

OPINION

Le projet de métro Nord plombe les finances bruxelloises (carte blanche)

15/12/21 à 14:46 Mise à jour le 16/12/21 à 12:54

[\(\[//www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html\]\(https://www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html\)\)](https://www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html)**Carte blanche**[\(\[//www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html\]\(https://www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html\)\)](https://www.levif.be/actualite/auteurs/carte-blanche-855.html)

La Région bruxelloise a confirmé, dans son budget 2022, sa volonté de réaliser la nouvelle ligne de métro Nord. Un projet qui devrait être inauguré au mieux en 2032. Mais doit-il vraiment voir le jour ? Pas selon ce collectif de signataires qui estime que ce genre de projet devrait appartenir au passé, car peu adapté aux exigences environnementales, de transport et de genre, notamment.



L'opportunité de construire un métro au nord de Bruxelles est remise en question aussi bien par des comités d'habitants, **LE VIF** les associations de défense de l'environnement ou encore des experts

de la mobilité. Depuis le lancement du projet de métro nord, la situation financière de la Région s'est encore dégradée... Pourtant, le gouvernement de la Région confirme, dans son budget 2022, sa volonté de réaliser cette ligne tout en inscrivant cette dépense en dehors de l'épure budgétaire.



NEWSLETTER LE VIF

Un update des dernières nouvelles, le matin, à midi et autour de 18 h dans votre mailbox.

INSCRIVEZ-VOUS

Soyez rassuré. Vous pouvez vous désabonner à tout moment en un seul click. Découvrez [ici \(https://www.roularta.be/fr/privacy-policy\)](https://www.roularta.be/fr/privacy-policy) notre politique de confidentialité.

Lire aussi: **Pourquoi le métro Nord sera souterrain et probablement monotube**
(</actualite/belgique/pourquoi-le-metro-nord-sera-souterrain-et-probablement-monotube/article-normal-1092017.html>).

Pour la Cour des Comptes, **Bruxelles vit au-dessus de ses moyens** : une dette prévue de près de 9 milliards d'euros fin 2022 ! Son rapport est très critique sur cette gestion budgétaire et elle met en doute la légalité d' "immuniser" ces investissements du périmètre budgétaire (419 millions en 2021 et 396 millions en 2022).

De ce fait, Bruxelles se retrouvera sans aucun doute **en situation de demande** lors d'une future négociation institutionnelle, et donc en situation de faiblesse. La position du gouvernement relève de la cécité.

Bien entendu, **l'investissement en transport public est une nécessité**. Les trains, trams, bus et métros font partie de la ville de demain, libérée au maximum de la voiture, apaisée, décarbonée, inclusive.

Même si l'offre bruxelloise est supérieure à celle de nombreuses villes, **le réseau peut et doit encore être étendu** et amélioré, particulièrement dans les quartiers aujourd'hui mal desservis et dans les quartiers en développement. Mais ces améliorations risquent de ne pas être financièrement possibles si l'on s'entête à vouloir consacrer près de deux milliards d'euros au seul **projet de métro Nord** (</actualite/belgique/metro-nord-a-bruxelles-le-cahier-des-charges-sera-t-il-amende/article-normal-1162083.html>)(1,66 milliards avant les offres des entreprises, les surcoûts et les aléas de chantier). Rappelons que pour le même montant, **la Région pourrait financer une quinzaine de lignes de tram**, et ce, plus rapidement que le projet de métro qui, s'il voit le jour, sera inauguré en 2032, au mieux.

Lire aussi: **Métro Nord à Bruxelles : le cahier des charges sera-t-il amendé ?**
(</actualite/belgique/metro-nord-a-bruxelles-le-cahier-des-charges-sera-t-il-amende/article-normal-1162083.html>).

LE VIF



Le monde change et d'ici là, il aura encore davantage changé : [impact du télétravail \(/actualite/magazine/le-teletravail-va-fortement-diminuer-les-embou/article-normal-1463791.html\)](/actualite/magazine/le-teletravail-va-fortement-diminuer-les-embou/article-normal-1463791.html), déficit budgétaire, dérèglement climatique... Il nous faut **plus de résilience et d'agilité**, ces grosses infrastructures relèvent du passé. Une ville apaisée est davantage orientée vers les mobilités actives et leur complément direct : le transport public de surface.

Dans les villes qui mènent des politiques de mobilité volontaristes et efficaces, on assiste à une **redistribution des modes**. À Amsterdam par exemple, entre 1990 et 2010, la politique favorable à la mobilité active (piétons, cyclistes) s'est faite au détriment de l'usage de la voiture (-46%), mais aussi des transports publics (-34%) qui sont passés de 27 à 21% de part modale.

