

TO METRO

OR NOT TO METRO?

ARGUMENTAIRE



TABLE DES MATIÈRES

POURQUOI CET ARGUMENTAIRE ? 3

LE CONTEXTE 4

- I. UN MÉTRO NORD-SUD 5
- II. UNE POLITIQUE GRAVÉE DANS LE MARBRE ? 6
- III. D'AUTRES PLANS POUR LE MÉTRO 6



ARGUMENTAIRE 8

- I. UNE BONNE POLITIQUE 9
 - a. Technocratie 6
 - b. Du même tonneau 9
 - c. Transparence 9
- II. UN EFFET D'ASPIRATION 10
 - a. La voiture va-t-elle (re)prendre la place du tram 55 ? 10
 - b. Plans de circulation 10
- III. L'ESPACE PUBLIC 11
 - a. La fonction de séjour 11
 - b. Places (des stations) 11
 - c. Un contrôle social ? 11
- IV. LE COMMERCE LOCAL 12
 - a. Concurrence 12
 - b. Visibilité 12
 - c. Accessibilité 13
- V. LA VIE SOUS TERRE 14
 - a. Sentiment d'insécurité 14
 - b. Faible succès des commerces souterrains 14
- VI. PLUS RAPIDE OU PLUS LENT ? 15
 - a. Trois minutes pour descendre 15
 - b. Plusieurs minutes de marche 15
 - c. Et les poussettes, les fauteuils roulants ? 16
 - d. Un usage local nul 16

- VII. CAPACITÉ ET FORCE D'ATTRACTION 17
 - a. Les usagers locaux 17
 - b. Force d'attraction régionale 17
 - c. Flexibilité 17
- VIII. QUI VA PAYER ? 18
 - a. Transparence (bis) 18
 - b. Pourquoi uniquement un métro ? 18
 - c. Surcoûts 18
- IX. ALTERNATIVES 19
 - a. Le point de départ conditionne le résultat 19
 - b. Existe-t-il d'autres moyens de renforcer la capacité du réseau en place ? 19
 - c. Collaboration avec la SNCB et De Lijn 19
- X. IMPACT ENVIRONNEMENTAL ? 20
 - a. Bilan climatique 20
 - b. Réduction des émissions des voitures 20

CONCLUSION 22

RÉFÉRENCES ET SOURCES 24

POURQUOI CET ARGUMENTAIRE ?

Que penser du projet de nouvelle ligne de métro nord-sud ? Plus de transports en commun, on ne demanderait pas mieux, n'est-ce pas ? Évidemment, mais nous nous posons tout de même de nombreuses questions sur ce projet spécifique. Et nous ne sommes pas les seuls. Nous avons donc étudié attentivement les arguments pour et contre et avons prêté l'oreille à ce qu'en disent des spécialistes, des citoyens et d'autres organisations. La présente synthèse fait le point sur cette quête.

Au BRAL, nous accordons une grande importance à votre avis (argumenté). Cette brochure peut vous aider à vous forger votre opinion. Vous pouvez la lire comme une liste de dix arguments susceptibles d'intervenir dans le débat. Réfléchissez-y tranquillement, mais surtout, cogitez par vous-même pour vous faire votre propre avis.

Avec cet « argumentaire », BRAL espère étayer et lancer le débat public sur le métro d'aujourd'hui et de demain à Bruxelles.

I. UN MÉTRO NORD-SUD

La présente publication s'intéresse avant tout aux plans de la nouvelle ligne de métro nord-sud. Celle-ci devrait relier les stations Bordet et Albert, et porte le doux nom de « M3 ». Dans les pages qui suivent, nous nous focalisons principalement sur sa partie nord, qui va de la gare du Nord à Haren.

Le dossier connaît actuellement une accélération. La STIB a publié le plan définitif. Le design des stations a été présenté en grande pompe dans les journaux. Les responsables sont venus expliquer le projet dans les différents quartiers. Quant au plan d'affectation, il a été modifié pour accueillir le métro. Bref, toute la machinerie lancée il y a quelques années est remontée à la surface (petit jeu de mots).

