

Avant-propos

par Eric De Keuleneer,

Administrateur-délégué de la Fondation Universitaire / Universitaire Stichting

Un héritage difficile, ponctué d'anarchie, de plans malheureux et de fantasmes

Un métro, mais un « vrai métro efficace », est le rêve de beaucoup d'usagers des transports Bruxellois ; un métro comme à Londres ou Paris, avec une multitude de lignes, des fréquences régulières, toutes les deux minutes, toute la journée et une partie de la nuit. Un « vrai métro efficace » comme solution aux problèmes de mobilité de la ville. Problèmes importants et croissants, d'autant plus que les grandes villes en général, et Bruxelles parmi elles, seront appelées à se peupler encore plus, et à inventer les manières de réduire les besoins de déplacement, et leur nuisance, et à accroître les possibilités de mobilité.

Bruxelles est une ville très verte, dont de nombreux quartiers offrent un habitat très agréable, aéré et à taille humaine. Une ville aussi où des quartiers entiers sont quasiment déserts, abandonnés par leurs anciens habitants, ou livrés à des bureaux épars plus ou moins occupés. Une ville où l'absence de politique urbanistique n'a favorisé ni l'apparition de quartiers dont la mixité permet de réduire les besoins de déplacement, ni la densification raisonnable permettant d'accroître l'efficacité des transports publics. Une ville où une grande partie de l'espace public a été sacrifié à la voiture individuelle et où le trafic automobile reste souvent encore prioritaire par rapport aux transports en commun et aux habitants.

Alors ce rêve de « vrai » métro efficace est à bien des égards plutôt un fantasme, car seules des villes avec une densité de population très supérieure à celle de Bruxelles, et bien sûr avec des choix politiques adéquats, peuvent avoir un métro efficace. 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. Métro que certains nous disent être saturé, ce qui est peut-être vrai sur un seul tracé durant quelques fractions d'heures de pointe, mais saturation qu'un modeste investissement en automatisation permettrait probablement de résoudre. Pour le reste, le gros problème du métro bruxellois pour ses usagers est plutôt un manque de fréquentation, et un manque de fréquence, inhérents à cette faible densité, et au recours encore massif à l'automobile individuelle, qui reste subsidiée de différentes façons par les pouvoirs publics. Ce fantasme est évidemment tentant pour les responsables politiques, car l'extension du métro fait partie des solutions « il suffit de », presque populistes, solutions qu'il ne faut surtout pas leur gâcher en demandant une simulation du nombre de passagers nécessaires, ni la disponibilité de ces passagers, pour justifier des fréquences accrues dans un réseau élargi. Ni la justification du coût très élevé de ces extensions.

Ce fantasme est aussi très populaire parmi ceux qui ne se déplacent pas en transport public ; autrement, le transport public en surface, s'il est suffisamment fluide – comme dans de nombreuses villes de la taille de Bruxelles –, est généralement considéré plus agréable, et est beaucoup moins cher.

Une grande partie des infrastructures de transport bruxelloises, routières, ferroviaires et autres, ont été conçues non pas dans l'intérêt des habitants de Bruxelles, mais en fonction d'opportunismes sauvages, ou de plans entre-temps décrédibilisés de villes administratives, sans remords de favoriser l'exode des habitants ; la pénétration du trafic y a parfois été élevée au rang de vertu. Infrastructures conçues aussi dans l'intérêt de quelques groupes privés gravitant autour de la préparation et de la construction de ces infrastructures, dans une joyeuse confusion d'intérêts et de priorités. Curieux exemple d'une ville-région souvent gérée, disons dans le passé, contre l'intérêt de ses habitants.

L'avenir passe largement par les villes, et le rail dans les villes, mais aussi par l'adaptation aux nouvelles formes de transport

Il est clair que le rail (chemin de fer, métro et tramway) doit jouer un rôle important dans la mobilité durable à Bruxelles. Et il est tout aussi clair qu'il représente une infrastructure lourde dans un paysage en mutation constante en raison de l'évolution non maîtrisée de l'aménagement du territoire, et mutation accélérée depuis quelques années en raison de l'apparitions d'offres nouvelles liées au partage de véhicules petits et grands, à leur autonomisation grandissante, et aux nouvelles formes de vie et de travail d'une société elle-même en mutation. Société dont l'avenir se jouera de plus en plus dans les villes, et dans les villes capables d'adaptations rapides, et d'innovations variées. Des villes aussi qui pourraient favoriser la production d'électricité décentralisée, entre autres l'électricité verte nécessaire à une croissance soutenable de l'usage de véhicules électriques. Production décentralisée d'électricité dont le développement en Belgique se heurte aussi à des lobbies d'intérêt, privés et publics ceux-ci, qui de nouveau voudront maintenir le pays et la ville dans des visions du passé au service de prébendes anciennes (c'est un peu une autre histoire, quoique plutôt liée, l'intérêt du citoyen y est aussi sacrifié durablement...).

Le rail permet des volumes et des cadences de transport importants, également croissants grâce à des technologies nouvelles, mais contraints par leur fixité même. Il est pour toutes ces raisons particulièrement important d'étudier le potentiel des infrastructures existantes, de tram et de métro, mais aussi de chemin de fer urbain, et de procéder à une évaluation approfondie d'infrastructures nouvelles qui prenne en compte la demande existante et potentielle réelle de transport, elle-même induite par l'aménagement du territoire.

