

Pourquoi le nouveau métro est (pas) une bonne idée

BRUZZ - BRAM VAN RENTERGHEM – 30/03/22

<https://www.bruzz.be/mobiliteit/waarom-de-nieuwe-metro-geen-goed-idee-2022-03-30>

Traduction libre avec DeepL.com

Jusqu'au 5 avril, les habitants peuvent s'exprimer sur le tronçon nord de la ligne 3 du métro. Le dossier compte 7 000 pages, ce qui le rend presque impossible à lire pour le citoyen lambda. Voici donc une liste des cinq questions les plus importantes.

1. De quoi s'agit-il ?

La ligne 3 du métro va de l'arrêt Albert à Forest à Bordet à Evere. L'enquête publique couvre la moitié nord : de la gare du Nord à Bordet. Pour ce tronçon, appelé Ligne de Métro Nord, un tunnel doit être foré à une profondeur de trente mètres, sur une longueur de 4,5 kilomètres. Les travaux à ciel ouvert et les affaissements sont ainsi évités. Il y aura sept nouvelles stations de métro : Liedts, Colignon, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet. Tout doit être terminé d'ici 2032.

La section allant de la gare du Nord à Albert sera également abordée, mais elle ne fait pas l'objet d'un examen public pour le moment. Le pré-métro existant sera transformé en une ligne de métro à part entière, la construction de la nouvelle station de métro Toots Thielemans, qui a déjà commencé, étant le chantier le plus important.

2. Pourquoi le métro est-il nécessaire ?

Schaerbeek et Evere sont très densément peuplées et continuent de se développer. Le tram 55 actuel ne peut pas faire face à la demande croissante et est constamment bloqué dans le trafic. Un métro est deux fois plus rapide et transporte quatre fois plus de personnes par course. C'est pourquoi l'option consistant à faire fonctionner le tram 55 en site propre n'est pas praticable. Même si les trams ne sont plus bloqués dans le trafic, l'offre ne répondrait toujours pas à la demande.

Les opposants, en revanche, font valoir qu'il y aura relativement peu de passagers pour les derniers arrêts. Et que les stations de métro situées à trente mètres de profondeur décourageront les voyageurs pour de courts trajets. Des exemples à l'étranger montrent cependant que ces stations peuvent en fait être très utilisées. Dans la nouvelle ligne de métro Nord/Sud à Amsterdam, qui est similaire au Metro Nord, cela ne semble pas poser problème.

3. Bruxelles est-elle assez grande pour un métro ?

En fait, non. "Ce n'est que lorsque vous avez deux millions d'habitants ou plus que vous pouvez vraiment penser à un métro", déclare l'économiste néerlandais, professeur à l'université d'Utrecht et ancien directeur du Bureau central de planification, Coen Teulings. Il a suivi de près la ligne de métro d'Amsterdam.

"D'un point de vue commercial, un métro n'est jamais rentable", dit-il. "Vous ne pouvez pas récupérer les coûts par la vente de billets, pas même à New York ou à Londres. Mais là, vous voyez une rame de métro de dix voitures toutes les deux minutes, et elle est complètement pleine. Vous pouvez alors justifier cette très coûteuse installation très au contribuable. Amsterdam et Bruxelles, en revanche, sont trop petites pour remplir ces voitures de métro et utiliser pleinement leur capacité."

Le porte-parole de la STIB, An Van Hamme, contredit ces propos. "Si nous avons opté pour un métro, c'est précisément parce que le tramway ne suffisait plus. Selon M. Van Hamme, ajouter plus de trams n'était pas une option. "Il faut aussi composer avec le flux de circulation. Un train de trams ne peut pas être le but."

Même dans la Chine folle de métro, la limite inférieure fait débat. En 2016, le gouvernement chinois assouplissait encore les critères. Les villes d'un million et demi d'habitants ou plus ont été autorisées à poser leur candidature ; auparavant, le seuil était encore de trois millions. Mais à peine deux ans plus tard, le même gouvernement a de nouveau relevé la barre, dans le but de réduire la dette chinoise.

4. Combien cela coûte-t-il ?

Le prix de revient de la ligne de métro Nord est actuellement estimé à 1,6 milliard d'euros. En incluant la transformation du pré-métro en métro, il coûtera 2,3 milliards d'euros. Cinq cents millions d'euros proviendront du fonds fédéral Beliris. Le reste est payé par la Région de Bruxelles-Capitale elle-même. Les dépassements de coûts sont également à la charge des Bruxellois.

