



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **AVIS RELATIF AU PREMETRO DANS L'AXE NORD-MIDI-ALBERT**

<b>Demandeur</b>	Avis d'initiative faisant suite aux exposés ci-dessous
<b>Demande reçue le</b>	/
<b>Exposés</b>	17/04/2023 <b>PréMétro+ Nord-Midi-Albert ou comment mieux desservir le prémétro Nord-Albert sans attendre d'avoir réglé le sort du Palais du Midi</b> , par MM. Jean-Michel Bleus et ARAU (Atelier de recherche et d'actions urbaines) et Luc Lebrun  <b>Plus de trams dans le pré-métro, une fausse bonne idée</b> , par M. Jean-Michel Mary,
<b>Documents transmis</b>	ARAU <a href="https://premetroplus.be/Brochure_premet_def.pdf">https://premetroplus.be/Brochure_premet_def.pdf</a> STIB <a href="https://metro3.be/fr/article/27-03-2023/plus-de-trams-dans-le-pre-metro-une-fausse-bonne-idee">https://metro3.be/fr/article/27-03-2023/plus-de-trams-dans-le-pre-metro-une-fausse-bonne-idee</a>
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	22/05/2023

### ***Préambule***

Il s'agit d'un avis d'initiative de la Commission régionale de la Mobilité.

Les membres directement concernés (STIB et les membres de la plate-forme BRAL IEB) ont exprimé leurs positions dans les exposés sus-mentionnés et n'ont pas pris part à la rédaction de l'avis.

La position de De Lijn ne correspond pas à celle de l'avis, elle est ajoutée après celui-ci.

### ***Introduction***

La Commission a pris connaissance du projet Prémetro+ élaboré par la plate-forme « Avanti ! » regroupant 21 associations bruxelloises. La proposition concerne l'exploitation des transports publics, en lien avec le tunnel Nord-Albert pour la période avant la conversion en métro de l'axe Nord-Midi-Albert.

La Commission a aussi pris connaissance des arguments développés par la STIB à l'encontre de la proposition.

## Constats

La Commission constate les divergences suivantes entre la plate-forme « Avanti ! » et la STIB :

- Une divergence quant à la faisabilité de l'exploitation à trois lignes de l'axe de préméto Nord-Midi-Albert (au lieu de deux lignes actuellement) compte-tenu des contraintes de capacité à la station Lemonnier (cisaillements dans le tunnel Constitution).
- Une divergence quant à la capacité à offrir pour pouvoir absorber durablement la croissance de la demande de mobilité sur l'axe en question.
- Une divergence quant à la disponibilité des besoins en matériel roulant compte tenu des projets en cours ou futurs ailleurs sur le réseau.
- Une divergence quant à l'impact d'une troisième ligne sur la régularité de l'offre dans le tunnel de préméto (dégradation selon la STIB, pour qui les irrégularités s'additionnent ; amélioration pour « Avanti ! », pour qui les irrégularités se compensent).
- Une divergence quant à la possibilité d'augmenter les fréquences de la ligne de tram 55 en raison du nombre de lignes qui convergent place Liedts, et dès lors représenter une alternative pérenne à la création de la ligne de métro 3.
- 

La Commission constate par ailleurs que les échanges n'ont pas permis de savoir, à ce stade :

- le temps qu'il faut pour obtenir des trams supplémentaires dans le cas du contrat-cadre existant ;
- les perspectives concrètes à court et moyen termes en matière d'entreposage de tramways ;
- combien de passagers circulent dans chaque sens sur l'axe Nord-Midi-Albert à la période la plus critique en regard de la capacité offerte.

## Recommandations

Étant donné que le retard pour l'exploitation en métro du tunnel Nord Albert pourrait atteindre les huit ans (selon le scénario adopté), voire plus en cas de complications supplémentaires, **la Commission recommande de réfléchir à l'amélioration de l'offre de transports publics liée à l'exploitation de ce tunnel pour les court et moyen termes.**

Dans ce cadre, elle fait part au Gouvernement des demandes suivantes :

1. La Commission demande des chiffres actualisés détaillés relatifs à la fréquentation du réseau de la STIB, et plus particulièrement le long de l'axe de préméto Nord-Albert, ainsi qu'une mise à jour des perspectives d'évolution de la demande (voir le détail de la demande dans l'avis de la Commission du 17/04/2023 sur l'état d'avancement du futur métro<sup>1</sup>).
2. La Commission demande une étude indépendante sur la capacité du préméto dans sa configuration actuelle, d'une part, et avec le réseau Préméto+ (et toute autre réorganisation du réseau qui permettrait une optimisation de l'offre pour les voyageurs), d'autre part. Par capacité, on entend à la fois le nombre maximal de trams qui pourraient emprunter cette infrastructure dans de bonnes conditions (par heure et par sens) et le nombre de passagers qui pourraient ainsi être transportés.

---

<sup>1</sup> CRM\_2023\_AVIS\_09\_Metro3

Une variante devrait inclure une amélioration du « grill de voies » dans l'actuel tunnel Constitution et une seconde variante, la capacité d'exploitation en préméto du futur nouveau tunnel via la station Toots Thielemans .

3. Enfin, la Commission propose de tester en réel une autre organisation des lignes qui résulterait de cette étude.

### ***Avis de De Lijn***

De Lijn s'inquiète du retard que le projet M3 a pris suite aux problèmes techniques sous le Palais du Midi. En effet, pour le réseau de bus interrégional en Région de Bruxelles-Capitale, le M3 est un catalyseur pour poursuivre la durabilisation des déplacements de et vers la Région. Des expériences passées (métro Bizet, COOVI/CERIA) nous ont appris que l'ouverture d'une telle connexion performante attire également des nouveaux déplacements de TP.

Les points d'intérêt pour De Lijn et le TEC dans ce projet sont notamment Horta, la gare du Midi et (sur le M3 Nord) Bordet. De Lijn reste donc en faveur d'une transformation rapide en métro du M3 Midi et de la construction du M3 Nord.