

Analyse du mardi 5 avril 2022

Les fondations du projet de métro 3 s'effondrent !

Prévisions de fréquentation en chute libre, budget initial explosé, bilan carbone catastrophique : ces nouveaux éléments doivent amener la Région à enterrer définitivement le projet de métro 3. Le poursuivre relève de l'irrationnel mais surtout de l'irresponsabilité : la demande de permis doit être refusée.



Le chantier de construction de la station « Toots Thielemans » avenue de Stalingrad. Il est encore temps d'éviter de pareils « désagréments » aux habitants et aux commerçants de Schaerbeek et d'Evere.

N'y allons pas par quatre chemins : le métro 3 est un très mauvais projet, il est même dangereux pour Bruxelles¹. Depuis maintenant près de 10 ans que l'ARAU suit de près son développement,

¹ Pour reprendre le titre de la carte blanche signée par 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 Bruxelles-Capitale, Christian Kesteloot (KULeuven), chercheur, et Pierre Laconte (UITP), secrétaire honoraire de l'Union internationale des transports publics « Le projet de métro Nord est dangereux pour Bruxelles » in *lalibre.be*, 26 mars 2019.

de nombreux éléments remettant en cause ses fondements, et mettant en lumière les conséquences néfastes qu'il aurait, se sont accumulés. La présente analyse n'aura pas pour but de les exposer exhaustivement², mais de mettre en évidence les éléments nouveaux, contenus dans le dossier de demande de permis actuellement soumise à l'enquête publique, ou qui ont fait l'objet d'autres annonces récentes. Il faut également préciser que la demande de permis qui fait l'objet de l'enquête publique en cours ne concerne que la partie « nord » du projet (tunnel, 7 stations et dépôt) : notre analyse portera donc essentiellement sur celle-ci qui, pour rappel, irait de pair avec la suppression du tram 55. Les considérations générales et les conclusions s'appliquent toutefois au projet dans son ensemble, y compris, donc, la partie « sud » (tronçon Albert – gare du Nord).



Localisation du tunnel, des stations et du dépôt

Il est tout de même important de rappeler brièvement les principales conséquences négatives, déjà connues, qu'engendrerait la mise en œuvre du projet de métro 3 :

- Coût exorbitant qui porterait un coup très dur aux finances régionales, et qui mettrait en péril de nombreux autres projets ;
- Chantiers pharaoniques s'étalant sur de longues années, au détriment de la qualité de vie des habitants et menaçant l'existence (la survie) de l'activité commerciale (ce qui s'observe en ce moment-même du côté de l'avenue de Stalingrad avec la construction de la station « Toots Thielemans ») ;
- Réorganisation du réseau de la STIB au détriment de nombreux usagers : correspondances supplémentaires, temps de parcours allongés, baisses de fréquences, difficultés d'accès aux stations très profondes, etc. ;
- ... tout cela pour un effet quasi nul sur la diminution du trafic automobile !

² Voir en annexe l'aperçu du travail de l'ARAU sur le projet de métro 3.

Avant d'aborder les éléments de fond de cette analyse, il est indispensable de parler de la « forme », de la façon selon laquelle le projet de métro 3 s'élabore.

1. Une parodie de participation citoyenne³

Études (biaisées) tenues secrètes, « hypersaucissonnage » du projet pour éluder l'étude globale des incidences, participation strictement limitée au minimum légal, absence de débat sur l'opportunité même du projet, séance d'information annulée en dernière minute, refus d'interviews de la STIB et de Beliris pour des vidéos documentaires⁴, refus de l'administration de la planification de participer à une journée d'étude organisée par l'ARAU, flyers d'information non distribués, transmission de l'information transformée en opérations de « com »... : depuis son lancement en 2009, le projet de métro 3 est marqué du sceau de l'opacité et de la mauvaise gouvernance, pour ne pas dire de celui du déni de démocratie.

L'enquête publique qui se termine ne fait pas exception : au contraire, elle vient mettre une cerise indigeste sur le gâteau avarié du processus d'élaboration du projet de métro 3. En effet, il est demandé aux habitants et aux associations de se prononcer sur le dossier de demande de permis en seulement 30 jours ; or, ce dossier est constitué de milliers de pages à lire et à analyser, dont 6.267 pages rien que pour l'étude d'incidences (!), et de plus de 300 plans à examiner. Il s'agit en outre d'un dossier très technique, dont la lecture est rendue encore plus difficile par le manque de clarté et de structure de l'étude d'incidences et des diverses notes produites par le demandeur du permis (Beliris). Dans de telles conditions matérielles, parler de « participation citoyenne » relève de l'imposture.



Le dossier soumis à l'enquête publique (les deux petites caisses brunes qu'on aperçoit à gauche de l'image contient un autre « gros » dossier, celui de la modification du PRAS pour la zone du Heysel, qui fait « seulement » 933 pages et qui est soumis à l'enquête publique pendant 60 jours)

³ Pour un développement plus long, voir l'article de l'ARAU et d'IEB du 17 mars 2022 « Métro 3 : une parodie de participation citoyenne » <https://www.ieb.be/Metro-3-une-parodie-de-participation-citoyenne>

⁴ Nous faisons ici référence à la série de capsules vidéo "Don't Look Down" <https://www.dontlookdown.be/>

Nous demandons donc que le délai d'enquête publique dans lequel les habitants et les associations ont le droit de remettre leurs avis soit significativement prolongé, jusqu'au mois de septembre. Cette prolongation devra être mise à profit pour :

1. Permettre de réaliser correctement l'analyse « technique » du dossier, ce qui implique de le rendre plus clair et mieux structuré mais aussi de compléter l'étude d'incidences dans laquelle il manque en particulier (nous reviendrons plus loin sur certains de ces aspects de manière plus détaillée) :
 - Une évaluation détaillée des coûts estimés et de leurs incidences (risques d'augmentation liés aux risques du chantier, risques d'augmentation significative du coût des matériaux, impact sur les finances de la Région, risques de dérapage budgétaire, comparaison entre le coût du projet et celui des alternatives...)
 - Une évaluation du report modal projeté ;
 - Une présentation de la réorganisation projetée du réseau de la STIB et de ses conséquences en matière de temps de parcours et de confort pour les usagers ;
 - La prise en compte de la crise sanitaire et de ses effets (ex : télétravail, « boom » du vélo) sur le projet de métro 3.

2. Plus fondamentalement, il s'agira, dans ce laps de temps, d'enfin organiser la concertation et la participation sur l'opportunité même du métro 3, conformément à l'engagement pris par le gouvernement dans son accord de majorité à propos des grands projets de mobilité : « Dans la plupart des compétences, pour l'adoption de grands projets d'aménagement ou de mobilité et au-delà des règles de concertation obligatoire, le Gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes.⁵ »

Étant donné ces conditions dans lesquelles nous avons dû travailler, l'analyse qui suit ne pourra pas aborder toute une série de domaines traités dans l'étude d'incidences. Cependant, les considérations sur des éléments plus spécifiques et/ou « techniques » de l'étude (et plus localisés au niveau des stations, par exemple) ont toute leur importance : nul doute que bon nombre d'entre elles abondent dans le sens d'un refus de la demande de permis.

2. Les données de l'étude d'incidences remettent en cause les fondements mêmes du projet de métro 3 !

Dès 2012, l'ARAU avait montré⁶ que la décision de lancer le projet de métro 3 reposait sur une étude partielle et biaisée réalisée en 2012 par la société momentanée « Bureau Métro Nord » (BMN)⁷. Cette étude se basait sur deux présupposés :

- Une prévision de fréquentation artificiellement gonflée sur la ligne de métro envisagée ;

⁵<http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf>

⁶ Voir notre analyse du 19 décembre 2012 Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage » <https://www.arau.org/fr/metro-nord-tram-55-supprime/>

⁷ Etude de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord à Bruxelles. Tranche 1 : Etude de l'opportunité socio-économique et stratégique.

- L'« impossibilité » d'améliorer le tram 55 pour absorber cette demande.

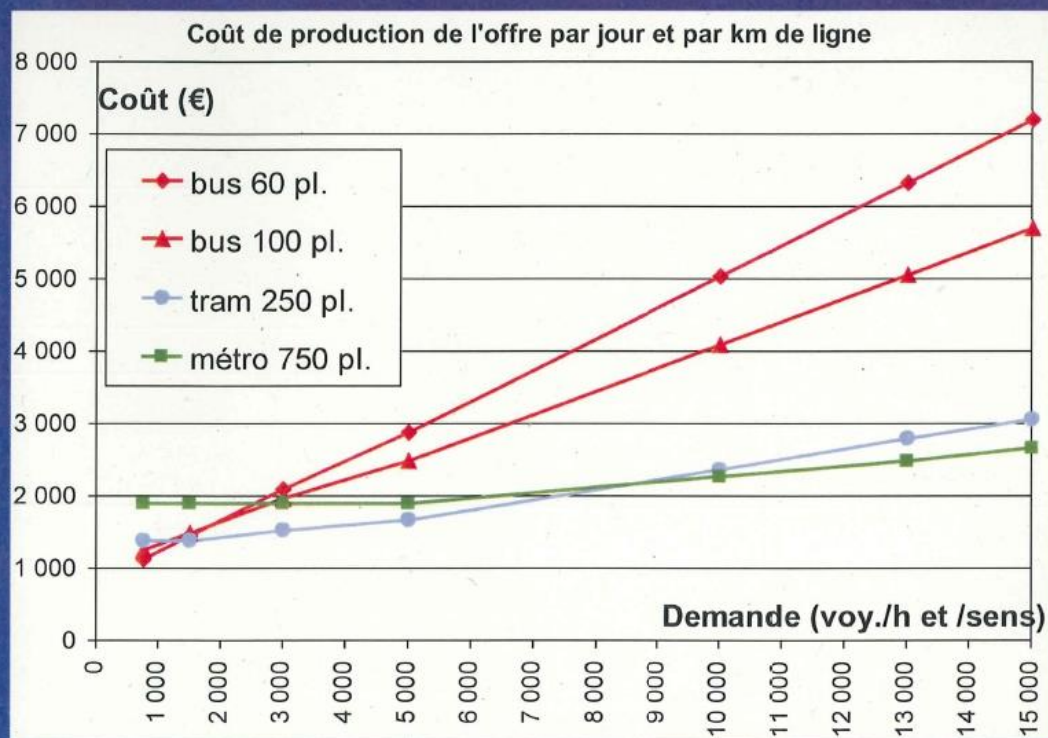
Voyons comment les données de l'étude d'incidences remettent en cause le travail du « Bureau Métro Nord ».

