

**AVIS D'INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES**  
SUR LA DEMANDE MIXTE DE PERMIS D'URBANSIME ET D'ENVIRONNEMENT (CLASSE 1A)  
PORTANT SUR L'EXTENSION DU METRO NORD

**Retour sur un projet opaque, rétrograde et dangereux**

*Un projet miné par un conflit d'intérêts qui ne s'encombre pas de la « participation citoyenne »*

Cela fait une dizaine d'années qu'Inter-Environnement Bruxelles suit le projet de métro dont l'extension nord est actuellement à l'enquête publique. Ce projet, qui est **le plus gros projet d'investissement de l'histoire de la Région**, présente dès son origine des biais notables qui en interrogent la pertinence et la légitimité.

C'est un **conflit d'intérêt manifeste** qui préside à l'évaluation de l'opportunité de construire une telle ligne. En effet, cette évaluation a été réalisée par un consortium d'entreprises, le Bureau Métro Nord (BMN), qui n'est autre que le futur constructeur de la ligne. L'étude d'opportunité ayant été couplée à des études techniques détaillées en cas de décision favorable, le BMN avait évidemment intérêt à conclure que la ligne 3 était un projet pertinent pour la Région et sa mobilité<sup>1</sup>.

En outre, plusieurs décisions ont contribué à **transformer ce projet de mobilité en fait accompli**, empêchant les Bruxellois.es d'analyser le dossier et ainsi de l'amender :

- 6 années se sont écoulées entre l'annonce du projet (accord de majorité, 2009) et les premières réunions d'information à Schaerbeek et Evere, lors desquelles habitants.es et associations découvrent un projet déjà ficelé, tant sur le principe même de la création d'une nouvelle ligne que sur son tracé, le lieu et la conception des nouvelles stations ;
- alors que les autorités ont décidé de saucissonner le projet (4 demandes de permis au total), empêchant ainsi d'apprécier l'impact global de la ligne, elles se prévalent des décisions antérieures pour justifier l'absence d'un débat de fond sur la ligne 3 ;
- en 2015, comme le rappelle l'EIE, le gouvernement décide de « bloquer » le Plan Pluriannuel d'Investissement de la STIB qui comprend le projet de métro.

Tous ces éléments dénotent selon nous d'un manque général en matière de transparence, d'information et de consultation de la population. Comme nous le verrons plus loin (point 1) les modalités de la présente enquête publique ne font que confirmer ce constat.

*Un projet d'une autre époque, tant en termes de mobilité que d'environnement*

Considéré du seul point de vue de la mobilité, force est de constater que la ligne de métro 3 est un projet d'une autre époque. Comme le rappelle l'EIE, une extension du métro vers le nord-est est déjà évoquée en 1963, alors que le fonctionnalisme et le tout-à-l'automobile dominant l'aménagement urbain. En outre, rappelons qu'à Bruxelles le métro constitue historiquement le mode de transport qui a accommodé et encouragé l'essor de la mobilité automobile. Plus généralement, enterrer le transport public constitue une manière d'éviter les arbitrages préalables à une véritable baisse de la place de la voiture en ville. Enfin, ce projet de métro est rétrograde du

---

<sup>1</sup> Notons que l'EIE actuellement soumise à enquête publique pointe également un manque de neutralité, et ce au niveau des données de mobilité produites par le BMN. C'est pourquoi elle base son analyse sur les données MUSTI émanant de Bruxelles-Mobilité.

point de vue des enjeux environnementaux, qui figurent pourtant en bonne place dans les déclarations et programmes politiques – et l'accord de majorité du gouvernement actuel. Une telle infrastructure lourde nécessitera en effet une quantité pharaonique de béton et générera un charroi considérable. Vu ces impacts et la baisse ridicule de la pression automobile qu'engendrera le métro, considérer que celui-ci contribue à la « transition écologique », comme le sous-entendent certains parlementaires, relève tout simplement de l'ignorance<sup>2</sup> : la construction et l'exploitation de la ligne généreront des émissions équivalentes à 1,7 % des véhicules/kilomètres parcourus en voiture sur une année en RBC, alors que le report modal induit – très probablement surévalué – est de 0,61 %<sup>3</sup>.

### *Un projet impayable qui hypothèque l'avenir de la Région*

Enfin, le métro 3 est un projet dont les coûts ont quasiment triplé depuis son lancement en 2009. Alors que les travaux de l'extension nord n'ont pas encore commencé, la facture est déjà de 2,3 milliards d'euros et les exemples étrangers montrent que souvent des surcoûts affectent ce genre de projets – ce qui est déjà le cas pour le métro 3<sup>4</sup>. La dotation Beliris ne pouvant couvrir l'intégralité des coûts, ce sont les Bruxellois.es qui devront régler le solde restant ; plus généralement, l'investissement consenti par le gouvernement est fortement susceptible d'hypothéquer de futures dépenses publiques, alors que nombreux droits (au logement, à la santé, à un environnement sain...) ne sont pas effectifs en RBC. Sacrifier les investissements futurs au nom d'un projet quasiment inutile du point de vue de la mobilité constitue selon nous une décision politique absolument irresponsable, d'autant plus que la dette de la Région a explosé ces dernières années.

#### ***Remarques sur le document et la méthode***

Dans un premier temps, nous commenterons à la fois des éléments de forme (modalités d'enquête publique) et de fond (certains aspects de l'extension nord et leur analyse par l'étude d'incidences). Il nous est malheureusement impossible de procéder à une étude exhaustive des documents à même d'interroger leur cohérence interne et d'examiner les points de détail. Dans un second temps nous formulerons une demande et plusieurs recommandations basées sur cette analyse critique.

