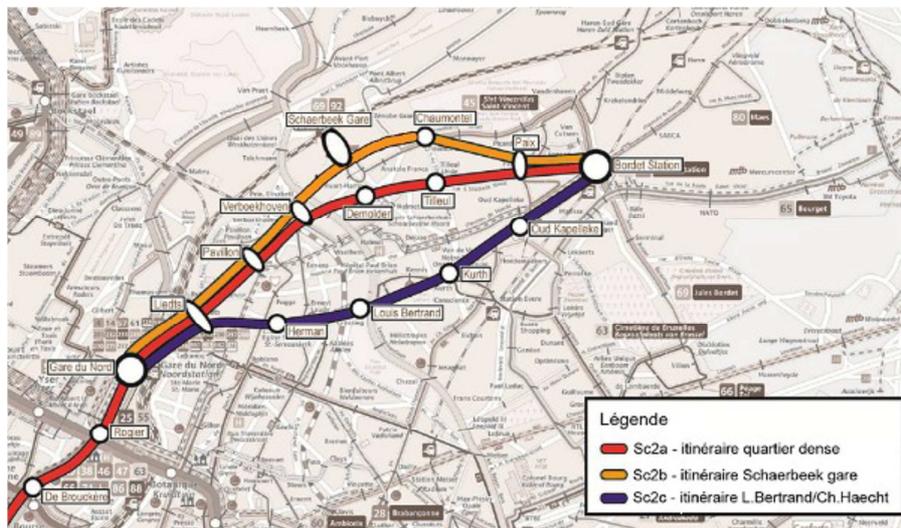


Communiqué de presse du mercredi 19 décembre 2012

Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »

Dans une étude de complaisance... et pour 1,3 milliard d'euros !

La ministre de la Mobilité, Brigitte Grouwels, tente de faire valider par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale l'option du métro nord, destiné à traverser Schaerbeek. Le Gouvernement est invité à prendre cette décision sur base d'une étude de faisabilité, dont un résumé du premier volet « études de l'opportunité socio-économique et stratégique »¹ a été présenté à la presse le 11 septembre 2012². Ce même résumé a été soumis à la Commission Régionale de Mobilité mi-novembre. Celle-ci rendra un avis.



Les options pour le métro nord envisagées dans l'étude BMN. Trois tracés, dont un, recommandé par l'étude, le tracé « quartier dense » en rouge, reprend celui du tram 55, qui serait alors tout simplement supprimé. © Beliris

¹ Extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord (gare du Nord – Schaerbeek-formation) à Bruxelles. Tranche 1 : études de l'opportunité socio-économique et stratégique

² <http://www.laurette-onkelinx.be/production/content.php?ArticleId=42&PressReleasId=451>

Le contenu de cette étude laisse parfois tant elle est partielle. Personne ne peut imaginer qu'un Gouvernement se laisse ainsi berné par des raisonnements qui n'en sont pas. L'étude « de faisabilité » en question ne constitue en effet pas une « étude relative à l'opportunité socio-économique et urbanistique du prolongement du métro vers Schaerbeek » mais principalement un argumentaire destiné à démontrer que le renforcement du tram 55 n'est pas opportun. Ce qui permet ensuite d'écarter le coût de l'amélioration du tram des comparaisons coûts/bénéfices qui seraient, de loin, en sa faveur, et de choisir celui des trois tracés qui condamne le tram 55. L'étude ne comprend aucune évaluation des travaux déjà mis en œuvre, en particulier dans le cadre du plan VICOM 2.

1. Qui sont les mercenaires à l'origine de cette étude ?

L'étude est produite par le consortium SM BMN (Société Momentanée Bureau Metro Nord). Ce nom, en lui-même est révélateur de la solution que l'étude entend promouvoir. Désigné le 15 décembre 2010 par le Gouvernement fédéral, ce consortium se compose de : THV Grontmij - SM Metro TPFE-Bagon - Amber Engineering - SM Van Campenhout et du bureau d'études AREP³.

DIVISION STABILITÉ

↳ EXTENSION DU RÉSEAU DE MÉTRO VERS LE NORD DE BRUXELLES

C'est dans le cadre du contrat d'étude de l'extension du réseau de métro bruxellois vers le nord de Bruxelles que le consortium SM BMN [TVH Grontmij - SM Metro TPFE - Bagon - Amber Engineering - SM Van Campenhout - Arep] est né. Ce consortium, faut-il le rappeler, fut désigné fin 2010 par le gouvernement fédéral dans le cadre de l'accord de coopération Beliris. La première phase des études a démarré en mars 2011 et devrait s'achever début 2012. Il s'agit de mener une étude d'opportunité socio-économique et stratégique visant à analyser la faisabilité du projet et à déterminer un phasage éventuel prémétro-métro en regard du potentiel de clientèle. S'en suivra mi-2012 une seconde phase relative à la réalisation d'un plan définissant avec précision le tracé, la localisation des stations et les techniques d'exécution du projet. Le tracé souterrain d'environ 4 km devrait comprendre 7 nouvelles stations, encore à localiser avec précision. Les dernières phases seront consacrées à l'obtention des permis d'urbanisme, à l'attribution des marchés et au suivi de ceux-ci. Enfin, mentionnons que TPF Engineering s'est associée avec notre filiale Bagon Ingénieurs-Conseils aux fins de réaliser les études de génie civil du tracé ainsi que les études de stabilité et de techniques spéciales pour les stations.

Rapport d'activité 2011 de TPF, p.19

³ http://www.tpf.eu/red4net/pub_content.asp?content=3&id=906&locale=fr&pmi=147

Comme le montre l'extrait du rapport annuel de la société d'ingénieurs TPF, il s'agit d'une mission globale, qui inclut le suivi des marchés de travaux jusqu'à la construction de stations. Il s'agit d'un marché d'études d'au moins 45 millions d'euros qui peut être, en théorie, interrompu à chaque phase. Mais **l'indépendance des chargés de l'étude de faisabilité est dès lors douteuse puisqu'ils ont un intérêt direct à démontrer la « faisabilité » de ce juteux marché.** L'opportunité économique du métro Nord ne fait ainsi aucun doute pour le Bureau Métro Nord, même si elle peut se révéler mauvaise pour la stabilité des finances publiques...

