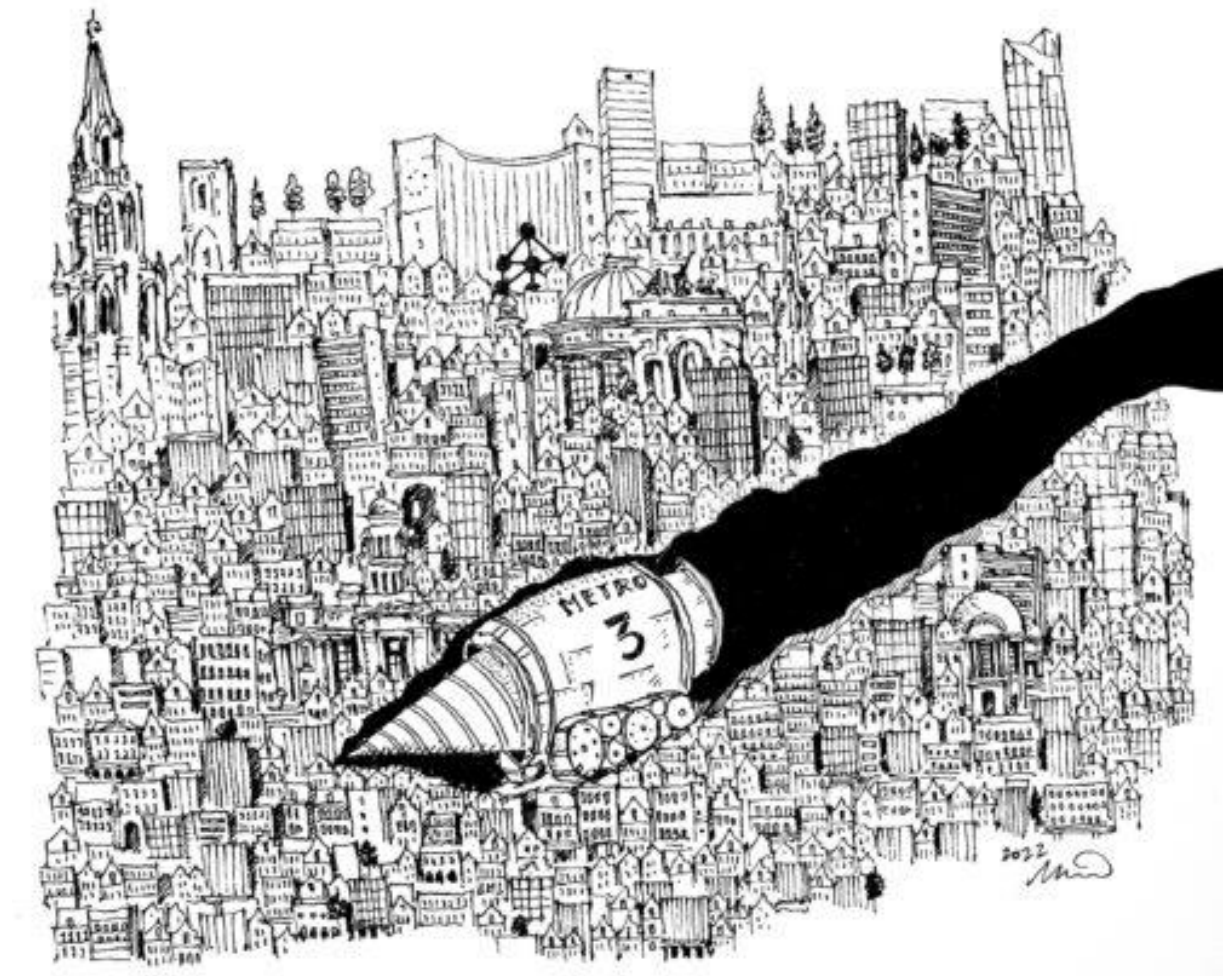


#2 Un avenir meilleur sans le Métro Nord

Published 19/04/2022 · Updated 10/05/2022

[Maxime Fontaine](#), [Michel Hubert](#), [Frédéric Dobruszkes](#), [Wojciech Kęblowski](#), [Christian Kesteloot](#) et [Pierre Laconte](#)

Ce texte bénéficie également de nombreux soutiens (voir [liste ci-dessous](#)).



Et pour un métro de plus... (c) [Matteo Hinant](#), 2022.

[Een betere toekomst zonder Metro Noord](#)

