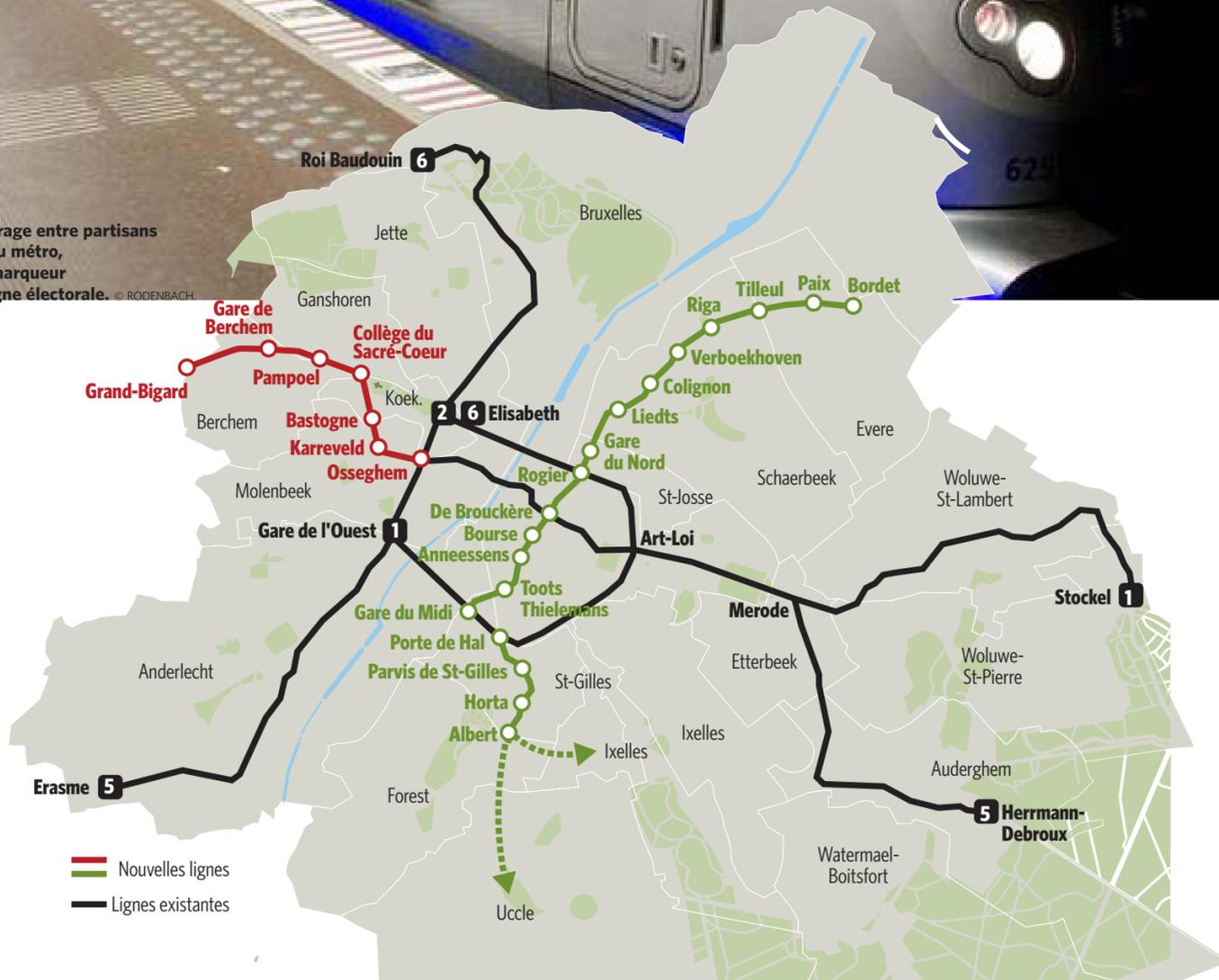




Le combat fait rage entre partisans et opposants au métro, annonce d'un marqueur dans la campagne électorale. © RODENBACH



# Les ve les pro

- ▶ Faut-il poursuivre le projet de métro Nord ? C'est oui pour tous les partis ; les verts ne se prononcent pas.
- ▶ Faut-il de nouvelles lignes de métro ? C'est oui pour tous les partis, sauf Ecolo et Groen qui privilégient le réseau de surface.

