

« Metro Nord » : trois justifications clés du projet... qui ne tiennent pas

1. Le tram peut-il apporter la capacité nécessaire (le nombre de places) sur l'axe Gare du Midi - Gare du Nord ?

OUI, très probablement !

Selon la STIB, seul le métro parviendrait à transporter assez de personnes sur l'axe Nord-Midi d'une manière confortable. Nous pensons au contraire que le tram permet aussi de remplir la demande actuelle et future :

- **le nombre de trams actuels sur cet axe n'est pas au maximum possible.** La fréquence de passage pourrait être plus élevée. Qui se plaindrait d'un temps d'attente très court ? Dès exemples ont existé dans le passé ou sur d'autres portions de trajet. L'amélioration technologique ne peut que permettre cela plus facile à l'avenir !
Pour en savoir plus, voir : http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/17076-1963D_Metro_nord_alternativeMS1.pdf (page 31 et suivantes)
- la possibilité de **faire circuler sur cet axe des trams plus longs** (puisque c'est en souterrain) ou bien **d'accoupler 2 trams** (c'est possible techniquement de manière automatisée) n'a pas été envisagée. Argument fourni en public, plusieurs fois, par la STIB : les **quais** ne sont pas assez longs parce qu'ils ont été construits pour être transformés en métro. En effet, environ la moitié de chaque quai est trop « haute » pour un tram. Quand on parle de transformer les quais « à la hauteur tram » sur toute leur longueur, la STIB répond que les escaliers ne sont pas prévus pour cela et/ou qu'il faut casser le béton du quai prévu pour le métro. **On compare la transformation d'environ 50cm de quai à un projet à 1 ou 2 milliards !** Nous pensons que le problème n'est pas technique, mais stratégique : transformer les stations en « tram long » aurait pour conséquence qu'aucun métro ne circulerait sur cette ligne avant longtemps. Les stations ont été appelées « pré-métro » à une époque où un tram était un petit véhicule brinquebalant et un métro un « grand » véhicule « moderne ». Cette distinction a quasiment disparu, mais certaines personnes semblent encore rêver du métro comme le « grand » véhicule, et dans ce rêve c'est la grandeur de Bruxelles qui est en jeu ! Mais faut-il gérer les transports en commun en fonction de rêves ou passer à la réalité ?

2. Les trams sont lents et irréguliers en raison d'embaras de circulation, seul un métro peut y remédier :

NON, on peut grandement améliorer les trams

Assurer une circulation plus fluide des transports en commun est clairement un objectif important, et là aussi, il existe un grand potentiel « tram » :

- Les promoteurs du métro nous **disent à la fois vouloir diminuer le nombre de voitures sur l'axe concerné et ne pas pouvoir assurer une circulation plus régulière des trams parce qu'il y a trop de voitures...** Ainsi, dans une des enquêtes publiques récentes, réaliser un « site propre » (sans voitures) pour le tram rue Gallait (une des rues empruntées par le tram 55 près de la place Liedts / gare du Nord, où la circulation est souvent bloquée), ne serait pas possible, même dans un seul sens, car les voitures « envahiraient » d'autres rues étroites. Pourtant, une partie de cette rue est déjà à sens-unique... **A-t-on vraiment analysé la possibilité de faire beaucoup plus de sites propres tram**, et en profiter aussi pour faciliter d'autres modes de déplacement « doux » comme le vélo (ou la trottinette...) ? Nous en doutons, et ne sommes pas les seuls (voir par exemple : http://www.ieb.be/IMG/pdf/metro3pourquoi_12-18.pdf)
- Le dossier « métro Nord » a toujours été étudié « par morceaux ». Lors de l'enquête publique pour l'inscription du métro au plan régional d'affectation du sol (PRAS), il était clair qu'un des points noirs du réseau actuel est la sortie des trams de la gare du Nord vers la place Liedts et Bordet (tram 55). C'est connu de tous : il n'y a que 2 voies alors qu'il y en a 4 à partir de la gare du Nord. Une des solutions

possibles avait été inscrite au PRAS avant le métro Nord !

