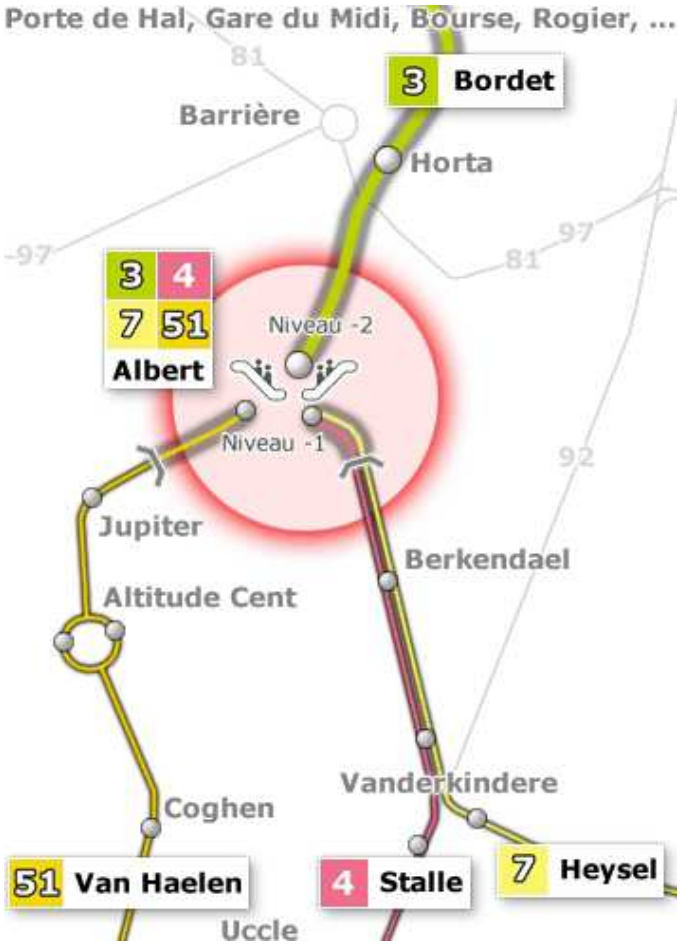
ARAU
ACTION URBAINE

Analyse du lundi 12 mars 2018

« Métroïsation » de la station Albert : terminus, tout le monde descend !

Les usagers des lignes de tram 3, 4 et 51 verraient leurs conditions de déplacement dégradées à cause des nouvelles correspondances imposées par le projet de métro Nord



La transformation de la station de pré-métro Albert en terminus sud de la ligne de métro Nord (métro 3) aurait pour conséquence une réorganisation du réseau défavorable à de nombreux usagers (source : http://users.skynet.be/boisdeverrewinkel/mobilite/)

Ce mardi 13 mars, la commission de concertation se réunira à Forest pour débattre du projet de « métroïsation » de la station de pré-métro Albert. De lourds travaux sont envisagés afin de transformer la station en terminus sud du projet de ligne de métro 3 (plus connue sous le nom de métro Nord). La demande de permis soumise à l'avis de la commission de concertation n'est qu'un des (nombreux) maillons du projet de métro 3 ; il est donc nécessaire, afin de bien comprendre les implications qu'aurait la délivrance d'un permis pour la « métroïsation » de la station Albert, de rappeler le contexte global dans lequel la demande de permis s'inscrit.

1. Le métro Nord : un projet impactant (en termes de chantiers et de réorganisation du réseau), très coûteux, lourd, lent… et qui n'a fait l'objet d'aucune étude globale indépendante

L'ARAU a consacré plusieurs analyses au projet de métro Nord[1] ainsi qu'une journée d'étude[2] le 28 novembre 2017. L'ARAU a également mené de nombreuses discussions et réflexions avec des habitants, usagers, chercheurs, experts, associations, représentants communaux…
Il en a été tiré les enseignements qui peuvent être synthétisés de la manière suivante :

> « Coût élevé, (très) lourds chantiers, lenteur d'exécution (par rapport à des solutions en surface), profonde réorganisation du réseau de la STIB, transfert modal presque nul. Ces conséquences ne concernent pas « que » l'extension vers le Nord mais aussi tout l'axe nord-sud existant, de la Gare du Nord à Albert, et même bien au-delà puisque les nombreuses lignes de tram qui empruntent actuellement les tunnels du pré-métro seraient modifiées (coupées) au détriment des usagers d'Uccle, de Forest, de Saint-Gilles, de la gare du Midi et de la station Lemonnier (moins de fréquence, plus de correspondances, allongement des trajets vers des quais situés plus loin de la surface). De même pour les usagers de Schaerbeek et d'Evere : moins de stations, des parcours plus longs et pénibles vers les quais, éléments qui ne seraient pas compensés par le gain de temps lié à la vitesse du métro. »

En outre, il faut rappeler que **le projet de métro Nord n'a fait l'objet d'aucune étude globale indépendante** et qu'il n'apparait pas dans les intentions du gouvernement régional d'en faire réaliser une… Ainsi, **les alternatives proposées** (par l'ARAU, mais aussi par des chercheurs indépendants comme le géographe de l'ULB Mathieu Strale par exemple) **n'ont fait l'objet d'aucune étude comparative avec le projet !**
Il existe certes un rapport sur les incidences environnementales (RIE), réalisé dans le cadre de la procédure de modification du PRAS[3]. Ce document, malgré certaines qualités, n'a pas valeur d'étude d'incidences (EIE) globale du projet, n'en déplaise au représentant de Beliris l'ayant qualifié comme tel lors d'une réunion de la commission de concertation sur une autre partie du

