

BRUXELLES

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt:
Bruxelles X
P 302402



PB-PPIB-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS

N°288 - MAI/JUIN 2017

EN MOUVEMENTS



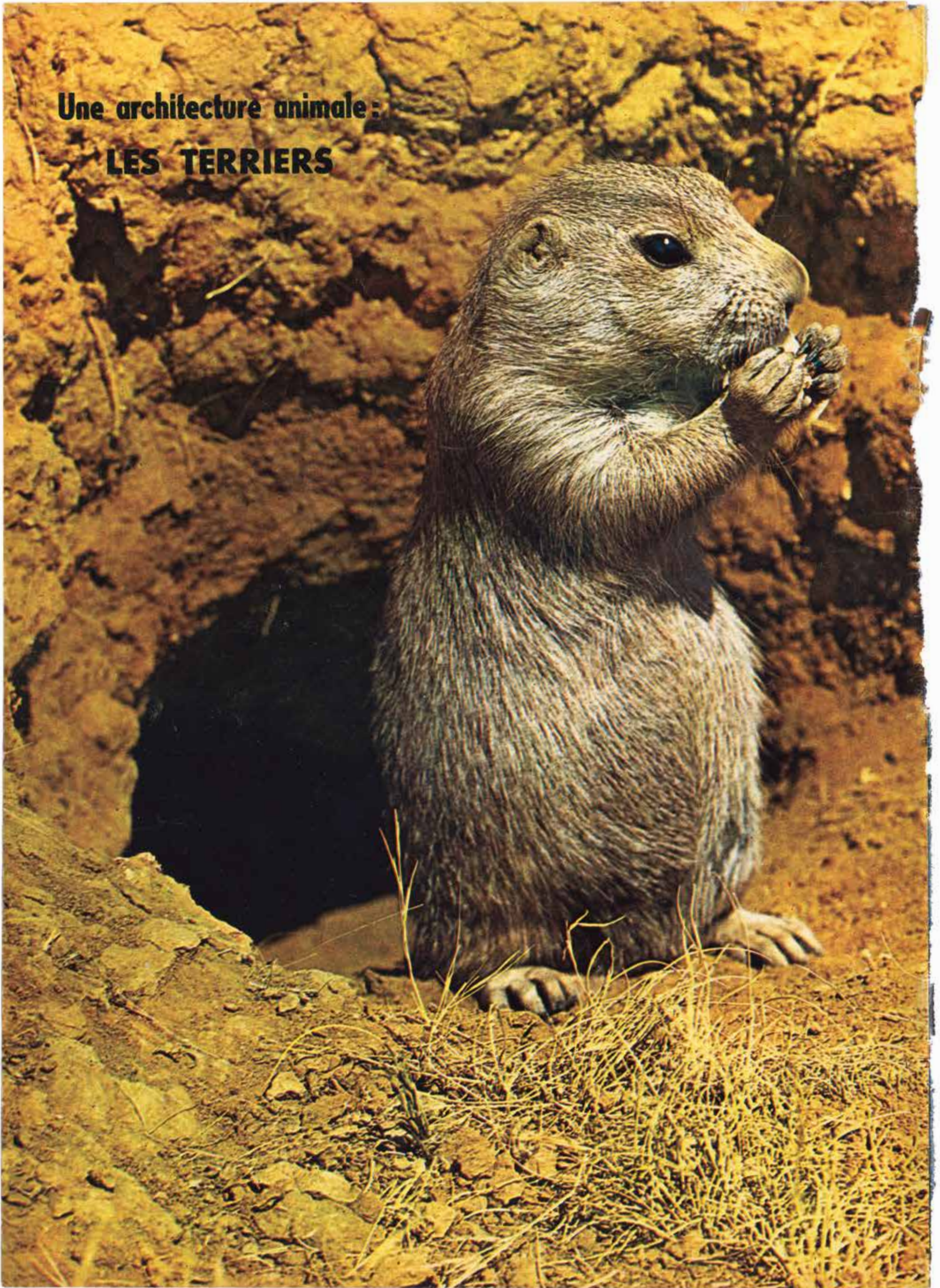
M3TRO

C'EST

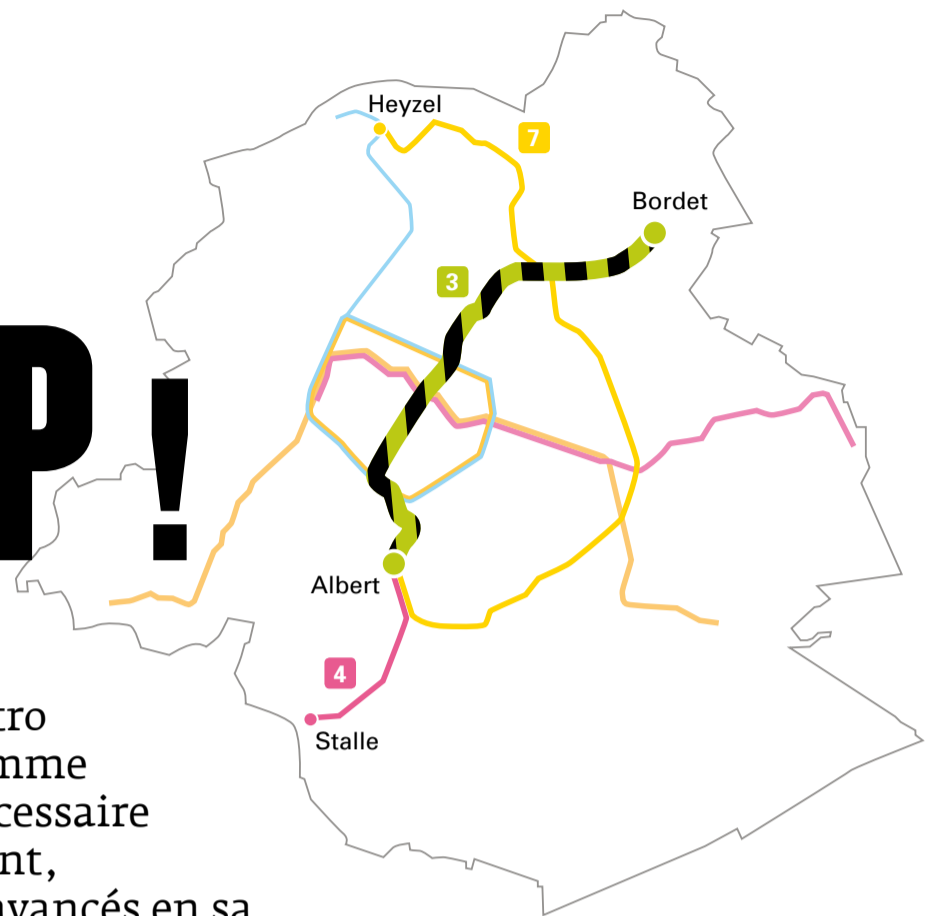
TROP !

Une architecture animale :

LES TERRIERS



MÉTRO C'EST TROP !



MÉTRO 3

La STIB et, derrière elle, les autorités régionales entendent inaugurer d'ici 2025 une nouvelle ligne de métro reliant le Sud et le Nord de Bruxelles. Aujourd'hui, en amont des demandes de permis et des grands travaux que cela impliquerait, ce dossier se penche sur les fondements et la logique de ce projet.

Cette nouvelle ligne démarrerait à la Station Albert, à Forest, pour rejoindre la gare du Midi et, au-delà, les tunnels sous les boulevards centraux à la place des actuels trams 3 et 4. À partir de la gare du Nord, un profond tunnel serait creusé sous Schaerbeek et Evere jusqu'à la gare de Bordet, puis vers un nouveau dépôt à construire à Haren. L'entièreté de la ligne Métro 3 entre Albert et Bordet totaliserait 10,3 kilomètres et 18 stations. En plus des stations existantes dans les parties Sud et centrale, la ligne viendrait en desservir 7 supplémentaires à construire sur les territoires de Schaerbeek et d'Evere.

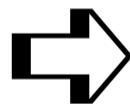
Ce projet, s'il devait voir le jour, aurait par ailleurs d'importantes conséquences sur le réseau de surface : réorganisation des actuelles lignes 3, 4 et 51 ; suppression pure et simple de la ligne 55 dont le trajet correspond à peu de choses près au tracé du futur métro...

Plus largement, vu le niveau d'investissement nécessaire pour ce genre d'infrastructures, c'est le budget total de la Région qui sera impacté, non seulement dans le domaine de la mobilité, mais également pour l'ensemble des autres politiques publiques qui sont de son ressort.

Reste alors la question de l'impact de ce projet sur les quartiers traversés. Habitants et commerçants auront à souffrir de la longueur et de la lourdeur du chantier. Immanquablement, à terme, leurs habitudes et usages seront bouleversés et pourtant aucune place ne semble laissée à la concertation. Même l'information donnée par les autorités est, nous le verrons, plus que parcellaire.

Le nouveau métro est présenté comme inéluctable, nécessaire et idéal. Pourtant, les arguments avancés en sa faveur ne sont pas tous fondés. Livrons-nous à un petit exercice de mise en perspective et d'objectivation.

JÉRÔME MATAGNE, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Le choix du métro plutôt qu'un autre mode (bus, tram ou train) n'est pas basé que sur des arguments rationnels et présente de nombreux désavantages qui sont niés par les défenseurs du métro. Plusieurs articles de ce journal prendront soin d'objectiver les besoins, les alternatives et les conséquences. Toutefois, par souci d'objectivité et volonté de comprendre, nous allons tenter d'explicitier la logique qui préside au choix des autorités et de déterminer les intérêts qui peuvent être rencontrés par la construction d'un métro. Plusieurs catégories d'arguments sont généralement avancées : la forte hausse de la fréquentation de la STIB, l'omniprésence des embouteillages en surface, l'intérêt économique d'un métro ainsi que son efficacité supposée. Passons ces arguments en revue et constatons qu'ils peuvent, tous, amener à une conclusion autre qu'une extension du métro.

Pratiquement, la région bruxelloise connaît une croissance continue du nombre de déplacements depuis plus d'une dizaine d'années et ce, tous modes de transport confondus. Les récentes évolutions sociétales poussent chacun d'entre nous à se déplacer de plus en plus souvent. Les causes en sont multiples : précarisation du travail et flexibilité des travailleurs ; vieillissement de la population et croissance démographique ; boom des loisirs ; crise du logement... En conséquence, les trajets augmentent globalement et, pour la STIB seule, le nombre de voyages a progressé de 55 % entre 2005 et 2015. Dès lors, il convient de préparer l'avenir en augmentant les capacités des transports publics. À ce titre, le nouveau métro est spécifiquement destiné à remplacer le tram 55, qui serait saturé sur la section entre la gare du Nord et la Cage aux Ours (place Verboekhoven). Si la hausse de la fréquentation de la STIB est incontestable et la capacité globale du réseau doit obligatoirement être augmentée, la réalité de la saturation de la ligne 55 est équivoque, comme l'explique Jean-Michel Bleus, en page 8.

APRÈS LE TOUT-À-L'AUTO...

Sans nul doute, la STIB éprouve bien des difficultés à mouvoir ses véhicules en surface. Les bus et les trams sont régulièrement englués dans le trafic automobile (qui croît également) et leur vitesse moyenne stagne, voire même diminue. Quasiment tous les projets de réaménagement de voirie destinés à favoriser la STIB (et particulièrement les sites propres) sont bloqués ou restreints par les autorités communales. On peut donc comprendre que les dirigeants de la STIB privilégient, s'ils ont le choix, un métro complètement dégagé des embouteillages et dont la fréquence est parfaitement régulière. À plus forte raison quand on sait que la STIB est régie par un contrat de gestion qui conditionne une partie de son budget à la régularité des véhicules. En outre, ce contrat de gestion vise la rentabilité économique de l'entreprise, alors que les frais de fonctionnement d'un métro sont bien inférieurs à ceux d'un bus ou d'un tram. En effet, bien qu'il faille payer l'électricité des stations et de la rame, il ne faut rémunérer qu'un seul conducteur (voire zéro pour les futures rames automatiques) pour un plus grand nombre de passagers transportés.