Sur le site de Beliris, qui assure les études qui s'imposent, nous lisons ceci :

« La nouvelle ligne de métro existe déjà en partie avec des trams qui circulent en prémétro entre la gare du Nord et Albert. Ce tronçon sera transformé pour que des métros puissent l'emprunter. La ligne sera ensuite prolongée vers le nord, avec le percement d'un nouveau tunnel qui reliera la gare du Nord, à Schaerbeek, à la station Bordet, à Evere.

Le projet d'extension prévoit la construction d'un tunnel de 5 km de long, de 7 stations et d'un dépôt. L'objectif ? Améliorer la jonction entre les quartiers du nord et du sud de Bruxelles, optimiser leur connexion avec le centre-ville, renforcer la capacité des transports en commun dans des quartiers très peuplés, faciliter la mobilité du plus grand nombre possible de Bruxellois et améliorer leur qualité de vie. »

Ce prolongement vers le nord s'accompagne donc de plusieurs exigences :

1. Le percement d'un tunnel de 5 km de long entre la gare du Nord et Bordet.
2. La construction d'un nouveau dépôt à Haren.
3. L'implantation de 7 nouvelles stations : Liedts, Colignon, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet

5

II. UNE POLITIQUE GRAVÉE DANS LE MARBRE ?

« Tout cela est bel et bon, mais qu'apporte cet argumentaire ? », pensez-vous peut-être. « De toute façon, tout n'est-il pas plié depuis longtemps ? »

Les projets sont en effet présentés comme si les décisions avaient déjà été prises. Gouvernement, STIB, ingénieurs... tous avaient terminé leur part du travail, ce que vous avez eu le droit d'apprendre. Par contre, impossible de comprendre si vous aviez aussi le droit d'en penser quelque chose, sans même parler d'avoir voix au chapitre. Encore une fois, un projet entier a été débobiné sans que le citoyen ait son mot à dire. Cocréation... quelqu'un ?

Or, tout n'est pas nécessairement acquis. La phase d'étude et de conception est certes terminée, mais tout doit encore être coulé dans des lois et des

permis. L'extension du métro exigera en effet des permis de construction et autres, ainsi qu'une modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) pour fixer son tracé. Ce qui implique entre autres un rapport sur les incidences environnementales (RIE). Viendront ensuite une multitude d'autres demandes de permis, par exemple pour la construction d'un dépôt, l'aménagement de (certaines) stations, les équipements d'aération, etc. En outre, le rapport sur les incidences environnementales sème le doute sur divers éléments, notamment la profondeur des tunnels à percer. Il est dès lors évident que plusieurs points doivent faire l'objet d'études plus poussées. La ligne de métro présentée aujourd'hui n'a donc rien d'une politique gravée dans le marbre. De longs débats publics nous attendent encore.

III. D'AUTRES PLANS DE MÉTRO

Le problème, c'est aussi que ces débats ne concernent pas uniquement l'axe nord-sud. Dans le nouveau Plan régional de développement durable (PRDD), le gouvernement semble avoir opéré un basculement du tram vers le métro.

De fait, sur les différentes cartes du PRDD relatives aux futurs transports en commun, nous observons principalement des lignes de métro (cf. analyse du BRAL : « Un PRDD creux, dépassé et antidémocratique,... Bruxellois.e.s, on

se moque de nous »). Nulle part nous ne trouvons les motifs qui justifient le choix du métro au détriment du tram. Pas plus que des explications sur les trajets proposés, notamment ceux de la boucle du métro le long de Tour & Taxis ou le projet métro ouest parallèle. Quelle est la pertinence de ces lignes ? Quels sont les effets escomptés ? Comment s'intègrent-elles dans la vision du futur aménagement spatial ? Le surcoût par rapport aux trams est-il fondé ? Une invraisemblable machinerie menace une nouvelle fois de se mettre en branle, transformant des approximations en une politique soi-disant définitive.

