

# Le projet de métro 3 se prend la réalité en face

Deux ans après l'enquête publique sur la première demande de permis pour l'extension nord (construction d'un tunnel, de 7 stations et d'un dépôt), le contexte a encore évolué en défaveur du projet : explosion du coût et des délais, projections démographiques à nouveau revues à la baisse, poursuite des mutations des pratiques de mobilité, arrêt de deux des trois chantiers en cours, saucissonnage de la ligne de tram 51... Autant d'éléments nouveaux qui rendent l'abandon du projet de métro 3 plus nécessaire encore qu'il ne l'était déjà. D'autant plus qu'il existe des alternatives moins chères, plus rapides à mettre en œuvre, qui n'impliquent pas de détruire la vie des quartiers et qui répondent mieux aux besoins des usagers.



Le mardi 26 mars prochain aura lieu la réunion de la commission de concertation portant sur la demande de permis modifiée pour l'extension nord du projet de métro 3 (construction d'un tunnel, de 7 stations et d'un dépôt). Une première enquête publique avait eu lieu au printemps 2022, suivie d'une réunion de la commission de concertation qui avait débouché sur un avis favorable, assorti de 200 conditions, portant presque exclusivement sur les aménagements de surface et d'autres aspects accessoires. À la suite de cette procédure, l'administration régionale de l'urbanisme avait demandé au demandeur du permis, Beliris, de modifier ses plans afin de répondre à 151 conditions qu'elle avait fixées. Ce sont [ces plans modifiés](#) qui sont aujourd'hui soumis à l'avis de la commission de concertation.

Notre analyse ne portera pas sur l'examen de ces modifications. Celles-ci ne concernent en effet que des aspects accessoires de mise en œuvre du projet, comme l'accès des stations ou encore l'aménagement de leurs abords (pour un aperçu de ces modifications, [consulter le site du projet de métro 3](#)). Comme nous le répétons depuis plus de 10 ans, c'est le principe même du projet de métro 3 qui doit être questionné et débattu, une opinion de plus en plus partagée à mesure que les « déboires » s'accumulent et que les impacts négatifs s'exposent au grand jour.

Ces derniers peuvent se résumer comme suit :

- Coût exorbitant mettant en péril de nombreux autres projets (pas seulement en matière de mobilité), voire menant la Région à la faillite ;
- Chantiers pharaoniques s'étalant sur de longues années, menaçant la survie des quartiers touchés ;
- Réorganisation du réseau de la STIB au détriment de nombreux usagers : correspondances supplémentaires, temps de parcours allongés, baisses de fréquences, difficultés d'accès aux stations très profondes, etc. ;
- tout cela pour un effet quasi nul sur la diminution du trafic automobile !

Face à de tels enjeux, demander aux habitants, comités et associations de se prononcer sur le déplacement de sanitaires, le positionnement des cages d'ascenseur ou encore le type de plantations relève

d'un total déni de la réalité. Cette déconnexion du réel apparaît d'autant plus flagrante que le contexte du projet de métro 3 a fortement évolué ces deux dernières années, rendant sa remise en question plus nécessaire encore qu'elle ne l'était déjà.