#### ***Abréviations utilisées***

EIE : étude d'incidences environnementales

RNT : résumé non-technique de l'étude d'incidences

PAD : plan d'aménagement directeur

---

2 PRB, Session 2021-2022, Commission Mobilité 29/3/2022.

3 RNT, pp.372-373.

4 « Bruxelles : retard et coûts supplémentaires pour la future ligne de métro 3 », RTBF [en ligne], 25 mars 2022.

## 1. Sur l'enquête publique

Le dossier soumis à enquête publique est énorme : plus de 6267 pages rien que pour l'EIE ainsi que 200 cartes, à analyser en un mois. Dans ces conditions, parler de « consultation de la population » et *a fortiori* de « participation citoyenne » relève tout simplement de l'imposture<sup>5</sup>. Cette situation est d'autant plus déplorable que :

- l'EIE a été déclarée clôturée le 28 juillet 2021 par le Comité d'accompagnement<sup>6</sup> et Beliris n'a pas hésité à communiquer sur les conclusions de l'EIE dès le 12 août, soit 7 mois avant le début de l'enquête publique<sup>7</sup> ;
- d'autres enquêtes publiques portant sur des projets d'envergure (PAD Midi, Plan Good Move) ont été rallongées alors que les dossiers étaient bien moins volumineux que celui relatif à l'extension du métro (respectivement 1189 et 939 pages)<sup>8</sup> ;

Le gouvernement était tout à fait en mesure d'assurer une participation effective du public (préconisée par la Convention d'Aarhus) et d'honorer l'engagement pris dans sa déclaration de politique générale (p.108) :

*« 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. »*

Si les modalités de la présente « consultation » ne font pas écho à l'intention affichée dans l'accord de majorité, elles s'accordent cependant harmonieusement avec le paternalisme anti-démocratique affiché par le secrétaire d'État à l'urbanisme lors du Marché international des professionnels de l'immobilier – au moment même où associations et habitants.es se démenaient pour analyser un dossier tentaculaire : **« oser prendre des décisions et entreprendre des actions, même si elles vont totalement (sic) à l'encontre de ce que veulent les citoyens »**<sup>9</sup>. Encore faudrait-il qu'ils aient le temps de se forger un avis sur ce qu'ils veulent !

Enfin, notons que nous n'avons pas trouvé sur Open Permits un document produit par Beliris, à savoir *« une synthèse du projet et de la structure de l'étude qui se conclut par un résumé des principales modifications résultant des recommandations de l'étude d'incidences »*<sup>10</sup>. À moins que cette synthèse constitue l'introduction du Livre III de l'EIE, son absence sur la plateforme régionale des demandes de permis pourrait impliquer l'organisation d'une nouvelle enquête publique.

---

5 Et nous ne parlons même pas des modalités de consultation de la Commission régionale de la mobilité (CRM), qui n'a pas été sollicitée par le gouvernement pour émettre un avis sur les documents en question. La CRM a dû rendre un avis d'initiative et ce dans un délai de 6 jours ouvrables.

6 Les PV du Comité d'accompagnement ainsi que la déclaration de clôture de l'EIE font partie des documents mis à l'enquête publique.

7 <https://www.beliris.be/actualites/actu-l-etude-d-incidences-confirme-le-projet-metro-3.html>

8 À cette remarque, les autorités (dont la bourgmestre de Schaerbeek, sollicitée par le collectif *Save Tram 55* le jeudi 31 mars) répondent que les délais d'enquête publique relatifs à une demande de permis ne peuvent être prolongés, contrairement à ceux s'appliquant à un plan ou un programme. Même à supposer que cette interprétation du CoBAT soit juste, rien n'empêchait le gouvernement de publier les documents avant le début de l'enquête publique.

9 *La Libre* [en ligne], 25 mars 2022.

10 Document évoqué en Commission du développement territorial (séance du 28 mars) par le secrétaire d'État à l'urbanisme.

## 2. Sur les objectifs du projet et les données utilisées

### 2.1. Un report modal « anecdotique »<sup>11</sup> ... et surévalué

Depuis le lancement du projet en 2009, **la réduction de la pression automobile constitue, dans la communication officielle, l'un des objectifs principaux du métro 3**. Datant du 6 juillet 2017, l'arrêté ouvrant la voie à la modification partielle du PRAS (afin d'y inscrire le tracé du futur métro) indique que « *la desserte du cadran nord-est de la Région par un itinéraire de transport en commun en site propre permettrait de diminuer la part modale routière au profit des transports en commun* » (p.2).

Cette affirmation était basée sur des études préliminaires du Bureau Métro Nord fondées sur l'hypothèse d'un péage routier à 10€ concomitant à la mise en service du métro. C'est sur base de ces calculs, qui indiquaient un report modal proche de 14 %, que le gouvernement donna son feu vert au projet du métro nord. Écartant l'hypothèse du péage routier, l'EIE qui accompagnait l'arrêté en question arrivait à des conclusions (forcément) différentes : le métro nord ne permettra qu'une baisse de 0,61 % des véhicules/kilomètres parcourus à Bruxelles-Capitale en voiture.

Quant à l'EIE actuellement soumise à enquête publique, elle n'a pas objectivé le report modal qu'engendrerait le métro. Par ailleurs, on lit que « *Bruxelles-Mobilité estime que le report modal estimé lors des études précédentes ne devrait que peu évoluer vis-à-vis d'une modélisation MUSTI* »<sup>12</sup>. Bref, c'est toujours au chiffre de 0,61 % qu'on doit se référer pour cerner les impacts du métro 3 sur le trafic automobile.