C'est pourquoi les arguments de cette publication jettent également les bases d'un futur débat sur les lignes de métro qui se dessinent actuellement dans le PRDD.





I. UNE BONNE POLITIQUE

TECHNOCRATIE

Dans ce projet, l'absence totale de toute participation des riverains ne donne absolument pas l'exemple en matière de bonne dirigeance. Les réunions de quartier ne se sont tenues qu'après la préparation technique. Les citoyens n'ont pas eu l'occasion d'exprimer leur avis. 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 ? Les citoyens entendent, par exemple, prendre part à la réflexion et à la conception de l'espace public. Nous obtiendrons ainsi des lieux de qualité qui s'adaptent à la vie des riverains et des utilisateurs tout en lui offrant un cadre où s'épanouir.

DU MÊME TONNEAU

La Région a choisi de travailler avec un seul consortium, tant pour les travaux de surface, que les travaux souterrains. Ce consortium se compose pour l'essentiel d'ingénieurs, spécialisés dans le percement de tunnels mais possédant peu d'expérience dans l'aménagement des espaces publics. Les entreprises belges ne maîtrisent pas les techniques pour creuser si profond. Il fallait donc se tourner vers l'international. Par conséquent, le consortium qui a décroché la commande connaît mal les difficultés et les besoins de Bruxelles. Or, la région bruxelloise dispose d'institutions mieux à même d'organiser ce projet : perspective.brussels, jpyblik[, BMA, etc.

« On dit qu'une participation sera organisée, mais à propos de quoi ? Si c'est uniquement sur la couleur des murs et des bancs, ça ne suffit pas. »

– Réaction d'un participant du BRAL café

TRANSPARENCE

Dans leur communication, la Région et la STIB scindent systématiquement le dossier en sous-projets. Un jour, elles évoquent les stations, un autre jour le tracé sur le plan d'affectation, la fois suivante l'arrêt multimodal Constitution. De plus, la subdivision permanente en sous-projets Métro nord et Métro sud ne fait qu'accentuer la confusion. Quand vont-elles enfin parler du projet dans son ensemble ?

II. UN EFFET D'ASPIRATION

LA VOITURE VA-T-ELLE (RE) PRENDRE LA PLACE DU TRAM 55 ?

« Le métro n'est pas gêné par la circulation » compte au nombre des arguments avancés par la STIB. Mais l'inverse est vrai aussi. Le tram occupe sur la voie publique une place qui ne peut dès lors pas revenir aux voitures. Sans compter que ses arrêts réguliers les ralentissent. La suppression du tram renforce l'attrait de l'infrastructure routière pour la circulation automobile et augmente aussi sa vitesse. L'espace libéré risque donc d'exercer un effet d'aspiration sur les voitures.

10

PLANS DE CIRCULATION

Le moment est venu de réfléchir à l'avenir de ces infrastructures routières. Un grand nombre de rues ont été aménagées de manière à garantir la fluidité des trams et doivent donc être repensées pour remplir autrement les espaces de séjour et de circulation. Ceux-ci ne peuvent plus être organisés en fonction des voitures. Ils doivent plutôt accueillir de nouveaux espaces publics de qualité. L'ensemble du tracé du tram 55 peut devenir un nouvel espace public exemplaire pour les Bruxellois. Ce projet de surface se révèle au moins aussi important et complexe que le percement d'un tunnel de métro.

« On ne peut vraiment pas tolérer davantage de voitures, il faut donc élaborer une offre globale en transports en commun, en surface et sous terre. » – Réaction d'un participant du BRAL café



III. L'ESPACE PUBLIC

LA FONCTION DE SÉJOUR

Les rues et les places menacent de se transformer en non-lieux, utilisés uniquement comme passage éphémère menant au sous-sol. Le débat sur les fonctions de l'espace public aérien doit se tenir maintenant. Quoi qu'il arrive, les travaux dans les stations auront un impact sur la vie publique. Sommes-nous prêts à restaurer l'animation une fois qu'ils seront terminés ?

