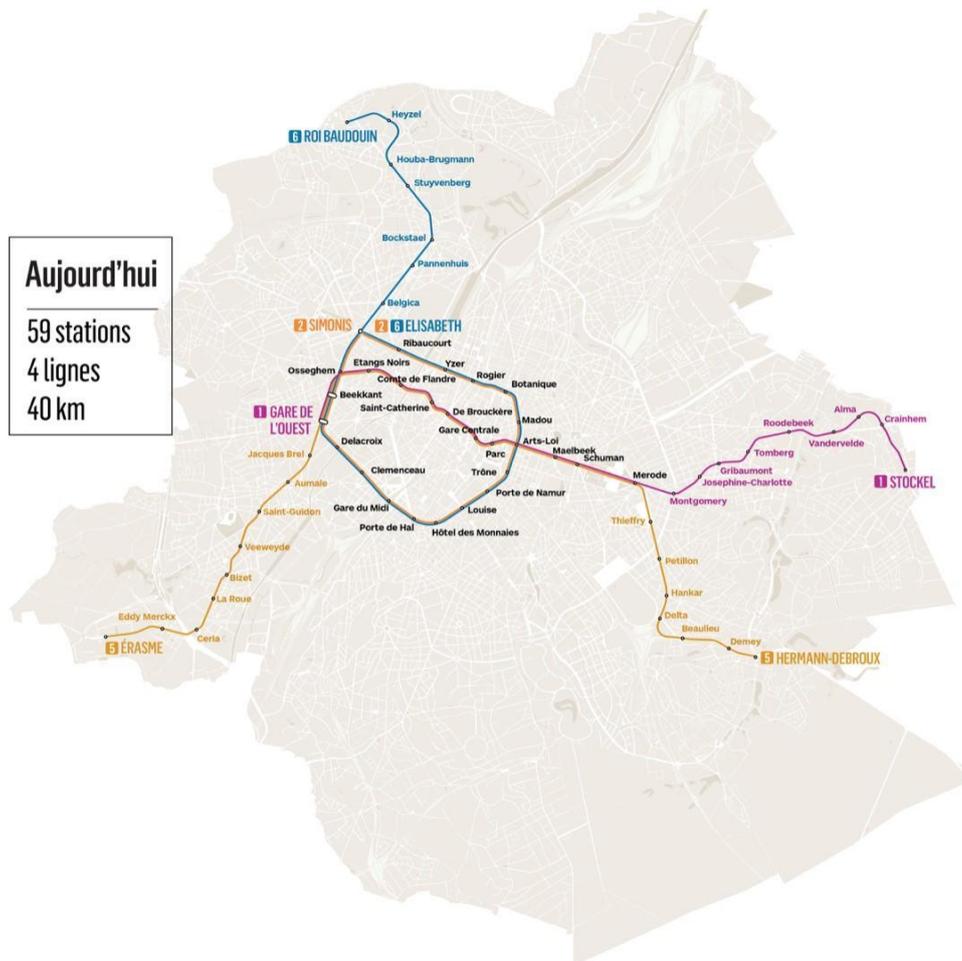




OFFRONS À BRUXELLES UN MÉTRO DIGNE DE CE NOM

En comparaison à d'autres grandes villes européennes comme Londres, Paris ou encore Madrid, le réseau de métro de la capitale de la Belgique et de l'Europe est pauvre. Après 40 années d'existence, il ne compte que 59 stations, 4 lignes et n'offre pas un maillage suffisant pour répondre au défi de la mobilité et proposer une offre permettant un transfert modal des Bruxellois.



