

Ligne 3 du métro bruxellois, un rêve bientôt réalité?

Le Soir - MICHEL DE MUELENAERE - 9/11/2017

- Pour l'intérêt général
- Réseau tram saturé
- Les chiffres
-

Le visage du métro bruxellois devrait fortement changer d'ici moins de 10 ans. La ligne 3 assurera une meilleure liaison entre le Sud et le Nord de la ville. Les critiques ne sont pas éteintes. « Allons-y », insiste le directeur de la Stib.

Quel cadeau rêveriez-vous de trouver sous le sapin ? La réflexion ne tourne que quelques secondes dans la tête de Brieuc de Meeûs, le directeur général de la Stib. Puis la réponse : « *Recevoir rapidement mes permis pour la ligne 3. Faisons en sorte que ce métro devienne une réalité le plus vite possible. On en a tous besoin* ». Pour le patron de la société bruxelloise des transports en commun, la réalisation de la nouvelle ligne entre Forest et Evere est le projet majeur des 10 prochaines années. Sans pour autant qu'on néglige le reste...

Bien que sur les rails, le projet continue à faire l'objet de critiques. Démesuré par rapport aux besoins, des stations trop profondes, centré sur les navetteurs et pas sur les Bruxellois, hors de prix par rapport aux alternatives de surface... « *Le projet est très avancé. Toutes les demandes de permis d'urbanisme ont été déposées pour l'ensemble de l'ouvrage*, rétorque le patron de la société bruxelloise. *Il est normal qu'à ce moment de la procédure il y ait des réactions et des questions déjà posées. Cela ne m'étonne pas du tout. Il faut que nous soyons à même d'y répondre* ».

Recours en vue ? Il faut s'y attendre. « *On s'y prépare. Le système le permet. Il faut respecter les procédures. Mais le projet est tellement formidable. C'est un investissement incroyable pour le futur* ». Reste, poursuit le patron de la Stib, qu'« *à un moment, il faut clore le chapitre. La décision a été prise par le gouvernement sur base d'éléments très solides. Une fois qu'on a décidé, allons-y. On ne va pas remettre en cause l'essence du projet chaque fois et à chaque étape. Il a été montré par des études socio-économiques que cette ligne est fondamentale pour le développement et pour la mobilité de la Région* ». Et si la commission régionale de mobilité estime que le trafic automobile continuera à augmenter malgré la nouvelle ligne, « *cela veut dire qu'il en faudrait encore plus ! La ligne 3 apportera incontestablement une réponse au problème de la congestion. Une petite réponse, mais bien réelle* ».

Les critiques ne sont pas le seul nuage dans le ciel du nouveau métro bruxellois. Beliris, l'organe fédéral qui finance des projets bruxellois a annoncé que la partie (entre la gare du Nord et Bordet) dont il est maître d'œuvre délégué ne serait pas terminée avant 2028 au lieu de 2025. Le gouvernement bruxellois lui a demandé de revoir sa copie, mais n'a toujours pas de réponse.

Un souci ? De Meeûs est un homme poli. « *Pour nous, le plus vite est le mieux. Nous attendons. Nous avons des commandes de matériel roulant à confirmer pour la ligne 3, il faut être fixé sur le calendrier. Cela dit, c'est surtout un problème pour la mobilité bruxelloise. Il faut voir cela sous l'angle de l'utilisateur* ».

Par ailleurs, rappelle notre interlocuteur, « *la ligne ne sera pas ouverte d'un coup. La première partie, Albert-gare du Nord, sera mise en service en 2023. Il s'écoulera ensuite une période de quelques années avant l'ouverture complète. Mais il y aura déjà quelque chose de visible et d'utile en 2023* ».

La prochaine étape : relier la station Albert avec la moyenne ceinture et la gare d'Etterbeek

Pour des raisons techniques (le creusement avec un tunnelier sans devoir « ouvrir » la surface), les stations de la partie nord de la ligne se trouveront enterrées plus profondément que la moyenne. Le cheminement du voyageur sera donc plus long. Les correspondances moins aisées.

Un souci ? « *Le Bruxellois est habitué à trouver sa station juste en dessous de la surface, quasiment à fleur de voirie comme à Sainte-Catherine. Mais ce n'est pas le cas partout : la station Botanique se trouve à -25 mètres et il faut deux-trois volées d'escalators pour y accéder. Des stations plus profondes ne vont pas fondamentalement gêner des usagers. Cela ne va pas les empêcher de prendre le métro* », rétorque le directeur de la Stib.