De même, à Fribourg-en-Brisgau (D), considérée comme **la capitale de l'écologie**, la part modale des transports publics est passée de 18 à 16% entre 1999 et 2016 au bénéfice de la marche et du vélo. De plus, les tendances récentes relatives au télétravail et à la promotion de la ville de proximité impliquent une diminution du recours aux déplacements motorisés.

Tous ces éléments viennent **contredire l'option d'un transport de masse sur un axe unique**. Par ailleurs, le bilan environnemental et surtout le bilan carbone pour l'ensemble du projet de métro nord n'ont, à ce jour, jamais été réalisés. Or l'énorme excavation de terre et l'importante masse de béton nécessaires pour la construction de 5 km de tunnel et de 7 stations gigantesques induisent **l'émission de très grandes quantités de gaz à effet de serre**.

Seule solution pour compenser ces émissions : que **le report modal des véhicules particuliers** vers le nouveau métro soit important. Or, même estimé dans des conditions douteuses d'un conflit d'intérêt [les études ont été effectuées par le consortium Bureau Métro Nord chargé de la suite du projet], le projet ne permet de supprimer que 4 421 km parcourus en voiture sur un total de 720 300 à l'horizon 2025 (projection faites lorsqu'on pensait que le métro serait en service en 2025), soit seulement 0,6% de report modal.

Lire aussi: [Lenteurs, conflits d'intérêt, manque de vision... Les 7 péchés capitaux du métro Nord \(/actualite/belgique/lenteurs-conflits-d-interet-manque-de-vision-les-7-peches-capitiaux-du-metro-nord/article-normal-1091987.html\)](/actualite/belgique/lenteurs-conflits-d-interet-manque-de-vision-les-7-peches-capitiaux-du-metro-nord/article-normal-1091987.html)

Il apparaît donc d'ores et déjà que **le bilan environnemental du métro Nord sera fort négatif** et en totale contradiction avec les engagements climatiques de la capitale.

On n'a par contre pas beaucoup évoqué **la politique de genre** : a-t-on réfléchi sérieusement à la sécurité ou au sentiment d'insécurité des usagers et en particulier des femmes qui vont devoir descendre à trente mètres de profondeur (l'équivalent de 10 étages) pour rejoindre les quais du métro aux heures de moindre fréquentation ?

Il est en effet **plus sécurisant d'attendre un transport en soirée dans la rue** (tram, bus) que dans une station fermée par des portiques d'où il est plus difficile de "fuir" en cas de danger. Cette

question concerne aussi les personnes relevant d'autres genres, pour des motifs aussi variés que l'âge (p. ex. jeunes et vieux en tant que "cibles faciles", LGBTQI+, etc.) qui risquent de souffrir d'un contexte où le contrôle social est réduit, à savoir les stations de grande profondeur. Et étant donné que la ligne de tram 55 serait supprimée sur cet axe, cela implique aussi une difficulté d'accès au transport public pour pas mal de personnes, dont les moins valides, les personnes chargées, celles et ceux qui ont un enfant en poussette, etc.

Lire aussi: [Namur, Rouen, Montréal... Ces villes qui veulent rendre aux femmes leur place dans l'espace public \(/actualite/international/namur-rouen-montreal-ces-ville-qui-veulent-rendre-aux-femmes-leur-place-dans-l-espace-public/article-normal-859695.html\)](https://actualite.international/namur-rouen-montreal-ces-ville-qui-veulent-rendre-aux-femmes-leur-place-dans-l-espace-public/article-normal-859695.html)

N'est-il pas temps, alors que les permis pour le tronçon entre la gare du Nord et Bordet n'ont pas encore été délivrés, d'**aborder sérieusement et publiquement ce projet**, de mettre toutes les cartes sur la table et de prendre une décision en toute connaissance de cause en réorientant les investissements en faveur de tous celles et ceux qui habitent et/ou travaillent dans la Région ?

Liste des signataires:

Marion Alecian (ARAU), Jean-Michel Bleus (ARAU), Vincent Carton (EFP, ingénieur-urbaniste), Anne Cremer (Save tram 55), Frédéric Dobruszkes (ULB), Bernadette Dupont (Save tram 55), Mohamed El Hajaji (Président ACRB-Association des Commerçants de la Rue de Brabant), Michel Hubert (Université Saint-Louis - Bruxelles et ULB), Chris Kesteloot (KU Leuven), Pierre Laconte (expert international en transports public), Nouredine Layachi (asbl Stalem-Stalingrad Lemonnier), Philippe Marbaix (Save tram 55), Sonia Ringoot (Save tram 55), Luc Schuiten (architecte), Béa Suys (Save tram 55), Thyl Van Gyzegem (Inter-Environnement Bruxelles). ●