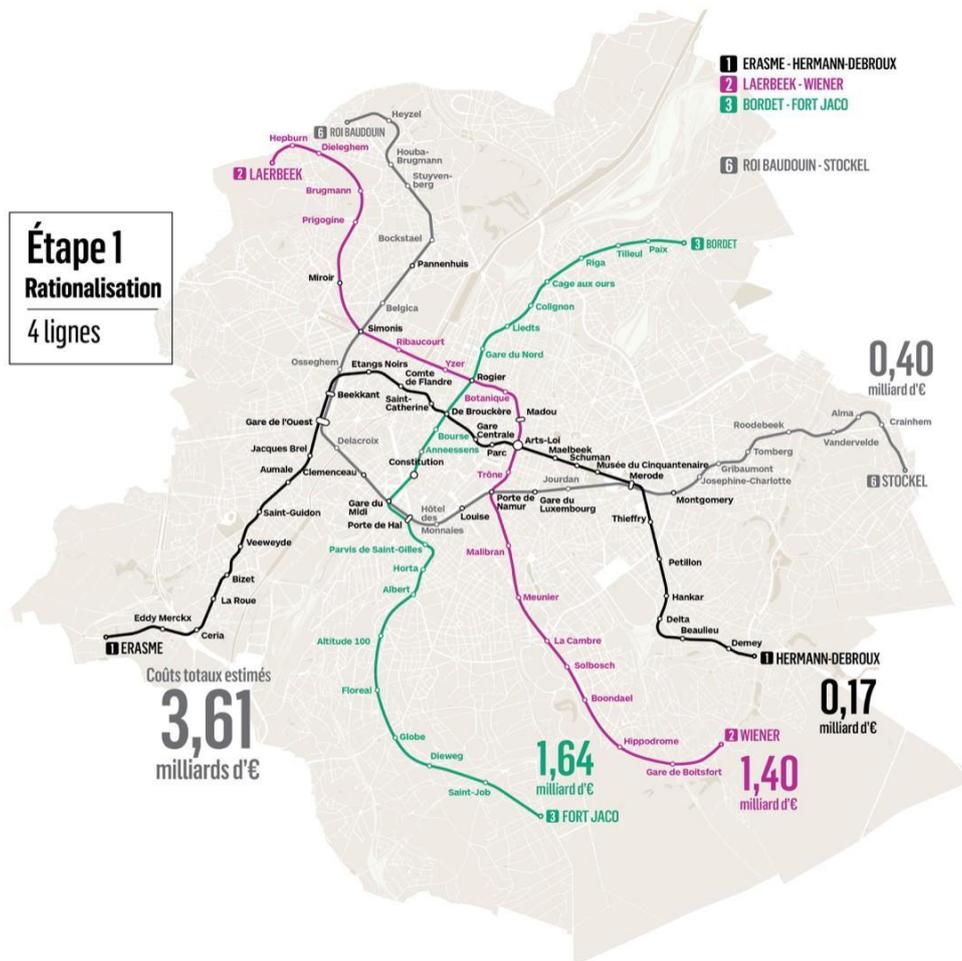
« Mis au placard pendant les 10 années durant lesquelles Ecolo était au gouvernement (2004-2014), différents dossiers ont aujourd'hui refait surface mais on continue à avancer à pas d'escargots », commente **Marc Loewenstein**, député bruxellois DÉFI. « Il faut être ambitieux en matière de développement du métro compte tenu des enjeux de mobilité à Bruxelles », poursuit le député DÉFI.

Et d'ajouter, « A l'horizon 2043, nous souhaitons rationaliser le réseau actuel et y construire 4 lignes et 89 stations supplémentaires. Une projection de ce que serait ce futur métro a été présentée il y a environ 3 ans par L'ECHO et Joan Condijs. DÉFI proposera au nouveau gouvernement bruxellois de le concrétiser ».

