

Un organe de contrôle indépendant pour décider des orientations de la Stib

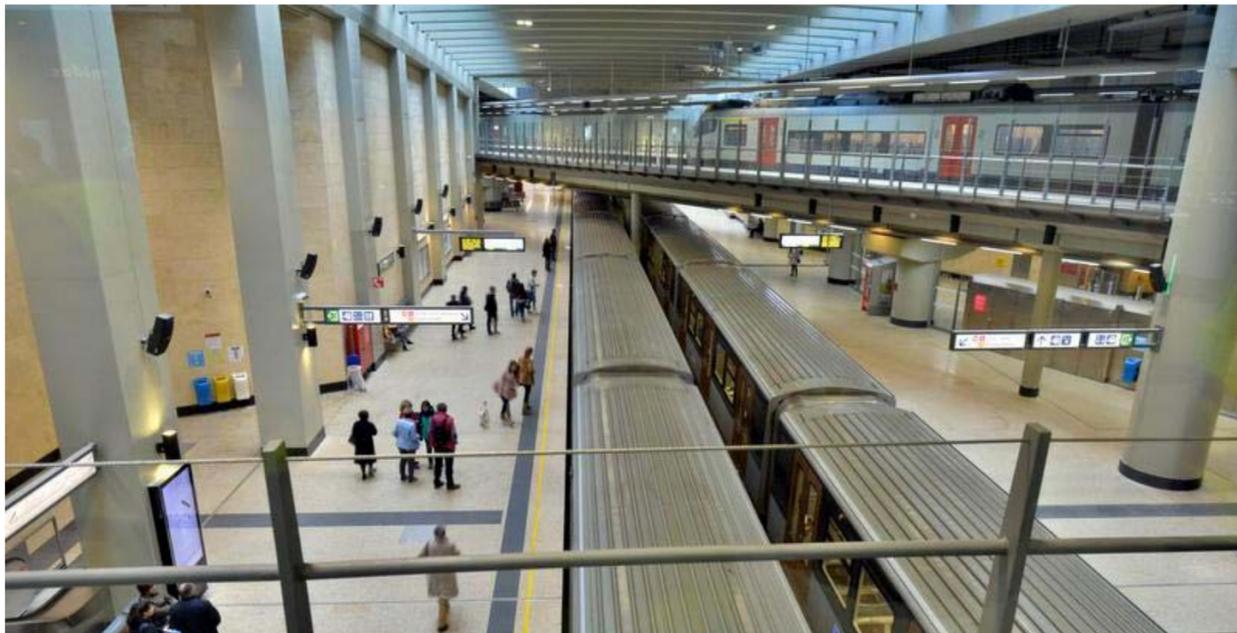
MOBILITÉ Plaidoyer de deux éminences grises contre le métro Nord à Bruxelles

► Pierre Laconte et Claude van den Hove interrogent le politique à propos des investissements énormes annoncés pour la future ligne Nord. ► Un organe de conseil devrait orienter ces investissements en mobilité indépendamment du calendrier politique, estiment-ils.

Ce sont deux éminences grises de la mobilité à Bruxelles qui sont allées déposer lundi leur livre tout frais sorti de l'imprimerie chez les ministres fédéral et bruxellois de la Mobilité, François Bellot (MR) et Pascal Smet (SPA). Pierre Laconte a été durant 15 ans secrétaire général de l'UITP (l'Union internationale des transports publics) et est actuellement président de la Foundation for the Urban Environment. Et Claude van den Hove, administrateur à la même fondation, a longtemps été chef du service « recherche et projets » au ministère fédéral des Communications – rebaptisé depuis SPF Mobilité.

Le credo que, forts de leur expérience, ils défendent dans l'ouvrage qu'ils ont coordonné avec la contribution de cinq experts, se résume par son titre : *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*. Mais s'il est question de rails, il s'agit de rails de trains et de trams, pas de rails de métro...

L'ouvrage va à cet égard à l'encontre d'une idée reçue. Bruxelles n'a pas besoin d'un « vrai » métro efficace, qui relève du « fantasme », écrit en



La gare Schuman est un modèle à suivre en matière d'intermodalité, soulignent les auteurs de l'ouvrage. © SYLVAIN PIRAUX

préface Eric De Keuleneer, professeur d'économie à l'ULB. Certes, le métro bruxellois est peut-être saturé parfois « sur un seul tracé durant quelques fractions d'heures de pointe », poursuit Eric De Keuleneer, et ce phénomène pourrait être facilement résolu par « un modeste investissement en automatisation ». Mais sinon, « le gros problème du métro bruxellois pour ses usagers est plutôt un manque de fréquentation et un manque de fréquence », poursuit-il.

