

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s de Schaerbeek,
Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s d'Evere,
Aux membres de la Commission de concertation,

OBJET : Avis du GRACQ dans le cadre de la seconde enquête publique relative à l'extension de la ligne de métro 3 vers Schaerbeek et Evere, et la réalisation de 7 stations de métro + dépôt (REF. 15/PFD/1696165).

Bruxelles, le 23 février 2024.

Madame la Bourgmestre, Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevin·e·s
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission de concertation,

Le GRACQ a pris connaissance des plans modifiés concernant le projet d'extension du métro vers le nord de Bruxelles, sur le territoire des communes de Schaerbeek, Evere et Bruxelles-Ville.

Lors de la première enquête publique, en avril 2022, notre association s'était exprimée sur le projet. La complémentarité entre les transports publics et le vélo n'est plus à démontrer et dans ce cadre, le GRACQ soutient une intermodalité efficace et accessible au plus grand nombre – notamment en vue de limiter la dépendance à la voiture. Notre association réclamait donc que le projet intègre davantage la dimension « vélo », et plus particulièrement le stationnement (sécurisé) vélo, tout en émettant des réserves majeures quant à l'impact du projet sur les finances régionales.

Près de deux années plus tard, force est de constater que le projet sur la table est, à peu de choses près, identique au projet initial : en dépit des nombreuses remarques formulées par des citoyens concernés, le projet du métro se poursuit tel quel. Les coûts du projet se sont quant à eux envolés, sans que le gouvernement n'apporte de réponse quant à la manière de le financer. Et les difficultés techniques et les retards qui s'accumulent au niveau des travaux sur le tronçon Albert-Nord, avec ses impacts désastreux pour la population locale, ne sont pas de nature à rassurer en ce qui concerne l'extension nord du métro.

Si le GRACQ est favorable au développement d'un réseau de transports publics performant, notre association ne peut en aucun cas soutenir le « métro à tout prix » : au vu du contexte financier et des différents arguments remettant en cause le bien-fondé de ce projet de métro, nous plaidons pour que la région bruxelloise se tourne vers des alternatives plus rationnelles, plus durables, et davantage inclusives.

À partir de **2016**, les projets de stations ont fait l'objet de plusieurs présentations en **Commission Régionale de Mobilité** : dans son avis du 27 mars 2017, cette même commission insistait sur la nécessité de bien prendre en compte les besoins des usagers cyclistes à moyen et long termes au vu du caractère neuf du projet. La commission pointait également **l'insuffisance du stationnement vélo**, notamment du stationnement vélo sécurisé, et formulait diverses recommandations à ce sujet.

Lors de l'enquête publique d'avril **2022**, le GRACQ déplorait que cette demande n'ait pas été suffisamment écoutée : notre association regrettait que la gestion du stationnement au sein du projet relève davantage de l'opportuniste que d'une approche intégrée et volontariste. En effet, les chiffres du stationnement vélo – sécurisé et non sécurisé – aux différentes stations se trouvaient particulièrement éloignés des recommandations du Masterplan Stationnement Vélo pourtant adopté par le gouvernement bruxellois : **le projet prévoyait 865 emplacements sécurisés, là où le Masterplan en recommande 3180**. Notre association pointait tout spécialement le cas **des stations Liedts et Colignon, qui n'incluaient pas un seul emplacement de stationnement vélo sécurisé**.

En dépit des demandes d'adaptation faisant suite à la première enquête publique, nous déplorons que les modifications liées au stationnement vélo soient véritablement anecdotiques. Dans la nouvelle mouture du projet, **les stations Liedts et Colignon ne comptent toujours aucun emplacement vélo sécurisé**. Selon les auteurs de projet, il est impossible d'ajouter du stationnement vélo au sein de ces deux stations, car cette dimension a été omise dès le départ. Il est difficile d'admettre que le projet ne puisse pas être adapté, avant même le premier coup de pelle, et avant toute délivrance de permis d'urbanisme !

Nous ne nous attarderons pas sur les modèles de stationnement vélo à double étage peu accessibles (sur l'expérience du parking de la Bourse, ou encore celui de l'Iris Tower) ni sur les localisations parfois inadaptables de certains parkings vélo (accès au parking de la station Verboekhoven via une rue très peu accueillante pour les cyclistes).

Les **réaménagements de surface** laissent également place à beaucoup d'incertitude pour le citoyen : alors que Beliris annonce que de nouveaux processus participatifs seront lancés dans le futur pour concevoir le réaménagement définitif des abords de stations, les propositions sur la table semblent déjà valider une série d'options, sans que le citoyen soit clairement informé de ce qui pourra encore être discuté ou de ce qui ne pourra plus l'être à l'issue de cette enquête publique.

