

Analyse du jeudi 24 janvier 2019

« Fact checking » des déclarations du Ministre de la mobilité sur le métro Nord dans Le Soir du 21 janvier 2019¹



L'ARAU s'est livré à un exercice de « fact checking » de l'interview de Pascal Smet pour y apporter un éclairage critique voire, pour certaines de ses déclarations, des corrections

¹ « Pascal Smet (SP.A): «Il faut du métro à Bruxelles mais pas partout» » in *Le Soir*, 21-01-2019.

factuelles. L'acuité du débat politique, à la veille d'élections majeures, conduit en effet à une forme de surenchère.

« Tous les experts, l'association Train Tram Bus, disent qu'il faut ce métro »

Les avis des experts sont au contraire très critiques. Michel Hubert (USL) remet en doute la pertinence du projet et se demande s'il n'est pas mieux d'investir dans des projets moins chers, plus rapides à mettre en œuvre et qui puissent évoluer dans le temps². Pour Frédéric Dobruszkes (ULB), sans péage le métro Nord n'a pas de sens³. Mathieu Strale (ULB), qui a analysé en détail le projet, démontre que des alternatives en surface nettement moins onéreuses (entre 50 et 250 millions) peuvent offrir des réponses efficaces pour la desserte en transports en commun de Schaerbeek et d'Evere⁴. Vincent Carton (ancien chef de cabinet au ministère fédéral de la mobilité et ancien administrateur de la STIB) ne voit pas le métro Nord apporter d'améliorations notables à la mobilité à l'échelle régionale et soutient des alternatives moins chères et plus rapides à mettre en œuvre⁵. Pierre Laconte et Claude van den Hove (FFUE, Foundation For the Urban Environment), s'ils ne s'opposent pas au principe du métro, considèrent toutefois que le tracé et la méthode sont à revoir⁶.

Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, Pierre Laconte et Christian Kesteloot (KU Leuven) ont d'ailleurs publié ce 24 janvier une opinion dans *La Libre* appelant à une « *urgente remise à plat du projet Métro Nord* »⁷.

Pascal Smet omet en outre de citer les associations bruxelloises qui n'approuvent pas le projet de métro Nord : IEB et l'ARAU s'opposent fermement, sur base de l'analyse des études et des rapports ; le BRAL, s'il ne dit ni oui ni non, a produit un argumentaire critique et documenté sur le projet. Quant à TreinTramBus, sans vouloir remettre en cause sa légitimité à s'exprimer sur le sujet, il s'agit d'une association néerlandophone basée à Gand et largement inconnue des Bruxellois.

« avec un métro, on peut augmenter la capacité, garantir la fréquence et la régularité »

On peut aussi le faire avec des trams ! Pour autant qu'il y ait une volonté politique de donner la priorité aux transports en commun sur le trafic automobile, mesure par ailleurs inscrite dans le projet de nouveau plan régional de mobilité.

² « Metro dreigt mobiliteitsbudget te monopoliseren » in *Bruzz*, 30-08-2018.

³ « Frédéric Dobruszkes: 'Metro zonder stadstol heeft geen zin' » in *Bruzz*, 12-09-2017.

⁴ « Il y a des alternatives au métro Nord » in *La Capitale*, 28-11-2017.

⁵ Voir *Le métro nord pour les nuls* <https://www.linkedin.com/pulse/le-metro-nord-pour-les-nuls-1-12-vincent-carton/>

⁶ Voir notamment le dossier *La bataille de Stalingrad* <https://www.ffue.org/newsletters/PDF/bataille-stalingrad-dossier-20p.pdf>

⁷ « Dossier mal ficelé, décision biaisée: l'urgente remise à plat du projet Métro Nord » in *lalibre.be*, 24-01-2019.

« Les 750 millions, c'est la partie de Beliris, entre Nord et Bordet, c'est devenu 850 millions, soit 100 millions de plus. »

Si l'infrastructure entre la gare du Nord et Bordet est aujourd'hui annoncée à 850 millions, les premières estimations étaient bien plus basses. Dans le contrat de gestion de la STIB 2013-2017, cette même infrastructure était estimée à 570,6 millions. Il y a donc eu une augmentation de près de 50%. Concernant le budget total, Pascal Smet avance aujourd'hui un montant de 1,8 milliards. Dans le mémorandum de Bruxelles Mobilité 2014-2019, il était question de 1,047 milliards, soit une augmentation de 72% !