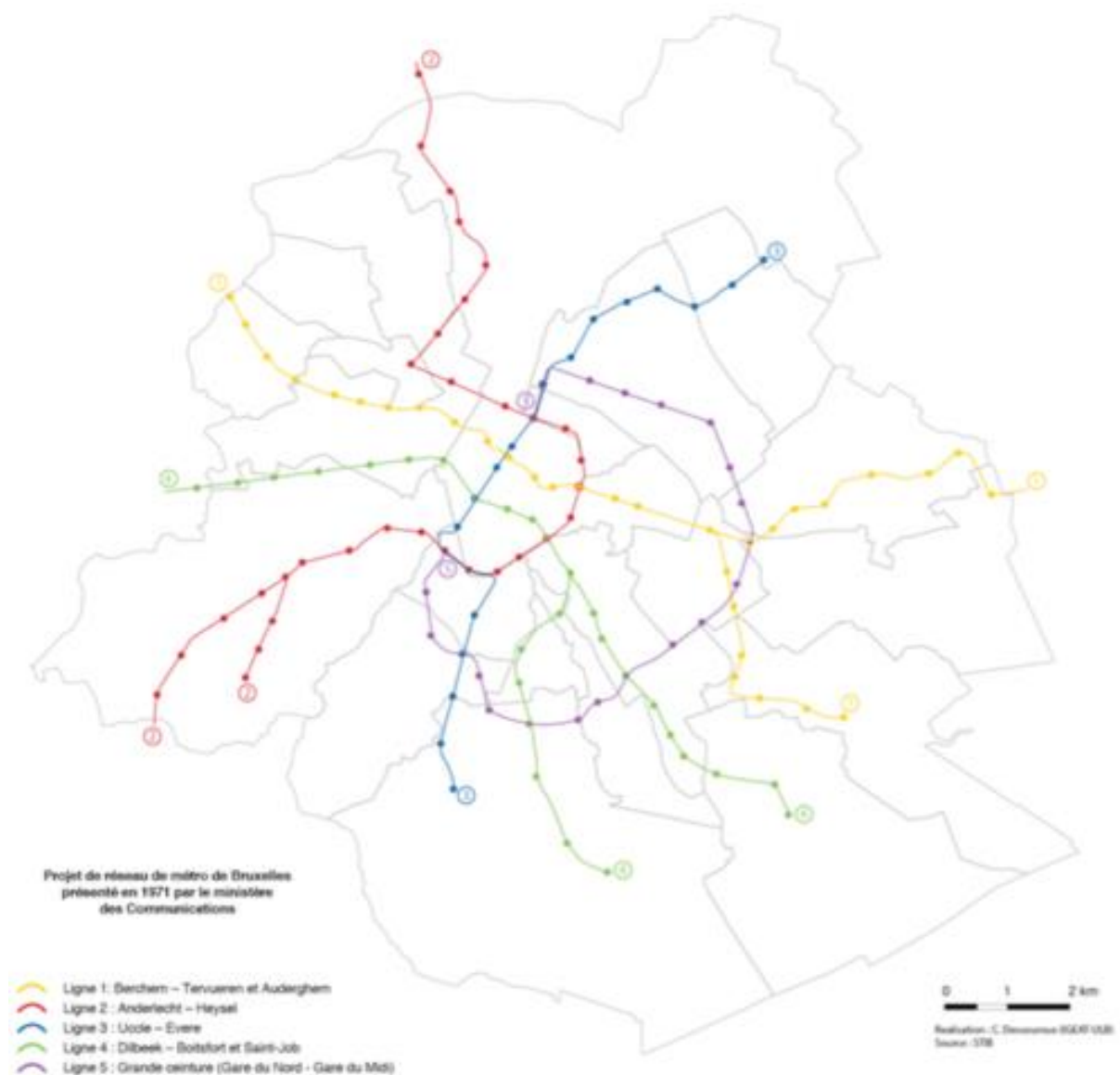
[A better future without the North Metro](#)

Les BSI Position Papers reflètent les opinions, réflexions, recommandations des auteur·e·s qui n'engagent en aucune façon la responsabilité de Brussels Studies et du Brussels Studies Institute (BSI). Les auteurs en assument l'entière responsabilité.

Est-il encore temps d'arrêter le projet Métro Nord ? Pour les auteurs de ce BSI Position Paper, l'enquête publique pour le creusement d'un nouveau tunnel nous en offre l'occasion. Les priorités ont changé (télétravail, crise énergétique...). Or, ce projet constitue une menace grave pour les finances régionales et, partant, pour les autres politiques que la Région doit mener. Alors que le gain environnemental escompté se révèle négligeable et l'amélioration attendue de la mobilité peu satisfaisante.

Le « bouclage » en 2009 de la ligne de métro 2 à Bruxelles (ceinturant le centre-ville via la Gare de l'Ouest) a été l'occasion pour la STIB de lancer une vaste campagne de lobbying en vue de promouvoir un nouveau redéploiement de son réseau de métro. Intitulée « Metrovision »¹, cette perspective comportait plusieurs projets dont la réalisation, à titre prioritaire, de ce qui allait devenir le projet de « Métro Nord » à propos duquel une demande de permis d'urbanisme a été déposée. Il s'agit du creusement d'un tunnel de métro de 4,5 km de la Gare du Nord (Schaerbeek) à Bordet (Evere), ainsi que de la construction de sept stations et d'un dépôt à Haren pour le remisage et l'entretien des rames de métro. Ce nouveau tunnel est destiné à prolonger le tunnel existant qui va d'Albert (Forest) à la Gare du Nord et qui est actuellement en cours de transformation de pré-métro en métro². Envisagé dès la conception du réseau de métro bruxellois dans les années 1960 (figure ci-dessous), le projet de Métro 3 d'Albert à Bordet est le fruit de la persévérance de corps techniques restés actifs au sein de la STIB et de l'administration³. Les premiers jalons politiques et administratifs soutenant ce projet ont été posés dès 2009 principalement par le Parti socialiste (PS) et, en particulier, Laurette Onkelinx (ancienne candidate au maïorat de Schaerbeek et, à l'époque, présidente de la Fédération bruxelloise du PS et vice-première ministre fédérale en charge de Beliris)⁴ et Rudi Vervoort (Bourgmestre d'Evere et Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale depuis 2013), avec l'accord de tous les autres partis successivement au pouvoir, ainsi que du Mouvement Réformateur (MR), dans l'opposition à la Région⁵ mais en charge de Beliris au sein du Gouvernement fédéral de 2014 à 2019, en la personne de Didier Reynders.

