

Remarques d'IEB sur la réalisation d'un tunnel de métro sous les voies ferroviaires de la Gare du Nord, création de deux puits d'accès annexe et démolition d'un bâtiment « Medical Center » (2017/411=221/086-088), juin 2019

*A l'attention du Collège des Bourgmestre et échevins
de la commune de Schaerbeek*

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et messieurs les Échevins, Chers membres de la commission de concertation, Par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet mentionné ci-dessus.

Une ligne = 5 permis !

L'ouvrage à la Gare du Nord qui fait l'objet d'une demande de permis **ne peut être dissocié d'une analyse de l'ensemble du projet dans lequel il s'insère**. Soit remplacer les lignes de trams existantes aujourd'hui sous forme de pré-métro entre Albert¹ et Gare du Nord par un métro à l'horizon 2024, métro qui sera ensuite prolongé jusqu'à Bordet avec une mise en service prévue pour 2030.

Pour se prononcer en toute connaissance de cause sur le permis sollicité, il aurait fallu que soit mener une étude approfondie du choix du mode de transport, en amont, et par un bureau d'étude indépendant exclu de participation ultérieure aux phases suivantes de mise en œuvre du projet.

Statut auquel ni l'étude préparatoire de BMN, non publique et non soumise à enquête publique, ni l'étude de modification du PRAS, lacunaire et faisant l'impasse sur toute analyse coût-bénéfice du métro et de ses alternatives, ne peuvent prétendre.

Pire, les demandes de permis dans le cadre du projet de métro nord font l'objet d'un « **hyper-saucissonnage** » des demandes de permis : pas moins de 5 demandes distinctes (station Albert, Gare du Nord, nouveau tunnel, nouvelles stations sur Schaerbeek et Evere, dépôt de Haren et la station Toots Thielemans) pour ce qui constitue **en réalité un seul et même projet**. Dans ces conditions, il est difficile, voire impossible de développer une vue d'ensemble des incidences du projet de métro 3.

1 : 6 permis si l'on compte le fait que la prolongation de la ligne 7 à Albert demandera un nouveau permis.

Pour justifier cette découpe, la Région bruxelloise, via fonctionnaire délégué, précise que « *considérant que si les différents projets ont fait l'objet de demandes de permis distinctes, c'est en raison de leurs natures et localisations différentes et parce qu'elles ont été introduites par des demandeurs différents ;*

Considérant en surplus que chaque demande est indépendante l'une de l'autre et se suffit à elle même (...) »².

Il y a de quoi être dubitatif devant cet assertion. D'abord car l'ouvrage de la Gare du Nord dépend du même demandeur que le reste du tunnel et des stations, Beliris, et que sa localisation est directement connectée au reste du tunnel. Ensuite car ces demandes ne se suffisent pas elles mêmes : sans station Toots Thielemans, réaménagement de la station Albert ou création de l'ouvrage Gare du Nord, il n'y a pas de mise en service métro possible entre Albert et Nord. Et sans l'ouvrage Gare du Nord, il n'y a pas de mise en service possible du métro entre Nord et Bordet.

Conséquences de ce saucissonnage

Outre le saucissonnage, la chronologie des différentes études pose également question. Alors que la présente demande de permis a lieu, se tient en parallèle une enquête publique sur le cahier des charges de l'EIE pour le reste du tunnel et des stations. Or dans le cadre de l'enquête publique Gare du Nord, le projet entraîne des décisions qui auront des répercussions sur l'ensemble du projet.

Il en est ainsi de la technique de mise en œuvre, en monotube ou en bi-tube. IEB rejoint totalement les inquiétudes de la commune de Schaerbeek telles qu'exprimées en page 5 du PV du comité d'accompagnement n°4 de l'étude d'incidences, où la commune « *s'inquiète du choix posé ici et de son influence sur la capacité à réaliser un ouvrage bi-tube sur le tronçon Nord-Bordet. Même s'il est possible techniquement de réaliser un ouvrage de connexion par après, l'impact de celui-ci ne risque-t-il pas d'être beaucoup plus grand que s'il était prévu dès le début ?* ».

La page C-36 présente un tableau de comparaison entre les deux techniques mais celle-ci ne peuvent être départagées dans le cadre du présent permis. Le choix d'un tunnelier bi-tube amènerait des éléments positifs au regard de l'ensemble de la ligne (stations moins profondes et donc temps de parcours réduit des usagers, moindre risque de tassement du sol,...) qui pourraient justifier un surcoût. Aucune décision de la technique de mise en œuvre ne devrait être prise en l'absence d'une étude globale sur l'ensemble de l'axe Nord-Bordet.

De même certaines alternatives sont écartées sans qu'elles puissent être remises dans le contexte de l'échelle globale du projet de métro nord, il en est ainsi de l'alternative tram dont les impacts urbanistiques sont jugés trop négatifs.

