

## Trop cher, le métro Nord de Bruxelles?

**ABONNÉS** **MATTHIEU COLLEYN, L'NET EC.** Publié le vendredi 04 novembre 2016 à 07h18 - Mis à jour le vendredi 04 novembre 2016 à 09h48



**BELGIQUE (ACTU/BELGIQUE)** **Certains spécialistes s'opposent au projet de la Région bruxelloise : celui-ci serait trop peu fréquenté. La majorité, elle, table sur l'attractivité du métro pour remplir la futur ligne 3. A Charleroi, le métro n'est toujours pas fini. A Liège, on a choisi une autre voie.**

La Région bruxelloise et le gouvernement fédéral collaborent à la mise en œuvre d'une extension importante du réseau de métro dans la capitale. A l'horizon 2024 sept nouvelles stations doivent relier la gare de Bordet au réseau existant (<http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/bruxelles-decouvrez-les-sept-stations-du-futur-metro-nord-photos-57d8252f357055f1ebe881f8>) pour traverser la commune de Schaerbeek depuis la gare du Nord. En direction du Sud, le tunnel prémétro (trams souterrains) sera converti en liaison métro jusqu'à la station forestoise Albert, terminus pour la nouvelle ligne 3 ainsi créée. Celle-ci pourrait, dans la foulée, se prolonger à travers la commune d'Uccle en direction de la gare SNCB de Calvoet. Mais aucun tracé n'a encore été arrêté pour cette deuxième phase des ambitions bruxelloises en matière de métro.

La nouvelle ligne Nord représente quant à elle un investissement aujourd'hui évalué à 1,3 milliard d'euros, bien que d'autres chiffres - allant jusqu'à 1,8 milliard - aient déjà été évoqués. Dans une ville asphyxiée par la congestion automobile, ce projet est globalement bien accueilli, le métro offrant une souplesse et une rapidité sans égales. Constitue-t-il cependant la meilleure solution dans les quartiers concernés par ce projet ? De plus en plus de voix s'élèvent pour remettre en cause ce choix politique de la Région bruxelloise.

- **LIRE AUSSI: Découvrez les sept stations du futur métro Nord**  
(<http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/bruxelles-decouvrez-les-sept-stations-du-futur-metro-nord-photos-57d8252f357055f1ebe881f8>)

Ainsi, à l'occasion du quarantième anniversaire du métro bruxellois, Alain Flausch, ancien patron de la Stib et président de l'Union internationale du transport public (UITP), avait fait part de ses réserves à "La Libre". "Pour justifier le métro, il faut atteindre 20 000 usagers par heure et par sens, disait-il en septembre. 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 ? A 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'ex-CEO n'est pas hostile au métro, mais il se demande si ce projet pharaonique n'est pas encouragé par un lobby d'entrepreneurs tentés d'alourdir au maximum la facture des travaux.