PLACES (DES STATIONS)

Les projets pour chaque station de métro doivent être conçus en fonction du quartier dans lequel elles s'intégreront. Les projets actuels manquent de créativité, sont souvent surdimensionnés et ne tiennent pas compte des besoins spécifiques de chaque implantation. Les stations de métro de la ligne entre la gare du Nord et Bordet ne doivent pas toutes être des plaques tournantes importantes. Des structures simples, de plus petite taille, suffisent a priori pour la majorité des arrêts.

UN CONTRÔLE SOCIAL ?

Un métro souterrain réduit le contrôle social. Les arrêts de tram sont des lieux d'attente intégrés dans l'espace public, ce qui n'est pas le cas pour une ligne de métro. Le contrôle social et la convivialité des lignes de tram en surface disparaissent en sous-sol, où le contrôle social est par définition plus réduit.

« De la gare du Nord à Helmet, tout sera excavé à partir de Riga. Que vont devenir les tonnes de terre évacuées ? » – Réaction d'un participant du BRAL café

11

IV. LE COMMERCE LOCAL

CONCURRENCE

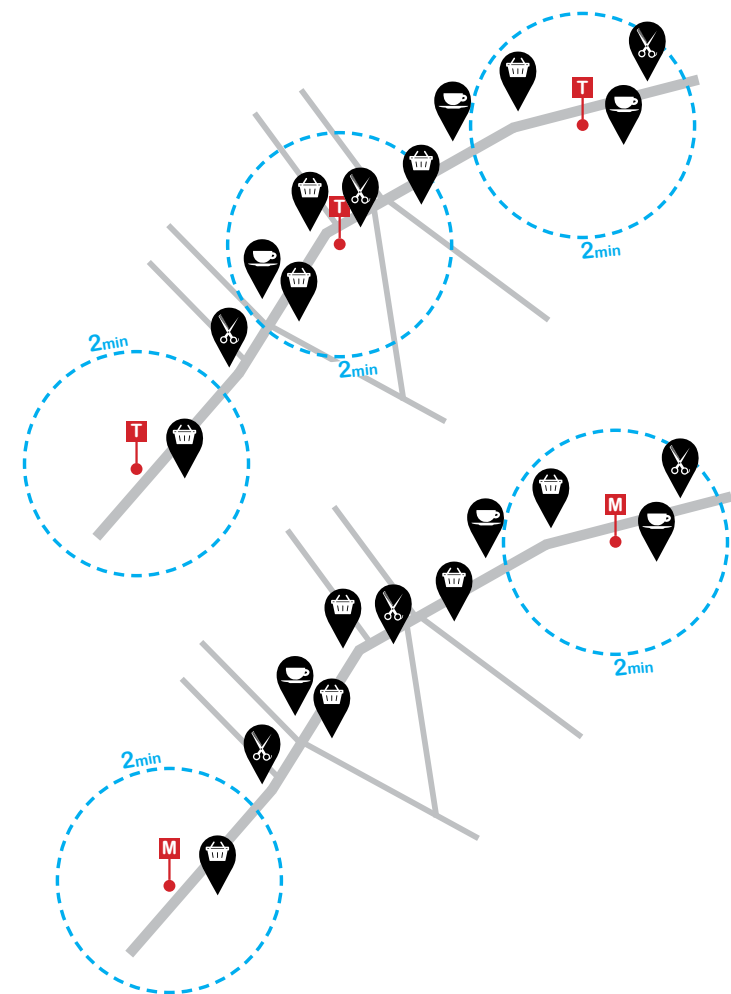
L'arrivée d'activités commerciales dans les stations de métro impliquera une plus grande concurrence pour les magasins en surface. Le commerce local tel qu'il existe aujourd'hui autour des stations Helmet ou Paix connaîtra des difficultés supplémentaires lorsque les grandes chaînes s'empareront du sous-sol.