[1] Voir en particulier *Métro Nord : à quel prix ?*, analyse du 28 avril 2016.
Toutes les analyses de l'ARAU consacrées au métro : http://www.arau.org/fr/urban/landing/1/296
[2] http://www.arau.org/fr/urban/conf/92/bruxelles-a-t-elle-besoin-d-une-nouvelle-ligne-de-metro
[3] Voir *Avis de l'ARAU sur le projet de modification du PRAS relatif au projet de métro Nord-Sud*, 26 octobre 2017 http://www.arau.org/fr/urban/detail/372/avis-de-l-arau-sur-le-projet-de-modification-du-pras-relatif-au-projet-de-metro-nord-sud

projet[4]. Un RIE n'a pas la même précision qu'une EIE qui doit respecter un cahier des charges précis.

En l'absence d'étude globale indépendante, les membres de la commission de concertation vont donc être amenés à se prononcer sur la demande de permis de « métroïsation » de la station Albert sans disposer des éléments d'analyse nécessaires. Ils devront juger « à l'aveugle » de la pertinence de cette demande de permis ; autrement dit « acheter un chat dans un sac ». Et ce n'est pas la dizaine de lignes de la note explicative (voir ci-dessous) qui permettra de les éclairer…

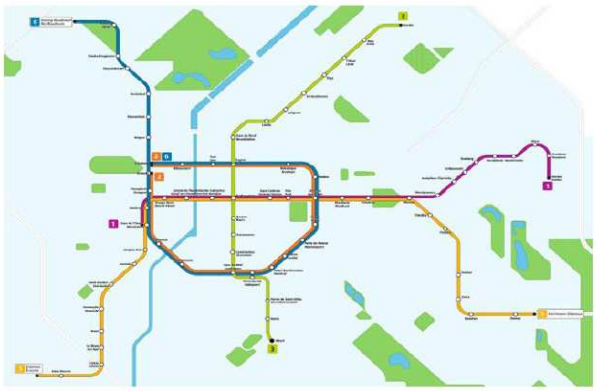
Cette absence d'information complète nuit bien sûr également à la compréhension du dossier par les citoyens et donc au processus de participation et de concertation. Le peu de publicité faite à l'enquête publique n'arrange évidemment rien.

2. Une transformation de la station Albert en vue d'une réorganisation du réseau

La transformation de la station est présentée comme suit dans la note explicative :

Contexte du nouveau concept intermodal

La transformation de la station Albert s'inscrit dans le plan directeur de développement de l'axe Nord-Sud. La STIB prévoit de transformer cet axe en une ligne de métro, qui se prolongera au Nord de Bruxelles, avec de nouvelles stations.



Dans un second temps, une extension vers le Sud est prévue jusqu'à Uccle.
Outre l'arrivée du métro, la station Albert accueillera donc aussi plusieurs lignes de trams

Les terminus du tram 51 et du tram 4 se feront au -1 de la station. Dans un second temps, le tram 7 sera également prolongé jusqu'à Albert.

En situation actuelle, la station Albert est desservie par trois lignes de tram : 3, 4 et 51. L'accès de ces lignes, en provenance du sud, se fait par deux trémies situées dans l'avenue Jupiter (51) et dans l'avenue Albert (3 et 4).

[4] Lors de la réunion de la commission de concertation du 11 janvier 2018 à Schaerbeek concernant la demande de permis pour la création d'un tunnel métro sous les voies de chemin de fer au nord de la gare du Nord, le représentant de Beliris a soutenu que le RIE sur la modification du PRAS devait être considéré comme l'étude d'incidences du projet de ligne de métro 3…