► **À l'instar de nombreux citoyens et associations, qui ont formulé des remarques portant sur des thématiques multiples (patrimoine, environnement, sécurité, mobilité, qualité de vie etc...), notre association estime qu'il n'est pas normal que le projet soit déjà bouclé, et qu'il n'est plus temps à ce stade de rien changer au projet sur la table, si ce n'est de manière cosmétique.**

Alors même que l'absolue nécessité de cette ligne de métro est contestée, on ne peut que s'alarmer devant **l'explosion des coûts de la ligne métro 3**. En avril 2022, le coût du métro 3 était estimé à 2,25 milliards d'euros (contre 1,66 milliards en 2018). En 2024, ce même coût est estimé à **4,7 milliards** : en moins de deux ans, les estimations pour l'ensemble de la ligne – dont la majeure partie des coûts est liée à la construction de l'extension

nord – ont donc plus que doublé. À ce stade, rien ne peut garantir que la facture s'arrêtera là, bien au contraire. Jusqu'à présent, le gouvernement a été incapable de déterminer comment serait financé ce projet pharaonique : une tâche qu'il délèguera probablement au gouvernement à venir.

► **La charge financière d'un tel projet n'est tout simplement pas supportable par la région et par la population bruxelloise, car il ne pourra se faire indépendamment de coupes budgétaires importantes dans divers pans de la politique régionale. Il est fort à craindre que ce sont les publics déjà fragilisés qui seront les premiers touchés par les mesures d'austérité budgétaire.**

L'argument financier justifie à lui seul la décision de stopper le projet pour se tourner vers des alternatives plus réalistes. À cela s'ajoutent de nombreux autres arguments, qui ont largement alimenté la polémique autour de ce projet de métro, et que nous ne ferons que rappeler ici :

- **Le projet va à l'encontre des engagements climatiques de la région bruxelloise.** Dans un contexte budgétaire déjà déficitaire et à l'heure où l'urgence climatique appelle au contraire à la sobriété, ce projet de métro nord semble tout à fait anachronique. Les études ont clairement souligné le bilan environnemental négatif du projet lié à la construction même du métro. Tout projet porté par la région bruxelloise devrait pourtant s'inscrire dans la trajectoire de réduction des gaz à effet de serre prévue par le gouvernement bruxellois.
- **Le projet de métro 3 est basé sur une approche non inclusive de la mobilité.** Cette nouvelle ligne de métro constituera sans aucun doute une liaison performante entre la frontière nord de Bruxelles et Albert, en particulier à l'heure de pointe (qui est le principal problème du tram 55). Elle répondra donc à des besoins spécifiques : des trajets relativement longs, visant davantage un public de navetteurs et de travailleurs, mais sans pour autant initier un report modal (l'impact de cette nouvelle ligne sur la réduction de la pression automobile est évaluée à 0,7%). La performance du métro ne concernera donc qu'une part des usagers, sans couvrir tous les besoins en mobilité plus locale remplis actuellement par le tram 55. L'éloignement des stations les unes des autres, leur grande profondeur, le sentiment d'insécurité plus prononcé au sein du métro sont autant d'éléments problématiques pour certains publics : les personnes moins valides, les femmes, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les séniors... Le projet de métro 3 va à l'encontre de l'approche du *gender budgeting* : les investissements consentis dans la mobilité devraient contribuer à réduire les inégalités entre différentes catégories de population plutôt que de les accentuer.
- **Le projet de métro 3 n'apporte aucune réponse « mobilité » de court ou de moyen terme, ce qui rend nécessaire le développement de solutions intermédiaires quoiqu'il advienne.** La mise en service du métro n'interviendra pas avant une douzaine d'années au mieux. Dans l'intervalle, la région devra nécessairement développer des alternatives – en ce compris le développement éventuel de nouvelles lignes de tram. Le projet de métro ne semble pas non plus prendre en compte les transformations dans l'organisation de la mobilité urbaine à moyen et long terme, liées au développement d'une ville polycentrique, à l'évolution des mobilités actives, au télétravail...

- **L'expérience des chantiers en cours sur le reste de la ligne doit alerter le gouvernement quant aux incertitudes techniques du chantier à venir et quant aux risques importants qui en découlent pour la population et le patrimoine.** De nombreux experts avaient déjà attiré l'attention sur les risques liés au chantier sur le tronçon Albert-Nord, des alertes ignorées par les pouvoirs publics qui se confirment malheureusement : la destruction envisagée du Palais du Midi, les retards importants qui s'accumulent, les surcoûts, les chantiers interminables qui impactent les riverains et touchent durement les commerces locaux. Les craintes des citoyens et des différents experts concernant le chantier du métro nord, pour lequel les incertitudes sont encore plus fortes, sont donc amplement justifiées. Les chantiers de ces sept nouvelles stations – qui vont perdurer durant une dizaine d'années dans le meilleur des cas – auront des répercussions fortes sur le patrimoine, sur les habitants, sur les commerçants et sur les usagers (en particulier la sécurité des usagers plus vulnérable en raison de la circulation de nombreux camions chargés de déblayer les terres excavées et d'acheminer les matériaux). Au vu de leur ampleur, l'impact des chantiers sur la population locale et sur les quartiers concernés ne doit pas être considéré comme un « dommage collatéral ».

Nous vous prions instamment de considérer ces éléments dans votre décision finale. Par ailleurs, nous demandons qu'un-e représentant-e de notre association puisse être entendu-e lors de la commission de concertation.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Bourgmestre, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, nos salutations respectueuses.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,



Florine Cuignet

florine.cuignet@gracq.org