'un événementiel de chantier et une communication attractive. La participation des commerçants y était presque inexistante.

Khalid explique pourquoi : *« Participer, c'est déjà accepter le projet et accepter le démarrage des travaux puisqu'on y explique le déroulement de ceux-ci. On nous demande quelle couleur de bâche on aimerait pour cacher le chantier. On te met dans la sauce et on t'habitue même psychiquement à l'acceptation »*.

Les commerçants auront finalement dû attendre le 28 mars, soit deux mois après l’avis favorable de la commission de concertation, pour découvrir le contenu de ce pacte : celui-ci prévoit un certain nombre de mesures de communication et d’animation pour faciliter la vie au sein du chantier, des amendes importantes pour les entrepreneurs en cas de dépassement des délais, la recherche d’emplacements alternatifs pour certains maraichers du marché du Midi et pour certains forains de la foire du Midi (voire le déplacement de toute la foire).

En ce qui concerne le soutien financier accordé aux commerçants, c’est un doublement du montant prévu par la nouvelle ordonnance chantier qui est proposé, soit 5400 euros pour six mois, soit 30 euros par jour. Les commerçants situés dans la Palais du Midi, propriété de la Régie Foncière, pourront, eux, bénéficier d’une suspension de leur loyer pendant trois ans (mais seront dans certains cas déplacés dans des containers). Les autres, par contre, devront « négocier » avec leurs propriétaires privés...

« Ils disent qu’il y a un pacte. Mais dans le pacte en soi, les commerçants ne sont pas partenaires. Les partenaires, c’est la Région, la Ville et la STIB. Ils viennent nous voir informellement pour demander comment l’on voudrait que ça se passe. Sauf qu’à la fin, quand ce pacte sera établi, ils n’auront pas besoin de notre signature. C’est très vicieux » (Brahim, Brico 2000).

Le 04 avril, les communes de Bruxelles-Ville, Saint-Gilles, la STIB et la Région bruxelloise présenteront la mouture finale du pacte aux riverains et aux commerçants, l’occasion de clôturer des négociations qui se sont tenues loin de ceux qui devront en assumer les conséquences. La signature des commerçants de Saint Gilles ne sera pas demandée, sans doute car ceux-ci sont moins organisés et ne représentent donc pas une menace.

Par contre, celle des commerçants de Stalingrad est demandée. Une signature qui ferait office d’accord tacite de leur part vis-à-vis des travaux et qui invaliderait tout recours en justice qu’il pourrait mener ultérieurement. Ne tombant pas dans le piège, les commerçants n’ont rien signé du tout.

Le 24 mai, à la veille des élections régionales, le permis est délivré, les conditions sur un réaménagement qualitatif de l’espace public après travaux sont balayées d’un revers de la main. On apprendra par la suite que ces « pactes » n’ont absolument aucune valeur légale...

La fin d’un quartier populaire ?

Aux inquiétudes du « pendant » se rajoutent celles de « l’après ». Le long chantier annoncé pourrait déprécier les valeurs immobilières dans un futur proche et créer les conditions propices pour des transactions immobilières spéculatives au détriment de la population actuelle et de ses besoins. Le regain du problème de l’insécurité ces derniers participe déjà à une dévalorisation symbolique du quartier, avant même que le premier coup de pelleuse soit donné: *« Ils laissent pourrir la situation pour en profiter, pour dire : « Vous voyez, le quartier est insécurisé et on doit absolument intervenir » » (Brahim, Brico 2000).*

« Quand Close a repris le maïorat de la Ville de Bruxelles, ils avaient écouté nos inquiétudes . Et après quelques jours, il y a eu une présence policière préventive importante. Du coup, le quartier s’est apaisé un peu. Après cette présence policière a diminué et les mêmes problèmes ont resurgi » (Khalid, Yaddcom Digiclass).



« Ce que nous ressentons, c'est qu'ils veulent changer la population de ce quartier en opérant une gentrification du secteur de la Gare du Midi jusqu'à la Grand-Place. Pourtant s'il y a des améliorations à faire dans le quartier, on est à l'écoute. En tant qu'entrepreneurs, on n'a pas peur des nouvelles idées, mais qu'ils le fassent avec nous... » (Brahim, Brico 2000).