Il s'agissait de réaliser un tunnel pour relier la gare du Nord à l'avenue Rogier. Bénéfice potentiel pour plusieurs lignes de tram.

Cela a-t-il été étudié ? Non. Et le simple passage à 3 ou 4 voies en sortie de la gare du Nord ?

Pas pris en compte en tant qu'alternative possible lors de l'étude d'incidence sur le tunnel prévu pour le métro sous les voies de la gare. **Donc on sait que des travaux ciblés amélioreraient beaucoup la circulation des trams, on prévoit d'en faire... et puis on étudie « pas trop » ce qui se ferait sans métro.**

(pour en savoir plus : <https://arau.org/au/3c40fd672d65c8af10072856c8c5fcae55387072.pdf>)

Conclusion : les études sont la plupart du temps faites « à charge » contre le tram et pour le métro (ce n'est pas pour rien que les premières études ont été confiées à un consortium d'entreprises susceptibles de participer à la construction d'un métro et baptisé « Bureau Métro Nord).

3. Faire le métro c'est « bon pour l'environnement » : NON - en tout cas pour le climat !

C'est une justification clé pour faire du transport en commun : en diminuant le nombre de voitures, cela va diminuer les pollutions.

Pour la pollution locale, notamment les « particules fines » très nocives, cela pourrait en théorie être vrai : Si il y a effectivement moins de voitures ET que les voitures restent polluantes ALORS le métro serait bénéfique localement... Mais à un horizon plus lointain que 2030, on peut espérer que les voitures encore en circulation seront nettement moins polluantes, et c'est largement souhaitable : 5 km de ligne de métro ne vont pas changer grand chose à l'échelle de la Région bruxelloise, donc il est indispensable que l'effort de réduction des émissions polluantes des voitures se poursuive (l'étude d'incidence relative à la modification du PRAS avait montré qu'un péage urbain est nécessaire pour que le nombre de voitures baisse significativement - le métro seul n'a quasiment aucun effet).

Et pour le climat ? Il est de plus en plus clair que le métro n'offre pas de bénéfice, mais la décision de construire le métro a été prise en toute ignorance de l'impact sur le climat ! En effet, l'enquête publique relative au PRAS indiquait qu'il n'y a pas de bénéfice significatif mais l'élément clé n'avait pas du tout été analysé : ce n'est que tout récemment, pour les enquêtes relatives aux permis de construire les 2 premières stations, que les émissions de gaz à effet de serre (la cause de perturbation du climat) ont été analysées. A ce jour (juillet 2019) il n'y a aucune analyse publique et complète relative aux émissions de l'ensemble du projet. Et le peu qui est connu montre que les émissions sont très importantes, notamment à cause de la quantité de béton nécessaire pour construire des stations à 30 m de profondeur. Qu'est-ce que cela veut dire « des émissions importantes liées à la construction » ? Que les émissions « en moins » qu'on pourrait espérer Si il y a moins de voitures ne vont, à notre avis, jamais égaler les émissions « en plus » pour construire à 100 m de profondeur.

Pour en savoir plus : <http://www.metro3pourquoi.be/2019/06/24/metro-nord-un-impact-climatique-negatif/>

Conclusion générale

Si le but est d'améliorer la mobilité et réduire son impact sur l'environnement, il est urgent de revoir l'ensemble du projet en considérant l'ensemble des besoins de mobilité sur les axes concernés.

Si le but est de vendre que Bruxelles est une Grande Ville parce qu'elle a 5 ou 10 km de Métro en plus, alors il suffit de creuser... un premier rendez-vous est prévu dans « quelques années » pour couper le ruban d'inauguration de la première station, et bien d'autres rubans pourront être coupés et entrecoupés de discours ventant le mérite d'une technologie du 20^e siècle... Entre temps il y aura probablement quelques « crises » : manque de budget au niveau Régional, peut-être une ou deux stations en construction noyées sous les eaux, ou des bâtiments fissurés en surface (on sait que le terrain est parcouru de nappes phréatiques et instable, la quantité d'eau à pomper en permanence après les travaux a même été calculée mais pour une seule station...).

A moins de trouver d'autres moyens de rendre la ville-région (encore plus) agréable à ses habitants et ses visiteurs ?