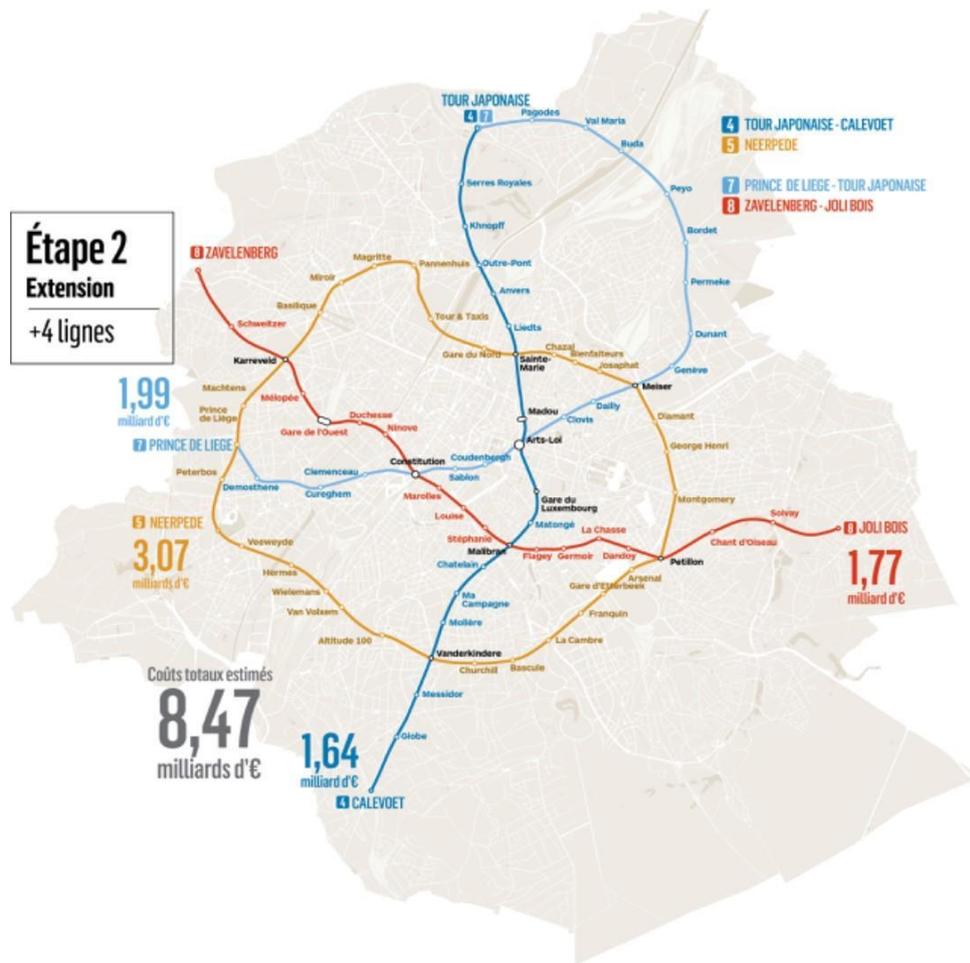


Pour DÉFI, un projet budgétisé sur cartes vaut mieux que de longs discours! « *Le maillage proposé s'ajoute au réseau sous-exploité d'Infrabel à Bruxelles. En complément du développement du métro, si la SNCB ne souhaite pas mettre plus de rames pour desservir Bruxelles intra-muros, il faut que la STIB ou un opérateur privé conventionné puissent assurer cette exploitation au bénéfice des Bruxellois* », poursuit **Marc Loewenstein**.

Concrètement, le projet métro proposé vise, dans un premier temps, à rationaliser le réseau existant et prolonger certaines lignes. Il reprend ainsi, notamment, le projet en cours de prolongation du métro vers Bordet, la prolongation du Nord-Sud vers Fort-Jaco en passant par l'Altitude 100, Globe et Saint-Job. Il vise également à prolonger le métro de la Porte de Namur vers Wiener en passant par le Solbosch et l'Hippodrome de Boitsfort. Côté Nord-Ouest, il irait jusqu'à Laerbeek en passant par l'hôpital Brugmann.



La seconde étape vise à créer 4 lignes supplémentaires : l'une, nord/sud, irait de la Tour japonaise à Calvoet, l'autre, nord-ouest/est, irait de Zavelenberg à Joli Bois, une troisième, ouest/nord, partirait de Prince de Liège pour rejoindre la Tour japonaise en passant par Constitution, Arts-Loi, Meiser et Bordet, la quatrième constituerait une véritable boucle desservant notamment Molenbeek et Forest.



Certains avancent le coût important du métro par rapport au réseau de surface, l'impossibilité de le financer. Pour **Marc Loewenstein**, cela ne doit pas être un frein ! « *Oui, le métro a un coût, mais il faut mettre les choses en perspective. Le projet proposé a été estimé par le bureau d'étude STRATEC à 12,09 milliards d'euros (8,6 milliards pour les infrastructures, 800 millions pour les rames et 2,7 milliards pour les stations). Étalés sur 24 ans, cela nous ramène à un budget de 500 millions d'euros par an. Lorsque l'on sait que la congestion coûte annuellement 8 milliards à la Belgique, 1,5 milliards à Bruxelles, dont 511 millions d'euros par an pour les entreprises bruxelloises, le calcul est vite fait.* », ajoute le député DÉFI.

DÉFI demande donc que ce projet d'extension du métro constitue une priorité pour Bruxelles et soit intégré dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB. « *Bruxelles a mis sur pied un programme d'investissement de la STIB 2015-2025 de 5,2 milliards d'euros pour les transports publics. Ce plan existe, ce n'est pas du vent. Le projet de métro tel que proposé coûte 12,09 milliards d'euros sur 24 ans, soit 500 millions par an. Par ailleurs, des pistes de financement autres peuvent être envisagées pour compléter le cas échéant, qu'il s'agisse de l'augmentation de l'enveloppe Beliris actuellement de 50 millions par an ou de nouvelles recettes issues d'un système de taxation kilométrique intelligente* ».

Quant aux procédures urbanistiques, « *ce sera aussi aux politiques à prendre leurs responsabilités et à déterminer ce qui est prioritaire pour Bruxelles. Un « facilitateur école » et des procédures simplifiées ont été mis en place pour répondre au boom démographique. Une telle dynamique doit également être mise sur pied pour répondre au défi de la mobilité et mettre cet ambitieux et important projet de rationalisation et d'extension du métro sur les rails* ».



Bruxelles compte aujourd'hui 40 km de métro, 55km en tenant compte du pré-métro. Le projet prévoit de créer 80 km de nouvelles lignes soit, un métro de 135 km au total. « A titre de comparaison, en 10 ans, Madrid est passée de 115 km à 295 km de métro. Une extension de 80 km sur 24 ans n'est donc pas un projet si fou que ça... », conclut **Marc Loewenstein**.