Il n'existe à l'heure actuelle aucune garantie que le quartier gardera sa morphologie actuelle. Si l'étude d'incidences réalisée pour le projet n'a pas étudié l'impact sur les loyers de l'arrivée d'une nouvelle station de métro, elle confirme pourtant les craintes du quartier : *« le projet « Constitution » améliorant l'accessibilité du quartier et s'inscrivant dans le projet global de la jonction nord-midi, il faut s'attendre à un effet de revalorisation du quartier à travers une valorisation du prix de l'immobilier, tant pour le logement que pour les commerces »⁴⁸.*

« Ici, dans les quartiers populaires s'opère un grand changement. Par exemple, il y a pas mal de logements neufs qui s'y construisent et ce sont des personnes qui viennent d'autres quartiers qui s'y installent et en plus, ils sont subsidiés. On voit ça de plus en plus le long du canal. On est pas contre, mais nous aussi on a des intérêts ici, et aussi une histoire. Nos parents ont travaillé ici, c'est eux qui ont creusé les tunnels et retapé les maisons qui étaient pourries. C'est nous qui avons réparé les façades, qui avons ouvert les magasins... On a amené une valeur ajoutée à Bruxelles, on crée de l'emploi et on est actif dans le social pour aider des gens qui sont à la rue par exemple. Nous quand on a acheté ici, on n'a pas évacué des gens pour prendre leur place. Qu'est-ce qu'on va faire maintenant ? On va partir, on va mettre des gilets jaunes et rester au milieu du boulevard Stalingrad ? » (Brahim, Espace Market).

48 : Page D.4.31 de l'étude d'incidences sur le projet « Constitution ».

En donnant le feu vert à une station de métro inutile, elle-même maillon d'un projet totalement controversé, la Ville de Bruxelles et la Région bruxelloise signent l'arrêt de mort du quartier. Dans une interview récente, Philippe Close remarquait au sujet des changements urbanistiques et socio-économiques du centre-ville que « *ceux qui choisissent désormais le centre sont des expatriés. Ce sont nos meilleurs ambassadeurs*⁴⁹ ».

Les habitants et commerçants de l'avenue de Stalingrad apprécieront sans aucun doute, eux qui ont fait vivre un quartier pendant des décennies... Espérons qu'eux, futurs expatriés, trouvent ailleurs un accueil aussi chaleureux que celui que la Ville de Bruxelles réserve aux hordes de touristes, aux fonctionnaires européens et à la classe moyenne...



Troisième partie : Quelles alternatives au projet de métro 3 ?

Nous nous sommes préalablement attachés à décrire les conséquences engendrées par la nouvelle ligne de métro. Ce nouveau chapitre a pour ambition de montrer que cette nouvelle ligne n'est pas une fatalité. Il est en effet possible d'améliorer la fréquence et la capacité du transport en commun sans ériger de longs tunnels dispendieux.

49 : Philippe Close face au monde immobilier: "N'ayons plus peur. Osons l'originalité", Trends-Tendance, 03 octobre 2019.

Nous présenterons donc ici le travail de différents chercheurs universitaires et les stratégies qu'ils ont élaborées afin de repenser la mobilité bruxelloise.

Si toutes les alternatives présentées ont des avantages et des inconvénients, elles ont pour point commun de rendre le réseau de transport en commun plus efficace tout en étant moins chères, moins longues et moins compliquées à réaliser que la ligne de métro 3.

Elles sont également dans un certain nombre de cas, complémentaires. Elles présentent des éléments qui auraient dû être explorés plus en avant lors de l'étude d'opportunité du métro nord et faire l'objet d'une analyse coût-bénéfice à l'échelle régionale.

Mettre en site propre

M. Strale et *F. Dobruszkes*⁵⁰ proposent de renforcer les lignes existantes en les mettant en site propre. L'idée est ici d'améliorer le transport public en lui consacrant un espace exclusif en voirie. Ce faisant, on améliore le niveau de service des lignes de trams puisqu'on les isole du trafic automobile.

De plus, comme le transport en commun n'est plus réduit à une portion congrue de l'espace public, des véhicules plus imposants pourraient circuler en bordure centrale. La conjonction de ces deux facteurs permettrait améliorer le nombre des voyageurs pouvant être pris à chaque passage ainsi que la vitesse commerciale et la fréquence du transport collectif.