Projet de métro de 1971



Source : HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P. et DOBRUSZKES F., 2013. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires, In : *Brussels Studies*, Notes de synthèse, n° 71, 18/09/2013. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/brussels/1184>

D'emblée, la technique dite du bouclier, permettant de percer le nouveau tunnel à grande profondeur sans démolir en surface, a été envisagée afin, a-t-on dit⁶, d'éviter de réitérer le traumatisme de la saignée du métro à Molenbeek. Cela explique en tout cas pourquoi les nouvelles stations envisagées sont toutes prévues entre 25 et 30 m de profondeur⁷, ce qui est plus bas que la plus profonde des stations existant à Bruxelles (Botanique, 22 mètres).

Le présent *BSI Position Paper* a pour ambition de mettre en exergue les principaux enjeux et risques de ce projet, de le resituer dans son contexte budgétaire et d'envisager les alternatives.

Un projet du passé qui ne répond pas aux besoins du présent et du futur

Un projet à justifications variables

La raison d'être du projet a plusieurs fois évolué.

En 2009, Beliris confie au consortium privé Bureau Métro Nord (BMN)⁸ un marché intégré allant de l'étude d'opportunité à la supervision du chantier le cas échéant en passant par les études techniques détaillées. Il s'agit du péché originel : imagine-t-on le consortium scier la branche sur laquelle il est assis et se priver de la suite d'un marché public qui se compte en millions d'euros ? Sa première étude est une « étude d'opportunité socio-économique et stratégique ». Elle est terminée en 2012 et s'accompagne d'un communiqué de presse⁹ qui prend à témoin les objectifs du plan régional de mobilité d'alors (plan IRIS 2) et ses objectifs de réduction de la part de marché de la voiture particulière et d'augmentation de la qualité et du confort des transports publics, alors même que le tram 55 serait saturé et difficile à améliorer. Au début, il y a donc clairement un objectif environnemental qui est avancé.

Cependant, de l'aveu même du consortium BMN, la diminution escomptée du trafic automobile serait dérisoire en l'absence de péage urbain¹⁰. L'argument environnemental s'effondre. Il ne reste plus alors que la saturation de la ligne de tram 55.

La STIB surtout (Beliris se contente plutôt de dire qu'elle réalise ce que les autorités politiques fédérale et régionale lui confient comme missions) va alors concentrer son argumentation sur cette saturation à Schaerbeek et Evere. Certes, la situation aux heures de pointe y est peu enviable pour les passagers du tram 55. La STIB affirme que l'augmentation de la longueur des trams n'offrirait qu'un répit momentané et que l'augmentation de la fréquence poserait un problème de capacité au terminus Rogier, problème qu'elle a elle-même créé en limitant la ligne à cette station plutôt que de lui laisser traverser la ville vers le sud.

Une « optimisation » qui laisse à désirer

Finalement, lors de l'enquête publique de mars 2022, est mise à disposition l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE)¹¹ du projet de tunnel Nord-Bordet qui est censé « optimiser » le réseau de transports publics dans cette partie de la Région.

Les auteurs de l'EIE ne remettent pas en cause le faible report modal qu'induirait le Métro Nord¹². Ils reconnaissent qu'il serait possible d'augmenter de 40 % la capacité de la ligne 55, notamment en y faisant circuler des véhicules plus longs. Or, cela pourrait se révéler suffisant compte tenu du tassement de l'augmentation démographique¹³ et des nouvelles habitudes de déplacement, en particulier le développement du télétravail¹⁴ mais aussi la montée en puissance du vélo, suite à la crise du covid. Ces derniers éléments n'ont paradoxalement pas été étudiés par l'EIE qui a été approuvée en juillet 2021 et qui s'appuyait sur des données bien antérieures à la crise sanitaire.

Pas non plus d'étude de mobilité fine pour connaître les besoins de déplacement des populations considérées (origines, destinations, etc.). Or, la ligne de tram 55 est utilisée principalement pour des courtes distances (de 1,85 à 2 km en moyenne, selon le type de journée¹⁵), et non pour se rendre d'Evere ou de Schaerbeek à Albert. Par conséquent, son remplacement par une ligne de métro ne fera pas gagner de temps à la plupart des usagers actuels du tram. En effet, le long du métro, les distances entre les stations sont plus grandes (7 stations à la place de 13 arrêts) et le temps pour descendre sur les quais, à près de 30 m de profondeur, est considérable (3 ou 4 minutes pour une personne en bonne santé, non chargée, ni accompagnée d'enfants en bas âge). Le véhicule souterrain est certes plus rapide, mais le voyageur doit marcher plus longtemps pour atteindre le quai et sa destination finale. Sans compter la très probable restructuration du réseau actuel de bus et de trams pour rabattre

certaines lignes sur le métro avec les temps d'attente et l'allongement des déplacements que cela induit¹⁶.

D'autant que le temps de déplacement n'est de loin pas le seul déterminant du choix modal et que 40 % des Bruxellois – et jusqu'à 60 % dans le cadran considéré – n'ont tout simplement pas le choix, car ils ne possèdent pas de véhicule¹⁷. Le prix, le nombre de correspondances et la pénibilité qu'elles représentent, le fait de voyager ou non à l'air libre, la sécurité et le sentiment de sécurité, la proximité des arrêts, etc. sont d'autres éléments très importants pour le choix du transport public, inhérents à celui-ci¹⁸, qui ne jouent pas en faveur du métro, a fortiori s'il est construit en grande profondeur. On peut donc sérieusement douter des bénéfices d'un éventuel Métro Nord pour les habitants de Schaerbeek et d'Evere qui doivent se déplacer en transport public.