Curieusement, ces prestigieux bureaux d'études ne sont pas mis en avant dans la communication relative à l'étude Métro Nord. Leur nom est occulté sur la page de garde de l'étude par un cache. Cette modestie s'explique probablement sans doute par le fait qu'il s'agit d'une étude de complaisance, qui ne brille pas par sa rigueur scientifique. Elle est destinée à entériner une décision de principe déjà prise par la Région en 2008 sous la pression de la STIB. La STIB, convaincue qu'elle a mangé son pain blanc en surface, que les résistances des communes et des lobbys automobiles ne lui laissent que peu de marges de manœuvre et, travaillée en interne par un quarteron d'ingénieurs avides d'infrastructures lourdes et toujours prompts à ressortir les plans des années 60, a opté à ce moment-là pour le prolongement du réseau de métro. Ce rêve est exprimé dans l'ouvrage *Metrovision*⁴, publié en 2009, qui fait l'apologie des travaux pharaoniques et du métro comme mode de transport de masse « moderne ».

Le titre de l'étude, réalisée sous la supervision de la STIB, de Beliris (le fédéral)⁵ et de la Région, est parlant puisqu'il plaide pour un « transport de haute performance »... Ah bon, parce que le tram, qui entraîne la renaissance de Bordeaux, de Nantes, de Strasbourg, de bien d'autres villes en Europe, c'est un transport de « basse performance » ? C'est ce que tente de démontrer l'étude en question dans sa première partie, afin d'évacuer l'amélioration du tram des options étudiées.

L'étude affirme : « *Les objectifs du plan IRIS 2 sont clairs : diminution de la part modale des véhicules privés, augmentation de la qualité des transports en commun en termes de confort, fréquence et sécurité, critères environnementaux à atteindre (émission de carbone, bruit, ...), partage de l'espace public et intégration des modes « doux » (vélo, marche à pied).* »

Des objectifs réalisables au moyen d'un réseau maillé de transports en commun de surface, si la STIB le voulait bien. Mais ce n'est pas son intention et elle excelle dans l'art de manipuler les responsables politiques.

⁴ *Metrovision. Passé – présent – futur.* STIB, avril 2009.

⁵ Car c'est toujours, ou plutôt à nouveau, l'État qui décide du transport de personnes à Bruxelles, semble-t-il. Il s'agit de satisfaire ses propres besoins dans son bassin d'emploi. Et comme disait de manière si imagée Jean-Luc Dehaene : « qui paie la musique choisit les musiciens ».

2. Préalable : assassiner la ligne de tram 55

La ligne de tram 55 dessert le corridor envisagé pour implanter une nouvelle ligne de métro. Il importe donc de s'en débarrasser. Pour cela, tous les arguments sont bons.



Le tracé actuel de la ligne 55. Source : Extension du réseau de transports en commun...

Maximisation des handicaps imposés au tram par la congestion automobile (sans que celle-ci ne soit jamais remise en question)

L'analyse de la desserte en tram signale une vitesse commerciale planifiée à 13,8 km/h et se réduisant momentanément à 8,85 km/h en heure de pointe le jour du constat (23 mars 2012). L'analyse insiste également sur « d'importants problèmes de surcharge et d'irrégularité ».

C'est le vécu quotidien des usagers de nombreuses lignes de surface car **seules les lignes 3, 4 et 7 sont réellement aménagées en site propre, les autres sont tributaires du trafic automobile, auquel l'impunité la plus totale est encore laissée**, malgré discours et bonnes résolutions, encore récemment affichés par la ministre Grouwels : « *Le bon fonctionnement du réseau de transports publics de surface occupe donc une place importante dans le futur contrat de gestion [de la STIB]. Ceci impliquera des mesures plus drastiques de gestion de la circulation en ville.* »⁶

Rappelons que les contrats de mobilité, signés par la Région avec les communes, permettent à celles-ci de poster des agents de police aux carrefours afin de faciliter la circulation des transports en commun.

⁶ PRB - Session 2012-2013, Commission Infrastructure 12/12/2012.

Maximisation des problèmes générés par l'heure de pointe

L'examen fait dans l'étude du temps de parcours du 55 montre clairement que celui-ci est correct pendant toute la journée, sauf entre 15h30 et 17h00 dans les deux directions.

Justifier le métro par une congestion ponctuelle, en heure de pointe, revient à dépenser beaucoup d'argent pour générer une surcapacité le reste du temps.

De plus, les études relatives à la mobilité des ménages, à l'instar de l'étude Beldam, montrent que si l'heure de pointe reste un goulet d'étranglement, il y a une élasticité grandissante des comportements de mobilité, dont l'étalement des heures de pointe et la diversification des « chaînes de mobilité » : les motifs de déplacement de loisirs, y compris en soirée et le weekend, tendent à dépasser le classique domicile-travail quotidien et pendulaire.

Creuser cher et vilain pour les heures de pointe n'est donc peut-être pas l'approche la plus pertinente à terme.

Minimisation (tendancieuse) des solutions

Les effets de congestion ne proviennent pas du tronçon Bordet-Helmet-Verboeckhoven, mais du tronçon sud (Verboeckhoven-rue du Progrès), ce qui est spécifiquement relevé.

Afin de pallier à ce manque de capacité ponctuel de la ligne 55, il existe des alternatives, entre autres en prolongeant la ligne 4 (qui s'arrête actuellement à la gare du Nord) jusqu'à la gare de Schaerbeek via la Cage aux Ours et l'avenue princesse Elisabeth. Cette option, parmi d'autres, comme la remise en service d'un tram ou d'un bus 56, donnerait un renfort réel au 55.

La STIB semble avoir soigneusement organisé la saturation qu'elle dénonce pour justifier l'option métro, entre autres en supprimant le tram 56, qui palliait au 55, y compris en heures de pointe.

Le rail constitue également un transport ferré de masse (sur des infrastructures existantes) qui est actuellement peu valorisé à l'intérieur de la Région. La gare de Schaerbeek donne accès non seulement à l'aéroport et à la gare du Midi, mais aussi à toutes les gares de la Jonction ferroviaire, comme aimait à le rappeler l'échevin schaerbeekois de la Mobilité, Denis Grimberghs, quand il était parlementaire.