Cette option ne pourrait pas être réalisée sans un investissement minimal en infrastructure. En effet, augmenter la fréquence des lignes 25 et 55 se heurte à la saturation du tunnel « *Thomas* » aux heures de pointe. Cette contrainte offre pourtant deux opportunités :

- La construction d'un nouveau tunnel entre la place Liedts et Bruxelles-Nord permettrait d'augmenter les fréquences. Cette solution coûterait tout de même entre 50 et 250 millions, mais ce serait largement inférieur aux sommes astronomiques dévolues à l'utilisation du tunnelier. En outre, cette option permettrait immédiatement de relier le 55 et le 25 aux réseaux de pré-métro ainsi qu'au centre-ville.
- Transformer le 55 en ligne de surface. L'objectif est ici de laisser le tunnel « *Thomas* » à la seule ligne 25. Un nouveau site propre serait érigé jusqu'au centre-ville (via la rue du Brabant) vers Gare du Nord et la place Rogier. La ligne pourrait même être ultérieurement prolongée en surface vers De Brouckère voire jusqu'à gare du Midi. On utiliserait, dans le cadre de cette dernière option, l'espace libéré par le piétonnier. En effet, les zones piétonnes et les voies de trams sont parfaitement conciliables comme en atteste l'expérience strasbourgeoise.

Ces deux solutions ne seraient pas seulement moins chères que le projet de métro 3. Elles sont aussi plus respectueuses de l'usage réel des citoyens bruxellois. En effet, soixante pour cent des voyageurs de la ligne 55 l'utilisent pour de courts trajets internes à Schaerbeek et à Evere.

Elles permettent, par ailleurs, en maintenant le trafic en surface, une desserte plus fine des quartiers et des commerçants locaux.

⁵⁰ : Mathieu Strale est chercheur en géographie, Frédéric Dobruszkes est docteur en géographie – mobilité et transport. Ils travaillent tous deux pour l'IGEAT, l'institut de géographie de l'ULB.

Malheureusement, le transport de surface implique par essence de réaménager l'espace public dévolu à l'automobile. La diminution du nombre d'emplacements de stationnement et l'augmentation possible des encombrements rendent ces mesures impopulaires pour une partie de la population bruxelloise. On peut donc supposer qu'une partie des édiles politiques préfèrent construire des tunnels plutôt que d'affronter l'opinion publique.

Enterrer la ligne de 55

Il existe cependant d'autres solutions pour améliorer le transport public sans toucher aux espaces dévolus à l'automobile. Les chercheurs proposent de s'inspirer du pré métro à Saint-Gilles et d'enterrer le 55. Cependant, à la différence de la ligne de métro, on utiliserait ici des excavatrices plutôt qu'un tunnelier. Ce moyen permettrait de garantir une meilleure accessibilité à la ligne. D'une part, parce que la station serait à une moindre profondeur et donc, la distance à parcourir entre la surface et le quai serait moins importante pour l'usager.

D'autre part, comme les treize stations actuelles seraient préservées, la distance parcourue à pied entre le domicile et la station serait plus courte que dans le cadre de la station de métro.

De plus, à l'instar des solutions précédentes, le pré métro 55 permettrait de relier immédiatement le sud, le centre et le nord de la Région. Cependant les travaux seraient un peu plus coûteux que pour une mise en site propre. L'impact sur le budget serait malgré tout moindre que pour le métro 3 : de l'ordre de 200-300 millions d'euros au lieu de 900 millions (pour la section Gare du Nord-Bordet). Les inconvénients de cette solution relèvent ici davantage des nuisances importantes engendrées par les travaux lourds en surface.

Améliorer la coopération métropolitaine

En plus de repenser et rénover les lignes de trams existantes, il s'agit également de mieux articuler les offres des différents opérateurs de transport en commun. Le nord-est de la région est, en effet, desservi efficacement tant par la société nationale des chemins de fer et que par De Lijn.

Encore faut-il que l'autorité publique encourage mieux les usages de ces services externes par la population bruxelloise. Quelques mesures emblématiques doivent ici être mises en place :

- Unifier les tarifs et les titres de transport
- Visibiliser davantage les correspondances entre les différentes lignes et les stations
- Intégrer mieux les différents horaires de chaque compagnie

Ainsi, l'offre de bus de Lijn, en provenance de la Région flamande, qui passe par Bordet et Gare du Nord via la Chaussée d'Haecht, pourrait bénéficier davantage aux Bruxellois. Par ailleurs, la nouvelle offre de métro a pour ambition de répondre aux besoins des navetteurs en offrant un accès rapide de Bordet au centre-ville. Mais cette offre rentre en concurrence directe avec l'offre RER (S) de la SNCB qui est déjà en fonction.

