

Métro Nord: stop ou encore?

L'ECHO – Pauline Deglume – 30/04/22

Article réservé aux lecteurs inscrits gratuitement à L'ECHO

<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/metro-nord-stop-ou-encore/10384550.html>

Enfin en voie de concrétisation, le métro 3 semble n'avoir jamais été aussi menacé. Ce projet attendu par la population comporte un risque majeur pour les finances régionales.

Bien que les bétonneuses de la CCB et les pelleuses de l'entreprise De Meuter s'activent dans un grand vacarme, des commerçants optimistes ont tout de même sorti quelques tables et chaises, collées aux barrières bleues et jaunes qui ceignent **le chantier de la station de métro Toots Thielemans**. Pour habiller un peu les lieux, des images d'archives en noir et blanc nous montrent l'avenue de Stalingrad dans les années 80 ou l'intérieur du Palais du Midi à l'aube du 20^e siècle. Se plonger dans le passé pour oublier le présent en attendant des jours meilleurs. L'humour aide aussi à faire passer la pilule: une grande bache publicitaire au-dessus de l'Espace Market invite les passants à prendre un thé "Bouraza" pour oublier le bruit des travaux.

Dans les cartons des gouvernements bruxellois successifs depuis des dizaines d'années, la ligne de métro 3 ne fut longtemps qu'un simple schéma sur un plan de Bruxelles, un tracé en pointillé reliant entre eux une petite vingtaine de points, représentant les stations de métro existantes et futures. C'était aussi **la promesse de pouvoir parcourir un jour en moins de 20 minutes la distance qui sépare la gare de Bordet, à Evere, à la station Albert, pôle multimodal au sud de la capitale**. Avec les premiers coups de pelle donnés en octobre 2020, le chantier de construction de la station Toots Thielemans a ancré ce projet dans la réalité. Tandis que les usagers de la Stib les plus attentifs auront même repéré la présence du troisième rail désormais posé entre les stations Albert et Porte de Hal.

Enfin en voie de concrétisation, le métro 3 donne pourtant l'impression de n'avoir jamais été aussi contesté, voire menacé. L'étude d'incidence et l'enquête publique relatives au tunnel de 4,5 km entre la gare du Nord et Bordet et aux sept nouvelles stations ainsi que les révélations liées à d'importants surcoûts ont donné un second souffle aux associations opposées depuis le début à ce projet, parmi lesquelles l'Arau, Inter

Environnement Bruxelles (IEB) et le Bral. Les récentes difficultés rencontrées dans les sous-sols sablonneux du Palais du Midi les confortent sur les risques de dérapage financier qui entourent ce chantier pharaonique. Initialement évaluée à 1,66 milliard d'euros, **la facture s'élevait aux dernières nouvelles à 2,251 milliards.**

Un projet en deux parties

Le programme Albert-gare du Nord, piloté par la Stib, consiste en une transformation du prémétro en métro. Et comprend la transformation de la station Albert, la création de la station Toots Thielemans ainsi que la construction d'un nouveau tunnel compatible avec le gabarit du métro. Le montant total prévu pour ce volet approche les 700 millions d'euros, avec une mise en service annoncée pour 2025.

La seconde partie gare du Nord-Bordet, qui a Beliris pour maître d'ouvrage, comprend la construction de sept nouvelles stations situées sur les communes de Bruxelles-Ville, Schaerbeek et Evere ainsi que d'un nouveau tunnel de 4,5 km et d'un nouveau dépôt sur le site de Haren. Pour cette partie, il faut compter près d'1,4 milliard. L'enquête publique vient de s'achever et les permis n'ont pas encore été octroyés. Finalisation prévue en 2032.

C'est en ajoutant le montant nécessaire pour le matériel roulant, environ 173 millions, que l'on arrive à la somme totale de 2,251 milliards d'euros.

Projet contesté

Au-delà du volet financier, les arguments brandis par les détracteurs du métro n'ont pas changé au fil des ans. Qualifié comme étant un "projet du passé", le métro ne répondrait pas aux besoins réels des usagers du transport public. L'Arau déplore ainsi des correspondances supplémentaires, des temps de parcours allongés, des baisses de fréquences et la difficulté d'accès aux stations très profondes. Le recours à un tunnelier pour réduire au maximum l'impact sur les quartiers riverains débouchera en effet sur **des stations profondes d'environ 27 mètres**. Il ne s'agit toutefois pas de quelque chose d'exceptionnel. Les Abbesses, station de métro la plus profonde de Paris, se situe à 36 mètres sous le niveau du sol. À Stockholm, l'ensemble de la ligne bleue se trouve à une profondeur de 20 à 30 mètres.