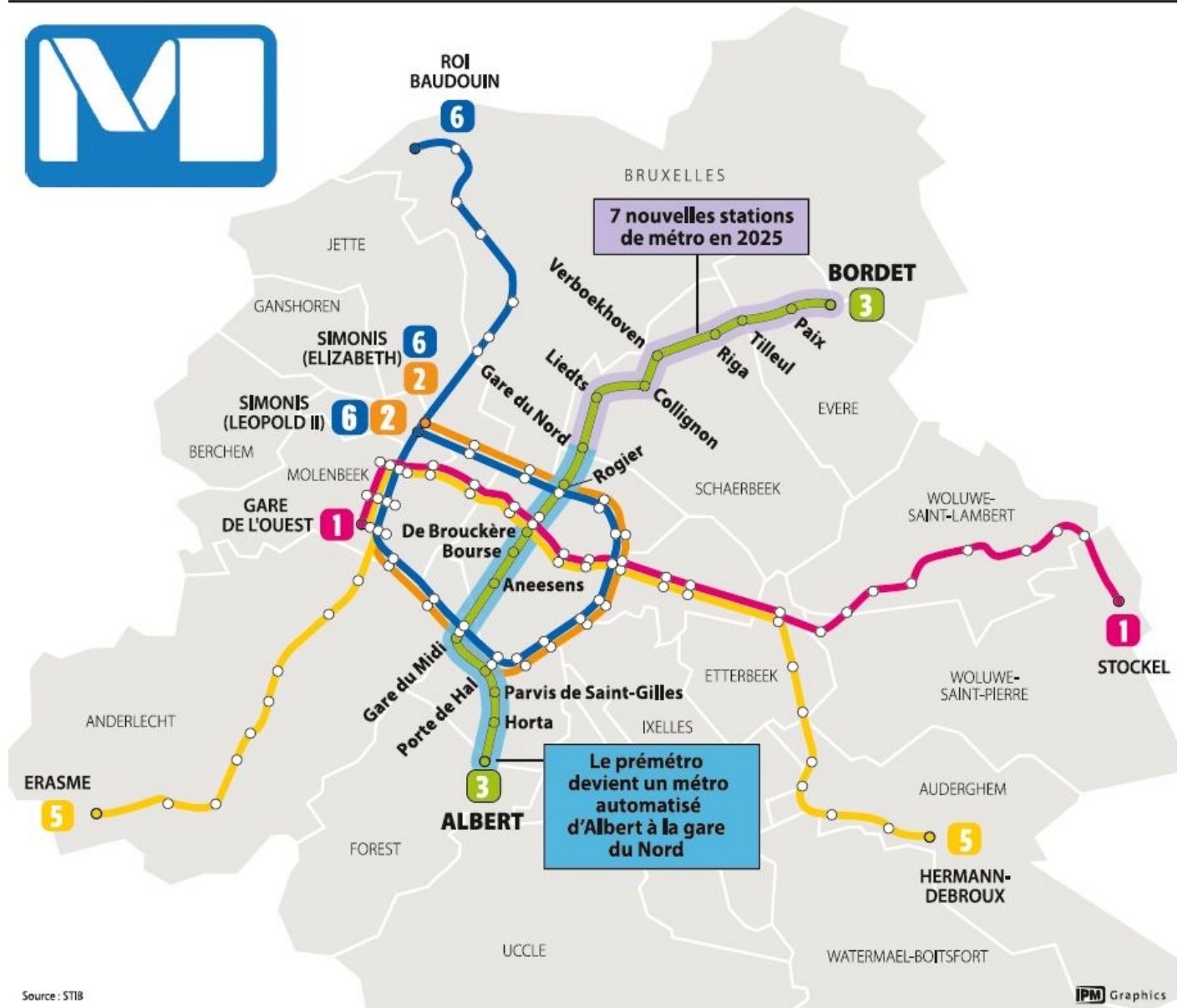
### Une liaison Est-Ouest préférable

Alain Flausch est rejoint par deux spécialistes des transports publics bruxellois. Pierre Laconte est président de la Fondation pour l'environnement urbain et Claude van den Hove d'Ertsenryck est ancien haut fonctionnaire à la Mobilité. Ils viennent d'éditer un livre ("Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles" édité par Aliter pour la Fondation) qui a pour ambition de baliser les enjeux de mobilité à venir. Pour eux, cette nouvelle ligne Nord "ne constitue en rien une priorité". "Il faut quelque chose de ferroviaire pour le Nord et pour le Sud, certes, mais les études ont démontré qu'il n'y avait pas assez de demande dans les quartiers visés, explique Pierre Laconte. Un immense tunnel à 27 m de profondeur n'est pas nécessaire. Nous pensons qu'un prémétro suffirait amplement entre la gare du Nord et la place Pogge." Pour les deux auteurs, il convient par contre de développer un axe métro entre l'est et l'ouest de la capitale, en faisant de la gare de Berchem-Sainte-Agathe un nouveau nœud multimodal. Bien pensée, une combinaison train-métro à cet endroit constituerait à leurs yeux une alternative crédible pour les automobilistes de l'avenue Charles-Quint, obstruée quotidiennement.

L'Atelier de recherche et d'action urbaine (Arau) s'est également montré très critique. Pour l'association, les études d'opportunité soutenant la décision du gouvernement bruxellois constituent "une base biaisée" car elles ont été menées par les bureaux qui seraient chargés par la suite de développer le métro Nord. Celui-ci est dommageable en termes urbanistiques et trop lourd pour les deniers publics, affirme l'Arau.