Du point de vue financier encore, la STIB n'endossera pas les frais d'investissement et de construction du métro. Ceux-ci sont à charge de la Région de Bruxelles-Capitale et de Beliris. L'article de Stéphanie D'Haenens, en page 11, se penche sur les détails troublants de cet aspect du dossier. Ici, nous nous limiterons à souligner que cette infrastructure hyper-onéreuse cannibalise tous les autres développements de transport public des 15 prochaines années (à l'exception de la prolongation déjà programmées de deux lignes de tram vers le Heysel, en vue d'améliorer l'offre pour le projet NEO et le nouveau stade de foot, et d'une ligne de tram vers l'aéroport). À court et même moyen terme, l'amélioration de la mobilité, ce sera une seule ligne entre Bordet et Albert, au détriment du réseau de surface : un point c'est tout. ➔

LE TOUT-AU-MÉTRO

Les décisions financières étant du ressort des ministres, il nous faut mettre en évidence les intérêts politiques en présence. Depuis les premières esquisses, les ministres bruxellois des travaux publics sont néerlandophones (Brigitte Grouwels et Pascal Smet) et jusqu'à la scission de la circonscription de Bruxelles-Hal-Vilvorde, ils étaient même élus en Flandre. C'est la Flandre et ses électeurs qui profiteront, au moins autant que les Bruxellois, de cette ligne forte de transport public qui s'arrêtera, dans un premier temps, à la frontière de la région bruxelloise, mais dont certains envisagent la prolongation naturelle vers le centre commercial Uplace à Machelen ou vers l'aéroport de Zaventem. L'autre part du budget est à charge de l'accord de coopération Beliris. On peut soupçonner, bien que sans preuve, que les présidents successifs de Beliris (Laurette Onkelinx puis Didier Reynders) aient vu un intérêt particulier dans une infrastructure qui desservira la commune dans laquelle ils se présentent au mayorat. Par contre, il est de notoriété publique que la N-VA conditionne les investissements de Beliris à des retombées positives pour les intérêts flamands et, en l'occurrence, ces intérêts sont une meilleure desserte de la périphérie flamande et une amélioration des conditions de déplacement des navetteurs venus de Flandre.

Cette amélioration de la mobilité concerne directement les automobilistes puisque l'enterrement des transports publics dégage la surface pour les voitures : paradoxalement, on peut donc affirmer que le métro est un projet pro-voiture. Cela dit, nombreux sont ceux qui pensent que le métro est une solution idéale de transport public : rapide et efficace. C'est une opinion de « bon sens commun » régulièrement flattée par les responsables politiques qui voient dans le métro la possibilité de proposer une solution de mobilité qui ne s'oppose pas aux automobiles et qui offrira l'occasion de couper des rubans devant les journalistes lors d'inaugurations en grandes pompes. De prime abord, un nouveau métro est effectivement plus sexy que la gestion rationnelle et raisonnée des finances et de l'aménagement du territoire...

DES CRITÈRES BIAISÉS

La volonté politique de creuser un métro est portée par les deux derniers gouvernements bruxellois qui l'ont inscrite dans leur accord de majorité. Ils ont été fortement encouragés dans cette voie par la STIB qui, depuis 2009 déjà, diffuse une brochure intitulée « Métrovision », dont le titre est sans équivoque et qui a été rédigée conjointement par la STIB, la Région de Bruxelles-Capitale et le pouvoir fédéral. La conjonction d'intérêts et d'ambition est pleinement assumée. En matière d'investissements, on est en droit d'espérer que ces pouvoirs publics se basent sur des études scientifiques et sur des arguments fondés. Or, on a déjà pu voir que les arguments de bon sens sont souvent bancals et on va découvrir que l'étude scientifique commandée pour asseoir la décision politique est totalement biaisée.



En effet, en 2010, un consortium de bureaux d'études – nommé Société Momentanée Bureau Métro Nord (SM BMN), lire l'encadré en page 13 – est désigné pour élaborer une « étude de l'extension du réseau de métro bruxellois vers le nord ». Il s'agit d'une étude globale, depuis l'analyse de l'opportunité d'un métro jusqu'au suivi des marchés de travaux. Mais cette étude peut évidemment être arrêtée à chaque étape, si la valeur ajoutée d'un métro y est remise en cause. En conséquence, s'ils veulent s'assurer la reconduction de leur contrat, les auteurs de l'étude avaient tout intérêt à démontrer l'opportunité d'un métro, puis à défendre une technique lourde et à affirmer sa faisabilité. À la lecture du document, on ne peut que constater leur parti pris. Un autre regard, chiffres à l'appui, nous est proposé par l'étude réalisée par Jean-Michel Bleus de l'Arau (voir page 8 de ce dossier). Il nous démontre au contraire à quel point le maintien et le renforcement du réseau de surface avec notamment le tram 55 constitue une meilleure solution à tous points de vue : financier, opérationnel, efficacité et en termes de services aux usagers.

Une fois qu'ils ont démontré l'opportunité d'un métro, les auteurs de l'étude SM BMN préconisent par ailleurs une technique lourde : un tunnelier de grande profondeur, de 9 mètres de diamètre, qui percera la voie du métro à plus de 25 mètres sous terre, en surgelant le sous-sol afin d'éviter les dégradations aux habitations et aux voiries en surface. Il appartient aux habitants des quartiers traversés de faire confiance aux techniciens qui affirment que ce procédé est sûr et éprouvé, mais qui ne produisent, hélas, aucun document sur le site internet : « metro3.be ». Si ce genre de tunnelier a effectivement déjà été utilisé ailleurs en Europe, ce n'est jamais sur une telle longueur.

4 VOLÉES D'ESCALATORS

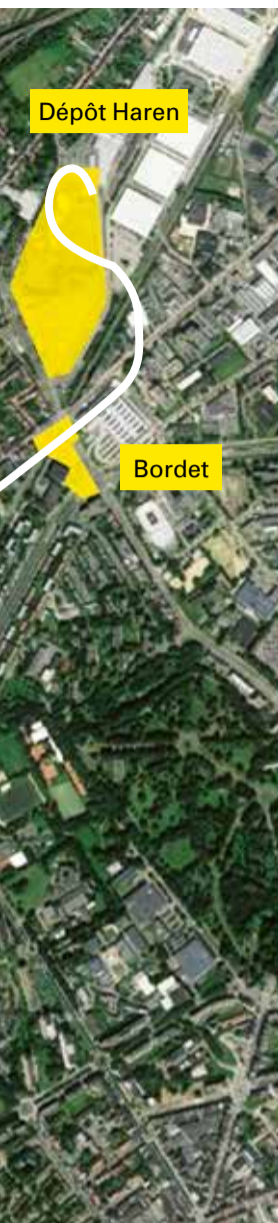
Hélas encore, le choix technique du tunnelier de grande profondeur présente de nombreuses conséquences dommageables qui, elles, sont bel et bien garanties. Les tracas que cette grande

profondeur causera aux usagers ne seront pas des moindres. En effet, le choix du métro implique le rabattement des lignes de trams et de bus vers la colonne dorsale qu'est le métro : il impose donc des correspondances. Or, ces correspondances prendront l'allure de parcours d'escalade nécessitant 3 ou 4 volées d'escalators (voire 6 à 8 volées d'escaliers si les escalators sont en panne). Pour comparer avec une situation que nous connaissons : les nouvelles stations se situeront à un niveau plus bas que la station Botanique, dans laquelle il faut compter plus de deux minutes pleines pour parcourir la distance entre la surface et les quais.

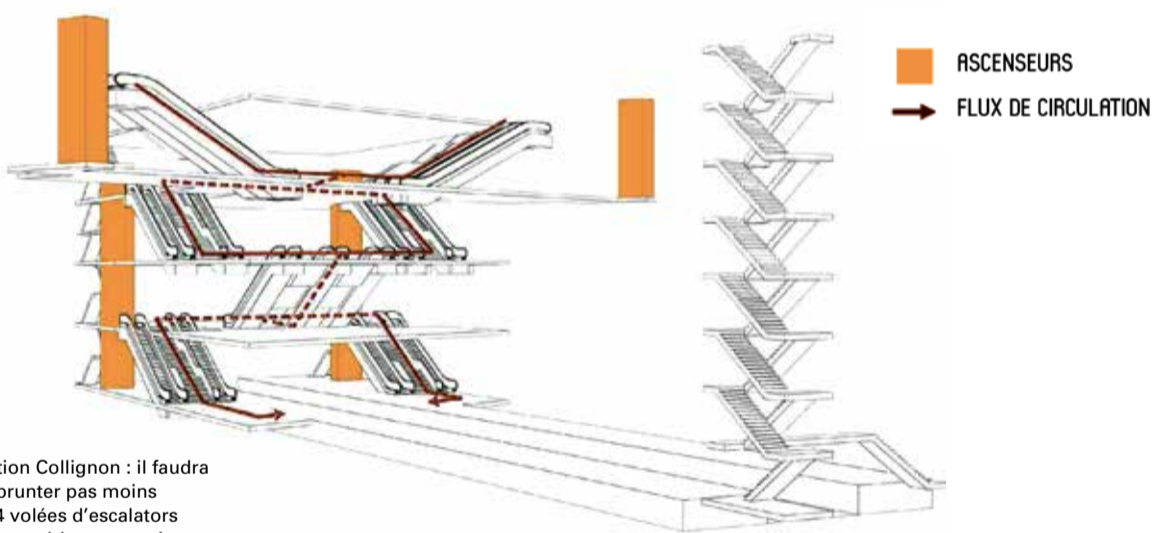
Ces nouvelles stations seront construites comme des puits reliant la surface aux voies du métro : une excavation sera pratiquée sur une trentaine de mètres de profondeur et des millions de m³ de terre devront être évacués. Cette partie des travaux d'infrastructure se révèle extrêmement onéreuse. Dès lors, le bureau d'études a tendance à limiter au maximum la largeur du puits : le nombre d'accès est généralement réduit à une ou deux entrées et les ascenseurs ne sont jamais prévus en plus de deux exemplaires (un par quai). Ce petit nombre d'ascenseurs inquiète fortement les personnes à mobilité réduite qui, en cas de panne, se retrouveront dans l'impossibilité pure et simple d'accéder au métro... alors que la prochaine station est à 600 mètres. Il faut également noter qu'au vu de cette succession d'escalators, beaucoup d'usagers seront tentés d'utiliser les ascenseurs, diminuant leur disponibilité pour les PMR.

SYNDROME FLAGEY

Au rayon des inconvénients cachés, il ne faut pas oublier la fréquence du futur métro qui, bien que mirifique aux heures de pointe, chute drastiquement pendant les heures creuses et le week-end. Ce nouveau métro étant sur-capacitaire et donc difficile à rentabiliser, il ne passera que tous les quarts d'heure, voire toutes les 20 minutes en heures creuses. Une si faible fréquence ruine



Utilisé pour le prolongement de la ligne 12 (RATP), le tunnelier Elodie mesure 82 mètres de long, 9 mètres de diamètre, pèse 1 400 tonnes et avance en moyenne de 12 mètres par jour. Un investissement de poids qui ne sera amorti qu'au bout de plusieurs chantiers. YANN CARADEC – 2011



Station Collignon : il faudra emprunter pas moins de 4 volées d'escalators pour accéder aux quais.

l'efficacité comparative d'un déplacement en transport public et constitue un des déterminants majeurs au maintien des habitudes automobiles.