VISIBILITÉ

Un métro souterrain (caché) réduit également la visibilité des pôles commerciaux d'envergure qui jalonnent la ligne du tram. D'une part parce que le passage menant aux arrêts n'empruntera plus l'axe commerçant, et d'autre part parce que le « lèche vitrine » depuis le tram disparaîtra.

ACCESSIBILITÉ

Le nombre des stations de métro sera inférieur à celui des arrêts de tram sur l'actuelle ligne 55. Certains commerces pâtiront dès lors d'une moindre accessibilité en transports en commun.



TO METRO OR NOT TO METRO ?
BRAL



V. LA VIE SOUS TERRE

SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Les espaces souterrains renforcent le sentiment d'insécurité et sont plus difficiles à sécuriser. Pas de passants, pas d'yeux observateurs derrière les fenêtres des maisons, pas de jeunes qui traînent : le contrôle social disparaît. Toute personne qui descend sous terre (et a fortiori si elle se rend sur un quai) le fait intentionnellement, et uniquement en vue de se déplacer.

« Les interactions sociales du tram vont me manquer, le métro est efficace pour aller de A à B, mais le tram, c'est une expérience globale. » – Réaction d'un participant du BRAL café

FAIBLE SUCCÈS DES COMMERCES SOUTERRAINS

Le projet, qui a fait le choix de tunnels profonds et de stations de grande taille, crée de vastes espaces souterrains. Il entend les remplir principalement avec des activités commerciales. Or, centres commerciaux et stations de métro en sous-sol ne font pas toujours bon ménage. En de nombreux endroits, trouver des exploitants s'avère très compliqué, et les activités commerciales se révèlent peu rentables. Les voyageurs ne sont pas nécessairement des clients.

VI. PLUS RAPIDE OU PLUS LENT ?

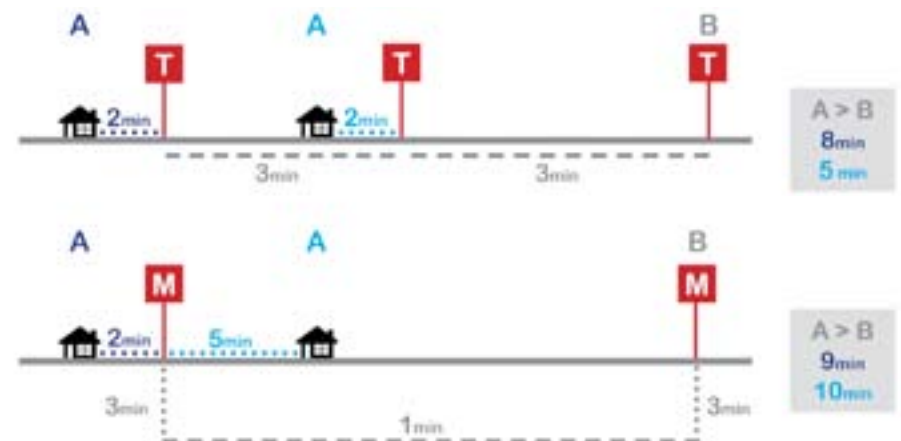
TROIS MINUTES POUR DESCENDRE

La ligne de métro s'enfoncera très loin sous la surface du sol : jusqu'à 32 mètres de profondeur ! De ce fait, le temps de déplacement « vertical » entre la surface et les quais sera extrêmement long. À titre de comparaison, à Botanique, le délai pour passer des quais (-27 m) à la surface est de 3 minutes.

« Le percement d'un tunnel à grande profondeur dans des couches géologiques comme celles qu'on trouve dans le sous-sol bruxellois offre malgré tout plus de garanties que les bâtiments ne subiront pas de dégâts. » – Réaction d'un participant du BRAL café

PLUSIEURS MINUTES DE MARCHÉ

Le futur métro 3 offrira un réseau moins dense que l'actuel tram 55 : sept stations entre la gare du Nord et Bordet, contre 13 arrêts aujourd'hui. Par conséquent, le temps moyen de déplacement « horizontal » pour rejoindre les arrêts et en revenir augmentera. Cette hausse du temps de marche annule assurément le temps gagné sur les courts et moyens trajets effectués en métro, même s'il est plus rapide que le tram. En outre, la plupart des stations de métro n'auront qu'une seule entrée, ce qui réduit également leur accessibilité.





