

# Le métro Nord bruxellois ou l'histoire d'un compromis

Une analyse de Naomi Berger



: indique un lien consultable dans l'Internet

---

## Introduction

La construction d'une nouvelle ligne de métro a été approuvée par le Gouvernement de la Région bruxelloise. Métro 3, ou Métro Nord, devrait voir le jour d'ici 2025. Avec lui, les quartiers denses schaarbeekoïses et évéroïses seront directement reliés au centre-ville. Dans un second temps, le Sud de la Région devrait également accueillir de nouvelles stations de métro afin de desservir la commune d'Uccle.

Requérant des investissements lourds, longs et coûteux, l'extension du métro n'avait pas que des adeptes. Ses détracteurs privilégiaient au métro, l'amélioration des lignes ferrées de surface qui auraient, selon eux, le mérite de poser un choix clair en faveur des transports en commun (TC) sur l'automobile. Force est pourtant de constater que ce sont les déplacements sous-terrain – jugés plus rapides et plus efficaces – qui ont eu les faveurs des autorités régionales. Le métro offrait, en effet, l'immense avantage de ne pas attaquer de front l'usage de la voiture. Choix politique, certes, électoraliste, probablement, mais également pragmatique. Enclavée en Flandre et dépendante financièrement et politiquement des autres niveaux de pouvoirs, Bruxelles n'est pas seule à la barre. Un nouveau métro est bel et bien un compromis, sans doute plus qu'on ne le croit.

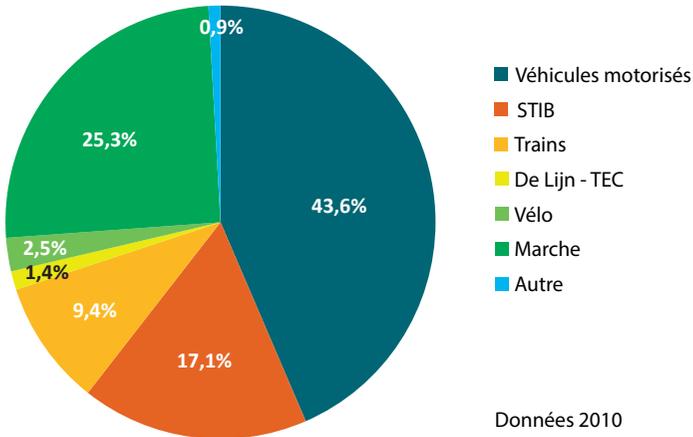
---

### I. Bruxelles à nouveau mobile : ça passe surtout par la stib

Ville européenne notoirement embouteillée, pollution de l'air, quotas d'émissions CO<sub>2</sub> à respecter, Bruxelles doit changer sa mobilité. C'est impératif et urgent. Une partie de la solution passe par l'amélioration des transports en commun. Ces derniers jouissent, en outre, d'un engouement croissant. La part modale des transports en commun dans la Région bruxelloise a augmenté

de presque 20 % entre 2005 et 2010.<sup>1</sup> On continuerait sur cette voie selon des prévisions optimistes : 640 millions de voyages en 2025, soit le double (320 millions) de l'année 2011.<sup>2</sup> Les raisons de cette hausse tiennent d'une part de la croissance démographique dans la capitale et, d'autre part, du report modal espéré de la voiture vers les TC.

### Mode de transport principal en lien avec Bruxelles (moyenne en %)<sup>3</sup>



<sup>1</sup> La part modale des transports en commun est mesurée en divisant le total des déplacements par transport en commun dans n'importe quelle période de temps (généralement un jour ouvré moyen) par le nombre total de déplacements effectués sur la même période. Boîte à outils - Bus urbain, s. d., [en ligne :] [https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/french\\_UrbanBusToolkit/site/assets/1/1c/1c19.html](https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/french_UrbanBusToolkit/site/assets/1/1c/1c19.html).