On constate sans équivoque que le choix technique induit des conséquences néfastes sur le confort des usagers et sur l'infrastructure des stations. Mais, ce n'est pas tout : la technique détermine également la qualité de l'aménagement de l'espace public en surface. En effet, le bureau d'études a présenté conjointement les plans souterrains des stations et les plans des aménagements de surface. Et de la même manière que l'architecture des stations est déterminée par la technique du tunnelier de grande profondeur, l'aménagement de la surface semble dépendre exclusivement de l'emplacement de la station souterraine. Le dessin de la surface des 7 stations est, à notre avis, bâclé et d'une grande pauvreté urbanistique. Cette logique fonctionnaliste rappelle l'épisode de la place Flagey, où la surface du bassin d'orage n'était considérée que comme une simple dalle faisant office de parking avant qu'un mouvement citoyen s'insurge et force le Ministre à revoir sa copie.

UN MÉTRO QUI RENFORCE L'ISOLEMENT DES QUARTIERS

Il est possible que cette litanie de conséquences négatives et de mauvaises options soit ignorée par le Gouvernement bruxellois qui ne maîtrise pas forcément les aspects techniques de ce dossier. À moins que... À moins que ce constat ne soit parfaitement assumé. En effet, de nombreux parallèles peuvent être tracés entre le projet de métro 3 et le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) qui vient d'être soumis à enquête publique et qui devrait être prochainement adopté par le Gouvernement et dont ce métro est l'élément principal du volet mobilité.

Deux des principaux reproches à l'encontre du PRDD peuvent être transposés à ce projet de métro. D'une part, le PRDD ne propose pas de vision globale mais raisonne uniquement en termes de m² de logements et d'équipements à créer, tout comme ce métro n'offre qu'une solution fonctionnaliste, centrée uniquement sur les flux de voyageurs, sans projet urbain cohérent. D'autre part, le métro 3 est le seul lien (souterrain) entre les 7 nouvelles stations, sans autre

connexion ni cohérence urbanistique ; tout comme le PRDD se cantonne à une vision en pôles territoriaux qui sont autant d'îles isolées sans relation les unes avec les autres. Certes, certains pôles du PRDD seront connectés par le nouveau métro, mais ils restent considérés comme une multiplicité de quartiers puisqu'ils ne sont pas unifiés dans un projet d'ensemble, ni dans une vision globale de la ville. Le PRDD et le métro renforcent, chacun à leur échelle, la difficulté qu'éprouvent les Bruxellois à connecter – physiquement et socialement – les quartiers entre eux.

DES VOIES RÊVÉES

D'avantage qu'une nouvelle offre, ce métro constitue une transformation de la ligne de tram 55. Si ce tram subsistait, l'infrastructure d'un métro serait encore moins justifiable en termes de capacité offerte. Pourtant, le tracé du métro s'éloigne des quartiers les plus denses (comme la place Pavillon et la chaussée d'Helmet) et file sous l'avenue Voltaire (à 300 mètres de la Cage aux Ours) pour croiser des voies SNCB et permettre une correspondance avec le train. Hélas, la SNCB a plusieurs fois répété qu'elle n'avait aucunement l'intention de créer une station à cet endroit.

Si IEB se permet de critiquer les projets du Gouvernement, c'est pour faire écho aux avis de ses comités membres et pour se montrer constructif en rappelant que des alternatives de qualité existent.

Au premier rang des alternatives, il convient de citer les voies ferrées existantes : aucune ville au monde ne possède un réseau ferré aussi dense que Bruxelles. Ce réseau est pourtant incompréhensiblement négligé alors qu'il est déjà installé, déjà financé, et – surprise – parallèle au projet de métro 3 entre Bordet et Forest (et même Uccle)!

Le redéploiement du tram 55 est une deuxième alternative au métro 3, concrète et bon marché.

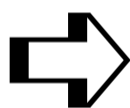
Plus globalement, tous les membres d'IEB soutiennent la proposition de Cityvision, élaborée en 2010 (voir la page 13 : Pour aller plus loin), qui permet un maillage dense et efficace de trams en site propre sur l'ensemble du territoire de la région et pour une portion du budget de ce futur métro.

À l'évidence, ces 3 alternatives sont favorables à l'utilisateur et aux finances régionales. Mais, surtout, elles permettent une autre manière de penser l'aménagement du territoire, et une autre manière de valoriser les qualités urbanistiques de Bruxelles en partant de l'intérêt des habitants et des usagers. Un nombre sans cesse croissant de villes d'Europe conçoivent le tram – en surface – comme un outil de requalification des quartiers et de l'espace public qui contribue à la fois à l'amélioration des conditions sociales, de la mobilité et de l'écologie. Les alternatives positives existent, il suffit de s'en inspirer. Un tel métro n'est pas indispensable. Ce qui est indispensable, c'est un débat de société objectif basé sur des données rationnelles, ainsi qu'une analyse partagée et participative des besoins et des solutions appropriés à notre ville. ●

PREMIÈRE ÉTAPE DÉJÀ CONTESTÉE

Le projet d'extension Nord du métro prend des allures concrètes avec la station « Constitution » dont les procédures d'obtention de permis sont en cours. Riverains et commerçants craignent le projet et l'impact des travaux alors que les autorités rechignent à communiquer, témoignant d'un problème de gouvernance.

ERDEM RESNE, ASBL CONVIVENCE



Si le métro bruxellois est réputé pour les œuvres d'art qu'il abrite, tous les courants ne sont pas logés à la même enseigne. Qu'à cela ne tienne, les surréalistes seront satisfaits que le projet de métro Nord voie son premier maillon sortir de terre plutôt dans le Sud (à Lemonnier plus précisément), tandis que les symbolistes apprécieront le choix de l'appellation « Constitution » pour un ouvrage situé sous l'avenue de Stalingrad, *a fortiori* sous l'allée dite Rosa Luxemburg¹. Face à des figures révolutionnaires, toute victoire libérale, fût-elle symbolique, est bonne à prendre.

En avril 2016, la STIB entamait donc les procédures d'obtention de permis pour une station Constitution. La station Lemonnier, inadaptée pour la circulation du métro lourd, serait vouée à disparaître et une nouvelle station multimodale devrait être construite sous l'avenue de Stalingrad pour le métro et sous le boulevard du Midi pour le tram. D'après le projet, la station de métro nécessite la déviation de la ligne 3 (pré-métro actuel). Le tunnel en ligne droite entre les arrêts Anneessens et Lemonnier serait abandonné. La future Constitution serait reliée d'une part à l'arrêt Anneessens par un nouveau tunnel passant sous le Palais du Midi, d'autre part à la gare du Midi par un second tunnel sous la place de la Constitution (Anderlecht). Le pré-métro de la ligne 3 serait donc remplacé par un métro lourd. Quant aux trams 51 et 82, ils rejoindraient la nouvelle station Constitution par la trémie actuelle le long du boulevard du Midi, avant de retrouver un arrêt souterrain à la gare du Midi². Une trémie serait creusée sur l'avenue Fonsny

(Saint-Gilles) pour permettre aux trams de retrouver le tracé existant vers Forest. Le tram 81 venant d'Anderlecht continuerait d'utiliser la trémie Bara (Anderlecht) pour partager ensuite l'itinéraire des trams 51 et 82. Les arrêts de la rue Couverte seraient donc supprimés et renvoyés en souterrain. Le phasage très optimiste des travaux prévoit au total 5 années d'intervention dont une phase de forage de puits Stross de part et d'autre de l'avenue de Stalingrad, cette artère commerciale très active et récemment rénovée avec succès à l'occasion d'un contrat de quartier.

Dans le cadre de sa mission de relais entre autorités et habitants sur les projets d'aménagement urbain, l'asbl Convivence³ a organisé plusieurs stands et soirées d'information. Les remarques que nous avons récoltées sur le terrain témoignent principalement de l'incompréhension (pourquoi un si gros projet alors que le quartier est bien desservi en transports?), de l'opposition (la vie de quartier va en prendre un coup voire de la colère (nos commerces vont mourir).



L'enquête publique portant sur le cahier des charges de l'étude d'incidences a suscité une pétition des commerçants opposés au projet, ainsi qu'une demande massive des riverains pour être entendus par la Commission de Concertation. La crainte majeure est la disparition pure et simple des commerces à cause des travaux qui rendront l'avenue de Stalingrad inutilisable durant de nombreux mois.

SCÉNARIOS ALTERNATIFS ?

Le projet spécifie que la station Lemonnier est inutilisable pour deux motifs. D'une part des raisons de sécurité : le métro ne peut pas croiser un autre mode de transport sur rails, or le maintien de la station actuelle nécessiterait de faire se croiser le métro 3 et les trams 51 et 82. D'autre part parce que le rayon de giration du tunnel entre Lemonnier et la gare du Midi est trop serré pour le métro lourd. Conséquence : il faut décaler la station et recréer un tunnel avec un rayon plus large.

L'étude d'incidences recommandait d'étudier le scénario proposé et un scénario « zéro », c'est-à-dire l'utilisation de la station Lemonnier. En clair, elle se contentait d'analyser ce que le maître d'ouvrage voulait faire (le projet actuel) et ce qu'il affirmait déjà savoir (l'impossible maintien de la station Lemonnier).

Suite aux nombreuses demandes d'objectivation du projet et des choix opérés, la Commission a imposé la prise en considération, entre autres : – d'« une alternative 1 ne créant pas de nouvelle station de métro entre Anneessens et la gare du Midi et conservant la station Lemonnier pour les liaisons de trams résiduelles. » En clair, il s'agirait de transformer la ligne 3 en métro mais de relier directement Anneessens à la gare du Midi, économisant l'impact financier et urbanistique du creusement de l'avenue de Stalingrad ;

– et d'« une alternative 2 étudiant la réutilisation des ouvrages souterrains existants, dont la station Lemonnier, pour une station de métro et renvoyant le cas échéant des lignes de tram en surface. »⁴

Dans la mesure où la réalisation d'une station constitue l'élément à la fois le plus cher et le plus contraignant quant à l'impact des travaux, ces alternatives pourraient concilier autorités et ceux des riverains qui ne sont pas foncièrement opposés au métro.

AIRE GÉOGRAPHIQUE

Le second point où les demandes ont abouti à une maigre avancée concerne la portée géographique de l'étude d'incidences. Les volets urbanisme, mobilité et chantier doivent désormais s'étendre jusqu'à la place Rouppe tandis que l'impact sur les transports se calculera tant à l'échelle du quartier qu'à celle de la région. La portée de l'étude reste tout de même insuffisante, particulièrement quant à l'impact sur le commerce : des mécanismes de dédommagement aux commerçants seront étudiés et proposés « le cas échéant ». Rien de contraignant si ce n'est ce que la loi prévoit déjà.

Notons encore que d'autres critiques principalement urbanistiques et environnementales étaient adressées, portant notamment sur le déplacement de l'œuvre d'art « Pasionaria », l'abattage d'arbres et l'impact des accès tant sur l'alignement des arbres que sur la perspective et la déambulation offertes par l'allée Rosa Luxemburg⁵, la difficulté de creuser un tunnel sous le Palais du Midi⁶, mais aussi le risque de rupture urbaine que constitue le creusement d'une trémie sur l'avenue Fonsny.

UNE PARTICIPATION INEXISTANTE

Outre la difficulté de prendre connaissance d'un dossier à ce point technique en 15 jours seulement, les habitants et commerçants déplorent également qu'un projet d'une telle envergure ne fasse l'objet d'aucune concertation en amont.

La crispation et le défaitisme s'ensuivent et il est particulièrement difficile dans ces conditions pour une association comme la nôtre de remplir sa mission d'information pourtant reconnue par la Région. Pire, alors que la tension gagnait les commerçants, une séance d'information prévue par la STIB en présence du Ministre de la mobilité Pascal Smet a été annulée quelques heures avant sa tenue. Depuis, plus aucun canal d'information officiel ne subsiste entre le quartier et les autorités. De manière informelle, nous avons appris qu'une présentation serait faite après bouclage de l'étude d'incidences, donc probablement entre juin et septembre, avant que le projet ne soit définitivement soumis à l'enquête publique avec un dossier complet.