"Le problème des technocrates, c'est qu'ils s'arrêtent à une logique stricte du transport en commun", réagit Ridouane Chahid, député régional et spécialiste mobilité au PS. "Notre ambition est d'élargir le public qui utilise la Stib dans cette partie de Bruxelles et donc de ne pas se limiter aux usagers qui prennent déjà les transports en commun. Il est vrai que l'estimation de base est de 5 000 à 6 000 voyageurs par heure et par sens, mais c'est une estimation à minima qui ne tient pas compte des pics de 8 000 à 10 000 voyageurs que l'on pourrait connaître quand la gare RER sera effective à Bordet." Le socialiste insiste sur les principes du marché public et sur l'importance d'un monitoring permanent des coûts du projet. Le plan de financement de la future ligne 3 n'est pas encore finalisé mais le métro Nord est sans doute trop avancé pour être interrompu.

## L'extension prévue du métro à Bruxelles



### Le métro de Charleroi n'est toujours pas terminé

Cela fait maintenant quarante ans que le premier tronçon du métro léger de Charleroi a été inauguré. Imaginé dès les années 60, son objectif était de désengorger la ville de son trafic, en faisant passer ces trams en sous sol. Sa construction a été laborieuse, onéreuse et souvent interrompue durant plusieurs années. Aujourd'hui, projet initial n'est pas encore abouti. Une quatrième antenne qui relie le centre-ville carolo à Châtelet, doit encore être terminée.

A la fin des années 90, seuls une partie de la boucle interne du réseau de centre-ville ainsi que quelques débuts de tronçons étaient opérationnels. Ces travaux de grande envergure ont duré une vingtaine d'années pour un budget de 20 milliards de francs belges (500 millions d'euros).

Par manque de budget, les travaux s'arrêtent alors pour reprendre... en 2008. Entre-temps, plusieurs stations construites sont condamnées et le projet est d'ailleurs recensé parmi les grands travaux inutiles belges.

Cinq années plus tard, en 2013, la boucle qui permet au métro léger de faire le tour de la ville est terminée et trois antennes sont prolongées. "135 millions ont été investis pour la suite de ces travaux", explique Gérard Monseux, président du conseil d'administration des ěc Charleroi.

### 685 millions d'euros investis

Pourtant, la ligne qui relie Charleroi à Châtelet, construite en grande partie au début des années 90, n'a pas encore été achevée. Près de 50 millions d'euros sont nécessaires pour conclure l'ensemble du projet de métro carolo. Les stations de l'antenne, laissées à l'abandon depuis maintenant plus de vingt ans, ont besoin d'être rafraîchies. La ligne sert toutefois de zone d'entraînement pour les futurs conducteurs de tram. Des négociations sont en cours pour relancer ces travaux qui permettraient de relier le centre-ville au futur hôpital de Châtelet.

Au total, si les travaux reprennent et que le projet du métro de Charleroi aboutit enfin, 685 millions d'euros auront été investis.

## Le métro liégeois, l'un des grands travaux inutiles

Liège a rêvé d'un métro. C'était dans les années 70, l'orgueilleuse Cité ardente avait jeté les bases d'un transport public souterrain traversant le centre-ville. Des plans ambitieux sont même imaginés afin de relier les deux pointes de l'agglomération : Herstal et Seraing. Ce projet extrêmement coûteux ne verra jamais le jour. Pourtant, un gigantesque tunnel sera creusé en dessous d'un axe routier longeant la Meuse qui... finira en espace de stockage. Et figurera en très bonne place dans le classement des grands travaux inutiles du journaliste de la RTBF Jean-Claude Defossé...


A Liège, on est désormais loin de ces ambitions. Le tram a remplacé le métro dans les projets des décideurs. En fait, il s'agit d'un retour. Historiquement, Liège avait fait le choix du tramway dès le XIXe siècle. D'abord tractés par des chevaux, ces véhicules glissant sur des rails en surface ont été électrifiés dès 1893. Toutefois, petit à petit, les trams ont été remplacés par des bus, moins coûteux. Le dernier tram a cessé de rouler en 1967.

### Le tram recalé

Le projet de nouveau tram liégeois vise à soulager le transport public de fond de vallée, arrivé à saturation (2 000 bus par jour entre la gare des Guillemins et le centre-ville). Le montage financier (près de 400 millions d'euros) a toutefois été recalé à plusieurs reprises par les autorités européennes.

---

## 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-57d8252f357055f1e8e881f8)
- Trop peu de femmes à la SNCB et la STIB (/actu/belgique/trop-peu-de-femmes-a-la-sncb-et-la-stib-57eb55eacd70f8c392701f80)
-  Sécurité: Zaventem favorisé, le métro oublié (/actu/belgique/securite-zaventem-favorise-le-metro-oublie-57db83943570b0f26a156e7e)