<sup>2</sup> M. COLLEYN, « Stib : 640 millions de voyages en 2040 », *La Libre Belgique*, 10 mai 2011.

<sup>3</sup> K. LEBRUN, M. HUBERT, PH. HUYNEN, A. DE WITTE, C. MACHARIS, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles : Bruxelles Mobilité, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale », 2013, [en ligne :] [http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/news/na/5637/Cahiers%20Mobilit%C3%A9-A9-2\\_.pdf](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/news/na/5637/Cahiers%20Mobilit%C3%A9-A9-2_.pdf).

Conscient du défi, le développement des transports en commun figure en bonne place au Plan régional de Développement durable (PRDD) ainsi que du Plan Iris II.<sup>4</sup> S'il est également fait mention des modes de transport actifs (marche et vélo) à encourager, l'attention se porte davantage sur les TC. Un plan pluriannuel (2016-2025) de 5,2 milliards d'euros a été conclu entre la RBC et la STIB.<sup>5</sup> L'enveloppe servira au renouvellement du réseau de bus (346 millions d'euros) et de trams (477,5 millions d'euros) ainsi qu'à la création d'un nouveau parking d'envergure (60 millions d'euros) mais surtout, au métro (2,159 milliards d'euros).<sup>6</sup>



## II. Un nouveau métro pour la capitale

Sur les 5,2 milliards d'euros du plan pluriannuel, 1,4 milliard d'euros sont dédiés à la création d'une nouvelle ligne de métro, au Nord puis au Sud de la Région.<sup>7</sup> Ceci constitue donc le premier poste de dépenses du Plan. Un choix clair est posé en faveur du développement du transport en commun sous-terrain de grandes capacités. La *métrovision* de la STIB s'est imposée. Comme le suggère le nom de cette stratégie de développement, la rame de métro est l'élément clé du réseau des TC. On parle de logique axiale pour décrire le projet de la STIB, la *métrovision* se structurant autour d'axes dominants. À chaque axe correspondrait, idéalement, une ligne de métro, telle une colonne vertébrale qui irrigue et supporte le territoire. Les trams et les bus de moindre capacité occupent une place secondaire puisqu'ils viennent se greffer sur les lignes de métro. Tels les ruisseaux se jetant dans les fleuves, les TC de surface conduisent les usagers vers les axes structurant du réseau.

<sup>4</sup> Plan stratégique pour orienter la mobilité à Bruxelles pour la période 2015-2020.

<sup>5</sup> Pour se faire une idée, l'ensemble des recettes de la RBC s'élevait à un peu plus de 4 milliards d'euros. *BUDGET – Des dépenses et des recettes pour l'année 2016*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, A-254/1, 30 octobre 2015, [en ligne :] <http://finances-budget.brussels/docparl-expgen-2016.pdf>.

<sup>6</sup> « Investissement », *Stib.mivb.be*, s. d., [en ligne :] [http://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&\\_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f](http://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f), consulté le 26 septembre 2017.

<sup>7</sup> *Ibid.*

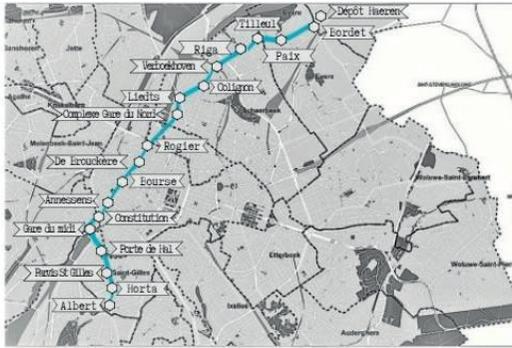
En pratique, cela donne ceci : un axe Nord-Sud d'une dizaine de kilomètres et un temps de parcours estimé à vingt minutes d'une extrémité à l'autre. Pour ce faire, on remplacera l'actuel pré-métro Albert jusqu'à la gare du Nord par un vrai métro et on prolongera ce dernier jusqu'au dépôt de Bordet, dans la commune d'Haeren. 18 stations, dont sept nouvelles, quatre déjà connectées à une ligne de métro et cinq accueillant actuellement un tram souterrain (pré-métro) sont prévues sur la ligne de Métro 3. Cette nouvelle ligne devrait être opérationnelle dès 2025.<sup>8</sup>

### La ligne 3 dans le réseau de métro<sup>9</sup>



<sup>8</sup> Plus d'infos : <https://www.metro3.be/fr>.