VII. CAPACITÉ ET FORCE D'ATTRACTION

LES USAGERS LOCAUX

Impossible de le nier : le tram 55 a pour ainsi dire atteint sa capacité maximale. Mais son remplacement par un métro constitue-t-il vraiment la meilleure solution ? Celui-ci étant moins attrayant pour les déplacements locaux, il pourrait paradoxalement réduire le nombre des usagers.

atteints sur le tronçon précité. La force d'attraction régionale d'un métro seul n'apporte donc pas le soulagement espéré. La capacité escomptée de 4000 voyageurs par direction et par heure entre les stations Gare du Nord et Bordet pourra être réalisée uniquement si des mesures supplémentaires, dites de la carotte et du bâton, sont prises au sujet de la circulation automobile, par ex. un péage urbain.

FLEXIBILITÉ

En raison de la lourdeur des travaux d'infrastructure et des coûts d'investissement, un métro offre peu de flexibilité en cas de surcapacité. Si les usagers sont effectivement moins nombreux que prévu, la STIB sera malgré tout forcée de continuer à exploiter la ligne avec du matériel lourd et onéreux.

FORCE D'ATTRACTION RÉGIONALE

Certaines études indiquent que le métro attirera seulement 8100 passagers supplémentaires. Ce chiffre chute à 4600 pour le tronçon entre Bordet et la gare du Nord. Grosso modo, un métro convient lorsque les demandes se situent entre 5000 et 10.000 passagers. Des chiffres qui sont loin d'être

16 ET LES POUSSETTES, LES FAUTEUILS ROULANTS ?

Dans certaines stations de métro, ce long trajet pour descendre sous terre impliquera d'emprunter 4 escaliers roulants ou 2 ascenseurs avant d'arriver sur les quais. Pour les personnes à mobilité réduite, les correspondances seront donc compliquées et très longues.

« Le 55 ne permet pas vraiment de connexion avec la ville, car il ne passe pas régulièrement. Pour traverser la ville, un métro représenterait dès lors une grande amélioration. » – Réaction d'un participant du BRAL café

UN USAGE LOCAL NUL

Un métro roule effectivement plus vite qu'un tram. Mais compte tenu de l'allongement des temps de déplacement horizontal et vertical, cette accélération s'accompagnera d'un gain de temps uniquement pour les longs trajets. Or, une grande partie de la population emprunte le tram 55 pour des déplacements locaux. Un métro ne lui sera donc d'aucune utilité.

17



VIII. QUI VA PAYER ?

TRANSPARENCE (BIS)

L'ensemble du volet financier reste pour le moins obscur. Nulle part ne figurent les coûts précis du projet. Les premières estimations faisaient état de 1,2 milliard. Aujourd'hui, ce serait plutôt 1,8 milliard. Nous trouvons un montant de 750 millions pour le tronçon nord. Qui serait payé par Beliris. Et un autre montant de 110 millions pour la station Constitution. Quelqu'un a-t-il une vue d'ensemble de tous ces coûts ? Et de qui va payer quoi ? Qu'en est-il de la budgétisation à long terme ?



18 POURQUOI UNIQUEMENT UN MÉTRO ?

Une hausse des investissements dans les transports en commun est une bonne nouvelle. Mais s'ils sont tous aspirés par un seul projet extrêmement coûteux, que deviennent les autres financements nécessaires ? Le tronçon de Schaerbeek à Evere représente 5 km sur les 624 km du réseau de la STIB, soit 0,8 % du total. Les 7 nouvelles stations correspondent à 0,33 % du réseau. Pourquoi dès lors ces investissements colossaux alors qu'il existe des alternatives moins chères et plus rapides à mettre en œuvre ?

