

[🏠](#) > [Débats](#) > [Opinions](#)

Métro 3 à Bruxelles: il est urgent d'attendre!

Le projet de métro 3 est depuis le début un projet démesuré, incertain et risqué sur le plan technique et financier. Mais ce bilan coûts/bénéfices défavorable s'est encore dégradé à la suite de la crise sanitaire. Il n'est pas trop tard pour arrêter cette fuite en avant.



© BAUWERAERTS DIDIER



Contribution externe

Publié le 02-07-2021 à 10h28

Une carte blanche de Frédéric Dobruszkes (ULB, vice-président de la Commission régionale de la mobilité), Michel Hubert (USL-B et ULB, responsable académique des Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale), Christian Kesteloot (KU Leuven) et Pierre Laconte (secrétaire général honoraire de l'Union internationale des transports publics - UITP).

Ce n'est qu'un secret de polichinelle : le projet "métro 3" (ou "Métro Nord") à Bruxelles est le fait du prince. Fruit d'une gouvernance d'un autre âge, il a été décidé au plus haut niveau sur des bases invraisemblables. En résumé : des conflits d'intérêt (dont une étude d'opportunité menée par le futur constructeur de la ligne) ; une réduction escomptée du trafic automobile dérisoire (0,6 %) et donc des gains environnementaux et sanitaires quasi nuls, voire négatifs si l'on tient compte des **impacts du chantier** ; un projet mal adapté aux besoins des passagers, avec des stations très profondes comme à Londres, Shanghai ou Hong Kong ; des risques géotechniques élevés liés à un sous-sol défavorable et mal connu ; un coût prévisionnel élevé (1,66 milliard d'euros) et nécessairement appelé à enfler si le projet se concrétise ; un coût largement à charge de la Région de Bruxelles-Capitale et risquant de mettre celle-ci en faillite en cas de complications durant le chantier, à l'instar du cas d'Amsterdam avec sa ligne de métro Noord/Zuid (1).

N'en jetez plus ? Hélas si ! Toutes ces données datent du "monde d'avant". Or, deux éléments majeurs viennent alourdir les risques par nature élevés pour tout mégaprojet. Il s'agit des pratiques de mobilité post-Covid19 et des perspectives budgétaires de la Région bruxelloise.

Diminution structurelle de la demande de mobilité

Chacun a pu constater la forte diminution de la demande de mobilité, en particulier en transport public, liée aux confinements et au télétravail. Or, plus personne ne semble croire à un retour à la normale. Chercheurs universitaires, consultants, agents immobiliers et grands employeurs s'accordent pour penser qu'une **part structurelle de télétravail demeurera**. Des employeurs qui, jadis, bannissaient le télétravail entendent aujourd'hui imposer un seuil minimal, souvent de deux jours par semaine. Alain Hutchinson, commissaire du gouvernement bruxellois chargé des relations avec les Institutions européennes et les organisations internationales, annonçait récemment sur BX1 que la Commission européenne envisageait d'imposer deux journées de télétravail par semaine, ce qui conduirait à une réduction de ses surfaces de bureau occupées à Bruxelles à partir de 2030. Deux jours de télétravail, c'est 40 % de déplacements domicile-travail en moins pour les travailleurs concernés. Et donc une utilisation des transports publics en diminution significative, en particulier aux heures de pointe. Pour le dire simplement, l'heure de pointe ne sera sans doute plus jamais comme avant. Dans ce cadre, la surcharge du réseau de tram, argument principal pour justifier le métro 3 (sans évaluation sérieuse des alternatives), a du plomb dans l'aile.

Des perspectives financières inquiétantes

La situation sur le plan financier n'est guère plus rassurante. Rappelons que l'État fédéral, via Beliris, contribuera pour 500 millions d'euros (plus 20 millions pour les études). Le solde sera à charge de la Région, soit environ 1,2 milliard d'euros à ce stade. Cependant, la Région aura également à sa charge le coût de tout dérapage potentiel, qu'il soit dû à des complications techniques (la RATP parisienne, qui n'en est pourtant pas à son premier tunnel, en sait quelque chose, le prolongement de la ligne 14 ayant été par deux fois noyé par la nappe aquifère ; et le coût de ligne Noord-Zuid à Amsterdam est passé de 700 millions d'euros estimés à 3,1 milliard vu les nombreuses difficultés rencontrées) et autres incertitudes.