En cause : la faible densité de population dans notre capitale. « Seules des villes avec une densité de population très supérieure à celle de Bruxelles (...) peuvent avoir un métro efficace », écrit-il. *A travers le monde, aucune ville de la taille - en nombre d'habitants - de Bruxelles, et surtout de la densité*

de Bruxelles, ne possède de métro plus important que le métro bruxellois. »

La décision du gouvernement bruxellois de développer une ligne de métro Nord à partir de 2019 entre la gare du Nord et Evere est dès lors questionnée par les auteurs. « Le seuil de rentabilité d'une ligne de métro est estimé à 10.000 usagers par

« Le seuil de rentabilité d'une ligne de métro est estimé à 10.000 usagers par heure »

CLAUDE VAN DEN HOVE

heure, explique Claude van den Hove. Or, la fréquentation pour cette ligne atteindra à peine 3.000 personnes par heure. » En outre, souligne Pierre Laconte, ce sont des bureaux d'ingénieurs privés internationaux qui ont été chargés du choix du mode de transport et du tracé. Et ils ont choisi - ô surprise ! - l'option la

plus coûteuse : un tunnel en profondeur, à 27 mètres sous le sol. « Pour cinq kilomètres de ligne, le coût est estimé à plus d'un milliard d'euros », rappelle-t-il. « Sans compter que lorsqu'on observe les lieux où les stations de métro seront construites, ils ont été déterminés par les "trous" urbains qui jalonnent les parcours. Pas du tout en fonction de la

densité de population environnante, ajoute Claude van den Hove. La station Verboekhoven, par exemple, sera à 350 mètres de la place du même nom... »

Cerise sur le gâteau, selon les auteurs, le chantier ne profitera même pas à l'économie bruxelloise : « Seules trois ou quatre entreprises dans le monde sont

capables de réaliser un tel ouvrage, assure Pierre Laconte. Et aucune n'est belge. Un projet plus modeste, par exemple un prémétro, resterait à la portée des entreprises belges spécialisées. »

Pour les deux experts, la gestion des transports publics à Bruxelles manque d'un élément essentiel : une autorité organisatrice régionale et indépendante, comme il en existait une à l'échelon national avant la fédéralisation du pays, chargée d'analyser toutes les options de mobilité, de faire la liaison entre les différentes sociétés de transport (Stib, mais également SNCB, TEC et De Lijn) pour aboutir aux meilleurs choix de mobilité pour la capitale. « Aujourd'hui, la SNCB ne pense qu'à relier des villes entre elles, les trajets de la Stib, de De Lijn et des TEC font

L'EXEMPLE A SUIVRE

La comparaison de familles de scénarios

Entre 2009 et 2013, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer, lance une étude sur la jonction ferroviaire Nord-Midi. Il confie la tâche à plusieurs équipes indépendantes. Celles-ci doivent proposer plusieurs scénarios, avec une épure budgétaire sérieuse pour chacun des scénarios, ainsi qu'un ratio coût/performance. C'est la meilleure méthode pour décider de ce type d'investissements, estiment Pierre Laconte et Claude van den Hove. Car « vu les montants en jeu et la pression de l'urgence pour le politique, il y a danger potentiel que les investissements à effectuer ne soient instrumentalisés par des acteurs ayant intérêt à les surestimer... »

P.V.

l'objet de marchandages politiques entre sociétés concurrentes, et les solutions choisies ne sont pas toujours les plus rationnelles, ni les moins coûteuses », déplore Claude van den Hove. « Un tel organe existe dans de nombreuses villes en Europe. A Paris, sans une telle institution, le RER n'aurait jamais existé », renchérit Pierre Laconte. Qui prend pour exemple de ce qu'il faut faire, et qu'on ne fait pas assez, la gare Schuman, pensée pour la multimodalité. ■

PIERRE VASSART

Le rail, clé de la Mobilité à Bruxelles, publication de la Fondation de l'environnement urbain, peut être commandé via le site web de cette fondation : <http://www.ffue.org>

LESBRÈVES

TRIBUNAL Ils avaient écumé les magasins avec de fausses cartes

Deux hommes d'une vingtaine d'années de nationalité roumaine ont écopé lundi de peines de prison de 12 et 30 mois avec sursis et d'amendes de 600 et 1.200 euros, avec sursis pour la moitié, pour avoir écumé pendant des mois les commerces du pays munis de fausses cartes de

crédit. Le duo avait réalisé pour 23.127 euros d'achats. Actifs depuis septembre 2015, ils ont visité de nombreux magasins Dreamland. Ils ont prétendu être entrés en contact avec des Russes sur internet, lesquels leur ont proposé de faire des achats avec les fausses cartes. Ils auraient obtenu gratuitement un premier jeu de cartes, puis ont dû déboursier pour en obtenir d'autres. (b)

Le permis pour le prolongement du tram 94 partiellement annulé

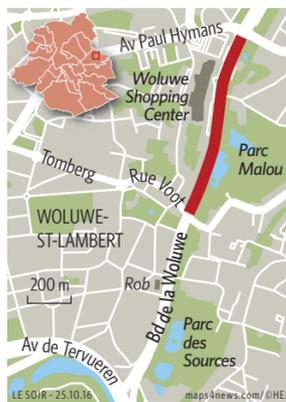
MOBILITÉ Le Conseil d'Etat donne raison à des associations de riverains

Le communiqué tombé ce lundi après-midi ne doit rien au hasard. C'est que ce mardi matin, le ministre des Travaux publics, Pascal Smet (SPA), le patron de la Stib et les représentants des deux Woluwe vont symboliquement poser le premier rail devant permettre au tram 94 de prolonger son parcours depuis l'avenue de Tervueren jusqu'au Shopping de Woluwe-Saint-Lambert, où il offrira à ses passagers une connexion avec la station de métro Roodebeek.