En tout état de cause, la perception de la participation comme un frein se perpétue dans le chef des autorités publiques alors qu'elle permettrait non seulement d'améliorer les projets mais aussi de garantir l'inclusion des citoyens dans le processus de décision politique. Ce qui, en ces temps de défiance et de populisme, est loin d'être négligeable. ●

1. Militante et théoricienne marxiste, cofondatrice du Parti communiste d'Allemagne. Elle donne son nom à la promenade centrale de l'avenue de Stalingrad entre la place Rouppe et le boulevard du Midi.

2. Le gros œuvre de cet arrêt existe, seuls les aménagements et la jonction vers la nouvelle station Constitution sont à réaliser.

3. Convivence est une association membre du Réseau Habitat, subventionnée entre autres pour l'axe « développement local intégré » qui consiste en l'amélioration du cadre de vie des habitants et l'augmentation de leur implication dans les projets de quartier en lien avec l'aménagement du territoire.

4. Avis de la CC du 21/06/2016.

5. L'avis de la Commission Royale des Monuments et Sites est particulièrement critique quant aux obstacles formés par les accès à la station sur l'allée.

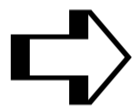
6. L'édifice remarquable repose sur des pieux en bois et la zone en sous-sol est structurellement inondée.



AUCUNE ALTERNATIVE

Pour ses « supporters », le projet de métro Nord s'impose comme une évidence : « le métro est le moyen de transport en commun le plus efficace », « c'est la seule alternative crédible à la voiture », « toutes les grandes villes d'Europe et du monde ont un réseau plus étendu que Bruxelles »...

JEAN-MICHEL BLEUS, CHARGÉ DE MISSION, ATELIER DE RECHERCHE ET D' ACTIONS URBAINES



Le métro est paré de toutes les vertus, porteur de la promesse d'une ville libérée de la congestion ; même les lobbys pro-voiture le jurent : « donnez-nous (toujours) plus de métro et les automobilistes laisseront leurs véhicules au garage! ». Le métro a certes ses qualités (capacité, vitesse – du moins « de quai à quai » –, régularité), mais aussi ses défauts (coûts de construction et d'exploitation, système « fermé » qui induit des correspondances multiples, accès difficile aux quais via des escalators régulièrement en panne.

La question n'est pas tant de prendre parti pour ou contre le métro, en fonction de ses qualités (réelles ou fantasmées) et de ses défauts, mais de déterminer comment développer une offre de transports en commun répondant, le plus justement possible, et en tenant compte des contraintes budgétaires, aux besoins actuels et projetés et aux objectifs de mobilité. Le projet de métro Nord ne s'inscrit pas dans cette perspective.

LE CHOIX DU MÉTRO N'EST PAS JUSTIFIÉ

D'après les développeurs du projet, le métro Nord se justifie par l'impossibilité d'une alternative à la desserte efficace de Schaerbeek et d'Evere¹ et par une saturation attendue de l'axe souterrain nord-sud existant si son exploitation devait continuer en mode prémétro. Ces arguments ne résistent pas à l'analyse. Selon une projection réalisée par le bureau d'étude STRATEC, qui se base sur un scénario où Bruxelles connaîtrait un report modal conséquent de la voiture vers les transports en commun, la fréquentation de cet axe nord-sud n'excéderait jamais la capacité qu'une desserte en tram peut offrir. La capacité annoncée du métro Nord, de plus de 14 000 places par heure et par sens aux heures de pointe², serait donc totalement surdimensionnée par rapport à la demande, particulièrement au niveau de Schaerbeek et d'Evere où l'on compterait moins de 2 000 voyageurs par heure et par sens aux heures de pointe! Concernant le tronçon entre la gare du Nord et la gare du Midi (le plus fréquenté de l'axe), le Ministre de la mobilité Pascal Smet prétend que l'offre actuelle de 6 000 places par heure et par sens aux heures de pointe ne peut pas être

améliorée³. Pourtant, plus de 8 000 places par heure et par sens sont déjà offertes sur le tronçon Albert-Gare du Midi, ce qui montre que la capacité du souterrain nord-sud est plus élevée que ce que prétend le Ministre... D'autant plus que cette capacité peut être renforcée par une offre complémentaire de surface sur l'axe nord-midi.

Pourquoi, dès lors qu'elle ne s'appuie pas sur des bases rationnelles, favoriser l'option du tout au métro? La raison ne tient pas tant à des questions objectives de mobilité qu'à un (non) choix politique mal éclairé : « [...] du point de vue politique et de la gouvernance urbaine, nos résultats, même partiels, soulignent indirectement le poids prépondérant d'un exploitant de transport public qui a réussi à imposer une réorganisation du réseau conçue principalement en fonction des contraintes propres qu'elle subit en surface, sans contrôle par l'administration en charge de la stratégie politique de la mobilité [...] le tout avec l'aval finalement de la sphère politique qui a peut-être trop fait confiance aux arguments techniques (qui n'en sont pas toujours...) ». ⁴

Enterré, le métro ne remet pas en cause le *statu quo* en surface où l'automobile peut continuer à régner. Ainsi, l'espace qui serait « libéré » par la suppression de la ligne de tram 55 (dont le métro Nord reprendrait *grosso modo* le tracé) ne profiterait pas aux piétons ou aux cyclistes puisque le profil des voiries resterait inchangé et les rails maintenus par la STIB comme voies de service.

Bien sûr, l'offre actuelle du tram 55 pose des problèmes de régularité et sans doute, à terme, de capacité. C'est pourquoi une série d'aménagements et de réorganisations doivent être réalisés.

L'ALTERNATIVE PROPOSÉE PAR L'ARAU ⁵

Les principes de l'alternative au projet de métro Nord consistent à maintenir l'exploitation en prémétro de l'axe souterrain nord-sud existant, moyennant certaines adaptations, et à améliorer les conditions de circulation des transports en commun en surface en leur donnant la priorité sur le trafic automobile.

Concernant l'axe souterrain, le principal problème actuel se situe au niveau du complexe de tunnels entre les stations Gare du Midi et Lemonnier où circulent 5 à 6 lignes (3, 4, 51, 81, 82

+ 32 après 20 h), ce qui peut occasionner des ralentissements. La STIB entend résoudre ce problème en supprimant la station Lemonnier pour la « remplacer » par de nouveaux tunnels et une nouvelle station Constitution (ou Toots Thielemans) qui permettrait le passage du métro Nord (impossible avec les infrastructures actuelles) et des trams dans deux tunnels séparés. Il est pourtant possible de faire plus simple et beaucoup moins cher, tout en évitant d'imposer de lourds chantiers aux habitants et aux commerçants des quartiers concernés. Pour défaire ce « nœud » souterrain, il suffit de faire passer en surface les lignes qui ne sont pas concernées par l'axe nord-sud : le 81 et le 82 peuvent aisément continuer leur parcours en surface en site propre depuis l'avenue Fonsny grâce à des aménagements minimes en surface (il existe d'ailleurs une voie de service rue de l'Argonne qui peut parfaitement convenir pour le 81). Le 51 pourrait également « sortir de terre », à condition qu'il soit remis en surface en amont de la station Albert, une option qui devrait être prise en compte, au même titre que son remembrement avec le 55 pour reformer la ligne qui existait avant la réorganisation du réseau de 2006-2008. Avec les solutions de surface, les choix ne sont pas figés, contrairement à la rigidité induite par la « métroisation ».

Un autre « nœud » à défaire pour assurer une meilleure desserte de l'axe nord-sud est celui qui se trouve autour de l'arrêt Thomas (au nord de la gare du Nord) où 5 à 6 lignes sont également concernées (3, 25, 55, 62, 93 + 32 après 20 h). À ce niveau, un court ouvrage en tunnel (donc relativement peu coûteux) entre la gare du Nord et l'arrêt Liedts permettrait d'alléger cette partie du réseau.

Au-delà de la place Liedts, des aménagements devraient être réalisés afin d'améliorer la circulation des transports en commun, à l'instar de ce qui a déjà été réalisé rue Van Oost où la mise en sens unique a permis d'extraire le 55 du trafic automobile sur une (courte) partie de son parcours. La création de sites propres, la mise en œuvre de la télécommande des feux, l'allongement des quais afin de pouvoir faire circuler des trams de plus grande capacité sont d'autres

AV. MEYSSE M LIGNE 3 DROGENBOS	52	MEISESE L. LIJN 3 M DROGENBOS
PL. VERBOECKHOVEN M LIGNE 3 PL. ST-DENIS	52	VERBOECKHOVEN PL. LIJN 3 M ST.-DENIJS PL.
PL. PAIX M LIGNE 3 CIM. ST-GILLES	55	VREDE PL. LIJN 3 M KERKH. ST.-GILLIS
PL. VERBOECKHOVEN M LIGNE 3 UCCLE CALEVOET	55	VERBOECKHOVEN PL. LIJN 3 M UKKEL CALEVOET
VILVORDE M LIGNE 3 PL. DANCO	58	VILVOORDE LIJN 3 M DANCO PL.
PL. VERBOECKHOVEN M LIGNE 3 PL. ST-DENIS	58	VERBOECKHOVEN PL. LIJN 3 M ST.-DENIJS PL.
BERCHEM STATION M LIGNE 3 M MONTGOMERY	62	BERCHEM STATION LIJN 3 M MONTGOMERY M
MIDI M LIGNE 3 PL. LIEDTS	62	ZUID LIJN 3 M LIEDTS PL.
PL. BOCKSTAEL M LIGNE 3 M MONTGOMERY	81	BOCKSTAEL PL. LIJN 3 M MONTGOMERY M
PL. BOCKSTAEL M LIGNE 3 MIDI	81	BOCKSTAEL PL. LIJN 3 M ZUID

mesures à prendre. Elles ont été, pour partie, inscrites dans le Plan Communal de Mobilité (PCM) de Schaerbeek⁶ approuvé en 2009.

Une fois ces aménagements réalisés, le réseau peut être réorganisé pour optimiser la desserte : la ligne 4 peut être prolongée au-delà de la gare du Nord, jusqu'à la gare de Schaerbeek, et la fréquence et la régularité du 55 peuvent être augmentées afin d'offrir sans frais une plus grande capacité là où la demande, croissante, est la plus forte. Ce principe figure également au PCM de Schaerbeek : « Prolongement vers Schaerbeek de la ligne 3 [à cette époque c'est la ligne 3 qui était limitée à la gare du Nord et la 4 qui continuait vers le Heysel] (vers la gare de Schaerbeek ou la ligne 55) à condition d'augmenter la régularité et la vitesse par la mise en œuvre d'un site propre sur les rues Gallait et Van Oost. »

Pour compléter cette alternative au métro Nord, l'ARAU propose la (re)création d'une ligne de tram en surface sur les boulevards du centre. Cette ligne pourrait assurer la desserte du site de Tour et Taxis. Outre qu'elle offrirait une capacité supplémentaire sur le très fréquenté tronçon Gare du Nord-Gare du Midi, cette ligne contribuerait à assurer la continuité, l'homogénéité, d'un réaménagement d'ensemble des boulevards du centre dans l'objectif de substituer les transports en commun à la mobilité automobile.

En parallèle à ces propositions, qui sont du ressort exclusif de la Région, il ne faut pas oublier les offres existantes (et développables!) de la SNCB et de De Lijn qui permettent, déjà, des gains de temps substantiels pour bon nombre de trajets intrabrugeois⁷ et en lien avec la périphérie.