« Le budget de ces 5 km de métro correspond au budget pour 250 km de tram en site propre » – Réaction d'un participant du BRAL café

SURCOÛTS

Il s'agit du premier projet d'investissement de cette envergure depuis la naissance de la RBC. Mais la Région possède-t-elle vraiment les moyens de le mener à bien ? Beliris en assumera le coût (en tout ou en partie ?). Mais elle fonctionne avec une enveloppe fermée. Qu'arrivera-t-il en cas de surcoût ? La Région devra-t-elle intervenir et procéder à une restructuration du budget régional ? Ou les travaux prendront-ils du retard, au point d'entraîner un report à une date ultérieure (comme avec le RER...). Quoi qu'il en soit, la communication sur ce qu'il se passera dans ces cas de figure manque de clarté.

EXISTE-T-IL D'AUTRES MOYENS DE RENFORCER LA CAPACITÉ DU RÉSEAU EN PLACE ?

Si l'on veut améliorer la desserte locale, il existe de nombreuses possibilités d'augmenter la capacité du tram 55. Citons notamment le remplacement des trams 3000 par des trams 4000, la multiplication des sites propres, ou le réaménagement de la place Liedts et un dégagement des voies d'accès à Verboekhoven. Sur d'autres lignes aussi, des solutions simples et rapides permettent d'améliorer l'offre en transports en commun. Sans oublier le prémétro... celui-ci propose également diverses possibilités de renforcer les capacités : réduire les croisements à Lemonnier, ou remplacer tous les trams existants par des trams 4000.

IX. ALTERNATIVES

LE POINT DE DÉPART CONDITIONNE LE RÉSULTAT

Avec le métro nord, le STIB court deux lièvres à la fois : résoudre les problèmes de capacité du tram 55 et créer un nouvel axe régional nord-sud. Du fait de la fusion de ces deux objectifs pas nécessairement complémentaires, c'est un projet bâclé qui apparaît comme la solution la plus efficace. Si ces deux objectifs étaient mieux distingués, le résultat n'en serait-il pas meilleur ?

« Ce n'est pas parce qu'il y aura un métro qu'il faut exclure d'autres formes de mobilité » – Réaction d'un participant du BRAL café

COLLABORATION AVEC LA SNCB ET DE LIJN

La STIB n'est pas le seul opérateur à Bruxelles. Aujourd'hui, De Lijn dessert déjà Haren, Evere, Schaerbeek et Saint-Josse (environ 10 bus/heure/sens entre Bordet et la gare du Nord en heure de pointe, soit 1000 places/heure/sens). Dans le cadre de BrabantNet, De Lijn projette d'instaurer un service de trams rapides entre l'aéroport et la gare du Nord, mais étudie aussi une ligne au départ de Haecht. L'impact de ces plans a-t-il été analysé ? Et le réseau S de la SNCB ? Un arrêt à Verboekhoven pourrait attirer un certain nombre de passagers supplémentaires.

X. IMPACT ENVIRONNEMENTAL ?

BILAN CLIMATIQUE

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, on s'aperçoit que la situation est loin d'être rose.

20 RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES VOITURES

À terme, le métro doit aider la Région à réaliser les objectifs climatiques qu'elle s'est fixée : diminuer la congestion urbaine et le recours à la voiture. Les chiffres indiquent cependant qu'en la matière, le métro donne peu de résultats encourageants. Il limiterait la densification du trafic à Bruxelles à 2,03 %, contre 2,66 % si le projet ne se fait pas. En d'autres termes, le métro freinera simplement l'intensification de la circulation. Seule la mise en place de mesures push-pull supplémentaires, notamment un péage urbain, permettra effectivement de réduire les émissions des voitures.



CONCLUSION

Après avoir inventorié tous les arguments ci-dessus, nous - le BRAL - ne pouvons pas faire autrement que tirer la conclusion suivante : une ligne de métro sur ce parcours ne semble pas être une bonne idée.