2.1. Des prévisions de fréquentation en chute libre : si le gouvernement avait disposé de l'étude d'incidences en 2009, l'option du métro aurait tout simplement dû être écartée

Pour déterminer s'il est pertinent ou non de créer une ligne de métro, une donnée fondamentale est la fréquentation attendue sur cette ligne, plus particulièrement le nombre maximum de voyageurs au moment du pic de fréquentation (typiquement, donc, aux heures de pointe) : dans le jargon on parle de « charge » maximale, exprimée en nombre de passagers par heure et par sens (passagers/h/sens). Ce n'est qu'à partir d'un certain seuil de charge que le métro est utile : d'après les spécialistes, ce n'est qu'à partir de 8.000 passagers/h/sens, voire de 10.000 passagers/h/sens que le métro devient « rentable ».

2. Quand un métro se justifie-t-il ?

→ optimum volume passagers / coût d'exploitation / mode



Ce tableau, réalisé par les experts en mobilité Frédéric Dobruszkes (ULB) et Thierry Duquenne (Bruxelles Mobilité), montre que l'exploitation du métro (hors coût de construction des infrastructures) devient plus rentable que celle du tram seulement à partir d'environ 8.500 voyageurs par heure et par sens, en moyenne, sur une journée d'exploitation.



En 2009, au moment où le gouvernement bruxellois a décidé de lancer le projet de métro 3, c'est pourtant le seuil de 6.000 passagers/h/sens qui avait été retenu dans l'accord de majorité⁸ :

« L'extension du métro devra être confirmée en tenant compte des éléments suivants :

- La demande ne peut pas être rencontrée par un autre TP [transport public] (soit à partir de 6.000 passagers/h)
- Les coûts d'infrastructures et leurs amortissements
- Que des mesures de rationalisation de la circulation en surface soient prises sur cette liaison. »

Selon l'étude du BMN, bouclée 3 ans plus tard, la charge maximale attendue, sur la partie « nord » du tracé alors envisagé, aurait été de 16.000 passagers sur 2 heures sur un sens, au niveau de la gare du Nord, dans le sens Bordet – gare du Nord, soit, en moyenne, 8.000 passagers/h/sens. Au-delà, donc, du seuil fixé par le gouvernement mais « à la limite » du seuil préconisé par les experts en mobilité...

Ces prévisions de charge ont été fortement revues à la baisse dans l'étude d'incidences !

En effet, l'étude d'incidences fait état d'une charge maximale de 11.482 passagers sur 2 heures et sur un sens, au niveau de la gare du Nord dans le sens Bordet – gare du Nord, soit, en moyenne, 5.741 passagers/h/sens. On est donc en-dessous du seuil fixé par le gouvernement en 2009 ! (Et très largement en-dessous de celui préconisé par les experts). Autrement dit, si le gouvernement avait disposé de l'étude d'incidences en 2009, l'option du métro aurait tout simplement dû être écartée.

Mais ce n'est pas tout : les prévisions de l'étude d'incidences doivent elles aussi être revues à la baisse.

Deux facteurs importants n'ont pas été pris en compte dans les projections présentées dans l'études d'incidences :

1. Les prévisions démographiques utilisées dans l'étude d'incidences sont obsolètes

Voici les hypothèses de croissance de population et d'emploi retenues par l'étude, issues du Bureau Fédéral du Plan (BFP) :

	2011	2018	2025	2040
Population totale	1 138 854	1 221 941	1 267 756	1 396 503
Emplois	696 094	726 455	743 093	750 392

⁸ Extrait de l'accord de majorité 2009-2014, cité par l'étude d'incidences.

Comparons ces chiffres de population avec les dernières données publiées par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA)⁹ :

- Pour 2025, l'IBSA projette une population de 1.227.695 habitants, soit 40.061 en moins ;
- Pour 2040, l'IBSA projette une population de 1.266.370 habitants, soit 130.133 en moins !

A l'horizon 2040, la population de la Région serait donc inférieure de près de 10% au nombre sur lequel se sont basées les prévisions de fréquentation du métro exposées dans l'étude d'incidences. Comme toute projection, ces chiffres sont bien sûr à prendre avec précaution¹⁰. En outre, ils concernent l'ensemble de la Région. Toutefois, si l'on se penche sur la réalité observée ces dernières années dans les quartiers concernés par le projet de métro, on peut constater que certains de ces quartiers ont connu... une baisse de population !



Les cartes ci-dessus sont extraites du Monitoring des Quartiers : elles illustrent l'indicateur « taux de croissance annuel moyen de la population » à l'échelle des secteurs statistiques sur la période 2014-2019¹¹ ; nous y avons ajouté des points jaunes aux endroits des stations projetées. À l'exception de la station Bordet (point le plus à droite sur la carte de droite) qui se situe dans un secteur de forte croissance (mais peu peuplé et peu dense), les autres stations se situent au sein de secteurs à faible croissance, voire à croissance négative (secteurs en bleu), c.-à-d. des zones où la population a diminué entre 2014 et 2019.

À la charge maximale moyenne de 5.741 passagers/h/sens, on pourrait donc apporter un « correctif » d'environ - 10%, ce qui nous amènerait à 5.167 passagers/h/sens.

⁹ <https://ibsa.brussels/themes/population/evolution-annuelle>

¹⁰ Voir par exemple ce que nous écrivions du sujet dans « Explosion démographique : gare aux projections... » 16 mars 2012.

¹¹ <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-population-bruxelles/evolution-population/taux-de-croissance-annuel-moyen-de-la-population/2/2014%20-%202019/>

2. L'étude d'incidences n'a pas pris en compte les possibles effets de la pandémie sur la fréquentation des transports en commun

Que dit l'étude d'incidences à propos de ces impacts ? (C'est nous qui soulignons)

- « La pandémie de la COVID-19, survenue en cours d'étude, a eu un impact sur la mobilité bruxelloise ;
- Au total, la baisse de fréquentation des transports publics par rapport à la situation avant crise pourrait atteindre 20 à 40% [...] ;
- une très nette augmentation à court et long terme de la pratique du télétravail et de l'élargissement des horaires de travail [...] devraient contribuer à une baisse et un lissage de la fréquentation des transports en commun ;
- Toutefois ces prédictions sont discutées et d'autres scénarii sont envisagés également, avec une reprise progressive de la fréquence des transports urbains ;
- au vu de la difficulté de prédiction fiable à long terme sur les comportements futures dans le domaine de la mobilité, il est décidé de mener l'étude en considérant les statistiques et les tendances datant du pré-confinement, tout en gardant à l'esprit que des modifications potentielles pourraient avoir lieu »

Au lieu de « garder à l'esprit » ces modifications potentielles, n'eut-il mieux pas valu les exposer dans l'étude d'incidences ? Pourquoi ne pas s'être appuyé, par exemple, sur l'étude du Bureau Fédéral du Plan « Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET »¹², publiée le 20 novembre 2020, soit plus de 7 mois avant la clôture de l'étude d'incidences (28 juillet 2021) ?

Il est incompréhensible et inacceptable que le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences¹³ n'ait pas demandé au chargé d'étude d'inclure un « scénario COVID » dans son analyse.

Au « correctif démographique », on pourrait donc ajouter un « correctif COVID » de 20 à 40% de fréquentation en moins. On arriverait donc à une charge de 3.100 à 4.133 passagers/h/sens...

Pour conclure et synthétiser ce point 2.1., on peut donc dire :

- Au regard des critères établis par le gouvernement à l'origine du projet, la fréquentation projetée ne justifie pas le métro ;

¹² <https://www.plan.be/publications/publication-2059-fr>

[teletravail et demande de transport une evaluation dans le modele planet](#) voir aussi la retranscription de l'intervention de Benoît Laine, Expert, cellule transport, Bureau Fédéral du Plan lors de l'Ecole urbaine de l'ARAU de mars 2021 « Choisir la ville, mobiliser ses ressources ! »

<https://www.arau.org/content/uploads/2022/03/ARAU2112-Actes46-04.pdf>

¹³ Le comité d'accompagnement est chargé du suivi de l'étude d'incidences. Pour un aperçu de ses missions, voir <https://environnement.brussels/le-permis-d'environnement/le-guide-pratique-du-permis-d'environnement/les-etapes-de-procedure-apres-7>

Dans le cadre de l'étude d'incidences sur le projet de métro 3, ce comité était composé de 6 membres effectifs (avec voix décisionnelles) : la Commune de Schaerbeek, la Ville de Bruxelles, la Commune d'Evere, BUP – Direction Urbanisme, Bruxelles-Environnement, Bruxelles-Mobilité/Direction Stratégie et de 11 membres associés (avec voix consultatives) : Bruxelles-Mobilité/ DITP, STIB, BUP – Direction des Monuments et Sites, le SIAMU, VIVAQUA, BPS, la SBGE, la SNCB, Infrabel, parking.brussels, De Lijn.