Et ces coûts supplémentaires sont déjà là, car en janvier, le montant total pour l'ensemble de la ligne 3 du métro n'était encore "que" de 1,6 milliard d'euros au lieu des 2,3 milliards actuels. "Une augmentation qui s'explique, entre autres, par les problèmes techniques de creusement sous le Palais du Midi", explique le ministre des Finances Sven Gatz (Open VLD). Là, un tunnel devrait relier le tunnel pré-métro existant à la nouvelle station Toots Thielemans. "En outre, l'indexation et la hausse des coûts des matériaux jouent également un rôle."

On craint que ce montant n'augmente encore. À Amsterdam, la ligne de métro Nord/Sud a été budgétée à 1,46 milliard d'euros. Le coût final était de 3,1 milliards. Les affaissements et les fuites sont les principales raisons de ces coûts supplémentaires. Mais à Bruxelles aussi - le nom vient de Broekzele : installation dans le marécage - le sous-sol peut réserver des surprises. Le fait que le tronçon de tunnel entre Anneessens et Toots Thielemans pose déjà des problèmes n'est donc guère rassurant. "On ne peut pas exclure que d'autres coûts surviennent. Nous espérons pouvoir les limiter au maximum", a déclaré M. Gatz.

Beliris, qui a été déléguée maître d'oeuvre par la STIB pour construire la ligne de métro nord, anticipe déjà des complications. "Le terrain est difficile là-bas. Il comporte beaucoup d'eau, nous avons dû congeler en creusant", explique Cédric Bossut, directeur de Beliris. "Pourtant, ce n'est pas l'aspect technologique ou géologique qui me fait peur. Ma plus grande crainte

est le délai. La procédure est longue et cela a un impact sur le projet. Parce que chaque fois qu'il y a de nouvelles questions ou idées, elles ont un prix."

5. Cela en vaut-il la peine ?

Telle est la question. Personne ne doute qu'un métro est rapide et utile. "Mais payer 2,3 milliards d'euros pour gagner dix minutes vers Schaerbeek ou Evere, c'est de la folie", estime Frédéric Dobruszkes (ULB), qui ajoute que le métro ne fera guère disparaître les voitures de la circulation. Ce que semble confirmer une étude d'impact de la ligne Nord/Sud d'Amsterdam. La nouvelle ligne de métro entraînera seulement des transferts au sein même du système de transport public.

Pour Coen Teulings, il n'est pas facile de répondre à cette question. "Amsterdam est désormais très fière de son magnifique métro. Vous ouvrez le cœur de la ville, et les maisons situées le long de la ligne de métro prennent de la valeur. Mais un flux de trafic aussi faible ne justifie pas une dépense de cette ampleur. Je pense qu'il existe des solutions plus efficaces." Teulings pense à des lignes de tramway en site propre. "Cela ferait déjà un grand progrès. Quelque chose que Groen avait déjà suggéré à la fin de 2018, d'ailleurs, avant qu'il ne retourne sa veste pour rejoindre le camp de l'option souterraine.

D'autre part, le prix est aussi vite oublié. Le prix s'oublie, la qualité reste, dit-on parfois. "Qu'est-ce qui est cher et qu'est-ce qui ne l'est pas ?", déclare An Van hamme de la STIB. "Un métro dure très longtemps. Vous pouvez répartir le coût sur plusieurs décennies."

Même si, bien sûr, il faut le payer maintenant. Qu'en est-il d'Amsterdam, qui a dû payer elle-même 1,9 milliard sur les 3,1 milliards ? Pas du tout", dit Teulings, "Amsterdam est très riche et peut parfaitement se le permettre. Mais quand je me promène à Bruxelles, je vois que cette ville est beaucoup plus pauvre. Je le remarque aussi dans les prix des maisons. Alors qu'à Bruxelles, vous payez en moyenne 3 600 euros par mètre carré, à Amsterdam, le prix est désormais de 8 000 euros. Bruxelles doit veiller à ce que le métro ne devienne pas un boulet.

Pour éviter cela, le ministre Gatz veut consacrer la totalité des 125 millions d'euros par an de Beliris au métro bruxellois à partir de 2025. Il n'y a pas encore d'accord sur ce point et même dans ce cas, ce ne sera pas suffisant. Des économies et une taxe sur les kilomètres parcourus devraient combler le vide, mais il n'y a toujours pas d'accord sur ce point non plus. Une somme d'argent inconnue est donc déjà dépensée sans aucune réponse précise sur le financement. Pour une région pauvre comme Bruxelles, c'est un très gros risque.

... et plus de 40 commentaires au bas de l'article original en néerlandais