<sup>9</sup> J.-C. VERSET, « Le métro bruxellois en 2025 : une nouvelle ligne de 5 km et 7 nouvelles stations », RTBF, 13 septembre 2016, [en ligne :] [https://www.rtbf.be/info/regions/detail\\_le-metro-bruxellois-en-2025-une-nouvelle-ligne-de-5-km-et-7-nouvelles-stations?id=9403229](https://www.rtbf.be/info/regions/detail_le-metro-bruxellois-en-2025-une-nouvelle-ligne-de-5-km-et-7-nouvelles-stations?id=9403229), consulté le 26 septembre 2017.



Tracé du métro Nord Sud

On peut comprendre l'engouement suscité par l'arrivée d'une troisième ligne de métro. À l'image de Paris, Londres ou encore de Madrid qui a doublé son réseau métropolitain en l'espace d'une décennie, Bruxelles retrouverait une mobilité digne de celle d'une capitale moderne. Le métro compte, en effet, quelques atouts de poids. Sa vitesse demeure inégalée. Alors que les trams en surface « rament » pour atteindre une vitesse commerciale de 17 km/h en moyenne (descendant à 15 km/h en heure de pointe), le métro se targue d'une vitesse presque deux fois supérieure (30 km/h).<sup>10</sup> En outre, ses capacités sont bien plus élevées. On compte 253 places pour un T4000 (dernière génération de trams) contre 760 pour une rame de métro. L'efficacité devrait encore croître grâce à l'automatisation des rames ainsi qu'à l'augmentation des fréquences, toutes deux à l'étude. Par ailleurs, pour traverser des zones dont les rues sont trop étroites pour un réseau ferré de surface, le métro serait la solution parfaite.

<sup>10</sup> PA. D., « En heure de pointe, les bus et les trams se traînent à Bruxelles », *La Libre Belgique*, 24 mai 2017 [en ligne :] <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/en-heure-de-pointe-les-bus-et-les-trams-se-traignent-a-bruxelles-59255ba8cd702b5fbec24383>, consulté le 26 septembre 2017.

### III. Des yeux plus gros que le ventre

À cette démonstration d'efficacité, d'autres rétorquent que nous n'avons pas les moyens de nos ambitions. Un réseau à la londonienne ou à la parisienne serait hors de portée au regard de nos difficultés budgétaires. En 2016, les dépenses régionales « construction et gestion du réseau de transports en commun » s'élevaient à 757,531 millions d'euros et représentaient 16 % de la totalité des dépenses, soit le deuxième poste le plus important du budget régional après le soutien à l'emploi.<sup>11</sup> L'enveloppe actuellement prévue pour le nouveau métro équivaut presque au double. Une fois construite, il faudra aussi veiller à entretenir cette ligne afin que l'investissement soit durable. Ces dépenses-là ne doivent pas être perdues de vue afin d'éviter de réitérer la crise que l'on connaît actuellement avec les tunnels de la capitale. Pendant trop longtemps, ces derniers n'ont pas fait l'objet d'une gestion en bon père de famille. Alors qu'un budget était alloué à la sécurisation des tunnels, les problèmes d'infiltration ont été négligés, et les travaux sans cesse reportés. Bien qu'indispensables, ces investissements étaient sans doute considérés comme trop peu « visibles » pour apporter aux décideurs politiques un surcroît de notoriété.

