

MÉTRO 3

PROJET D'EXTENSION NORD

AVIS D'INITIATIVE DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

2 JUIN 2022

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur, 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat, 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Dans le cadre de ses missions, la Commission régionale de développement (CRD) a la faculté de remettre des avis d'initiative sur les dossiers qu'elle a à connaître. Elle considère que le projet de Métro Nord fait partie intégrante de l'exécution du plan Good Move et du PRAS (qui a d'ailleurs été modifié pour inclure son tracé). Étant plus particulièrement chargée des questions relatives au développement territorial, la Commission est directement concernée par ce qui est sans doute un des plus grands projets d'investissement public depuis la création de la Région et ses nombreuses conséquences.

La Commission s'est réunie les 21 et 28 avril 2022, les 12 et 17 mai 2022, ainsi que le jeudi 2 juin 2022.

Après avoir entendu Beliris, la STIB et le bureau Ariès, la Commission émet en date du 2 juin 2022 l'avis unanime suivant.

CONTEXTE

Du 7 mars au 5 avril 2022 s'est tenue l'enquête publique concernant la deuxième phase du projet de Métro 3 qui vise la construction d'un tunnel de 4,5 km, de sept stations et d'un dépôt pour le remisage et l'entretien des métros à Haren. Ce nouveau tunnel est destiné à prolonger le tunnel existant qui va d'Albert (Forest) à la gare du Nord et qui est en cours de transformation de prémétro en métro.

La Commission estime que la durée de l'enquête publique telle qu'actuellement prévue dans le COBAT est insuffisante et aurait dû intervenir plus tôt pour permettre aux instances ainsi qu'aux Bruxellois de consulter et d'analyser une telle demande de permis, dont l'étude d'incidences est particulièrement conséquente (près de 7.000 pages dont 595 pages rien que pour le résumé non technique). Elle suggère que la prochaine modification du COBAT tienne compte de cette préoccupation pour les projets futurs tout en simplifiant par ailleurs les procédures actuelles imposant pour le même projet des évaluations environnementales redondantes. La consultation approfondie des dossiers importants, pour permettre une meilleure participation sociétale, doit se faire en parallèle avec une diminution globale des délais de délivrance des permis, actuellement beaucoup trop longs.

La Commission observe que le débat public et citoyen sur l'opportunité d'une telle infrastructure de Métro Nord-Sud gagnerait à se produire à l'avenir le plus en amont possible, pour éviter que les contestations ne resurgissent alors qu'un permis est demandé sur un tronçon de la ligne. Mais il faut pour cela que toutes les composantes du dossier soient clairement sur la table, et en particulier l'examen ouvert des options qui se sont présentées ou qui se présenteront. Ainsi, des remarques additionnelles peuvent s'avérer utiles.

La Commission a pris acte des décisions intervenues à ce stade, quant à la réalisation du Métro Nord. Elle soutient l'investissement dans les transports publics et la volonté du Gouvernement de les améliorer. La Commission n'est pas opposée à tout investissement de type métro, mais tient à saisir cette opportunité pour tirer un ensemble d'enseignements et pour faire des recommandations face à des projets de cette envergure.

AVIS DE LA CRD EN 2018

La Commission rappelle que, dans son avis rendu le 15 mars 2018 à propos du projet de modification du PRAS, elle avait déjà attiré l'attention du Gouvernement sur divers facteurs ; nombre d'entre eux n'ont pas été entendus.

Elle avait partagé ces remarques issues de l'enquête publique :

- *L'absence d'analyse coûts/bénéfices ;*
- *Le manque d'analyse des potentialités du chemin de fer qui devrait être intégré au réseau interne bruxellois (pôle multimodal de Schaerbeek-voyageurs, desserte de Josaphat, etc.) et qui pourraient constituer des alternatives au projet ;*
- *Le manque de vision métropolitaine ;*
- *L'absence de réponses pour les usagers locaux de trajets courts.*

Dès lors, la Commission regrette que les remarques formulées dès 2018 n'aient pas donné lieu à un débat ouvert ou une décision motivée.