Aussi dérisoire soit-il, ce chiffre de 0,61 % est très probablement exagéré. Et pour cause : **les impacts du covid et du télétravail sur la mobilité, à savoir une baisse de la fréquentation des transports publics<sup>13</sup> n'ont pas été intégrés aux modélisations**: « *Il est décidé de mener l'étude en considérant les statistiques et les tendances datant du pré-confinement* »<sup>14</sup>. 44 % des emplois en RBC étant « télétravaillables »<sup>15</sup>, **il est fort probable que ce chiffre dérisoire de 0,61 % le devienne encore un peu plus**.

En outre, depuis la parution de ce chiffre, force est de constater qu'aucune mesure complémentaire susceptible d'augmenter ce report modal n'a été prise. La création d'un parking de dissuasion à Bordet a été abandonnée et on attend toujours la réalisation d'un plan de mobilité autour du futur tracé à même de « *maîtriser le trafic de transit dans les voiries libérées du tram 55 et d'améliorer significativement les aménagements en faveur des modes actifs* »<sup>16</sup>.

11 Adjectif utilisé devant la CRM par le bureau d'études ayant réalisé l'EIE mise à l'enquête publique. L'avis de la CRM est disponible à l'adresse suivante : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2022-04/2.%20Avis%20deuxieme%20phase%20Metro%203%20-%20CRM.pdf>

12 Livre I de l'EIE, « Introduction », p.298. Les données dites MUSTI, émanant de Bruxelles-Mobilité, sont les plus récentes qu'ait utilisé le bureau d'études.

13 L'EIE indique qu'on devrait observer « *une très nette augmentation à court et long terme de la pratique du télétravail et de l'élargissement des horaires de travail, et qui devraient contribuer à une baisse et un lissage de la fréquentation des transports en commun* » (RNT, p.37). Ailleurs, on lit que cette baisse de fréquentation devrait se situer entre 20 et 40 %.

14 Livre I de l'EIE, « Introduction », p.75.

15 Lire : [https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/IBSA\\_Rapport\\_teletravail\\_0.pdf](https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/IBSA_Rapport_teletravail_0.pdf)

16 Livre I de l'EIE, « Introduction », p.32. Du reste, on peine à saisir l'impact potentiel de tels « *aménagements* », qui sera *a priori* limité par la conservation des rails de tram (afin de maintenir un accès au dépôt de Haren pour les lignes 3, 4 et 62).

## 2.2. Au-delà du report modal : les autres objectifs du métro

Considérant que « *la diminution de la part modale de la voiture individuelle n'est pas le seul objectif ou indicateur à considérer* »<sup>17</sup>, l'EIE invite à prendre en compte d'autres objectifs pour évaluer l'impact du métro 3. La partie qui suit se propose de commenter certains de ces objectifs.

### 2.2.1. Les « gains de temps » : la vitesse commerciale et les temps de parcours

Un autre argument avancé en faveur de la ligne 3 est qu'elle permettra aux usagers de gagner du temps. La communication officielle insiste notamment sur le fait qu'il sera possible de rejoindre Albert depuis Bordet en 20 minutes. En matière de vitesse commerciale, en effet, aucun tram ne pourra rivaliser avec le métro. Cependant, quelle est la portée de cet objectif ? Si une plus grande vitesse commerciale constitue un objectif en soi pour la STIB en matière de coûts d'exploitation, quels sont les avantages directs pour les usagers ? **Du point de vue de la vitesse, le métro ne devient intéressant que pour les longs trajets.** Or, à aucun moment, l'étude d'incidences environnementales n'objective quelle est la part des futurs usagers qui effectueront un trajet entre Bordet et Albert.

En outre, et à plusieurs reprises, l'EIE indique que ce sont les trajets courts qui sont majoritaires. Se basant sur le rapport d'incidences du plan Good Move, elle indique que « *la décomposition des déplacements quotidiens en lien avec la RBC met en évidence, d'une part qu'environ 60% des déplacements font moins de 5 km et, d'autre part, que le moyen de transport dépend fortement de la distance à parcourir* »<sup>18</sup>. En d'autres termes, **plus de la moitié des déplacements en Région bruxelloise se font sur une distance équivalente à celle du tronçon Bordet-Gare du Nord.**

Ce constat général se vérifie au niveau du tram 55, voué à être remplacé par le métro : « *En ce qui concerne les trajets des voyageurs, la distance de parcours est de 1,85 km à 2 km en moyenne, selon le type de journée. Les usagers du tram 55 se déplacent donc actuellement principalement à l'échelle du quartier, sur des distances dépassant légèrement la distance pédestre* »<sup>19</sup>. Dans la mesure où les usagers devront marcher plus longtemps pour atteindre un arrêt (puisque de 14 arrêts de tram on passera à 7 stations de métro) et descendre dans de très profondes stations (3 à 4 minutes de marche), on voit que **l'augmentation de la vitesse commerciale n'engendre pas forcément un gain de temps pour les habitants.es de Schaerbeek et Evere** – voire elle génère, pour certains trajets, une augmentation des temps de parcours<sup>20</sup> !

On le voit, l'affirmation selon laquelle le métro 3 constitue un gain de temps doit donc être fortement nuancée. Elle peut se vérifier pour des navetteurs venant du nord pour rejoindre le centre-ville (en notant que l'A201 n'est pas une grande autoroute de pénétration dans Bruxelles – c'est même la plus courte du pays – et qu'il n'y a pas de parking de dissuasion pour inciter au report modal).