Second argument des détracteurs de l'extension du métro, la rentabilité discutable du projet. Les prévisions du nombre d'utilisateurs seraient en effet très, voire trop, optimistes. L'ouverture d'une ligne de métro se justifie à partir du seuil de 20 000 passagers/heure et par sens. Pour l'instant, on estime la fréquentation à 6 000 voyageurs. Avec l'arrivée du RER, on pourrait facilement monter à 8 000/10 000. Des chiffres qui restent encore bien en-dessous du nombre minimum pour garantir sa rentabilité.<sup>12</sup>

Par ailleurs, la logique axiale de la *métrovision* est remise en doute. Selon cette dernière, le réseau de surface occupe une place secondaire, collectant les usagers pour les amener vers les stations de métro. C'est ce qu'on appelle le rabattement. Celui-ci entraîne, par principe, des correspondances,

<sup>11</sup> Budget – Des dépenses et des recettes pour l'année 2016, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, A-254/1, 30 octobre 2015, [en ligne :] <http://finances-budget.brussels/docparl-expgen-2016.pdf>, consulté le 26 septembre 2017.

<sup>12</sup> M. COLLEYN, « Trop cher le métro Nord de Bruxelles ? », *La Libre Belgique*, 4 novembre 2016, <http://www.ffue.org/wp-content/uploads/2014/11/Trop-cher-le-metroNord.pdf>, consulté le 26 septembre 2017.

des ruptures de charge dans le trajet des utilisateurs. Actuellement, 85 % des trajets se feraient à l'aide de maximum une correspondance, ce qui reste raisonnable. Mais avec l'extension de la logique axiale, ces ruptures de charge pourraient aller en s'accroissant. Or, ces ruptures sont mal perçues par les usagers, notamment à cause de l'incertitude liée aux temps d'attente lors des changements. Quand on sait que la perception des déplacements joue un rôle déterminant dans les habitudes des usagers, peut-être même davantage que ce qu'il en est réellement<sup>13</sup>, l'opportunité de favoriser le métro par rapport au tram pose question. La *métrovision* soulève d'autant plus de questions que le développement d'axes structurants signifie également que la localisation des lignes intéressera seulement un petit nombre d'utilisateurs situés à proximités des bouches de métro. Madrid a relevé le défi de proposer à ses habitants une station de métro à moins de 600 mètres de leur domicile. À Bruxelles, on en est encore loin. Il a été calculé que seulement 20 % de la population est à moins de 400 mètres d'une bouche de métro.<sup>14</sup>

#### IV. La *cityvision*, une alternative enterrée

À la *métrovision* de la STIB – qui a les faveurs de la RBC –, Luc Lebrun, Vincent Carton et Michel Hubert proposent la *cityvision*. Le transport sort de terre pour reprendre plein pied en surface. Les voies ferrées (entre trams et pré-métro) desserviraient la capitale de part en part, à l'aide d'un réseau dense reliant le centre aux première et deuxième couronnes. Ces deux dernières encercleraient le centre-ville à l'image d'une circonvolution. Selon les porteurs de la *cityvision*, cette structure collerait davantage aux besoins des Bruxellois et des navetteurs.<sup>15</sup> Dernièrement, les motifs de déplacements se sont diversifiés, s'éloignant toujours davantage du boulot-dodo. Les horaires ainsi que les lieux de destination se sont élargis. On se déplace en soirée et en-dehors des pôles d'emploi. En outre, selon l'idée courante que le coût de construction

<sup>13</sup> V. KAUFFMANN, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000, p.25

<sup>14</sup> L. LEBRUN, V. CARTON, M. HUBERT, *et al.*, *La « cityvision » ou comment faire beaucoup mieux que la « métrovision » de la STIB avec moins de moyens*, 23 octobre 2009, [http://www.ieb.be/IMG/pdf/cityvision\\_fr\\_23oct09.pdf](http://www.ieb.be/IMG/pdf/cityvision_fr_23oct09.pdf), consulté le 26 septembre 2017.