² : Permis d'urbanisme de la station Toots Thielemans. P. 23

En effet, la trémie projetée auraient des incidences non négligeables sur l'espace public et sur la circulation mais ces incidences devraient pouvoir être mises en perspective avec l'étude d'un prolongement de ce tracé de tram jusqu'à Bordet, en surface ou en pré-métro.

Une étude ultérieure dans le cadre du tronçon de tunnel Liedts-Bordet pourrait très bien conclure qu'un prolongement pré-métro plutôt que métro est plus adéquat en ce qu'il implique des stations beaucoup moins profonde, ce qui est un gain notable pour tous les usagers du transport public, pour leur sécurité, l'accessibilité, la pénibilité des correspondances, etc. Or en écartant l'alternative tram sur base d'un tronçon de quelques centaines de mètres, la présente demande de permis impose un choix irréversible sur le reste de la ligne.

Au delà de la présente demande de permis, pour IEB, il est impératif de la remettre dans le contexte du projet dans son ensemble, vous trouverez donc ci-dessous les remarques formulées à cet égard :

Le métro 3 : un projet contestable

Il peut sembler paradoxal qu'une fédération d'habitants qui défend l'amélioration des conditions environnementales et sociales à Bruxelles se montre critique sur un nouveau projet de transport en commun, au moment même où la ville a un réel besoin de nouvelles lignes de transports afin d'offrir des alternatives à la voiture individuelle.

Ce mouvement contre-intuitif est construit sur base des éléments officiels étudiés dans le cadre de ce projet qui ne permettent pas de démontrer que le métro 3 est la seule manière d'atteindre les objectifs recherchés. IEB ne prend pas une position caricaturale « anti-métro » renvoyant dos à dos différents modes de transports, la fédération tend plutôt à se demander si les orientations prises sont adéquates vis à vis des défis en matière de mobilité et veille à ce que **le service aux usagers** fasse office de fil rouge lors du développement de nouvelles lignes de transports **avant toutes considérations techniques et budgétaires**.

La lecture du RIE de la modification du PRAS fait ainsi apparaître que le projet de métro 3 est :

a) Un projet fonctionnaliste sans impact sur la diminution du trafic routier

Les visions de mobilité promues par les urbanistes fonctionnalistes des années 50 et 60 visaient à séparer les flux de circulation en renvoyant le transport public en souterrain afin de ne pas gêner l'essor grandissant de l'automobile.

Si les discours ont changés aujourd'hui, dans les faits on observe que le projet de métro 3 est une **solution de compromis** qui reste dans la même logique. Ce compromis vise à pouvoir disposer d'une ligne de transport à haute vitesse commerciale (puisque'elle évite la congestion routière) et dont la création ne demande pas la mise en place d'un site propre de surface.

Une ligne de surface impliquerait de devoir prendre une position politique courageuse en faveur d'une réduction de la place en voirie accordée à la voiture (tant pour la circulation que pour le stationnement).

Le métro, s'il permet d'éviter un bras de fer avec les communes et les automobilistes, **enterre l'utilisateur des transports en commun**, le prive de contact direct avec la ville, et **laisse le champ libre en surface pour le développement de l'automobile**.

Les projections de report modal de la voiture individuelle vers le métro nord effectuées par le consortium Bureau Métro Nord dans son étude d'opportunité ayant mené à la décision de la mise en œuvre du projet, étaient basées sur l'hypothèse de la mise en place d'un péage urbain à Bruxelles. Ce dispositif n'étant à l'ordre du jour d'aucun plan en Région bruxelloise, le RIE de la modification du PRAS propose des nouveaux chiffres du **report modal attendu**, cette fois ci sans péage urbain.

Il est estimé à **8100 personnes par jour** (p.15, Chap.7 du RIE). Ce chiffre doit être mis en comparaison avec les chiffres de trafic routier de l'étude IRIS (2001) qui comptent 429.000 véhicules circulant en RBC sur la seule période 6h-10h (soit trafic entrant + sortant + interne).

Le report modal est donc tout à fait **marginal**, à l'échelle du tronçon Liedts-Bordet de la ligne 3, il ne concerne que 600 automobilistes par jour, soit **moins d'1 % du trafic routier à Bruxelles**.

Le RIE du PRAS démontre par ailleurs que le projet permettra, au mieux, de limiter légèrement la croissance du trafic routier mais en aucun cas de diminuer la trafic lui-même (Tableau 3, P.21, Chap.7).

La mise en surface du transport public permettrait au contraire de donner un signal fort en faveur des modes de transports respectueux de l'environnement et de rééquilibrer la place de la voiture en voirie qui compte aujourd'hui pour 58 % !

b) Un projet avec un rapport coût-bénéfice discutable et insuffisamment étudié

Le projet de métro 3 a été décidé dans l'accord du gouvernement régional en 2009 pour un coût estimé à 750 millions d'euros. Depuis cette date, le budget estimé ne fait qu'augmenter pour atteindre aujourd'hui **1,8 milliard d'euros**.