- Si l'on apporte un « correctif » sur base des dernières prévisions démographiques, le métro se justifie encore moins ;
- Si l'on prend en compte les effets envisagés de la pandémie, le choix du métro est totalement irrationnel.

L'alternative d'amélioration du tram 55 doit donc plus que jamais être très sérieusement envisagée. Que nous apprend l'étude d'incidences à ce propos ?

2.2. Le tram 55 amélioré répond largement à la demande et est tout à fait capable d'offrir un service de qualité aux usagers

Avant de nous pencher spécifiquement sur le tram 55, il est primordial de rappeler que la question de la mobilité en transports en commun à Schaerbeek et Evere ne se limite évidemment pas au métro ou au tram 55. Il faut considérer toutes les autres lignes de la STIB, les lignes de De Lijn, le chemin de fer (SNCB) et leurs potentiels d'amélioration. Que l'étude d'incidences n'ait pas trouvé opportun de mettre en lumière ce contexte existant d'offres de mobilité déforce indéniablement ses conclusions. Il faut donc se référer à d'autres études et d'autres documents, ce qui, étant donné le très court délai de l'enquête publique, est impossible à faire dans la présente analyse¹⁴.

L'étude d'incidences s'est limitée à l'analyse de 3 scénarios d'amélioration du tram 55 qu'on peut résumer de la manière suivante :

1. Alternative 0 : un scénario d'augmentation de capacité de 40% consistant à remplacer les trams actuellement en service sur la ligne 55 (T 3000, 180 places) par des trams plus grands (T 4000, 252 places) ;
2. Alternative 0+ : un scénario de mise en site propre sur l'intégralité du parcours, aussi avec des T 4000 ;
3. Alternative 0+ « sécurisé » : un scénario de mise en site propre sur l'intégralité du parcours avec des « barrières » pour empêcher les franchissements, toujours avec des T 4000.

Afin d'évaluer la pertinence de ces alternatives, l'étude d'incidences a choisi comme critères, dans l'ordre :

- La vitesse commerciale (VICOM), c'est-à-dire la vitesse moyenne à laquelle roulent les trams en service (y compris, donc, les temps d'arrêt pour les débarquements et embarquements des passagers) ;
- La capacité.

Il faut préciser, c'est important, que l'étude d'incidences n'a pas déterminé d'objectifs quantitatifs pour ces deux critères (atteindre telle vitesse commerciale et/ou telle capacité), ce

¹⁴ Pour un bref aperçu de ces possibilités, voir notre analyse du 25 décembre 2019 « Atelier citoyen : 11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere » <https://www.arau.org/fr/atelier-citoyen-11-propositions-pour-ameliorer-la-ligne-de-tram-55-et-la-desserte-de-schaerbeek-et-evere/>

qui a laissé une grande latitude d'appréciation (pour ne pas dire une grande subjectivité) dans le choix de conclure à l'« inefficacité » relative des alternatives tram.

1. Une augmentation de la capacité de 40% répond largement à la demande

Les prévisions de fréquentation du tram 55 amélioré exposées dans l'étude d'incidences ne font état d'aucune surcharge de la ligne, même pas au moment de l'hyperpointe (période au sein des heures de pointe où la charge est la plus élevée).

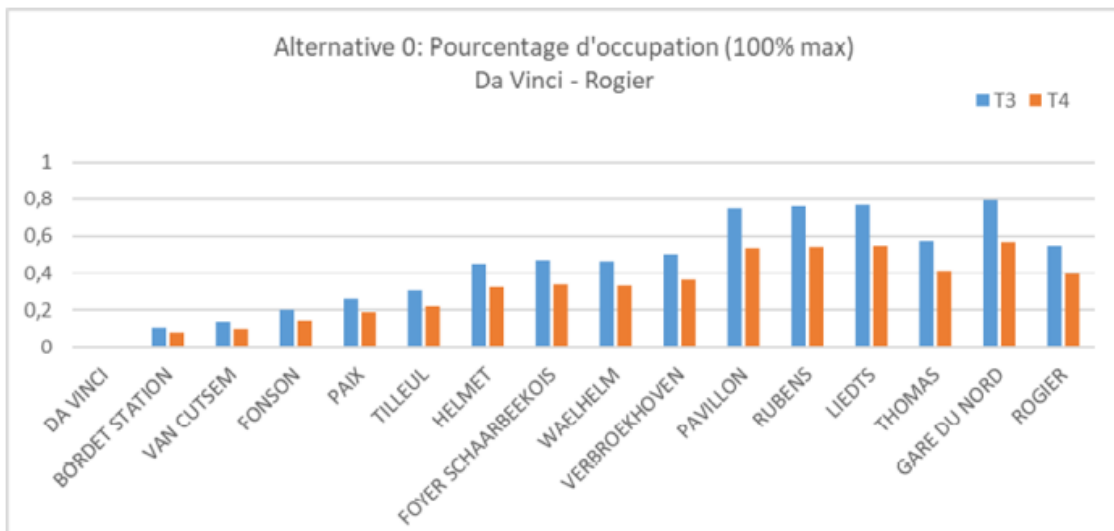


Figure 99 : Taux d'occupation durant l'hyperpointe pour l'alternative 0 dans un T3000 et T4000 dans le sens Da Vinci – Rogier (Tractebel, 2020)

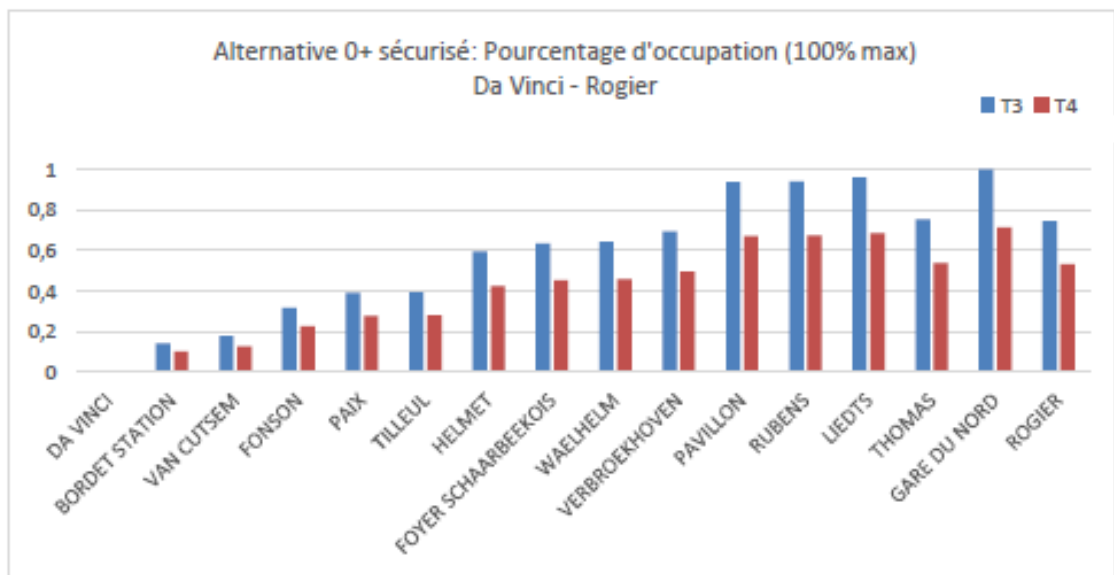


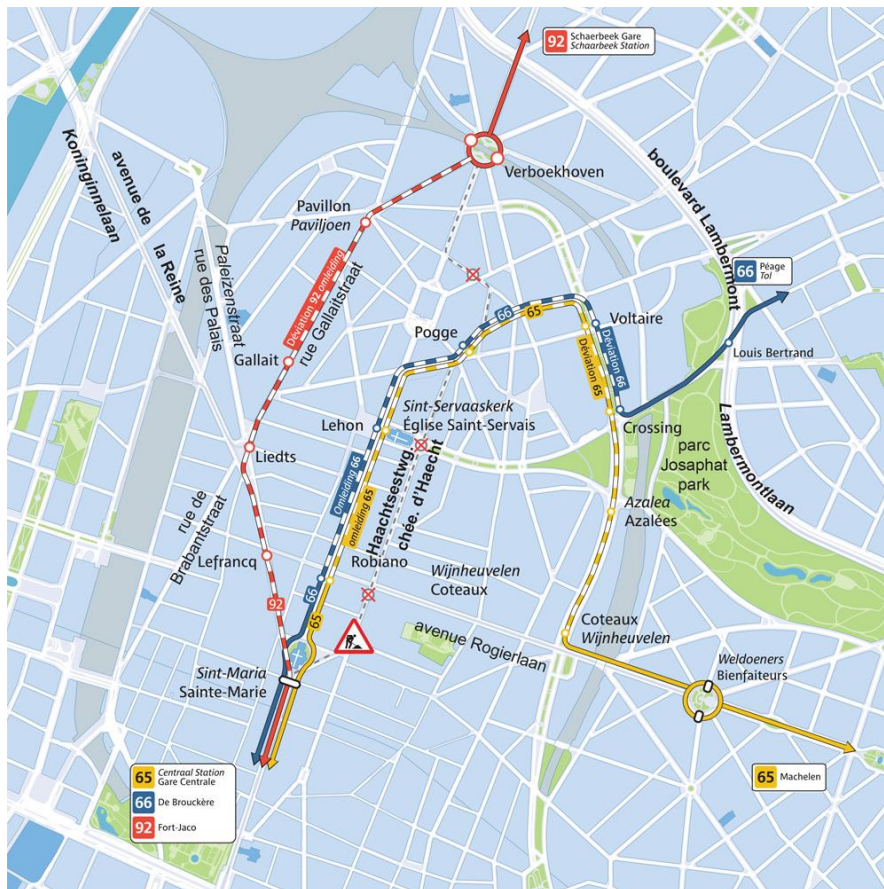
Figure 203 : Taux d'occupation durant l'hyperpointe pour l'alternative 0+ variante dans un T3000 et T4000 dans le sens Da Vinci – Rogier (Tractebel, 2020)

Sur les graphiques ci-dessus, on constate que le seul cas de figure où l'occupation du tram atteint 100% est celui où des T 3000 sont utilisés (au niveau de la gare du Nord, sur le graphique du

bas). En cas d'utilisation de T 4000, le taux d'occupation maximal ne dépasse jamais une septantaine de pourcents !

