

PRÉMÉTRO ÷ NORD-MIDI-ALBERT



Une initiative de la
Plateforme
Avanti!

SOMMAIRE

<i>INTRODUCTION</i>	<i>....</i>	03
<i>LE PRÉMÉTRO+, L'ALTERNATIVE AU MÉTRO 3</i>	<i>....</i>	04
<i>LES AVANTAGES DU PRÉMÉTRO+ PAR RAPPORT AU MÉTRO 3</i>	<i>....</i>	07
<i>CONCLUSION</i>	<i>....</i>	09
<i>SIGNATAIRES</i>	<i>....</i>	11

INTRODUCTION

Il est temps d'envisager une alternative au Métro 3. Une alternative qui augmente la capacité du transport public tant dans le centre-ville qu'à Schaerbeek et Evere, tout en veillant au confort des usagers. Une alternative qui ne repose pas sur de nouvelles et lourdes infrastructures. Voilà, en substance, ce que nous proposons avec notre plan Prémétro+.

Pourquoi une telle alternative ? Certes, un métro, ça peut donner envie. Mais à quel prix ? Force est de constater que le Métro 3 n'en finit plus de s'enliser : les coûts ont quintuplé, deux chantiers sur trois sont bloqués et les délais régulièrement allongés, le patrimoine social et architectural est menacé de démolition, sans oublier les nuisances que le projet inflige depuis 2019 aux habitants de Lemonnier et Stalingrad.

Élaboré début 2023, le Prémétro+ a été retravaillé à la lumière de la forte dégradation du contexte qu'on constate depuis deux ans, due au doublement du coût annoncé du tunnel vers Bordet, à l'annonce de la démolition du Palais du Midi et au blocage du chantier sous la gare du Nord. En 2023, notre proposition se voulait encore être une alternative en attendant la réalisation du Métro 3, ce qui nous a amené à prendre en compte la perspective de sa mise en service. Ce projet étant désormais un mirage, il convient d'envisager et d'élaborer des alternatives sans a priori.

Voir [ANNEXE 1]
Chantier bloqué à la gare du Nord :
« imprévisibilité » ou imprévoyance ?

Abandonner le Métro 3 ne signifie pas abandonner les usagers, à condition de repenser au moins partiellement le réseau de transport public et de mieux utiliser les infrastructures existantes. Immensément moins coûteux que le Métro 3, plus rapide à mettre en œuvre et ne nécessitant aucune nouvelle infrastructure lourde : le Prémétro+ permettrait de sortir par le haut du borborygme dans lequel baigne le Métro 3. Et ce au plus grand bénéfice de notre Région, de ses habitants et des usagers du transport public.

La présente brochure est le fruit d'une collaboration inter-associative nourrie par les contributions de chercheurs et d'ingénieurs. Elle se décline en 2 parties : la première présente le Prémétro+ et ses mesures principales ; la seconde décrit les avantages du Prémétro+ par rapport au Métro 3, qu'il s'agisse de son coût, de ses délais de réalisation ou de son impact sur le réseau STIB. Les annexes figurant en fin de brochure constituent des compléments dont la lecture n'est pas nécessaire pour saisir les tenants et aboutissants du Prémétro+.

LE PRÉMÉTRO+, L'ALTERNATIVE AU MÉTRO 3

Le Prémétro+ constitue une alternative réaliste au Métro 3 qui ne nécessite pas la construction d'infrastructures lourdes. Elle se décline en deux séries de mesures, la première portant sur la desserte du centre-ville et la seconde sur celle de Schaerbeek et Evere.

Cette alternative accorde la priorité aux usagers et repose sur les principes suivants :

- Suffisamment de capacité et donc de confort
- Un service fiable et régulier
- Un maximum de liaisons directes et géographiquement diversifiées

Ces principes constituent des balises quant au développement des transports publics à Bruxelles, dont notre proposition Prémétro+ pourrait constituer la base.

AMÉLIORER LA DESSERTE DU CENTRE-VILLE EN (RE)CRÉANT DE LONGUES LIGNES DIRECTES

Les partisans du Métro 3 n'ont pas tort quand ils estiment nécessaire d'augmenter la capacité du transport public dans le tunnel Nord-Midi-Albert (NMA - souvent appelé « prémétro »). Mais ils se trompent en affirmant que seule la « métroïsation » du prémétro permettrait d'y parvenir.