Techniquement, l'affaire semble entendue. « *Nous maîtrisons parfaitement la transformation du prémétro en métro. La Stib l'a déjà fait auparavant. Ce qui est assez neuf, c'est la réalisation d'un tunnel en grande profondeur entre Nord et Bordet avec un tunnelier de 10 à 12 mètres de diamètre. Ce sont des techniques neuves pour Bruxelles, même si ceux qui les mettront en œuvre en auront l'expérience* ». Reste que transformer des stations, réaliser un tracé, ce n'est pas une mince affaire. « *Ce n'est pas simplement mettre un tunnel sous terre, c'est l'intercaler dans un entrelacs de choses existantes. Côtéyer le voûtement de la Senne, des égouts, d'autres réseaux... Complexe* ».

Une affaire qui roule, donc. L'avenir, beaucoup le voient avec le prolongement du métro vers Uccle et le sud de la ville. Ce n'est pourtant pas la première option que cite le patron des transports en commun bruxellois.

« Pour la prochaine étape, le plus sensé serait de relier la station Albert avec la moyenne ceinture, la gare d'Etterbeek et de suivre le tracé de la ligne 7 actuelle. Dans un premier temps jusqu'au canal. C'est ce qui fait le plus sens en termes de besoins et d'utilité pour la mobilité régionale. Actuellement, cette ligne est tout à fait saturée ». On pourrait, glisse de Meeûs, réaliser en parallèle les études de faisabilité du métro vers le Sud et celui de la moyenne ceinture.

La future ligne 3 en chiffres

**FOREST
EVERE**

10,3 kilomètres

1.6 milliards d'euros

14.000 voyageurs en heure de pointe

2025
ou 2028?

Pour l'intérêt général

Patron de la Stib depuis 2012, Briec de Meeûs est un homme qui s'émerveille : « *Le transport public, c'est extraordinaire. Plus je m'en occupe, plus je trouve que c'est un levier fascinant pour la vie d'une ville et d'une région* ».

De Meeûs est aussi un homme plutôt consensuel : il voit une « *accélération depuis 18 mois* » dans la coopération des ministres belges de la mobilité. Coordination des réseaux, billettique, intégration tarifaire... ça discute à tous les niveaux. « *Il y a une volonté et un dynamisme très forts* », dit le patron de la Stib.

Il se réjouit que le gouvernement bruxellois ait « *fait ce qu'il fallait pour le développement du transport public* » en dégagant de sérieux moyens dans un plan régional d'investissement. Et il ne doute pas (en tout cas il ne le dit pas) une seconde que ce qui a été promis sera octroyé. Même si la Région a quelques autres préoccupations d'infrastructures...

On sent qu'il a dû se manger de temps à autre les joues, lui qui en a vu des vertes et des pas mûres avec les politiques régionaux et communaux. Qu'il rêve de visions, de budgets, qu'il a conscience de courir derrière les besoins... Il faut soulever le tapis de ses propos pour trouver des morceaux de verre.

Tout le monde veut une meilleure mobilité, mais les conceptions divergent et son parfois incompatibles dans un espace fini et de plus en plus saturé. « *Il faut voir l'intérêt général avant l'intérêt particulier, rappelle-t-il. Vaut-il mieux faire rouler de manière plus fluide un tram avec 200 personnes à bord ou 10 voitures avec 15 personnes à bord ?* » Poser la question...

Réseau tram saturé

Je n'oublie pas le tram, je l'aime beaucoup, dit de Meeûs. Mais le réseau frôle la saturation. D'où des nouveaux projets. La ligne 9 (Simonis-VUB, puis Heysel) « *arrive* », la ligne 94 (Louise-musée du tram) ira jusqu'à Roodebeek en 2018. « *Il faut ensuite prolonger vers Marcel Thiry et le cimetière de Bruxelles. Je perçois que c'est un projet qui monte en maturité. Il tourne dans les têtes y compris en dehors de la Stib. Ensuite, il faudrait faire le même type de rocade à l'ouest qui partirait d'Albert et rejoindrait l'est de Bruxelles, Simonis, la Basilique* ».