Une autre façon d'augmenter la capacité horaire est d'augmenter les fréquences. Le tram 55 circule actuellement à une fréquence maximale d'un tram toutes les 5 minutes en heures de pointe, soit 12 trams/heure. Passer, par exemple, à un tram toutes les 4 minutes, soit 15 trams/heure, reviendrait à augmenter la capacité horaire de 25 %. L'étude d'incidences s'est très peu penchée sur cette possibilité, se bornant à indiquer, dans ses conclusions sur les alternatives tram, que « La ligne est aujourd'hui au maximum de sa capacité en termes de fréquences (nombre de trams sur la ligne) ». Il n'est pas expliqué pourquoi l'augmentation de la fréquence est jugée impossible : est-ce en raison du schéma d'exploitation (le 55 partage une partie de son parcours avec d'autres lignes) ? des infrastructures (le terminus de la station Rogier est brièvement évoqué comme étant au maximum de sa capacité) ? Une réorganisation du schéma d'exploitation et/ou des travaux d'infrastructures (bien moins lourds et bien moins coûteux que ceux du projet de métro 3) sont pourtant tout à fait envisageables.

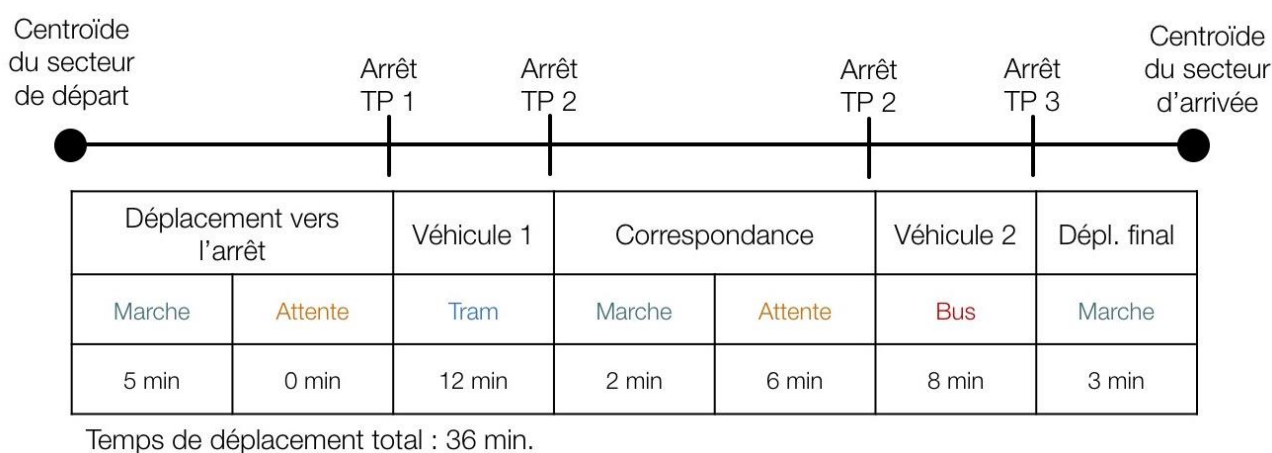
L'assertion de l'étude d'incidences sur l'impossibilité d'augmenter les fréquences est d'autant plus « curieuse » qu'en ce moment le tram 55 « partage » une partie de son parcours avec le tram 92, dévié pour travaux (voir plan ci-dessous). Entre Liedts et Verboekhoven passent actuellement pas moins de 20 trams par heure entre 8h et 9h (hors vacances scolaires), soit un tram toutes les 3 minutes en moyenne !



2. La vitesse commerciale, une donnée loin de refléter les temps de parcours réels des usagers

Pour pouvoir apprécier correctement l'efficacité en matière de temps de déplacements d'un projet comme le métro 3, et la comparer à celle des alternatives, utiliser le seul critère de la vitesse commerciale n'est pas pertinent. Ce qui compte en effet, en tant qu'usager, c'est le temps de parcours total d'un point A à un point B, qui ne se limite pas au temps passé dans le(s) véhicule(s) mais qui comprend également :

- Le temps de marche jusqu'à l'arrêt de départ ;
- Le temps d'attente à l'arrêt ;
- Les temps de marche et d'attente en cas de correspondance(s) sur le trajet ;
- Le temps de marche entre le dernier arrêt et la destination finale.



Temps de déplacement total : 36 min.

Exemple de décomposition d'un temps de parcours : sur les 36 minutes de trajet total, seulement 20 sont passées dans les véhicules (source : Kevin Lebrun, Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités, 2018).

Aussi aberrant que cela puisse paraître, l'étude d'incidences ne contient aucune analyse des temps de parcours des usagers : un comble pour une étude portant sur un projet de mobilité ! Ce n'est pourtant pas faute d'outils disponibles pour mesurer et comparer ces temps de parcours : pourquoi ne pas avoir, par exemple, utilisé le modèle employé par le géographe Kevin Lebrun dans sa thèse¹⁵ sur les temps de déplacements en transport public à Bruxelles ?

Pour évaluer les temps de parcours en métro 3 et les comparer à ceux des alternatives d'amélioration du tram 55, il faut donc aller chercher les données disséminées dans les documents de la demande de permis et dans d'autres sources.

¹⁵ Kevin Lebrun, *L'accessibilité urbaine en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles*, 2018. Voir aussi un article du même auteur disponible en ligne *Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités*, 2018 <https://journals.openedition.org/brussels/1652?lang=fr>

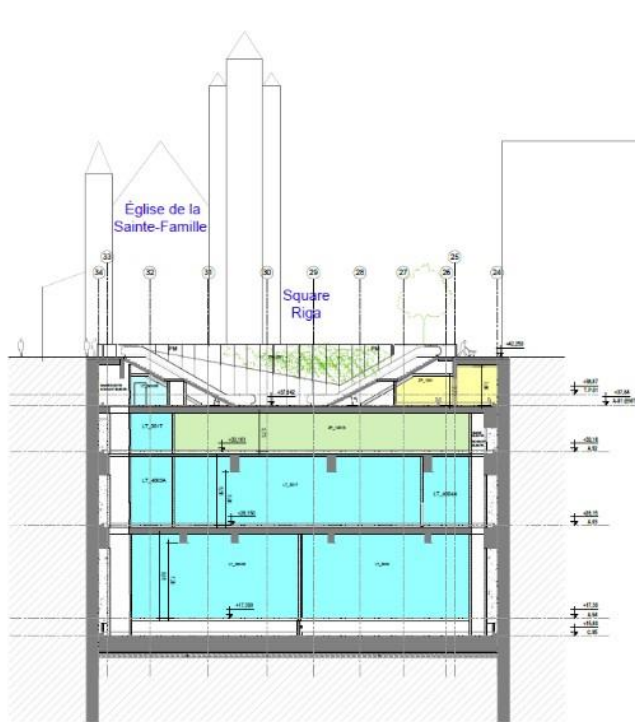
Faisons l'exercice de comparaison pour un trajet de 2km (le choix de cette distance est justifié par une donnée de l'étude d'incidences qui indique que sur la ligne 55 « *la distance de parcours [des trajets des voyageurs] est de 1,85 km à 2 km en moyenne, selon le type de journée* »). Pour une vision plus rapide et synthétique de cet exercice, voir illustration page suivante).

La vitesse commerciale moyenne du tram 55 est, selon l'étude d'incidence, de 14,1 km/h ; celle du métro, selon les statistiques 2019 de la STIB (toutes lignes confondues), de 27,9 km/h¹⁶. Pour une comparaison plus juste, nous prendrons la vitesse de 15km/h pour le tram (ce qui correspond à la vitesse du tram amélioré¹⁷) et, pour la facilité, nous arrondirons la vitesse du métro à 28 km/h.

A ces vitesses, un trajet de 2 km prend donc :

- 4 minutes 15 en métro
- 8 minutes en tram

Mais, comme nous l'avons vu, il faut notamment ajouter à ce temps de parcours les temps de marche. Or, la « spécificité » du projet de métro 3 est que les quais des stations projetées sont situés à grande profondeur, entre 25 et 30 mètres, soit l'équivalent de 8 à 10 étages d'un immeuble !



Plan en coupe de la station Riga dont les quais seraient à 25 mètres de profondeur, soit presque autant que la hauteur du clocher de l'église de la Sainte-Famille.

¹⁶ Source : statistiques 2019 de la STIB. Nous avons choisi d'utiliser les statistiques de 2019 car elles sont « pré-COVID ».

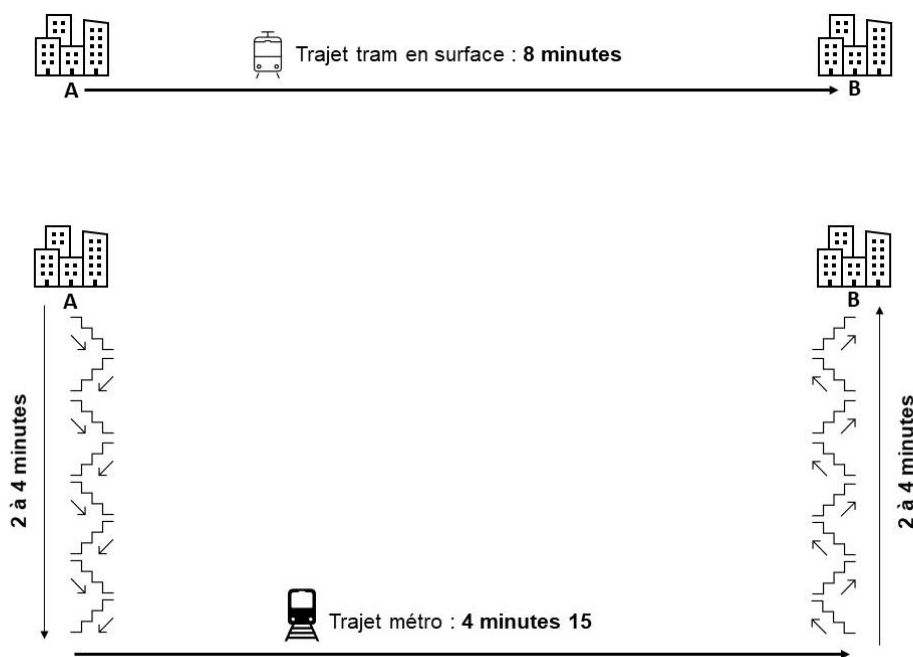
¹⁷ Plus précisément : 14,5 km/h pour l'alternative 0+ et 15,5 km/h pour l'alternative 0+ « sécurisé ».

L'étude d'incidences évalue les temps de parcours surface ⇔ quais à 2 à 4 minutes selon les différentes stations. Si on ajoute ces temps de parcours on obtient donc, toujours pour un trajet de 2 km :

- 8 min 15 à 12 min 15 en métro
- 8 minutes en tram

Comparaison des temps de parcours tram vs métro pour un trajet de 2 km

- Temps de parcours en tram : **8 minutes**
- Temps de parcours en métro : entre **8 min 15** et **12 min 15**



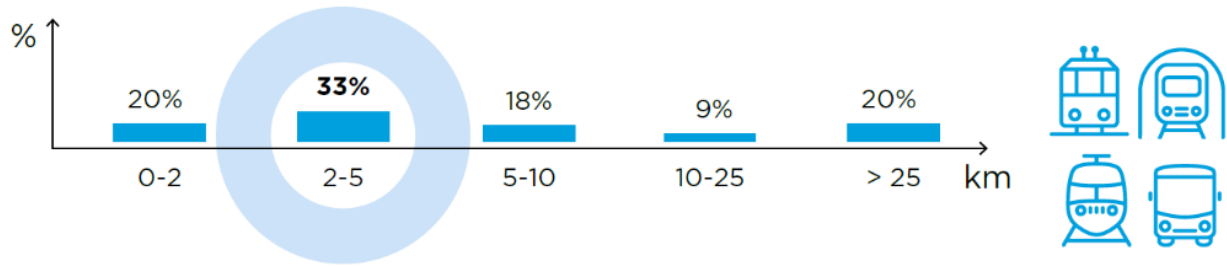
Et pour un trajet de 4 km :

- 13 min 30 à 16 min 30 en métro
- 16 min en tram

À ces temps de marche « verticaux », il faut également ajouter les temps de marche « horizontaux », plus longs dans l'option métro puisque la partie « nord » de la ligne 3 compterait moins de stations (7) qu'il n'y a aujourd'hui d'arrêts de tram 55 (14)¹⁸. Le temps de marche pour rejoindre une entrée de station de métro serait donc, en moyenne, le double de celui nécessaire à rejoindre un arrêt du tram 55.

Autrement dit, les pertes de temps engendrées par des distances de marche « horizontales » et « verticales » plus longues pour accéder aux quais du métro ne pourraient être compensées que sur des trajets longs. Or, la majorité (53%) des trajets en transports en commun en lien avec Bruxelles (trajets internes, depuis et vers Bruxelles) font moins de 5 km !

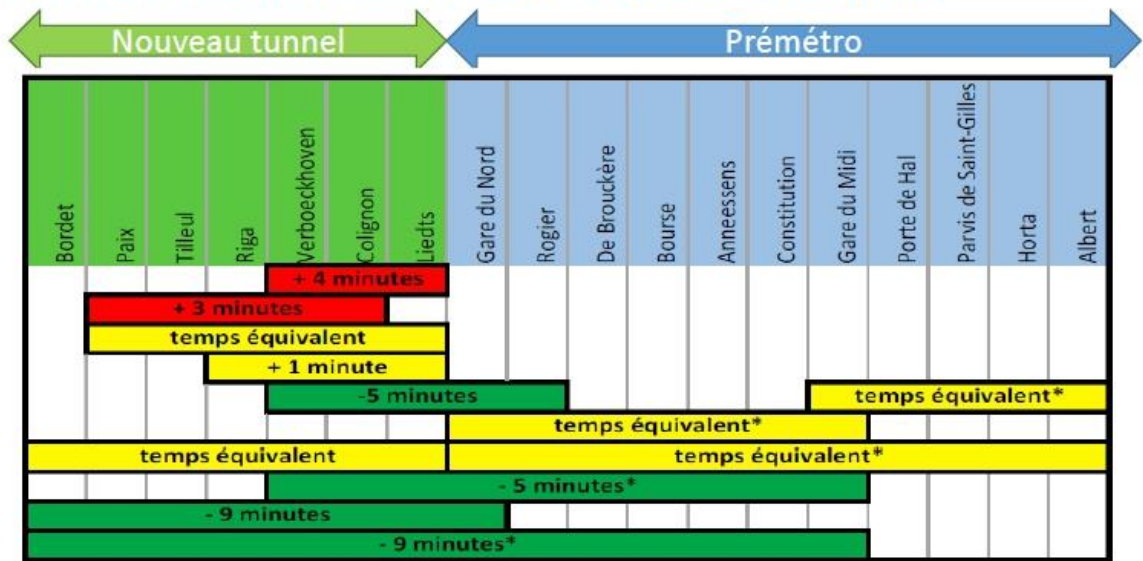
¹⁸ Les arrêts/stations Rogier et gare du Nord sont exclus du calcul car ils resteraient identiques quelle que soit l'option (tram ou métro).



Le pourcentage élevé (20%) de trajets de plus de 25 km s'explique par les trajets de navette en train. S'il ne fallait considérer que les trajets internes à Bruxelles, nul doute que la part des trajets de moins de 5km serait bien plus élevée. (source : Plan Régional de Mobilité « Good Move »)

Le géographe Mathieu Strale a fait la comparaison entre les temps de parcours en tram et ceux en métro et est arrivé aux résultats repris dans le graphique ci-dessous. A noter que les gains de temps du métro pour les trajets « à cheval » sur le tronçon actuel du prémétro et le tronçon projeté de l'extension « nord » s'expliquent en grande partie par la disparition de la correspondance à Rogier/gare du Nord. Mais cette correspondance pourrait tout à fait être supprimée en cas de prolongement de la ligne de tram 55 dans le tunnel de prémétro au sud de Rogier (pour rappel, c'était le trajet qu'empruntait l'ancienne ligne 55 avant sa scission en 2006-2008).

Temps de parcours du nouveau métro par rapport à la situation actuelle



Pour en terminer avec ce point « vitesse commerciale », il est important de signaler que l'étude d'incidences n'a pas exploré toutes les possibilités d'amélioration mais qu'elle s'est limitée à évaluer l'effet d'une mise en site propre. Dans notre analyse de 2019¹⁹ nous avons identifié plusieurs « points noirs » à résoudre. L'étude d'incidences n'en évoque, très succinctement, que quelques-unes (gestion des feux aux carrefours, réorganisation du terminus Rogier, diminution du nombre d'arrêts...), sans les analyser : elle se contente de « recommander de les étudier ». Si l'on veut pouvoir établir une comparaison honnête et sérieuse entre le métro et le tram, il est

¹⁹ « Atelier citoyen : 11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere »

bien évident que toutes les possibilités d'amélioration de ce dernier doivent être envisagées et analysées, sans quoi une décision ne peut être que biaisée !

2.3. Synthèse et conclusion

- La fréquentation projetée du métro 3 a été largement surévaluée dans les études sur lesquelles s'est basée la décision du gouvernement de lancer le projet de métro 3.
- La fréquentation projetée dans l'étude d'incidences est inférieure au seuil à partir duquel le gouvernement avait décidé, en 2009, qu'il fallait développer l'extension du métro 3. Par ailleurs, cette fréquentation projetée doit être revue à la baisse au vu :
 - Des prévisions démographiques les plus récentes ;
 - Des effets attendus de la pandémie (« boom » du télétravail, essor du vélo...).Ces deux éléments n'ont pas été pris en compte par l'étude d'incidences.
- Une augmentation de la capacité de la ligne de tram 55 de 40% est très facilement réalisable par le remplacement des trams actuels des trams plus grands ; cette capacité peut également être augmentée par la hausse des fréquences.
- La vitesse du tram peut être nettement augmentée. Même sans cela, le tram offre des temps de parcours comparables, voire meilleurs que le métro pour les trajets courts et moyens.

Au vu de ces éléments il ne fait pas de doute que le projet de métro 3 doit être abandonné au profit d'une alternative d'amélioration du tram 55 et, plus généralement, d'une amélioration de toutes les lignes de transport en commun à Schaerbeek et Evere : autres lignes STIB, lignes De Lijn et SNCB. Des alternatives qui seront en outre bien moins cher à mettre en œuvre et qui auront un bilan environnemental bien meilleur que le métro.

