ATTENTION : fin de l’enquête publique le 30/10 ; tout avis doit être déposé à perspective.brussels avant lundi 30/10 16h,

Prénom NOM

Adresse

Email

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
perspective.brussels
Direction Stratégie territoriale
rue de Namur 59
1000 Bruxelles

Bruxelles, le 29 octobre 2017

**Concerne** **: enquête publique - projet de modification partielle du Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS) relative à la liaison souterraine de transports en commun Nord-Sud**

Madame, Monsieur,

Selon les documents soumis à enquête publique dans le cadre du projet de métro Nord, ce métro remplacerait le tram 55. Je souhaite que ce tram soit amélioré plutôt que supprimé.

J’estime que le projet de modification du PRAS ne tient pas suffisamment compte des possibilités d’amélioration du tram, qui est utile notamment au niveau local (ce que le RIE reconnait d’ailleurs au paragraphe 7.1.2. A.1 : « *Présenter le Projet pour ce qu’il est : non un tracé permettant un projet local pour Schaerbeek (…)* » ).
Mes motivations sont les suivantes :

* Maintenir le service actuellement rendu au niveau local. Le parcours du tram 55 comporte 13 stations entre Bordet et Bruxelles-Nord, dans des quartiers peuplés et commerçants. En outre, beaucoup d’usagers du tram 55 effectuent de petits trajets. Le métro allongerait les temps de trajets locaux car le projet de métro prévoit 5 arrêts de moins que le tram 55, et il faudrait descendre à environ 30 mètres sous terre pour rejoindre les quais. De plus, un tram avec un quai adapté permet aux personnes ayant certaines difficultés pour se déplacer d’y rentrer bien plus facilement que quand il faut descendre dans un métro, même avec un ascenseur (qui peut tomber en panne). Rien n’a été prévu pour maintenir ce niveau de service local.
* Les possibilités de maintien du service du tram 55 n’ont pas été suffisamment étudiées : le rapport d’incidences sur l’environnement (RIE) parvient à la conclusion que l’amélioration du tram 55 présenterait beaucoup d’avantages, mais les tracés de ligne envisagés sont jugés insatisfaisants. J’estime que la recherche de solutions aux problèmes posés par ces tracés, y compris via des tracés alternatifs, n’a pas été suffisamment développée. La question des expropriations, en particulier, n’a pas été traitée en cherchant à limiter ces expropriations au maximum : il faut évaluer toutes les combinaisons de modifications de parcours possibles pour obtenir le meilleur service en surface possible, en limitant au maximum les nuisances telles que les expropriations. Il serait possible par exemple de retenir l’option de modifier la ligne entre la gare du Nord et la place Liedts (revoir la courbe de l’arrêt « Thomas », ou prolonger la ligne souterraine), créer des sites propres dans les rues où c’est le plus important, prolonger les quais à la longueur d’un tram 4000, etc., tout en faisant le maximum pour éviter les changements qui nécessitent de nombreuses expropriations.
* Les difficultés de circulation du tram entre la Gare du Nord et la Place Liedts sont considérées dans le projet de modification du PRAS comme une justification de la réalisation du métro (page 5 de l’arrêté). Cependant, l’étude d’incidence indique qu’aucune étude des tracés possibles avec un tram n’a été réalisée pour cette portion du trajet (RIE, chapitre 7, C.2 : « absence d’une étude de définition »). Il me semble donc incompréhensible que le RIE puisse conclure, en l’absence d’analyse du tracé, que cette alternative « tram » entre Nord et Liedts présente des « incidences en très difficiles à gérer » (chapitre 7, point 7.9 du tableau). L’absence d’étude détaillée de la faisabilité d’une amélioration du tram entre la Gare du Nord et Liedts est un problème important, car cette amélioration supprimerait un des problèmes majeurs du tram et supprime donc une justification importante du projet de métro : c’est un élément clef nécessaire à une prise de décision informée.
* Le RIE analyse les tracés possibles en éliminant certaines options sur la base d’un critère dont la nécessité n’est pas avérée : il est indiqué comme « critère incontournable » une largeur nécessaire pour une double voie de 7 mètres (RIE, section 4.2.3). Cette valeur n’est pourtant pas *incontournable* : la STIB indique dans le document « TRAMS, BUS: manuel des bonnes pratiques pour un réseau performant » ( <http://www.acqu.be/IMG/pdf_vicom_fr_5.pdf> ), que la largeur nécessaire est de 6 mètres si les trams ont une largeur maximale de 2 mètres 30, ce qui est le cas aujourd’hui. La nécessité d’utiliser des trams plus larges n’a pas été démontrée. En outre, il est évidemment possible d’augmenter la capacité du tram 55 sans en augmenter la largeur puisque cette ligne est actuellement exploitée avec des trams 3000. Il est possible de les remplacer par des trams 4000, d’une largeur de 2 mètres 30 - donc toujours dans le cadre d’une norme de 6 mètres au total. Dans ces conditions, utiliser le critère d’une largeur totale de 7 mètres limite inutilement les possibilités de tracés, et peut donc fausser les résultats de l’étude.