LES AVANTAGES DE L'ALTERNATIVE AU METRO NORD

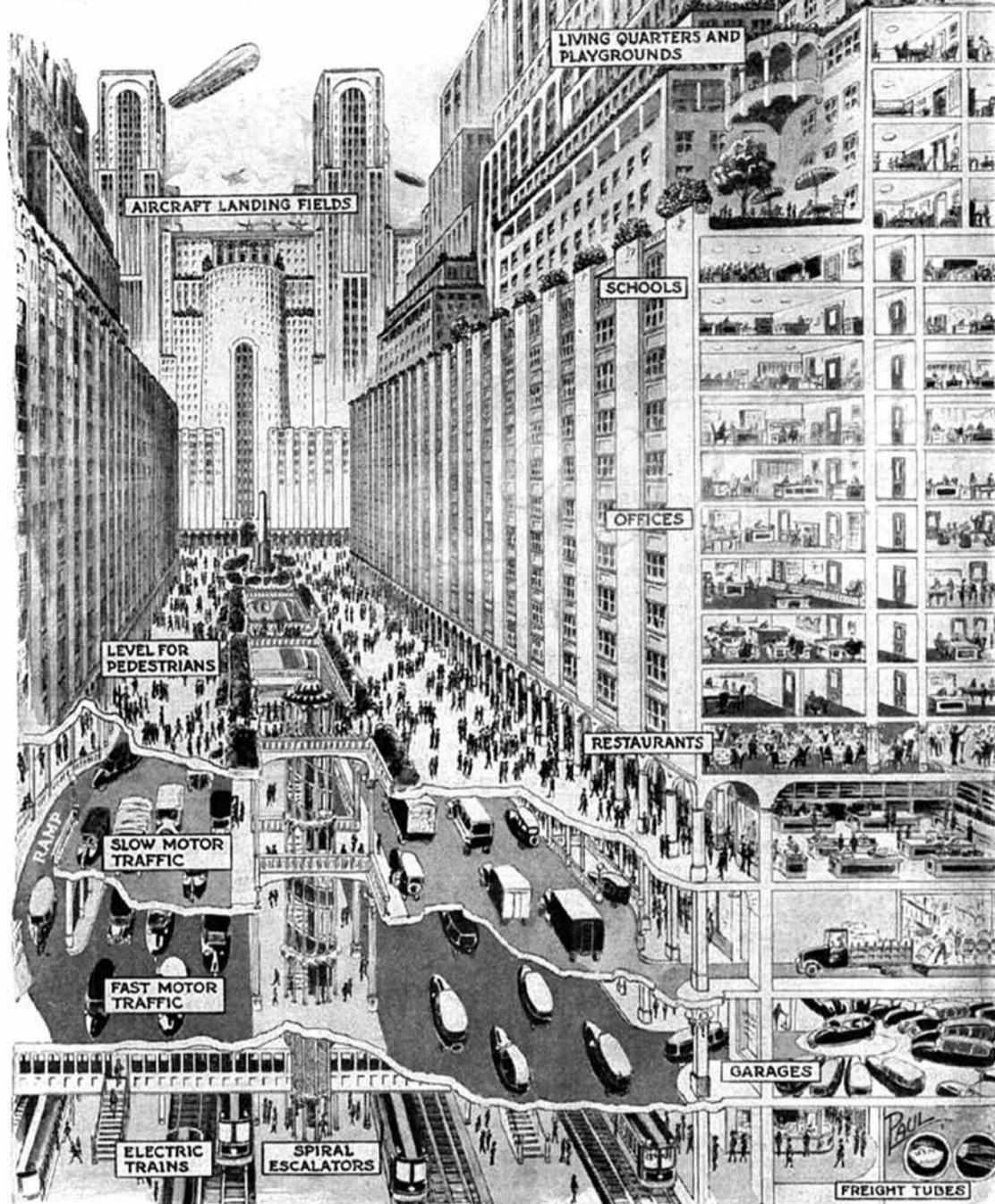
Les avantages de cette alternative sont nombreux et importants en matière de coûts, de durée et d'impact des chantiers, d'offre aux usagers, d'urbanité.

Le coût total estimé du projet de métro Nord est de près de 2 milliards d'euros, dont plus de 800 millions pour les 5 kilomètres de l'extension Nord et ses nouvelles stations. À titre de comparaison, le chantier de la ligne de tram 9 (5,5 km) devrait coûter environ 70 millions... L'alternative au métro Nord ne nécessite pas de budgets conséquents si ce n'est pour la création du court tunnel Gare du Nord-Liedts estimé à 100 millions. De quoi réorienter des centaines de millions de budget vers le financement de nouvelles lignes de tram, de dizaines de kilomètres de pistes cyclables ou d'autres politiques de mobilité.

Les chantiers sont annoncés comme indolores car en grande profondeur, mais leur impact sur les quartiers concernés ne serait pas nul, particulièrement autour du projet de nouvelle station Constitution où les rues devraient être ouvertes plusieurs années (sans compter l'espace pris par le stockage des engins de chantier et les nombreux charrois). Les chantiers nécessités par l'alternative impliqueraient évidemment ➤

May Live to See

May Solve Congestion Problems



How You May Live and Travel in the City of 1950

Future city streets, says Mr. Corbett, will be in four levels: The top level for pedestrians; the next lower level for slow motor traffic; the next for fast motor traffic, and the lowest for electric trains. Great

blocks of terraced skyscrapers half a mile high will house offices, schools, homes, and playgrounds in successive levels, while the roofs will be aircraft landing-fields, according to the architect's plan

des interventions en surface, plus « visibles » mais nettement moins longues et surtout mieux maîtrisées, alors que la technique retenue pour le percement du métro Nord (tunnelier en grande profondeur), moins maîtrisée par les ingénieurs bruxellois, engendrerait l'allongement des délais (et de la facture finale).

Du point de vue de la mobilité, l'alternative offre aux usagers :

- un réseau mieux maillé à Schaerbeek et Evere : 13 arrêts pour l'actuelle ligne 55 entre la gare du Nord et Bordet contre 7 stations pour le métro Nord, qui impliquent une distance moyenne plus longue pour rejoindre un point d'arrêt ;
- un accès plus aisé à des quais en surface qu'à des quais enterrés à près de 30 mètres de profondeur (l'équivalent d'une dizaine d'étages!) par une multitude de volées d'escalators ou par les rares ascenseurs prévus dans le projet (un seul par quai avec dans certains cas une « correspondance » obligée entre le niveau des quais et la surface) ;
- le maintien de liaisons directes vers le centre-ville pour une plus grande partie du territoire régional alors que la « métroisation » de l'axe nord-sud ferait de la station Albert son terminus sud, impliquant de fait de nouvelles correspondances pour les usagers, notamment pour tous ceux du Sud de la région (Forest et Uccle en particulier) ;
- de meilleures fréquences sur l'axe souterrain nord-sud : le projet de métro Nord propose une rame toutes les 3 minutes contre un intervalle actuel de 2 minutes 30 entre deux trams et même de 1 minute 46 entre Albert et Lemonnier.

De manière générale, cette alternative traduit une philosophie de mobilité, développée dans la Cityvision⁸, bien différente de celle de la STIB. En privilégiant les transports en commun de surface et l'exploitation en prémétro des tunnels, elle permet plus de souplesse, plus d'adaptabilité, tandis que la Métrovision de la STIB induit la rigidité d'un réseau concentré sur quelques lignes fortes devant être « alimentées » par le rabattement, le raccourcissement voire la suppression pure et simple des lignes jugées secondaires, au détriment d'un maillage fin des quartiers.

Privilégier les transports en commun de surface est également synonyme de plus d'urbanité : les usagers qui voyagent « à l'air libre » appréhendent mieux leur ville que ceux qui ne voient d'elle que ce qui entoure entrées et sorties d'une bouche de métro. On ne compte plus les villes qui redéveloppent leurs réseaux de trams démantelés au profit du tout à l'automobile. Elles le font non seulement pour des questions de mobilité, mais aussi au profit d'un rééquilibrage de l'usage de l'espace public, de l'accessibilité et de la visibilité des commerces, de la continuité des réaménagements urbains. Bruxelles a la chance d'avoir pu maintenir une partie de son réseau de surface, c'est un atout sur lequel la Région doit s'appuyer et qu'elle doit développer.

CONCLUSION

Le choix du métro est un choix du passé, fruit de la vision d'ingénieurs dont la seule préoccupation est la vitesse commerciale des véhicules, peu importe si c'est aux dépens des trajets réels des usagers où les temps de marche, d'attente, de correspondance, représentant souvent bien plus que celui passé dans le métro, le tram ou le bus. Le politique s'accommode bien de ce choix, prétendument motivé par des contraintes techniques, car il lui évite de remettre en cause l'ordre établi, de devoir trancher fermement en faveur d'un rééquilibrage de l'usage de l'espace public au profit des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, et au détriment de quelques places de stationnement ou, localement, d'une bande de circulation automobile.

L'alternative au métro Nord proposée par l'ARAU invite à sortir d'une logique où l'efficacité des transports en commun suivrait une hiérarchie faisant du métro, devant le tram et le bus, le meilleur moyen de déplacement et à penser la mobilité publique en termes d'offre d'un service adapté aux demandes des usagers.

L'alternative de l'ARAU n'est pas « à prendre ou à laisser », mais constitue un point de départ pour un débat jusqu'à présent inexistant sur un projet de métro Nord annonciateur de lourdes et irréversibles conséquences. ●

1. Dans une « étude d'opportunité socio-économique et stratégique », le bien nommé Bureau Métro Nord (BMN) a écarté, de manière partielle, toute possibilité d'amélioration de la desserte en surface de Schaerbeek et d'Evere. Voir l'analyse de l'ARAU Métro Nord : « Qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage », 19 décembre 2012. arau.org.
2. La fréquence annoncée du métro Nord en heure de pointe est d'une rame toutes les 3 minutes, soit, par heure, 20 rames d'une capacité de 728 places chacune.
3. Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2014-2015, réunion du lundi 27 avril 2015.
4. Frédéric DOBRUSZKES, Michel HUBERT, François LAPORTE and Caroline VEIDERS, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles », *Articulo – Journal of Urban Research [Online]*, 7 | 2011, Online since 19 septembre 2010. URL : <http://articulo.revues.org/1844>.
5. Cette alternative a été développée dans l'analyse « Métro Nord : à quel prix ? » du 28 avril 2016 et enrichie depuis lors par de nombreuses discussions et réflexions avec des habitants, usagers, chercheurs, experts, associations, représentants communaux.
6. <http://www.schaerbeek.be/vivre-schaerbeek/transports-mobilite/plan-communal-mobilite>.
7. Voir le travail de Kévin LEBRUN sur l'accessibilité des quartiers bruxellois en transport public exposé, notamment, lors de la dernière journée d'étude de l'ARAU (actes à paraître prochainement).
8. La Cityvision, *Bruxelles en mouvements* n°231-232 – 15 février 2010.



QUI VA PAYER ?

THIERRY KUYKEN - 2010

Difficile de trouver réponse à cette question, pourtant élémentaire, sur le financement de la « future » ligne 3 du métro. Par ailleurs, personne ne sait avec précision (ou ne veut dire) à combien va s'élever l'ardoise. Quels scénarios se dessinent derrière l'opacité des chiffres ?

STÉPHANIE D'HAENENS, INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Nous avons adressé la question aux chercheurs les mieux informés et outillés en matière de transports et de mobilité à Bruxelles et ils n'en savent pas davantage. Même la diligente Commission régionale de mobilité semble démunie pour y répondre. En compilant scrupuleusement articles de presse et comptes rendus de la Commission Infrastructure et des séances plénières du Parlement de la région bruxelloise, force est de constater qu'aujourd'hui, et depuis 2009, le coût global du métro Nord (investissements) ainsi que les sources de financement pour couvrir les frais d'infrastructure restent hypothétiques.