3. Un budget qui a explosé depuis le lancement du projet et qui s'élève (pour l'instant) à 2,3 milliards d'euros !

Au début des années 2010, les estimations du budget du métro 3 faisaient état d'un coût d'environ 1 milliard²⁰ pour la totalité du projet (infrastructures d'Albert à Bordet, nouveau dépôt à Haren et achat du matériel roulant nécessaire). Jusqu'il y a encore quelques semaines, le montant officiel était de 1,66 milliards d'euros, soit une augmentation de plus de 600 millions en moins de 10 ans... Ce n'est que très récemment que nous avons eu droit à une « mise à jour » nous informant que le budget était maintenant passé à 2,3 milliards : plus du double qu'à l'origine !

Le détail a été communiqué au parlement par la ministre de la mobilité, Elke Van den Brandt, suite à une question du député Christophe De Beukelaer²¹ ; le voici :

Le montant actuellement prévu pour **l'ensemble du projet est de 2.251,3 millions d'euros** sur la période 2015-2032 :

- **1.378,6 millions d'euros pour l'extension Bordet-Nord** (estimation de Beliris de septembre 2021) : tunnel de 5 km, 7 nouvelles stations, nouveau dépôt à Haren, portion de tunnel sous la jonction Nord-Midi.
- **699,3 millions d'euros pour les travaux du programme Nord-Albert** : nouvelle station Toots Tielemans, transformation de la station Albert, adaptation des équipements et stations entre Albert et Gare du Nord, transformation du système de transport « tram » en mode « métro », ajout de façades de quai.
- **173,4 millions d'euros pour l'acquisition de 21 trains de métro** destinés à opérer sur la nouvelle ligne.

Pour rappel, un accord entre la Région et le Fédéral prévoit que ce dernier interviendrait à hauteur de maximum 500 millions d'euros via le fonds Beliris (50 millions par an sur 10 ans). Les 1,8 milliards restants, et les surcoûts, étant à la seule charge des Bruxellois.

Elke Van den Brandt a été longuement questionnée sur le budget du projet de métro 3 lors de la réunion de la commission de la mobilité du parlement bruxellois du 29 mars dernier²², notamment sur les raisons de l'explosion des coûts. Le but de la présente analyse n'est pas d'essayer de comprendre pourquoi un tel « dérapage » budgétaire a eu lieu (c'est un phénomène courant dans ce type de projet) mais plutôt d'exposer les conséquences auxquelles Bruxelles et ses habitants devraient faire face si tout cet argent était dépensé pour le projet de métro 3.

²⁰ 1.042.400.000 d'après le Contrat de gestion de la STIB (2013-2017), 1.047.318.360 d'après le mémorandum de Bruxelles Mobilité (2014-2019). Pour plus de détails et d'autres chiffres officiels, voir l'annexe de notre analyse du 28 avril 2016 « Métro Nord : à quel prix ? » <https://www.arau.org/fr/metro-nord-a-quel-prix/>

²¹ Bulletins des questions et réponses écrites - 19/24, Question écrite concernant la ventilation des budgets du métro nord, 15 mars 2022 <http://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=154963&base=1>

²² Pour le compte rendu de cette session, voir <http://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2021-22/00098/images.pdf>

Quand il est question de tels montants, il est difficile d'imaginer ce que cela peut représenter. Pour essayer de se faire une idée, l'ARAU et IEB ont estimé ce qu'il serait possible de réaliser avec ces **2,3 milliards**. Voici 3 exemples :

- **Construire 200 km de voies de tram²³ (pour rappel, le réseau actuel fait 147,1 km) ;**
- **Financer la production de 10.000 logements sociaux²⁴ ;**
- **Rénover/isoler 150.000 logements²⁵.**

Une grave menace pour tous les autres projets

Étant donné la très mauvaise situation financière de la Région, les dépenses dans le métro 3 ne pourraient se faire qu'au détriment d'autres investissements. Le projet de métro serait ainsi déjà responsable de la « mise au frigo » des projets d'automatisation des lignes existantes²⁶ ou encore du report, à une date éloignée et incertaine, de la démolition du viaduc Herrmann-Debroux, comme le déclarait en 2019 Didier Gosuin, alors bourgmestre d'Auderghem : « 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.²⁷ »

Plus récemment, ce sont les déclarations du ministre en charge des Finances et du Budget, Sven Gatz, qui ont confirmé les « difficultés » que rencontre la Région face au financement du projet de métro 3²⁸. Sven Gatz a donc proposé de consacrer l'entièreté du budget Beliris (actuellement 125 millions par an) au seul projet de métro 3, tout en ajoutant que « [les] *moyens sous la forme de crédits régionaux et de subsides Beliris [...] seront insuffisants pour financer ce projet* » et qu'il « *faudra faire des économies ailleurs* » (ces déclarations, il faut le souligner, ont été faites alors que le budget annoncé était toujours de 1,66 milliards).

Le message est clair : si le projet de métro 3 n'est pas abandonné, il empêchera la réalisation de toute une série d'autres projets. À titre d'exemples, le fonds Beliris finance des projets de mobilité, de réaménagements d'espaces publics ou encore de rénovation de logements sociaux...

Face à ces dépenses colossales pour le projet de métro 3, on entend parfois dire qu'il s'agit d'un investissement à long terme et qu'il faudrait donc considérer son « amortissement » sur plusieurs (dizaines) d'années. Justement, l'étude d'incidences a tenté d'estimer la durée de cet « amortissement » et en est arrivée à la conclusion que « *la mise en service de la ligne permettrait donc d'amortir les coûts d'investissement du monotube (936 M€) après une durée d'exploitation estimée à environ 12 [à] 15 ans* ». Cette estimation est tout simplement fautive (et pas qu'un peu !) : elle minimise de manière tout à fait trompeuse l'impact financier du projet

²³ Sur base d'exemples récents de constructions ou de projets de lignes de tram, comme le projet de tram NOH http://move-nohw.brussels/sites/default/files/2020-12/191119_COPIL4_Pr%C3%A9sentation.pdf

²⁴ Sur base de données de recherche, notamment citées par « La construction de logements sociaux ne réduira pas la liste d'attente à Bruxelles » in *lecho.be*, 11 février 2022.

²⁵ Sur base des données de la SLRB relatives à la rénovation de logements sociaux.

²⁶ Voir « STIB : vers un flop du métro automatique ? » in *rtbf.be*, 4 février 2019.

²⁷ « Viaduc Hermann-Debroux : le boulevard urbain ne verra pas le jour avant 2042 » in *dhnet.be*, 23 octobre 2019.

²⁸ Voir notre article du 25 janvier 2022 « Projet de métro 3 : stop à ce gouffre financier ! » <https://www.arau.org/fr/projet-de-metro-3-stop-a-ce-gouffre-financier/>

Voici le détail tel qu'exposé dans l'étude d'incidences :

Nombre de montées pour un jour ouvrable moyen	
Nombre de montées en heure de pointe (7h-9h) pour un jour ouvrable moyen	20.000 – 25.000
Part des montées en heures de pointe du matin (7h-9h)	22%
Part des montées en hors heures de pointe du matin	78%
Nombre de montées pour un jour ouvrable moyen	91.000 – 114.000
Nombre de montées pour un jour non ouvrable moyen	
Part des montées pour un jour non ouvrable comparativement à un jour ouvrable moyen	60% des montées d'un jour ouvrable
Nombre de montées pour un jour non ouvrable moyen	55.000 – 68.500
Nombre de montées sur l'année	
Nombre de jours ouvrables	220
Nombre de jours non ouvrables	145
Nombre de montées sur une année	28.000.000 – 35.000.000
Recettes sur l'année	
Prix moyen d'un ticket de métro (en euros)	2,1
Recettes générées sur une année	59.000.000 – 73.000.000

Tableau 21: Synthèse des hypothèses considérées afin d'estimer les recettes annuelles générées par l'exploitation de la ligne de Métro (ARIES, 2020)

Les hypothèses de calcul sur lesquelles se base l'étude d'incidences sont tout simplement fausses ou incomplètes :

- Il n'est tenu compte que des seuls coûts d'infrastructure, estimés à 936 millions alors qu'ils seraient, d'après les dernières annonces officielles, de 1.378,6 millions, soit 1,5 fois plus élevés (pour rappel, on ne parle ici que de la partie « nord » du projet) ;
- Les coûts pour le matériel roulant (rames de métro) ne sont pas intégrés ;
- Les coûts d'exploitation de la ligne (énergie, salaires, etc.) ne sont pas non plus intégrés ;
- La fréquentation (nombre de montées) est surestimée (voir point 2 de l'analyse) ;
- Les recettes sont calculées sur base d'un prix moyen d'un ticket à 2,1 € alors qu'un simple calcul des recettes annuelles de billetterie de la STIB (225 millions) par rapport au nombre de voyages (430 millions)²⁹ nous donne un prix moyen de 0,52 € par voyage (le quart de l'hypothèse de l'étude d'incidences).

En corrigeant ce calcul uniquement sur base du coût actualisé de l'infrastructure et des recettes par voyage, il faut déjà multiplier la durée d'« amortissement » estimée par un facteur 6, ce qui donne 72 à 90 ans au lieu de 12 à 15 ans... Si l'on ajoutait les autres « postes » (ces données n'ont

²⁹ Sources : statistiques de la STIB 2019.

malheureusement pas été communiquées) et le « correctif » sur les chiffres de fréquentation attendue, on se retrouverait à bien plus d'un siècle !