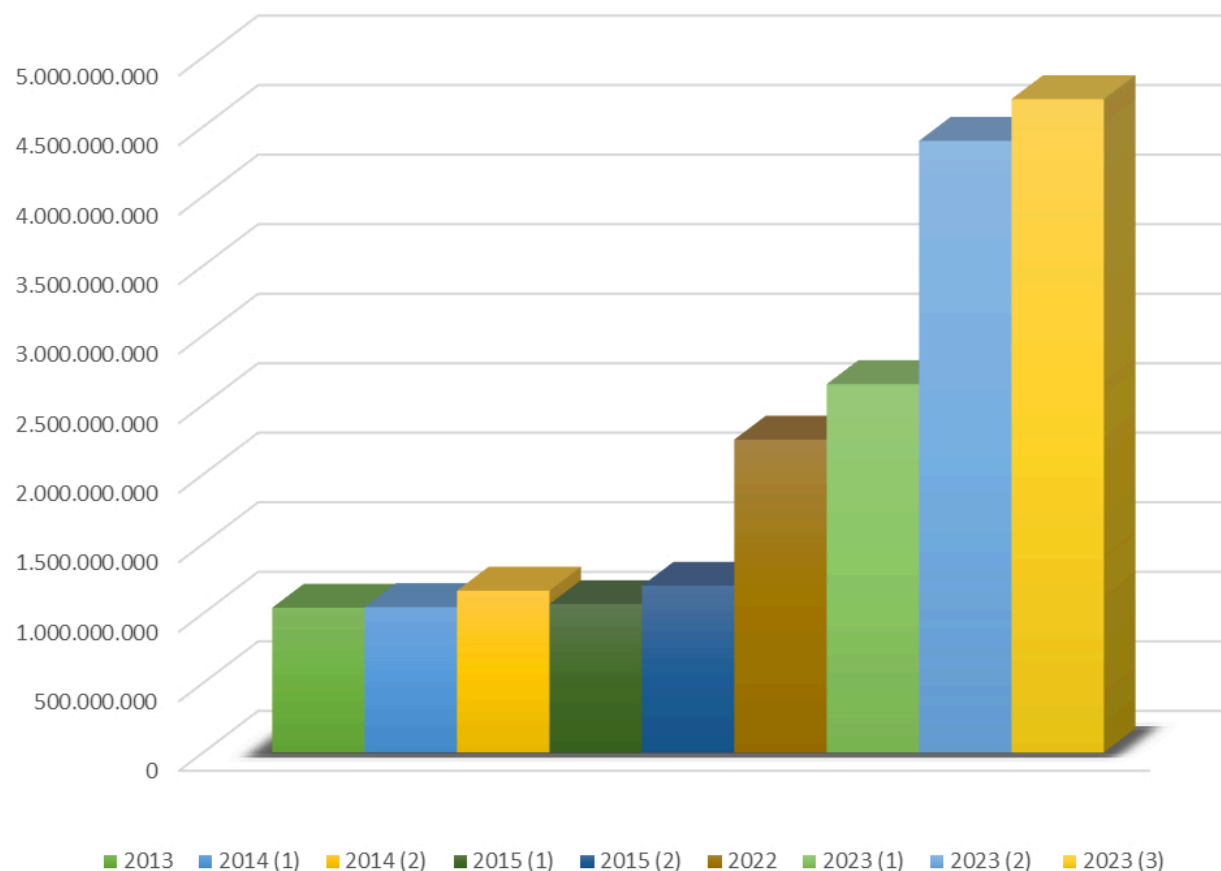
## Explosion du budget, stagnation démographique, chantiers destructeurs, « aléas techniques », dégradation du réseau de trams... : le projet de métro 3 confronté à la réalité

En 2022, [notre avis rendu dans le cadre de la précédente enquête publique](#) insistait sur les changements de contexte intervenus depuis le lancement du projet de métro 3, au début des années 2010, en particulier sur le budget (en forte hausse) et sur les projections de fréquentation de la ligne (en forte baisse). Entre l'enquête publique du printemps 2022 et aujourd'hui, ce contexte a encore évolué en défaveur du projet de métro 3.

### 1. Le coût estimé a doublé et atteint (pour l'instant) 4,7 milliards !

Au printemps 2022, le coût estimé du projet de métro 3 dans son ensemble, d'Albert à Bordet, était de 2,3 milliards, ce qui correspondait à plus du double des estimations initiales, situées autour de 1 milliard. À l'heure actuelle, il est question de 4,7 milliards, soit plus du double du montant annoncé il y a moins de deux ans ! Si le financement paraissait alors « mission impossible », qu'en dire aujourd'hui ? Et ce ne sont pas [les 475 millions de la Banque Européenne d'Investissement](#) qui pourront changer la donne : il ne s'agit que d'un prêt, représentant à peine 10 % du budget total. Quant à la possibilité de négocier à la baisse les offres reçues des consortiums d'entrepreneurs, pour la construction du tunnel, des stations et du dépôt, elle semble illusoire, d'autant plus que, [selon le journal l'Echo](#), il n'y aurait plus qu'un seul

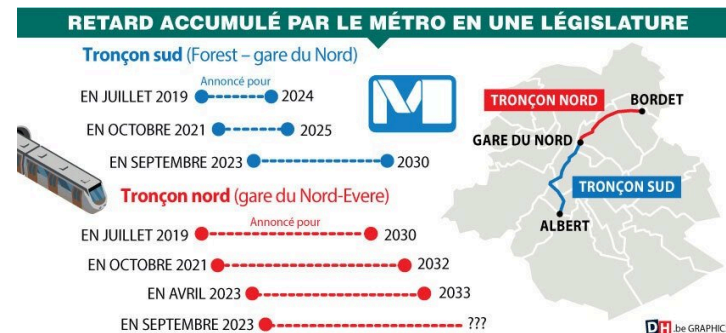
### Evolution du coût estimé du projet de métro 3 (Albert - Bordet)



consortium en lice, ce qui élimine toute possibilité de faire jouer la concurrence...