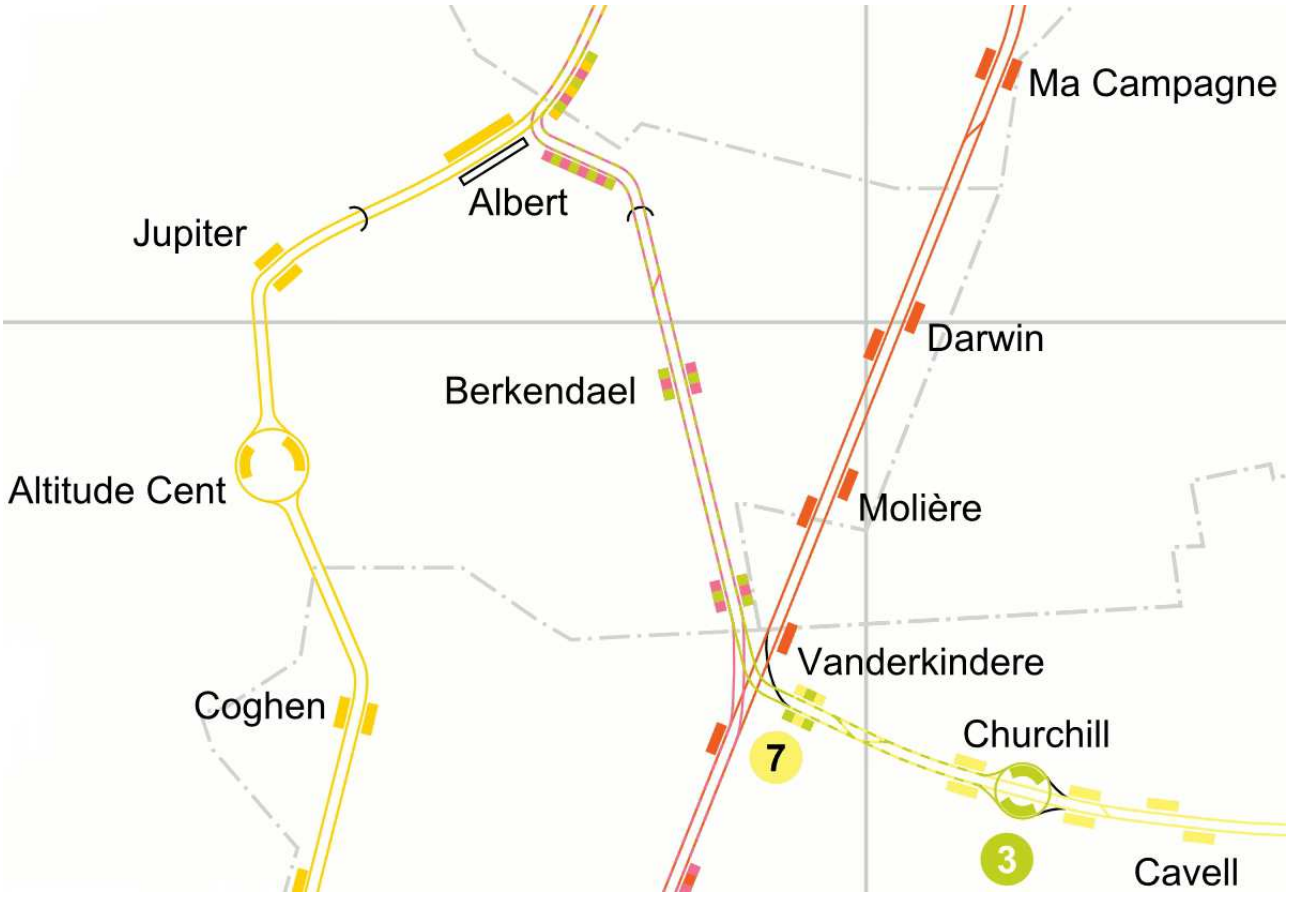
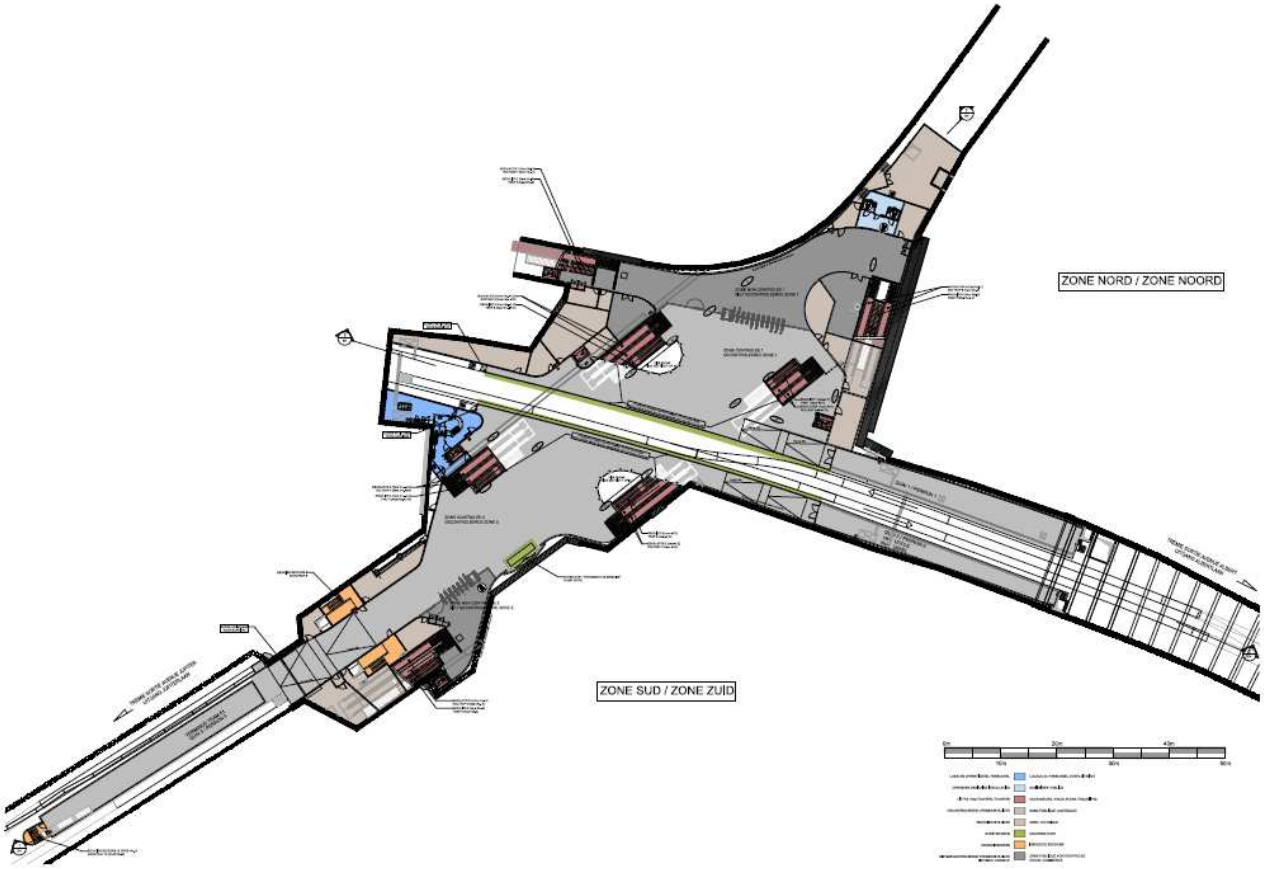