Or, les perspectives budgétaires de la Région sont pour le moins préoccupantes. La **dernière étude du Cerpe** (UNamur) en la matière indique un déficit qui n'a cessé de se creuser depuis 2017, après une décennie de relatif équilibre budgétaire. L'endettement s'est ainsi fortement creusé et la crise sanitaire en cours a évidemment aggravé cela. S'il s'agissait de tendances momentanées, cela ne serait guère inquiétant et l'on pourrait légitimement s'accorder sur le caractère exceptionnel des dépenses induites par la crise sanitaire. Cependant, selon la même étude, les perspectives pour les années à venir annoncent une dégradation continue de la situation budgétaire régionale. À politique inchangée, la dette propre de la Région passerait de 60 % des recettes en 2016 à 300 % en 2026. La dette brute consolidée de la Région atteindrait alors presque 20 milliards d'euros (3,5 % du PIB national) en 2026, soit presque 10 fois le niveau de 2016 ! Ceci malgré les recettes liées au refinancement de la Région bruxelloise décidé en 2014 et du plan de relance européen NextGenerationEU (2).

Or, la marge de manœuvre fiscale de la Région est dans les faits plutôt limitée, à la fois pour des raisons de compétences relativement réduites en la matière et de concurrence entre Régions. Qui plus est, les transformations économiques et sociales post-Covid19 (télétravail pour certains, chômage et précarisation pour d'autres) pourraient engendrer une diminution de certaines recettes et une augmentation des dépenses sociales. Par exemple, le développement du télétravail va vraisemblablement avoir des conséquences en chaîne qu'on ne mesure pas entièrement. Outre la moindre fréquentation des transports publics, déjà évoquée, citons : moins de dépenses des navetteurs à Bruxelles (donc moins d'emplois induits), une contraction du stock de bureaux (moins de taxes sur les bureaux et de recettes liées au précompte

immobilier) et moins de recettes pour la taxe routière kilométrique si celle-ci devait être approuvée par le gouvernement régional.

En résumé, le projet de métro 3 est depuis le début un projet démesuré, incertain et risqué sur le plan technique et financier. Mais ce bilan coûts/bénéfices défavorable s'est encore dégradé. Il y aura vraisemblablement encore moins de passagers que jadis prévu par les modèles, et ceci dans un cadre budgétaire devenu très préoccupant et appelé à se dégrader encore à politique inchangée. Le possible dérapage financier du projet de métro 3 ne fera qu'aggraver la situation financière désastreuse des finances régionales, pour des bénéfices collectifs dérisoires. Pourtant, il n'est pas trop tard pour arrêter cette fuite en avant. Les travaux déjà engagés sur la partie existante de l'infrastructure ne constituent qu'une partie du projet et n'imposent pas de réaliser l'entièreté de la ligne M3. Il nous semble donc urgent d'attendre et de faire réexaminer le projet métro 3 par des experts réellement indépendants.

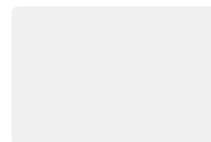
(1) Voir aussi C. Kesteloot (2019), Hoe een metrolijn beter niet gepland wordt. Ruimte en Maatschappij 10 (4), 1-9, Voir aussi C. Kesteloot (2019), Hoe een metrolijn beter niet gepland wordt. Ruimte en Maatschappij 10 (4), 1-9, disponible sur

https://www.researchgate.net/publication/352569580_Hoe_eeen_metrolijn_beter_nie

(2) Le projet de taxe kilométrique sur les véhicules routiers légers n'est pas pris en compte puisque non acquis à ce jour.

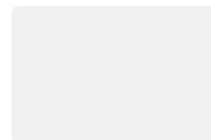
Sur le même sujet

Défendre les services publics, c'est aussi défendre la démocratie



Opinions

Ceci sera notre dernier vaccin pour ne pas revenir à la normale



Opinions