La faible baisse du trafic automobile, évaluée à 0,61% dans le rapport d'incidences environnementales, est aussi fréquemment évoquée. En outre, **les prévisions de fréquentation du métro** qui ne tiennent pas compte des dernières projections démographiques ni des effets de la pandémie (recours étendu au télétravail et hausse de l'usage du vélo) ne justifient pas le choix du métro, considèrent les opposants qui plaident pour

le maintien et le renforcement, à l'aide de véhicules plus longs, de la ligne de tram 55.

Le scénario d'un métro roulant à vide ne fait pas trembler les autorités. "Allez dire aux usagers de la ligne vers Erasme qu'ils n'auraient pas de métro aujourd'hui si l'on avait suivi ce raisonnement...", rétorquait déjà Pascal Smet (one.brussels) lorsqu'il était aux manettes de la mobilité en 2019. Le socialiste néerlandophone confirme encore aujourd'hui qu'**un problème de saturation dans le tronçon de prémétro Albert-gare du Nord justifie la métroïfication** puisqu'on ne peut plus y injecter de trams pour augmenter la capacité. De son côté, la Stib assure que la ligne de tram 55 n'a pas autant souffert que d'autres de la baisse de fréquentation durant les confinements en raison d'un accès plus limité au télétravail lié au niveau socio-économique des usagers. En plus des 6.000 voyageurs par heure et par sens que compte la ligne 55, l'objectif de la Stib sera d'en capter d'autres qui se déplacent en voiture ou qui renoncent à prendre le tram car la ligne est saturée.

Hormis les Verts qui n'ont jamais caché leurs réticences vis-à-vis de ce projet, les partis de la majorité régionale sont peu sensibles aux objections de ces opposants, décrits par des cabinetards comme des experts en chambre. Déconnectés des besoins bruxellois, ceux-ci constitueraient **une bulle plus qu'une lame de fond**. Il est vrai que plusieurs noms reviennent systématiquement. Parues en 2019, les [premières cartes blanches](#) qui critiquaient le projet de métro sont signées par des universitaires de l'ULB qui ont également participé à la rédaction du "[Position Paper](#)" diffusé mi-avril par le Brussels Studies Institute, texte soutenu entre autres par l'Arau, IEB et le Bral. Certains des auteurs font également partie de la [commission régionale de mobilité](#) dont **l'avis d'initiative très critique vis-à-vis du métro n'a pas fait l'objet d'un consensus de ses 49 membres** comme le veut pourtant la tradition.

Force est de constater que malgré leur intense lobbying, les anti-métro ne parviennent pas à faire percoler leur position au sein de la population. On se souvient notamment des résultats d'un [sondage](#) mené auprès de 1.020 Bruxellois par l'institut Indiville pour Beliris en novembre 2020 selon lesquels **75% des habitants de la capitale se déclaraient favorables à l'extension du métro**. Le 21 avril dernier, une soixantaine de personnes seulement étaient présentes à la commission de concertation à Schaerbeek. C'est peu pour un projet ayant une telle incidence sur différents quartiers.

Pour les opposants, les défenseurs du métro auraient une vision dogmatique de la mobilité. L'enfouissement des transports en commun permettrait essentiellement, dicit [l'Arau](#), de se "débarrasser de ces trams et ces bus encombrants qui entravent la bonne fluidité du trafic automobile".

Un discours qui fait complètement fi de l'efficacité de ce mode de déplacement. Chaque année, **la clientèle de la Stib octroie au métro une note plus élevée que pour les autres modes**. Un constat qui se vérifie dans le dernier baromètre de satisfaction publié en 2021 avec une note 7,4/10 pour le métro, contre 7,2/10 pour le tram et 6,8/10 pour le bus. Le métro semble donc répondre davantage aux priorités des usagers qui sont les fréquences, les temps de parcours, les correspondances, le confort et la ponctualité.

