

# Bruxelles: pourquoi le métro nord risque de ne pas être prêt pour 2028

MIS EN LIGNE LE 22/01/2018 À 19:53

✂ PAR [ANN-CHARLOTTE BERSIPONT \(/2686/DPI-AUTHORS/ANN-CHARLOTTE-BERSIPONT\)](#)

Les partis de la majorité régionale ont manifesté leur perplexité sur les délais de l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere. Ils se sont également inquiétés de l'impact sur le budget. Voici les raisons du « report ».



*Bruxellois et navetteurs risquent d'attendre encore longtemps avant de prendre le métro vers Schaerbeek et Evere. - D.R.*

**O**n le sait depuis quelques mois : le délai pour l'extension du métro bruxellois vers le nord (entre la gare du Nord et Bordet) est passé de

2025 à 2028. Et même cette dernière date laisse les députés de la majorité perplexes. En commission Infrastructure, après un exposé de Beliris et de la Stib, les commentaires ont fusé. « *Malheureusement, on risque de ne pas voir le métro en exploitation en 2028* », estime Marc Loewenstein (Défi). « *Je suis perplexe sur la date de 2028* », appuie Ridouane Chahid (PS). Julie de Groote (CDH) regrette, quant à elle, de ne pas y voir clair sur le calendrier exact du projet. Dans l'opposition écologiste, on appuie : Céline Delforge évoque une « *RER-isation* » du projet, dans la mesure où les délais ont été augmentés de six ans entre 2014 et 2017...

Voici les raisons du retard. Même si Cédric Bossut, de Beliris, auditionné ce lundi, préfère parler de « *report* », car « *le retard impose de rechercher une faute* »...

**1** **Des procédures plus longues que prévu pour les permis.** Cela a coûté une année complète au projet : le maître d'ouvrage Beliris estime qu'il faudra trois ans au lieu de deux pour obtenir les permis d'urbanisme et d'environnement. Cela s'explique par l'importance de l'étude d'incidences, qui devrait durer, au final, un an et demi. Notons qu'avant cela, l'introduction du dossier a pris plus de temps que prévu (le permis a été déposé plus tard que ce qui était mentionné dans le planning initial et n'a pas été déclaré complet directement). Certains ont évoqué des retards dus au cabinet du ministre-président de Rudi Vervoort (PS), qui a modifié le PRAS (plan régional d'affectation du sol). Pour Cédric Bossut, les modifications opérées étaient « *indispensables* » au projet.

**2** **Un changement de législation pour les marchés publics.**

Depuis juillet 2017, la loi sur les marchés publics a changé. Désormais, les autorités doivent envoyer les cahiers des charges en même temps que l'avis de marché. Concrètement, cela signifie qu'il faut avoir les détails complets du projet pour publier l'appel d'offres, « *ce qui ajoute 8 à 9 mois de procédures administratives* », selon Cédric Bossut.

## 3

**Des délais d'exécution revus à la hausse.** Après avoir réétudié

en détail le projet, Beliris a estimé que douze mois supplémentaires étaient requis pour les travaux. De son côté, la Stib a estimé, après avoir réalisé un *benchmark* européen, qu'elle aurait besoin de six mois de plus pour l'installation technique du métro. Les délais prévus pour l'installation de la signalisation étaient trop courts.

## 4

**La mobilisation citoyenne et communale pour classer le**

**square Riga.** Plusieurs projets de nouvelles stations ont dû être réaménagés suite aux critiques des riverains ou des autres niveaux de pouvoir, mais celui qui coince le plus est celui de la station au square Riga, à Schaerbeek. Les citoyens se sont mobilisés pour défendre leur square et les autorités locales ont suivi : le conseil communal s'est prononcé, à l'unanimité, en faveur d'une procédure de classement du site. « *Nous sommes toujours en train d'étudier les alternatives, précise le représentant de Beliris. Certaines prévoient une modification du tracé, d'autres pas. Nous les transmettrons bientôt au gouvernement. Cela aura un impact sur le budget et le planning.* » Notons que le risque d'un dérapage budgétaire a attiré l'attention de la majorité, notamment du député socialiste Ridouane Chahid : « *Il faudra préciser l'impact sur le budget, on ne peut pas se permettre une réponse évasive. À Paris, il y a un grand débat en ce moment sur l'extension du métro, qui devrait coûter plus cher que prévu. Cela a été mal estimé au départ.* »

## 5

**Le manque de concertation entre niveaux de pouvoir.** Tout au

long du projet (lancé, on le rappelle, en 2013), les communes concernées par l'extension du métro n'ont pas manqué de faire part de leurs remarques sur leur projet et de demander des adaptations. La Ville de Bruxelles et Saint-Gilles ont par exemple réclamé une limitation de l'impact du chantier pour la station Constitution, au niveau de l'avenue de Stalingrad et du boulevard Lemonnier. Cela a conduit, *in fine*, à la nécessité d'une « *rénovation complète*

*et lourde* » de la station existante Lemonnier, détaille Christophe Vanoerbeek (Stib).

La conclusion de Beliris, à la vue de tous ces éléments ? Cédric Bossut considère que l'échéance de 2028 est, dans ces conditions, « *volontariste* ». Pour respecter ce délai, il faudra « *une excellente coordination entre les différentes parties impliquées, que chacune prenne la meilleure décision rapidement* ». C'est loin d'être gagné : par exemple, l'Inspection des Finances doit se prononcer sur chaque marché. « *Normalement, c'est fait en 15 jours mais cela peut être plus long* », observe le représentant de Beliris. En tout cas, un raccourcissement des délais semble hors de portée : le planning sur la table induit, selon lui, déjà une série de risques. « *Faute de modification importante de la réglementation, il n'est pas possible de réduire les délais* », conclut Cédric Bossut.

Ces perspectives échaudent l'opposition Ecolo. Céline Delforge s'inquiète « *qu'il ne reste plus un kopek pour les autres projets mobilité, alors que le projet de métro risque d'aboutir dans très longtemps* ». Sans se prononcer sur le timing, Boris Dilliès (MR) s'est voulu plus positif sur l'arrivée, un beau jour, du « *divin et espéré métro* » à Bruxelles.

## Un label international

✍ ERIC DEFFET (/878/DPI-AUTHORS/ERIC-DEFFET) ET E.D.

Le concept de Cité des Métiers est couvert par un label officiel mis au point par la Cité des sciences et de l'industrie de Paris, sur le site de la Villette. C'est là qu'est né le premier projet de ce type : une plateforme géante d'information sur les métiers, les carrières professionnelles, l'insertion ou la formation. L'idée de base : un maximum de services en un lieu unique.

Un principe qui a essaimé sur le territoire français avant de s'étendre au monde entier : on trouve des Cités des Métiers en Italie, au Portugal, au Chili, au Togo, au Québec, notamment. Et en Belgique : les projets de Bruxelles, Liège, Charleroi et Namur bénéficient du label officiel de l'organisation.

Riche d'un quart de siècle d'existence, cette expérience d'origine

française peut désormais s'appuyer sur les nouveaux moyens de communication qui en font un réseau d'information unique en son genre.