<sup>15</sup> *Idem*.

d'un kilomètre d'une ligne de métro équivaut à l'installation de dix kilomètres pour une ligne de tram, la cityvision propose de faire plus avec moins. Toute la capitale serait ainsi reliée par un réseau de surface suffisamment complet que pour être direct et efficace.

Par ailleurs, l'intermodalité et la flexibilité sont deux concepts qui prennent de l'ampleur. Combiner différents modes de transport, départager son temps et ses déplacements comme bon nous semble est dans l'air du temps. Face à cette demande modulable, on peut dès lors questionner la construction d'une nouvelle ligne de métro aussi lourde que peu adaptable. Et ce, alors que les trams répondent davantage à ces possibilités d'adaptation rapide grâce à leur structure et des investissements plus légers.

Les auteurs précités insistent enfin sur le fait que les utilisateurs ne sont pas des taupes et qu'il faut donc sortir les déplacements du sous-sol. L'interaction entre les usagers et l'environnement est au contraire un plus. Dans cette perspective, un tram en surface sera toujours préférable à son homologue sous-terrain. Cependant, on pourrait également interroger la nécessité de réserver la surface au réseau ferré. Les rues traversées par les TC pourraient, à l'inverse, être dédiées à la lenteur et/ou aux modes de transport actifs. Libérer l'espace public des voies rapides et enfouir ces dernières peut en tenter certains. On perd en adhérence mais on gagne en vitesse. La mobilité est toujours une affaire de choix.

---

## V. Un métro pour préserver le *statu quo*

---

La STIB avait intérêt à soutenir la construction d'une nouvelle ligne de métro. L'organisme régional bruxellois des TC perd en efficacité et rentabilité à cause de la congestion sur le réseau de surface. Au début des années 2000, il a été chiffré que la STIB devait posséder un parc de trams et de bus de 32 % supérieurs à ce qui serait nécessaire en conditions de circulation normales. En effet, à cause des embouteillages, l'opérateur régional doit combler les retards en augmentant les fréquences de passage et donc accroître d'autant sa flotte.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> F. DOBRUSKES, Y. FOURNEAU, « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », *Brussels Studies*, 2007, <https://brussels.revues.org/413>, consulté le 26 septembre 2017.

Ceci représente un coût pour l'opérateur, principalement en véhicules et en main d'œuvre supplémentaire (17,34 millions d'euros en 1999). Grâce à l'option du nouveau métro, la STIB retrouve ses billes. En effet, le réseau sous-terrain indépendant des autres modes de transport n'engendre pas de surcoûts imprévus. De plus, les investissements pour la construction du réseau sont partagés avec la Région, à la différence d'une augmentation du personnel ou de la flotte de navigation qui sont aux frais de l'opérateur régional des TC.

Pour désempourber le réseau de surface des TC, une vraie hiérarchisation des modes de transport devrait être opérée en faveur de ceux-ci. Les voiries devraient être aménagées en conséquence : sites propres, gestion des feux en fonction des TC prioritaires... Cela impliquerait bien souvent de restreindre les places de parking, de fermer la circulation dans un sens, voire les deux... puisque les rues de Bruxelles sont, pour la plupart, trop étroites pour être partagées entre les différents modes de transports. Il s'agit donc d'une décision éminemment politique qui révèle le choix de société souhaitée.

Les autorités bruxelloises ont tranché en faveur du métro. Ce faisant, elles ont fait le choix du compromis : les TC sont les bienvenus, encouragés même, mais doivent composer avec la circulation automobile. Le développement du métro a en effet l'immense avantage de ne froisser (presque) personne : le parc des TC en sort partiellement amélioré et la voiture ne doit pas disputer l'espace public aux autres TC. Satisfaire les uns sans désavouer les autres, voilà une position politique des plus confortables. L'avenir nous dira si elle est payante.