### 2.2.2. Les « effets de réseau »

Le métro 3 vise à desservir l'hyper-centre de Bruxelles alors que la ville actuelle se développe de manière polycentrique. Plutôt que concentrer tous les moyens financiers sur un seul projet, la Région bruxelloise devrait investir dans plusieurs lignes de transport afin de développer un maillage fin du territoire, que cela soit en développant de nouvelles lignes ou en apportant des améliorations à l'existant. **Le besoin de nouvelles lignes radiales est particulièrement crucial.**

---

17 RNT, p.138.

18 Ibid., p.56.

19 Ibid., p.97.

20 Paix-Collignon (+3 min.) ; Verboeckhoven-Liedts (+4 min.) ; Riga-Liedts (+ 1 min.).

Dans un contexte où se multiplient les politiques qui visent à décourager l'usage de la voiture, le développement concomitant des lignes sur l'ensemble du territoire régional permettrait d'atteindre un meilleur report modal que celui engendré par le métro 3, tout en étant un réel instrument de redistribution sociale à l'échelle régionale. Aujourd'hui, **l'effet réseau majeur du métro 3 est plutôt de rajouter de nouvelles correspondances**, ce qui a à la fois pour effet d'allonger objectivement et subjectivement les temps de parcours (et qui désavantage donc le transport public par rapport à l'automobile qui permet de rejoindre d'une traite un point A à un point B), mais aussi de **rendre plus pénible l'usage du transport public par les personnes à mobilité réduite, qui constituent un tiers des habitant.e.s de la région bruxelloise**.

### 2.2.3. Le « désenclavement d'Evere et des quartiers denses de Schaerbeek »

Il convient de **nuancer l'affirmation selon laquelle ces communes seraient enclavées**. En effet, celles-ci sont bien desservies en transports en commun, comme le reconnaît l'EIE : « *Sept lignes de tram traversent le périmètre. Six d'entre elles se rejoignent au niveau de la gare du Nord [...] Le périmètre bénéficie d'une maillage fin en lignes de bus [une quinzaine] ; De nombreuses lignes de bus De Lijn sont présentes dans le périmètre* »<sup>21</sup>. Celui-ci est en outre bien pourvu en gares du réseau RER (réseau « S ») : Diegem, Haren, Haren-Sud, Bordet, Evere et Schaerbeek.

Sur le point précis du train, rappelons que **la ligne 26 (passant notamment par Meiser, Evere, Haren et Schaerbeek), présente le double avantage d'être proche du tracé du métro Nord et d'être parallèle à 60 mètres de la ligne de tram 62 depuis la place Meiser jusqu'à l'arrêt Bordet**. Cette ligne pourrait rejoindre la gare de Diegem ou l'arrêt Da Vinci (OTAN). Enfin, suite à la mise en service de trains plus réguliers (toutes les 15 minutes), la fréquentation de la ligne 26 a fortement augmenté. Et l'intégration tarifaire entre opérateurs récemment mise en œuvre constitue une occasion d'inciter les usagers à emprunter le train et de répondre à l'enjeu de vitesse commerciale pour les longs trajets entre le nord et le sud de Bruxelles. Pour ces raisons, nous regrettons que l'EIE n'ait pas analysé le potentiel du train comme alternative au métro 3.

**La STIB devrait éviter de concurrencer la SNCB dans les déplacements entre le nord et le sud de Bruxelles** – ce qu'elle fait avec le métro 3 – mais bien viser une complémentarité maximale. À ce titre, nous regrettons l'absence de connexion (directe ou indirecte) avec la gare de Schaerbeek, desservie par le tram 92.

Enfin, il est incompréhensible que les recommandations du chargé d'étude ne soient pas suivies pour ce qui concerne la station Verboeckhoven. En effet, comme il est mentionné dans l'introduction (Livre I, p.194), Beliris a été informé dès 2017 du refus de la SNCB de construire une halte RER à cet endroit-là, notamment car « *il s'agirait d'une offre redondante avec le métro, mais aussi d'une desserte visiblement très locale puisque les possibilités de transfert sont offertes en amont et en aval de cette station pour les voyageurs de la L161* ». Mais aussi, selon la SNCB, parce que la ligne 161 (Namur - Ottignies – Bruxelles-Luxembourg – Bruxelles-Nord – Bruxelles-Midi), empruntée par de très nombreux trains, est proche de la saturation. Les études de capacité réalisées sur ce tronçon Schuman - gare du Nord révèlent qu'un maximum de 2 trains par heure et par sens pourraient y faire arrêt au vu de l'exploitation sur ce tronçon, sa forte fréquentation et l'hétérogénéisation du trafic. En l'état de l'infrastructure ferroviaire, il n'est pas possible d'arrêter certains trains sur ce tronçon sans ralentir les autres trains circulant sur cette ligne. Le chargé d'étude reconnaît plus loin (p. 215) que « **sans halte RER, l'édicule Waelhem perd en effet de son intérêt** », d'autant que celui-ci est surdimensionné et prévoit une passerelle qui sera peu fréquentée en raison de l'absence d'une station RER.

---

21 RNT, p.32-34

#### 2.2.4. « L'amélioration de l'accessibilité aux emplois et aux services »

L'affirmation selon laquelle la ligne de métro 3 renforcerait l'accessibilité est sujette à caution. En réalité, **la prise en compte de l'accessibilité demande d'associer des profils diversifiés (origine sociale, sexe, âge, origine géographique, capacités cognitives ou physiques) le plus en amont possible d'un projet et de faire droit à leurs représentations et pratiques en matière de mobilité.**

Nous l'avons déjà pointé : la suppression du tram 55 (14 arrêts depuis la gare du Nord) provoquera une baisse de l'accessibilité des quartiers qu'il traverse, le métro 3 ne proposant que 7 stations et, qui plus est, toutes à grande profondeur (Liedts « entre 22 et 25 m », Paix et Bordet 24 m, Riga 27 m, Tilleul 30 m, Colignon et Verboekhoven 32 m). Dans le cas où l'entretien des escalators et/ou ascenseurs laisserait à désirer, ce sont donc en moyenne 6 à 8 volées d'escaliers qu'il faudra parcourir depuis la surface, soit l'équivalent d'un immeuble de dix étages.

