

Alain Flausch: "On peut réduire les coûts du métro Nord de 20 %"

ABONNÉS MATHIEU COLLEYN Publié le lundi 19 septembre 2016 à 19h34 - Mis à jour le lundi 19 septembre 2016 à 19h42



ENTREPRISE (/ECONOMIE/LIBRE-ENTREPRISE) Alain

Flausch, ex-CEO de la Stib, craint que les entreprises s'en mettent "plein les poches". Il y a quarante ans, jour pour jour, Bruxelles fêtait l'avènement de la première liaison de son métro. Il y a cinq ans, presque jour pour jour, Alain Flausch quittait son poste de CEO de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (Stib). Depuis, il préside l'Union internationale du transport public (UITP). Il a accepté de commenter pour "La Libre" l'actualité du métro bruxellois, marquée par la confirmation d'une extension vers le nord à l'horizon 2025 et le lancement d'une étude pour étendre encore le réseau vers le sud de Bruxelles. La capitale a pris du retard, regrette Alain Flausch. Ses constats et sa mise en garde sont sans concessions.

➤ **Bruxelles: découvrez les sept stations du futur métro Nord (PHOTOS) (/regions/bruxelles/bruxelles-decouvrez-les-sept-stations-du-futur-metro-nord-photos-57d8252f357055f1ebe881f8)**

➤ **Il y a 40 ans, le premier métro bruxellois (/actu/belgique/il-y-a-40-ans-le-premier-metro-bruxellois-57dc1cb43570b0f26a15cf96)**

"On n'a plus rien fait de sérieux en métro depuis Erasme, et les derniers projets significatifs datent d'avant les années 2000, constate l'ex-patron de la Stib. Il y a eu un grand ressac lorsque le parti Ecolo - qui ne veut pas du métro - a été associé aux affaires. Résultat : on a perdu beaucoup de temps et on a failli détruire la cellule de l'administration qui était capable de construire du métro. Ce fut même la volonté de certains. Aujourd'hui on entrevoit les limites de cette évolution. Pour l'extension au Nord, ce sont les bureaux d'étude qui imposent leurs vues de façon dispendieuse, et les pouvoirs publics ont du mal à tenir la dragée haute au privé. L'administration est affaiblie et Beliris (le fonds fédéral qui finance en partie le projet, Ndlr) n'a aucune expérience en matière de construction de métro."

Selon Alain Flausch, cette situation n'est pas sans danger pour les deniers publics alors que les premières estimations du coût de l'extension du métro dépassent largement le milliard d'euros. "Le grand enjeu de ce projet sera de réduire les coûts, poursuit-il. Il faut créer la liaison Nord et convertir le prémétro en métro jusqu'à Albert. Si j'étais à la manœuvre, je prévois l'obligation de faire appel à des 'quantity surveyors' qui auraient pour mission de réduire les coûts de 20 % au moins. Il ne faudrait pas que les entreprises profitent de l'occasion pour s'en mettre plein les poches."

Pour l'ex-patron, l'histoire du métro bruxellois fait office de piqûre de rappel : "Il y a 40 ans, le métro a été l'histoire d'architectes et de bétonneurs qui ont extorqué beaucoup d'argent. Aujourd'hui, j'entends qu'on veut dépenser 100 millions pour 'métrifier' la station Albert alors que son espace est d'ores et déjà prévu pour cela. Je m'interroge. Les pouvoirs publics sont face à des constructeurs qui n'ont qu'une envie, c'est de construire des cathédrales, ajoute-t-il. Bruxelles n'est pas riche et a d'autres choix à faire. Il faut introduire un peu de benchmarking et de gouvernance."

Les 10 dates-clés



Les chiffres-clés



BRUXELLES (1976)

135 millions de voyages en 2015

4 lignes

59 stations

32 kms de lignes



LONDRES (1863)

1,34 milliard de voyages par an

11 lignes

270 stations

402 kms de lignes



PARIS (1900)

1,5 milliard de voyages par an

14 lignes

303 stations

205 kilomètres de lignes

De 6 000 à 20 000 passagers par heure

Ces questions sont d'autant plus importantes que la fréquentation du réseau Stib, là où les extensions sont prévues, est loin des standards d'une exploitation métro, prévient Alain Flausch. "Pour justifier le métro, il faut atteindre 20 000 usagers par heure et par sens, explique-t-il. Aujourd'hui, à Schaerbeek, on en est à 6 000. On est loin du compte pour le métro Nord, même si il y a un potentiel. Comment va-t-on passer de 6 000 à 20 000 voyageurs par heure ? Je suis Ucclois et à Uccle, le métro sera très difficile à justifier. Les études sont à prendre avec circonspection, il faut voir quels sont les intérêts derrière tout cela. L'hypothèse du métro est bonne mais doit être économe."

A-t-on trop peu investi dans le métro au profit des infrastructures de surface ?

Alain Flausch estime qu'on aurait pu aller plus loin avec le tram. "Bruxelles a un formidable réseau de tramways, mais il faut le protéger, expose-t-il . Il est encore la victime du trafic, et le métro est, lui, complètement protégé. Je comprends donc la tentation du métro. Si Ecolo avait été entendu complètement, le tramway aurait été protégé. On aurait pu faire beaucoup de choses avec le tramway. Si on fait du métro, moi je dis : ne brûlons pas du cash pour un métro dont on ne sait pas s'il va se justifier."

Pas de solution unique

En tout état de cause, il ne faut pas voir le métro comme "la" solution à la congestion automobile. Alain Flausch rappelle l'existence de 28 gares SNCB sur le territoire bruxellois. Une infrastructure qu'il conviendrait "de saturer enfin"... "les gares bruxelloises sont à l'abandon". "Si on veut une ville plus durable, il faut une batterie de mesures" , lance encore Alain Flausch sur base d'exemples étrangers (Copenhague, Lyon et Vienne, notamment). "Il faut changer l'idée selon laquelle tout le monde doit aller au travail et à l'école entre 8 et 9 heures. On sait par ailleurs que le transport collectif n'est pas un bon allié le soir. Un bus pour un ou deux voyageurs à 23 heures, c'est jeter de l'argent par la fenêtre. Pourquoi pas des minibus ou des taxis pour distribuer les gens dans les derniers kilomètres ? Il y a la marche, le vélo, etc. Le métro est la colonne vertébrale d'un système mais n'est pas suffisant."

Sur le même sujet :

➤ **Bruxelles: découvrez les sept stations du futur métro Nord (PHOTOS) (/regions/bruxelles/bruxelles-decouvrez-les-sept-stations-du-futur-metro-nord-photos-57d8252f357055f1ebe881f8)**

➤  **Il y a 40 ans, le premier métro bruxellois (/actu/belgique/il-y-a-40-ans-**