DÉVELOPPEMENT

Dans le souci d'un développement territorial harmonieux, la pratique d'études comparatives aurait contribué à fonder davantage les décisions, dans ce dossier comme dans d'autres.

La Commission constate que le choix de réaliser cet axe Métro Nord est davantage orienté, pour le Gouvernement, par la volonté de mieux desservir la population locale et le développement socio-économique de certaines zones, que d'induire un modal shift, qui nécessiterait le développement d'autres tronçons ou d'autres destinations, susceptibles de conduire davantage d'automobilistes à opter pour le transport public.

Elle estime que sa mission la conduit à rester très attentive aux améliorations indispensables du réseau, aussi bien en souterrain qu'en surface, afin d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble des quartiers bruxellois (dans le cadre notamment des PAD), de permettre un transfert modal durable et de diminuer la navette entrante en voiture.

Vu l'importance de ce dossier, historique pour la Région, certains aspects nécessitent une attention particulière, que ce soit quant à la gouvernance ou quant à l'agilité de l'action publique. Ceci autant pour que ce projet réponde au mieux aux défis actuels et futurs et s'adapte aux contextes mouvants que pour inciter à faire évoluer la méthodologie des choix de la stratégie territoriale.

- **De la nécessité d'un développement territorial efficient**

La Commission considère sa mission comme gardienne de la vision stratégique du Plan régional de développement durable (PRDD). Dans cette perspective, elle souhaite éviter que le projet de Métro Nord conduise à renoncer à étudier des compléments au projet en question. On pense notamment :

1. à la valorisation de l'utilisation intra-bruxelloise des lignes de chemin de fer, en particulier celles qui longent le territoire d'Evere et Schaerbeek. Au moins une des lignes le long de la gare de formation de Schaerbeek offre, par suite de sa sous-utilisation chronique, l'opportunité d'y aménager une ligne sur le modèle S (ou RER) et de desservir ainsi tout le flanc Ouest du territoire considéré. Il en est de même pour la ligne qui traverse les deux communes en question ainsi que le site Josaphat. Ces deux lignes sont raccordées entre elles selon le projet de boucle dit « ligne 26 ». Cette intégration permettrait de réaliser une desserte efficiente, avec des travaux d'infrastructures et des coûts fortement réduits. La Commission regrette que cette possibilité prenne tant de retard dans sa mise en œuvre et que la Région n'ait pas plus d'impact sur le développement du réseau de chemin de fer et de sa desserte au niveau local ;
2. au maintien et au renforcement de l'offre du tram 55 en augmentant sa capacité, ainsi qu'au maillage plus dense du territoire considéré en créant une ou plusieurs lignes de transport en commun supplémentaires afin d'offrir une desserte locale satisfaisante dans la logique de la « ville à 10 minutes ».

- **D'une gestion incrémentale de l'investissement global**

La Commission estime que, dans ce projet, comme dans la réalisation d'autres infrastructures de grande taille, une certaine prudence budgétaire reste de mise. Celle-ci se justifie en regard de la recherche d'efficacité des investissements publics, dans un contexte de raréfaction des ressources, et de la nécessité de garantir tout autant la réalisation d'autres infrastructures de mobilité et/ou de faire face à d'autres défis (énergétique, par exemple). Dès lors :

1. La Commission demande de s'assurer qu'il n'y ait pas de dégradation de l'offre pour les usagers durant la durée des travaux ;
2. La Commission préconise de garder la possibilité de modifier ou d'adapter le projet d'ensemble au regard des priorités et des moyens qui peuvent évoluer dans le temps. Une telle flexibilité s'avère nécessaire face aux bouleversements qui se multiplient (climat, énergie, pandémie, etc.) ;
3. Dans ce contexte, elle s'inquiète pour les nouveaux habitants et travailleurs des « zones stratégiques », et notamment celles qui se situent le long de la moyenne ceinture (Usquare, Reyers, Josaphat, etc.). La Commission demande que les réalisations publiques ou privées sur ces sites soient accompagnées par une amélioration sensible de l'offre de transport en commun.

D'autres facteurs influencent ou influenceront l'évolution du contexte bruxellois. On pense notamment aux changements démographiques, des modes de travail, des pratiques de mobilité et des modes d'habitat.