### 2. Les délais ne cessent de s'allonger

Parallèlement à l'explosion des coûts, les dates « espérées » de mise en service sont toujours plus lointaines. Au lancement du projet, la mise en service était annoncée pour 2020 ; en 2021, la mise en service du tronçon sud (Albert – gare du Nord) était prévue pour 2025 et celle du tronçon nord (gare du Nord – Bordet) pour 2032 ; aujourd'hui, il est question de 2030 pour le sud et de 2038 pour le nord (si tout va bien).



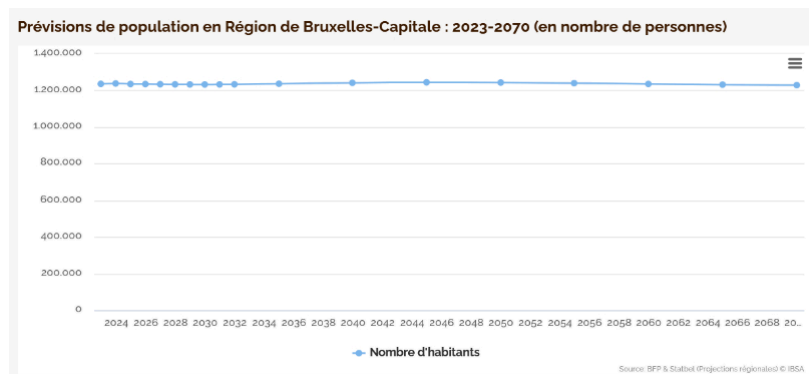
### 3. Les projections démographiques ont (à nouveau) été revues à la baisse

Au moment du lancement du projet de métro 3, fin des années 2000, début des années 2010, Bruxelles connaît un « boom démographique » ; les projections de l'époque tablent sur le maintien de cette forte croissance de la population. Ces projections, élément essentiel pour évaluer la fréquentation attendue du métro 3 (et donc juger de sa nécessité), ont, depuis lors, été sérieusement revues à la baisse. L'écart entre les données utilisées dans l'étude d'incidences, accompagnant la première version de la demande de permis, et les données aujourd'hui disponibles est encore plus important que ce que nous avons relevé dans notre avis de 2022 (auquel nous renvoyons pour les détails). En effet, l'étude d'incidences prenait comme référence





une projection du Bureau Fédéral du Plan évaluant la population bruxelloise à 1.396.503 habitants à l'horizon 2040, tandis que les projections de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) disponibles au moment de notre analyse donnaient le nombre de 1.266.370 habitants, soit 130.133 de moins ! Un nombre encore revu à la baisse depuis lors, les plus récentes projections de l'IBSA s'élevant à 1.241.863 habitants, toujours à l'horizon 2040, soit 11 % de moins que la projection du Bureau Fédéral du Plan. A plus long terme, l'IBSA prévoit même une diminution de la population à l'horizon 2070, où Bruxelles compterait 1.229.053 habitants contre 1.241.175 en 2023. Au regard de ses données, l'argument de la croissance démographique pour justifier le métro 3 n'est donc pas pertinent.



#### 4. Les pratiques de mobilité continuent à évoluer

Le recours accru au télétravail et le « boom » de la pratique du vélo ont une influence majeure sur la fréquentation des transports en commun. Alors qu'on pouvait déjà observer ces évolutions au moment de l'enquête publique de 2022, l'étude d'incidences n'avait pourtant pas intégré ces facteurs dans ses prévisions de fréquentation du métro 3... Les données disponibles aujourd'hui confirment que le télétravail s'est durablement installé et que la pratique du vélo continue sa forte croissance. Parallèlement, la fréquentation du réseau de la STIB n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie : 375,8 millions de voyages comptabilisés en 2023, contre 427,5 millions en 2019, soit

une chute de plus de 12 % ! Ces éléments abondent eux aussi dans le sens d'une remise en question de l'utilité du métro 3.

Evolution de la fréquentation STIB



Malgré une reprise, la fréquentation du réseau de la STIB n'est pas encore revenue à son niveau d'avant la crise sanitaire (source : observatoire Good Move)

#### 5. Deux chantiers sur trois à l'arrêt, le Palais du Midi menacé de démolition

Sur les trois chantiers en cours sur le tronçon Albert – gare du Nord, deux sont à l'arrêt ! Il y a un an, la STIB annonçait que le chantier sous le Palais du Midi était interrompu depuis le début de 2022. Ce 3 février, on apprenait que le chantier au niveau de la gare du Nord l'est lui aussi, depuis avril 2023. Si aucune solution n'a jusqu'à présent été présentée pour la reprise des travaux au niveau de la gare du Nord, la solution envisagée pour le passage sous le Palais du Midi est malheureusement connue : elle consiste en la démolition de l'ensemble des intérieurs de l'édifice. Alors que le quartier Stalingrad-Lemonnier subit depuis plus de quatre ans un chantier colossal, la démolition du Palais du Midi (un projet délétère que l'ARAU continue à combattre) signifierait non seulement 10 années de nuisances supplémentaires pour les riverains, mais surtout la mort d'un patrimoine social (commerces, clubs de sport, école) qui fait vivre tout un quartier.