Plusieurs raisons peuvent expliquer cette tentative de conciliation dans le chef des autorités bruxelloises. On peut postuler un lobbying multiple (constructeurs automobiles, entreprises peu enthousiastes à l'idée de se passer des avantages de la voiture de société, électeurs automobilistes) ainsi qu'un contexte institutionnel limitant la marge de manœuvre de Bruxelles. De même, peu nombreux sont les politiques insensibles aux pressions des commerçants et des automobilistes. La double casquette des élus régionaux (souvent porte-voix de leur commune) constitue un relais supplémentaire pour les inquiétudes locales.

### *Le destin de la ligne 71 : la RBC revoit ses ambitions à la baisse*

*La tramification de la ligne de bus 71 illustre le poids des riverains et des commerçants dans le destin des TC. Repris dans le projet de gouvernement bruxellois 2014-2019, le bus 71 englué sur la chaussée d'Ixelles devait se transformer en tram de la Porte de Namur à la Place Flagey. Annoncé en 2013, le projet a directement fait l'objet de nombreux blocages. Les riverains et les commerçants se sont saisis du projet et ont lancé une pétition pour l'abandon du projet. Ces derniers craignaient de perdre en qualité de vie et en chiffres d'affaires à cause des nuisances liées aux travaux.<sup>17</sup> La majorité ixelloise PS-MR s'est également prononcée en sa défaveur et proposait, notamment, d'étudier comme alternative, l'installation d'une ligne de métro entre la Porte de Namur et Delta...Le Gouvernement bruxellois semble avoir plié. Il a finalement opté pour un bus 71 qui circulera partiellement en site propre, avec une augmentation des fréquences pour répondre à la demande.<sup>18</sup>*

## VI. Bruxelles, maître chez elle ?

On peut regretter la frilosité des autorités régionales mais il faut également reconnaître que la RBC n'a, malheureusement, pas toutes les cartes en main pour gérer efficacement la mobilité sur son territoire. Bruxelles est enclavée en Région flamande, son aire métropolitaine empiète largement sur les deux Brabants, elle est structurellement sous-financée et si elle est la Région la plus riche du pays, ses habitants ne connaissent pas le même sort. La RBC n'évolue pas en vase clos, loin de là. Elle est dépendante des deux autres régions du pays ainsi que du niveau fédéral. Deux problématiques l'illustrent fort bien : les navetteurs et l'avantage en nature que constituent les voitures de société.

<sup>17</sup> P. DEGLUM, « Stib : le tram 71 fait machine arrière », La Libre Belgique, 16 mars 2015, [en ligne :] <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/stib-le-tram-71-fait-machine-arriere-5507e1a135707e3e93f2551d>, consulté le 26 septembre 2017.

<sup>18</sup> « Stib – Le projet de tram 71 est mort, la chaussée d'Ixelles sans voiture d'ici 2018 », La Libre Belgique, 15 janvier 2016, [en ligne :] <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/stib-le-projet-de-tram-71-est-mort-la-chaussee-d-ixelles-sans-voiture-d-ici-2018-5698eeb23570ed38951e2b9d>.

Bruxelles est le premier pôle d'emploi de Belgique. Chaque jour, plus de 330 000 personnes entrent à Bruxelles pour en ressortir une fois le boulot terminé.<sup>19</sup> À ces navetteurs, il faut proposer des alternatives à la voiture. Placer de grands parkings aux entrées de Bruxelles et y faire parvenir des réseaux de TC efficaces ainsi que développer un chemin de fer national attractif paraissent des solutions à portée de main. Mais se pose invariablement la question du financement. Ces infrastructures ont un coût qui, sans changement, sera supporté par les Bruxellois. À moins de revoir le modèle de taxation sur les revenus liée au domicile, à moins d'installer un péage urbain aux portes de la RBC, à moins de rééquilibrer le financement de Bruxelles...