Minimisation des améliorations possibles au 55

Le renforcement de la fréquence est-il une réponse à la saturation en heure de pointe ? Non, dit l'étude. Les infrastructures, gigantesques, construites à Rogier dans les années 70 (tunnel Thomas rue du Progrès et terminus) n'y suffisent pas... Les trams seraient à la queue leu leu au départ. Cette situation pourrait trouver une réponse dans le prolongement du tram 4 puisque cette solution ne demande pas de terminus à Rogier et permet au 4 de rouler en site protégé sur une grande partie de ce tracé prolongé.

Cette option était d'ailleurs retenue (pour le tram 3 avant que la STIB ne décide de l'envoyer vers Esplanade) dans le Plan Communal de Mobilité de Schaerbeek, de 2008.⁷ Le plan explique : «*La STIB pourrait s'engager à prolonger la ligne 3 (prémétro à grande capacité, tram de 43 m) vers Schaerbeek (terminus à la gare de Schaerbeek ou bien ne continuant par la ligne actuelle 55, à condition de régler les problèmes existants dans le quartier Helmet et à Evere). La prolongation de la ligne 3 vers Schaerbeek est d'une importance capitale considérant la surcharge des trams 55 et 56 actuels et qu'il s'agira de la seule ligne à partir de 2008 à desservir le centre et le sud de Bruxelles par le tunnel Nord-Midi. A partir de 2008, selon la planification actuelle [le Plan tram-bus, NDRL], les 55 et 56 auront leur terminus respectivement aux stations Rogier et Nord* » (p. 36).

Le PCM insiste également sur la nécessité de « compenser (la déviation du 52 quai des Usines, dans une zone déserte) par une augmentation de la capacité et de la fréquence des lignes restantes 55 et 56 ». Le PCM précise « *Ce principe d'extension de la ligne 3 est largement soutenu dans les avis qui nous sont parvenus et reçoit un accueil favorable de la STIB et de la LUDTP (Ligue de Défense des Usagers des Transports Publics)* » (p. 36).

La mise en œuvre du Plan tram-bus a pénalisé Schaerbeek. Comme on peut le constater, la STIB a supprimé depuis le 56 (elle arguera qu'il pénalisait le 55 sur leur tronçon commun) et n'a pas prolongé le 3 vers le centre de la Commune mais, au contraire, vers Esplanade, à travers des zones peu denses.

L'ARAU n'a trouvé aucune évaluation des recommandations du PCM. Or l'étude « de faisabilité » aurait dû commencer par là.

Ce que le tram 56 faisait, ce que la STIB promettait que le tram 3 ferait, le tram 4 peut le faire.

L'aménagement d'un site propre pour le 55 est évacué par l'étude.

Les trams actuels ont une largeur de 2,30 m, soit 4,60 m pour deux véhicules auxquels il faut ajouter l'espace nécessaire au croisement. Il est possible de réaliser des sites propres sur une largeur de 6 m, et ponctuellement moins en cas de difficulté. Il suffit de voir les trémies de la place Meiser ou le site propre de l'avenue Rogier.

Afin de démontrer l'inadéquation de la réalisation de sites propres sur le parcours du 55, l'étude s'impose artificiellement une largeur de 7 m, ce qui rend les aménagements difficiles dans des voiries qui mesurent, en moyenne 15 m de large mais dont *une seule* mesure 10 m.

Ce gros gabarit, si on voulait le généraliser condamnerait de nombreux sites propres comme ceux de l'avenue Louise, de l'avenue Brugmann, de la rue Royale et bien d'autres artères au motif d'une mégalomanie peu adaptée au tissu urbain existant. L'étude néglige que, dans les voiries où l'espace manque, des sites propres indépendants peuvent être partiels ou unidirectionnels (comme à la chaussée de Gand, à la chaussée de Charleroi ou à la rue Gallait !).

Tablant sur le cerveau présumé reptilien des édiles locales, **l'étude agit de plus l'impossibilité absolue de supprimer des places de stationnement**, quand bien même l'étude « de faisabilité » intègre les objectifs d'Iris II en matière de réduction de la part

⁷ Plan communal de mobilité, phase 2, avril 2008, p. 68.

modale des déplacements en voiture particulière... On ne retient d'Iris II que ce que l'on veut bien !

Maximisation des impératifs de confort

L'étude « de faisabilité » s'appuie sur une note marginale du Plan Iris II, qu'il faut bien chercher (page 58). Cette note évoque un niveau de performance « idéal » situé à 3 passagers par m². Cet objectif de confort « idéal » devient tout d'un coup la norme (actuellement pourtant située à 4 personne/m², alors que la norme antérieure était de 7 personnes/m²) qui impliquerait de déclarer inaptés la plupart des lignes de la STIB.

Cette hausse de l'exigence permet de pointer que 10% des trams 55 sont « saturés » ! CQFD.

Ce seuil de confort idéal de maximum de 3 personnes par m² est à même de faire rêver l'usager actuel de nombreuses lignes de tram (comme le 25), de bus (comme le 71) ou de métro (lignes 1 et 6 surtout). La situation actuelle est bien plus serrée, surtout dans le métro ! Loin de l'ARAU l'idée de plaider pour l'option « boîte de sardines » mais il faut souligner que **le seuil d'inconfort, abaissé de la sorte par l'étude à 146 usagers par tram, fausse l'analyse.**

Les T 3000 (qui circulent sur le tracé du 55) sont conçus pour accueillir 180 usagers et les T 4000 258⁸.

En abaissant le seuil d'inconfort à 146 passagers, comme le fait l'étude, davantage de trams sont sous la limite de confort (10% en moyenne et 16% en heure de pointe). Est-ce un motif suffisant pour dépenser 1,3 milliard d'euros ?

Nota bene : si on prend comme référence 180 usagers par tram, seuls 3 trams vers Rogier et 3 vers da Vinci dépassent cette limite, sur de courts tronçons.

À cela il faut encore ajouter que :

- Une étude de faisabilité facturée 45 millions d'euros aurait pu consacrer davantage que deux jours aux comptages : est-ce suffisant pour tirer de telles conclusions ?
- Les trams saturés sont suivis/précédés de trams beaucoup moins remplis. Une bonne information des voyageurs aux arrêts pourrait permettre de mieux répartir la « charge ».

En bref, **l'étude détourne un objectif marginal du Plan Iris II, présenté comme idéal, afin d'assassiner une ligne de surface.** Avec de tels types de raisonnements on peut supprimer beaucoup de lignes, y compris de métro !