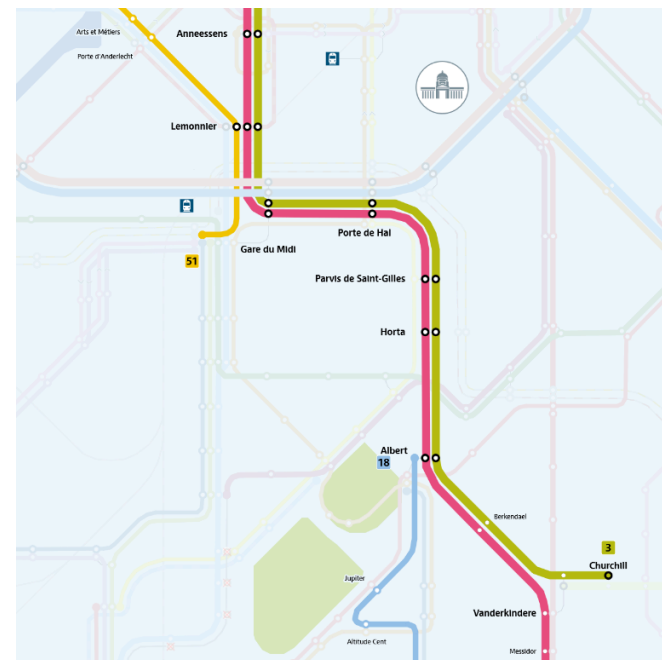
Ce qui se passe au niveau du Palais du Midi et de la gare du Nord, deux chantiers supposés plus faciles que ceux projetés à Schaerbeek et Evere, doit servir d'avertissement : ces éléments, qui n'étaient pas connus du public en 2022, doivent être ajoutés à la liste des dangers que fait peser le projet de métro 3. Dans un récent avis, la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) a d'ailleurs fait à nouveau part de sa vive inquiétude quant aux dégâts que le projet de station Colignon pourrait causer à l'hôtel communal de Schaerbeek (un bâtiment classé), de même pour la station Riga, sous le square du même nom, qui entraînerait l'abattage d'arbres remarquables et déstructurerait le paysage urbain.



## 6. Le saucissonnage de la ligne de tram 51, premier acte de la dégradation du service

Comme nous le mettons en évidence dès 2012, la mise en œuvre du projet de métro 3 implique une importante réorganisation du réseau de la STIB : coupure des lignes de tram venant du sud de la Région au niveau d'Albert, coupure des lignes de tram venant du nord de la Région au niveau de la gare du Nord/Rogier, suppression du tram 55... Autant de modifications qui entraînent une dégradation du service aux usagers : correspondances supplémentaires, temps de parcours allongés, baisses de fréquences, diminution du nombre d'arrêts, etc. Alors que la mise en service du métro 3 est plus incertaine que jamais, ses effets négatifs sur la mobilité se sont pourtant déjà manifestés par le saucissonnage de la ligne de tram 51 qui impose des correspondances supplémentaires aux usagers alors que des trajets