Schéma de l'organisation actuelle du réseau à hauteur de la station Albert et en amont. La ligne 51 est en jaune sur la partie gauche de la carte, la ligne 4 est en rose (en provenance de l'avenue Brugmann, en bas au centre de la carte). (source : http://carto.metro.free.fr/cartes/metro-tram-bruxelles/)

La liste des travaux à réaliser pour permettre la « métroïsation » est la suivante :

- Le réaménagement du niveau -2 de la station pour y accueillir le métro (rehausse et renforcement des quais, aménagement de locaux, ...) ;
- L'aménagement d'un terminus tram au niveau -1 de la station (côté Jupiter) ;
- L'adaptation de la trémie Jupiter avec l'aménagement de voies de tram au niveau -1 et de l'arrière Gare métro au niveau -2 ;
- L'adaptation de la trémie Albert avec l'aménagement de voies de tram au niveau -1 ;
- L'intégration de 5 ascenseurs ;
- L'aménagement de la station en station de passage (avec halte) dans l'axe Est-Ouest au niveau -1 ;
- L'élargissement au niveau -1 de l'accès situé sur la dalle Albert ;
- La construction d'un « bout de tunnel » sous l'avenue Besme ;
- Le parachèvement complet de la station et la réintégration des œuvres d'art ;
- L'étude d'intégration de tous les équipements électriques et électromécaniques et thermiques.

La station « métroïsée » s'organiserait entre un niveau -1 pour les trams (terminus des lignes 51 et 4 (+ 7 dans un second temps, éventuellement) et un niveau -2 pour le métro (terminus de la ligne 3).



Plan du niveau -1 de la station Albert « métroïsée ». En bas à gauche le terminus du 51 en provenance de la trémie Jupiter. Dans l'axe est-ouest, le terminus de la ligne 4.

Dans cette configuration du niveau -1, le terminus dans l'axe est-ouest ne peut accueillir qu'une seule ligne (le tram 4). **La prolongation du tram 7 jusqu'à Albert nécessiterait la création d'un ouvrage supplémentaire sous l'avenue Besme : la création de ce « bout de tunnel » ne fait pas partie de la demande de permis actuelle** (elle fait l'objet d'une procédure séparée, procédure qui demande, elle, la réalisation d'une étude d'incidences). Ce « bout de tunnel » serait conçu de telle sorte qu'une prolongation du tracé de tram vers le bas de Forest soit rendue possible à l'avenir (la STIB n'a actuellement aucun projet en ce sens).
Dans une version précédente du projet, il n'était pas question d'un « bout de tunnel » sous l'avenue Besme mais bel et bien d'un « vrai tunnel » passant sous le parc de Forest et débouchant au niveau de la place de Rochefort. Cette solution a été abandonnée, sans doute pour des raisons budgétaires mais aussi parce qu'il aurait certainement suscité (à juste titre) une vive opposition, la création de ce tunnel nécessitant l'éventrement du parc de Forest.

Plus curieusement, les adaptations des trémies avenue Jupiter et avenue Albert sont également absentes de la demande de permis alors qu'elles sont indispensables à la transformation projetée…

L'« hypersaucissonnage » des demandes de permis

La « métroïsation » de la station Albert n'est qu'un des multiples chantiers que nécessiterait la mise en œuvre du projet de métro Nord. Il faut également compter : l'adaptation des autres stations existantes de l'axe de pré-métro nord-sud (Horta, Parvis de Saint-Gilles, Porte de Hal, Gare du Midi, Lemonnier, Anneessens, Bourse, De Brouckère, Rogier, Gare du Nord), la création d'une nouvelle station Constitution entre la gare du Midi et Anneessens, la création d'un tunnel sous les voies de chemin de fer au nord de la gare du Nord, le percement d'un tunnel et la création de 7 nouvelles stations à Schaerbeek et Evere ainsi que la création d'un dépôt à Haren… Chacun de ces maillons du projet fait l'objet de procédures de demandes de permis distinctes (avec ou sans étude des incidences) et de calendriers propres (la mise en service du métro 3 est envisagée en deux phases : Albert-gare du Nord dans un premier temps, l'extension jusqu'à Bordet dans un second ; les dates de mise en service ont été plusieurs fois postposées).

Il est dès lors malaisé d'avoir une vue d'ensemble sur les incidences cumulées de ces différents projets (qui n'en sont en réalité qu'un seul), les études d'incidences se concentrant (quand il y en a) sur un périmètre limité.

Comme si cela ne suffisait pas, la demande de permis actuelle pour la « métroïsation » de la station Albert ne concerne qu'une partie des chantiers envisagés : ni la modification des trémies Albert et Jupiter, ni la création d'un « bout de tunnel » sous l'avenue Besme (permettant la prolongation de la ligne de tram 7) ne sont au programme. Ces travaux devront faire l'objet d'une (plusieurs ?) demande(s) de permis supplémentaire(s).