Malgré l'intervention de la Région et de Beliris, la répartition budgétaire reste opaque. Cependant, force est de constater que le projet de métro 3 absorbe une partie conséquente du budget de la STIB empêchant dès lors le développement d'autres lignes de transport pourtant nécessaires pour au moins les 10 prochaines années à venir, voire au-delà.

La concentration des ressources sur une seule zone ne semble pas judicieux 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**.

Des études d’alternatives menées par Mathieu Strale et Frédéric Dobruszkes (ULB) ont permis de démontrer que des **améliorations du réseau existant** et une **intégration tarifaire des différents opérateurs** présents sur le territoire bruxellois permettraient de répondre aux objectifs la ligne de métro 3 plus rapidement et pour un coût inférieur tout en améliorant les déplacements dans l’ensemble de la zone régionale³.

La rentabilité du projet peut également être questionnée puisque différents experts (dont Alain Flausch, ex-CEO de la STIB) considèrent qu’une nouvelle ligne de métro ne peut être justifiée qu’à partir d’un seuil situé entre 10.000 et 20.000 passagers par heure et par sens. La future ligne de métro 3 devrait offrir une **capacité de 14.000 places** par heure et par sens.

Pour l’instant, on estime pourtant la **fréquentation à 8000 voyageurs** sur le tronçon Albert-Nord et à 2800 sur l’extension nord en heure de pointe (en prenant en compte la suppression du tram 55)⁴. Le métro 3 serait dès lors **sur-capacitaire et peu rentable**, la densité de population à Evere étant trop faible pour justifier sa création.

c) Un projet qui recherche l’efficacité pour les longs trajets au détriment des besoins locaux de mobilité

Le métro est utile pour de longs trajets mais peu intéressant pour les trajets courts. En permettant de relier Bordet à Albert en une vingtaine de minutes, le gain de temps réalisé grâce au métro pour rejoindre l’hyper-centre de Bruxelles profitera principalement aux navetteurs embarquant à Evere. Pour les trajets à l’intérieur de la ville, les gains de temps seront plus minimes, voire rallongés.

En effet, en ce qui concerne les trajets internes à la commune de Schaerbeek, ceux-ci risquent d’être plus longs qu’actuellement en raison de la profondeur des stations. En conséquence, il faudra prévoir plus ou moins 3 minutes depuis la surface pour parcourir les 3 ou 4 volées d’escalators (voire 6 à 8 volées d’escaliers s’ils sont en panne) et rejoindre les quais. Soit l’équivalent d’un immeuble d’une dizaine d’étages.

L’augmentation du temps de parcours des usagers se fera d’autant plus ressentir si ceux-ci doivent prendre une correspondance en surface. La suppression de la ligne 55 en surface entraînera également un accroissement du temps de marche nécessaire pour rejoindre un arrêt de transport en commun.

Quant au sentiment d’insécurité, celui-ci s’en retrouvera fortement accru de part la profondeur des stations et la mise en place de quais séparés. L’installation future de portes palières sur les quais, nécessaires à l’automatisation du métro, renforcera d’autant plus l’effet d’isolement des usagers. A ce titre, le **transport public de surface permet un plus grand contrôle social et améliore le sentiment de sécurité des usagers.**

3 : Voir ici : http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/17076-1963D_M%C3%A9tro_nord_alternativeMS1.pdf

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

Sa mise en œuvre implique également un fort impact sur les lignes existantes de tram en imposant de nouvelles correspondances : de **nouvelles ruptures de charge pour les usagers des trams 4 , 51** au sud de la Région qui verront leur trajet arrêté à la station Albert. Le tronçon nord du 51 aura également son terminus à Gare du Midi. **Les usagers du tram 3 au nord de la Région perdront également leur lien direct actuel avec le centre-ville.**

En cela, IEB ne peut souscrire à l’affirmation en page D2-54 qui stipule que le projet serait conforme à la prescription 27.2 du PRAS puisqu’il n’améliore aucunement les correspondances.

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’usager** 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 l’avant projet du Plan « Good Move », un tiers de la population bruxelloise.

Les usagers de la STIB du sud de la région bruxelloise, largement sous-informés des transformations du réseau induites par le projet de métro, ne souhaitent pas perdre leur lien direct avec le centre-ville. Une pétition lancée le 22 novembre dernier pour un maintien de la liaison directe compte à l’heure d’écrire ces lignes plus de 1700 signatures⁵, une autre qui demande un développement de l’offre de transport de surface à l’échelle de la Région en a récolté plus de 3500⁶.

