

Smartmove doit financer le métro 3

Traduction libre de l'article de Bruzz du 20/09/23

<https://www.bruzz.be/politiek/smartmove-moet-metro-3-financier-2023-09-20>

Comment maintenir la dette de Bruxelles à un niveau raisonnable tout en réalisant des investissements, y compris dans le métro 3. Le ministre du budget, Sven Gatz (Open VLD), s'est prêté à l'exercice. Il compte notamment sur les recettes de SmartMove, le système de péage routier bruxellois.

À politique inchangée, la dette de la Région bruxelloise risque d'atteindre 17 milliards d'euros en 2028, soit 286 % des recettes, a récemment calculé l'Université de Namur.

Le ministre Gatz souhaite maintenir ce taux d'endettement en dessous de 205 %. C'est ce que l'agence de notation Standard and Poor's a indiqué comme étant un seuil raisonnable pour éviter une dégradation de la note à l'avenir. En effet, dans ce cas, Bruxelles devrait emprunter plus cher, la charge d'intérêt augmenterait encore plus et l'on risquerait d'assister à un effet boule de neige des taux d'intérêt.

En outre, le gouvernement bruxellois a maintenu hors du budget, pendant cinq ans, 500 millions d'euros d'investissements stratégiques. En janvier, le ministre a annoncé que cette situation n'était plus tenable et que cette somme devait être progressivement réintégrée dans le budget.

Projections à l'horizon 2030

Sven Gatz vient de présenter un mémorandum au gouvernement avec des projections jusqu'en 2030, selon lesquelles les investissements stratégiques seraient réintégrés dans le budget, le taux d'endettement resterait en dessous de la barre des 205 %, tout en permettant le financement du métro 3.

Cela s'accompagne de nombreuses conditions. Par exemple, M. Gatz souhaite puiser dans les réserves de Beliris pour des projets qui n'ont pas (encore) été réalisés, pour un montant de 492 millions d'euros. La contribution de Beliris au métro 3 devrait également augmenter de 50 millions. "Cela peut se faire soit en augmentant l'enveloppe totale de Beliris, soit en retirant d'emblée 50 millions d'euros de l'enveloppe de Beliris.

"Nous pensons également que la règle du 50/50 pour le financement du métro devrait être maintenue : moitié payée par la région, moitié par le gouvernement fédéral. Après tout, le métro 3 est aussi un service pour l'ensemble de la région métropolitaine de Bruxelles", a déclaré M. Gatz.

Tarifification routière

Mais Bruxelles devra également apporter sa propre contribution. Quelque 300 millions d'euros devront être "trouvés" d'ici 2025, et jusqu'à 700 millions d'euros d'ici 2030 (sur un

budget de 6,5 milliards d'euros). "Cela fera partie des discussions de la prochaine majorité", a déclaré M. Gatz.

Sven Gatz ne nie pas qu'il pourrait s'agir d'une discussion animée. Il ajoute que, dans son plan financier, il compte sur les recettes de SmartMove, le système de tarification routière de Bruxelles. Celui-ci est aujourd'hui en panne, parce que les régions wallonne et flamande sont sur les dents et parce que la plupart des partis francophones à Bruxelles n'y sont pas très favorables.

"Je reste un fervent partisan de ce projet, certainement pour débarrasser Bruxelles des embouteillages", déclare M. Gatz. D'un point de vue juridique et technique, SmartMove peut être introduit rapidement. Le débat est essentiellement politique. "Celui qui veut le métro 3 doit aussi contribuer à la réflexion sur les moyens de le financer", explique M. Gatz. Selon le plan de M. Gatz, SmartMove devrait rapporter environ 250 millions d'euros à partir de 2026.

Enfin, pour continuer à investir, M. Gatz envisage également des solutions plus budgétaires, comme le maintien d'une partie de la dette en dehors du périmètre de l'ESA afin qu'elle ne soit pas comptabilisée dans la dette nationale de la Belgique. La STIB a déjà tenté cette expérience avec le véhicule Citeo, mais sans grand succès. Gatz : "L'UE a également évolué entre-temps. Plus stricte d'une part, mais aussi plus pragmatique dans certains domaines. L'UE se rend également compte que les États membres doivent être en mesure de réaliser des investissements."

A Paris

Le ministre se donne six mois pour étudier un partenariat public-privé pour la construction du métro 3. L'étude porte notamment sur Paris, où un investisseur privé assumerait les risques liés à la construction du métro. En contrepartie, la capitale française peut rembourser ses dettes sur 30 ans. Ce type de projet est possible dans le cadre d'une construction de type "Design Build Finance and Maintain" (DBFM), dans laquelle le partenaire privé assume le risque de construction et le risque dit de disponibilité. L'UE permet alors aux investissements d'être maintenus hors budget. "Ce serait déjà un grand soulagement pour nos finances publiques", a déclaré M. Gatz.

La note de M. Gatz n'a pas encore été approuvée, mais elle sera à nouveau examinée par le Conseil des ministres à la fin du mois.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)