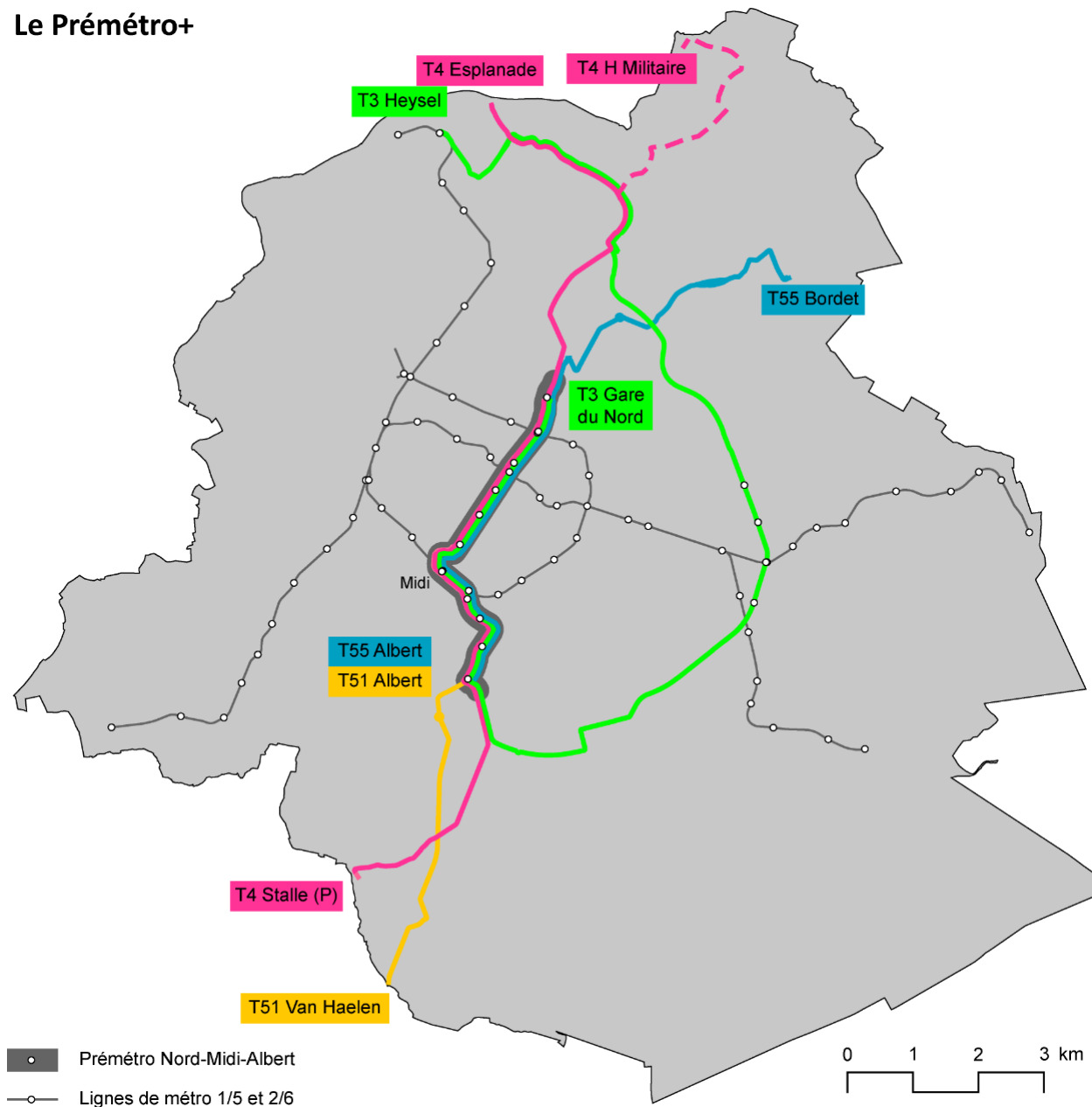
directs étaient auparavant possibles du nord au sud de Bruxelles. Si les travaux se poursuivent au niveau de la station Albert, les lignes de tram 3 et 4 subiront le même sort que la ligne 51 (voir pp. 7-8).



Faire le trajet entre l'Altitude Cent et l'arrêt Arts et Métiers nécessite aujourd'hui deux correspondances alors qu'il pouvait s'effectuer d'une seule traite avant le saucissonnage de la ligne 51

En moins de deux années, du printemps 2022 à aujourd'hui, la crédibilité du projet de métro 3 s'est effondrée, alors qu'elle n'était déjà pas bien élevée (pour rappel, aucun expert indépendant n'a jamais défendu ce projet, que le monde académique bruxellois critique vivement). L'opinion publique, pour autant que nous puissions la mesurer, a également évolué : les doutes, que l'on peut aussi lire de plus en plus souvent dans la presse, voire les oppositions franches, se manifestent de manière toujours plus vive là où, il y a quelques années, ils n'émanaient que d'une minorité bien informée. Cette contestation suscite d'ailleurs les « contre-attaques » fréquentes de la STIB qui, à travers ses opérations de communication, tente de faire croire que tout va

## Le Préméto+



bien en évitant soigneusement les sujets qui fâchent : une attitude indigne d'une entreprise de service public.

Ce contexte de « déboires », de questionnements et d'augmentation de la pression médiatique joue certainement un rôle dans l'attitude des responsables politiques qui semblent enfin s'ouvrir à l'idée de mettre en œuvre des alternatives, même si elles restent pour l'instant qualifiées de « provisoires », personne ne voulant assumer l'échec du projet de métro 3, qui apparaît pourtant inéluctable.