À L'ASSAUT DES SOMMETS

Les coûts d'investissement n'ont d'ailleurs cessé d'évoluer à la hausse. En 2010, la réalisation du nouveau tronçon Nord, de la gare du Nord au terminus d'Evere, selon « l'itinéraire quartier dense » (lire page 5 « des voies rêvées »), devait coûter 654 millions d'euros. En mars 2013, la première phase de l'étude de faisabilité estime la « création du métro automatique » à 854,4 millions d'euros. Un montant qui ne prend en compte : ni les frais d'étude déjà en cours (20 millions injectés par Beliris, un marché public remporté par la SM BMN - Lire encadré « Qui est SM BMN ? » page 13), ni le contrôle technique, ni les études supplémentaires ou frais pour les sondages - un montant de 18

millions est estimé -, ni la réalisation de nouveaux dépôts et leurs voies d'accès. En février 2014¹, le « nouveau tronçon Nord » est toujours en cours d'estimation, mais la conversion de l'axe Nord-Sud du prémétro, entre Albert et la gare du Nord, en un tunnel métro s'élève à 365 millions d'euros selon les prévisions établies dans le contrat de gestion de la STIB. Des prévisions elles aussi revues à la hausse par Pascal Smet². À cela s'ajoutent, sommairement, le matériel roulant soit 200 millions d'euros pour 20 rames, le génie civil soit 550 millions d'euros, et l'équipement technique des stations et de leurs accès depuis l'extérieur soit 250 millions d'euros. Le montant global de la ligne entre Albert et le terminus à Evere avoisine alors 2 milliards 257,4 millions d'euros, le tout hors TVA. À l'époque, Brigitte Grouwels, ministre des Travaux publics et des Transports, prévient : « *de grandes variations sont possibles, principalement en fonction de la technique d'exécution* ». Mais le détail précis de la facture poste par poste (creusement, aménagement architectural...) demeure une énigme. Il est piquant de constater que la majorité des interpellations des différents groupes politiques se basent sur des articles de presse ou d'autres effets d'annonce (Twitter). Qui contrôle qui, s'inquiète Céline Delforge en juillet 2016, « *Théoriquement le Parlement contrôle le Gouvernement. Dans le cas où l'on interpelle le Gouvernement sur [base] des articles de presse, où est le contrôle du Gouvernement ?* »³

RETOUR AUX SOURCES

La Région bruxelloise a adopté en 2015 un plan d'investissements de 5,2 milliards sur 10 ans pour les transports en commun. Les subsides alloués à la STIB (dotation) représentent *grosso modo* 20 % du budget annuel régional. Si la dotation de fonctionnement de la STIB diminue, la dotation d'investissement quant à elle augmente : respectivement 250 millions et 266 millions en 2016. Signe des temps, le réseau de métro absorbe à lui seul 60 % du programme d'investissements du réseau ferré urbain dans le dernier contrat de gestion 2013-2017 négocié entre la STIB et le Gouvernement bruxellois. Un montant qui est loin de couvrir les investissements nécessaires pour la future ligne 3.

Le Ministre Pascal Smet a annoncé que la Région prendrait à sa charge environ 1 milliard 296 millions d'euros de la future ligne (soit 72 % des 1,8 milliard d'euros, estimation du coût total des travaux d'infrastructure). Une étude de PricewaterhouseCoopers (commanditée par la Région) a évalué à 2 milliards d'euros le manque de moyens financiers pour les projets d'investissements de la STIB à l'horizon 2025, année où l'ensemble de la ligne 3 devrait être opérationnelle⁴.

En 2013, le vice-président de la STIB, Ridouane Chahid (spécialiste mobilité du parti socialiste)⁵, insistait sur la nécessité de mettre sur pied un groupe de travail pour réfléchir au financement de la ligne 3. À l'idée de déconsolider les comptes de la STIB et ceux de la Région⁶, il répliqua que « *la seule solution alternative est de renforcer les partenariats public-privé (PPP) pour la construction de bâtiments et d'infrastructures* ». Entre 2010 et 2016, les parlementaires évoquent une série d'options alternatives au PPP : l'affectation des recettes issues de l'agence de stationnement, le péage urbain si celui-ci voit le jour, un éventuel emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) ou encore l'augmentation de l'enveloppe Beliris⁷ et le refinancement de la Région. ►



Les sources de financement sont pourtant une des trois conditions posées pour la confirmation définitive de cette ligne après étude d'opportunité. Les deux autres conditions étant une demande suffisante correspondant au seuil de rentabilité du métro à savoir 6 000 passagers par heure et par sens (Lire encadré « Ordre de grandeur ») et une rationalisation de la circulation en surface aux endroits équipés en métro pour inciter au report modal⁸. L'on ne dira jamais assez le cynisme de ceux qui, arguant du coût d'exploitation⁹ prohibitif du tram en regard du métro, enterrent le transport public de surface. En effet, l'importance de la circulation automobile à Bruxelles impose à la STIB de posséder un parc de tramways et de bus supérieur de près de 32 % à ce qui est nécessaire pour assumer les fréquences requises par le niveau de demande¹⁰. Si ce pourcentage date de 2007, il est confirmé par un tout récent dossier du journal Le Soir dans lequel Kevin Lebrun, géographe, prévient, calcul à l'appui : « Annuler la congestion causerait un gain identique à la création d'une ligne de métro en termes de temps de parcours »¹¹.

Fait troublant, la décision de supprimer la ligne de tram 55 intervient en 2013-2014. Avant cette date, le métro Nord est conçu comme complémentaire au tram 55¹². C'est pour s'assurer la rentabilité du métro (en termes de voyageurs/heure) qu'il s'agit d'enterrer les usagers du tram 55, et non pas pour réduire leur temps de parcours de quelques minutes. (Lire l'article de Jean-Michel Bleus page 8).

Selon Alain Flausch¹³, ex-patron de la STIB, aujourd'hui secrétaire général de l'UITP (Union internationale des transports publics), il faudrait réduire les coûts prévisionnels du métro de 20 % au moins. « Il ne faudrait pas que les entreprises profitent de l'occasion pour s'en mettre plein les poches. (...) Les pouvoirs publics sont face à des constructeurs qui n'ont qu'une envie, c'est de construire des cathédrales. Bruxelles n'est pas

riche et a d'autres choix à faire ». Selon lui, l'extension Nord est loin des standards d'une exploitation métro qui ne se justifie pleinement qu'à partir de 20 000 usagers par heure et par sens. « Ne brûlons pas du cash pour un métro dont on ne sait pas s'il va se justifier ». Par contre, il préconise de protéger l'excellent réseau de tramways bruxellois et « de saturer enfin » les 28 gares SNCB sur le territoire de la région.

PPP EN COUVEUSE ?

Un précédent dossier de Bruxelles en mouvements (mars-avril 2014 – N° 269) pointait des dérives redoutées et déjà ressenties par les travailleurs quant à leurs conditions de travail en regard de la recherche du profit et de la rentabilité. Des dégradations qui menacent aussi les usagers. D'abord, parce que les investissements dans les infrastructures lourdes risquent d'être répercutés sur les tarifs, à plus forte raison s'ils sont financés en partenariat avec le secteur privé. Ensuite, parce que sous prétexte d'un ratio de rentabilité (voyageurs/heure et temps de parcours), l'on risque un assèchement du réseau de surface. Or, si la Région souhaite que les automobilistes actuels (les Bruxellois qui effectuent de courts déplacements, ainsi que les 230 000 voitures qui entrent quotidiennement dans la région) changent de mode de déplacement tout en satisfaisant les usagers effectifs de la STIB, il faut un réseau qui couvre tout le territoire, à une bonne fréquence à toute heure de la journée et avec des tarifs attractifs, voire gratuits.

Pourtant, ce quadrillage désiré du territoire de la région, couplé à une politique tarifaire attractive qui absorberait une demande

en constante hausse, semble compromise. Pourquoi ? Simplement parce que dans le domaine des transports publics urbains, les recettes tarifaires ne permettent généralement pas de couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation (taux de couverture). « Défini selon les normes comptables européennes, le taux de couverture "SEC 95" a subi à Bruxelles une forte augmentation depuis 2000. Il atteint 55 % en 2012 alors qu'il se situait aux environs de 35 % entre 1990 et 2000. Ce résultat est la conséquence des effets conjugués de l'augmentation continue des tarifs et de la fréquentation, et depuis 2007, d'une maîtrise des coûts d'exploitation ».¹⁴

Depuis plusieurs années, la STIB et la Région affichent clairement l'objectif d'atteindre et de maintenir le taux de couverture (au sens européen) au-dessus de 50 % (STIB, Rapport d'activités, 2006, p.12). Un objectif qui permettrait, en conformité avec la réglementation européenne, de déconsolider la dette de la STIB de celle de la Région. Une telle opération « libérerait » les capacités d'investissement régionales, tant dans les transports publics que dans d'autres politiques urbaines.

Or, depuis 2014, les données ont été adaptées pour tenir compte du fait que la dotation annuelle qui permet à la STIB d'améliorer son offre de transport est assimilée à un subside et non à une rémunération de prestations de transport. En conséquence, le taux de couverture, adapté à cette nouvelle règle comptable, diminue. Celui de 2012, « adapté », tombe ainsi de 55 % à 47,52 %. Une baisse qui se marquera d'autant plus dans les années à venir, d'abord parce que les dépenses (investissements) augmentent à un

ORDRE DE GRANDEUR

– **Coût unitaire du matériel roulant** : une rame de métro coûte environ 10 millions d'euros, un tram de type T3000 coûte environ 2,5 millions d'euros, mais le métro a une capacité 4 fois équivalente à celle d'un T3000.

– **Durées d'amortissement** : 35 ans pour le tram et 40 ans pour le métro. L'histoire montre toutefois que beaucoup de séries de véhicules restent en circulation plus longtemps que leur période comptable d'amortissement dans l'attente des budgets pour renouveler le parc.

– **Vitesse commerciale moyenne (VICOM)** : celle du métro est d'environ 28 km/heure ; celle du tram est de 16 km/h, mais en heure de pointe, plusieurs n'atteignent que 12 km/h, soit un différentiel de 70 % ce qui accentue la question des frais d'exploitation, puisqu'à compenser ce différentiel il faut augmenter le nombre de trams en circulation sur une même ligne avec le risque d'une saturation.

– **Frais de construction** : une comparaison des estimations de Beliris pour l'extension du métro vers Evre et du coût effectif des divers projets de trams menés récemment montrent que, selon l'ampleur du réaménagement en surface, le choix des techniques mises en œuvre pour creuser en souterrain et les difficultés spécifiques du projet (franchir un canal ou un chemin de fer), voire les coûts relatifs à des accidents (effondrement du bâti en surface comme à Amsterdam), la construction au kilomètre d'un métro est entre 7 à 12 fois plus chère que celle d'un tram. Une étude réalisée en 2004, concluait qu'un réseau de 17 lignes de trams rapides pourrait être mis en place pour le coût d'investissement d'une ou deux lignes de métro¹⁵.

– **Flux de transport/frais d'exploitation** : le métro devient plus avantageux dès lors qu'on se situe à des flux très élevés de l'ordre de 8 000 voyageurs par sens et par heure. Selon l'ex-directeur de la STIB, il en faudrait 20 000 par heure et par sens. Le seuil fixé dans l'accord de gouvernement 2014-2019 se situe lui vers 6 000 voyageurs par heure et par sens et correspondrait à une valeur au-delà de laquelle l'exploitation pour les tramways deviendrait prohibitive¹⁶. Cet abaissement arbitraire de la norme a pour conséquence directe de surestimer l'intérêt d'un métro.