Un projet financièrement non maîtrisable

Le coût du projet et ses aléas

Le budget nécessaire à la réalisation d'une ligne de métro d'Albert à Bordet est très incertain : à titre d'exemple, il était estimé à 1,66 milliard en 2017 et est passé à 2,3 milliards en février 2022¹⁹, et déjà de nouveaux suppléments se profilent²⁰. Cette incertitude budgétaire va de pair avec celle relative aux échéances. Initialement prévu pour 2018, l'achèvement du projet est maintenant reporté à 2032. Tout allongement augmente logiquement les coûts du projet.

Les grands projets de transport sont coutumiers d'importants surcoûts. Flyvbjerg et al.²¹ ont analysé 258 projets de transport sur 70 ans et de par le monde²². Ils concluent que les projets de transport par rail connaissent les dérives budgétaires les plus importantes (+ 44,7 % en moyenne, contre 27,6 % pour l'ensemble des projets étudiés). Ils concluent que les prévisions budgétaires ne s'améliorent pas avec le temps comme on aurait pu l'espérer, car leçon n'est pas tirée des erreurs passées. Quant aux causes de ces augmentations, Flyvbjerg et al. identifient une liste qui oscille entre mensonge délibéré et facteurs psychologiques : tromperie par les promoteurs du projet pour obtenir l'adhésion des décideurs politiques, tromperie par les entrepreneurs qui ont économiquement intérêt à la réalisation du chantier, production d'études qui rencontrent les attentes des supérieurs hiérarchiques ou des autorités publiques, etc.²³ Concernant l'extension vers Bordet, les 15 % du total réservé aux incertitudes²⁴ constituent dès lors un montant bien trop faible, surtout vu les aléas liés à la nature du sous-sol de cette partie de la ville. Le tunnel est en effet prévu dans des couches meubles et situées sous la nappe phréatique²⁵.

Le financement du projet et les pistes de « solutions » envisagées

Même sans tenir compte des surcoûts potentiels, le projet Métro 3 représente une charge financière importante pour la Région de Bruxelles-Capitale équivalente à la moitié des recettes de la Région pendant une année²⁶. Lissés sur la durée des travaux, ces investissements n'en restent pas moins considérables au vu du déficit de la Région (570,5 millions d'euros en 2022²⁷) et du niveau de la dette attendue à la fin 2022 (8,6 milliards d'euros). Selon les estimations, cette dette devrait représenter 304 % des recettes de la Région d'ici à 2026²⁸, soit le niveau d'endettement rapporté aux recettes le plus élevé de toutes les entités fédérées. Si les taux d'intérêt auxquels emprunte pour l'instant la Région bruxelloise pour financer sa dette sont faibles, tout laisse à penser qu'ils pourraient augmenter dans le futur proche, dans un contexte géopolitique international complexe et avec une inflation historiquement haute²⁹.

Le déficit annoncé est en outre un indicateur sous-estimé de la réalité car il ne tient notamment pas compte des « investissements stratégiques ». Ces dépenses exceptionnelles ne sont pas intégrées dans le calcul du déficit au sens de la comptabilité européenne³⁰. Il n'en reste pas moins que 397 millions d'euros supplémentaires devront être empruntés en 2022³¹ afin de financer quasiment exclusivement des dépenses liées à la STIB.

L'impact sur l'ensemble des politiques régionales

Le ministre bruxellois du Budget et des Finances, Sven Gatz, a récemment reconnu que l'impact du Métro Nord sur les finances publiques était tellement important qu'il ne serait pas « tenable »³² de continuer à investir de la sorte dans la mobilité. Il a ensuite proposé dans la presse d'utiliser toute l'enveloppe Beliris pour ce projet, soit 125 millions d'euros par an au lieu des 50 millions prévus pour le Métro Nord³³. Cette « solution » impliquerait toutefois de ne plus financer des projets d'intérêt public comme la rénovation de logements sociaux³⁴, de piscines communales³⁵ ou encore de parcs³⁶, établissant *de facto* une hiérarchie entre ces objectifs.

Cela nous amène à la question décisive : le Métro Nord mérite-t-il de se voir accorder une part aussi importante des moyens à disposition de la Région ? Même en acceptant des déficits élevés et en activant tous les dispositifs européens pour limiter l'impact de ceux-ci, les moyens qui peuvent être engagés dans les politiques régionales sont limités. Si la mobilité est un enjeu majeur pour Bruxelles, d'autres priorités plus larges et plus urgentes, comme le climat, l'énergie et le logement, méritent également l'attention des décideurs publics. Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre dans la Région bruxelloise proviennent de la consommation d'énergie dans les bâtiments et le coût de celle-ci explose dans le contexte international que nous connaissons. On estime que 30 % des immeubles à Bruxelles ne sont pas isolés, et que 34 % des maisons et 26 % des appartements appartiennent à la classe énergétique la plus défavorable (classe G)³⁷. En particulier, dans le centre le plus pauvre de la Région, avec une majorité de logements privés loués, l'isolation et des systèmes de chauffage efficaces devraient devenir une priorité. Le coût de ces investissements requiert des moyens autrement plus élevés que pour le Métro Nord mais pour un return social et environnemental plus élevé également. Ainsi, la Ministre bruxelloise de l'Environnement estimait le coût total pour l'ensemble du cadre bâti de la Région à 28,7 milliards³⁸. Une partie de ce coût devrait être supportée par le secteur privé. Mais sans mesures financières de soutien de la part de la Région, cela n'arrivera jamais.

Ainsi, le Métro Nord arrive trop tard et contribue trop peu à la lutte contre les changements climatiques et pour l'autonomie énergétique, qui touche de plus en plus de Bruxellois dans leur réalité quotidienne. Ces priorités devraient-elles être reportées pour une ligne de métro coûteuse, dont la justification repose sur des données dépassées et qui répondrait dès lors très mal aux besoins d'aujourd'hui et de demain ?