« Entre Albert et Nord, on est à saturation : les trams sont plein en heures de pointe [...]. On ne peut pas en injecter de nouveaux sur le réseau. Et par ailleurs se pose un problème de régularité »

En heures de pointe, seules 2 lignes (3 et 4) circulent entre la gare du Nord et Lemonnier contre 3 (3, 4 et 51) entre Lemonnier et Albert. Il est tout à fait possible de faire circuler une troisième ligne sur le tronçon Nord-Lemonnier (là où la fréquentation est la plus importante) moyennant des adaptations au niveau du tunnel Constitution (remise de certains trams en surface) et des infrastructures au nord de la gare du Nord. Il y a donc deux « entonnoirs » qu'il est possible de soulager avec d'autres choix d'exploitation. Une réorganisation du réseau peut aussi s'envisager pour permettre à cette troisième ligne de desservir le tronçon Nord-Lemonnier (reprendre le 55 et le 51 par exemple).

Les problèmes de régularité sont pour bonne partie dus aux « interférences » du trafic automobile sur les parties en surface des lignes de tram. Une baisse globale de la pression automobile, le développement d'un système de télécommande des feux donnant une priorité absolue aux transports en commun, des aménagements tels que des sites propres, des sens uniques limités ou encore des « semi-piétonniers » (à l'instar de la chaussée d'Ixelles) sont autant de moyens en vue de résoudre les problèmes de régularité mais aussi d'augmenter la vitesse commerciale.

« [à propos d'une ligne en surface sur les boulevards du centre] Ça je ne comprends vraiment pas. »

Dès les années 80, l'ARAU a plaidé pour la recréation d'une ligne de tram sur les boulevards du centre⁸, complémentaire aux lignes souterraines. Ce nouveau tram offrirait une visibilité aux commerces et, plus généralement, à la ville, tandis que les lignes souterraines, qui ne seraient plus obligées de s'arrêter dans toutes les stations, gagneraient en vitesse. L'ARAU a reformulé cette demande avant la mise en route du projet de piétonnisation, cette proposition a notamment été soutenue par Comeos.

Pascal Smet a récemment annoncé qu'un tram relierait bientôt Tour et Taxis à Rogier, pourquoi ne pas prolonger cette ligne jusqu'au centre-ville voire au-delà (avenue Fonsny) ?

⁸ Voir *L'ARAU insiste : il faut un tram sur les boulevards du centre*, 29-11-2012.

<https://arau.org/fr/urban/detail/254/tram-boulevards-du-centre>

« La seule amélioration qu'on peut faire, c'est mettre le 55 en site propre, Ecolo est dans la majorité à Schaerbeek depuis 18 ans, ils n'ont jamais fait de proposition concrète. »

Beaucoup de chose peuvent encore être faites pour améliorer la desserte de Schaerbeek et d'Evere. On peut citer des mesures⁹ telles que : l'instauration de sens uniques limités, la création de piétonniers ou « semi-piétonniers » (sur le modèle de la chaussée d'Ixelles), la réorganisation de la circulation au niveau de certains carrefours, une plus grande priorité aux feux pour les trams et les bus, plus de contrôle et de sanction du stationnement (doubles files, voitures mal garées qui empêchent le passage des trams), meilleure utilisation des autres opérateurs (SNCB, De Lijn), etc.

La commune de Schaerbeek a déjà fait d'autres demandes/propositions concrètes, notamment à travers son plan communal de mobilité de 2008 comme la prolongation de la ligne 3 vers la gare de Schaerbeek (l'option n'a pas été retenue mais la ligne 4 pourrait le faire). En revanche, l'ex-échevin de la mobilité, interrogé par l'ARAU le 23 janvier, a assuré que la Région n'avait jamais mis sur la table de projet de mise en site propre de la ligne 55. Par contre, des aménagements partiels, défendus par la STIB et la commune, ont été réalisés ou sont en projet.

« [à propos de la mise en surface des lignes 51 et 82 sur le boulevard du Midi] J'ai demandé à la Stib d'étudier cette solution. Mais elle est beaucoup plus impactante pour le trafic. »

Faut-il rappeler à Pascal Smet que le principe STOP, donnant priorité, dans l'ordre, aux piétons, cyclistes et transports en commun sur la voiture, est inscrit dans le projet de plan régional de mobilité ; et que le panel citoyen organisé par le parlement bruxellois a pris la même résolution ?

Si la mise en surface de ces lignes engendre un conflit avec la circulation automobile, il doit être résolu en faveur des transports en commun : il est temps pour Pascal Smet de mettre en œuvre sa devise « #BrusselsForPeople (not for cars) » et de rompre avec l'enterrement des transports en commun dont une des vocations est la libération de la surface au profit de la voiture.