C'est le projet de la décennie à Bruxelles : la création de la nouvelle ligne de métro, la 3, sur un axe nord-sud. Les permis sont demandés, les travaux prêts à démarrer... Las, en décembre dernier, la Ville de Bruxelles et Saint-Gilles ont imposé un coup de frein au projet en l'assortissant de conditions drastiques. Tout Bruxelles y a vu une manœuvre d'Ecolo-Groen (présent dans ces deux majorités communales) pour ralentir le dossier jusqu'au scrutin régional. Dans l'espoir, si la vague verte se confirme, de remettre en question le métro à la table des négociations. Depuis, le combat fait rage entre pro et anti-métro... Un débat qui s'annonce l'un des marqueurs de la campagne, dans lequel les verts sont pour le moins isolés (ce qui n'est peut-être pas pour leur déplaire).

Les verts fondent leur réticence à l'égard du métro nord-sud sur trois arguments, balayés

## Capacité des transports de la Stib

Métro 725 places



## 2024 Smet : « Le permis pour Albert-Nord sera délivré avant les élections »

Le métro 3, c'est en réalité un double projet. D'une part, la création d'une nouvelle ligne, entre la gare du Nord et Bordet (lire ci-contre). De l'autre, la transformation du prémétro en métro, entre la gare du Nord et la station Albert, sous le piétonnier (De Brouckère, Bourse, Midi...). C'est précisément ce tronçon, prévu pour être inauguré dès 2024, qui a relancé la polémique entre les verts et tous les autres.

Au cœur du débat : la demande de permis pour la station de métro Toots Thielemans. Le chantier, prévu pour cinq ans, effraie tout le quartier Lemonnier-Staligrad par son ampleur (il faudra ouvrir la voirie) ; d'où une certaine mobilisation, et le risque de recours. Plusieurs associations de combat urbain (Inter-Environnement, Arau, Bral) voient par ailleurs dans ce dossier l'occasion de remettre en cause tout le projet de métro, qui n'a pas fait l'objet de débats citoyens. Quant à Ecolo et Groen, qui entrent dans les majorités de la Ville et de Saint-Gilles, ils ont obtenu de leurs partenaires (PS et Défi)

qu'un avis très critique, assorti de conditions, soit officiellement formulé.

Prochaines étapes ? D'abord ce mardi, avec l'avis de la commission de concertation (réunissant les administrations locales et régionales), qui devrait être positif. La demande de permis atterrira ensuite sur la table du gouvernement bruxellois. Dissensions en vue ? Que nenni... « Il y a un large consensus au sein de la majorité », assure Pascal Smet. Pas de risque de voir Ecolo et Groen réclamer de leurs éventuels futurs partenaires de négociation gouvernementale - si la vague verte se confirme le 26 mai, les verts ont de fortes chances d'être invités - de ne prendre aucune décision avant le scrutin ? « Nous n'avons pas ce pouvoir », dit Alain Maron. « Et même s'ils le demandaient, on ne le ferait pas », ferme Pascal Smet. Qui s'avance : « Le permis sera délivré avant les élections. » Quid de recours éventuels ? « Aussi longtemps que le juge ne s'est pas prononcé, on peut commencer les travaux, ce qu'on fera au printemps. »

V.La

## 2030 Bordet-gare du Nord : du neuf pour trois

Après avoir longuement ferraillé avec la commune de Schaerbeek et certains riverains, Beliris espère emporter l'adhésion des contestataires et, par-delà, se voir délivrer le sésame pour démarrer la construction du tronçon nord qui doit relier Bordet à la gare du Nord. Les ingénieurs de l'accord de coopération ont ainsi revu leur copie pour trois des sept stations que doit compter cette portion de la future ligne 3 : Riga, Verboekhoven et Paix. Le 5 décembre dernier, c'est pourtant une nouvelle demande de permis portant sur la construction du tunnel d'entrée à Bordet, d'un dépôt et des sept stations appelées à voir le jour qui a été déposée. « Les réglementations régionales, urbanistiques et environnementales ne sont pas les mêmes, précise Cédric Bossut, le directeur de Beliris. Pour l'urbanisme, il est possible de déposer des plans complémentaires, mais pas en environnement. Pour ne prendre aucun risque juridique sur un dossier d'une telle envergure, nous avons préféré retirer notre première demande et en ré-introduire une nouvelle. »

On l'a dit : trois éléments sont modifiés dans le cadre de cette nouvelle mouture.