Quelles alternatives ?

Compte tenu de la situation budgétaire et des aléas du projet, un moratoire sur celui-ci nous semble indispensable. Le moment est venu d'envisager de maintenir les trams (pré-métro) dans le tunnel Albert-Nord existant (c'est encore possible) et de repenser le maillage des quartiers en amont et en aval, compte tenu des travaux en cours de réalisation entre la Gare du Midi et Anneessens qui devraient y améliorer la fluidité des trams. Cela permettrait aussi de prendre en compte les changements de comportements en cours et d'expérimenter toutes les

pistes existantes d'amélioration du réseau de surface, en ce comprises celles envisagées par l'EIE.

Ce dont nous avons besoin aujourd'hui, ce sont des solutions de transport plus résilientes, qui peuvent s'adapter à l'évolution des pratiques et des besoins. L'ajout de nouvelles infrastructures devrait s'envisager avec beaucoup plus de parcimonie et céder le pas à une nouvelle approche qui vise davantage à réparer la ville³⁹ et à prendre soin des infrastructures existantes, à les adapter ou à les reconvertir. Il s'agit de s'affranchir du grand récit du progrès et de la vision du futur des années 1950-60⁴⁰, et de passer d'une logique de construction à une logique d'aménagement de l'existant ou, autrement dit, d'entrer dans l'ère de la maintenance⁴¹.

L'analyse environnementale des projets doit intégrer la dimension « analyse du cycle de vie », c'est-à-dire non seulement les conséquences de l'exploitation des nouveaux services de transport, mais aussi les impacts de leur construction et de leur entretien⁴². De ce point de vue, l'estimation du bilan CO₂ de la construction du tunnel Nord-Albert⁴³ donne à penser que celle-ci ne sera jamais compensée, même sur 50 ans, par le faible report modal de la voiture au transport public qui est escompté du projet.

Conclusion

En conclusion, nous pouvons affirmer que le projet Métro Nord présente un coût élevé pour un gain environnemental négligeable et des mobilités en transport public qui certes s'amélioreront pour certains trajets bien spécifiques, mais se dégraderont vraisemblablement pour de nombreux habitants de Schaerbeek et d'Evere à cause de la très grande profondeur des stations et de la réduction de leur nombre par rapport au tram 55. De surcroît, le tunnel à construire présente des risques géotechniques significatifs qui portent en eux le germe d'un dérapage incontrôlable du coût du projet. Ce faisant, le projet Métro Nord n'est ni plus ni moins qu'une menace pour les finances régionales et, partant, pour l'ensemble des politiques publiques bruxelloises. Faudra-t-il abandonner l'isolation des logements ou la rénovation des logements sociaux parce que le Métro Nord aura accaparé une trop grande part des dépenses ? La question de l'opportunité de cette dépense est posée.

Pour résumer simplement la situation, le bilan coûts/avantages/risques du projet Métro Nord est défavorable. Pire, ce bilan est amené à se dégrader encore par rapport aux études actuellement disponibles, lesquelles n'ont pas cru bon de prendre en compte le télétravail structurel dont le déploiement a été accéléré par la crise sanitaire, et dont on ne mesure pas encore toutes les conséquences. Or, le télétravail est un véritable *game changer*. Il va inmanquablement réduire la demande de mobilité aux heures de pointe, et donc saper la justification du besoin d'une très grande capacité de transport quel seul le métro peut offrir. Dans ce cadre, les alternatives consistant à améliorer le tram 55 doivent être réétudiées — par des experts indépendants — à l'aune du télétravail et des besoins de mobilité réels des Schaerbeekoïses et des Everoïses.

De ce point de vue, on ne rappellera jamais assez que les coûts d'annulation d'un projet peuvent paraître importants mais, dans le cadre d'un chantier qui n'est pas commencé, ni même attribué, ils sont en réalité assez limités au regard des sommes qui devront être engagées si le projet se concrétise. Ce « biais des coûts irrécupérables » (« *Sunk Cost Effect* ») amène les décideurs à se comporter de manière irrationnelle, comme l'a par exemple montré l'erreur des promoteurs de l'avion supersonique *Concorde*. Avant même sa mise en service, la perspective de sa non-rentabilité économique en raison de sa consommation de carburant

avait été posée. Personne n'a osé débrancher la prise car, comme souvent avec les grands projets, le prestige l'emporta sur la raison. Et on connaît aujourd'hui le résultat.

En savoir plus

DON'T LOOK DOWN, série de podcasts. Disponibles à l'adresse :
<https://www.dontlookdown.be/>

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ sur le sujet. Disponibles à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-partner/la-commission-regionale-de-la-mobilite>

- 19/02/2009, Avis sur la station Albert et les restructurations du réseau STIB qui y sont liées ainsi que sur le tunnel constitution*
 - 27/03/2017, Avis sur les stations du projet de métro ligne 3 partie nord*
 - 25/09/2017, Avis sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (PRAS) concernant la liaison de transports en commun haute performance nord-sud et son rapport d'incidences environnementales*
 - 28/01/2019, Avis sur l'accessibilité du métro : projet de ligne 3 partie Nord et stations existantes Albert-Nord*
 - 24/06/2019, Avis d'initiative sur le manque de concertation avec la commission régionale de mobilité quant au projet de métro nord*
 - 24/06/2019, Avis sur les procédures de servitude et d'indemnisation relatives au réseau de métro et de pré-métro*
 - 03/12/2019, Avis sur l'étude relative au prolongement nord du métro*
 - 22/02/2021, Avis sur les directives relatives à la conception des stations de métro et de pré-métro de Bruxelles*
 - 28/03/2022, Avis sur l'étude d'incidences et les demandes de permis liées à la deuxième phase du projet métro 3*
-