Voir [ANNEXE 2] : Chiffres de fréquentation:
Le métro 3 est-il justifié ?

Il est tout à fait possible d'**augmenter rapidement la capacité dans le prémétro, et ce en y injectant une troisième ligne de tram**. Couplée à une réorganisation des lignes 3, 4 et 7, prévoir un tram supplémentaire dans le tunnel NMA aboutirait à une situation favorable à davantage d'usagers par rapport à celle qui prévaudrait en cas d'une « métroïsation ». En effet, les usagers bénéficieraient de trois lignes de tram directement connectées au centre-ville, tant depuis le nord que le sud.

À court terme, notre alternative prévoit les mesures suivantes :

-  **Prolonger le tram 55 de Rogier à la station Albert**, où le terminus en cours d'aménagement pour le Métro 3 est ainsi immédiatement utilisé.
-  **Prolonger le tram 4 en le fusionnant avec le futur tram 10** vers NOH, dont le chantier devrait se terminer à l'automne 2024.
-  **Créer une nouvelle ligne 3 en fusionnant le tram 3** (tronçon Nord-Churchill) **et le tram 7** (moyenne ceinture orientale), et ce afin de rétablir une liaison directe entre Ixelles, Uccle (avenue Churchill), la gare du Midi et le centre-ville.

Parallèlement, nous ambitionnons d'optimiser la régularité des lignes concernées grâce à une **équipe de régulation dédiée**, afin d'éviter ce qu'on observe encore souvent à la gare du Nord, à savoir le passage d'un tram rempli juste avant un tram vide qui commence son service. Enfin, nous proposons que deux trams soient en stand-by en des endroits stratégiques (près des stations Midi et Nord) qui, en cas de besoin, pourraient être mis en service rapidement sur ordre du dispatching.¹

À **moyen terme**, nous proposons la réorganisation des lignes transitant par le tunnel NMA en **remettant en surface les trams 51 et 82 au niveau de Lemonnier**. Ceci permettra d'encore augmenter la fréquence et la régularité sur cet axe NMA, en évitant les croisements au niveau de Lemonnier



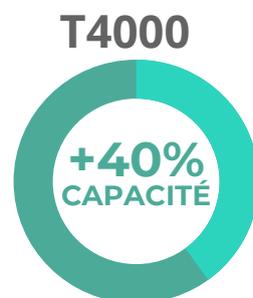
Voir [ANNEXE 3] :
La desserte du centre-ville et le terminus à Rogier



AMÉLIORER LA DESSERTE DE SCHAERBEEK ET EVERE EN AMÉLIORANT LA LIGNE 55

Il est également possible d'améliorer rapidement le fonctionnement du tram 55, tant du point de vue des usagers que de l'exploitant. C'est d'ailleurs ce qu'a demandé le gouvernement à la STIB, une fois qu'il était clair que l'extension vers Bordet ne verrait pas le jour avant 2034.² Parmi les pistes étudiées figure l'exploitation de la ligne avec des T4000 (253 places) plutôt que des T3000 (184 places).

À **court terme**, l'alternative Préméto+ propose également d'**exploiter la ligne avec des T4000**, ce qui augmenterait de presque 40 % la capacité du tram 55. Comme en témoignent les éléments de la première demande de permis pour le Métro Nord (avril 2022), **cette augmentation de capacité répondrait largement à la demande attendue**. Contrairement à ce qu'avancent la STIB et Bruxelles-Mobilité, cette solution n'implique absolument pas « *la reconstruction de la plupart des arrêts de la ligne* ». Selon notre analyse, la moitié des arrêts est déjà accessible aux T4000 moyennant, à certains endroits, une situation dégradée au droit des dernières portes.