Paix Le changement est presque anecdotique. « Elle est légèrement raccourcie, ce

qui entraîne une petite économie budgétaire de l'ordre d'un million d'euros, mais cela ne change rien au dessin de la station. »

Verboekhoven Là, les modifications sont plus importantes avec notamment la suppression du passage sous voies. « On se souvient qu'Infrabel avait annoncé qu'elle ne ferait pas de station RER à court terme. » Exit donc le passage qui devait permettre la traversée d'un quai à l'autre. « Mais nous maintenons la possibilité de le faire dans le futur. » Par ailleurs, la commune souhaitait que la station de métro s'inscrive mieux dans le front bâti côté rue Whaelem. Deux millions supplémentaires ont été prévus pour ce volet. « Tout est désormais prévu au niveau des fondations pour qu'à terme, Schaerbeek puisse réaliser un bâtiment sur le toit de la station. » La passerelle surplombant le chemin de fer vers l'avenue Voltaire est, elle, maintenue.

Riga Pour rappel, c'est la station qui a déclenché le plus de polémique. En réponse, Beliris a depuis étudié pas moins de 17 scénarios ! Exit l'entrée monumentale qui impliquait notamment le rehaussement du square. L'avant-projet comprend un accès mieux intégré dans le paysage. La volonté de Beliris est de



creuser la station via l'une des deux ailes du square. La Région a toutefois demandé que soit étudiée la possibilité de travailler en galerie via le centre du square. « A la clé, un important surcoût de 11 millions d'euros, absence d'espace pour

# Les permis de construire remettent en question les projets de métro à Bruxelles

en chœur par leurs adversaires.

## « Trop cher, trop long à construire »

D'abord, le coût du projet. En 2013, quand le gouvernement bruxellois (au sein desquels siégeaient deux Ecolo et un Groen) a donné son feu vert au projet, « on parlait de 700 millions de budget, aujourd'hui, avec la gestion, par Didier Reynders, du dossier, on est à deux milliards. Pourquoi la facture explose-t-elle ? Si nous sommes appelés à négocier, nous exigeons la clarté là-dessus », dénonce Alain Maron, tête de liste Ecolo aux régionales. Les verts comparent des pommes et des poires, répond en substance Pascal Smet, ministre SPA de la Mobilité. « Il y a deux parties au projet. Entre la gare du Nord et Bordet, le tronçon géré par Beliris, on avait annoncé 750 millions, c'est devenu 850 millions. La conversion du tram en métro, entre la gare du Nord et Albert, à Forest, c'est 500 millions. Si l'on ajoute le matériel roulant, la signalétique, le dépôt, on arrive à un total de 1,8 milliard. »

Autre questionnement écologique : le délai. « On parlait initialement de 2020, on est désormais, au mieux, à 2030 », s'étonne Alain Maron. « Tant pour le coût que pour la durée du chantier, on se situe dans les moyennes européennes », rétorque Pascal Smet, chiffres à l'appui.

Depuis décembre, des voix Ecolo et Groen remettent en

cause, certaines à demi-mot, d'autres plus franchement, l'opportunité même de construire la ligne 3. L'avis du collègue de Saint-Gilles (où siègent les verts) demande de « revoir le projet » ; Bruno De Lille (Groen) suggère de ne faire que le tronçon entre la gare du Nord et Schaerbeek...

## « Un combat idéologique »

Une attitude qui suscite l'ire des autres partis. Tant au PS qu'au MR, on rappelle que les deux tronçons sont indissociables pour assurer la rentabilité

de la ligne 3. Quant au choix du métro lui-même : toutes les alternatives ont été étudiées, dont celle du tram qui serait loin d'offrir les mêmes avantages en termes de capacité et de fréquences. Ensuite, l'abandon du projet métro Nord aurait un coût. « On a déjà englouti 20 millions dans les études et ce montant va croissant. Va-t-on s'entendre dire : finalement non ? », s'énerve Didier Reynders (vice-Premier MR, en charge de Beliris). La Région, pour sa part, a mis dix millions en

études et en personnel, complète Pascal Smet. « On ne va pas tout jeter à la poubelle. »

