

CHARLEROI

Le métro vers Châtelet ajourné

La Wallonie n'a pas les moyens de financer à court terme l'extension du métro vers Châtelet, dit le ministre Di Antonio. Le projet est pourtant jugé prioritaire.

L'antenne Est du métro de Charleroi attendra. C'est, en substance, ce que vient de confirmer le ministre wallon Carlo Di Antonio (cdH) en commission Environnement, Aménagement du territoire et Transport. L'antenne Est, c'est la ligne déjà partiellement construite qui doit relier le réseau actuel à Châtelet par Montignies-sur-Sambre et Gilly. Comme le rappelle le député Philippe Knaepen (MR), « cette ligne est appelée à desservir le futur Grand Hôpital de Charleroi. En construction sur le



l'achèvement de la ligne et son extension vers Châtelet, ainsi que la rénovation de certains équipements sont estimés à 52,6 millions €.

site de l'ancien terail des Viviers à Gilly, ce dernier a prévu d'ouvrir ses portes entre 2020 et 2022. Il s'agira de la plus grande infrastructure de santé et de soins de Charleroi, avec une capacité de mille lits et places de jour. Parce qu'elle mérite un transport en commun efficace, le Comité

de développement stratégique de Charleroi Sud-Hainaut qui rassemble les forces vives de la région s'est positionné pour la mise en exploitation du métro.» Récemment, le conseil communal de Charleroi lui a emboîté le pas en adoptant une motion à l'unanimité. Pour

Knaepen, « l'échéance impose d'avancer vite, sous peine d'être définitivement en retard. Il faut lancer les études sous cette mandature ».

Malgré des coûts d'exploitation moindres...

Le ministre a précisé des chiffres. Selon une étude de la Société régionale wallonne des transports et du TEC Charleroi, l'achèvement de la ligne représente un investissement de 44 millions €, en ce compris un prolongement jusqu'au site du futur GHdC. Si l'on y ajoute le coût de rénovation de certains équipements, la facture s'élève à 52,6 millions €.

En revanche, les coûts d'exploitation seront moindres que prévus : ils sont estimés à 2,8 millions € par an, sur base d'une fréquence de 7 minutes 30 en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses. Et ils pourraient être compensés à 25 % par

une économie sur le réseau des bus : rabattre plusieurs lignes sur le GHdC permettrait de réduire les dépenses annuelles de 700 000 €.

Le ministre l'a clairement répété : ces moyens ne figurent pas dans la trajectoire pluriannuelle de retour à l'équilibre définie par son gouvernement. « Dans ces conditions, la concrétisation de ce projet ne peut être envisagée dans les prochaines années. »

Pour le développement de Charleroi, le métro cumule deux avantages majeurs. D'une part, il contribue à une réduction des pollutions atmosphériques liées à l'usage de la voiture. À Charleroi, la production de CO₂ que représente le trafic automobile est près de deux fois supérieure à la moyenne européenne. D'autre part, le réseau ferré urbain constitue un axe structurant, autour duquel l'habitat peut être densifié. ■

D.A.