3. Pourquoi « métroïser » l'axe de pré-métro nord-sud ?

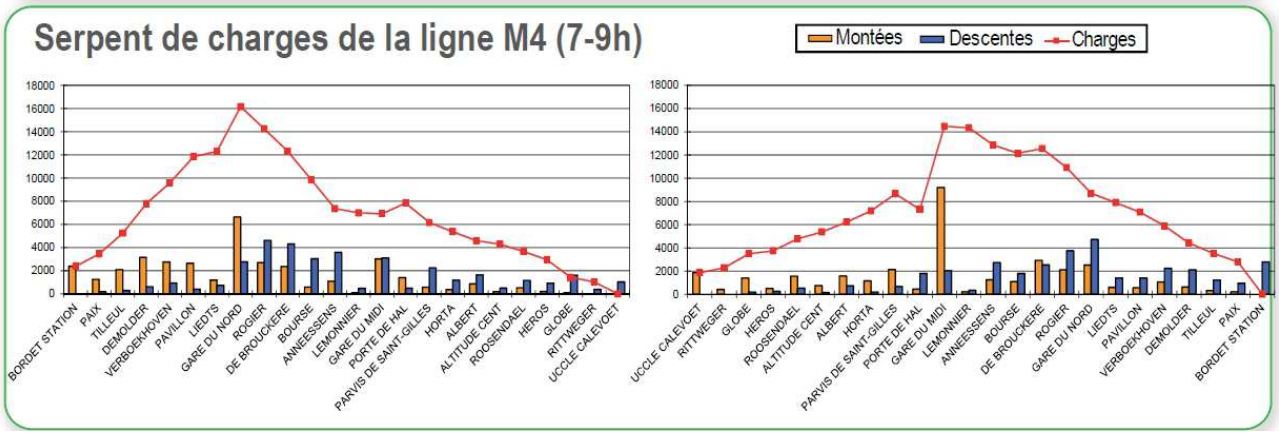
D'après les déclarations du Ministre de la mobilité Pascal Smet au Parlement bruxellois, le maintien de l'exploitation de l'axe nord-sud en pré-métro ne permettrait pas de rencontrer la demande future[5] :

1. « *Selon les prévisions, en 2019, nous serons confrontés à un refus de charge permanent sur ce tronçon.* » ;
2. « […] *l'offre en vigueur depuis septembre 2014 correspond à l'offre maximale techniquement envisageable.* »
3. « *Les projections de croissance de la fréquentation de l'axe souterrain existant entre les stations Gare du nord et Albert démontrent dès lors la nécessité de répondre par une solution structurelle* [c.-à-d. la « métroïsation »] *aux défis de capacité et de régularité de cet axe.* »

Ces propos sont contredits par une étude commandée par Beliris au Bureau Métro Nord (BMN)[6]. Une modélisation effectuée par le BMN à l'horizon 2040, prenant

[5] Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale – Compte rendu intégral – Commission de l'infrastructure – Session 2014-2015, réunion du lundi 27 avril 2015.

pour hypothèses l'existence d'une ligne de métro nord-sud (entre Bordet et la gare d'Uccle Calevoet) ainsi qu'une part modale volontariste des transports en commun (bien plus élevée qu'aujourd'hui), prévoit une charge (c.-à-d. un nombre de voyageur sur une période donnée) tout à fait compatible avec une exploitation en pré-métro.



Charges prévues sur l'axe de métro Bordet-Uccle Calevoet en 2040 (source : BMN)

Les graphiques ci-dessus montrent des charges maximales d'environ 14.500 voyageurs sur deux heures au niveau de la gare du Midi dans le sens Uccle Calevoet-Bordet et de 16.000 voyageurs sur deux heures au niveau de la gare du Nord dans l'autre sens. Sur une heure cela revient donc à, respectivement, 7.250 et 8.000 voyageurs.

Dans le schéma d'exploitation actuelle en pré-métro, le tronçon Albert-gare du Midi offre déjà plus de 8.000 places/heure/sens (trams des lignes 3, 4 et 51) ; le réseau pré-métro ne serait donc « qu'à » 90% de sa capacité au pic de charge de la gare du Midi. Pour un plus grand confort des usagers et pour assurer une « réserve de capacité », les trams de la ligne 51 pourraient être remplacés par des véhicules plus capacitaires. La mise en service d'un tram en surface sur les boulevards du Centre permettrait d'encore augmenter cette capacité sur le tronçon gare du Nord-gare du Midi[7].

Dans l'autre sens, le pic de charge est situé au niveau de la gare du Nord avec 8.000 voyageurs sur une heure. Dans le schéma d'exploitation actuelle, la capacité au niveau de la gare du Nord en direction du sud est d'environ 10.000 places/heure (trams des lignes 3, 4, 25 et 55). Il faut néanmoins préciser que les trams des lignes 25 et 55 en direction du sud ont pour terminus Rogier (seulement un arrêt au-delà de la gare du Nord). Toutefois, les remarques faites au paragraphe précédent s'appliquent également : possibilité d'utiliser des véhicules plus capacitaires sur les lignes 25 et 55, mise en service d'une ligne sur les boulevards du Centre. Une prolongation du 55 au-delà de Rogier est également possible ; son remembrement avec la

---

[6] BMN, *Étude de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord à Bruxelles. Tranche 1 : Étude de l'opportunité socio-économique et stratégique*. Le consortium SM BMN (Société Momentanée Bureau Metro Nord) a été désigné le 15 décembre 2010 par le Gouvernement fédéral, il se compose de : THV Grontmij - SM Metro TPFE-Bagon - Amber Engineering - SM Van Campenhout et du bureau d'études AREP.

