

## INVESTIR DANS UNE MOBILITE EFFICACE POUR BRUXELLES.

« Le rail, clé de la mobilité urbaine » exige des choix raisonnés entre les investissements ferroviaires, en fonction de la demande effective. C'est ce qui a été le cas de l'axe Est-Ouest, à la fois par chemin de fer et par métro. Le métro, grâce à une desserte des principaux quartiers résidentiels, et des concentrations d'emplois européens, correspond bien à la demande effective. Ce succès a été possible grâce à la mise en place en 1962 d'une autorité organisatrice nationale capable d'arbitrer les choix en amont et de gérer les projets, à l'instar de métropoles étrangères de dimension comparable à Bruxelles. Cette autorité opérationnelle n'a pas été reprise par le Gouvernement de Bruxelles-capitale (MRBC), issu de la régionalisation. Les conséquences apparaissent aujourd'hui.

### **Un exemple révélateur : le projet de métro nord.**

*Dans le cas du projet de Métro Nord actuel, faute d'une autorité organisatrice, les choix du mode de transport et les tracés ont été dès l'abord confiés par le MRBC à des bureaux d'ingénieurs privés internationaux.*

*Ceux-ci ont choisi l'option la plus coûteuse, c.à.d. la construction d'un métro en tunnelier profond, de grande largeur. On pouvait s'y attendre. Le coût estimé initial était de 500 millions d'€ (100 millions par km). Ce coût est à présent estimé suivant les sources à plus du double, sous réserve d'études géologiques restant à effectuer, ce qui a été à juste titre relevé dans la Presse.*

*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.*

*De plus l'urgence d'une relance des investissements porteurs d'emplois devrait être un argument politique en faveur d'appels d'offres pour des lots d'une dimension permettant aux entreprises belges de participer de manière concurrentielle.*

*Une étude d'alternatives 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 de projet, aucune étude d'impact comparative, pourtant obligatoire sous peine d'annulation du projet, ni de commande de réalisation, n'ont encore été effectuées.*

### **PROPOSITION.**

L'ouvrage, qui s'appuie sur une analyse fouillée des projets réalisés et en cours d'étude, propose donc de créer au niveau régional une autorité organisatrice de la mobilité en mesure de faire les choix correspondant aux besoins futurs les plus probables, en train, en métro et en pré-métro, c.à.d. assurer en site propre et à un coût compatible avec les ressources de la région, une fréquence, et une fréquentation, capables d'attirer la clientèle effective des navetteurs d'aujourd'hui et de demain.

Elle devra aussi prendre en compte l'apparition 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, qui exigeront une sélection sévère des infrastructures lourdes nouvelles.

Publication de la Fondation pour l'environnement urbain  
Abdijdreef 19, B-3070 Kortenberg  
Par Pierre Laconte et Claude van den Hove

Éditeur responsable : **ÉDITIONS ALITER**  
Dépôt légal : D/2016/11.036/1  
ISBN-13 : 978-2-9600650-3-9

Publié avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale



**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

Prix : 29 €