Plusieurs lignes relient déjà Malines, Louvain et leurs hinterlands au central district business. Citons la ligne 26 (ligne RER Hal - Uccle - Delta – Meiser – Evere - Haren – Schaerbeek - Malines ou Zaventem) dont le tracé bruxellois présente le double avantage d'être proche du tracé projeté de la branche de métro Nord et d'être parallèle à 60 m à la ligne de tram 62 depuis la place Meiser

jusqu'à l'arrêt Bordet ; la ligne 26 pourrait relier à Diegem station puis un jour à Da Vinci (OTAN)⁵¹.

Déjà maintenant, la ligne 26 a instauré plusieurs trains aux 15' avec pour conséquence que la clientèle a augmentée et que la SNCB a enregistré un bénéfice.

Un supplément de volonté politique et opérationnelle permettrait de cadencer les trains aux 8', ce qui assurerait un vrai transport de masse, à un coût marginal, avec de bonnes correspondances et une belle synergie avec les lignes de la STIB, le tout au bénéfice de la population, de notre santé, du climat. Enfin, à titre subsidiaire, il ne faudrait pas oublier le développement du RER vélo qui offrirait des possibilités de rapport modal entre la périphérie et le centre-ville.

Ces alternatives peuvent être complémentaires et fournissent des solutions aux utilisateurs locaux et aux navetteurs de la périphérie. Le coût est bien moindre que celui du métro 3, car l'ensemble de ces mesures ne sont qu'un simple renforcement de lignes de transport ou d'infrastructures existantes.

Malheureusement, pour être réalisées, elles nécessitent une meilleure coopération entre les différents niveaux de pouvoirs institutionnels. En outre, le réseau RER (train S) ne sera que complètement terminé d'ici 2031, d'ici là les fréquences de trains sont encore relativement faibles et donc peu attractives. Néanmoins cette infrastructure existe déjà et a un fort potentiel pour compléter le réseau de transport.

Réorganiser les transports en commun

Si nous avons exploré les différentes possibilités pour améliorer l'offre de transport au moyen de nouvelles infrastructures, K. Lebrun⁵² a montré qu'il était possible d'avoir un réseau plus efficace sans réaliser le moindre chantier. Pour ce faire, il propose non seulement d'intégrer tous les opérateurs des transports publics (SNCB, TEC, De Lijn) au sein du réseau bruxellois, mais surtout de remettre au maillage local au centre du service public.