**Le recul en matière d'accessibilité ne concerne pas que les personnes considérées comme à mobilité réduite.** Il est clair que le projet de métro 3 n'a pas fait l'objet de beaucoup de réflexion autour de la question du genre. Une des inégalités de genre se mesure notamment à l'aune du temps consacré par les femmes aux tâches domestiques et aux soins des personnes dépendantes (enfants et/ou des personnes âgées). Du point de vue de la mobilité, ce travail de *care* implique souvent des déplacements en zig-zag (domicile, travail, école, crèche, courses, activités extrascolaires...). Comme l'indique une récente étude réalisée par la Ligue des familles<sup>22</sup>, huit parents sur dix effectuent ce type de déplacements multifonctionnels, mais il ne sont que trois sur dix à être satisfaits de l'accessibilité des transports en commun lorsqu'ils voyagent avec leurs enfants. Or, le métro 3 a été conçu dans une logique de déplacement domicile-travail, soit un déplacement *individuel* d'un point A à un point B ; en outre, **les trajets en zig-zag – majoritairement effectués par les femmes – seront rendus plus compliqués et pénibles en raison de la profondeur des stations.**

L'inégalité d'accessibilité au regard du genre doit également prendre en compte le sentiment d'insécurité : face à certains lieux, et à certaines heures, la peur a pour effet d'immobiliser ou de provoquer des stratégies d'évitement. La profondeur des stations aura pour effet de renforcer ce sentiment d'insécurité. L'installation future de portes palières sur les quais, nécessaires à l'automatisation du métro, renforcera d'autant plus l'effet d'isolement des usagers. À ce titre, **le transport public de surface permet un plus grand contrôle social et améliore le sentiment de sécurité des usagers.** Cette grande profondeur pourra avoir un effet d'évitement en soirée qui pourrait se traduire par un recours accru à la voiture.

#### 2.2.5. « La valorisation du foncier »

Nous peinons à comprendre en quoi cet indicateur est pertinent dans le cadre d'un projet de mobilité. Quoi qu'il en soit, si l'EIE entend par-là une hausse des valeurs immobilières près des futures stations et dans les quartiers desservis par le métro 3<sup>23</sup>, il s'agit pour nous d'une dynamique que les autorités publiques doivent enrayer, notre ville connaissant une crise du logement abordable persistante.

---

22 « Mobilité : et les familles dans tout ça ? », La Ligue des familles [en ligne], 22 janvier 2020.

23 Hausse qui s'observe par ex. en région parisienne à la faveur de la construction du réseau Grand Paris Express – parfois avant même que les lignes aient été mises en service.

### 2.3. Sur les chiffres de fréquentation

Certains graphiques<sup>24</sup>, outre qu'ils montrent que les données de fréquentation produites par le BMN sont nettement supérieures à celles émanant du modèle MUSTI, semblent indiquer que le métro propose une offre démesurée. En heures de pointe (7-9h), la charge maximale est, au niveau de la gare du Nord, de 11.482, soit un peu moins de 6.000/passagers/h/sens<sup>25</sup>. Notre calcul est très probablement biaisé en raison l'absence de données heure par heure, mais il démontre en tout cas que l'argument de la « capacité » n'est pas aussi fort aujourd'hui qu'il ne l'était en 2011-2012, c'est-à-dire au moment le BMN a calculé ces chiffres de fréquentation.

### 2.4. Remarques générales sur les données utilisées

Les données qui servent de socle à l'EIE (données MUSTI) n'intègrent pas les effets du télétravail sur la mobilité : « *la situation existante (2018-2020) est simulée sur base de données plus anciennes et ne repose pas sur les données plus récentes* » (RNT, p.49). En outre, les données démographiques sur lesquelles sont construites les données MUSTI sont exagérées. Les derniers chiffres de l'IBSA indiquent une croissance démographique de 1.227.695 personnes à l'horizon 2025 (soit 40.000 en moins que les données MUSTI) et 1.266.370 à l'horizon 2040 (soit 130.000 personnes en moins).

---

24 Livre II, p.45.

25 Or, c'est justement ce seuil de 6000p/h/s qui avait été retenu par le gouvernement en 2009 comme seuil au-delà duquel la construction d'un métro devenait pertinente.

### 3. Sur les coûts et le financement

Le coût d'un projet ne fait pas directement partie des incidences environnementales étudiées et n'entre donc normalement pas en considération dans le cadre du débat public autour d'un permis d'urbanisme ou d'environnement. Cependant, **nous sommes ici devant le plus grand projet d'infrastructure depuis la création de la Région bruxelloise**. Le fait que ce projet soit lancé alors que la situation financière de la Région est préoccupante nous oblige ici à en toucher un mot.