⁸ Données des fiches techniques de la STIB <http://www.stib.be/trams.html?l=fr>

3. Des analyses comparatives biaisées

Une fois que la pseudo étude « de faisabilité » a évacué (avec les arguments dont nous avons pu relever les plus aberrants) le tram 55, elle s'applique à comparer entre elles des solutions chères (le pré-métro) avec des solutions très chères (le métro et le métro automatique) afin d'amener tout naturellement le lecteur à la conclusion préétablie.

1. L'hypothèse pré-métro

Bien qu'il n'entre nullement dans les intentions de la STIB, ni de la Région, de reproduire le compromis du pré-métro (consistant à employer du matériel de type tramway sur des infrastructures partiellement souterraines, en attendant que les leviers financiers débloquent les moyens, considérables, nécessaires à l'enterrement généralisé), l'étude reprend cette hypothèse pour le tracé pressenti pour ce futur métro Nord.

Une ligne de pré-métro de ce type n'a que peu d'intérêt. L'avantage du pré-métro consistait, avant que la STIB ne réserve le tunnel nord-midi aux trams 3 et 4, à desservir le centre-ville par un tronç commun en amont et en aval duquel 4 ou 5 lignes de tram se déployaient pour assurer une large desserte du territoire sans rupture de charge.

En gros, l'étude nous dit que le tunnel pré-métro coûterait aussi cher que le tunnel métro, ce qui est une évidence. Dans ces conditions autant choisir la Rolls ... (si toutefois on a les moyens de la payer).

2. L'hypothèse métro

Maximisation des avantages supposés du métro

« Les usagers plébiscitent le métro », claironne la STIB dans ses « enquêtes voyageurs ». Outre la manière tendancieuse dont les questions sont posées dans ces enquêtes, ce constat n'a rien d'étonnant quand l'espace public en surface est dédié aux véhicules particuliers, qui empêchent dès lors trams et bus d'avancer. A Paris, peu d'usagers prenaient le bus dans les années 90, au bénéfice du métro. Depuis que la Ville de Paris a aménagé 150 km de couloirs bus, ce mode a retrouvé une attractivité que lui refusait la congestion.

Depuis la publication de la *Metrovision* en 2009 et un voyage initiatique des pontes de la STIB à Madrid (140 km de métro creusés entre autres pour desservir les lotissements suburbains), la STIB ne jure que par le métro et tente (avec l'appui actif des promoteurs et du patronat) d'entraîner la Région dans cette spirale financièrement infernale.

Pour ce faire, tous les moyens, même les plus mensongers sont bons. Par exemple, l'étude imagine un accroissement de clientèle multiplié (encore) par 2 ou 3 dans ses hypothèses métro. L'ARAU se demande d'où sort cette génération spontanée d'usagers.

Certes la clientèle du métro est-ouest a doublé, rue de la Loi, bien qu'une autoroute lui soit superposée. Mais cette évolution s'est faite sur 35 ans, à destination d'une zone d'activités forte

(le quartier dit « européen ») et après que la STIB ait soigneusement supprimé toute alternatives de surface et systématiquement rabattu les usagers sur les « axes forts » que constituent les lignes de métro (l'arrêt du bus 17 à Beaulieu, qui faisait auparavant la liaison Boitsfort-Bourse sans rupture de charge en est le dernier exemple).

L'étude « de faisabilité » minimise le fait qu'en cas d'accroissement du nombre d'usagers, il est possible d'augmenter la fréquence et de remplacer les T3000 par des T4000 (78 passagers supplémentaires), comme c'est déjà le cas à certains moments pour la ligne 4. Elle argue que les T 4000 étant plus longs ils nécessitent des quais de 45 m de long, ce qui n'est pas toujours possible dans le tissu ancien dense (surtout si on prend comme postulat le maintien incontestable de la voiture).

L'étude « de faisabilité » tend à démontrer que c'est l'offre de métro qui crée la demande. Une offre de déplacement crédible, en termes de fréquence et d'efficacité, soutient la demande. Mais cette offre ne doit pas forcément être souterraine, comme le montre l'exemple de nombreuses villes. Au contraire même, descendre dans une station de métro située à 38m de profondeur à 23h sera-t-il vraiment très attractif ? De plus, la clientèle captive est importante dans les quartiers traversés où il y a de nombreux scolaires et un faible taux de motorisation. Les Schaerbeekoïses prennent déjà massivement les transports en commun, la croissance du nombre de voyageurs ne sera pas beaucoup plus élevée que la croissance de population...

Maximisation d'une demande notoirement insuffisante

L'étude « de faisabilité » escamote le caractère insuffisant de la demande en annonçant un accroissement inédit de la clientèle, en s'appuyant entre autres sur les intentions volontaristes d'Iris II : le péage serait mis en œuvre, le RER serait réalisé, le transfert modal au bénéfice des TC se poursuivrait, ...