Un livre à point nommé

Ce livre s'est penché sur les conditions de réalisation de cet objectif, en soutenant que c'est à l'autorité publique (MRBC) qu'il revient de faire les choix politiques régionaux en matière de mobilité, en connexion interactive et itérative avec ses autres politiques, en particulier d'aménagement du territoire.

A défaut certains investissements pourraient donner l'impression de viser surtout à satisfaire des lobbies gravitant autour de la construction d'infrastructure, sans beaucoup de souci de leur utilité ni de leur gestion.

Ces choix incluent, pour l'autorité régionale (cabinets ministériels et administrations) :

- la capacité d'imposer, en amont, l'élaboration, en amont, des alternatives possibles, directement appuyées par des études d'incidence transversales comparatives, incluant un volet budgétaire, effectuées avec le même niveau de recherche,
- la capacité d'arbitrage entre les opérateurs du transport à Bruxelles (SNCB, STIB, De Lijn et TEC),
- la capacité de décision argumentée et volontariste concernant les investissements, tracés et lignes,
- la capacité de contrôle des budgets et des comptes sur la durée totale des travaux ainsi décidés.

La concrétisation de cette approche réclame donc:

- une étude technique approfondie et fiable sur les investissements proposés selon les différents scénarios, ce qui implique entre-autres de la confier au minimum à 2 équipes différentes et réellement indépendantes pour recouper l'information et la coupler à une approche budgétaire sérieuse, et donc coûteuse à établir.

En effet vu les montants en jeu dans tout investissement ferroviaire (comme routier du reste), 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.

Ce type d'approche intégrée d'aide à la décision, par comparaison de familles de scénarios de tracés et procédés techniques, chiffrés avec leurs ratios coûts/performances, a été suivi avec fruit par Infrabel pour l'étude sur la Jonction Nord-Midi, menée entre 2009 et 2013.

- un examen transversal du rôle de ces investissements par rapport aux autres plans et programmes régionaux ou communaux à incidence régionale (p. ex. effet de la piétonisation d'artères empruntées par les transports publics) ;

Un exemple troublant ; le projet de métro nord à l'automne 2016

Pour prendre un exemple très concret et très immédiat, dans le cas du projet de Métro Nord actuel (automne 2016) les choix politiques du mode de transport et les tracés ont été dès l'abord confiés à des bureaux d'ingénieurs privés internationaux.

Ceux-ci ont opté pour la construction d'un métro en tunnelier profond, à grande capacité.

Le coût estimé initial était de 500 millions d'euros (100 millions par km). Ce coût est à présent estimé suivant les sources à plus de 1000 millions d'euros hors TVA, sous réserve d'études géologiques restant à effectuer. Et ce genre de projet se réalise très souvent à un coût final qui est un multiple du montant estimé avant le premier coup de pioche, surtout lorsque les techniques utilisées sont peu maîtrisées par le maître d'œuvre.

Or dès 2007, la faiblesse de la demande potentielle sur le tracé retenu était confirmée par le bureau STRATEC, sans même tenir compte de l'effet dissuasif que ne manquerait pas de provoquer la profondeur (jusque 27 m) de l'ouvrage.

D'un point de vue prospectif général les progrès techniques récents suggèrent des approches plus légères, moins invasives et moins chères. Dès à présent des minibus sans conducteurs circulent à Lyon (autorité organisatrice SYTRAL, opérateur contractuel KEOLIS). La concurrence des véhicules individuels en exploitation partagée pourrait devenir insupportable pour des lignes à faible demande de trafic.

Enfin l'urgence d'une relance des investissements porteurs d'emplois devrait être un argument en faveur d'appels d'offres pour des lots permettant aux entreprises belges de participer de manière concurrentielle. Un appel d'offres mammoth pour toute une ligne y compris les gares et un tunnelier en profondeur limite le choix dès le départ à de très grosses entreprises internationales, (souvent très friandes de « travailleurs détachés » pour éluder le « coût excessif des travailleurs belges »), pour l'essentiel du processus.

Une étude d'alternatives plus réalistes (notamment en pré-métro), accessibles à diverses entreprises belges spécialisées, et adaptées à la demande découlant de la démographie, reste possible à ce jour. Si beaucoup de moyens ont déjà été engagés pour les études, aucune étude d'impact comparative ni de commande de réalisation n'ont encore été effectuées.

Un avenir fertile

De façon générale, une utilisation optimale des considérables infrastructures bruxelloises actuellement sous-utilisées, dont des infrastructures ferroviaires, considérables, nécessiterait des investissements importants, mais plus souples, plus novateurs et plus adaptés à des besoins en évolution rapide que de nouveaux tunnels hasardeux. Plus porteurs d'avenir et de nouveaux métiers également, mais les nouveaux métiers n'ont pas de fédération professionnelle... Pourquoi tenir tellement à construire de nouveaux tunnels pour le rail, sans trop se demander à quoi pourraient servir les centaines de kilomètres de rail urbain existant ?

Une telle remise en question exigerait un exercice de la fonction régalienne, c.à.d. la mise en place d'une autorité organisatrice régionale capable d'arbitrer les choix en amont, à l'instar de métropoles étrangères de dimension comparable à Bruxelles. La création de multiples nouvelles lignes de métro est parfois présentée comme « une ambition digne de la capitale de l'Europe ». La mise en place d'une telle autorité régionale est probablement une ambition beaucoup plus belle, et beaucoup plus prometteuse pour les bruxellois, même si décevante pour des lobbies d'intérêt privé.