Mais un petit caillou vient quelque peu enrayer la mécanique puisque, comme l'annoncent les auteurs du recours, le Comité de quartier de la rue Saint-Lambert et Wolu-Inter-Quartiers, le Conseil d'Etat vient d'annuler partiellement le permis d'urbanisme lié à ce vaste projet. Plus particulièrement concerné par cette décision : le tronçon entre la rue Voot (qui mène à la place Saint-Lambert, voir infographie) et le centre commercial.

« Nous avons déposé ce recours lors de l'octroi du permis d'urbanisme, fin 2013-début 2014, indique Bernard Devillers, conseiller à Woluwe-Inter-Quartiers. Plusieurs remarques avaient été faites lors de la Com-

Le tronçon concerné par l'arrêt du Conseil d'Etat



mission de concertation et dans la foulée, le fonctionnaire délégué (de la Région, NDLR) a modifié le plan initial pour répondre à certaines demandes. » Une modification ayant trait notamment à l'arrêt de tram situé à hauteur de l'avenue Debecker. L'objectif étant de rendre cette artère à nouveau accessible dans les deux sens pour les voitures.

« Ce qui n'était pas le cas dans la demande de permis qui ne prévoyait qu'une sortie de l'avenue, précise Bernard Devillers. En théorie, le fonctionnaire délégué a

la possibilité d'apporter des changements de minime importance. Or ici, pour rendre l'avenue accessible, il a été décidé de supprimer le quai de tram prévu pour le remplacer par un arrêt sur la voie publique. En clair, les usagers sortiront parmi les piétons et les cyclistes. Les espaces de traversée du boulevard de la Woluwe ayant en outre été fortement réduits, il s'agit donc d'une modification importante qui aurait dû faire l'objet d'un passage à l'enquête publique. »

Et le Conseil d'Etat vient de leur donner raison. « Il dit clairement que lorsqu'on aménage une voirie, il ne faut pas le faire qu'en fonction des automobilistes mais également en fonction des autres usagers comme les piétons et les cyclistes. Il dit aussi qu'il fallait bien une enquête publique concernant le quai car il ne s'agit pas d'un changement de minime importance. »

Une bonne nouvelle mais...

De quoi réjouir notre interlocuteur. Ou presque. « C'est une bonne nouvelle en soi mais nous sommes aussi déçus car dès que le permis a été délivré, nous avons contacté Bruxelles-Mobilité et le cabinet de Pascal Smet pour leur annoncer notre recours et la fait

que nous proposons des alternatives. Nous étions prêts à discuter mais malheureusement, nous n'avons pas été écoutés ou en tout cas pas entendus, même après l'avis de l'auditeur qui allait déjà dans notre sens. Nous avons perdu beaucoup de temps. »

Du côté de la Région, on reste toutefois serein. Le chantier se poursuivra tel que programmé entre l'avenue de Tervueren et la rue Voot, carrefour compris, indique Marc Debont, le porte-parole de Pascal Smet, qui ne s'avance pas plus avant concernant l'impact du recours. « Nous sommes en train d'analyser l'arrêt afin de nous y conformer tout en minimisant l'impact sur le déroulement du chantier. »

Chantier qu'il va donc plus que probablement falloir réorganiser afin de relancer une enquête publique ou d'amender le projet actuel. Au cabinet, on peut se consoler en pensant qu'un autre point relevé dans le recours n'a pas été pris en compte. Les plaignants estiment en effet que la réorganisation imaginée à hauteur du Shopping prévoit notamment la création de deux nouveaux carrefours à feux. « Qui vont pénaliser les piétons et les cyclistes », regrette Bernard Devillers. ■

PATRICE LEPRINCE

22582530

ACHÈTE
BON OU MAUVAIS ÉTAT. DÉPLACEMENT GRATUIT. PAIEMENT IMMÉDIAT

URGENT TOUTES FOURRURES

- >Vison etc.
- ANTIQUITÉS**
- >Machines à coudre >Cuivre
- >Mobilier >Pendules
- BIJOUX - PIÈCES DE MONNAIE**
- >Or >Argent
- ARGENTERIE À TRÈS BON PRIX**
- >Couverts (même dépareillés)
- TOUTS VINS**
- >Bordeaux >Bourgogne...

Julien LANDRAIN
0489/772 303
julienlandrain92@gmail.com

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. A consommer avec modération.