Une analyse complète des coûts et des bénéfices sociaux s'impose, et celle-ci doit opérer une distinction claire entre les besoins en service local et régional. Des investissements de cette ampleur ne tolèrent aucune approximation. Il y a lieu de dresser une liste précise de tous les postulats de départ et des objectifs, sans a priori. C'est le seul moyen d'éviter des solutions qui n'en sont pas et qui ne répondent pas vraiment à la demande locale sans pour autant proposer une desserte régionale.

Le tram 55 peut s'intégrer dans un scénario qui prévoit une ligne assurant les déplacements locaux, ainsi que l'aménagement d'une ligne régionale hautement performante desservant le plus grand nombre possible de pôles de développement et de fonctions à l'échelon régional. Moyennant une harmonisation avec le projet BrabantNet de De Lijn, il sera même envisageable de prolonger cette ligne jusqu'à l'aéroport de

Bruxelles-National, Diegem, Machelen, etc., ce qui permettra de mettre sur pied une ligne de transports en commun interrégionale digne de ce nom.

Cette publication vous a présenté les arguments dont le BRAL estime qu'ils jouent un rôle dans le débat sur le métro nord-sud. Nous vous encourageons à vous pencher de plus près sur ce dossier. Pour une analyse technique plus détaillée, nous renvoyons à la réclamation que le BRAL a introduite dans le cadre de la modification du Plan régional d'affectation.

Cityvision 2009 **Ou comment faire beaucoup mieux que la «métrovision» de la STIB avec moins de moyens**

Site internet de Beliris : **Extension du métro Gare du Nord-Bordet**

Site internet **Metro3.be**

Dossiers sur le métro sur le site de **l'ARAU**

Opinion « **Mais qui construit le métro** » (carte blanche 22 mars 2017, Imagine Colignon, BRAL, Collectif HelMETRO, Comité de quartier Cage aux Ours, etc.)

16 février 2017 : **Arrêté du Gouvernement bruxellois pour la modification partielle du PRAS**

2010 - Céline Tellier : « **Des controverses aux compromis. Les lignes de front du métro bruxellois** »

Avis de la CRD sur la recherche d'alternatives (septembre 2016)

Avis du BRAL en coll. avec Convivence/Samenleven asbl dans le cadre de l'enquête publique pour le permis d'environnement Constitution (présentation)

Le livre « **Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles** »

« **Typologie des dispositions structurales et fonctionnelles des stations de métro, prémétro, de Bruxelles** », Declève, Fauffman, Teller (2015) – UCL, Loci, Creat

Commission régionale de la mobilité (CRM) – **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**

Commission régionale de la mobilité (CRM) – **Avis sur les stations du projet Ligne de métro 3, tronçon Nord** (27 mars 2017)

« **Un métro léger pour des villes vivables** » (UITP)

Calendrier du démarrage des travaux et informations sur le volet participatif (après le dépôt des permis), etc. : voir **réponse de monsieur Reynders à la question de monsieur Hellings au Parlement fédéral le 23 mai 2017.**



4

RÉFÉRENCES ET SOURCES

COLOFON

V.U. Tom Lootens, Zaterdagplein 13, 1000 Brussel

Dépot légal: D/1969/2017/03

Rédaction: Tim Cassiers, Florence Lepoudre

Révision: Steyn Van Assche

Avec la collaboration de : **ARAU** (Jean-Michel Bleus en Isabelle Pauthier), **Imagine Colignon** (Pierre Burniat en Melissa Poucez), **Transportscollectifs.net** (Olivier Servais), **VUB Mobi** (Geert te Boveldt), **IGEAT** (Mathieu Strale), **Convivences asbl** (Erdem Resne), **FUSL** (Michel Hubert), **Vincent Carton** (mobiliteitsexpert)

Graphisme: MPoint Production

Avec le soutien de:



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
RÉGIONALE DE GEMEENSCHAPPELIJKE BRUSSELS



BRAL CITIZENS
ACTION
BRUSSELS