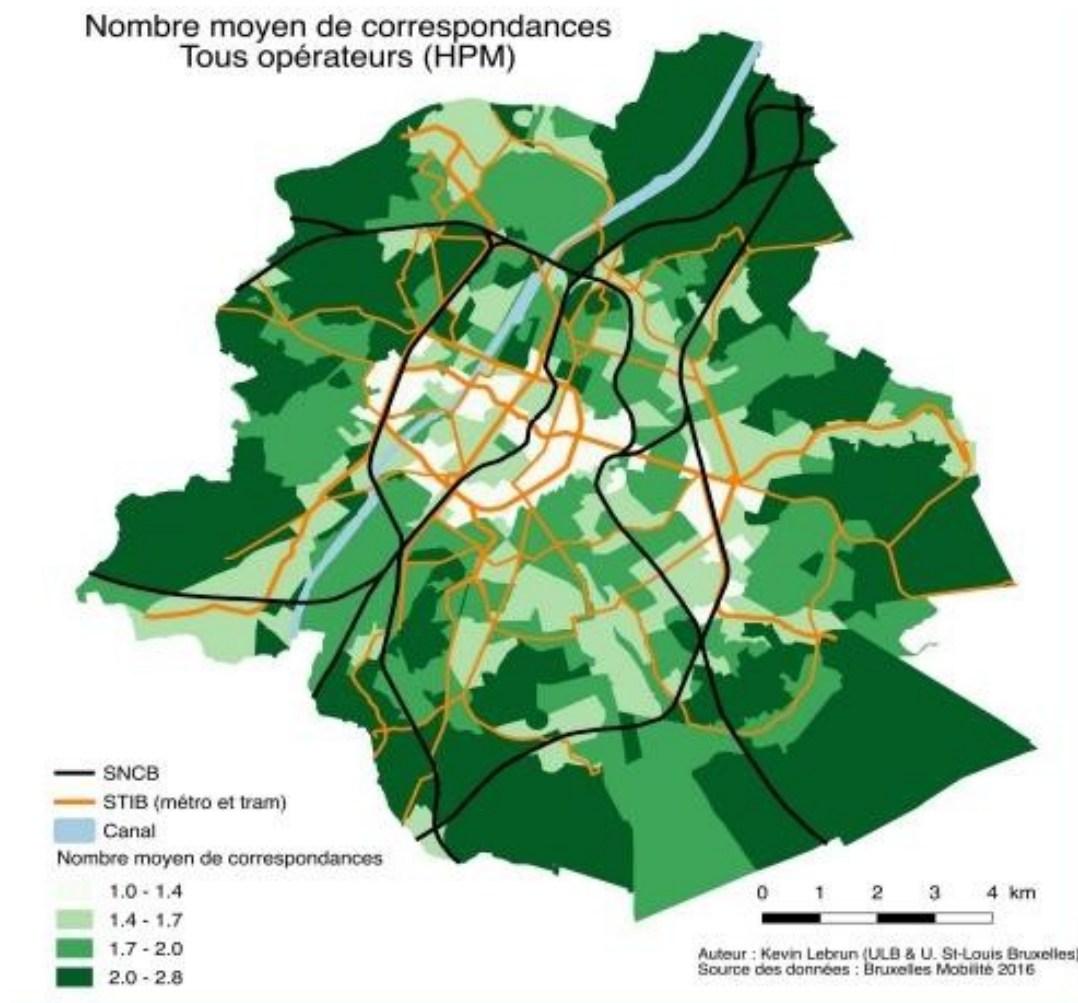
En effet, à l'heure actuelle, les lignes de trams et de bus, hormis quelques axes importants et saturés, ont un rôle de rabattement vers les lignes de métros et les trams dits «chronos»: soit les lignes 3, 4 et 7. En réorganisant le maillage de la STIB, on pourrait obtenir une meilleure connectivité vers les principaux pôles d'activités du centre-ville, tout en réduisant le nombre de correspondances.

La carte ci-dessous montre l'ampleur des ruptures de charge, au sein du réseau bruxellois, pour un voyage réalisé entre une commune périphérique et les zones centrales de Bruxelles. Ainsi, à l'heure de pointe du matin, il faut vingt-trois minutes de trajet en moyenne. Le voyage peut, cependant considérablement s'allonger puisqu'il existe des zones sous-accessibles au sein de la Région.

Dans ces dernières, le temps de parcours peut prendre plus de quarante minutes. Vingt-trois pour cent des Bruxellois habitent des zones dites « sous-accessibles ».

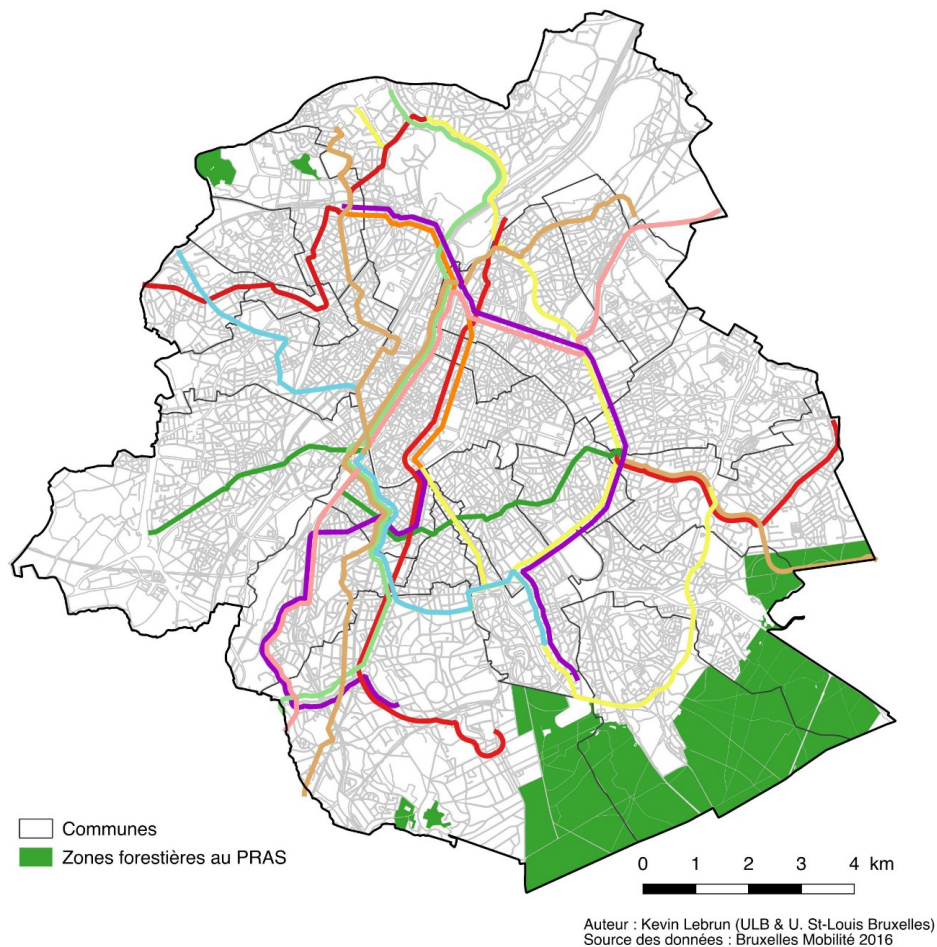
51 : Carte Blanche « La nouvelle ligne de métro existe déjà, c'est la ligne de train 26 », IEB, 16 juillet 2020. Url : <https://www.ieb.be/La-nouvelle-ligne-de-metro-existe-deja-c-est-la-ligne-de-train-26>