Voir [ANNEXE 4] :
Améliorations du tram 55

LES AVANTAGES DU PRÉMÉTRO+ PAR RAPPORT AU MÉTRO 3

MOBILITÉ : DES LIGNES DIRECTES ET PLUS FRÉQUENTES VERS LE CENTRE ET UNE MEILLEURE DESSERTE DU NORD-EST

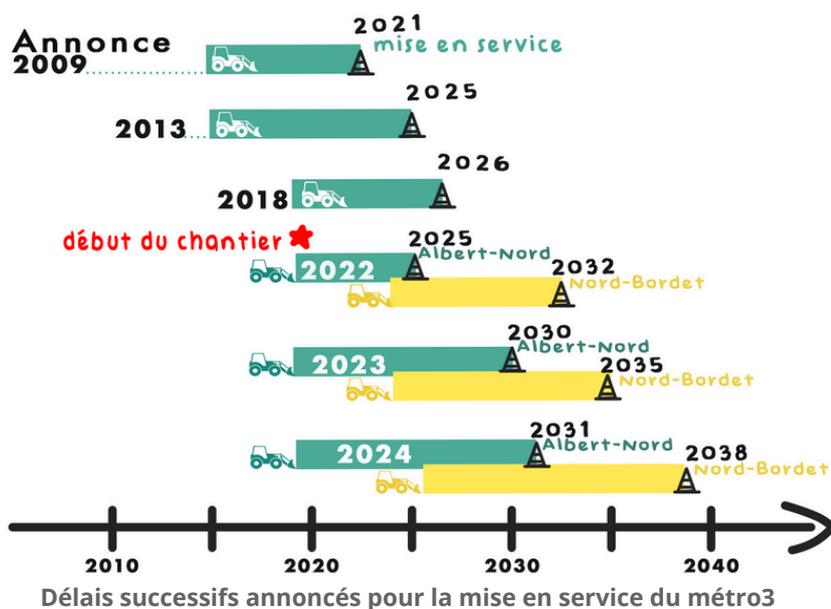
En faisant coexister trois lignes dans le tunnel NMA, le Prémétro+ assure à de nombreux usagers **une connexion directe au centre-ville**, qu'ils proviennent d'Evere, Schaerbeek, Neder-over-Hembeek, Forest ou Uccle. En revanche, la mise en service du Métro 3, et a fortiori celle d'un « demi-métro » entre Albert et la gare du Nord, engendrerait de nouvelles correspondances. Enfin, les trois lignes dans le tunnel offrent **une fréquence plus élevée** (un tram toutes les deux minutes) que celle qu'offrirait le métro (un toutes les 3 min.).

En exploitant la ligne 55 avec des trams plus grands et en créant une nouvelle ligne chaussée de Haecht, on **augmente l'accessibilité** du transport public à Schaerbeek et Evere, tout en assurant **plus de confort** aux voyageurs. En revanche, le Métro 3 et ses 7 stations impliquerait une baisse importante d'accessibilité par rapport au tram 55 et ses 14 arrêts.