La saturation de la ligne 7 ? Difficile d'y faire face : « *On met déjà les plus grosses machines, les fréquences sont maximales, on a la meilleure synchronisation possible pour les feux. Très compliqué de faire plus. La suite de cette histoire, c'est le métro.* » L'augmentation de capacité des lignes 1 et 5 du métro ? « *Les nouvelles rames seront livrées à partir de 2019, idem pour les systèmes d'automatisation et de signalisation. On va pouvoir augmenter la fréquence à partir de 2019-2020.* »

Le plan bus ? On attend toujours l'avis de la ville de Bruxelles. Mais « *des choses se feront sans attendre : le lancement en 2018 de la Cityline, full électrique entre le bas et le haut de la ville. Le plan lui-même sera une offre largement améliorée. Les 135 nouveaux bus hybrides seront progressivement mis en service à partir de fin 2018, en même temps que la réorganisation du réseau.* »

Les chiffres

10,3 km pour 2028

La nouvelle ligne 3 du métro bruxellois aura une longueur de 10,3 kilomètres. Elle reliera Forest à Evere et comportera 18 stations, dont 7 entièrement nouvelles. En heure de pointe, à raison d'un métro toutes les trois minutes, 14.000 personnes y seront transportées dans chaque sens. D'un bout à l'autre de la ligne, le trajet prendra 20 minutes. La nouvelle ligne comporte en fait deux tronçons. De la station Albert à la gare du Nord, le prémétro existant (où circulent actuellement des trams) sera transformé en métro. Entre la gare du Nord et Bordet, un nouveau métro est creusé en profondeur.

Hors achat des rames, le budget global de la ligne est estimé à 1,6 milliard d'euros, dont 500 millions à charge de l'Etat fédéral. Mise en service encore incertaine : elle était initialement fixée à 2025. Récemment, Beliris, l'organe fédéral qui finance certains développements à Bruxelles a indiqué que sa partie Nord-Bordet ne serait terminée qu'en 2028.

Topman MIVB: ‘Trek metro door langs middenring tot kanaal’

© BRUZZ - 10/11/2017

Brieuc de Meeûs opent het debat over het mogelijk verder uitbreiden van het Brusselse metronet, zo onder meer richting de verzadigde tramlijn 7. (© All Creative Commons Ingolf)

“Verbind het station Albert via de metro met de middenring, het station van Etterbeek en trek dat via de route van tramlijn 7 door tot aan het kanaal.”

Die opmerkelijke oproep lanceert Brieuc de Meeûs, CEO van de MIVB. Hij pleit ook nogmaals voor het snel uitrollen van metrolijn 3 naar Schaarbeek en Evere.

Volgens de Meeûs zijn investeringen in het Brusselse metronet de beste manier om de fileproblematiek van het gewest aan te pakken. Dat zegt de MIVB-topman in een interview met Le Soir.

Wanneer er vandaag gesproken wordt over metro-uitbreidingen gaat het vooral over de noordlijn oftewel metrolijn 3. Die moet Vorst op termijn verbinden met Schaarbeek en Evere in het noorden van het gewest.

Maar de Meeûs broedt al op andere, ambitieuzere projecten. Zo stelt hij voor om het metronet uit te breiden door het Albertstation in Vorst via een metrolijn te verbinden met het station van Etterbeek, en langs de route van wat vandaag tramlijn 7 is door te laten lopen tot het kanaal.

Die lijn is volgens de Meeûs totaal verzadigd. Er is dus nog nood aan extra alternatieven. “We gebruiken reeds de grootste toestellen voor tram 7, de frequentie ligt zo hoog mogelijk en de ritten zijn perfect afgestemd op de verkeerslichten”, klinkt het. “Meer doen wordt moeilijk.”

2028

In hetzelfde interview benadrukt de Meeûs nogmaals het belang van de toekomstige metrolijn 3, die volgens hem “essentieel” is voor de mobiliteit van het gewest. De lijn moet het noorden met het zuiden van de stad verbinden langs een 20 minuten-durende rit.

Metrolijn 3 wordt in twee etappes uitgerold. Eerst wordt de bestaande premetro tussen Albert en het Noordstation omgevormd tot een metrolijn. In een latere fase wordt die ook nog verlengd tot Bordet in Evere. Eerst klonk het nog dat die laatste werken al in 2025 afgerond zouden zijn, maar dat werd ondertussen al uitgesteld naar 2028.