## Développer les alternatives sans attendre l'officialisation du constat de décès du métro 3

En mai 2023, Beliris, en charge de la partie Nord du métro 3 (gare du Nord – Bordet), lançait un fameux pavé dans la mare en transmettant [une note au gouvernement où figurait l'option d'abandonner le projet](#), les trois autres options consistant à : mettre en « pause » le projet, le modifier de manière conséquente (ex : diminuer le nombre de stations) ou continuer (comme si de rien n'était). Quelques mois plus tard, le gouvernement annonçait [plancher sur des alternatives au métro 3](#) : il s'agit, selon le gouvernement, de solutions « en attente » du métro 3.

Elles se déclinent en 13 options, dont certaines combinables entre elles :

1. Amélioration de la vitesse commerciale et régularité de la ligne de tram 55
2. Amélioration de la fréquence de la ligne de tram 55
3. Augmentation de la capacité des trams de la ligne 55
4. Passage en surface avec terminus Gare du Nord, en lien avec le tram Tour & Taxis
5. Fusion des lignes de trams 4 et 55
6. Déviation du tram 92 vers Bordet/Da Vinci
7. Déviation du tram 92 par la rue Gallait
8. Inversion des branches nord des lignes de trams 55 et 92
9. Ouverture d'une seconde ligne de tram en parallèle
10. Dédoublage du tram 55 par un bus

11. Renforcement des axes bus existants
12. Sensibilisation d'utilisation de tous les autres modes de mobilité
13. Accélération de la mise en œuvre du réseau vélo le plus structurant

Si certaines de ces 13 options, comme par exemple la 6, la 7 et la 8, ont peu d'intérêt (pour ne pas dire aucun), d'autres sont tout à fait pertinentes (elles rappellent d'ailleurs, curieusement, les [11 propositions pour améliorer la ligne de tram 55 et la desserte de Schaerbeek et Evere](#) que l'ARAU avait formulées il y a 5 ans, sur base d'ateliers réunissant habitants et experts) : l'augmentation de la capacité des trams de la ligne 55, l'amélioration de sa régularité ou encore la création d'une seconde ligne de tram en parallèle sont des propositions qui peuvent être mises en œuvre bien plus rapidement que le projet de métro, pour un coût incommensurablement moindre, tout en offrant des améliorations substantielles pour les usagers.

Pour rappel, les éléments du dossier de demande de permis de 2022 montraient que l'augmentation de la capacité de la ligne de tram 55 de 40 % est très facilement réalisable via le remplacement des trams actuels (T 3000, 180 places) par des trams plus grands (T 4000, 252 places) et que cette augmentation de capacité répond largement à la demande attendue.

Au lieu de se focaliser sur le déplacement de sanitaires, le positionnement des cages d'ascenseur ou encore le type de plantations, la demande de permis actuelle doit être mise à profit pour étudier ces alternatives. Il ne s'agit pas de limiter l'analyse au seul tronçon nord mais bien de l'étendre à l'ensemble du périmètre concerné par le projet de métro 3. C'est dans cette perspective qu'une vingtaine d'associations et de comités d'habitants ont développé la proposition [Prémé-tro +](#) (une autre nouveauté depuis l'enquête publique de 2022) qui consiste, en synthèse, à :