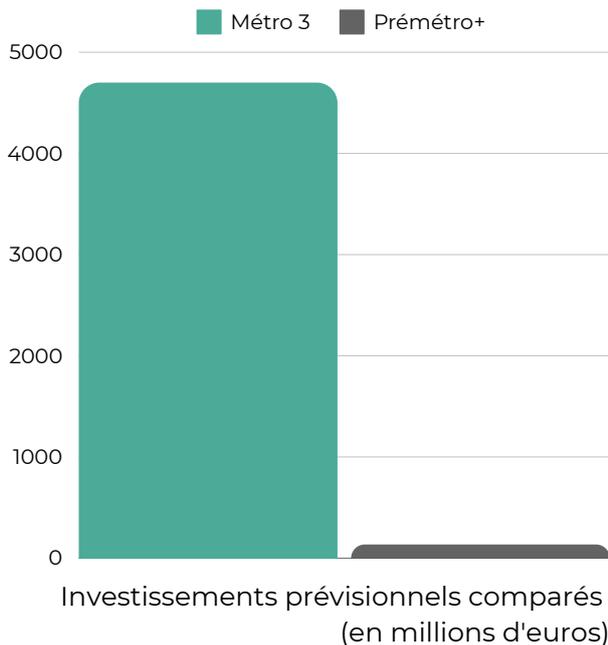
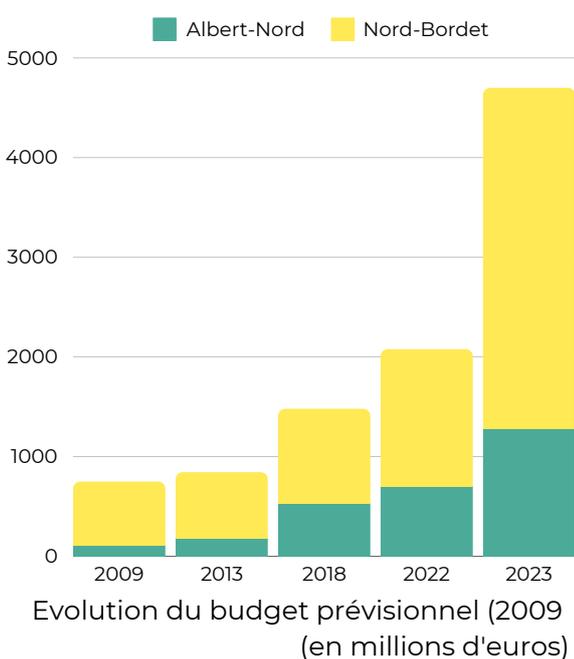
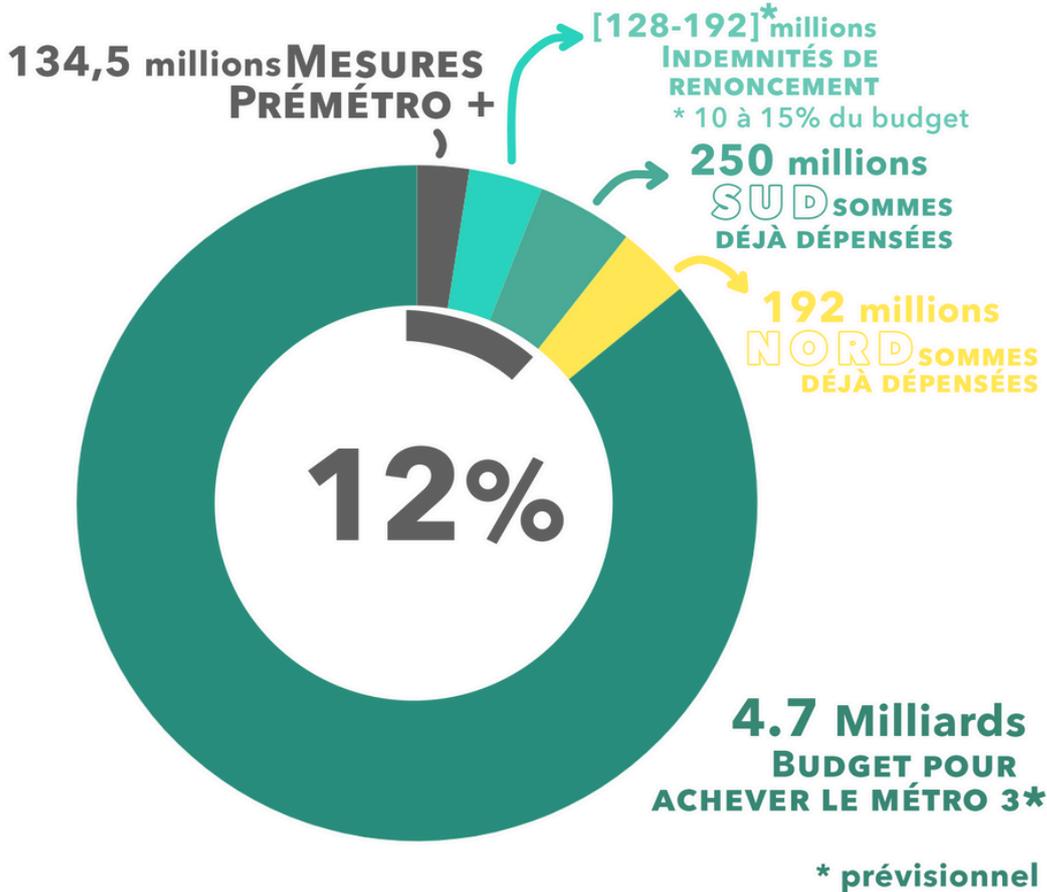
DÉLAIS : UNE MISE EN ŒUVRE RAPIDE

Les mesures principales du Prémétro+ peuvent être mises en œuvre rapidement. Si l'on intègre ses mesures secondaires (remise en surface des trams 51/82 et création d'une nouvelle ligne chaussée de Haecht), notre proposition pourrait être totalement opérationnelle d'ici 2030, soit grosso modo au même moment que la mise en service annoncée du « demi-métro » Albert-Nord. En revanche, ce n'est pas avant 2034 voire 2038 que l'extension vers Bordet pourrait être réalisée, alors qu'à l'annonce du projet on évoquait l'année 2020.



