

Avis du vendredi 7 juin 2019

Avis de l'ARAU dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences Métro Nord – Lot 2 : Ligne Liedts - Bordet



Emprise projetée du chantier place Liedts (source : note préparatoire à l'étude d'incidences)

Considérations générales

Depuis plus de 6 ans, l'ARAU réclame que l'opportunité du projet de ligne de métro 3 soit étudiée objectivement et débattue publiquement. Cette demande a été exprimée à de nombreuses reprises, tant par des associations que des habitants, commerçants, usagers, etc.¹ Plusieurs experts en mobilité se sont également prononcés, dénonçant « *la prise de décision biaisée et le débat mal éclairé* » dans une carte blanche publiée dans La Libre le 24 janvier 2019². Leur conclusion, sans appel, est la suivante :

« Il est donc urgent de remettre à plat le dossier du métro Nord selon trois critères fondamentaux :

- 1. Une étude d'opportunité neutre et indépendante devrait être réalisée par deux groupes d'experts différents, dont les résultats seront comparés. Cette approche réduit le risque d'études orientées.*
- 2. Leur mission doit se limiter à l'étude d'opportunité et ces experts et leurs employeurs seraient d'office écartés des éventuelles études ultérieures.*
- 3. Dans ce cadre, une véritable balance des coûts, des bénéfices et des inconvénients doit être réalisée, 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. »*

La présente enquête publique entend limiter les réclamations et observations à des considérations « techniques » quant à la mise en œuvre du projet, écludant tout débat sur l'opportunité du métro Nord.

L'ARAU demande donc, à nouveau, la réalisation d'une étude indépendante et objective, suivie d'un large débat public, préalablement aux procédures de demandes de permis.

Néanmoins, l'ARAU formule, à titre subsidiaire, les observations et réclamations suivantes sur le projet de cahier des charges.

Observations et réclamations sur le projet de cahier des charges

Aires géographiques à considérer

L'aire géographique de l'étude est trop limitée, en particulier en ce qui concerne les incidences sur la mobilité. Le projet de cahier des charges propose un périmètre assez flou : « *les zones d'influence autour de chaque station et du dépôt et les zones résiduelles au nord étant aujourd'hui « mal desservie » en transport en commun, y compris les pôles de développement et les axes de pénétration au nord de Bruxelles* ».

Le « tronçon » du projet de ligne de métro soumis à l'enquête fait partie d'un ensemble plus vaste dont les incidences auraient une portée sur l'ensemble du territoire régional, et même

¹ Voir notamment *Métro nord : habitants et commerçants systématiquement tenus à l'écart. Vous avez dit « participation citoyenne » ?* <http://www.metro3pourquoi.be/2018/06/15/metro-nord-habitants-et-commerçants-systématiquement-tenus-a-lecart-vous-avez-dit-participation-citoyenne/>

² « Dossier mal ficelé, décision biaisée: l'urgente remise à plat du projet Métro Nord » in *lalibre.be*, 24 janvier 2019.

au-delà, particulièrement sur la réorganisation du réseau de la STIB. La portée régionale du projet est attestée par le gouvernement, notamment à travers l'arrêté sur la modification du PRAS³ : « *le projet d'itinéraire de transports en commun en site indépendant constituera une *a épine dorsale nord/sud sur laquelle viendrait se greffer la majeure partie du réseau de transport en commun ferré régional* ». L'ARAU a analysé ces impacts sur le réseau de la STIB ; ceux-ci ont notamment été confirmés dans le RIE sur la modification du PRAS qui a recensé pas moins de 7 lignes de tram directement concernées par le projet de métro Nord (lignes 3, 4, 7, 32, 51, 55 et 62).

L'ARAU demande donc l'élargissement de l'aire géographique de l'étude à l'ensemble du territoire régional.

Alternatives à considérer dans l'étude

L'étude d'alternatives a notamment pour fonction de mettre en perspective les incidences d'un projet en les comparant à celles de solutions de substitution. Les alternatives proposées dans le projet de cahier des charges ne répondent pas à cette définition : elles s'apparentent à des variantes car elles sont limitées soit à un nombre de domaines d'étude restreint soit à une aire géographique restreinte. Les alternatives proposées ne permettraient pas d'analyse comparative sur l'ensemble du projet puisqu'elles concernent uniquement une technique de creusement du tunnel (alternative de conception du tunnel), une technique de construction d'une de sept stations (alternative station Riga) et l'accès d'une des sept stations (alternative station Liedts).