La problématique de la voiture de société, fiscalité fédérale, est directement liée à la problématique des navetteurs et à la mobilité intra-bruxelloise. En 2014, on comptait encore 650 000 voitures de sociétés en Belgique, soit plus de 3,6 % qu'en 2013.<sup>20</sup> Cet avantage en nature tarde à être remplacé par d'autres bénéfices (aides financières pour la crèche des enfants, primes de déplacements à vélo, primes au logement...). En attendant, ce package typiquement belge bien ancré dans les mentalités constitue un obstacle majeur à une mobilité alternative. Favoriser les TC aux dépens de la voiture alors que cette dernière est offerte par l'employeur, c'est une gageure. En un mot comme en cent, la RBC n'est pas totalement maîtresse chez elle.

## VII. L'horizon des possibles ne peut s'arrêter au métro

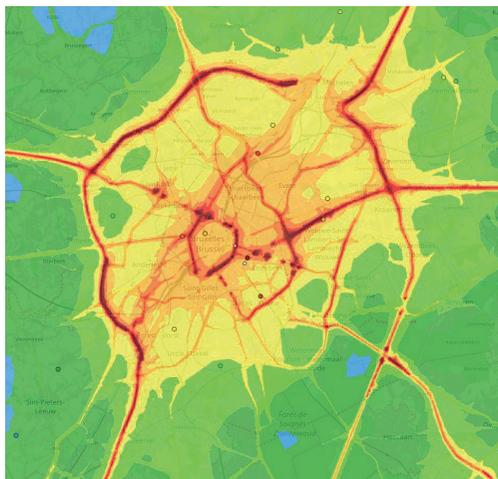
Le nouveau métro de Bruxelles est donc la réponse à plusieurs soucis : nécessité de développer des transports plus doux pour l'environnement et la santé, désengorger partiellement les rues de Bruxelles, tout en ne bousculant pas les autres niveaux de pouvoir. Équilibre précaire s'il en est.

<sup>19</sup> Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse, <http://ibsa.brussels/chiffres/chiffres-cles-de-la-region#.WcOOKcbxrlU>.

<sup>20</sup> O. MALOTEUX, « 650.000 voitures de société », Le Soir, 11 juin 2015, [en ligne :] <http://www.lesoir.be/archive/recup/904464/article/victoire/auto/2015-06-11/650000-voitures-societe>, consulté le 26 septembre 2017.

Tenable ? Pas si on souhaite modifier réellement les habitudes de mobilité. À terme, les modes de transport doux doivent être plus attractifs que la voiture individuelle. Cela s'organise sur deux tableaux : une mobilité douce efficace et un usage de l'automobile moins attractif. Simultanément, il faut donc développer les TC et les modes de déplacement actifs ainsi que rendre l'usage de la voiture moins aisé. Cela passe, par exemple, par une réduction des places de parkings, une augmentation des coûts d'utilisation (zones 30, temps de parcours longs...). Ces limitations peuvent être les corollaires directs de la priorité accordée aux modes de transport doux. Ainsi, si le prolongement septentrional du métro peut constituer une partie de solution, on ne peut s'en remettre qu'à lui. D'autres pistes doivent être mobilisées pour répondre au double objectif de débloquer la mobilité de la capitale et de réduire significativement les nuisances liées à l'automobile. Il faut, notamment, profiter de l'arrivée du RER pour changer définitivement la donne. Avec des TC nettement plus efficaces, il n'existe plus d'excuse pour laisser en état la place de l'automobile.

### Concentration de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en RBC (2013)<sup>21</sup>



<sup>21</sup> « Cartes haute résolution de concentration de NO<sub>2</sub> », IRCÉLINE, [en ligne :] [http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/history/no2\\_anmean\\_rioifdm?set\\_language=fr](http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures/dioxyde-dazote/history/no2_anmean_rioifdm?set_language=fr), consulté le 26 septembre 2017.