Notre propos n'est bien évidemment pas d'exiger la rentabilité des transports en commun : il est tout à fait normal qu'un service public soit financé par la collectivité. Ce que nous voulons souligner c'est que poursuivre le projet de métro 3 reviendrait à mettre tous ses œufs dans le même panier, qui plus est dans un panier percé. C'est pourquoi nous continuons à demander de développer l'alternative consistant à améliorer le tram 55 et les autres transports en commun qui desservent actuellement Schaerbeek et Evere ; une demande qui s'applique d'ailleurs à l'ensemble de la ville. Il n'y a pas que le service aux usagers de Schaerbeek et d'Evere qui demande à être amélioré : bon nombre de lignes de métro, de tram et de bus, partout à Bruxelles, méritent de voir leur confort, leur fréquence, leur ponctualité et leur vitesse augmenter. Sur ce dernier point, l'étude d'incidences souligne d'ailleurs que les performances de la ligne de tram 55 se situent dans la moyenne régionale, comme le montre la carte ci-dessous.

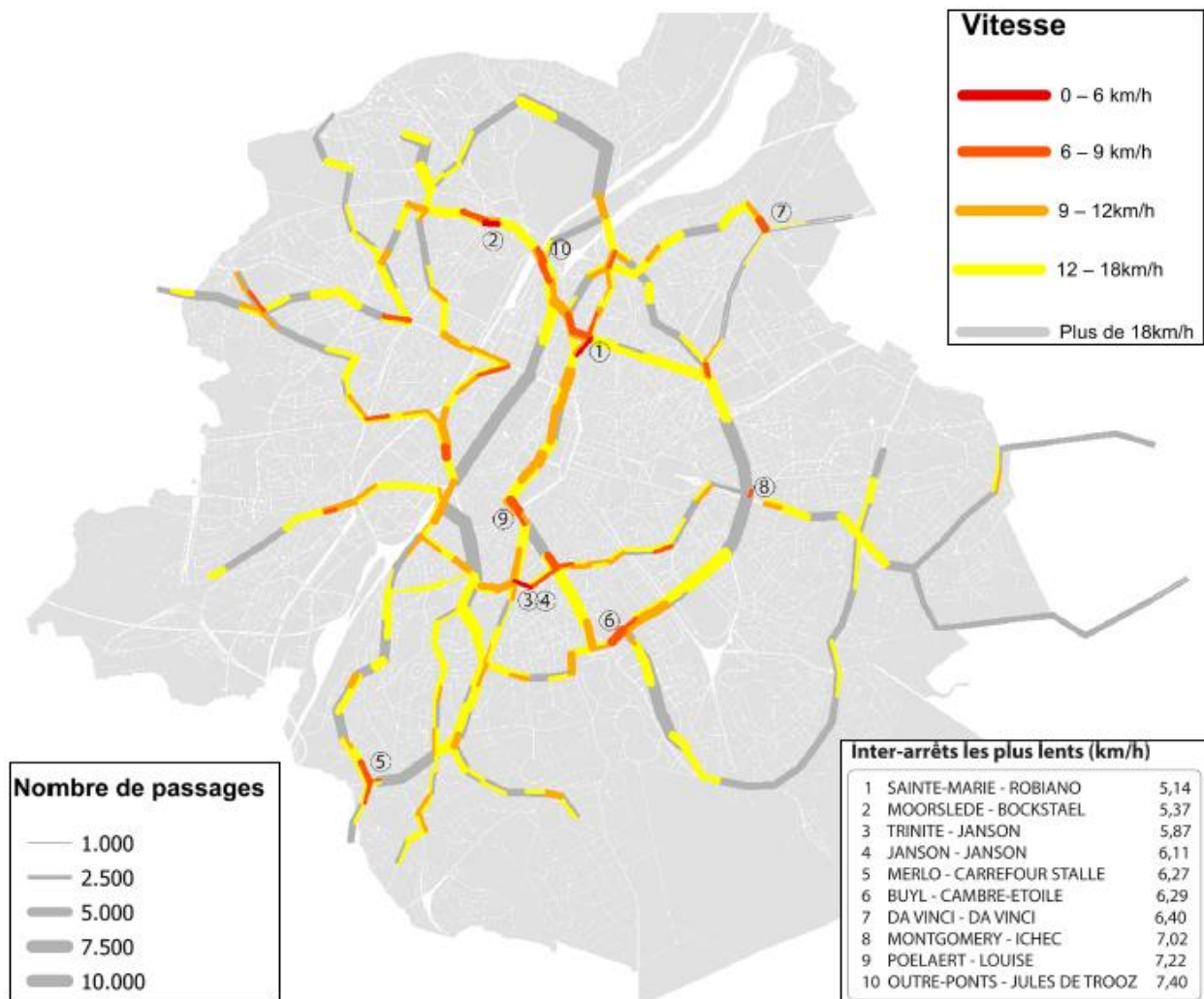


Figure 53 : Nombre de passages et vitesse commerciale moyenne sur le réseau tram STIB en mars 2019 (STIB, 2019)

Mettre tous les moyens sur une seule ligne de métro, avec des résultats marginaux voire négatifs pour les usagers (voir point 2.2), reviendrait donc à abandonner la majorité d'entre eux à leur sort...

Mais les coûts exorbitants du projet de métro 3 ne seraient pas que financiers : le bilan est tout aussi catastrophique au niveau climatique.

4. Un bilan carbone négatif : il y aurait plus d'émissions de gaz à effet de serre avec le métro que sans !

A priori, on pourrait penser qu'un projet comme le métro 3 serait bon pour le climat en ce qu'il permettrait de « remplacer » tout un tas de déplacements en voiture par des déplacements moins émetteurs de gaz à effet de serre. C'est un des arguments le plus souvent mobilisé pour justifier cet investissement. Il n'en est pourtant rien ! En 2019, déjà, l'ARAU avait cosigné un article démontrant l'impact climatique négatif du métro 3³⁰. A la demande des habitants et des associations mobilisés lors de l'enquête publique sur le cahier des charges de l'étude d'incidences, cette dernière a consacré un chapitre entier (177 pages) à l'analyse du bilan carbone du projet de métro 3.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre de la construction des infrastructures (tunnel, 7 stations et dépôt), l'étude d'incidences est arrivée au total de 246.877 teqCO₂ (tonne équivalent CO₂³¹), répartis comme suit :

Poste	Source	Sous-projet				Total
		Tunnel	Stations	Puits P0 et rampe d'accès	Dépôt	
Energie (sources mobiles de combustion)	Consommations excavation déblais	.	2.402	207	1.005	3.614
	Consommations engins de chantier pour mise en œuvre matériaux	..**	6.752	557	701	8.010
	Congélation	-	9.956	-	-	9.956
	Sous-total	-	19.111	764	1.706	21.581
Energie (consommations d'électricité)	Consommations tunnelier	1.363	0	0	0	1.363
	Consommations bases-vies	***219	100	..***	..***	318
	Sous-total	1.582	100	0	0	1.682
Intrants	Béton	****30.802	73.069	6.012	6.738	117.221
	Acier	9.849	67.132	5.241	10.912	93.135
	Verre	0	852	0	431	1.283
	Equipements	-	1.982	-	-	1.982
	Sous-total	40.652	143.035	11.253	18.681	213.621
Amortissements	Engins de chantier	2.705	NC	NC	NC	2.705
	Sous-total	2.705	0	0	0	2.705
Fret entrant	Béton	****1.336	290	33	42	1.701
	Acier	173	41	12	105	332
	Remblais	-	294	-	71	365
	Engins de chantier	NC	NC	NC	NC	-
	Sous-total	1.510	626	46	217	2.399
Fret sortant	Déchets de chantier	301	1.014	166	799	2.280
	Engins de chantier	NC	NC	NC	NC	-
	Sous-total	301	1.014	166	799	2.280
Déplacements	Domicile-travail	NC	2.610	NC	NC	2.610
	Sous-total	0	2.610	0	0	2.610
Total		46.751	166.495	12.229	21.403	246.877

* Les consommations liées à l'excavation du tunnel sont comptabilisées au niveau des émissions liées aux consommations d'électricité du tunnelier.

** Les consommations liées au creusement du tunnel sont comptabilisées au niveau des émissions liées aux consommations d'électricité du tunnelier.

*** Cette valeur correspond à la base-vie nécessaire à l'ensemble des chantiers sur le site du dépôt de Haren, ainsi que des containers de logements.

**** Y compris le mortier de bourrage.

NC : Non considéré dans ce bilan carbone

Tableau 56 : Synthèse des résultats – Axe Construction des infrastructures – Travaux de construction (ARIES, 2020)

³⁰ ARAU, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Stalem Asbl, Mobilité 55, CityZen1060, Pavé dans les Marolles, Mathieu Strale (IGEAT, ULB) « Métro Nord : un impact climatique négatif ! », 21 juin 2019. <https://www.ieb.be/Metro-Nord-un-impact-climatique-negatif>

³¹ Voir définition du GIEC https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89quivalent_CO2

Les émissions annuelles pour l'exploitation de l'axe ont quant à elles été évaluées à environ 5.300 teqCO₂ par an.

Ces chiffres, il est important de le souligner, ne concernent que la partie « nord » du projet de métro 3. Pour le bilan global, il faut ajouter :

- Les travaux « Constitution » (station Toots Thielemans et « bouts de tunnels ») : 43.000 teqCO₂ ;
- Les travaux pour un « bout de tunnel » sous les voies de chemin de fer au nord de la gare du Nord : 15.300 à 22.200 teqCO₂ ;
- Les travaux de transformation de la station Albert : données non publiées ;
- Les travaux de transformation des 10 autres stations existantes du prémétro : données non publiées.

Plus encore que pour l'aspect financier, les chiffres du bilan carbone sont difficilement appréhendables. Pour tenter de comprendre ce que ces centaines de milliers de tonnes équivalent CO₂ représentent, le plus simple et le plus parlant est de les comparer avec d'autres sources d'émissions liées à la mobilité. Puisque le métro est « censé » réduire le trafic automobile, comparer les émissions de celui-ci à celles du métro est une bonne manière d'aborder la question. C'est le choix que nous avons fait dans notre article de 2019 ; l'étude d'incidences a d'ailleurs fait le même. Avant d'y venir, un petit « détour » par la question du report modal s'impose.