52 : Kevin Lebrun est docteur en géographie – mobilité et transport. Les éléments exposés dans cette étude sont issus de sa thèse « *L'accessibilité en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles* », ULB, mars 2018.



Le chercheur propose dès lors de réorganiser le réseau afin améliorer la connectivité et de diminuer le nombre de correspondances par voyage. Voici les quelques modifications de lignes envisagées qui ne demandent pas ou très peu de travaux :

- Les **trams 3 et 4** seraient fusionnés pour donner une ligne allant du parking Stalle à l'Esplanade.
- Le **tram 62** se prolongerait sur la section sud de l'actuel tram 82, soit de Drogenbos à Eurocontrol via le tunnel du prémétro au centre-ville.
- Le **tram 25** reprendrait la section ouest du tram 62 entre Liedts et Cimetière de Jette, au lieu d'avoir son terminus Gare du Nord.
- Le **tram 82** garderait le même itinéraire au nord de la gare du Midi, là il prendrait le tunnel du prémétro vers Albert, Vanderkindere puis Churchill, Bascule, Legrand, ULB. La ligne ferait donc du Nord au Sud : Berchem – Marie-José.
- Les **trams 51 et 55** fusionneraient pour un parcours de Da Vinci à Van Haelen en passant par le tunnel du pré-métro en centre-ville.
- Enfin la section nord du **tram 51** allant jusque Stade débiterait à Gare du Midi.



La carte ci-dessus présente le réseau à l'issue du processus de réaménagement. La connectivité entre différents pôles de la ville serait affirmée. La connexion nord-sud, d'abord, puisque Schaerbeek et Uccle bénéficieraient d'un lien direct. La centralité de la gare du Midi serait par ailleurs renforcée puisqu'elle bénéficierait d'un accès à l'ULB et à l'OTAN. Enfin, en gardant les mêmes fréquences, **12,7 % des Bruxellois gagneraient une à trois minutes, 6,8 % trois à cinq minutes et 7,4 % de cinq et treize minutes sur leurs temps de trajet.** La situation bénéficierait à la grande majorité de la population puisque **27 % des Bruxellois y gagneraient**, et seuls 2,4 % de la population perdrait entre une et deux minutes de temps de parcours. **Les principaux bénéficiaires se situeraient dans le Nord, à Schaerbeek et Evere ainsi qu'au Sud, à Forest et Uccle.**

Cette démonstration de Kevin Lebrun indique qu'il est possible d'améliorer le réseau sans réaliser de grands travaux. Si cette stratégie est couplée à un renforcement du niveau de service des lignes de trams, et notamment du 55 (mise en site propre, augmentation des fréquences), cela permettra de répondre aux besoins de mobilités actuels et à venir de manière plus rapide et moins coûteuse. Ces investissements en infrastructure ne seraient quand même nécessaires puisque le chercheur a estimé que la congestion automobile aux heures de pointe allonge en moyenne les trajets en transports de vingt-cinq pour cent. Séparer les lignes de trams et bus du trafic routier semble donc une priorité afin de rendre le réseau actuel plus efficace.