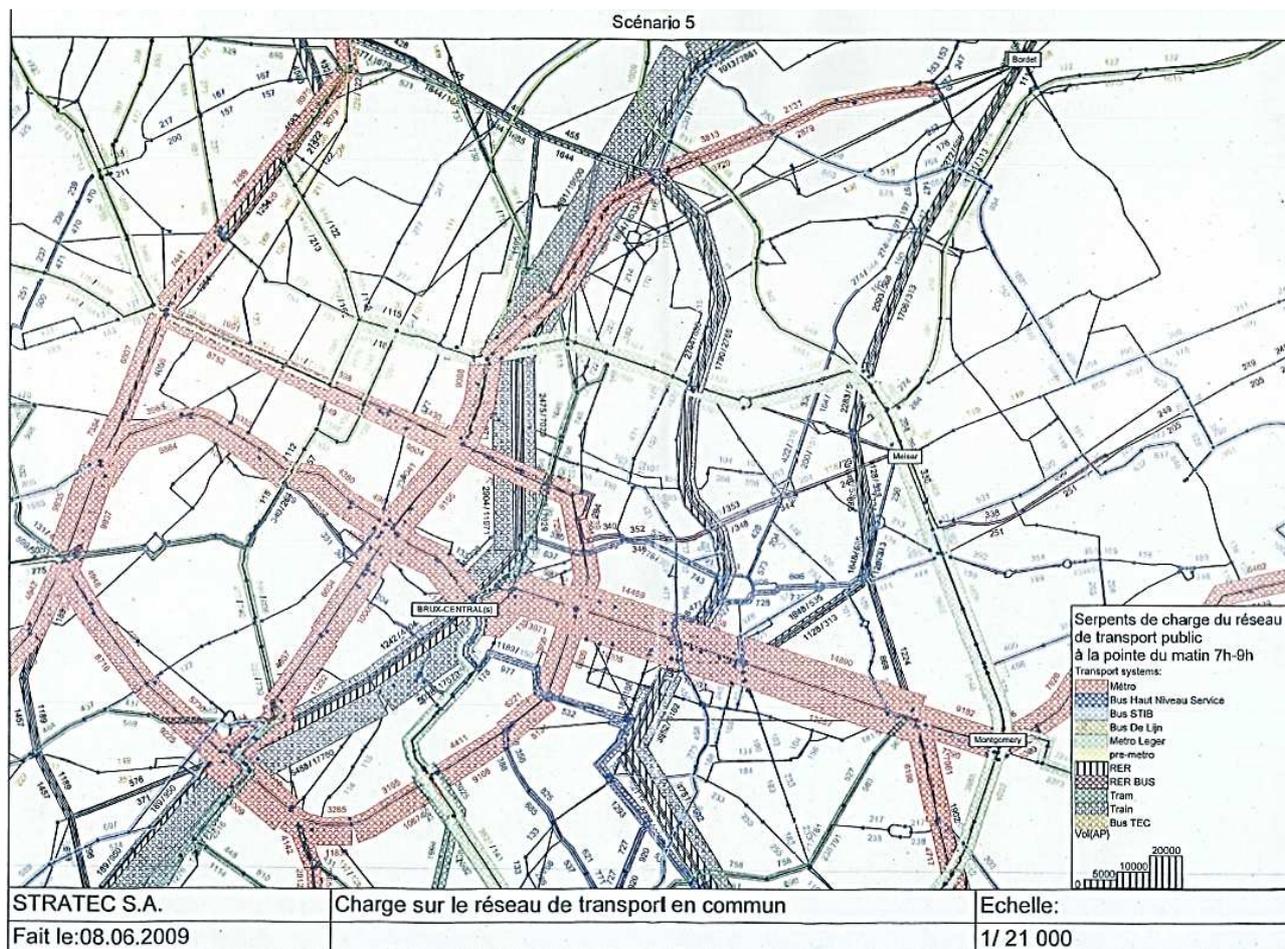
La réalité est toute autre. Les investissements pour le RER sont gelés par la SNCB. Les mesures préalables à l'implantation du RER, étudiées par Stratec en 2003, ne sont pas réalisées, à commencer par le Plan de stationnement, en gestation depuis plus de 10 ans et contesté par les Communes... L'échéance de mise en œuvre du RER est sans cesse reculée (à l'heure actuelle après 2022...)

Le raisonnement de la STIB est le suivant⁹ : le métro crée de la demande car la ville va se densifier autour des stations. Il y aura des clients en nombre et donc... il faudra un métro. Avec un tel type de raisonnement, **on doit mettre du métro partout, il sera toujours rempli puisqu'il engendre sa propre clientèle...** Or, si le métro est si « demandé » c'est parce que la STIB oblige à le prendre par son système de rabattement...

L'étude de simulation du métro nord réalisée par Stratec en 2009 dans le cadre des études RER montre qu'au-delà de la gare du Nord, la fréquentation du réseau fondrait littéralement, qu'elle serait d'environ 2000 passagers/h/sens sur le tracé actuel du 55 et qu'elle s'étiolerait après la Cage aux Ours. Nota bene : dans l'étude « de faisabilité » il faut diviser bien souvent

⁹ *Metrovision*, STIB, 2009, page 72.

tous les chiffres de fréquentation par deux car on prend comme référence les deux heures de pointe, de 7 à 9 heures du matin...



Simulation de charges des TC avec l'introduction du RER. En rouge vers le Nord, le réseau de métro envisagé : on constate aisément que l'axe sud-nord se « rétrécit » nettement au-delà de la gare du Nord.

Lors de la précédente législature, le Gouvernement avait estimé à 8.000 voyageurs par heure et par sens le seuil raisonnable pour implanter un métro. Il a depuis abaissé ses exigences et décidé qu'il ne soutiendrait le métro qu'à partir de 6.000 voyageurs par heure et par sens. L'étude « de faisabilité » du BMN se livre donc à des estimations de demande qui visent à gonfler les chiffres, l'objectif étant d'atteindre au moins ce seuil fatidique de 6.000 voyageurs par heure et par sens. Elle indique un pic de fréquentation à 14.000 voyageurs sur les deux heures de pointe, soit 7.000 passagers par heure, entre Rogier et la gare du Nord, c'est-à-dire entre deux stations ! Il s'agit donc d'un débit absorbable par un tram.

Le tableau ci-dessous, présenté par Frédéric Dobruszkes, assistant-professeur à l'ULB, IGEAT et Thierry Duquenne, ingénieur en chef à la Direction générale de Bruxelles-Mobilité, montre que **c'est au-delà du seuil de 7.000 voyageurs par heure et par sens, que le coût d'exploitation d'une ligne de métro peut** (sauf imprévu technique) **se justifier** en comparaison d'une ligne de tram, **à condition, comme le fait l'étude « de faisabilité », de ne pas compter les investissements en infrastructure, matériel roulant et dépôt/ateliers, ce qui constitue, ni plus ni moins une mystification !**

Ce tableau montre également qu'entre 7.000 et 13.000 voyageurs/h/sens, le tram reste compétitif. De plus, il est beaucoup, beaucoup plus rapide à mettre en œuvre, comme l'ont montré les travaux de prolongement du tram 94 à Auderghem. **Il s'agit donc d'une question politique** (et non idéologique, comme le dit Beliris quand il entend disqualifier ceux qui questionnent l'opportunité du métro Nord) ou purement technique, comme l'avance l'opérateur de transport.