Ce texte bénéficie du soutien de :

ARAU, David Bassens (professor of economic geography, Cosmopolis/VUB), **Nicolas Bernard** (professeur de droit, CePri et IRIB/USL-B), **Gwenaël Brees** (réalisateur de documentaires sur le Métro 3), **Vincent Carton** (ingénieur-urbaniste, ancien fonctionnaire de la RBC), **Freke Caset** (postdoctoral researcher, Social and Economic Geography/UGent), **Liévin Chemin** (réalisateur de documentaires sur le Métro 3), **Collectif Save Tram 55**, **Mario Cools** (professor in transport and mobility, Urban and Environmental Engineering/ULiège et UHasselt), **Eric Cornelis** (senior research associate, naXys/UNamur), **Nicola da Schio** (postdoctoral researcher, Cosmopolis/VUB), **Ben Derudder** (Professor Stedelijk Studies, KU Leuven), **Jean-Philippe De Visscher** (PhD Ir.-architecte, LOCI Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, UCLouvain / KIS studio), **IEB**, **Serge Jaumain** (professeur d'histoire contemporaine, MMC/ULB), **Vincent Kaufmann** (professeur d'analyse des mobilités, LASUR/Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne), **Pierre Lannoy** (professeur de sociologie des mobilités, METICES/ULB), **Dirk Lauwers** (visiting professor, Research Group for Urban Development/UAntwerpen), **Géry Leloutre** (Dr. architecte urbaniste, Chargé de cours à la faculté d'architecture, ULB), **Maarten Loopmans** (associate professor, Geography and Tourism Unit/KU Leuven), **Philippe Marbaix** (climatologue, Teclim/UCLouvain), **Albert Martens** (prof. em., KU Leuven),

Claire Pelgrims (docteure en urbanisme, chercheuse post-doctorale SASHA/ULB et LVMT/Université Gustave Eiffel), **Jacques Teller** (professeur d'urbanisme, directeur du laboratoire LEMA (Local Environment Management and Analysis)/ULiège), **Philippe Van Parijs** (prof. em., Chaire Hoover d'éthique économique et sociale/UCLouvain), **Pierre Vanderstraeten** (professeur et vice-doyen du site bruxellois de la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme LOCI de l'UCLouvain), **Paul Vermeylen** (urbaniste et architecte, membre de la Commission Régionale de Développement), **Benjamin Wayens** (maître d'enseignement en géographie urbaine et économique, ULB), **Frank Witlox** (professor of economic geography, head of Social and Economic Geography (SEG) research group/UGent), **Pol Zimmer** (ancien fonctionnaire de la RBC dans le secteur du logement et auteur de diverses publications sur le sujet), **Benedikte Zitouni** (professeure de sociologie, CESIR/USL-B).

Apportent également leur soutien : **BRAL** (Stadsbeweging voor Brussel), **Céline Brandeleer** (chercheuse associée IRIB, Université Saint-Louis – Bruxelles), **Christiane De Jaer**, **Chloé Deligne** (chercheuse qualifiée FNRS, Université libre de Bruxelles), **Fabienne Maigne**, **Christophe Mincke** (Université Saint-Louis – Bruxelles), **Larry Moffett** (Rise for Climate Belgium), **Alexandre Plennevaux**, **Erdem Resne** (travailleur associatif, matières urbaines), **René Schoonbrodt** (prof. em., Université Catholique de Louvain/Fopes), **Debora Tillemans** (Architecte), **Alain Tombeur**, **Fernand Vanderdoodt**, **Michel Walravens** (Collectif « Sauvez le square Riga »), **Serge Wibaut**.

Vous souhaitez ajouter votre nom à la liste ? Signalez-le nous via ce [court formulaire](#) !

Auteurs

Maxime Fontaine est chercheur au Département d'économie appliquée de l'Université libre de Bruxelles (DULBEA) et effectue une thèse de doctorat sur le financement de la sécurité sociale et ses interactions avec les réformes institutionnelles. Il a également participé à plusieurs recherches en finances publiques concernant la Région de Bruxelles-Capitale.

Michel Hubert est docteur en sociologie, professeur émérite invité à l'Université Saint-Louis – Bruxelles (CESIR) et à l'ULB où il enseigne le cours de Sociologie du transport et des mobilités. En matière de recherche, il a notamment coordonné de 2010 à 2020 les [Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale](#).

Frédéric Dobruszkes est enseignant-chercheur en géographie des transports à l'Université libre de Bruxelles, où ses recherches portent sur les mobilités urbaines et à longue distance. Il est aussi président de la Commission Transport & Geography de l'Union géographique internationale.

Wojciech Kęblowski est un géographe urbain critique travaillant sur les transports et la mobilité en tant que chercheur postdoctoral FWO à la Vrije Universiteit Brussel et l'Université libre de Bruxelles. Il participe actuellement à des projets de recherche sur la gratuité des transports publics ([LiFT](#)), le caractère public des transports publics ([PUTSPACE](#)) et les transports flexibles ([CARIN-PT](#)).

Christian Kesteloot est professeur émérite de géographie humaine à la KU Leuven et chargé de cours honoraire à l'ULB. La plupart de ses recherches ont porté sur les inégalités sociales et les dynamiques urbaines et régionales en Europe Occidentale, particulièrement à Bruxelles et en Flandre.