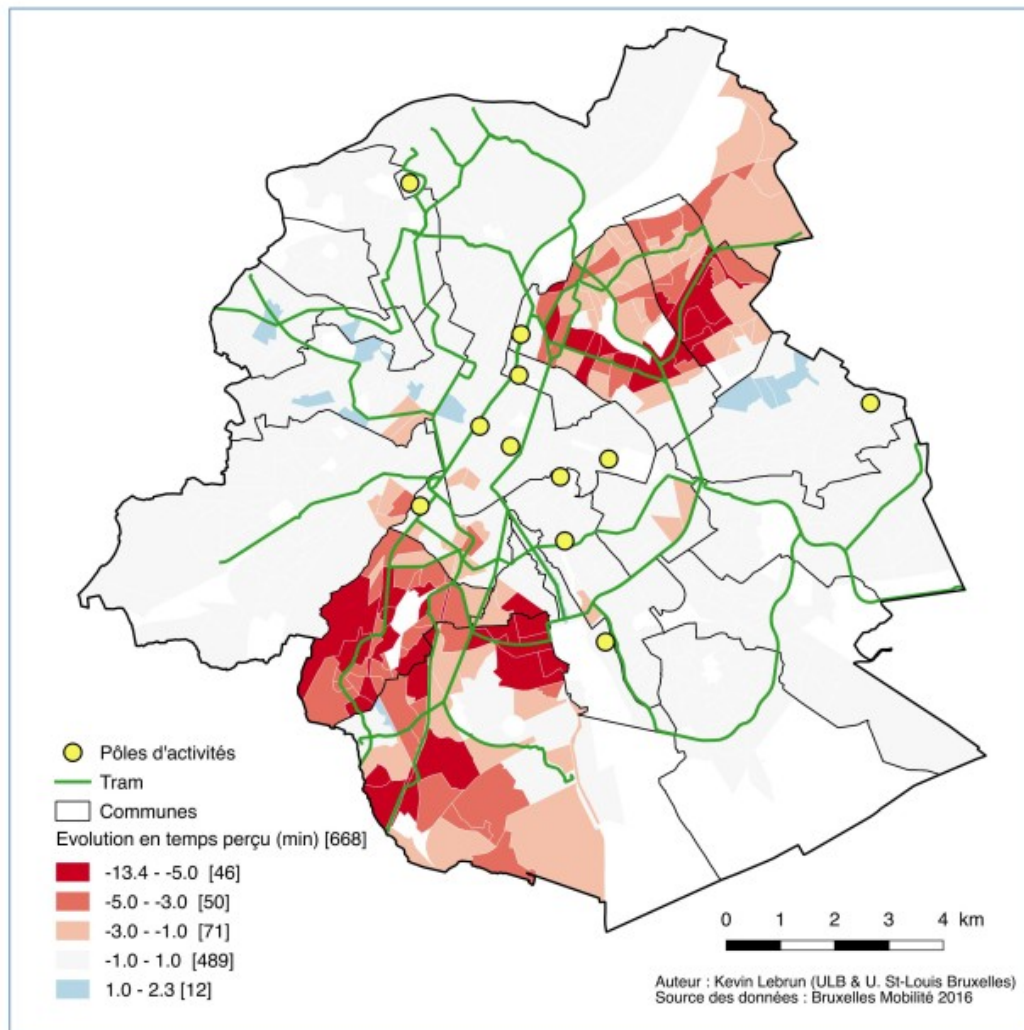


Figure 51. Évolution des temps de parcours perçus sur le réseau de la STIB suite au remaillage partiel du réseau tram

Améliorer le système de signalisation dans le pré-métro

L. Lebrun⁵³ a mis en évidence, au travers d'une étude, que la vitesse commerciale des lignes de tram était similaire en surface (18,4km/h) et dans le pré-métro (18,6km/h). Ces données sont extrêmement étonnantes. Comment se fait-il que la vitesse ne soit pas supérieure en souterrain alors que les tickets sont achetés à l'extérieur des véhicules et que la ligne est isolée du trafic automobile ?

L'explication de cet état de fait vient en grande partie des orientations prises en 1969 lorsque le système de pré-métro fut conceptualisé. À l'époque, la société de transport public a privilégié une fréquence de passage élevée des véhicules au sein d'un seul et même tunnel. Afin de garantir la sécurité du voyageur, un système de contrôle automatique de la vitesse a été mis en place avec différents paliers. Ainsi, la vitesse maximum était de 50 km/h et elle diminuait par palier (40, 27,10).