* ll n’est pas possible de déterminer que le métro est plus performant qu’un tram amélioré, notamment en terme de services rendus et en matière environnementale, car le RIE fonde une part importante de son analyse sur les travaux antérieurs d’un consortium d’entreprises qui n’a pas le dégré d’indépendance requis : le Bureau métro Nord (BMN), auquel participent des entreprises actives dans la construction de métros et le forage de tunnels.
* les documents de l’enquête publique présentent le métro comme l’unique solution pour assurer la mobilité à grande distance au niveau régional. Nous pensons que le rôle potentiel du RER en tant que moyen de transport public passant par le Nord de Bruxelles (Bordet) n’a pas été suffisamment pris en compte. Celui-ci pourrait jouer un rôle important dans la mobilité régionale, les gares de Bordet et Haren-Sud, étant reliées au centre de Bruxelles et au quartier européen. Les limitations actuelles du RER qui sont de nature financière ou de gestion ne peuvent être considérées comme insurmontables, car ce sont surtout des choix politiques (pourquoi engager le financement d’un métro alors qu’on a pas de quoi finir le RER ?). Le métro ayant largement pour but de servir la mobilité à l’échelle régionale, et non locale (tel qu’indiqué dans le RIE, voir supra), analyser la pertinence du projet de métro requiert une analyse précise et fiable de l’évolution possible du RER à l’horizon 2030 et au delà (y compris l’évolution technologique susceptible de faciliter la gestion du trafic), ce qui n’a pas été suffisamment réalisé.
* Le coût du projet de métro est incomparablement plus élevé que ne le serait une amélioration du tram 55. Tenir compte du coût du projet est pertinent dès le stade de l’inscription du tracé au PRAS, car le choix des grandes caractéristiques du tracé, ainsi que le choix de faire un métro plutôt que d’améliorer le tram, ont des incidences financières évidentes. Que les autorités publiques investissent dans le transport en commun est très positif, mais il ne faut pas oublier que les besoins ne se limitent pas à cet axe Nord-Sud : d’autres lignes pourraient gagner à être améliorées, créées, ou prolongées. Ces choix doivent donc tenir compte des résultats d’une analyse rigoureuse de l’amélioration qui en résulte en termes de mobilité et d’environnement en vue de permettre le meilleur usage possible des moyens publics. Cependant, l’ensemble des remarques présentées dans les autres paragraphes montrent que cela n’a pas été suffisamment réalisé.
* Le RIE montre que la construction du métro selon le trajet du projet, c’est à dire en passant sous de nombreuses maisons et bâtiments publics, engendre des risques de tassement du sol. Un risque de dégradation des bâtiments ne semble pas pouvoir être exclu. Cela renforce encore la nécessité de prouver que le métro représente un bénéfice important en terme de mobilité ou d’environnement, ce que le RIE ne permet pas de conclure. Pourquoi, en l’absence de bénéfice important du projet métro pour l’ensemble de la collectivité, prendre le risque d’abimer des zones urbaines dont l’architecture est remarquable, comme la maison communale de Schaerbeek et l’ensemble qu’elle forme avec les maisons de la place Colignon ? Ou dégrader la qualité de vie des habitants de l’îlot situé entre la rue Walhem et le Boulevard Lambermont ?
* Il semble inexact de justifier le remplacement du tram par un métro sur base de la saturation de la capacité du tram sur la section gare du Midi - gare du Nord, car la section Albert - Midi est déjà exploitée avec une capacité supérieure de 25% à celle de la partie Midi - Nord. D’une manière générale, je pense qu’il serait nécessaire d’étudier le bénéfice qu’on pourrait obtenir grâce à l’amélioration des techniques de régulation du trafic du tram à l’horizon 2030 (à cette échéance, une part significative des véhicule privés pourrait être constituée de véhicules autonomes ; il est difficile d’imaginer que le transport public ne puisse bénéficier des retombées technologiques de ces développements, en terme de capteurs, outils de régulation du trafic, protection contre les accidents…).