Pierre Laconte, économiste et urbaniste, est le Président de la [Fondation pour l'environnement urbain](#) et est Secrétaire général honoraire de l'[Union Internationale des Transports Publics](#) (UITP). Il est également l'un des partenaires fondateurs du Groupe Urbanisme Architecture chargé en 1968 du plan directeur et de la coordination architecturale de Louvain-la-Neuve. Co-auteur avec C. van den Hove de « Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles » ([ffue.org](#)).

Citer ce billet : FONTAINE Maxime, HUBERT Michel, DROBRUSZKES Frédéric, KĘBŁOWSKI Wojciech, KESTELOOT Christian et LACONTE Pierre, 2022. Un avenir meilleur sans le Métro Nord. In : *BSI Position Papers*, n° 2, 19/04/2022. Disponible à l'adresse : <https://bsiposition.hypotheses.org/389>

1. STIB, 2009. *Métrovision*. Bruxelles, 28 p.

STIB, 2009. *Métrovision. Passé-présent-futur*. Bruxelles, 248 p. []

2. En ce compris, le réaménagement complet de la station Albert en terminus pour trams, le creusement d'une nouvelle portion de tunnel sous le boulevard Jamar, la création d'une nouvelle station (Toots Thielemans) sous l'avenue de Stalingrad et le tunnel

sous les voies de chemin de fer au nord de la Gare du Nord. []

3. TELLIER, C., 2012. *Corps technique et techniques du corps. Sociologie des ingénieurs du souterrain bruxellois (1950-2010)*. Dissertation présentée en vue de l'obtention du titre de Docteur en sciences sociales et politiques, ULB : Bruxelles, 523 p.

ZITOUNI, B. and TELLIER, C., 2013. Comment les corps techniques construisent la ville. Gestion stratégique du temps lors de la conception du plan d'extension urbaine au 19e siècle et de la création du (pré-)métro au 20e siècle à Bruxelles. In : *Brussels Studies*, 04/02/2013, n° 64. Disponible à l'adresse :

<https://journals.openedition.org/brussels/1124> []

4. Fonds relevant de l'Accord de Coopération du 15/09/1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale visant à « promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles ». Voir <https://www.beliris.be/> []
5. Le Parti du Travail de Belgique (PTB) et le Vlaams Belang ne semblent pas non plus opposés au projet comme en atteste le débat du 29 mars 2022 en Commission de la mobilité au Parlement bruxellois (voir la rubrique « [En savoir plus](#) » au bas de cet

- article). Tous les partis semblent toutefois commencer à s'inquiéter de son coût et de son financement. []
6. FLAUSCH, A., 2009. Métrovision. Perspectives et conclusions pour Bruxelles. In : STIB, 2009. *9e Rendez-vous de Progrès*, p. 13 []
 7. ARIES CONSULTANTS, 2021. *Étude d'Incidences sur l'Environnement* (EIE), 04/2021, p. 6 du Livre VII – Conclusions générales []
 8. Voir le site du Bureau Métro Nord géré par la filiale belge de la société internationale Sweco, basée en Suède : <https://www.swecobelgium.be/fr/projets/metro-nord-bruxelles/> []
 9. STIB, 2012. *Communiqué de presse. La première phase de l'étude « Métro Nord » est finalisée*. 11/09/2012. Disponible à l'adresse : https://www.dropbox.com/s/8mlevqis65lknv3/20120911_CP_EtudePhase1Metro_FR.pdf?dl=0 []
 10. En 2025 (date espérée alors pour la mise en service), sans le métro, il devrait y avoir 720 300 km parcourus en voiture à l'heure de pointe du matin (7-9 h), contre 715 879 avec le métro. Cela représenterait une diminution de 0,61 %. Source : Aménagement S.C., 2017. Chapitre 7 : Effets notables du projet et des alternatives. In : *RIE [rapport d'incidences sur l'environnement] du projet de modification partielle du PRAS relative à la liaison haute performance nord-sud*. Voir en particulier le tableau 3, p. 21, basé sur l'étude 2012 de BMN []
 11. ARIES CONSULTANTS, op. cit. []
 12. ARIES CONSULTANTS, op. cit., Livre II de l'EIE, point 6.1.3. []
 13. Voir <https://ibsa.brussels/themes/population/evolution-annuelle> []
 14. Une récente étude universitaire (octobre 2021) réalisée par l'ULB à la demande de l'IBSA a estimé que pas moins de 44 % des emplois localisés à Bruxelles sont « télétravaillables ». Les besoins de déplacements pour des réunions et contacts divers ont également diminué avec la digitalisation rapide de la société.

DESCAMPS, J., DUCHÊNE, C., FONTAINE, M., IDE, N., MARISSAL, P., MEDINA, P., LOCKHART, M., STRALE, M., TOJEROW, I., and WAYENS, B., 2021. *Analyse et impact du télétravail en Région de Bruxelles-Capitale. Rapport d'étude pour l'IBSA*. p. 76. []
 15. ARIES CONSULTANTS, op. cit., p. 46 du Livre V de l'EIE []
 16. Pas non plus d'étude « avant/après » d'accessibilité des quartiers, alors que la méthodologie et les ressources pour ce faire existent : voir notamment LEBRUN, K., 2018. *L'accessibilité urbaine en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles*. Thèse de doctorat en géographie, ULB : Bruxelles, 252 p.