⁵³ : Luc Lebrun est expert en mobilité et ancien directeur au SPF Mobilité et Transport. L'étude à laquelle nous faisons référence est « Evaluation des performances des lignes de semi-métro 3 et 4 », 8 décembre 2019.

De nombreux véhicules pouvaient donc utiliser le tunnel, mais à des vitesses réduites.

Le système a évidemment, évolué en cinquante ans et il existe aujourd'hui quatorze paliers. En pratique, ils sont si nombreux que l'on constate que les conducteurs privilégient une vitesse constante inférieure (de 10 km/h en moyenne) au maxima autorisé. Par ailleurs, cette signalisation complexe ne permet plus d'augmenter la fréquence. Elle est comparable, aujourd'hui, sur les métros lourd et léger. Dès lors, en revenant à un nombre plus restreint de paliers et en augmentant la vitesse maximum, on pourrait augmenter la vitesse commerciale de quinze pour cent et arriver à 21 km/h en moyenne.

Cette amélioration de la vitesse permettrait alors d'augmenter les fréquences des trams empruntant le pré-métro (comme le 3 et 4) et donc d'offrir plus de capacité par heure, ce qui limiterait les situations de surcharge aux heures de pointe.

Renforcer le service public

De nombreuses alternatives au projet de métro 3 sont possibles : site propre, amélioration de la signalisation du pré-métro, coordination des opérateurs de transport public et intégration tarifaire, réorganisation du réseau existant pour une meilleure efficacité, meilleure utilisation des 33 gares présentes sur le territoire bruxellois, ...

Moins onéreuses que le métro nord, ces alternatives permettraient de garder des fonds pour d'autres projets de mobilité ou d'autres politiques urbaines nécessaires. Elles sont par contre plus discrètes et donc moins porteuses politiquement. Elle demande également davantage de conciliation entre les différents niveaux de pouvoir, ce qui en Belgique n'est pas une mince affaire. Toutefois, elles permettraient de préserver l'intérêt général en offrant un réseau efficace tant aux navetteurs qu'aux bruxellois tout en limitant grandement les nuisances associées au métro nord. À l'heure où la Région annonce étudier l'opportunité d'un métro sud et d'un métro ouest, espérons qu'une sérieuse étude des alternatives sera prise en compte.

Conclusion :

Il peut sembler paradoxal qu'une fédération d'habitants comme Inter-Environnement Bruxelles, qui œuvre depuis des décennies pour la mise en application de politiques de mobilité limitant l'omniprésence de la voiture, prenne une position très critique contre un projet de transport public. D'autant plus au moment où les mentalités changent et où de nombreuses mesures visant à atténuer le trafic sont annoncées. Cependant, ce mouvement contre-intuitif est nécessaire pour penser les enjeux de mobilité qui se cachent derrière ce projet et se livrer à l'exercice de comparer les coûts et bénéfices qu'il génère pour la mobilité régionale.

Ainsi ce n'est pas tant à la critique d'un mode de transport contre un autre que s'est livré cette étude, mais plutôt à exposer les logiques qui ont présidés au lancement de ce projet, à se demander si les orientations prises étaient adéquates vis-à-vis des défis présents et futurs en mobilité et à veiller à ce que le service aux usagers constitue le fil rouge du développement de nouvelles lignes de transports avant toutes considérations politiques, techniques et budgétaires.

Et le projet de métro nord ne tient pas la route au regard de cette analyse. Ses impacts sociaux, économiques, environnementaux et de mobilité ne vont pas dans le sens d'un équilibre au bénéfice de l'intérêt général.

La Région bruxelloise dispose néanmoins de nombreux leviers pour limiter le trafic automobile tout en offrant une alternative sérieuse à la voiture pour tous les bruxellois, nous avons cité en autre lors de cette étude : l'intégration tarifaire, l'amélioration du réseau existant, la création de nouvelles lignes de tram, une utilisation accrue du chemin de fer...

Si le projet de métro nord est déjà bien avancé, les enseignements des nombreux problèmes que soulève la future ligne 3 peuvent fournir une grille d'analyse pour les futurs projets de lignes de métro qui sont actuellement à l'étude en région bruxelloise.