BUDGET : UN COÛT IMMENSÉMENT MOINDRE

Le Préméto+ requiert des investissements bien inférieurs à ceux que réclame le Métro 3, dont le coût annoncé à presque quintuplé depuis l'annonce du projet en 2009. Même en ajoutant à ces investissements les coûts de renoncement liés à l'abandon de la « métroïsation » du tunnel NMA, le Préméto+ représenterait une économie de 88 % par rapport au coût annoncé du métro 3.



CONCLUSION

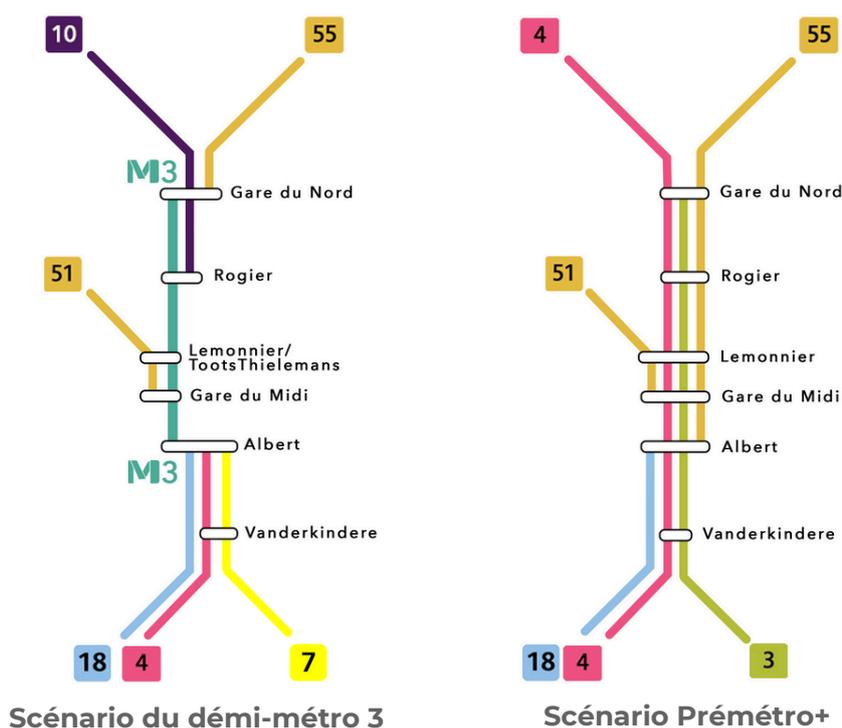
LE PRÉMÉTRO+, UNE ALTERNATIVE AU MÉTRO 3 ET ... AU DEMI-MÉTRO ALBERT-NORD

Notre proposition a été élaborée comme une alternative pragmatique au Métro 3, mais elle permet également d'éviter un scénario tout aussi problématique : la réalisation d'un demi-métro entre Albert et la gare du Nord. Parce que des dépenses ont été déjà engagées sur ce tronçon et que le coût du tunnel vers Bordet est astronomique, le prochain gouvernement pourrait être tenté de se limiter à « métroïser » le tunnel de Prémétro+.

Si une telle décision permettrait aux gouvernants de ne pas (trop) perdre la face, elle dessine néanmoins un scénario délétère pour le réseau et donc les usagers. En effet, mettre en service un demi-métro entre Albert et Nord entraînerait une nette dégradation du réseau et de son attractivité.

D'une part, cela générerait de nouvelles correspondances pour de nombreux usagers :

- **Le tram 4 serait limité à Albert**, imposant aux passagers venant du sud une correspondance pour atteindre la gare du midi, le centre-ville et la gare du Nord.
- **Le tram 3, appelé à devenir le tram 10** (moyennant un changement d'itinéraire au nord de van Praet), **serait limité à Rogier**. Un usager voulant rejoindre Uccle ou Forest depuis le nord aurait ainsi à subir deux correspondances.
- **Le tram 55 serait limité à la gare du Nord**. Les usagers de la ligne perdraient ainsi la connexion directe avec Rogier, où peut s'effectuer la correspondance avec le réseau de métro (ici, les lignes 2 et 6).



D'autre part, un demi-mé debate Albert-Nord induirait **une baisse de fréquence** : aux heures de pointe, il y aura 3 min. 25 entre deux métros, contre 2 min.30 entre deux trams aujourd'hui. En plus de la dégradation du transport public, rappelons également que la réalisation d'un demi-mé debate implique une dépense de 400M€ pour le seul tunnel sous le Palais du Midi – sans compter le coût social et patrimonial de sa démolition-reconstruction.