[7] Voir *L'ARAU insiste : il faut un tram sur les boulevards du centre*, 29 novembre 2012 http://www.arau.org/fr/urban/detail/254/tram-boulevards-du-centre

ligne 51 reformant ainsi la ligne 55 qui existait avant la restructuration du réseau de 2006-2008, formule qui éviterait de nombreuses correspondances.
La « métroïsation » de l'axe de pré-métro nord-sud n'est donc pas justifiée par des questions de capacité puisque des trams suffiraient à répondre à la demande projetée.

4. Les conséquences de la « métroïsation » de la station Albert

S'il n'y a pas d'avantage à « métroïser » l'axe nord-sud, il y a en revanche de nombreux inconvénients pour les usagers du sud de la Région qui se verraient imposer des correspondances supplémentaires et des temps de parcours plus long vers/depuis la gare du Midi et le centre-ville.

La réorganisation du réseau devrait être la suivante (voir aussi illustration page 1) :

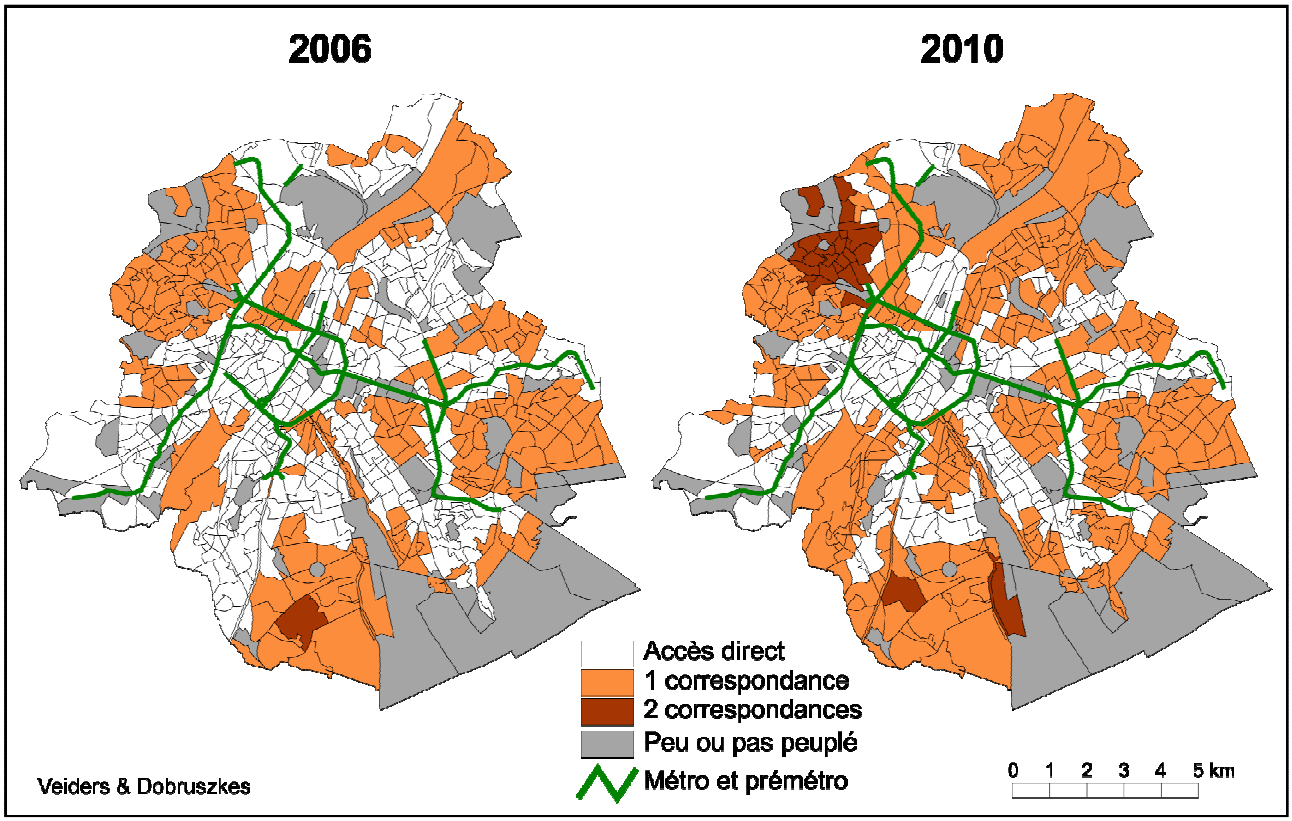
- **Ligne 3**
  La ligne 3 serait convertie en métro et donc *de facto* limitée à la station Albert. Afin d'assurer la correspondance avec la **ligne 7**, qui se fait actuellement à Churchill, cette dernière serait prolongée jusqu'à Albert. Cette réorganisation serait avantageuse pour les usagers, tant la correspondance à Churchill se fait dans des conditions inconfortables et mêmes dangereuses. Par contre, il y aurait une perte de lien direct avec le centre-ville et les gares du Midi et du Nord pour les arrêts Churchill, Vanderkindere et Berkendael. Il faut toutefois préciser, comme nous l'avons vu plus haut, que la prolongation de la ligne 7 jusqu'à Albert serait dépendante de la création d'un « bout de tunnel » sous l'avenue Besme. La note explicative précise que la ligne 7 ne serait prolongée que « dans un second temps » : dans ce cas, les usagers de la ligne 7 se rendant dans le centre-ville devraient donc effectuer deux correspondances contre une seule aujourd'hui ! Dans la situation actuelle, une seule correspondance (à Churchill ou Vanderkindere) suffit. Dans la situation « transitoire » (métroïsation de la station Albert mais sans prolongement de la ligne 7), les usagers devraient effectuer une première correspondance à Vanderkindere pour prendre le tram 4 puis une deuxième à Albert (deux arrêts plus loin seulement) pour prendre le métro 3…
  Une solution que la STIB a toujours refusée pour ne pas contrecarrer le futur métro 3 serait de fusionner la ligne de tram 3 qui sort de la trémie Albert avec le tram 7 venant de la moyenne ceinture, supprimant la question de la correspondance à Churchill. Ces 2 lignes roulant presque partout en site séparé ne sont pas sujettes à irrégularité, ce qui permettrait d'en faire une ligne longue de 29 km en forme de boucle : Esplanade – Nord – Midi- Churchill – Meiser – Heysel.