Le projet me semble incohérent avec plusieurs politiques ou plans publics en vigueur :

* Le plan IRIS 2 : la compatibilité avec ce plan est beaucoup moins évidente que ne le laisse supposer le projet de modification du PRAS. Le métro est effectivement considéré comme une priorité du plan IRIS 2, mais
	1. le plan IRIS 2 prévoit également que « *l’extension du métro sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants: la demande ne peut être rencontrée par un autre mode de transport public (…); les coûts d’infrastructures et de leurs amortissements doivent être évalués »*. Le fait que ces conditions soient remplies pose question, au vu des insuffisances de l’analyse des alternatives au métro.
	2. le plan IRIS 2 indique également que « *la Région entend donc, en surface, donner priorité aux transports publics sur le reste du trafic* ». Or, la croissance potentielle des déplacements en véhicules individuels est citée dans l’arrêté comme pouvant « *mettre à néant la volonté régionale d’améliorer la vitesse commerciale des véhicules de surface*», ce qui semble être un argument en faveur du métro. C’est oublier que le plan IRIS 2 prévoyait une diminution nette du trafic automobile de 20% entre 2010 et 2018 : si la volonté est toujours de réduire le trafic automobile, le RIE montre que l’élément clef est l’instauration d’un péage urbain, qui diminuerait effectivement le trafic automobile, et que le report vers les transport en commun pourrait alors se faire autant vers un tram que vers un métro (la congestion liée au trafic automobile en surface diminuant dès lors que ce trafic diminue, cela peut aider à octroyer au transport en commun l’espace nécessaire à ce qu’il fonctionne en surface). L’argument que l’amélioration du tram requiert de « sacrifier un certain nombre de places de stationnement en voirie » (page 14 de l’arrêté) semble peu cohérent avec un contexte où l’on souhaite diminuer le trafic automobile.
* Projet de PRDD :
L’arrêté qualifie le projet de « substitut à la jonction ferroviaire Nord-Midi » (page 3), alors que le projet de PRDD indique qu’« il est indispensable de mobiliser l’offre ferroviaire au bénéfice des déplacements intra-bruxellois » (<http://www.prdd.brussels/le-reseau-ferroviaire-sncb>). Très peu de déplacements à l’intérieur de Bruxelles se font actuellement via la SNCB : il n’y a pas de déplacements en train intra-Bruxellois à « substituer » en déplacements en métro. Il n’y a pas non plus d’intérêt à substituer un déplacement entre les gares Nord et Midi via le métro pour des voyageurs qui continuent leur voyage en train, car le métro serait beaucoup plus lent, étant donné le nombre de stations présentes sur la ligne pré-métro. La majorité des trains ne desservent qu’un seul arrêt entre Nord et Midi, c’est donc bien le train qui devrait voir sa capacité améliorée et se substituer au pré-métro quand c’est pertinent, comme le propose le PRDD, et à l’opposé de ce que suggère le projet de modification du PRAS.
* Les engagements belges en matière de changements climatiques :
L’Union européenne s’est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40% à l’horizon 2030 et a pour objectif de les réduire de 80 à 95 % à l’horizon 2050, par rapport aux niveaux de 1990. Il s’agit d’un changement massif, qui nécessite de prendre en compte toutes les activités génératrices de gaz à effet de serre. Cependant :
	1. Le RIE ne tient aucun compte des émissions de gaz à effet de serre associées à la construction du métro, au motif que c’est diffcile à calculer et que les auteurs « ne disposent pas d’informations précises sur la construction des infrastructures qui découlent du Projet » (chapitre 3, C.2). Il n’y a aucune preuve que des «informations précises» soient manquantes et nécessaires. Une estimation préliminaire, à même de fournir une estimation approximative des émissions, serait en tous cas de loin supérieure à l’absence totale d’estimation. Le projet de modification du PRAS fournit suffisamment d’informations pour une estimation préliminaire, car le tracé à inscrire au PRAS implique un tunnel profond, d’une longueur fixée, et avec un nombre de stations défini. Même la technique de réalisation privilégiée (tunnelier de 10 mètres de diamètre) est précisée dans le RIE.