En effet, le taux d'endettement de la Région de Bruxelles-Capitale est le plus élevé de toutes les entités fédérées : 280% de ses revenus<sup>26</sup>. Selon la Cour des comptes, la dette directe de la Région est de 7,6 milliards d'euros, a augmenté de 73 % entre 2018 et 2020, et devrait grimper à 8,6 milliards d'euros fin 2022. En parallèle, le coût estimé du projet de métro nord n'a fait qu'augmenter depuis l'annonce du projet, de 850 millions d'euros en 2009, on est passé à plus du double en 2017 (1,66 milliards d'euros) pour atteindre aujourd'hui 2,25 milliards d'euros. Ces derniers surcoûts sont majoritairement imputables à l'indexation, à l'augmentation du coût des matériaux et de l'énergie (80,2 millions), à la constitution d'une enveloppe « risques » (à hauteur de 148 millions) et en partie, à hauteur de 64 millions, aux adaptations nécessaires suite aux recommandations de l'étude d'incidences.

Outre le fait que la hausse des prix des matériaux et de l'énergie, couplée à la hausse très probable des taux d'intérêt, aura pour effet d'augmenter encore les coûts de construction du métro, il convient de noter que **ces augmentations ont lieu alors que les chantiers n'ont pas débuté**.

Or, comme on peut actuellement l'observer au niveau de la station Toots Thielemans<sup>27</sup> et du Palais du Midi, ce type de chantiers entraîne toute une série d'imprévus. Ces imprévus sont d'autant moins rassurants que la technique de construction du métro au centre-ville, celle du « cut and cover », est éprouvée à Bruxelles puisqu'il s'agit de la méthode historique de construction du métro bruxellois. En revanche, **la technique du tunnelier qui sera utilisée sous les communes de Schaerbeek et d'Evere est totalement inédite à Bruxelles** sur une distance aussi longue et dans cette couche géologique bien particulière. Il est donc quasiment certain que de nouveaux retards seront constatés, qui induiront en conséquence de nouvelles hausses des coûts.<sup>28</sup>

**De nombreux exemples étrangers montrent que ces chantiers se sont soldés par des surcoûts importants.** À titre d'exemple, le métro nord/sud d'Amsterdam initialement budgétisé à 1,46 milliard d'euros aura finalement coûté 3,1 milliards d'euros. À Paris, des creusements de lignes de métro à grande profondeur ont endommagé des immeubles et conduit à des incidents graves, tels que l'inondation du chantier par la nappe phréatique<sup>29</sup>. Quant au très ambitieux projet Grand Paris Express qui entend étendre le réseau de métro existant de 205 kilomètres et 68 stations afin de mieux desservir la banlieue parisienne, son coût initial de 19 milliards d'euros a explosé pour dépasser la somme astronomique de 35 milliards d'euros<sup>30</sup>.

Dans ce contexte, le montant de 15 % du total consacré aux imprévus du tunnel vers Bordet (148 millions d'euros) est insuffisant. Rappelons que **toute augmentation du budget sera à charge de la Région bruxelloise**. Rappelons aussi que celle-ci est structurellement sous-financée, au sens où

26 Voir le dernier rapport annuel de la Banque nationale : <https://www.nbb.be/fr/publications-et-recherche/rapports-annuels>

27 En 2019, des travaux préparatoires avaient déjà entraîné des surcoûts à hauteur de 500 000 euros.

28 Initialement annoncé pour une mise en service pour 2021, le tronçon nord est désormais prévu pour 2032.

29 Comme le prolongement de la ligne 14 où le chantier a dû être interrompu pendant 14 mois, aux frais de la collectivité.

30 <https://www.lefigaro.fr/societes/2018/01/16/20005-20180116ARTFIG00351-les-couts-du-grand-paris-express-derapent.php>

sa contribution à la valeur ajoutée nationale est bien supérieure à ce qui lui revient fiscalement. Peut-elle vraiment se permettre d'engouffrer autant d'argent dans un seul projet ?

Ces difficultés de financement vont se poser de manière accrue dans les années à venir et l'enveloppe consacrée au métro 3 va entrer en concurrence avec les moyens nécessaires pour faire face aux autres défis énergétiques, environnementaux, économiques et sociaux auxquels la RBC est confrontée. Le ministre du Budget Sven Gatz a d'ores et déjà annoncé qu'à partir de 2025 il conviendra de trouver de nouvelles pistes de financement. Dans *L'Echo* (23 janvier 2022), il déclare qu'« *il ne sera plus tenable de continuer à investir, hors budget, 500 millions d'euros par an dans la mobilité* » et propose de consacrer l'entièreté de l'enveloppe de Beliris, soit 125 millions par an, au seul projet de métro 3, tout en précisant que « *même comme ça, il y aura encore des montants difficiles à boucler. Le solde devrait être intégré dans les investissements réguliers et il faudra faire des économies ailleurs* ».

**Investir dans le métro 3 revient donc à avaliser des coupes budgétaires dans d'autres domaines d'action publique**, des reports de projets *sine die*, voire leur abandon pur et simple. Rappelons que les montants de Beliris servent à rénover des logements sociaux, mais également à financer d'autres projets de mobilité (le réseau Vélo+, le réaménagement de la Toison d'Or et du boulevard Lambert, l'érection de murs anti-bruit à hauteur du ring d'Anderlecht, ou encore la requalification en boulevard urbain de l'A12, etc). **Quelles seront les autres pistes pour financer le projet ?** Certains partis politiques en appellent déjà aux partenariats publics-privés, une méthode qui n'a pour effet que d'augmenter le coût pour la collectivité (*cf.* le scandale de la taxe Diabolo) tout en assurant une rente de long-terme aux « partenaires » privés.