Un report modal quasi nul : le métro 3 ne ferait diminuer le trafic automobile que de 0,6%

L'étude d'incidences ne contient que très peu d'éléments concernant le potentiel de report modal du projet de métro 3, c'est-à-dire son potentiel de réduction du trafic automobile (nombre de kilomètres parcourus en voiture) par le « remplacement » de trajets en voiture par des trajets en transports en commun : aucun chiffre n'est d'ailleurs donné. L'auteur de l'étude d'incidences, le bureau Aries, a reconnu, lors de la réunion de la Commission Régionale de la Mobilité (CRM) du 14 mars 2022 que « le report modal est anecdotique³² ».

Pour avoir une évaluation chiffrée du report modal, il faut donc se référer à une étude antérieure, le rapport d'incidences du projet de modification du PRAS (2017) qui fait état d'une baisse de 0,6 % des véhicule-kilomètres³³ à Bruxelles.

Conséquence : les émissions de gaz à effet de serre de la construction et de l'exploitation du métro 3 ne pourraient jamais être « compensées »

L'étude d'incidences a fait l'exercice d'évaluer combien de trafic automobile il faudrait faire disparaître pour « compenser » les émissions de la construction et de l'exploitation du métro 3 (pour rappel, on parle uniquement de la partie « nord »).

³² Commission Régionale de la Mobilité, Avis sur l'étude d'incidences et les demandes de permis liées à la deuxième phase du projet métro 3, 28 mars 2022. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2022-04/2.%20Avis%20deuxieme%20phase%20Metro%203%20-%20CRM.pdf>

³³ Unité de mesure du trafic correspondant au mouvement d'un véhicule routier automobile sur un kilomètre. La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue.

En prenant comme hypothèses une durée de 50 ans (2030-2050) et des émissions moyennes des voitures de 0,193 kgeqCO₂/km, l'étude d'incidences en arrive à la conclusion que la construction et l'exploitation du métro représentent 1,7 % des déplacements effectués en voiture particulière sur une année³⁴. C'est largement au-delà des 0,6 % de l'effet évalué du métro 3. Cet effet sur la diminution du trafic automobile ne permettrait même pas de « compenser » les émissions liées à la seule exploitation du métro : il faudrait pour cela, toujours selon l'étude d'incidences, une baisse de 0,9 %.

Autrement dit, il y aurait plus d'émissions de gaz à effet de serre avec le métro 3 que sans le métro 3 ! C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle arrivait le rapport d'incidences du projet de modification du PRAS qui indiquait qu'avec le métro, les émissions annuelles seraient 0,2 % plus élevées que sans le métro, et cela en ne tenant compte que des émissions liées à l'exploitation. En prenant en considération les 246.877 teqCO₂ de la construction, le bilan est encore bien pire !

Comme dans le domaine financier, les alternatives ont, là aussi, un bien meilleur bilan. L'étude d'incidences a ainsi évalué les émissions engendrées par la construction des infrastructures de l'alternative 0+ à 8.000 teqCO₂, soit près de **30 fois moins que celles du projet de métro 3**.

En matière d'exploitation aussi, le tram est bien moins énergivore. Pour se faire une idée, la station Bordet aurait une consommation annuelle de 1.850.000 kWh, ce qui représente la consommation électrique annuelle de 528 ménages³⁵. Un arrêt de tram, en revanche, bénéficie de l'éclairage public et n'a besoin que de quantités minimales d'énergie pour les panneaux d'affichage des temps d'attente. Un aspect déterminant qui aurait également mérité plus d'attention dans la comparaison du projet avec les alternatives.

Conclusion : un projet du passé, un projet dépassé

Depuis le lancement du projet en 2009, le monde a changé, Bruxelles a changé. L'urgence climatique nous impose d'agir sans attendre. Comme le dit le GIEC, c'est « maintenant ou jamais³⁶ » : il n'est plus admissible de développer des projets sans tenir compte de cet impératif ; nous ne sommes plus dans l'« insouciance » des années 1960, époque à laquelle le métro bruxellois a été pensé. La crise sanitaire et ses conséquences, certes encore difficilement prévisibles à long terme, doivent également nous amener à repenser notre manière d'appréhender la ville, notamment en matière de mobilité, où des changements significatifs se manifestent déjà. On pense en particulier, pour Bruxelles, à l'essor spectaculaire du vélo ou encore au recours structurel et étendu au télétravail : deux évolutions soudaines et rapides qu'il s'agit d'encourager, là aussi dans une perspective écologique. Dans le même temps, le « boom démographique » bruxellois s'est très nettement essoufflé : bien que la population continue de croître, les perspectives ne sont plus du tout les mêmes...

³⁴ Sachant que les émissions des voitures sont appelées à fortement diminuer (interdiction prévue des voitures thermiques à Bruxelles en 2035), cette proportion de 1,7 % est une très large sous-estimation.

³⁵ Sur base d'une consommation de 3500 kWh/an.

³⁶ « Climat: les solutions sont là, mais c'est "maintenant ou jamais", souligne le Giec » in lecho.be, 4 avril 2022.

Faire fi de ces changements majeurs serait faire preuve d'un coupable aveuglement. Le gouvernement bruxellois doit prendre ses responsabilités : il peut compter sur le soutien de l'ARAU qui, depuis maintenant près de 10 ans, alerte des défauts réhivitoires du projet de métro 3 et des dangers qu'il fait courir. Il ne s'agit nullement d'une position isolée : nos critiques sont partagées par bon nombre d'habitants, de comités, d'associations et d'experts indépendants avec qui nous avons passé de nombreuses heures à échanger et à réfléchir. Ces critiques, argumentées et sourcées, sont basées sur une analyse détaillée des études publiées depuis le lancement du projet de métro 3. La dernière en date, l'étude d'incidences sur la demande de permis pour « l'extension nord », ne fait que renforcer notre analyse initiale. Les éléments nouveaux qu'elle apporte, combinés aux dernières annonces politiques sur le budget et le financement appellent, plus que jamais, à une seule conclusion possible : il faut abandonner le projet de métro 3.

Il faut à présent se concentrer sur les alternatives : les solutions ne manquent pas ! Il faudra être particulièrement attentif pour que, contrairement au projet de métro 3, elles mettent les usagers et leurs expériences réelles au cœur des critères de décision. Qu'elles offrent des gains (confort, sécurité, temps de parcours) pour tous les usagers, sans pour autant creuser de gouffre financier pour les Bruxellois ni mettre en péril les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique fixés par la Région.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Rue du Midi 165
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org

Annexe : aperçu du travail de l'ARAU sur le dossier du métro 3

A la liste d'analyses et d'articles qui suit, produits ou coproduits par l'ARAU, il faut ajouter les nombreuses heures de travail consacrées aux réflexions et aux échanges avec différents acteurs : représentants politiques, fonctionnaires, experts du monde académiques, associations, comités d'habitants, etc. Ces échanges et réflexions ont aussi bien eu lieu dans des cadres « informels » que « formels » (réunions de commissions de concertation par exemple).

- *Le métro ou l'enterrement du transport public !*, IEB, Nomo, ARAU et Bral, 29 février 2008.
- *Pourquoi vouloir le métro aujourd'hui ?*, ARAU, 1^{er} décembre 2009.
- *La Cityvision*, Bruxelles en mouvements n°231-232, 15 février 2010.
- *Métro nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »*, ARAU, 19 décembre 2012.
- *Métro Nord : à quel prix ?*, ARAU, 28 avril 2016.
- *L'avenue de Stalingrad sacrifiée pour une station de métro inutile !*, ARAU, 24 mai 2016.
- *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.
- *M3tro c'est trop !*, Bruxelles en mouvements n°288 - Mai-juin 2017.
- *Le métro Nord pour les nuls*, série d'articles de Vincent Carton, juin-juillet 2017.
- *Avis de l'ARAU sur le projet de modification du PRAS relatif au projet de métro Nord-Sud*, ARAU, 26 octobre 2017.
- *Plus de métro, moins de voitures ?*, ARAU, 7 décembre 2017.
- *"Métroïsation" de la station Albert : terminus, tout le monde descend !*, ARAU, 14 mars 2018.
- *Projet de métro Constitution : enfouissement des usagers et du débat public*, ARAU, 7 décembre 2018.
- *« Fact checking » des déclarations du Ministre de la mobilité sur le métro Nord dans Le Soir du 21 janvier 2019*, ARAU, 24 janvier 2019.
- *Atelier citoyen : 11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere*, ARAU, 25 février 2019.
- *Étude d'incidences sur le métro Nord : les solutions alternatives ne peuvent plus être ignorées !*, ARAU, 7 juin 2019.
- *Métro Nord : un impact climatique négatif !*, ARAU, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Stalem Asbl, Mobilité 55, CityZen1060, Pavé dans les Marolles, Mathieu Strale (IGEAT, ULB), 21 juin 2019.
- *L'hypersaucissonnage du projet de métro Nord*, ARAU, 8 juillet 2019
- *Métro Nord : Face à un monde qui change, Beliris force le pas pour tenter de sauver le projet*, Association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU), Association des commerçants de Stalingrad-Lemonnier (STALEM), Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU), BRAL, CityZen1060, Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Mobilité 55, Sauvez le square Riga, Thyl Van Gyzegem, 20 mai 2020.
- *Métro Nord : la Région veut faire acheter un chat dans un sac aux Bruxellois*, ARAU, 23 août 2021.
- *Projet de métro 3 : stop à ce gouffre financier !*, 25 janvier 2022.
- *Métro 3 : une parodie de participation citoyenne*, ARAU et IEB, 17 mars 2022.