2. Quand un métro se justifie-t-il ?

→ optimum volume passagers / coût d'exploitation / mode

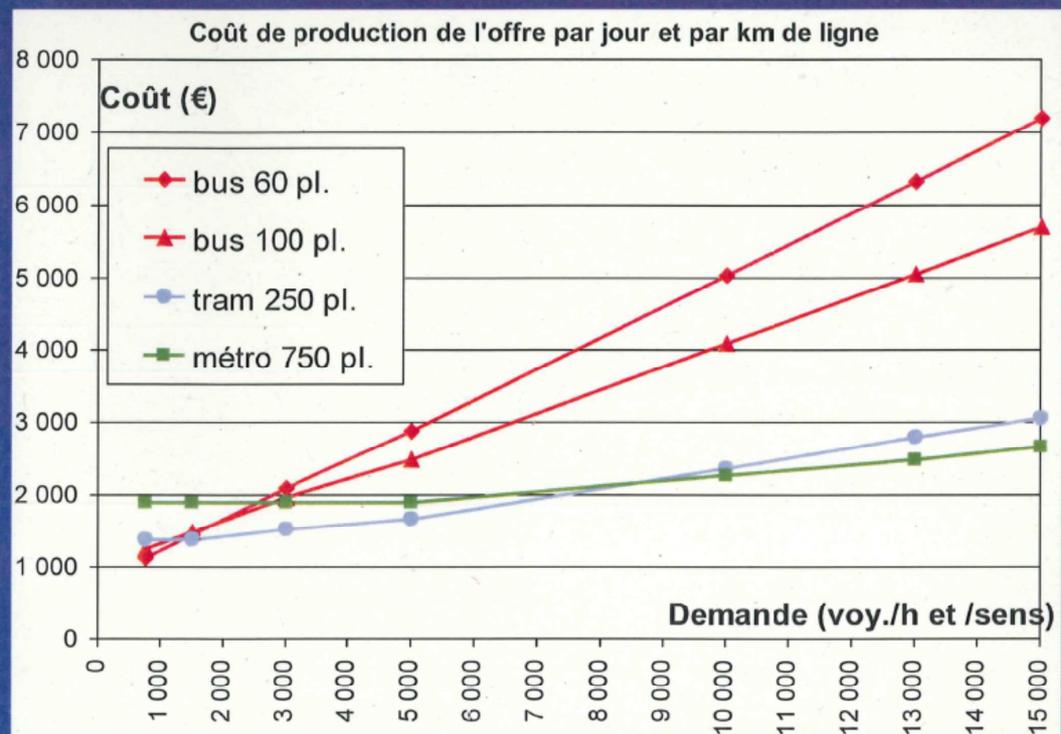


Tableau réalisé par Frédéric Dobruszkes et Thierry Duquenne

Cependant, l'étude « de faisabilité » montre que, sur les tronçons les plus chargés du Métro Nord, le trafic resterait limité à 6.000 voyageurs/heure, en moyenne, ce qui est la limite inférieure prônée dans le plan Iris II pour justifier une ligne de métro.

Au-delà de la Cage aux Ours, le métro se justifie encore moins.

Minimisation des pertes de temps de parcours pour tous les usagers sur tout le territoire bruxellois (sauf ceux du corridor Métro Nord)

L'étude « de faisabilité » indique un bénéfice important en termes de temps de parcours consécutif à la suppression de la correspondance obligatoire à la gare du Nord ou à Rogier sur des trajets standardisés du type Evere-Bourse.

C'est exact pour ce qui concerne les quelques 600 voyageurs par heure allant de Schaerbeek vers le centre et dépassant la gare du Nord, mais pas pour les autres 350 millions de voyageurs

annuels du réseau ! Les projections de la STIB indiquent 400 à 475 millions d'ici 2016 et 550 millions d'ici 2025 !

L'étude « de faisabilité » établit également que, sur l'ensemble du réseau, on doit s'attendre à une dégradation des temps de déplacements de l'ordre de 20 secondes. Multipliée par les plus de 500 millions de voyages prévus, cette dégradation des temps de parcours s'élève donc à **3 millions d'heures perdues !**

Minimisation des « dégâts collatéraux » sur les autres lignes

L'étude « de faisabilité » oublie de signaler que dans l'hypothèse métro nord-sud entre Bordet et Albert, un impact négatif en termes de temps de parcours se ressentira sur plusieurs autres lignes. Les lignes 3 venant de l'Esplanade, 4 de Uccle Stalle et 51 de la chaussée d'Alseberg, la ligne de bus 58 qui vient de Vilvorde, etc. se verraient ainsi imposer une rupture de charge.

Ces lignes sont destinées à remplir le futur métro dans l'esprit du rabattement tel que la STIB l'impose aux voyageurs depuis les années 1970. Or, à l'heure actuelle, ces quatre lignes ont une capacité occupée qui dépasse largement les 600 voyageurs par heure de la ligne 55 qui continuent leur voyage au-delà de la gare du Nord et qui se verraient offrir, avec un métro, une connexion directe au centre.

L'option métro nord-sud ferait donc gagner un accès direct au centre et/ou à la gare du Midi à un faible nombre de voyageurs aux dépens d'un nombre élevé qui perdrait cet accès direct.

Les « serpents de charge » présentés dans l'étude montrent bien que le métro se viderait quasi complètement à la gare du Midi...

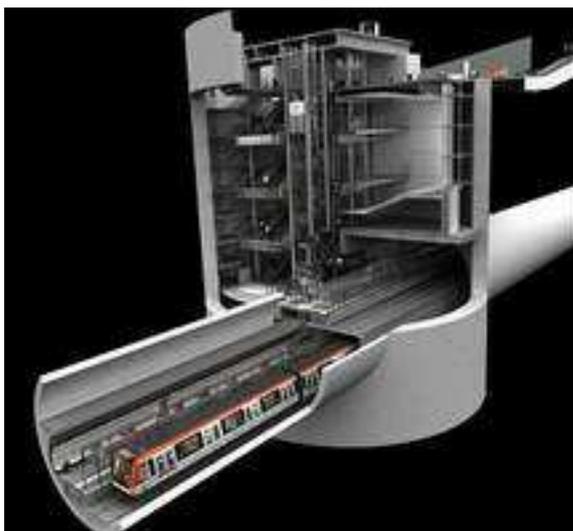
Minimisation de la pénibilité des ruptures de charge

De plus, les estimations de temps de parcours ne prennent pas en considération le temps nécessaire pour atteindre les quais, situés à 38 m de profondeur ; cette particularité du projet de métro nord n'apparaît nulle part dans l'étude alors qu'elle est à même de refroidir plus d'un usager (et d'une usagère) en particulier aux heures creuses et en soirée... Une distance, induite par la technique, décidée pour cette ligne, du tunnelier de 12,60m de diamètre¹⁰ qui double la profondeur des stations par rapport aux stations les plus profondes actuelles (Merode, Parc, gare du Midi, situées entre 18 et 20 m de profondeur, sans parler de Botanique...).