Ainsi, les incidences du projet en matière de mobilité (hormis la question de l'accès aux stations et aux quais) n'auraient aucun point de comparaison : ce serait un comble pour un projet de transport public !

Une alternative relative à l'ensemble du projet doit être analysée dans l'étude d'incidences.

L'ARAU demande qu'une alternative d'amélioration de l'offre en surface soit inscrite au cahier des charges. Concrètement, il s'agit, principalement, d'améliorer la ligne de tram 55 (à laquelle le projet de métro 3 serait censé se substituer).

L'ARAU a récemment formulé 11 propositions en ce sens suite à un atelier citoyen organisé le 29 novembre 2018⁴ :

1. résoudre le « nœud » entre la Gare du Nord et la place Liedts ;
2. mettre en site propre le tram 55 ;
3. créer de nouveaux « demi sites propres » (ou sens uniques limités) et s'assurer de leur respect par les automobilistes ;
4. instaurer un « semi-piétonnier » sur la chaussée de Helmet ;
5. réorganiser certains carrefours ;
6. diminuer le trafic automobile sur le parcours du 55 ;
7. donner une plus grande priorité aux transports en commun aux feux ;
8. mieux sanctionner les infractions des automobilistes ;
9. recourir plus efficacement aux autres opérateurs de transport en commun (De Lijn, SNCB) ;

³ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2017 arrêtant le projet de plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol

⁴ Pour plus de détails, voir *Atelier citoyen : 11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere*, 25 février 2019. <https://arau.org/fr/urban/detail/435/atelier-citoyen-11-propositions-pour-ameliorer-la-ligne-de-tram-55-et-la-desserte-de-schaerbeek-et-evere>

10. réorganiser le schéma d'exploitation du réseau de la STIB ;

11. augmenter la capacité de la ligne 55

Ces propositions peuvent servir de base à la définition de l'alternative à étudier. À ce sujet, l'ARAU attire tout particulièrement l'attention des membres de la commission de concertation sur le travail réalisé par Mathieu Strale (ULB – IGEAT) dans le cadre du projet MOBROU : « *L'intégration des enjeux métropolitains au niveau du réseau de la STIB, le contrexemple du métro 3* ».

Nécessité de prise en compte des autres projets pour l'étude des incidences cumulées

L'étude d'incidences devra prendre en compte les autres permis (en cours d'instruction ou délivrés) relatifs au projet de métro 3, à savoir, comme l'indique le projet de cahier des charges : la création d'une nouvelle station « Constitution », le passage sous les rails à la Gare du Nord comprenant la démolition du Medical Center d'Infrabel, la transformation de la station Albert et l'adaptation des tunnels tram.

Elle devra également tenir compte des autres projets de la STIB figurant dans le contrat de gestion 2019-2023, en particulier les projets tram NOH (Neder-Over-Heembeek) et tram « Diagonale Nord » (Tour et Taxis) qui concernent le périmètre immédiat du projet de métro Nord. Les projets de De Lijn doivent aussi être pris en considération, en particulier les projets du *Brabantnet : Luchthaventram* (Brussel-Noord - Brussels Airport) et *Sneltram* (Willebroek - Brussel Noord) qui s'inscrivent eux aussi à proximité immédiate du projet de métro Nord.

L'ARAU demande d'étudier les incidences cumulées de l'ensemble de ces projets.

Nécessité d'étudier les « mesures d'accompagnement » à mettre en œuvre

Concernant ce projet d'extension du réseau de métro, le plan régional de mobilité Iris 2 annonce qu'il sera accompagné de mesures de limitation du trafic automobile : « *Des mesures de rationalisation de la circulation en surface seront prises simultanément sur la liaison Nord.* » Au stade actuel, le projet soumis à l'enquête publique ne propose que des aménagements marginaux à hauteur de certaines stations...

L'ARAU demande que ces « mesures de rationalisation » soient formulées et analysées dans le cadre de l'étude d'incidences.