« [à propos de la rupture de charge de 2 à 3 ans durant le chantier de la station Lemonnier] Dans les faits, elle existe déjà, personne n'emprunte ces lignes sur toute la longueur. »

Non, cette correspondance n'existe pas déjà dans les faits ! Les usagers des trams 51 et 82 venant de l'ouest du Pentagone ou de Molenbeek, par exemple, peuvent actuellement rejoindre directement la gare du Midi. Durant ces 2 à 3 ans d'interruption de circulation, ces usagers devraient emprunter une navette bus ou terminer leur trajet à pied (900m entre l'arrêt Bodeghem et la gare du Midi). Pour les usagers du 82 qui voudraient continuer au-delà de la gare du Midi une deuxième correspondance s'imposerait.

⁹ L'ARAU publiera prochainement une analyse détaillant ces mesures.

« [à propos du métro qui se ferait au détriment d'autres projets] *Ou trouver d'autres sources de financement, par exemple la taxation kilométrique [...] s'il faut, on peut aussi étaler un peu d'autres projets.* »

Penser qu'une taxation kilométrique pourrait être instaurée à moyen terme est illusoire. Il y a trop d'obstacles : technologiques (équiper tous les véhicules privés d'un « mouchard ») mais surtout politiques (nécessité d'un accord entre les 3 régions alors que la Wallonie est opposée au principe, besoin de s'entendre sur les tarifs et la répartition des recettes, etc.). Un péage urbain est plus réaliste mais n'est pas soutenu par une majorité politique au sein de Bruxelles (Pascal Smet lui-même s'est toujours montré défavorable au principe).

Quand on connaît la propension des projets de s'étaler dans le temps « naturellement », proposer, comme le fait Pascal Smet, de « rajouter une couche » est irresponsable ! Il faut au contraire accélérer les projets et les choisir en fonction de la rapidité avec laquelle ils peuvent être mis en œuvre (soit le contraire du projet de métro Nord).

« *je suis là pour exécuter la décision, qui sert l'intérêt général* »

Il faut rappeler à Pascal Smet qu'aucune étude globale sur les incidences du métro Nord n'a, à ce jour, été réalisée. En absence d'analyse des « coûts-bénéfices » en matière de mobilité mais aussi d'impact environnemental global, et, par conséquent, en absence de comparaison avec les alternatives, comment peut-on décréter que le projet de métro Nord relève plus de l'intérêt général que les alternatives ?

Les analyses de l'ARAU ont mis en lumière toute une série d'impacts négatifs pour la mobilité, particulièrement au sud de la Région mais aussi pour les trajets courts et moyens au sein de Schaerbeek et Evere.

Conclusion

Pour s'inscrire dans l'intérêt général, les projets d'amélioration des transports en commun doivent répondre aux besoins d'un maximum d'usagers et ne pas privilégier certains types de trajets (navette, trajets longs depuis Schaerbeek et Evere vers le centre) au détriment d'autres (trajets courts et moyens, trajets entre le sud et le centre de la Région). La proposition de réorganisation du réseau de Kevin Lebrun¹⁰ (ULB) montre qu'il est possible d'apporter des gains pour un grand nombre d'usagers sans pour autant causer de pertes importantes pour d'autres.

Le respect de l'intérêt général implique aussi la transparence sur les coûts des projets ainsi que leur maîtrise, particulièrement quand des sommes aussi colossales sont en jeu. Beliris annonçait il y a un an avoir engagé un « cost controller »¹¹, l'ARAU demande que ses rapports soient rendus publics.

¹⁰ Kevin Lebrun, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 123, mis en ligne le 07 mai 2018, consulté le 24 janvier 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1652> ; DOI : 10.4000/brussels.1652

¹¹ « Métro Nord : Beliris maintient 2028 comme échéance, hors retard de procédure » in *BX1*, 15-12-2017.

Il n'y a pas de « dogme » ou d'« idéologie » dans l'opposition au projet de métro Nord, les critiques sont fondées sur des éléments factuels issus de la lecture et de l'analyse des dossiers, tandis que les supporters du métro s'appuient souvent sur des « faits alternatifs »...

Le débat qui s'ouvre (enfin) doit être tenu sur des bases objectives. Vincent De Wolf a raison, le Parlement bruxellois doit auditionner des experts pour mettre un terme à la circulation de contre-vérités qui polluent le dossier.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

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

www.arau.org