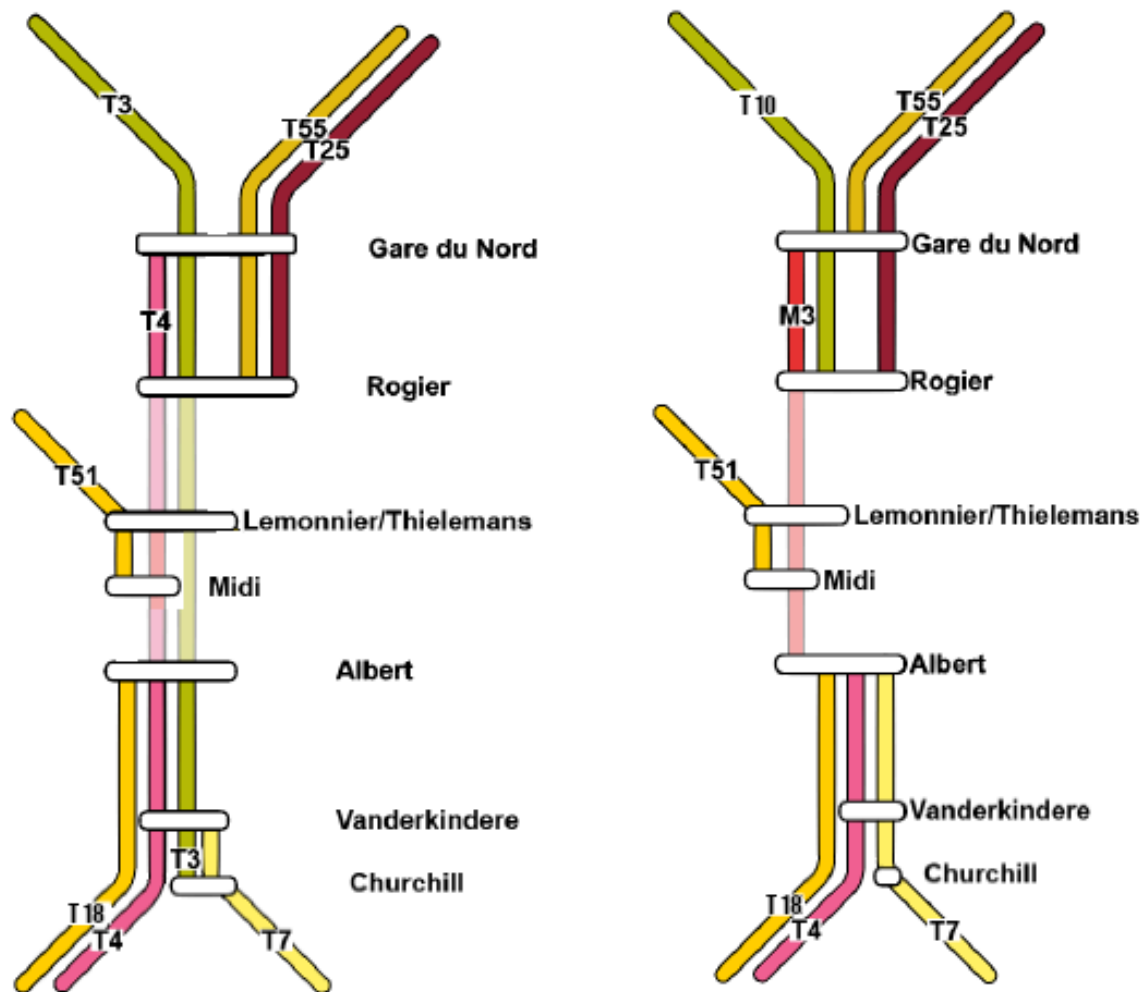
1. Offrir plus de liaisons directes (sans correspondances) entre les quartiers du nord, du centre et du sud de la Région ;
2. Augmenter les fréquences et la capacité sur l'axe du prémé-tro Albert - gare du Nord ;
3. Le tout sans nécessiter la création d'infrastructures lourdes supplémentaires.

## Ne pas succomber à la tentation du demi-métro

Si la mise en œuvre de la partie nord du projet de métro 3 relève toujours plus du mirage, on pourrait être tenté d'en penser autrement de la partie sud (Albert – gare du Nord). Même si deux des trois chantiers sont bloqués, beaucoup de travail a déjà été effectué et beaucoup d'argent dépensé : encore quelques années et quelques centaines de millions en plus (dont 400 millions de surcoût pour le seul bout de tunnel de 120 m sous le Palais du Midi) et le tour sera joué ! Ce serait oublier tous les autres coûts, au premier rang desquels la démolition du Palais du Midi, synonyme d'arrêt de mort pour le quartier.

En matière de mobilité les dégâts seraient eux aussi conséquents :

- Côté sud :
  - Limitation du tram 4 à Albert, imposant une correspondance avec le demi-métro 3 pour continuer vers le nord (gare du Midi, centre-ville, gare du Nord) ;
  - Suppression du tram 3 (qui serait toutefois en partie compensée par le prolongement du tram 7 jusqu'à Albert, mais pas au-delà).
- Entre Albert et la gare du Nord :
  - Baisse de fréquence : 3 min 25 entre deux métros aux heures de pointes, contre 2 min 30 entre deux trams aujourd'hui (1 min 45 entre Albert et Lemonnier il y a quelque temps de cela, quand le tram 51 circulait encore sur ce tronçon), faute d'espaces suffisants de stockage pour les rames de métro, ce qui pourrait aussi conduire à des perturbations importantes en cas d'incidents techniques.
- Côté nord :
  - Limitation du tram 3 (appelé à devenir le tram 10, moyennant un changement d'itinéraire au nord de Van Praet) à Rogier, imposant une correspondance avec le demi-métro 3 pour continuer vers le centre-ville, la gare du Midi et Saint-Gilles et deux correspondances pour aller jusqu'à Forest et Uccle ;
  - Limitation du tram 55 à la gare du Nord et donc perte de lien direct avec la station Rogier où peuvent notamment s'effectuer les correspondances avec les métros 2 et 6.