Or, sur des trajets courts, le temps de déplacement des usagers dépend davantage des temps d'attente et de ruptures de charge que de la vitesse du mode de déplacements. De même que la pénibilité des trajets en est affectée. La STIB avait reconnu avoir sous-estimé ce point dans son rapport d'évaluation interne de la mise en œuvre du plan tram-bus de 2008...

¹⁰ *Metrovision* et présentation de la STIB du 10 octobre 2010.

Cette pénibilité des ruptures de charge et des conditions de correspondance a notamment fait l'objet d'un article de Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte et Caroline Veiders qui se conclut ainsi : « [...] nos résultats, même partiels, soulignent indirectement le poids prépondérant d'un exploitant de transport public qui a réussi à imposer une réorganisation du réseau conçue principalement en fonction des contraintes propres qu'elle subit en surface, sans contrôle par l'administration en charge de la stratégie politique de la mobilité – dont les études confirment pourtant la forte pénibilité des correspondances –, le tout avec l'aval finalement de la sphère politique qui a peut-être trop fait confiance aux arguments techniques (qui n'en sont pas toujours...). »¹¹



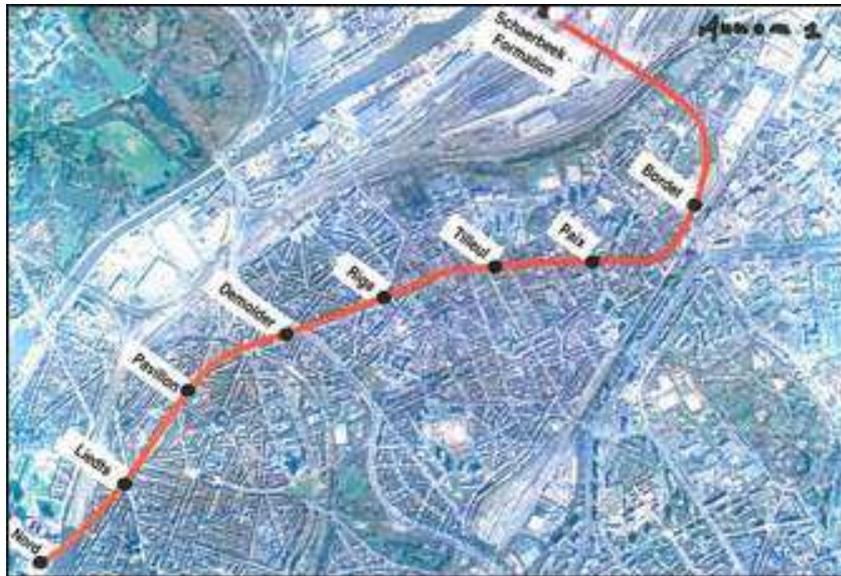
Des stations d'une profondeur abyssale. À droite, un écorché du métro de Barcelone, pris comme modèle. © tpf.eu

Curieusement, les représentants de Beliris auraient déclaré à la Commission Régionale de la Mobilité que la technique de percement dépendrait du tracé choisi. Alors qu'un des auteurs de projet (TPF) indique la technique du bouclier sur son site internet. Cette technique minimise l'impact des travaux en surface et sur les fondations des immeubles mais pas sur le budget.

¹¹ 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], 7 | 2011, Online since 19 September 2011, connection on 19 December 2012. URL : <http://articulo.revues.org/1844>

Maximiser les promesses, au Nord (Haren) comme au sud (Uccle)

L'extension nord proposée au-delà de Bordet relève de la méthode gribouille car l'essentiel du trafic attendu en correspondance proviendrait des lignes SNCB 26 et 36 (sises sur la ligne RER Leuven-Nivelles), qui présentent toutes deux une bonne correspondance à la station Bordet.



Une version du tracé avec extension jusqu'à Schaerbeek-formation © tpf.eu

Le coude vers Haren n'est dessiné sur les plans que parce qu'il a été promis à ses habitants, victimes depuis toujours de l'enclavement et du mépris de la Ville. Au vu des dépenses nécessitées pour un ouvrage souterrain d'une telle ampleur, l'ARAU imagine difficilement qu'il pourrait être mis en œuvre, même pour le très optimiste chiffre de 2.000 voyageurs avancé par l'étude « de faisabilité » (sans doute en comptant les chiens et les chats).

Mais cette promesse aura permis de rallier des supporters, là comme à Uccle.

L'hypothèse d'une extension vers Uccle (jusqu'à la gare de Calevoet) constitue un ajout par rapport au cadre prédéfini de l'étude. La STIB a pourtant répété à de nombreuses reprises que le prolongement du métro vers Uccle ne se justifiait pas vu la faiblesse de la densité. Il semble donc que le chapitre relatif à cette extension, présenté par le Bureau Métro Nord, n'a pour objectif, que de trouver auprès des supporters de la prolongation vers le sud des alliés objectifs (et naïfs) pour le prolongement du métro vers le nord.

Minimisation des aspects sensoriels et physiques dans le chef de l'utilisateur souterrain

Les usagers ne sont pas des taupes. Ils préfèrent le contact avec le paysage urbain, le front commercial, la lumière naturelle et une accessibilité de plain-pied. Le métro leur promet, trémies, césures, stations tortueuses et volontiers insécurisantes, environnement sécuritaire et quelque peu kafkaïen des portiques de sécurité, « conçus pour délimiter avec élégance et fermeté l'espace du service de transport » dans la novlangue de la STIB¹², recoins sombres,

¹² Metrovision, STIB, 2009, page 124.

odeurs d'urine, pollution d'un espace confiné, escalators volontiers en panne, ascenseurs panoptiques, caméras de surveillance (1.500 sur le réseau...)...

4. Les estimations financières

Le PCM de Schaerbeek faisait preuve d'une certaine lucidité, en 2008 : « *A très long terme, il existe des idées de la STIB de mise en tunnel de la ligne 55 entre Nord et Bordet. Cette option très coûteuse ne fait, au stade actuel, pas encore l'objet d'une étude.* » (p. 68). La Commune soutient « *le principe d'une liaison métro Nord-Sud **sous réserve des résultats de l'étude qui sera commandée par Beliris*** ». Nous y voilà.

