



Mobilité / « Parler de 2018 relève de la tromperie », dit la bourgmestre de Schaerbeek

# Le Nord gagne le métro : en 2020 ou en 2023 ?

Des transports publics qui s'engouffrent en sous-sols pour relier la gare du Nord à celle de Bordet : le rêve de Schaerbeek et d'Evere, aujourd'hui bien isolées, est en bonne voie. À quelques confettis des fêtes de fin d'année, la Région a ainsi validé le principe en lançant l'étude dédiée à l'extension du métro vers le nord de la capitale. Dix millions d'euros, via l'accord fédéral/Région Beliris ont été injectés pour cette première étape. À charge pour le consortium « SM BMN » de déterminer notamment et « avec précision » le tracé, la localisation des stations ou encore les méthodes d'exécution du projet. Restera ensuite à obtenir les permis d'urbanisme et à attribuer les marchés.

Bref, on l'a compris, il y a loin de la coupe aux lèvres. La bourgmestre (ff) de Schaerbeek ne tient pas un autre langage et a fait part de ses inquiétudes à la ministre bruxelloise de la Mobilité, Brigitte Grouwels (CD&V) lors d'une interpellation parlementaire. « Une étude préliminaire réalisée par la Stib nous a été présentée fin 2009. Depuis, nous n'avions plus aucune info », entame Cécile Jodogne (MR). En se penchant sur le plan Iris 2, l'élué MR rappelle que la

## LE TRACÉ DU FUTUR MÉTRO NORD



déclaration gouvernementale afférente à la mobilité annonce l'extension du métro vers le nord à l'horizon 2018. « Promettre cela aux Bruxellois relève de la tromperie », attaque Cécile Jodogne qui a voulu en avoir le cœur net en interrogeant la ministre Grouwels. « Ce délai est totalement irréaliste. Il suffit pour s'en con-

vaincre de se pencher sur les travaux en cours pour la construction du tunnel Schumann/Josaphat actuellement en cours à Schaerbeek. Ce chantier qui concerne un tronçon d'un peu plus d'un kilomètre a démarré en 2008 et ne prendra fin qu'en 2013 ou 2014. Pour le métro nord, on parle de 4 kilomètres

soit trois fois la distance. Rajoutez à cela sept ans de procédure préalable et faites le compte... » Un constat confirmé puisque, dans sa réponse, la ministre Grouwels reconnaît qu'étant donné la lourdeur de la procédure pour des travaux d'une telle envergure, le chantier ne pourrait probablement pas commencer

avant 2017. « En fonction de l'avancement des travaux, la mise en service pourrait être planifiée au plus tôt en 2020 », avance Brigitte Grouwels. Mais là encore, c'est le doute du côté de Schaerbeek. « Certes les techniques évoluent et le fait que le trajet du métro soit trois fois plus long que celui du tunnel

Josaphat ne veut pas dire qu'il durera trois fois plus longtemps mais il est évident que les travaux dureront plus de trois ans », lâche Cécile Jodogne qui ne voit pas rouler les premières rames avant 2023 au plus tôt. Ce qui est dommage car la demande est là. Il suffit de se pencher sur l'actuel tram 55 qui emprunte le même itinéraire. C'est une des lignes les plus fréquentées de la Région. C'est qu'il traverse des quartiers parmi les plus peuplés et denses, en termes de bâti, de la capitale. « Avec donc peu de possibilités, étant donné l'étroitesse des chaussées, de créer des aménagements en surface susceptible de nous offrir un transport public efficace. Le métro reste donc la seule solution. Et notre priorité ».

Dans cette optique, Schaerbeek compte donc suivre pas à pas l'avancée du dossier. Ce qui ne devrait pas poser de problème puisque le protocole d'accord passé entre la Région, Beliris et la Stib prévoit la mise sur pied d'un comité de d'accompagnement tout au long de l'étude. « Les communes concernées en feront bien parties, assure la ministre Grouwels ».

PATRICE LEPRINCE