Pics d'investissements

Il n'en demeure pas moins que le métro 3 représente un risque majeur pour les finances régionales. C'est d'ailleurs l'argument principal des associations qui redoutent à juste titre que ce projet en compromette d'autres, tels que le développement de nouvelles lignes de tram. Dans les colonnes de l'Écho en janvier dernier, le ministre bruxellois du Budget Sven Gatz (Open Vld) déclarait en effet qu'il ne serait plus tenable d'avoir 500 millions d'euros d'investissements stratégiques chaque année pour la mobilité. En effet, ces dépenses qui peuvent être neutralisées par rapport à l'objectif de solde SEC (Système européen de comptabilité) viennent tout de même **alourdir la dette régionale** dont l'encours s'élèvera à plus de 10 milliards fin 2024.

Depuis cette sortie fracassante, l'équipe de Rudi Vervoort (PS) s'est penchée sur les chiffres avec pour objectif de pouvoir se positionner quant à la maîtrise des coûts et la pérennité du financement du projet. Il ressort d'un document de travail interne que le coût total est passé de 1,777 milliards d'euros dans le plan pluriannuel de la Stib en 2018 à 2,251 milliards en décembre dernier, soit une différence de 474 millions d'euros. Une hausse principalement due aux révisions réalisées pour le tronçon Nord-Bordet par Beliris pour financer les coûts de l'indexation entre 2015 et 2020 et pour **intégrer les recommandations de l'étude d'incidences**. En revanche, les problèmes liés à la nature géologique du sous-sol du Palais du Midi ainsi que la forte hausse du coût des matériaux en 2022 ne sont pas encore intégrés dans ces estimations budgétaires.

Autre élément important : le principal enjeu de financement se situera durant la prochaine législature. Les retards de planning ont en effet complètement modifié les périodes de décaissement. **Les pics d'investissement qui étaient prévus en 2021 surviendront finalement en 2026 et en 2027**, avec des dépenses jusqu'en 2032. Ces deux années-là, les montants à financer par la Région seront de 300 millions et 350 millions d'euros, en partant de l'hypothèse selon laquelle la participation de Beliris à hauteur de 50 millions d'euros par an est confirmée.

Très concrètement, cela signifie que même en continuant d'investir chaque année 147 millions d'euros, soit le montant prévu en 2025 dans le budget pluriannuel de la Région bruxelloise, il restera un solde à financer de 150 millions d'euros en 2026, 206 millions en 2027, 66 millions en 2028 et 48 millions en 2030 (voir en rouge dans le graphique).

La piste Beliris

Officiellement enterrée par le PS, [la taxe kilométrique SmartMove](#) aurait rapporté de nouvelles recettes à la Région bruxelloise. La seule autre piste de financement crédible à ce stade a déjà été avancée par le grand argentier bruxellois. Sven Gatz considère que **la dotation de Beliris qui s'élève à 125 millions d'euros par an devrait être entièrement consacrée au métro**. Une solution qui ne couvrirait toutefois pas la moitié du coût lors des pics d'investissements en 2026 et 2027, vu les montants évoqués plus haut.

De façon quasiment unanime, les partis francophones ainsi que les associations et les académiques opposés au métro ont balayé cette proposition. Dans le "Position Paper" de Brussels Studies, des universitaires de l'ULB écrivent, en substance, que cette option impliquerait de ne plus financer des projets d'intérêt public comme la rénovation de logements sociaux, de piscines communales et de parcs alors que **d'autres enjeux plus urgents que la mobilité tels que le climat, l'énergie et le logement méritent aussi l'attention des décideurs publics**.

Consacrer l'intégralité des subsides Beliris à une telle infrastructure ne constituerait pourtant pas un dévoiement de l'accord de coopération, mais plutôt **une sorte de retour aux sources**. Au fil du temps, les ministres bruxellois se sont servi du fonds fédéral pour financer des projets plus ordinaires. Mais Beliris est né en 1993 lorsque la construction du **tunnel Belliard-Schuman-Cortenbergh** qui rejoint l'E40 s'est avérée trop lourde à supporter pour Bruxelles, jeune région née quelques années plus tôt. L'accès au quartier européen dépassait les seuls intérêts bruxellois et c'est pour cette raison que le Fédéral a mis la main au portefeuille.

Toujours persuadé de l'opportunité d'un tel projet, l'exécutif régional ne le remet donc pas en cause, hormis sa composante écologiste. L'équipe Vervoort doit donc établir et fournir le plus rapidement possible **un planning financier soutenable pour l'après-2025**. Il serait tout à fait irresponsable de se contenter de filer la patate chaude au prochain gouvernement.