Un projet de mobilité d’importance régionale ne peut désavantager une partie du territoire par rapport à une autre. L’accès à l’hyper-centre (De Brouckère -Bourse) depuis le nord de la Région a été dégradé suite à la réforme « plan tram 2006-2008 ». Le projet de métro nord est une occasion pour la STIB de recréer cette connexion (qu’elle a elle même supprimée autrefois). Selon cette logique, seul un (plus qu’hypothétique) métro Sud pourrait dans le futur recréer la connexion perdue. Celui-ci présenterait tous les inconvénients décrits ci-dessus.

d) Une absence de réel bilan environnemental

La présente demande de permis ne devrait pas être délivrée avant l’étude d’un bilan environnemental global de la ligne de métro 3, intégrant les émissions dégagées en phase chantier et exploitation. L’EIE précise concernant l’alternative tram qu’ « à charge égale, l’utilisation du tram émet près de 1,5 fois plus de CO2 que d’utiliser le métro »⁷. Cette affirmation ne prend pas en compte le bilan environnemental de la construction de la ligne de métro 3.

IEB, l’ARAU et le comité Mobilité 55 se sont penchés sur les données existantes en la matière et sont arrivés à la conclusion qu’il faudrait attendre la fin du siècle pour voir les effets climatiques bénéfiques du métro.

5 : <https://www.change.org/p/r%C3%A9gion-de-bruxelles-capitale-pour-le-maintien-de-la-liaison-directe-de-la-stib-entre-le-sud-et-le-centre-de-bxl>

6 : <https://www.change.org/p/m%C3%A9tro-3-n-%C3%A9ventrons-pas-bruxelles-des-alternatives-existent>

7 : Page D-4,6.

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 doivent contribuer au défi d'une ville zéro carbone en 2050, dans 30 ans !

Pour réaliser ce bilan environnemental, 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, une étude sur le projet de métro Nord réalisée en 2017⁸ 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 métro**⁹.

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 métro¹⁰. 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 cube de béton 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,**

8 : Rapport sur les incidences environnementales du projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (PRAS) relatif à la liaison de transport en commun souterraine Nord-Sud, 26 juin 2017.

9 : 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).

10 : Croissance du nombre de véhicules-kilomètres à l'horizon 2025 par rapport à la situation de 2010.

voire plus (voir tableau ci-dessous ; la valeur haute n'est pas un maximum car certains aspects ont été omis en tout ou partie faute de données, notamment la congélation des sols nécessaire à la construction de certaines stations).

Que représente cette quantité de GES ?

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 !**¹¹

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...

	Unité : ktéqCO ₂ (milliers de tonnes d'équivalent CO ₂)	
	Estimation basse*	Estimation haute*
Stations et tunnels « Constitution »	43	43
Travaux Gare du Nord	15,3	22,2
7 stations Nord	140	210
Tunnel Nord (Liedts-Bordet)	45	45
Total	243,3	320,2

* Ces estimations ne tiennent pas compte des travaux moins lourds de « métroïsation » de la station Albert et d'adaptation des autres stations existantes, ni de la technique de la congélation.

11 : $727.000 \text{ tonnes équivalent CO}_2 \times 0,6\% = 4.362 \text{ tonnes équivalent CO}_2$
 $\frac{243.000 \text{ tonnes équivalent CO}_2}{4.362} = 55,7 \text{ ans}$
 $\frac{320.000 \text{ tonnes équivalent CO}_2}{4.362} = 73,3 \text{ ans}$
 Dans l'hypothèse, réaliste et souhaitable, de diminution des émissions de GES du trafic automobile, la durée pour « compenser » les émissions de la construction du métro pourrait être bien plus élevée puisque le métro deviendrait alors moins « compétitif »... En imaginant par exemple une émission annuelle du trafic automobile de 500.000 tonnes équivalent CO², il faudrait 114 ans pour « compenser » la construction du métro !
 Encore une fois, il ne s'agit que d'estimations (qui ne prennent par exemple pas en compte les émissions de GES liées à la construction des voitures). Des calculs plus poussés, sur base de différentes hypothèses doivent être réalisés dans le cadre d'études sur le projet de métro Nord.

Pour les raisons invoquées ci-dessus, ainsi qu’au regard de lourdeur du chantier prévue et de son impact sur les habitants et commerçants, IEB demande de ne délivrer aucun permis avant la réalisation d’une étude globale des incidences et des alternatives au projet de métro 3 qui engloberait au minimum l’ensemble du trajet entre la Gare du Nord et Bordet.

Cette étude d’opportunité devra comporter une véritable balance des coûts, des bénéfices et des inconvénients sur base d’hypothèses réalistes et d’alternatives plus diversifiées et en tenant compte de l’ensemble des défis auxquels la Région bruxelloise est confrontée.

Pour IEB,
Thyl Van Gyzegem