LEBRUN, K., 2018. Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités. In : Brussels Studies, n° 123, 07/05/2018. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1652>

[]

17. ERMANS, T., 2019. *Les ménages bruxellois et la voiture. Focus IBSA*. N° 32, pp. 1-

10 []

18. DE WITTE, A., HOLLEVOET, J., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F., et MACHARIS, C., 2011. *Modal choice and its determinants: a review from an interdisciplinary perspective. BIVEC/GIBET Transport Research Day 2011*.

25/05/2011. Facultés universitaires Notre Dame de la Paix : Namur. []

19. Conférence de presse des autorités politiques et de Beliris du 16 février 2022. []

20. Voir, par exemple, les difficultés récemment rencontrées pour passer sous le Palais du Midi avenue de Stalingrad : [https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-](https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-metrowerken-stalingrad-zorgt-voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25)

[metrowerken-stalingrad-zorgt-voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25](https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-metrowerken-stalingrad-zorgt-voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25) []

21. FLYVBJERG, B., SKAMRIS HOLM, M. et BUHL, S., 2002. Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? In : *Journal of the American Planning*

Association, 2002, vol. 68, n° 3, pp. 279-295 []

22. Voir aussi les exemples récents analysés par KESTELOOT, C., 2019. *Hoe een metrolijn beter niet gepland wordt. Ruimte & Maatschappij*. vol. 10, n° 4, pp. 1-9 [

]

23. FLYVBJERG, B., SKAMRIS HOLM, M. et BUHL, S., op. cit. []

24. Voir débat du 29 mars 2022 en Commission de la mobilité au Parlement bruxellois. [

]

25. On peut citer ici le chapitre 7 du RIE : « *Il est utile d'insister sur le contexte du sous-sol, pour rappel en grande partie composé d'argiles sableuses peu ou pas consolidées et de sables argileux lâches, sous la nappe phréatique, dans lequel le tunnelier progressera. Même si la technique est maîtrisée et a été utilisée par ailleurs dans le monde, dans des contextes géologiques également difficiles (sols alluvionnaires par exemple), il n'existe pas de retour d'expérience dans la RBC, puisqu'il s'agirait du 1er creusement au tunnelier de cette ampleur dans cette couche géologique. L'ampleur de la cuvette de tassements provoquée par un tunnelier est proportionnelle au volume de déblais extraits par celui-ci, donc proportionnelle au carré de son*

diamètre » []

26. BOGAERT, H., DECROP, S., EL MAHI, G., KOZICKI, C., LECUIVRE, C., and VOGLAIRE, J., 2021. *Les perspectives budgétaires de la Région Bruxelles-Capitale de 2021 à 2026*. Working paper. Disponible à l'adresse :

<https://www.unamur.be/eco/economie/cerpe/cahiers/cahiers2021> []

27. Rapport de la Cour des comptes du 10 novembre 2021 sur les projets d'ordonnances contenant l'ajustement des budgets pour 2021 et les budgets pour 2022 de la Région de Bruxelles-Capitale. []
28. BOGAERT, H., DECROP, S., EL MAHI, G., KOZICKI, C., LECUIVRE, C., and VOGLAIRE, J., op. cit. []
29. La Banque nationale prévoit une inflation supérieure à 7 % pour l'année 2022. []
30. La Cour des comptes a toutefois rappelé dans son dernier rapport que dans l'état actuel de la réglementation européenne, la Belgique ne peut prétendre à l'application de la clause de flexibilité pour investissement. Il s'agit donc d'un choix relativement risqué de la Région de Bruxelles-Capitale dans la confection de son budget. []
31. Exposé général du budget initial 2022 des recettes et dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale. []
32. Compte-rendu de la séance plénière du jeudi 23 décembre 2021 du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, p. 38 (point 1 283). []
33. L'Echo, Comment la Région bruxelloise va-t-elle financer l'extension du métro ?, 23/01/2022. []
34. Comme par exemple actuellement Rue l'Olivier et rue du Tilleul à Schaerbeek, rue du Relais à Ixelles ou encore rue des Potiers à Bruxelles-Ville. []
35. Le Neptunium à Schaerbeek et la piscine d'Ixelles, par exemple. []
36. Parc de Forest et les parcs Duden et Jupiter à Forest mais aussi la création d'un nouveau parc au quai des Matériaux (Bruxelles-Ville). []
37. Stratégie de réduction de l'impact environnemental du bâti existant en Région de Bruxelles-Capitale aux horizons 2030-2050, adoptée par le Gouvernement régional le 25 avril 2019. []
38. Voir <https://www.bruzz.be/milieu/eigenaars-worden-verplicht-om-brusselse-woningen-te-renoveren-2019-05-14> []
39. LECONTE, C. et GRISOT, S., 2022. *Réparons la ville*. Editions Apogée: Rennes, 90 p. []
40. VINSEL, L. et RUSSELL, A.L., 2020. *The Innovation Delusion*. Currency : New York, 272 p. []
41. USBEK & RICA, 2022. *Et si on arrêtait d'innover ? Bienvenue dans l'âge de la maintenance*. N° 34 []
42. En plus du tunnel lui-même et du dépôt à Bordet (100 000 m²), le projet envisage de créer des infrastructures de station pour un total de plus de 70 000 m² sans que la STIB ne sache comment ni avec quels moyens la maintenance, l'entretien et la sécurité de ces infrastructures seront assurés sur le long terme, compte tenu de l'état des finances régionales. Or, aujourd'hui, la RBC et l'État fédéral consacrent déjà des

sommes très importantes, de plus en plus difficiles à dégager, pour rénover et entretenir les nombreuses infrastructures héritées du passé, qu'elles relèvent de la mobilité ou d'autres domaines. []

43. ARIES CONSULTANTS, op. cit., Livre VI de l'EIE relatif au bilan carbone. []