

Collège des Bourgmestre et Echevins

Hôtel communal

Bureau 2.05

Département Urbanisme-Environnement

place Colignon

1030 Bruxelles

Bruxelles, 27 juin 2019

Concerne: Réaction du BRAL à l'enquête publique pour la construction d'un ouvrage de connexion à la Gare du Nord (Ref.Dossier : 2017/411=221/086-088)

Monsieur le Bourgmestre,

Mesdames et Messieurs les Échevins,

Chers membres de la commission de concertation,

Par cette lettre, le BRAL souhaite faire connaître ses objections au présent permis d'urbanisme

Inverser la procédure

Le BRAL demande que tout projet lié à la ligne de métro M3, tel le présent projet d'ouvrage, ne soit entamé qu'une fois le permis pour le tracé de cette ligne octroyé. En effet, entamer de tels travaux pour un tel budget avant de faire une étude approfondie sur le tracé même de ce métro, et avant qu'il soit validé, c'est mettre la charrue avant les boeufs. Pourquoi entame-t-on cet ouvrage aujourd'hui, alors que l'étude d'incidence de l'ensemble du M3 n'est pas encore actée et qu'elle présente le maintien du tram 55 comme scénario de base? La nécessité de ce tunnel n'est donc à ce jour pas encore avérée.

D'autant plus que le RIE précise qu'il ne serait pas intéressant de se servir du tunnel pour le maintien du tram 55, car cela impliquerait de prolonger le tunnel jusqu'à la place Liedts, avec la réalisation d'une trémie importante au prix de travaux dont l'impact serait très lourd pour les espaces publics.

Construire ce tunnel est donc évacuer d'emblée des scénarios alternatifs que la procédure en cours de permis pour toute la ligne du métro. Scénarios pourtant bien moins coûteux.

Plus de participation

L'inversion de la procédure implique un effet de « saucissonnage » des dossiers de permis de la ligne M3. Si cette manière de procéder pourrait éventuellement se comprendre d'un point de vue purement technique comme suggéré dans le dossier, il empêche de s'approprier la problématique dans son

ensemble, d'envisager l'impact des travaux et la pertinence des alternatives sur un périmètre suffisant, donc d'étayer de bons choix. Les personnes non familières au sujet ont d'autant plus de mal à suivre le processus. Pourquoi les promoteurs de l'initiative n'organisent-ils pas de véritables ateliers participatifs destinés à mettre tous les aspects du projet sur la table, avant que les décisions techniques ne soient prises ? **Le BRAL demande donc que le projet de M3 soit d'abord vu en amont et dans son ensemble avec les citoyens.**

Où est la vision de mobilité globale?

Ceci va de pair avec l'aspect inaccessible du dossier car trop technique pour le citoyen. On s'y perd car le projet est présenté comme répondant à des besoins techniques (une arrière-gare et un tronçon de connexion) mais pas comme une réponse aux besoins des usagers. Qu'est-ce qu'une "arrière-gare"? Et où sera prévue la "vraie" gare du Nord, en phase intermédiaire et en phase définitive? Les connexions multimodales seront-elles aisées entre celle-ci et lignes de tram actuelles ainsi qu'entre le M3 et les trains? Après s'être perdu dans ces questions de base, il est encore plus difficile de comprendre le sens du projet dans sa globalité.

De meilleures correspondances entre les lignes au niveau de la gare du Nord et de Rogier

Le BRAL demande de veiller à ce que les correspondances diverses en gare du Nord soient optimales :

- en priorité la connection train-M3 au travers d'une collaboration avec la SNCB pour permettre un accès directement depuis les 3 couloirs sous les quais du train (aujourd'hui saturés) vers le métro. A ce jour la connection actuelle tram-train est en effet déjà longue et problématique ;
- ensuite la connection terminus des trams au M3 (connection quai à quai) vu que la situation intermédiaire sera une perte pour les usagers du tram 55 qui devront passer du 55 au M3 pour un arrêt seulement avant d'arriver à Rogier,
- la connection tram 3-M3.
- Et enfin, ne pas négliger la connection du M3 aux bus et autocars : la gare du Nord est un hub de Lijn de premier plan.

Le BRAL demande également de pouvoir prolonger le tram 3 de Neder-Over-Hembeek jusque Rogier, car les habitants de Neder-Over-Hembeek sont en demande d'une connection directe avec les lignes 2 et 6.

Des alternatives efficaces et moins coûteuses

Les alternatives envisagées dans le RIE doivent être choisies en fonction de l'ensemble du tracé envisagé et notamment sur base de son coût environnemental et financier.

Coût environnemental : on le sait, le métro n'améliorera pas le bilan en termes d'émissions de substances toxiques et de gaz à effet de serre. Une réduction du nombre de voitures entraînera effectivement une baisse de la pollution de l'air à l'échelon local. Mais l'infrastructure et l'exploitation d'un métro provoqueront une hausse de la consommation d'énergie et donc des émissions. Si l'on y

ajoute les coûts énergétiques de la construction du métro, très conséquents, on s'aperçoit que la situation est loin d'être rose.

Coût financier : Le passage sous les voies ferroviaires gare du Nord représente l'un des points les plus risqués et difficiles à réaliser, sur une ligne dont les budgets de construction seront énormes. Les alternatives moins coûteuses doivent donc être envisagées jusqu'au bout. Celle du maintien du tram 55 (alternative 2) est par exemple disqualifiée dans le RIE pour ce tronçon de la ligne qui impliquerait de lourds travaux vers Liedts, alors que sur l'ensemble de la ligne, elle peut s'avérer intéressante.

Conclusion

Le BRAL demande à la Commission d'émettre un avis défavorable au projet afin qu'il ne soit soumis à demande de permis que dans le cas où le permis sur l'ensemble du tracé du métro 3 octroyé et où la ligne M3 envisagée est choisie par rapport aux autres alternatives. Il doit dans la foulée s'intégrer dans un débat plus global permettant à tous les bruxellois de s'exprimer sur les diverses alternatives possibles.

Nous demandons à la Commission de prendre en compte ces remarques et souhaitons être entendus lors de la réunion de concertation autour de ce dossier.

Marie Coûteaux
Pour le mouvement urbain BRAL