- **Ligne 4**
  La ligne 4, en provenance du parking de dissuasion de la rue de Stalle, verrait son tracé limité à Albert. Cela signifierait donc pour les usagers une perte de lien direct avec les stations de l'axe nord-sud, actuellement desservies par cette ligne.
  Une demande également refusée par la STIB serait de prolonger la ligne 4 jusqu'à la gare de Schaerbeek, ce qui donnerait une ligne de 13 km depuis Stalle.

- **Ligne 51**
  La ligne 51 (ou celle qui lui succéderait si elle devait être rebaptisée) aurait pour terminus la station Albert, ce qui signifierait une perte de lien direct avec la Gare du Midi et toute la partie nord de Bruxelles actuellement desservie par cette ligne (Porte de Flandre, Belgica, Stade). Un trajet entre le centre d'Uccle et le plateau du Heysel, qui peut actuellement s'effectuer de manière directe, compterait dès lors deux correspondances, à Albert et à la Gare du Midi.

Dans ce schéma d'exploitation, les Ucclois et les Forestois seraient perdants : ils se verraient imposer plus de correspondances et des temps de parcours plus longs. La transformation de la station Albert est présentée comme un jalon d'une hypothétique extension du métro vers Uccle. Comme rien ne permet de penser que cette extension serait un jour réalisée (voir point 5), la « métroïsation » de la station Albert aurait un impact négatif pérenne sur la mobilité des Ucclois et des Forestois.

Ces nouvelles correspondances viendraient s'ajouter à celles qui ont déjà été imposées par la STIB avec le plan tram de 2006-2008, illustrées sur les cartes qui suivent :

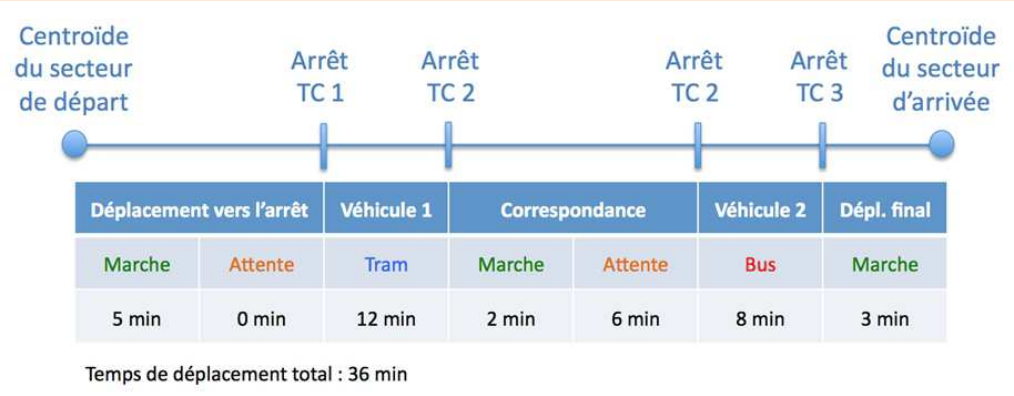


Comparaison du nombre de correspondances pour se rendre jusqu'à l'hyper-centre (Bourse ou à De Brouckère) avec la STIB entre 2006 et 2010 (source : Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte and Caroline Veiders, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles », Articulo - Journal of Urban Research *[Online], 7 | 2011.)*

Les communes d'Uccle et Forest, notamment, ont perdu en lien direct avec le centre-ville suite à la mise en œuvre du plan tram 2006-2008. L'imposition d'une nouvelle correspondance à Albert créerait de nouvelles « déconnexions ».

La pénibilité des correspondances

Les correspondances (ou ruptures de charge dans le jargon technique) peuvent représenter une part importante du temps total d'un trajet en transports en commun. D'après les travaux de Kévin Lebrun[8], Géographe à l'Université Saint-Louis, **les correspondances représentent en moyenne 16% du temps de trajet « porte à porte » et 20% depuis le moment où l'on monte dans le véhicule d'un transport en commun et le moment où l'on en sort**. Il s'agit là de moyennes : on imaginera aisément que certaines correspondances peuvent peser bien plus lourd (en heures creuses, lors de trajets qui concernent des lignes aux fréquences faibles, quand la correspondance nécessite un temps de marche important, etc.). Ce « temps perdu » n'apparait pas dans les statistiques de la STIB concernant la vitesse commerciale des véhicules de son réseau.



Dans cet exemple, le temps passé dans les véhicules ne représente que 20 minutes sur un total de déplacement de 36 minutes… (source : Kévin Lebrun)

À cette pénibilité quantifiable en « temps perdu », il faut ajouter les difficultés physiques (particulièrement pour les personnes à mobilité réduite). Au final, la pénibilité « ressentie » des correspondances peut donc peser lourd dans le choix du mode de transport, voire être rédhibitoire pour certains usagers, comme le suggèrent Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte et Caroline Veiders : « *il ne fait guère de doute que tous les auteurs s'intéressant au sort des passagers et à l'attractivité des transports collectifs convergent pour s'inquiéter, certes à des degrés divers, de l'existence de correspondances* ».