Surtout, les autres formations politiques dénoncent la volte-face verte. Le métro 3 a été lancé par le précédent gouvernement bruxellois, au sein duquel siégeaient Ecolo et Groen. « Ecolo présidait par ailleurs le conseil d'administration de la Stib, et deux des quatre représentants politiques au comité de gestion de la Stib étaient Ecolo », pointe encore Ridouane Chahid, député bruxellois, spécialiste de la mobi-

lité au PS. Sous-entendu : « Il y va de leur crédibilité politique de ne pas changer d'avis », résume Pascal Smet. Didier Reynders va un pas plus loin. « Ce qui est épouvantable, c'est que chaque fois que des décisions ont été prises et des moyens mobilisés, on remet tout en cause. Dès qu'Ecolo revient dans le débat à un niveau de pouvoir ou l'autre, c'est le blocage, des discussions infinies, l'idée qu'on ferait mieux de faire autre chose. C'est une croisade contre le métro, qu'ils mènent depuis très longtemps. » « Faux !,

s'énerve Alain Maron. Pour nous, le métro n'est ni un totem ni un tabou. Alors que pour Didier Reynders, dont je doute de la connaissance et de l'utilisation des transports, c'est un totem. Quant aux tabous, ils viennent des autres partis qui disent qu'on ne peut pas discuter du projet. »

## « Pas de chèque en blanc pour le métro »

Le clivage, très marqué, isole Ecolo et Groen de tous les autres partis. Du MR au PS en passant par Défi et le CDH (ainsi que les partis néerlandophones), tous s'engagent, auprès de l'électeur bruxellois, à poursuivre le projet de métro 3, d'Albert à Bordet, sans hésiter. Ecolo ne dit ni stop ni encore. « On ne veut pas tuer le métro mais on ne va pas non plus signer un chèque en blanc, souligne Alain Maron. Le métro Nord saigne-t-il à blanc la Région bruxelloise ? Quelles garanties de financement a-t-on ? Quelles solutions peut-on mettre en place plus rapidement pour améliorer certaines lignes ? Peut-on faire mieux avec l'argent public ? »

Si les verts ne diront pas à l'électeur s'ils veulent poursuivre ou stopper le métro Nord, « faute de réponse à leurs questionnements », ils sont par ailleurs les seuls à ne pas vouloir inscrire de nouvelles lignes de métro au programme de la prochaine législature. « Si nous sommes à la négociation, nous déposerons sur la table des demandes très concrètes d'amélioration des transports en commun. Nous réclamerons un plan massif d'investissement », explique Alain Maron. Et de citer, en vrac : la poursuite du projet d'automatisation des lignes 1 et 5 du métro, qui permettra d'augmenter les fréquences ; la création de lignes de tram vers Tour et Taxis et au-delà, et sur le tracé du bus 71 (Delta-Flagey) ; la meilleure exploitation du réseau ferré de la capitale, le cas échéant par la Stib. « Pour un kilomètre de métro, on peut faire dix kilomètres de tram... »

Les autres partis bruxellois ont tous intégré un ambitieux chapitre « mobilité » dans leur programme électoral... PS et SP.A veulent développer une ligne vers Grand-Bigard, Défi propose de créer... quatre nouvelles lignes d'ici 2040. Quant à la ligne vers le sud (Uccle), elle reste un must pour le CDH ; le PS et le MR attendent quant à eux les résultats de l'étude commandée à Beliris. « Je l'ai lancée sans a priori. Avec toutes les hypothèses, que ce soit en surface ou non, en site propre ou pas », insiste Didier Reynders. D'autres s'interrogent sur la pertinence de plutôt développer le métro vers Ixelles... Mais la plupart des partis en conviennent : en matière de mobilité aussi, la mixité est la clé. En clair, la construction d'une ligne de métro se justifie sur certains axes (densément peuplés), le reste du réseau devant se mailler avec des lignes de trams et de bus. ■

VERONIQUE LAMQUIN  
PATRICE LEPRINCE



« A Bruxelles, on a besoin de métro, certaines lignes sont saturées. Mais pas partout »

PASCAL SMET (SPA)



« Il y a un parti qui semble faire une croisade contre le métro depuis très longtemps »

DIDIER REYNDERS (MR)



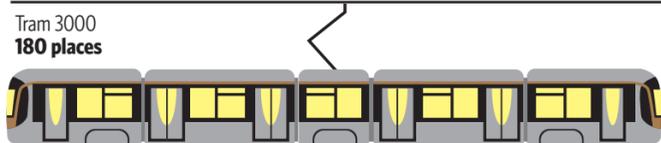
« Pour nous, le métro n'est ni un totem ni un tabou. Nous voulons investir dans les transports »