Il y a urgence tant l'oxygène vient à manquer en RBC. La concentration en dioxyde d'azote sur les grands axes bruxellois, petite ceinture et deuxième couronne dépasse largement les normes autorisées par l'Union européenne ( $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). On hypothèque, dès lors, notre santé. L'emprise de l'automobile sur le territoire bruxellois doit être drastiquement revue à la baisse. Pour nous et les générations à venir devant qui nous serons tenus pour responsables.

Si on peut douter de la facilité de la tâche, il est pourtant possible de faire pencher la balance. Les points de pression sont multiples. On a déjà abordé les marges étroites du pouvoir bruxellois, mais il en existe d'autres. Tout un chacun peut prendre part au changement : modifier durablement ses habitudes de déplacement et demander un soutien pour accompagner ces changements. Fortes d'un soutien populaire assuré, les autorités bruxelloises seraient davantage en mesure de trancher en faveur des modes de transport doux et d'assumer cette position auprès du Fédéral et des deux autres régions. La conscientisation devient alors une priorité. Heureusement, les initiatives dans ce sens se multiplient. Envie d'en savoir plus sur la mobilité douce à Bruxelles ? Allez donc voir du côté du Gracq, Petiteceinture.be, Goodmove.brussels ! Parce qu'à Bruxelles, ça ne bouge pas uniquement grâce à la STIB.

\* \*

Politologue récemment réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi Berger s'attèle à décoriquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles



---

## Pour aller plus loin...

- DOBRUSKES F., FOURNEAU Y., « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », *brussels studies*, 2007, [en ligne :] <https://brussels.Revues.Org/413>.
- KAUFFMANN V., *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal*, lausanne : presses polytechniques et universitaires romandes, 2000.
- LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN PH., DE WITTE A., MACHARIS C., *Les pratiques de déplacement à bruxelles*, bruxelles : bruxelles mobilité, « cahiers de l’observatoire de la mobilité de la région de bruxelles-capitale », 2013, [en ligne :] [http://www.Bruxellesmobilitate.Irisnet.Be/static/attachments/news/na/5637/cahiers%20mobilit%c3%a9-2\\_.Pdf](http://www.Bruxellesmobilitate.Irisnet.Be/static/attachments/news/na/5637/cahiers%20mobilit%c3%a9-2_.Pdf).
- LEBRUN L., CARTON V., HUBERT M., *et al.*, *La “cityvision” ou comment faire beaucoup mieux que la “métrovision” de la stib avec moins de moyens*, 23 octobre 2009, [en ligne :] [http://www.Ieb.Be/img/pdf/cityvision\\_fr\\_23oct09.Pdf](http://www.Ieb.Be/img/pdf/cityvision_fr_23oct09.Pdf).



BERGER Naomi, *Le métro Nord bruxellois ou l'histoire d'un compromis*, Bruxelles : CPCP, « Analyses », 2017, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/0/metro-nord>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,  
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

**[www.cpcp.be](http://www.cpcp.be)**



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Le métro Nord bruxellois devrait voir le jour d'ici 2025. Avec lui, les quartiers denses schaarbeekoïses et éveroïses seront directement reliés au centre-ville. Dans un second temps, le Sud de la Région devrait également accueillir de nouvelles stations de métro afin de desservir la commune d'Uccle. Aussi efficace que coûteuse, l'extension du réseau ferré sous-terrain n'a pas fait l'unanimité mais c'est pourtant l'option choisie par la Région de Bruxelles-Capitale. Revenons sur les raisons de ce choix politique et sur les leçons qui peuvent en être tirées. En matière de mobilité, Bruxelles ne peut se permettre de s'arrêter en (si bon) chemin.

## Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 – [info@cpcp.be](mailto:info@cpcp.be)

[www.cpcp.be](http://www.cpcp.be)



Chaque jour, des nouvelles du front !

[www.facebook.com/CPCPasbl](https://www.facebook.com/CPCPasbl)

Toutes nos publications sont disponibles  
en téléchargement libre :

[www.cpcp.be/etudes-et-prospectives](http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives)