

"La desserte nord-sud du métro pourrait coûter dix fois moins cher"

🕒 25 octobre 2016 00:00

- 🔖 Sauvegarder
- ☰ Page du journal
- 🖨 Imprimer

💬 Donnez une réaction



Un projet architectural pour la station de métro Verboekhoven, à Schaerbeek. © doc

Bruxelles a opté pour une liaison nord-sud en métro lourd. Techniquement, il y a moyen de faire tout aussi chic et nettement moins cher.

PAGE 6

La voiture reste le must pour aller bosser

La police ne peut assumer toutes ses opérations

Le plan d'action national alcool reste en rade

zoom Moins de voitures commandées

coopération

politique

Si tout le monde ou presque est d'accord pour dire que le nord de Bruxelles est mal desservi par les transports en commun du fait de l'absence de ligne de liaison directe avec le réseau de métro, la décision prise par le gouvernement bruxellois de créer un nouvel axe de métro lourd allant de la place Albert (Forest) à Bordet (Evere) fait l'objet d'une critique sévère dans un ouvrage à paraître ce mardi (*).

Les deux auteurs, Pierre Laconte (juriste, économiste et urbaniste) et Claude van den Hove (ancien haut fonctionnaire) estiment que le projet tel qu'il est présenté actuellement souffre de plusieurs défauts majeurs. Le premier est l'option "métro lourd". Un métro lourd ne peut se concevoir, estiment les deux auteurs, que si une forte clientèle est au rendez-vous: "les chiffres de fréquentation attendus, plus de 10.000 voyageurs par heure, ne seront jamais atteints. Ils ne sont même pas atteints actuellement dans le tronçon allant de la gare du Midi à la gare du Nord. Une étude réalisée par le bureau Stratec pour la Région bruxelloise estime que la fréquentation de la nouvelle ligne sera inférieure à 2.800 voyageurs/heure. Or, pour être justifié, un métro doit au moins transporter 6.000 voyageurs/heure". Pierre Laconte et Claude van den Hove estiment aussi que les travaux de construction de la future ligne sont techniquement trop ambitieux. Le fait de creuser sur plusieurs km un seul pertuis (pour une ligne de métro dans chaque sens et des stations à deux quais) nécessite de travailler en profondeur, la distance entre le sommet du pertuis et le niveau du sol devant être au moins égale à sa largeur. Alors qu'avec deux pertuis et un quai central (comme sur certaines lignes) cette distance pourrait être réduite de moitié. De plus, dit Pierre Laconte, "aucun voyageur n'aime descendre prendre le métro à grande profondeur. Cela risque de réduire encore la fréquentation".

Réduire les coûts

De plus, un certain nombre d'autres travaux pourraient être réalisés à moindre coût. Même en conservant le tracé actuel - que les deux auteurs estiment aussi sujet à caution -, il n'est pas nécessaire de creuser un tunnel partout. "Il y a moyen, à plusieurs endroits, de travailler au départ de la

surface. Un parc par exemple peut être remis en parfait état après les travaux", estime Claude van den Hove. C'est le cas sur le territoire de Schaerbeek.

Au final, tant Pierre Laconte que Claude van den Hove estiment qu'il vaudrait mieux opter pour un pré-métro, ce qui n'entraînerait pas de travaux majeurs sur la ligne existante (entre Forest et la gare du Nord) et allégerait considérablement le montant à investir pour la nouvelle ligne nord vers Bordet. Alors que les travaux sont évalués entre 2 et 3 milliards d'euros, les deux auteurs estiment que 200 à 300 millions seraient suffisants, soit dix fois moins, "ce qui libérerait d'importants moyens pour investir ailleurs". Par exemple dans la construction d'une ligne de métro partant de Molenbeek (Etangs Noirs) vers Berchem Sainte-Agathe (autoroute E40), "où la demande potentielle est nettement plus forte".

Eric De Keuleneer (Solvay Business School), qui a signé l'avant-propos de l'ouvrage, estime que bien des problèmes viennent du fait qu'il n'y a plus à Bruxelles-Capitale de cellule de fonctionnaires spécialisés qui soient à même d'objectiver les investissements. L'absence d'une telle cellule - qui existe en Flandre et en Wallonie - fait qu'à Bruxelles le gouvernement, qui assume la responsabilité politique de ce type de décision, est directement confronté à la Stib et aux bureaux d'études privés. Alain Flausch, ancien CEO de la Stib, ne disait pas autre chose dans La Libre il y a un mois. En fait, "il manque à Bruxelles une sorte de bureau d'études public qui nous épargnerait bien des erreurs", estime Eric De Keuleneer, qui rejoint en cela les deux auteurs de l'ouvrage.

* "Le rail, clé de la mobilité", Pierre Laconte et Claude van den Hove, Foundation for the Urban Environment (FFUE), 257 pp, 29 EUR. Publié avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale. Info www.ffue.org