ALAIN MARON (ECOLO)



« Tous les modes de transport doivent cohabiter, il faut mettre l'idéologie de côté »

RIDOUANE CHAHID (PS)



LE SOIR - 21.01.19  
Source : Stib

## Les stations



Dans le nouveau plan, le toit de la station Verboekhoven sera susceptible d'accueillir le bâtiment public souhaité par Schaerbeek. © BELIRIS

les zones de stockage et un timing allongé de 9 mois », précise-t-on déjà chez Beliris. En jeu, la sauvegarde des arbres remarquables, il y en a trois sur l'aile sud. Pour se faire, Beliris étudie la possibilité de placer les feuillus et leurs racines dans un bac qui serait déplacé de quelques mètres sur des rails. Un scénario jugé très risqué. Ce sera au bureau indépendant chargé de l'étude d'incidences d'objectiver ou non ces propositions. « Honnêtement pour nous, l'idéal serait de replanter. »

La nouvelle demande de permis globale devrait être mise à l'enquête publique aux alentours des vacances de Pâques afin que l'étude d'incidences puisse démarrer en septembre. En fonction des recommandations Beliris pourra ensuite, le cas échéant, adapter ses plans avant une nouvelle et dernière enquête publique. « Pour arriver, si tout se passe bien, à la délivrance du permis en août 2021. » Avec une inauguration du métro prévue en 2030.

Concernant la gare du Nord, l'étude d'incidences est déjà lancée sachant que les travaux doivent aboutir en 2024, la station devant être exploitée par la Stib dans le cadre de la mise en service du tronçon sud. ■

V.La.

## au-delà de 2030 Un métro vers Grand-Bigard

Le réseau de métro bruxellois s'étendra-t-il encore au-delà de 2030 ? A ce stade, rien n'est décidé.

« La logique voudrait qu'on prolonge le métro Nord vers Uccle et Linkebeek pour permettre à leurs habitants d'avoir un mode de transport efficace pour rejoindre le centre-ville », explique Ridouane Chahid (PS). Evoquée depuis longtemps, la liaison vers Uccle est désormais à l'étude, aux frais de Beliris. Tous les scénarios sont sur la table, du métro, mais aussi du tram... Dans la plupart des partis, on veut étudier en profondeur la pertinence de lancer un chantier de métro vers des quartiers uclois moins densément peuplés que d'autres...

Les experts en mobilité ont par ailleurs remis en bonne place parmi les priorités la nécessité d'améliorer la desserte de Forest et surtout d'Ixelles, où la ligne 71, qui cumule sur son tracé des arrêts à l'hôpital du Chirec à Delta, aux campus de l'ULB et de la VUB, ainsi dans les quartiers Flagey et Matonge, sature de plus en plus.

Enfin, une autre ligne a pris tout le monde de vitesse dans la course aux développements futurs : celle vers Grand-

Bigard. L'idée (soutenue par plusieurs partis néerlandophones ainsi que le PS) : créer une ligne sous l'avenue Charles-Quint, de la basilique au ring, qui soit connectée au réseau existant à Ossegem. A l'autre bout, un grand parking de dissuasion, à la fin de la E40, pour réduire le nombre de véhicules entrant en ville. « On doit réduire la place de la voiture en ville, ce qui plaide pour un développement ambitieux du réseau de transports », insiste Pascal Smet (SPA). L'étude de faisabilité est quasi terminée, elle sera sur la table des négociations en mai.

Les autres urgences devraient être gérées via les lignes de tram structurantes, prolongées pour connecter au réseau de métro. Comme la ligne 9, vers les stations du plateau du Heysel, la ligne 8, à Bordet (métro Nord) ou la ligne 7 à Albert (métro Sud).

Enfin, il n'a pas échappé aux formations politiques que le marché national ferroviaire est appelé à s'ouvrir à d'autres opérateurs... De quoi mieux exploiter l'infrastructure ferrée, possiblement par la Stib. ■

V.La.

LE SOIR

Sur plus.lesoir.be retrouvez l'avis de Didier Reynders (MR), Pascal Smet (SPA), Alain Maron (Ecolo) et Ridouane Chahid (PS) dans quatre interviews exclusives.