De l'aveu même du directeur de la STIB, Briec de Meeûs, un demi-métro Albert - gare du Nord ne serait « pas viable à long terme » : « Il manque un dépôt en bout de ligne [dont la construction est prévue dans le cadre de la partie nord du projet de métro 3]. Il y aura des manœuvres à effectuer de nuit pour injecter le matériel roulant. On peut le faire un certain temps, mais pas à long terme. ». À travers cet argumentaire, la STIB ne plaide pas pour un abandon de la partie sud en cas d'abandon de la partie nord mais, au contraire, pour la poursuite du projet de métro 3 dans sa totalité, quoi qu'il en coûte. La stratégie de la STIB est la même depuis le lancement du projet : avancer pas à pas, chaque nouvelle étape franchie étant présentée comme un point de non-retour, qui appellerait nécessairement et inéluctablement la suivante. Or, l'arrêt des chantiers en cours n'aurait aucune incidence sur l'offre actuelle (les lignes 3 et 4 continuent à circuler comme auparavant dans le tunnel du prémétro) ni sur le déploiement d'alternatives comme le Prémétro +. Si ce demi-métro devait voir le jour, la STIB aurait en revanche beau jeu de réclamer l'extension vers le nord et vers le sud afin de rétablir des liaisons directes, liaisons qu'elle aurait elle-même rompues avec la mise en œuvre du demi-métro...

Bien que la procédure en cours ne concerne que la partie nord, l'hypothèse du demi-métro et ses conséquences rappellent qu'il est nécessaire de considérer le projet de métro 3 dans son ensemble. Les évolutions de ces deux dernières années ne font que renforcer les arguments, déjà nombreux, devant conduire à l'abandon de la partie nord du projet, abandon qui appelle *de facto* celui la partie sud, non viable sans le tronçon nord. Parallèlement, les « déboires » rencontrés sur le tronçon sud appellent à renoncer au tronçon nord et donc... au tronçon sud !

A gauche, le schéma d'exploitation actuel ; à droite le schéma d'exploitation en cas de mise en service du demi-métro qui implique la coupure de la ligne 10 (ex 3), le recul de la ligne 55 et la coupure de la ligne 4



## Arrêter de se voiler la face : le déni politique ne rend ni service aux Bruxellois, ni à la crédibilité de la Région

« Prévisions de fréquentation en chute libre, budget initial explosé, bilan carbone catastrophique : ces nouveaux éléments doivent amener la Région à enterrer définitivement le projet de métro 3 » : voilà ce que nous écrivions en 2022. Deux ans plus tard, le contexte a encore évolué en défaveur du projet de métro 3 : le coût a encore explosé, de même que les délais ; les prévisions démographiques ont à nouveau été revues à la baisse ; les pratiques de déplacement ont continué leur mutation ; deux des trois chantiers en cours sont à l'arrêt et la ligne de tram 51 a été saucissonnée, révélant au grand jour les effets négatifs du projet de métro 3 sur la mobilité.

Dans ce contexte, rendant le projet de métro 3 plus délétère qu'il ne l'était déjà, continuer à plaider pour sa poursuite relève d'une totale déconnexion du réel : il faut arrêter de se voiler la face et affronter la réalité. Depuis plus de dix ans, l'ARAU tire la sonnette d'alarme et plaide pour l'abandon du projet : une opinion de plus en plus partagée, au point que l'administration en charge de la partie nord du projet, Beliris, a pour la première fois émis la possibilité de cet abandon...

L'abandon du projet de métro 3 ne signifie pas l'abandon des usagers, à qui on avait promis monts et merveilles ; c'est au contraire l'opportunité de mieux répondre à leurs intérêts, avec des alternatives plus rapides à mettre en œuvre, offrant plus de liaisons directes, de meilleures fréquences et plus de capacité qu'actuellement. L'abandon du projet de métro 3 permettra en outre de ne pas ruiner la Région et de lui laisser les moyens de financer d'autres projets, en matière de mobilité mais aussi dans d'autres domaines où les besoins sont criants, comme la politique du logement abordable, la rénovation énergétique des bâtiments ou encore la réfection d'espaces publics. Bref, l'abandon du projet de métro 3, c'est tout bénéf' pour Bruxelles et les Bruxellois : un message certainement plus crédible, et bientôt politiquement plus porteur (?), que les promesses qui ne pourront plus tenir très longtemps face à la réalité.



**ARAU**

**Atelier de recherche  
et d'action urbaines**

Rue du Midi, 165 \* 1000 Bruxelles  
+32 (0)2 219 33 45

[arau.org](http://arau.org) / [info@arau.org](mailto:info@arau.org)  
**f** (ARAU asbl) / **t** (@arau\_bxl)