Par ailleurs, il est à craindre que face à un tel endettement, la Région bruxelloise poursuive son objectif d'« élargissement de l'assiette fiscale », et ce au détriment d'investissements favorables aux couches les plus pauvres de la population, notamment dans le logement social et abordable. De plus, alors que les loyers n'ont fait qu'augmenter ces dernières années à Bruxelles, l'arrivée d'une ligne de métro aura pour effet de faire augmenter les valeurs immobilières au sein des quartiers traversés, au détriment des locataires pauvres. **Ce scénario équivaudrait à une double pression financière à l'endroit des populations les plus défavorisées** tandis que les bénéficiaires de la ligne de métro ne profiteront qu'à un corridor donné.

À titre de comparaison, avec la somme réservée au métro nord, à Bruxelles l'on pourrait théoriquement financer : le développement de 200 kilomètres de lignes de tram, la rénovation de l'équivalent de trois fois le parc de logement social bruxellois ou encore la multiplication par 30 du réseau cyclable bruxellois actuel.

Enfin, petite remarque sur le calcul d'amortissement effectué dans le cadre de l'EIE (Livre II, p.98). **Les projections sont établies sur base d'un prix moyen par trajet de 2,1€**. On peine à comprendre d'où vient ce montant. En effet, si l'on se base sur les chiffres de fréquentation de 2019<sup>31</sup>, on parvient à un prix par trajet de 0,52€ (soit 4 fois moins) - montant qui est désormais probablement inférieur, le prix de l'abonnement pour le 18-24 ans ayant récemment été baissé (à 12€/an). En outre, **seuls les coûts d'investissement du monotube sont considérés** (936M€), alors qu'il conviendrait d'intégrer les coûts d'exploitation (ce qui aboutit à un total de 1600M€, soit 1,7 fois plus). **Le calcul d'amortissement semble ainsi très fortement biaisé.**

---

31 Nous divisons les recettes directes tirées de la vente des tickets (225M€) par le nombre de voyages (430M€).

## 4. Sur l'impact environnemental

### 4.1. Une surproduction d'émissions

Parce que la construction d'une station de métro a un impact carbone plus important que celle d'un arrêt en surface, parce que la mise en site propre est moins polluante que le creusement d'un tunnel et parce que le fonctionnement du métro, son entretien, de ses stations entraîne des dépenses énergétiques bien plus conséquentes que celui des infrastructures d'un tram de surface : **ce nouveau métro est un projet d'un temps révolu**, celui d'une société qui imaginait pouvoir consommer sans entrave, user sans limites des matières premières non renouvelables et sans considération pour l'impact environnemental de ses investissements. Le terme "bétonisation" revêt tout son sens ici : l'aménagement qui "coûte" le plus à l'environnement serait, in fine, les tonnes de béton à couler dans le sous-sol bruxellois

Tout d'abord, sa construction entraîne une **surproduction d'émissions carbone** (245 000 TeqCO<sub>2</sub>,) essentiellement en raison de l'usage du ciment, contrevenant aux engagements de la Région pour parvenir à une neutralité carbone en 2050.

**Le fonctionnement de ces sept stations serait d'autant plus énergivore qu'elles seraient profondes**, impliquant 3 à 4 volées d'escaliers mécaniques pour y accéder et en sortir, des ascenseurs, des points lumineux constamment alimentés pour compenser l'absence de lumière naturelle et du chauffage! En sus, **fonctionnement, renouvellement et entretien du métro sont évalués à 265 000 TeqCO<sub>2</sub>, doublant ainsi l'ardoise bruxelloise!** La construction du métro et son fonctionnement contredisent et empêchent de rejoindre les engagements de la Région à parvenir progressivement à une neutralité carbone en 2050.

La construction du projet entrainera 245.000 teqCO<sub>2</sub>, dont 69% pour les seules stations ! **La construction de l'infrastructure du M3 représente à elle seule 30 fois plus de TeqCO<sub>2</sub> que la mise en site propre du Tram 55.** La différence tient surtout du béton, du ciment utilisé pour construire les stations, tunnels et ouvrage d'art. **La rénovation sans site propre (600 teqCO<sub>2</sub>) en représente, elle, 400 fois moins !**

En outre, nous déplorons également que **le Bilan Carbone n'expose pas explicitement de comparaison du fonctionnement en matière de coûts énergétiques et d'émission carbone de l'alternative Tram.**

Nous interrogeons le choix politique de construire un métro plutôt que, par exemple du logement accessible, une nécessité vu la difficulté des Bruxelloise.s disposant de peu de revenus à se loger dignement. A titre de comparaison, selon un outil de calcul simplifié de l'ADEME (dont les modèles ont été utilisés par le bureau d'étude), **245000 teqCO<sub>2</sub> correspondent, en construction traditionnelle à 5760 habitations de 100m<sup>2</sup> et en éco-construction, consacrer la même empreinte carbone équivaut à la construction 17.000 habitations de 100m<sup>2</sup>.**

### 4. 2. L'abattage d'arbres

En outre, **l'aménagement des stations tuera à minima 200 arbres à hautes tiges**, fort anciens, véritables alliés de la lutte contre le dérèglement climatique, alliés de puits de fraîcheur et source de bien-être pour les habitants.es. D'ailleurs, pourquoi traite-t-on ainsi des alliés, certes non animés, mais bien vivants? N'est-il pas temps de les considérer autrement que comme du « mobilier urbain »? Leur intervention comme « puits de carbone » ne sera pas suffisamment compensée par la plantation de sujets jeunes... **Station par station, ce projet contredit les grands plans régionaux en matière de préservation de la biodiversité et de l'environnement.**

- Dans le cas de quartiers comme Liedts, déjà fort minéralisés, les travaux et la rénovation de l'espace public va considérablement augmenter les effets puits de chaleurs.
- Le Square Riga perdra des arbres remarquables. La transplantation des “arbres” a des résultats fort peu assurés. En permettant l'aménagement de la Station Verboekheven en intérieur d'îlot, la Région rate une occasion de désimperméabiliser son intérieur d'îlot et de fournir de la quiétude à ses riverains, dont l'environnement de vie est entouré de voiries très passantes.
- La station Tilleul entraîne la suppression de potagers, alors que la Région promeut l'agriculture urbaine. La station Paix présente certes un toit “verdorisé” mais il serait de type extensif, ce qui a essentiellement de la valeur en terme d'isolation mais qui est pauvre pour favoriser la biodiversité rustique de Bruxelles. Les panneaux photovoltaïques viendront d'ailleurs la concurrencer. Que le meilleur gagne !
- Enfin, le grand dépôt de Haren se construit sur des terres perméables et des équipements collectifs qui pourraient profiter aux Bruxellois.es.