Dans le cadre d'une présentation en octobre 2010, la STIB évaluait le coût de l'infrastructure dans l'option « tunnelier » pour le métro Nord (sur un tracé semblable au tracé choisi par la présente étude) entre 480 et 580 millions d'euros.

Le coût des investissements en infrastructures est aujourd'hui estimé à 654 millions d'euros. Aucune donnée ne permet de vérifier ce chiffre.

Ce qui est certain, en revanche, c'est que ce montant est largement sous-estimé. Il convient en effet d'y ajouter :

- | | |
|--|----------------|
| • l'achat de matériel roulant : | 200 millions € |
| • l'aménagement du dépôt de Haren : | 100 millions € |
| • le tunnel « Constitution » sous la place du même nom et les réaménagements, considérables, à la gare du Midi : | 108 millions € |
| • l'adaptation des ouvrages et stations du Nord-Midi : | 65 millions € |
| • le terminus Albert : | 7 millions € |
| • l'automatisation (si cette option est retenue) : | 200 millions € |

Soit au total : 680 millions à ajouter aux 654 retenus par l'analyse ! **Les besoins de financement de ce projet (sans branche vers Uccle) s'élèvent donc au moins à 1,334 milliards d'euros !**

Les travaux d'adaptation nécessaires, en particulier au niveau de la gare du Midi, ne sont pas pris en considération par l'étude.

Rappelons-nous de plus la fâcheuse tendance des techniciens à sous-estimer les coûts des investissements lorsqu'il s'agit de convaincre les responsables politiques. L'analyse des différences entre estimations et décomptes finaux des ouvrages réalisés dans le passé et dans d'autres villes nous en donne une bonne illustration.

Rappelons-nous aussi que, dans le même temps, mais dans le cadre d'un dossier tout-à-fait distinct pour ne pas effrayer les responsables politiques, la décision d'automatisation des lignes 1 et 5 engage la Région dans une dépense totale de l'ordre de 800 millions d'euros (achat de matériel, signalisation, murs de quais, dépôts...).

La Région a-t-elle les moyens de se lancer simultanément dans des programmes aussi ambitieux, dépassant les 2 milliards d'euros, sachant que les investissements courants nécessaires au maintien de l'outil ne peuvent être négligés ?

Or, le coût du renforcement du tram 55 en surface n'est pas évalué et pour des investissements modérés en aménagements locaux, en augmentation de la « vitesse commerciale », ... une réelle amélioration du service correspondant à la demande réelle pourrait être assurée.

Des problèmes techniques et autres difficultés géologiques sont toujours possibles. Un reportage diffusé le 9 décembre sur Arte faisait état de l'affaissement de 20 cm de maisons anciennes à Amsterdam, devenues inhabitables ou de l'écroulement pur et simple de l'immeuble des archives de Copenhague...

Bruxelles, qui est littéralement construite sur du sable, réserve aussi peut-être des surprises. « Tous les ingénieurs en génie civil sont d'accord : le sous-sol de la capitale n'est pas une sinécure.... »¹³

Conclusion

Promettre le métro fait « moderne » et tous les partis politiques se sont engouffrés dans cette option, sans doute sans bien percevoir l'ampleur des dégâts collatéraux sur le plan urbanistique ni les implications financières, ni surtout l'impact sur les temps de parcours.

L'ARAU estime que des raisonnements aussi grossiers que ceux de cette étude « de faisabilité », qui consistent principalement à maximiser les données défavorables au tram et à minimiser celles qui seraient défavorables au métro, sont indignes d'un bureau d'études sérieux. Voilà pourquoi les mercenaires du métro ne se vantent pas de cette pseudo étude.

On ne saurait manipuler ainsi la décision, sauf à imaginer qu'elle n'aurait besoin que d'une justification, ce qui, au vu des montants concernés, est démocratiquement très problématique. Il ne suffit pas d'avancer, comme le font certains, que Beliris paiera (voilà un « cadeau » de Laurette Onkelinx à sa commune putative) car ces montants pourraient plus opportunément être investis dans l'amélioration, décuplée, du transport collectif de surface.

Comme aimait à le répéter Pascal Smet avant que le lavage de cerveau distillé par la STIB ne lui brouille les idées : « avec le prix d'un kilomètre de métro, on fera 10 km de tram ». Cette donnée de base n'a pas changé.

L'argumentaire relatif au choix du tracé dit « quartier dense » (celui du 55) est insuffisant. En tout état de cause, le délai de mise en œuvre d'un tel métro serait si lent qu'il importe de maintenir et d'améliorer la desserte de surface.

Il y a des alternatives :

- le tram 55 doit être maintenu et encore amélioré ;

¹³ *Metrovision*, STIB, page 36.

- le tram (ou un bus) 56 peut être rétabli ;
- le tram 4 peut être prolongé jusqu'à la gare de Schaerbeek.

Il faut en finir avec le syndrome dit « de la poule et de l'œuf » qui se résume ainsi : « nous prendrons les transports en commun quand ils seront performants. En attendant nous prenons la voiture... et pour les autres, il y a le métro... »

Les Bruxellois ne sont pas des taupes, ni des canards sauvages comme cette pseudo étude aime à le faire croire.

L'ARAU exige le maintien et l'amélioration du tram 55. Les coûts relatifs au renforcement de cette ligne doivent être inclus dans les tableaux coûts/bénéfices de l'étude contestée comme doivent l'être l'évaluation des aspects urbanistiques et du vécu de l'usager.

L'ARAU attend que les autres volets de l'étude « de faisabilité » soient réalisés avec davantage d'objectivité. Sinon, une « seconde opinion » doit être demandée à un bureau crédible avant toute décision aussi lourde de conséquence.

Le Région sait qu'elle ne dispose pas des 1,3334 milliards d'euros (estimation actuelle, attention à la facture finale) ; ce n'est pas en faisant la politique de l'autruche sur cet aspect essentiel de toute décision politique que le Gouvernement renforcerait sa crédibilité.

En termes encore plus clairs, les conséquences de cette étude (commandée par Beliris, donc l'État fédéral, rappelons-le) sont susceptible de mettre la Région à genoux.

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