	2. Le RIE conclut que, en ce qui concerne l’exploitation, la mise en œuvre du projet métro ne change pas de façon significative les émissions globales liées à la mobilité. Il indique que c’est la même chose pour les alternatives, bien qu’il suggère aussi que « le tram ne génère pas assez de report modal pour compenser ses émissions ». La lecture des résultats suggère un résultat opposé : dans le cas du tram 55 amélioré (tableau 25), les émissions totales sont légèrement inférieures au scénario où on ne change rien (tableau 18), alors que pour le métro, les émissions de gaz à effet de serre sont très légèrement supérieures à celles du scénario de référence, ce qui me semble très cohérent avec la possibilité d’exploiter le tram de façon à éviter la sur-capacité.
	Il serait plus intéressant de comparer les alternatives dans le cadre de la mise en œuvre d’un péage urbain, car celui-ci est clairement indispensable si on veut obtenir un report modal significatif (le RIE le montre à suffisance). Or, je n’ai pas trouvé les résultats en ce qui concerne un tram amélioré combiné avec un péage urbain. Ont-ils été estimés ? C’est indispensable pour pouvoir comparer l’impact du tram et celui du métro. Je n’ai pas non plus trouvé les émissions de gaz à effet de serre correspondant au scénario de référence (aucune action sur les transports en commun) *avec* péage urbain, ce qui semble empêcher de déterminer l’impact spécifique du métro dans la situation où un péage urbain existe (on ne peut déterminer que l’impact de la combinaison métro + péage, or la modification du PRAS porte sur le métro, il faut en étudier les conséquences séparément du contexte, sans et avec péage).
	3. Puisque l’exploitation du tram amélioré, ou celle du métro, ne change pas significativement les émissions de gaz à effet de serre comparativement à la situation où on n’agit pas sur ces modes de transport, cela signifie que la différence entre tram et métro est entièrement due à la construction du métro. La construction du métro augmentera les émissions de gaz à effet de serre de manière nette, et ne semble jamais pouvoir les diminuer. Or nous avons vu ci-dessus que ces émissions n’ont pas été calculées, même pas de façon approximative. Le RIE admet donc que le projet va à l’encontre de la politique climatique, au moins de manière qualitative, puisqu’il augmente les émissions de gaz à effet de serre (à cause des travaux de construction) au lieu de les diminuer, mais cette étude ne fournit aucune idée de l’ampleur de ces émissions : c’est une incohérence sérieuse par rapport à la politique climatique. Le strict minimum serait de disposer d’une estimation, de préférence sous forme de borne supérieure des émissions que le projet pourrait engendrer. N’oublions pas qu’il ne s’agit pas uniquement d’énergie (des véhicules de chantier, de la congélation des sols autour des stations, etc.) mais aussi des émissions non-énergétiques dues à la production de ciment et d’acier pour le tunnel et les stations. Tous ces éléments n’ont pas été estimés.

Par la Présente, je demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de refuser l’Arrêté de modification du PRAS et de faire réaliser une étude, réellement indépendante (donc ne s’appuyant pas sur les travaux antérieurs de BMN), des différentes manières d’améliorer les transports publics et en particulier le tram 55. Nous demandons que nos observations soient jointes au dossier.

Je souhaite être invité à toute séance publique ou commission de concertation qui serait organisée.

Je vous en remercie d’avance, et dans l’attente de la bonne suite que vous réserverez à ma demande, je vous prie d’agréer, Mesdames et Messieurs, mes salutations distinguées.

Signature