#### 4.3. Nappe phréatique et gestion des eaux

Ensuite, IEB s'inquiète vivement du passage du tunnelier et le placement des « boîtes » pour les stations, situées à la proximité directe la nappe phréatique, entraînant la technique de « congélation » et générant, comme l'atteste l'EIE, ça et là, des risques de pollution. Au-delà des prouesses techniques, dont nous ne pouvons évaluer que sur papier les chances de réussite, au-delà de la promesse de l'épuration des eaux, pendant et après les travaux par une station d'épuration, il nous semble fort présomptueux d'imaginer que ces travaux seront sans influence sur le sol bruxellois. À l'heure actuelle, nous ne sommes pas rassurés, ni sur le plan environnemental, ni sur la stabilité, ni sur les pollutions directes et connexes, ni sur les conséquences financières pour compenser les accidents qu'un tel chantier risque d'impliquer.

Enfin, d'un point de vue environnementalo-social, la situation sanitaire a précipité un changement dans l'environnement du travail; le télétravail, qui s'installe durablement, induit de nouveaux modes de mobilité pour les travailleurs résidant en ville ou en dehors de la ville. Il y aurait lieu donc **d'analyser l'opportunité d'un tel investissement financier et gouffre d'équivalent d'émission CO2 à l'aune des changements dans la sociologie du travail et environnementaux en cours.**

Pour tous ces motifs, IEB estime que la valorisation de la ligne de tram existante, en améliorant son accessibilité, sa fréquence, sa capacité, doit être privilégiée. Une mise en site propre de la ligne serait donc préférable, plus souple, plus profitable aux habitants des quartiers traversés, plus adaptable aux mutations du monde du travail et moins onéreuse à la fois sur le plan financier et sur le plan environnemental.

## Conclusion : une demande et des recommandations

- Parce qu'aucun débat de fond n'a eu lieu sur l'opportunité du métro 3 ;
- Parce que le métro 3 n'engendrera pas de baisse significative de la pression automobile ;
- Parce que cette baisse, tout en étant surévaluée, est dérisoire au regard de l'investissement consenti ;
- Parce que les chiffres de fréquentation repris dans l'EIE attestent que l'offre du métro sera démesurée et que la performance du tram 55 peut être améliorée ;
- Parce que le métro 3 engendrera une baisse significative de l'accessibilité des quartiers aujourd'hui desservis par le tram 55 ;
- Parce que les perspectives budgétaires de la Région sont préoccupantes et que le métro 3 renforcera nécessairement la logique d'« austérité » dans d'autres domaines d'action publique ;
- Parce que l'impact environnemental (émissions, arbres, nappe phréatique) du métro 3 est disproportionné au regard de sa contribution à l'amélioration de la mobilité bruxelloise et du cadre de vie de ses habitants.es ;
- Parce que l'avis d'initiative rendu par la Commission régionale de la mobilité est extrêmement critique sur le projet et qu'en plusieurs points (enquête publique, report modal, financement) cet avis fait partiellement écho aux remarques formulées dans le présent document ;
- Parce que les travaux d'extension, contrairement à l'axe Albert-Nord, n'ont pas encore commencé ;

### **Inter-Environnement Bruxelles demande l'abandon du projet d'extension du métro.**

La présente demande de permis et son EIE constituent l'étude la plus complète sur les incidences du tronçon Nord-Bordet ainsi que la dernière chance de pouvoir prendre une décision sur base d'un avis éclairé. Contrairement à ce qui a été dit par le passé, à ce stade-ci **le projet de métro nord n'est nullement irréversible** : une mise en service du simple tronçon Albert-Nord pourrait tout à fait être envisagée, couplée à l'amélioration du transport public de surface dans le périmètre étudié.

#### ***A minima, IEB formule les recommandations suivantes :***

- 1) Prolonger l'enquête publique au moins jusque septembre.
- 2) Mettre à jour les données utilisées dans le cadre de la demande de permis et par l'EIE, qu'il s'agisse des données relatives à la mobilité (chiffres de fréquentation) ou à la démographie.
- 3) Sur base de cette mise à jour, modéliser un scénario intégrant les effets du télétravail sur la mobilité.
- 4) Étudier une variante combinant la mise en exploitation du tronçon Albert-nord couplée à l'amélioration de la ligne de tram 55.
- 4) Refaire les calculs relatifs à la durée d'amortissement (financier).
- 5) Recalculer (ou du moins expliciter) le bilan carbone de l'alternative tram.
- 6) Expliciter la manière dont le financement de la ligne sera assuré et calculer les coûts de renoncement à l'extension nord.

Nous demandons à ce que nos remarques soient versées dans le PV de la commission de concertation, lors de laquelle nous demandons à être entendus.

*Pour Inter-Environnement Bruxelles*  
Thyl Van Gyzegem, Damien Delaunois et Cataline Senechal