Voir [ANNEXE 5] :
Démolir 15.000m² d'équipements pour 120m de tunnel
Retour sur la « nécessaire » démolition du Palais du Midi

Enfin, à en croire la STIB, exploiter un demi-mé debate ne serait « *pas viable à long terme*³ ». C'est que l'exploitation de cette ligne rabotée poserait des problèmes de remisage, le dépôt appelé à accueillir le Métro 3 se situant en bout de ligne (Bordet). En d'autres termes, la STIB avance que la phase 1 du projet n'est pertinente qu'en cas de réalisation de la phase 2. Encore une fois, le saucissonnage du projet alimente une logique du fait accompli caractéristique de l'histoire du Métro 3.⁴

Parce que les deux phases du Métro 3 sont interdépendantes et que la seconde (l'extension vers Bordet) ne sera probablement pas réalisée, il est plus que jamais nécessaire de considérer le projet dans sa globalité et de renverser cette logique du fait accompli. Si l'extension vers Bordet, aujourd'hui plus qu'incertaine, est une condition à l'exploitation à long terme du tronçon Albert-Nord, la prévoyance la plus élémentaire devrait conduire à l'abandon pur et simple du projet. Dans l'immédiat, cela signifie de mettre un terme aux travaux en cours à la station Albert, dont la réalisation impliquerait *de facto* la mise en service d'un demi-mé debate qui, on l'a dit, provoquerait une réorganisation délétère du réseau de la STIB.

Nous sommes tout à fait conscients qu'abandonner le Métro 3 *dans son ensemble* implique des coûts de renoncement. Ceci dit, la mise en œuvre du Prémé debate+ resterait moins coûteuse que la réalisation d'un demi-mé debate Albert-Nord – et encore moins si l'on ajoute au coût du demi-mé debate celui de la reconstruction du Palais du Midi à charge de la Ville de Bruxelles.

Face à la déconfiture totale du Métro 3, la proposition Prémé debate+ constitue une alternative réaliste et ambitieuse. Une alternative qui améliore la desserte du centre et du nord-est avec des lignes directes. Une alternative qui, tout en pouvant absorber la capacité requise aux heures de pointe, offre aux Bruxellois.es un réseau attractif, et ce pour tous leurs déplacements.

NOTES

1. La STIB avait d'ailleurs jadis procédé ainsi avec une rame de métro qui attendait sur une voie dédiée entre Mérode et Schuman, et un tram sur une autre voie entre la gare du Midi et Lemonnier.
2. L'Écho, « En attendant le métro 3, Bruxelles cherche des alternatives en surface », 22/11/23
3. L'Écho, « Métro 3: une demi-ligne Albert-Nord pas viable à long terme, selon le CEO de la Stib » ; 30/05/23.
4. Logique du fait accompli explicitée et assumée par l'ancien secrétaire d'État à l'Urbanisme au sujet du chantier Toots Thielemans/Palais du Midi : « On avait décidé de rendre tout irréversible. On a prévu de l'argent, on a signé les contrats, délivré les permis (...). Et pour éviter que celles et ceux qui étaient contre le métro bloquent tout le dossier – parce que c'est typiquement bruxellois : on veut quelque chose et ça prend vingt ans pour le réaliser – j'ai voulu que ça avance (...) et on a fait en sorte que c'était irréversible. » (extrait du documentaire *Stalingrad, avec ou sans nous ?* produit par le Centre Vidéo de Bruxelles : <https://www.youtube.com/watch?v=GeFpQXBifsl>)

SIGNATAIRES



Acteurs et Actrices des temps présents



Association des commerçants Helmet



Albert Martens (pour le Quartier Nord)



ACQU



STALEM



AQL



ARAU



BRAL



Bruxelles Fabriques/ Brussel fabriek



Comité d'Habitants Saint-Gilles-Midi



Comité Porteninovepoort



Comité de Quartier Wiels Wijk



Dérive



Foundation for the Urban Environment (FFUE)



Garance ASBL



Imagine Colignon



Inter-Environnement Bruxelles



Midi Moins Une!



Plus Tôt Te Laat (PTTL)



Save Tram 55



Sauvez le Square Riga



The Shifters Belgium



ULM



MOC



CONTACT :

Damien Delaunois
Inter-Environnement Bruxelles
rue du chimiste 34-36, 1070 Bruxelles

www.premetroplus.be