Nécessité d'étudier scrupuleusement les incidences en matière d'énergie et de climat

Concernant le point 8.5 « incidences dans le domaine énergétique » du projet de cahier des charges : il serait pertinent de comparer les consommations énergétiques (tant pour les phases de chantier que d'exploitation) non seulement à celles des alternatives qui seront analysées dans l'étude mais également à celles de stations de métro « compactes », comme la station Sainte-Catherine par exemple.

L'impact climatique du chantier et de l'exploitation doit figurer clairement dans l'étude et faire l'objet d'une comparaison avec les alternatives, en particulier avec l'alternative d'amélioration de l'offre en surface à intégrer au cahier des charges. D'énormes quantités de CO₂ seraient en effet produites par ce projet de métro : creusements, charroi, « bétonnage », etc.

Un tableau reprenant les incidences de chaque alternative, exprimées en équivalent CO₂, permettrait une comparaison rapide des différentes options.-*

Complément aux observations et réclamations

À titre de complément aux observations et réclamations produites dans cet avis, l'ARAU renvoie les membres de la commission de concertation à la lecture des documents suivants :

- *Le métro ou l'enterrement du transport public !*, IEB, Nomo, ARAU et Bral, 29 février 2008. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/94/transports-en-commun>
- *Pourquoi vouloir le métro aujourd'hui ?*, ARAU, 1^{er} décembre 2009. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/4/pourquoi-vouloir-le-metro-aujourd-hui>
- *La Cityvision, Bruxelles en mouvements n°231-232*, 15 février 2010. <http://www.ieb.be/-BEM-no231-232->
- *Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »*, ARAU, 19 décembre 2012. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/256/metro-nord-tram-55-supprime>
- *Métro Nord : à quel prix ?*, ARAU, 28 avril 2016. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/332/metro-nord-a-quel-prix>
- *L'avenue de Stalingrad sacrifiée pour une station de métro inutile !*, ARAU, 24 mai 2016. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/335/l-avenue-de-stalingrad-sacrifiee-pour-une-station-de-metro-inutile>
- *Le métro à Uccle, miroir aux alouettes*, article de l'ARAU paru dans la Lettre aux habitants - Nouvelles de l'ACQU n° 89, septembre 2016. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/352/le-metro-a-uccle-miroir-aux-alouettes>
- *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*, par Pierre Laconte, Président, et Claude van den Hove, Administrateur, Foundation for the Urban Environment – FFUE, éditions Aliter, 2016.
- *M3tro c'est trop !*, Bruxelles en mouvements n°288 - Mai-juin 2017. <http://www.ieb.be/-Bem-288->
- *Le métro Nord pour les nuls*, série d'articles de Vincent Carton, juin-juillet 2017. <https://fr.linkedin.com/pulse/le-m%C3%A9tro-nord-pour-les-nuls-vincent-carton>
- *Avis de l'ARAU sur le projet de modification du PRAS relatif au projet de métro Nord-Sud*, ARAU, 26 octobre 2017. <https://arau.org/fr/urban/detail/372/avis-de-l-arau-sur-le-projet-de-modification-du-pras-relatif-au-projet-de-metro-nord-sud>
- *Plus de métro, moins de voitures ?*, ARAU, 7 décembre 2017. <https://arau.org/fr/urban/detail/374/plus-de-metro-moins-de-voitures>
- *"Métroïsation" de la station Albert : terminus, tout le monde descend !*, ARAU, 14 mars 2018. <https://arau.org/fr/urban/detail/384/metroisation-de-la-station-albert-terminus-tout-le-monde-descend>
- *Projet de métro Constitution : enfouissement des usagers et du débat public*, ARAU, 7 décembre 2018. <https://arau.org/fr/urban/detail/417/projet-de-metro-constitution-enfouissement-des-usagers-et-du-debat-public>
- *« Fact checking » des déclarations du Ministre de la mobilité sur le métro Nord dans Le Soir du 21 janvier 2019*, ARAU, 24 janvier 2019. <https://arau.org/fr/urban/detail/420/fact-checking-des-declarations-du-ministre-de-la-mobilite-sur-le-metro-nord-dans-le-soir-du-21-janvier-2019>

- *Atelier citoyen : 11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere*, ARAU, 25 février 2019.
<https://arau.org/fr/urban/detail/435/atelier-citoyen-11-propositions-pour-ameliorer-la-ligne-de-tram-55-et-la-desserte-de-schaerbeek-et-evere>
- <http://www.metro3pourquoi.be/>

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org