15. Frédéric DOBRUSZKES, Thierry DUQUENNE, « Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles », *Recherche Transports Sécurité* 85, 9 septembre 2004.

16. Questions et réponses – Parlement Région Bruxelles-Capitale 15/04/2012 (N°28), page 105.

rythme plus soutenu que les recettes du trafic ; ensuite parce que la dotation pour l'amélioration de l'offre ne cesse de croître. Résultat, en 2015, le taux de couverture n'était plus que de 43,14 %. Des résultats qui rendent impossible la déconsolidation des comptes de la STIB et de la Région.

Ce cas de figure illustre à lui seul l'écart entre l'utopie vers laquelle IEB et d'autres associations tendent et la *realpolitik* qui s'appuie sur le possible, ici et maintenant, oubliant de miser sur le changement. Notre vœu d'un réseau de transports en commun de surface, dense, fluide, financé entre autres par un péage urbain résorbant la congestion automobile, et des tarifs planchers reste pieux. Les plus pessimistes redoutent dès lors que, dans un contexte de marché en cours de libéralisation orchestrée par la Commission européenne, l'opérateur public et la Région ne « cèdent » une partie de l'exploitation du réseau à un opérateur privé. Le métro, espace clos par des portiques et dont le coût d'exploitation semble maîtrisé, s'y prête aisément. Un scénario du pire. ●



QUI EST SM BMN ?

La société momentanée Bureau Métro Nord (SM BMN) est un consortium d'entreprises dirigé par Sweco Belgium (bureau d'ingénieurs dirigeant), composé de TPF Engineering-Grontmij, M. C. Van Campenhout, Arep et Amberg (CH). En 2009, Beliris a confié à SM BMN l'étude

d'opportunité et, quasi concomitamment, l'étude technique du métro Nord soit la faisabilité et l'élaboration du projet de métro en ce compris l'élaboration des plans. Le consortium n'est à ce stade pas encore chargé des travaux pour lesquels un marché public européen doit être lancé ultérieurement...

Au sein du Consortium, TPF se charge des missions relatives à la stabilité, au génie civil et aux techniques spéciales des stations. À côté de son *core business*, la consultance et l'ingénierie, TPF a développé six métiers connexes et générateurs de revenus dont la promotion de grands projets immobiliers au rang desquels l'on retrouve Docks Bruxsel (Pont Van Praet). Qui se souvient de la campagne promotionnelle de la STIB incitant les visiteurs de ce « Shopping District » à profiter du nouvel arrêt éponyme sur les lignes 3 et 7 ?

La société **Amberg** est suisse et spécialisée, entre autres, dans le forage de tunnels en utilisant en particulier la technique du « tunnelier ». Les grands chantiers de tunnels en Suisse sont en train de toucher à leur fin et il faut trouver d'autres débouchés pour rentabiliser l'investissement colossal que représente l'achat d'un tunnelier.

AREP est un groupe international interdisciplinaire, filiale du groupe SNCF, fondé en 1997 par Jean-Marie Duthilleul et Etienne Tricaud. Le groupe étudie la création de 3 des 7 nouvelles stations du métro Nord (Bordet, Tilleul et Verboeckhoven). En parallèle de l'étude préliminaire à la réception du chantier pour les trois stations schaarbeekoises, AREP réalise « l'étude d'identité » de l'ensemble de la ligne 3. Il s'agit d'une grosse peinture de l'aménagement urbain et des terminaux ferroviaires sans compter nombre de conceptions iconiques à travers le monde dont la tour El Qatar, émergent des flots à l'entrée du port et de la marina de la péninsule de Lusail.

M.C. Van Campenhout NV est un bureau d'étude qui a conçu le pôle multimodal de la gare Schuman. Il est le faire-valoir du groupe AREP en Belgique.

1. Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – compte rendu intégral (CRI) – Commission de l'infrastructure – (session 2013-2014) N°52.
2. *Métro Nord : à quel prix ?* Analyse de l'ARAU, 28 avril 2016.
3. C.R.I. COM Infrastructure (2015-2016) N°138, page 16.
4. C.R.I. COM Infrastructure (2016-2017) N°12, page 29.
5. *Ibid.*
6. Les comptes de la STIB sont « consolidés » c'est-à-dire cimentés, solidifiés avec ceux de la Région. Effet : la dette de l'opérateur impacte les capacités d'emprunt de la Région car elle diminue sa cote auprès des agences de notation et partant ses conditions d'emprunt auprès des banques.
7. Beliris est né d'un accord de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale dont l'objectif est de promouvoir le rayonnement de Bruxelles en tant que capitale de la Belgique et de l'Europe (!). Depuis sa création en 1993, Beliris a injecté 1,5 milliards d'euros dans des projets bruxellois. 2005 signe le début d'une collaboration avec la STIB pour l'achat de matériel roulant.
8. C.R.I. COM Infrastructure (2009-2010) N°11, page 34.
9. Les coûts d'exploitation sont les frais associés à l'exploitation d'une activité ou d'une installation : masse salariale, charges d'entretien et d'énergie (voies, quais, escalators, ascenseurs...) charges fiscales, assurances...
10. Frédéric DOBRUSZKES et Yves FOURNEAU, « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », *Brussels studies*, numéro 7, 24 mai 2007.
11. « Le réseau de la STIB craque sous toutes les coutures », *Le Soir*, 12 mai 2017.
12. CRI COM Infrastructure (2012-2013) N°52.
13. Entretien accordé à *La Libre Belgique*, 19 septembre 2016.
14. Christophe GOETHALS, « Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles », *Les analyses du CRISP* en ligne, 20 décembre 2012, www.crisp.be.

POUR EN SAVOIR PLUS



ÉTUDES

IEB

- **Voies publiques, Bruxelles en mouvements**, mars-avril 2014.
- **Cityvision, Bruxelles en mouvements**, 15 février 2010. Une proposition géniale de restructuration du réseau STIB, efficace et pas chère. www.ieb.be/La-Cityvision-ou-comment-faire

ARAU

- **Métro Nord : à quel prix ?**, analyse du 28 avril 2016 de l'ARAU. www.arau.org/fr/urban/detail/332/metro-nord-a-quel-prix
- **Métro Nord : « qui veut tuer son chien (le tram 55), l'accuse de la rage »**, analyse du 19 décembre 2012 de l'ARAU. www.arau.org/fr/urban/detail/256/metro-nord-tram-55-supprime

Brussels Studies

- DOBRUSZKES F. et FOURNEAU Y., **Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois**, *Brussels Studies*, Article 7, 2007.
- MONTULET B. et HUBERT M., **Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport**, *Brussels Studies*, Article 15, 2008.
- COURTOIS X. et DOBRUSZKES F., **L'(in) efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse désagrégée**, *Brussels Studies*, Article 20, 2008.
- FRENAY P., **Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux**, *Brussels Studies*, 2009.
- LEBRUN X. et DOBRUSZKES F., **Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, méthodes et contraintes**, *Brussels Studies*, Article 56, 2012.

- ZITOUNI B. et TELLIER C., **Comment les corps techniques construisent la ville, Gestion stratégique du temps lors de la conception du plan d'extension urbaine au 19^e siècle et de la création du (pré-)métro au 20^e siècle à Bruxelles**, *Brussels Studies*, Article 64, 2013.

Cahiers de l'observatoire de la mobilité : Synthèse académique et diffusion de toutes les données existantes. Disponible en ligne <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/2012-06-22/fr/Cahiers-Observatoire-mobilite.pdf>

AUTRES OUVRAGES

- LACOMTE P. et VAN DEN HOVE C., **Le rail, clé de la mobilité**, éditions ALITER, Bruxelles, 2016.
- CORNELIS E. et al., **La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM**, Belspo et SPF Mobilité & Transports, Bruxelles, 2012.
- DESSOUROUX C., **Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants**, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 2008.
- GOETHALS C., **Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles**, *Les analyses du CRISP* en ligne, Bruxelles, 2012.
- UITP, **Intégration des transports publics et de l'urbanisme : un cercle vertueux**, Focus, prise de position de l'UITP, Bruxelles, 2009.

SITE WEB

www.metro3.be

BRUXELLES : « L'ARDOISE » DU TOUR DE FRANCE 2019 COÛTERA NETTEMENT PLUS À LA VILLE QU'EN 2010

Le départ du Tour de France 2019 et la première étape disputée dans Bruxelles coûteront 5 millions d'euros à la Ville.

Le conseil communal a approuvé le versement d'une première tranche de plus de 2 millions d'euros. Une telle somme peut laisser perplexe... Mais le collège se félicite des négociations avec les organisateurs de l'épreuve. En 2010 déjà, le Tour de France avait fait étape à Bruxelles. La caravane arrivait alors des Pays-Bas. Et l'ardoise avait été nettement moins élevée à l'époque.

Pour achever de convaincre, l'actuel échevin des Sports, Alain Courtois (MR), se veut alléchant : le Tour de France, ce sont 17 000 nuitées d'hôtel et 34 millions d'euros de retombées économiques. Des retombées, sans doute, mais pas forcément pour les finances de la Ville de Bruxelles.

Source : https://www.rtf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruelles-l-ardoise-du-tour-de-france-2019-coutera-nettement-plus-a-la-ville-qu-en-2010?id=9627140



ZÉRO LOGEMENT SOCIAL CONSTRUIT DANS 7 COMMUNES EN 12 ANS

Alors que se loger à Bruxelles est un gros problème pour beaucoup et que plus de 44 000 ménages sont sur liste d'attente pour obtenir un logement social, il est intéressant d'observer combien de logements ont été construits ces dernières années et où. D'après les chiffres fournis par la Région, 1 493 nouveaux logements sociaux ont été produits entre 2004 et 2016, sur 12 communes. Les sept autres communes n'ont rien construit. Alors que certaines d'entre elles sont pourtant en forte carence.

Source : <http://bruxelles.lacapitale.be/67332/article/2017-04-06/0-logement-social-construit-dans-7-communes-en-12-ans>



TEST POUR LE PIÉTONNIER PLACE DE LA VAILLANCE : PEUT MIEUX FAIRE !

La commune d'Anderlecht a décidé d'entamer une phase test d'une période de 3 à 6 mois pour la piétonisation d'une partie de la place de la Vaillance et de l'avenue Paul Janson. La Plateforme Vaillance réclame une étude de mobilité qui pourrait objectiver la (non-)pertinence de construire un parking souterrain de 235 places à la place de la Vaillance et demande qu'un vrai processus de participation pour le réaménagement de surface soit mis en œuvre.

Pour la Plateforme, la fermeture temporaire de la place de la Vaillance serait une excellente occasion de tester, de façon participative, différents aménagements en collaboration avec les commerçants, les habitants et les usagers de la place.

Source : <https://www.facebook.com/notes/plateforme-vaillance-dapperheid/pi%C3%A9tonisation-du-centre-danderlecht/703328933187981/>

BRÈVES D'ICI



RUE DU NORD, UN CHANTIER DE DÉMOLITION DÉSASTREUX

Le chantier de démolition de l'immeuble qui abritait le SELOR fracasse le quartier historique de Notre-Dame-aux-Neiges. Le maître de l'ouvrage, Ghelamco, et l'entreprise de démolition De Meuter s'autorisent à étendre le chantier à toute la rue, obligeant les familles qui habitent en face, les usagers du quartier et les cyclistes qui souhaitent circuler en dehors de la petite ceinture, à aller se promener ailleurs ou à faire de grands détours le matin pour conduire de petits enfants à l'école, car « *potverdekke, nous on travaille!* ». Les habitants de la rue du Nord et le comité de quartier Notre-Dame-aux-Neiges, appuyés par l'Association du Quartier Léopold, exigent que le chantier soit immédiatement arrêté et qu'il soit strictement encadré.