La « métroïsation » de l'axe nord-sud aurait également des conséquences négatives en termes de fréquences. En effet, le métro 3 est annoncé avec une **fréquence d'une rame toutes les 3 minutes en heure de pointe** (sur l'ensemble de son trajet) alors qu'on compte **actuellement, toujours en heure de pointe, un intervalle moyen de 1 min 45 entre chaque tram** sur le tronçon Albert-Gare du Midi. Quand on sait que les

[8] Voir la retranscription de la présentation effectuée par Kévin Lebrun lors de la journée d'étude de l'ARAU *Bruxelles sans viaduc ni tunnel* du 22 novembre 2016
http://www.arau.org/uploads/assets/actes_journee_d_etude_bruxelles_sans_viaduc_ni_tunnel_22-11-2016.pdf

fréquences sont une des principales priorités des usagers de la STIB[9], ce ne serait pas leur faire un très agréable cadeau que de les diminuer…

5. Un terminus qui ne serait que provisoire ?

Personne, pas même la STIB, ne peut nier les conséquences négatives de la réorganisation du réseau qui ferait suite à la « métroïsation » de l'axe nord-sud. Face à cette évidence, les « supporters » du projet de métro 3 répondent que le terminus d'Albert ne serait que « provisoire » en attendant la prolongation du métro vers le sud. L'ARAU a déjà eu l'occasion de montrer le non-sens que constituerait une extension du réseau de métro à Uccle[10]. Les conditions de création d'une ligne de métro (densité de population, présence d'activités ou de grands équipements générateurs de nombreux déplacements) n'y sont pas présentes, quand bien même les autorités communales encourageraient soudainement la création des nombreux logements sociaux qui font actuellement défaut. Même l'ancien CEO de STIB, Alain Flausch, a mis en évidence le non-sens de créer un métro à travers Uccle lors d'une interview au journal *La Libre* du 19 septembre 2016[11].

Les données du BMN (voir graphique p. 7) confirment que **la mise en service d'un métro à Uccle reviendrait à « utiliser un bazooka pour tuer une mouche »**. La charge maximale sur la partie du réseau en amont d'Albert (dans le sens périphérie-centre) ne serait que d'environ 2.750 voyageurs/heure à l'horizon 2040, ce qui représente un taux de remplissage du métro, qui offrirait plus de 14.000 places/heure/sens, de moins de 20% à l'heure de pointe. Des lignes de tram suffisent à répondre à cette demande (pour rappel, le tram 4 offre à lui seul plus de 3.000 places/heure/sens).

Une prolongation du métro au-delà d'Albert vers le sud relève du fantasme.

6. Conclusion : abandonner la « métroïsation » au profit d'une alternative moins coûteuse, plus rapide à mettre en œuvre et surtout plus favorable aux usagers

La réalisation du projet de métro Nord nécessiterait un investissement considérable et des chantiers lourds et longs. Le métro Nord aurait en outre un impact important sur l'ensemble du réseau, offrant des gains limités à certains usagers et causant des pertes, parfois importantes, à de nombreux autres.
C'est pourquoi l'ARAU propose une alternative à la « métroïsation » consistant à optimiser rapidement les infrastructures existantes et à développer le réseau de surface afin de permettre aux usagers actuels de se déplacer plus confortablement et plus efficacement, mais aussi de développer l'offre de transports en commun face à la demande croissante, et cela pour un coût nettement inférieur.

[9] Selon le baromètre 2016 de la STIB, la fréquence est la préoccupation numéro 1 des usagers. Elle occupait la deuxième place en 2015 et la troisième en 2011, 2012, 2013 et 2014.
[10] Voir *Le métro à Uccle, miroir aux alouettes*, article paru dans la Lettre aux habitants - Nouvelles de l'ACQU n° 89 septembre 2016.
[11] « Alain Flausch : « On peut réduire les coûts du métro Nord de 20% » » in *La Libre*, 19 septembre 2016.

De manière générale, l'ARAU propose[12] :

- le maintien de l'exploitation de l'axe nord-sud souterrain (Albert – Gare du Nord) en mode pré-métro ;
- le renforcement et l'amélioration de ces liaisons nord-sud ;
- le renoncement à l'extension souterraine vers Schaerbeek et Evere ;
- l'amélioration de la desserte vers Schaerbeek et Evere.

Préserver l'avenir

Pour la station Albert plus spécifiquement, le maintien de l'exploitation en mode pré-métro de l'axe nord-sud a l'avantage d'offrir la possibilité d'adapter, éventuellement, l'organisation du réseau. Avec sa configuration en Y, la station Albert permet à deux branches de se connecter, sans correspondances, à l'axe nord-sud. Il est même envisageable que ces branches, en se ramifiant, permettent à des lignes supplémentaires de desservir l'axe nord-sud : rien n'est figé. La « métroïsation », en revanche, n'offrirait pas cette souplesse, l'unique perspective qu'elle permet étant une prolongation vers Uccle du métro. Cette prolongation, qui relève du fantasme, aurait qui plus est l'énorme désavantage de ne pouvoir suivre qu'un seul tracé, au détriment de tous les autres.

Renoncer à la « métroïsation » de la station Albert c'est aussi préserver l'avenir…

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

[12] Pour le détail des propositions voir *Métro Nord : à quel prix ?*