Source : <https://www.facebook.com/ComiteNotreDameauxNeiges/>



COLLECTIF PLAN B

NAVEZ : UN PLAN B POUR LA RÉHABILITATION D'UN DES PLUS VIEUX JARDINS POTAGERS DE BRUXELLES

Le collectif « Plan B » défend une alternative innovante et citoyenne à la simple fermeture des jardins de la rue Navez. Suite à une étude de pollution du sol d'Envirosoil, Bruxelles Environnement a demandé à la commune de Schaerbeek, gestionnaire des jardins depuis 2014, de prendre des mesures de sécurité. Cet écrin de verdure où poussent légumes et fruits depuis 1930, seul espace vert dans un quartier densément peuplé, a été fermé le 15 mai dernier pour une durée indéterminée.

Le Collectif « Plan B » – qui regroupe des riverains, des jardiniers, mais aussi des chercheurs et des

associations – propose aujourd'hui cette solution : laisser les usagers du terrain développer par eux-mêmes un plan alternatif de décontamination du sol à partir de leurs propres connaissances et savoir-faire. Ils suggèrent notamment d'employer des techniques de phytoremédiation et de mycoremédiation.

Le collectif vient de lancer une pétition afin de demander un accès au site, aux rapports d'analyse du sol et aux débats.

Source : <http://www.ezelstad.be/2017/05/21/navez/>

ET D'AILLEURS



LIZ PATEK – 2014

SORTIR DU MYTHE DE LA PANACÉE. LES AMBIGUITÉS DE L'AGRICULTURE URBAINE À DÉTROIT

Les projets d'agriculture urbaine dans les villes en décroissance nord-américaines font l'objet d'une forte médiatisation. Pourtant, dans le contexte d'un « urbanisme d'austérité », dans lequel les villes endossent les coûts, risques et sacrifices associés aux politiques d'austérité (baisse des dotations fédérales, réduction des budgets des États fédérés, externalisation des services publics), l'agriculture urbaine est soumise à de fortes dynamiques inégalitaires, à la fois foncières, raciales, économiques et sociales.

Les militants pour l'agriculture urbaine à Détroit sont très préoccupés par l'arrivée croissante de jeunes blancs éduqués et aisés. Mieux dotés en ressources que la plupart des petites associations afro-américaines ou mixtes existant de longue date à Détroit, ils bénéficient en outre du soutien économique des fondations. Surtout, dans un contexte d'accaparement des terres et de spéculation, aucune mesure n'a été prise pour favoriser l'accès et la sécurité foncière pour les habitants et associations d'agriculture urbaine.

Source : <http://www.metropolitiques.eu/Sortir-du-mythe-de-la-panacee-Les.html>

DUNKERQUE, NOUVEAU « LABORATOIRE » DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS

En 2018, le réseau de transport public de Dunkerque sera gratuit pour tous les usagers. Une étude sur la gratuité qui y est déjà instaurée le week-end montre la faisabilité d'une politique publique en faveur du développement urbain et soucieuse des classes populaires, souvent dénoncée comme irréaliste et dispendieuse.

Les premiers éléments de l'enquête menée à Dunkerque sur l'impact de la gratuité les week-ends tendent à déconstruire certaines idées largement partagées par les acteurs des transports urbains. D'abord, l'incivilité n'a pas augmenté dans les bus dunkerquois. Ensuite, la gratuité est rendue possible par le transfert de fonds publics prélevés sur les administrés ou sur le budget de la collectivité : elle résulte donc d'une volonté politique d'investir dans les transports en commun. Enfin, La décision de délaissier la voiture au profit du bus gratuit permet notamment de déambuler dans les rues sans aucune appréhension de la contrainte horaire qu'implique le stationnement automobile.

Source: <http://www.metropolitiques.eu/Dunkerque-nouveau-laboratoire-de.html>



LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE POLLUTION MENTALE AU SERVICE DE L'INDUSTRIE

Les grands pollueurs ont tout intérêt à ce que le « développement durable » soit avant tout un problème de responsabilisation du consommateur-citoyen, faisant ainsi de la pollution un problème de manque de civisme et de la consommation une solution : la meilleure façon de protéger la nature, c'est encore de consommer... Et le consommateur n'a plus que l'embarras du choix : entre Leclerc et Carrefour, lequel soutenir de son acte d'achat « écologique » et « éthique » ? Quelle enseigne oligopolistique vouée à la consommation de masse, poussant au productivisme, au dumping social et aux délocalisations, jetant sur les routes un flux exponentiel de camions, est la plus engagée sur la voie du « développement durable » ?

Source : <http://blog.europa-museum.org/post/2014/09/23/Le-developpement-durable-une-pollution-mentale-au-service-de-l-industrie>

L'INITIATIVE CITOYENNE « STOP TTIP » A EU GAIN DE CAUSE DEVANT LA JUSTICE EUROPÉENNE



FLORIS VAN CAUWELAERT – 2016

Le Tribunal de l'Union européenne a annulé le 10 mai 2017 la décision de la Commission refusant l'enregistrement de la proposition d'initiative citoyenne européenne (ICE) « Stop TTIP ».

En 2014, plus de 320 organisations de la société civile européenne dans 24 États membres, dont le collectif national « Stop Tafta », ont déposé une ICE. Forte de ses trois millions de signatures, cette proposition invite la Commission à recommander au Conseil d'annuler le mandat qu'il lui a délivré pour négocier le traité commercial Tafta.

Au delà de la décision de la Commission, l'avenir du traité Tafta dépend en réalité en grande partie de la volonté des différents États à poursuivre les négociations. Ces dernières ont été rendues plus compliquées en janvier dernier lorsque le nouveau Président américain a signé une ordonnance mettant fin à la participation des États-Unis au traité Tafta.

Source: <https://www.actu-environnement.com/ae/news/initiative-europeenne-stop-ttip-reconnaissance-justice-28985.php4>

LES ÉLECTROSENSIBLES SE REBELLENT CONTRE LE WIFI DANS LES TRAINS

Depuis décembre 2016, 19 rames de TGV proposent la connexion internet sur la ligne Paris-Lyon.

Selon le transporteur, le lancement du portail TGV Connect « répond à une forte attente des voyageurs » qui souhaitent « rester connectés pendant leur voyage pour surfer sur internet ou les réseaux sociaux ».

Mais cette installation est jugée dangereuse par les personnes électrosensibles. Elles revendiquent « le droit de voyager dans des wagons sans wifi et sans ondes ». « Développer le wifi se traduit par une augmentation de notre exposition aux radiofréquences », dénonce le collectif Pour le droit de voyager en train sans wifi et sans ondes, soutenu par Priartem (l'association des électrosensibles de France), Réseau environnement santé, WECEF et Agir pour l'environnement. Il a mis en ligne une pétition depuis le 10 avril contre le projet de la SNCF de déployer le wifi dans ses TGV.

Source : <https://reporterre.net/Les-electrosensibles-se-rebelent-contre-le-wifi-dans-les-trains>

Adjectif qualificatif : citoyen

⇒ « La citoyenneté est le fait pour un individu, pour une famille ou pour un groupe, d'être reconnu officiellement comme citoyen, c'est-à-dire membre d'une ville ayant le statut de cité, ou plus généralement d'un État » (Wikipedia). La citoyenneté est d'abord un attribut défini aujourd'hui par une Constitution. Il n'y a donc pas de citoyenneté en général, elle ne s'inscrit que dans les frontières d'un pays et se confond alors avec la « nationalité » et son cortège de droits et de devoirs.

Mais dans la presse, les conversations de comptoir ou les déclarations des candidats aux élections, les appels à faire ou à participer sont souvent qualifiés de « citoyens ». Un forum, une maison, une manifestation sont affublés d'une vertu dont nous nous demandons parfois ce qu'elle recouvre, voire ce qu'elle dissimule.

Certains qualifient de « citoyen » la réalisation d'un potager collectif, l'accueil des sans-papiers, une manifestation contre un nouvel aéroport, quand d'autres invoquent la notion pour la construction d'un écoquartier de bureaux qui fragilise la réglementation commune ou pour introduire une loi sécuritaire qui limite les libertés individuelles. Est-ce là un appel à l'élaboration collective de nouvelles solidarités ou est-ce un subterfuge permettant à quelques-uns de s'emparer de ce qui relève de ce qui est commun ?

Après deux siècles de modernité dédiés à définir notre collectivité à l'intérieur d'un pays, le moment est sans doute arrivé de nous donner de nouvelles perspectives. Plutôt que de nous enfermer dans un projet national à bout de souffle, pourquoi ne pas revendiquer le droit pour chacun, individuellement et collectivement, de définir

son environnement, qu'il soit économique, social, politique ou écologique ? Ce qui suppose un droit à la critique et l'ouverture d'un espace de débat au-delà des antiques limites. L'accent serait mis sur le devenir plutôt que de se référer à un cadre en train de s'effriter. Le politique serait repris en main par les femmes et les hommes à la recherche acharnée de ce qui est juste et désirable dans une démocratie toujours à inventer. « La démocratie garde toujours un caractère 'sauvage', car c'est précisément dans la contestation ou dans la revendication de ceux qui sont exclus de ses bénéfices que celle-ci trouve son principal ressort. »¹ Dans une telle perspective, on peut se demander si l'institué (l'État, la Région, la Communauté linguistique...) est dans son rôle quand il tente de qualifier ou d'encadrer la citoyenneté et les mouvements de citoyens qui l'ont institué. N'est-ce pas, plutôt, à ces derniers de s'organiser localement ou globalement, quitte à remettre en question les pouvoirs publics qui parfois les soutiennent ?

PRAS démographique, PRD durable, réforme du COBAT, (dé)-protection du patrimoine, au moment où à Bruxelles la Région affaiblit ce que la démocratie bruxelloise a mis 40 ans à instituer, nous sommes appelés à participer à un « Forum des initiatives citoyennes », comme si la promotion des potagers, de la biodiversité ou de la mobilité douce pouvaient compenser ces formidables régressions. Une citoyenneté à deux vitesses semble alors se développer : d'une part, une citoyenneté économique hors sol, libérée des contraintes pour les propagandistes des projets phares, des tours iconiques et des écoquartiers étincelants et d'autre part, une espèce de citoyenneté « les pieds dans la gadoue », soutenue mais contrôlée, pour les tenants des niches, des friches et des tiges de poireaux.

N'oublions pas qu'une des spécificités les plus remarquables de notre minuscule ville-région est son extraordinaire réseau d'associations, de comités et de collectifs. Une vitalité « citoyenne », probablement inégalée dans ce coin du monde. Dans la crise économique, politique et environnementale que nous traversons, une nouvelle manière de définir notre rapport aux autres et à l'environnement doit s'inventer. Et qu'imaginer de mieux que de tenter le coup ici, à Bruxelles ma belle, ce terrain sur lequel se construit une Europe qui doit tout autant se réinventer ? ●

1. Justine Lacroix, *Droits de l'homme et politique. 1980 – 2012*, <http://www.laviedesidees.fr/Droits-de-l-homme-et-politique.html>



Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel pour 6 numéros : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100-0902-0446
BIC : GEBABEBB

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Coordination : Thierry Kuyken
Secrétaire de rédaction : Mohamed Benzaouia
Collaborateurs : Mohamed Benzaouia, Jean-Michel Bleus, Axel Claes, Stéphanie D'Haenens, Sylvie Eyberg, Gérald Hanotiaux, Thierry Kuyken, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Dominique Nalpas, Esther Raso Granda, Erdem Resne, Thyl Sadow, Andreas Stathopoulos, Marco Schmitt.
Graphisme : Élise Debouny
Couverture : Philippe Meersseman
Imprimerie : Delferrière. – 1, rue de l'Artisanat – 1400 Nivelles.
Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles.

ieeb
inter-environnement
bruxelles

Rue du Chimiste 34-36
1070 Bruxelles.
Tél. : 02 801 14 80
E-mail : info@ieeb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES