

Un avenir meilleur sans le Métro Nord



Michel Hubert (CESIR, USL-B)
Maxime Fontaine (DULBEA, ULB)
Frédéric Dobruszkes (IGEAT, ULB)

Midi de l'IRIB, 23 mai 2023

Notes de synthèse publiées par *Brussels Studies* :

- La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles, EGB n°1, 5/01/2009
- La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires, Note de synthèse BSI, n°71, 18/9/2013

Cartes blanches (La Libre, Le Vif...) et articles (BSI Position Paper, La Revue Nouvelle...) :

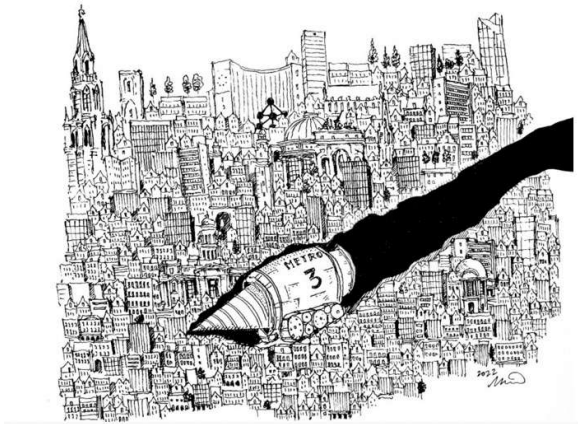
- La Libre (24/01/2019) : « Dossier mal ficelé, décision biaisée : l'urgente remise à plat du projet Métro Nord »
- La Libre (26/03/2019) : « Le projet Métro Nord est dangereux pour Bruxelles »
- Le Vif (15/12/2021) : « Le projet Métro Nord plombe les finances bruxelloises »
- BSI Position Papers (19/04/2022) : « Un avenir meilleur sans le Métro Nord »
- La Revue Nouvelles (03/2023) : « Éviter le désastre et repolitiser le futur »

#2 Un avenir meilleur sans le Métro Nord

PUBLISHED 19/04/2022 - UPDATED 13/12/2022

[Maxime Fontaine](#), [Michel Hubert](#), [Frédéric Dobruszkes](#), [Wojciech Kębłowski](#), [Christian Kesteloot](#) et [Pierre Laconte](#)

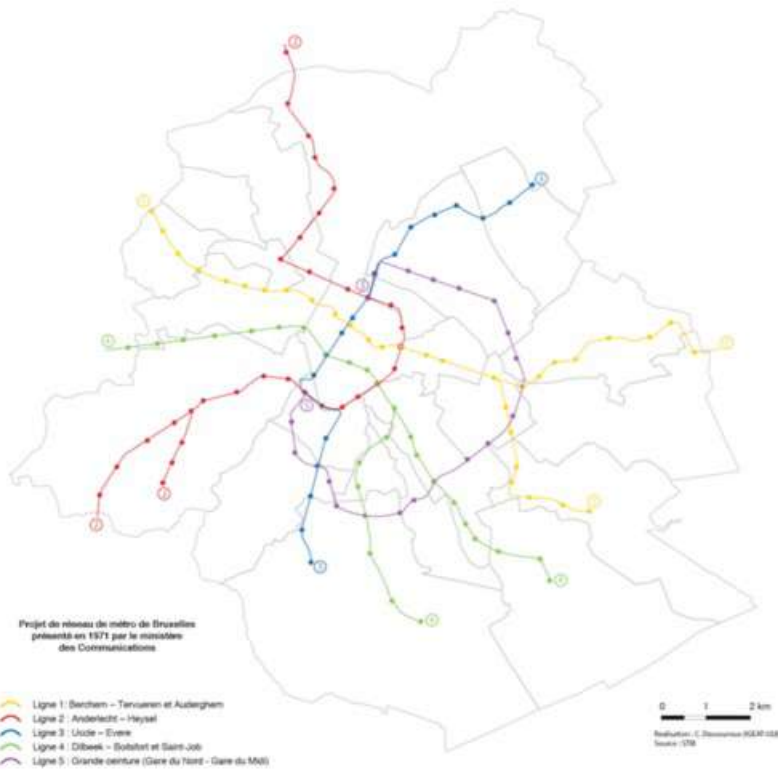
Ce texte bénéficie également de nombreux soutiens (voir [liste ci-dessous](#)).



Rappel du projet

Ligne 3 Uccle-Evere, en bleu (1971) et en vert (2014)

Projet de métro de 1971



Source : HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P. et DOBRUSZKES F., 2013. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires, In : Brussels Studies, Notes de synthèse, n° 71, 18/09/2013. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/brussels/1184>

Maîtrise d'ouvrage et travaux à réaliser

M3: Répartition des rôles STIB-BELIRIS

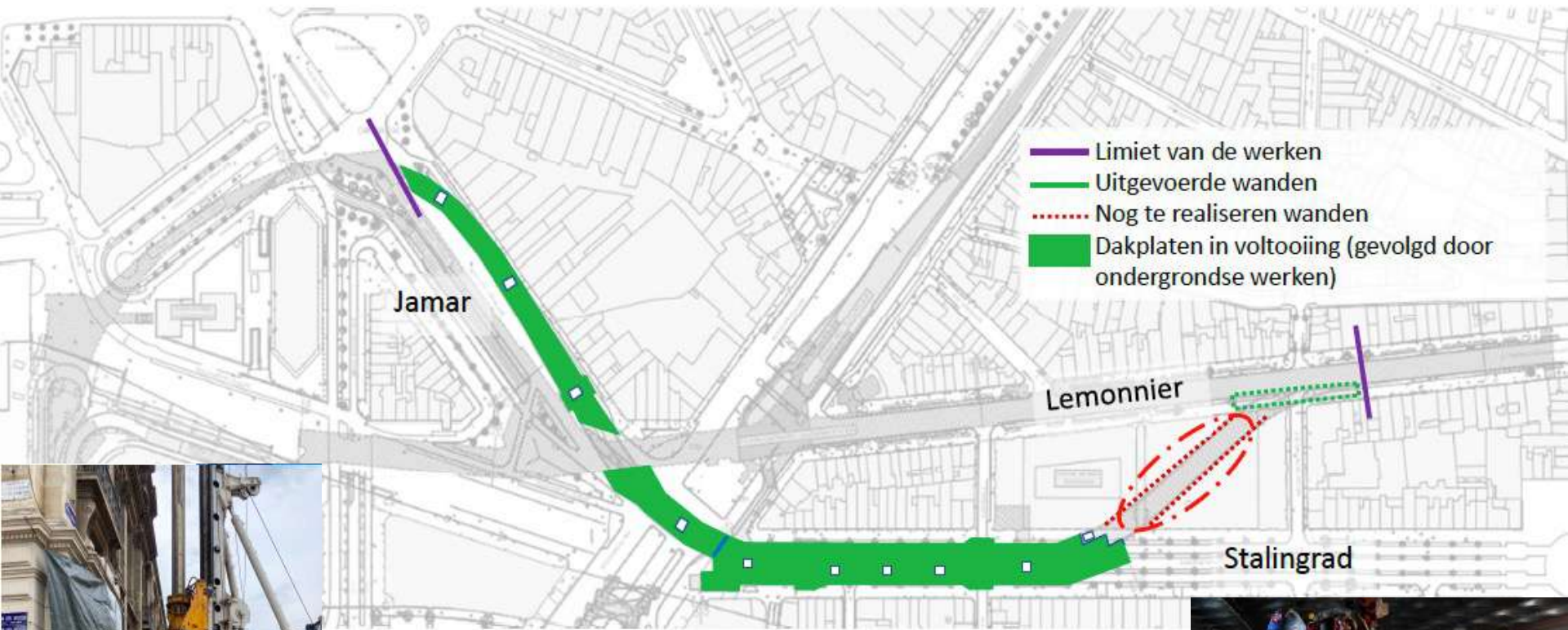
3



Source : présentation par Cédric Bossut (directeur Beliris) à la Commission mobilité du Parlement bruxellois le 18/4/2023

Actualité du projet (1)

« Difficultés » de passer sous le Palais du Midi (difficultés techniques et financières liées à la technique du « jet grouting »)...



...mais aussi sous la Gare du Nord !



Actualité du projet (2)

Attribution retardée du permis d'urbanisme pour le Métro Nord (Bordet – Gare du Nord) :

- Nouvelle enquête publique prévue en novembre (?) 2023
- Attribution du permis d'urbanisme et décision de financement du Métro Nord : après les élections du 9 juin 2024 ?



The screenshot shows the top part of a news article. The header is red with the 'DH LES SPORTS' logo on the left and navigation icons for 'LN RADIO', 'Journal', and 'Ne' on the right. Below the header is a dark blue navigation bar with icons for 'Actu', 'SPORTS', 'Giro', 'Vidéos', 'Concours', 'Régions', 'Conso', 'Médias', and 'Life'. The main headline is in bold black text: 'Un "leurre" d'enquête publique, "très mauvais projet"... : une commission de concertation du Métro 3 sous tension face à une cabale de riverains'. The sub-headline is in smaller black text: 'Les habitants et associations ont pu s'exprimer sur le projet de création d'un tunnel de métro entre la gare du Nord et Bordet. L'avis en vue de l'obtention du permis est attendu après une consultation en huis clos.' At the bottom, it says 'Ro.Ma.' and 'Publié le 21-04-2022 à 18h03 - Mis à jour le 21-04-2022 à 18h44'.

Plan de l'exposé :

Après cette **introduction** :

0. Quand une ville devrait-elle/peut-elle s'offrir un métro ?
1. L'incertitude de la demande et la question de la capacité
2. La probabilité d'un impact environnemental négatif
3. L'incertitude financière

Conclusions et perspectives

0. Back to the basics: quand une ville devrait-elle/peut-elle s'offrir un métro ?

a) Quand il y a tellement de passagers à transporter que c'est difficile ou impossible par tram ou par bus...

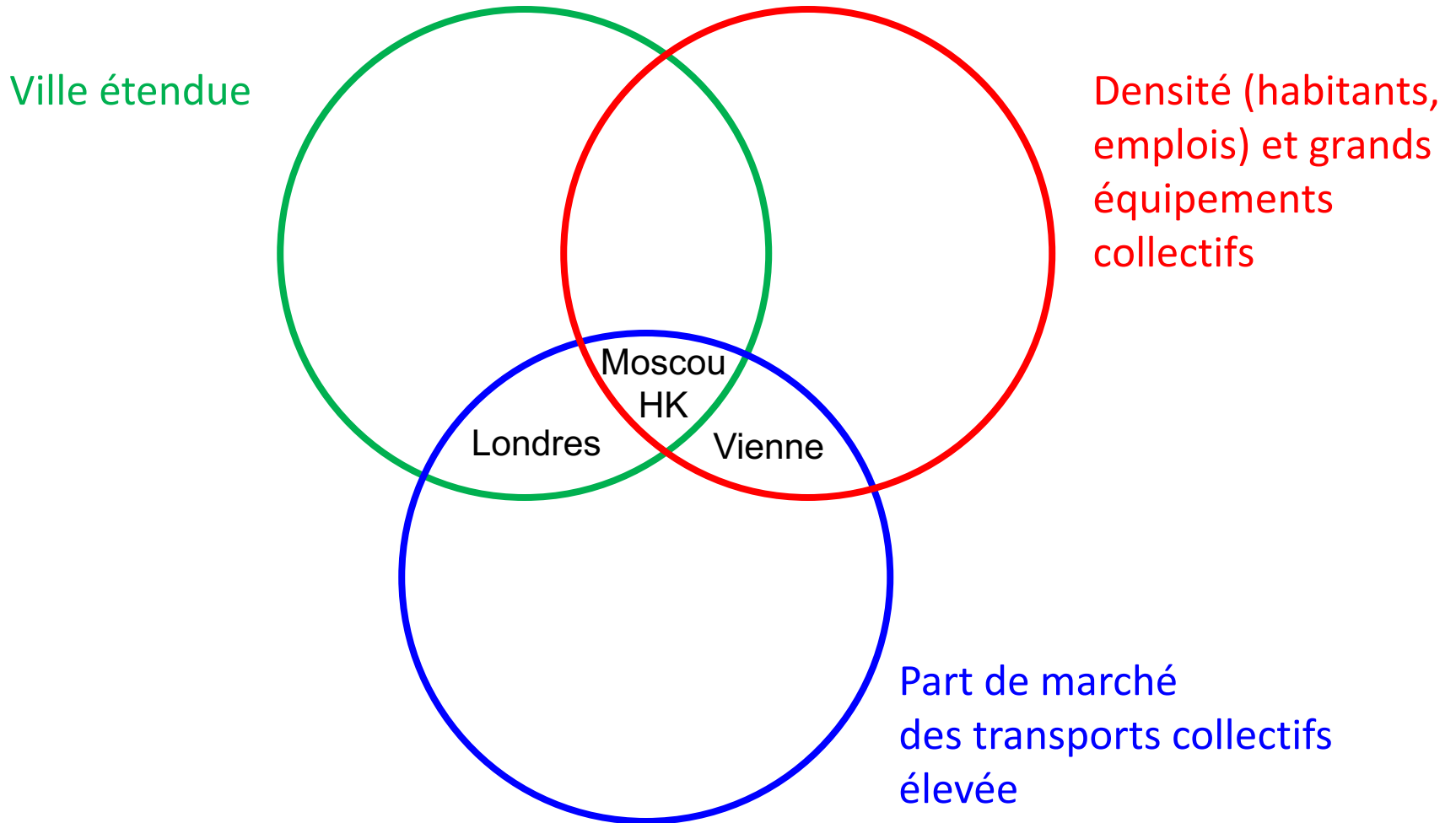
Capacités unitaires et horaires de différents transports publics

En nombre de places offertes.

	Ligne	Capacité unitaire	Capacité horaire (1 sens)		
			10 passages/h	20 passages/h	30 passages/h
Autobus standard (12 mètres) - Bruxelles	38	66	660	1 320	1 980
Autobus articulé (18 mètres) - Bruxelles	71	105	1 050	2 100	3 150
Trolleybus bi-articulé - Nantes	4	150	1 500	3 000	4 500
Tram 7700 (21 mètres) - Bruxelles	39	103	1 030	2 060	3 090
Tram 3000 (32 mètres) - Bruxelles	25	180	1 800	3 600	5 400
Tram 4000 (43 mètres) - Bruxelles	4	252	2 520	5 040	7 560
Eurotram (43 mètres) - Strasbourg	A	277	2 770	5 540	8 310
Métro léger VAL (2 voitures, 26 m) - Lille	1	156	1 560	3 120	4 680
Métro léger VAL (4 voitures, 52 m) - Turin	1	320	3 200	6 400	9 600
Métro BOA (6 voitures, 94 mètres) - Bruxelles	1	728	7 280	14 560	21 840
Métro SP1900 EMU (12 voit., 282 m) - Hong Kong	East	2 440	24 400	48 800	73 200
RER MI89 (8 voit., 208 m) - Ile-de-France	B	1 760	17 600	35 200	52 800
RER MI2N étages (10 voit., 224 m) - Ile-de-France	E	2 582	25 820	51 640	77 460

Taux de personnes debout : 4 / m² - Sources : MRBC-AED, Alstom, Siemens, SNCF

...et donc que se combinent potentiellement trois facteurs favorables



b) Quand les pouvoirs publics ont les moyens financiers nécessaires

Coût d'investissement dans l'infrastructure (hors dépôt) :

- **bus** : généralement gratuit
- **tram 10 vers Neder-over-Heembeek** : $80 \text{ M€} / 5 \text{ km} = 16 \text{ M€} / \text{km}$ (estimation, y compris le réaménagement de l'espace public de façade à façade)
- **métro 3 nord** : $860 \text{ M€} / 4,5 \text{ km} = 191 \text{ M€} / \text{km}$ (d'après l'estimation de l'étude d'incidences de 2022, livre II, p. 97, avant deux augmentations successives annoncées par des ministres du gouvernement bruxellois)
- **ratio indicatif** métro 3 nord / tram 10 : 12

Autres/mauvaises raisons pour construire un métro :

- politique (néo-)keynésienne (relance de l'économie par l'investissement public)
- faire partie des villes qui comptent (effet club)
- croire aveuglement à des effets économiques positifs pour les territoires desservis (contre-exemple parmi d'autres : le vieux Molenbeek)
- satisfaire l'égo des bourgmestres
- collusion avec les entreprises de travaux publics, corruption
- ...

1. L'incertitude de la demande et la question de la capacité

Saturation existante et à venir du réseau de tram :

- La justification du projet est essentiellement basée sur l'affirmation selon laquelle le tram 55 ne saurait absorber le volume de passagers futur
- Or, les données de fréquentation sont rarement rendues publiques; aucune donnée récente ne l'a été
- La prédiction des flux futurs est un argument-clé mais plutôt obscur



Tram 4, Porte de Hal,
jeudi 24/11/2022 à 8:31

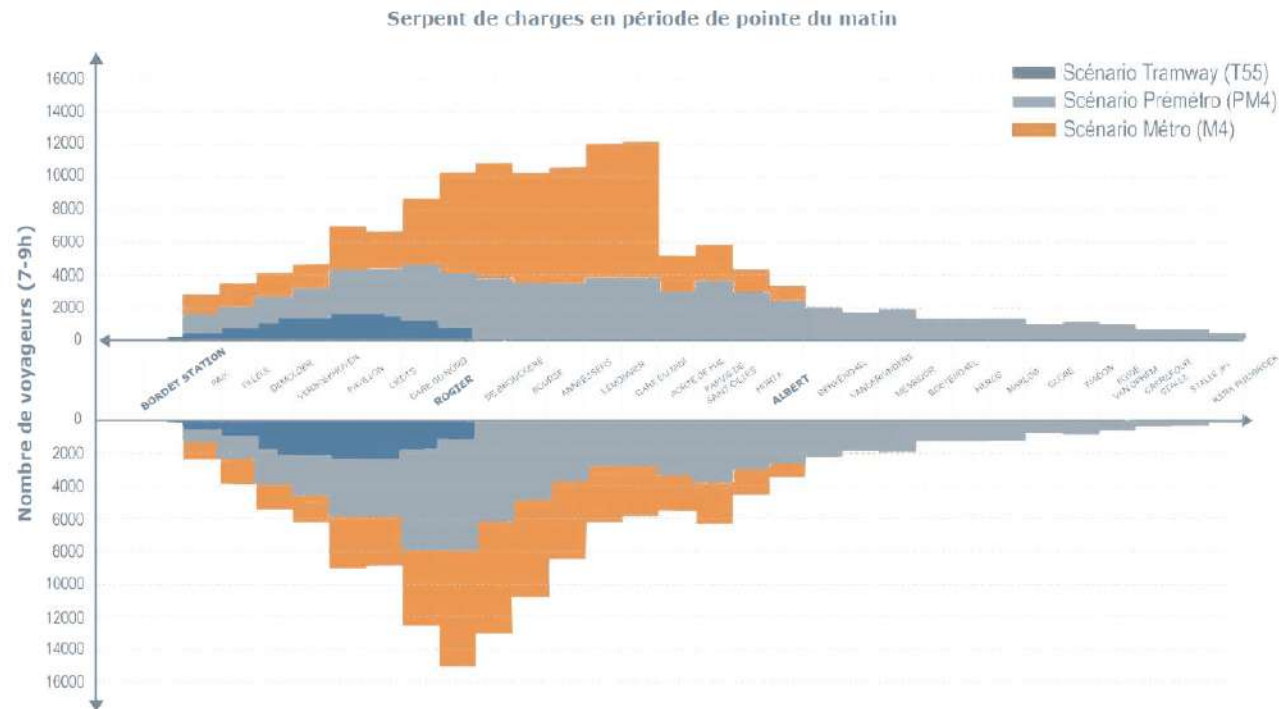
Nonobstant le coût d'investissement, y a-t-il assez de passagers pour justifier un métro ?

1. Étude d'opportunité par le consortium Bruxelles Métro Nord (BMN, 2012) : plutôt peu de trafic malgré l'intérêt de BMN à présenter des chiffres élevés

3. SCENARIOS SOUTERRAINS - HORIZONS 2020 & 2040

3.2 Modélisation pré-métro - métro - métro automatique

Comparatif au niveau de la capacité (7h à 9h) horizon 2020



Source: BMN

Source : BMN, 2012
Attention, les chiffres sont sur 2 heures ! On ne sait donc pas quelle est la charge prévue à l'hyper-pointe !

2. Étude d'incidences métro Nord (2022) : présente des chiffres issus du modèle régional MUSTI, également sur 2 heures...

Etude d'incidences - Métro Nord – Lot 2 : Ligne Liedts – Bordet
Livres II : Tunnel

Partie 1. Description du projet

6. Analyse des incidences du projet et recommandations

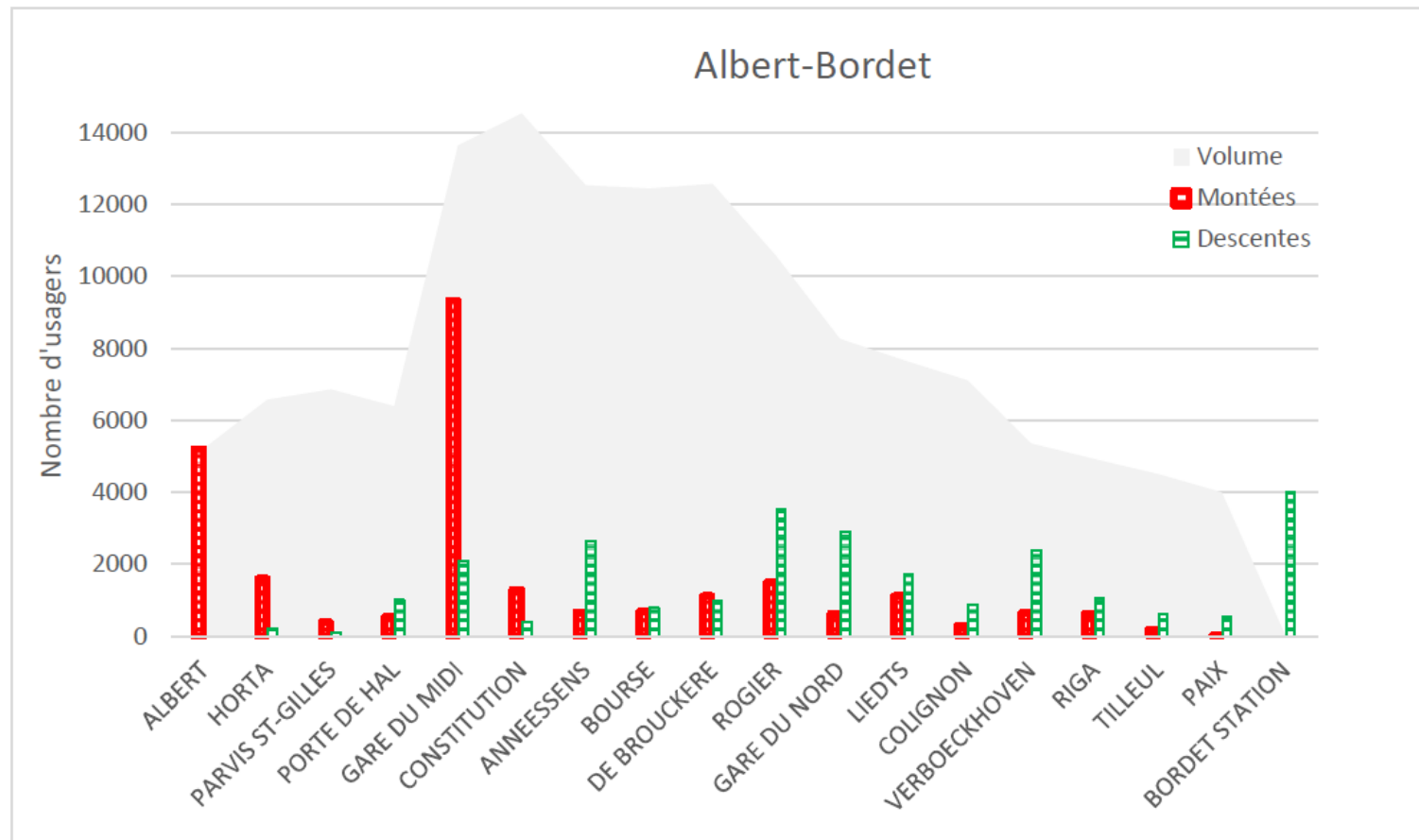


Figure 30 : Serpent de charge 7h-9h de fréquentation de la ligne M3 dans le sens Bordet-Albert (Données Musti, Bruxelles Mobilité, Traitement Tractebel 2020)

Source : étude d'incidences Aries/Tractebel (2022)
Attention, les chiffres sont à nouveau sur 2 heures !

... et fort différents de ceux de BMN (tantôt plus faibles, tantôt plus élevés)

Etude d'incidences - Métro Nord – Lot 2 : Ligne Liedts – Bordet
Livre II : Tunnel

Partie 1. Description du projet

6. Analyse des incidences du projet et recommandations

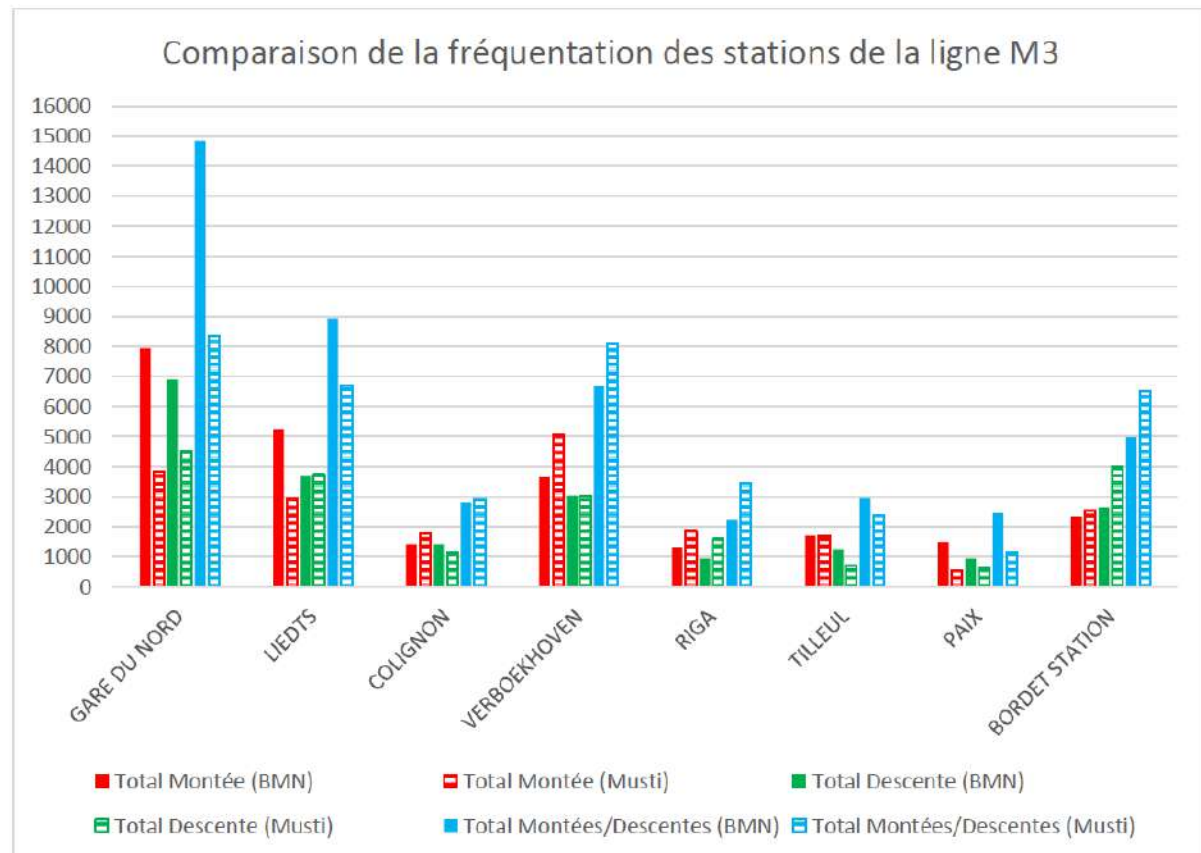


Figure 32 : Comparaison des fréquentations des stations de la ligne M3 sur l'heure de pointe 7h-9h selon les données Musti ou BMN (Tractebel 2020)

Bien que l'on observe des différences entre les deux sources de données, dues notamment aux hypothèses de modélisation qui sont expliquées dans le livre Introduction, la fréquentation des stations reste comparable. La station GARE DU NORD est de loin la plus fréquentée. Les

Source : étude d'incidences Aries/
Tractebel (2022)
Attention, les chiffres sont toujours
sur 2 heures !

Impossible de conclure sérieusement car :

- chiffres donnés sur 2 heures et non à l'hyper-pointe (seul moment critique sur le plan de la capacité nécessaire)
- sans surprise, les prédictions de trafic varient significativement d'un modèle à l'autre

Les mobilités post-covid sont/seront différentes « du monde d'avant » :

- télétravail structurel pour une part significative des emplois (volontaire ou imposé; effectif ou à venir)
- 44 % des emplois salariés localisés à Bruxelles seraient "télétravaillables" (étude ULB pour l'IBSA, 2021)
- fréquentation des grandes gares bruxelloises (quartiers de bureau) : -20% vs augmentation des flux hors heures de pointe, lorsque la capacité est disponible

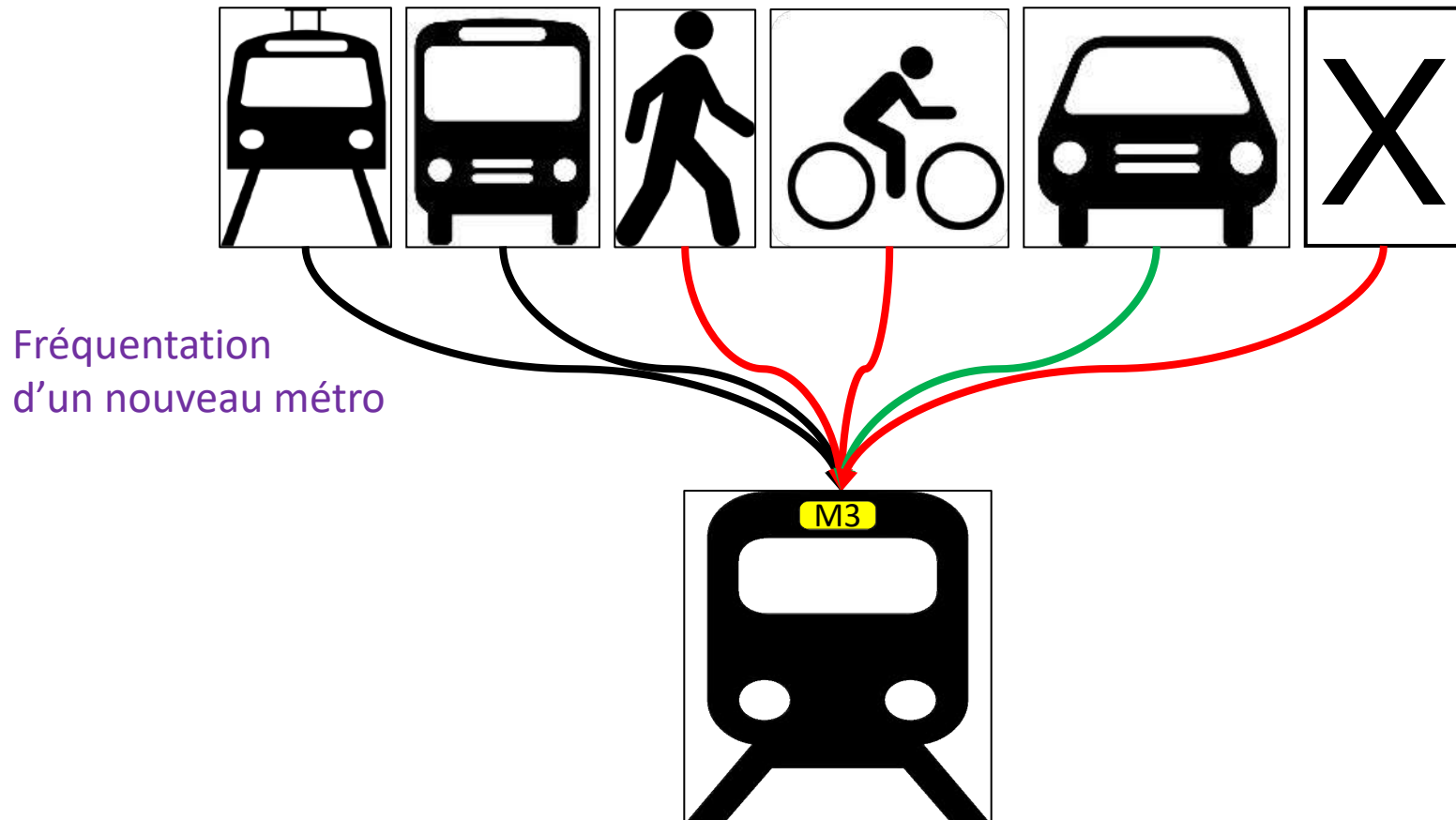
Conséquences :

- les prévisions de trafic pré-Covid sont obsolètes en plus d'être incertaines !
- ces prévisions doivent a minima être actualisées mais une telle objectivation est risquée pour les défenseurs du métro 3, qui l'ont bien compris (« il faut cesser de toujours tout discuter et enfin appliquer les décisions qui ont été prises »)

2. La probabilité d'un impact environnemental négatif

Conditions pour parvenir à une diminution significative des émissions de gaz à effet et de polluants atmosphériques :

- émissions directes : faire significativement diminuer le trafic automobile et capter d'emblée les nouveaux flux futurs dans un contexte de mobilité croissante
- émissions indirectes : émissions du chantier compensées par l'ampleur de la diminution des émissions directes



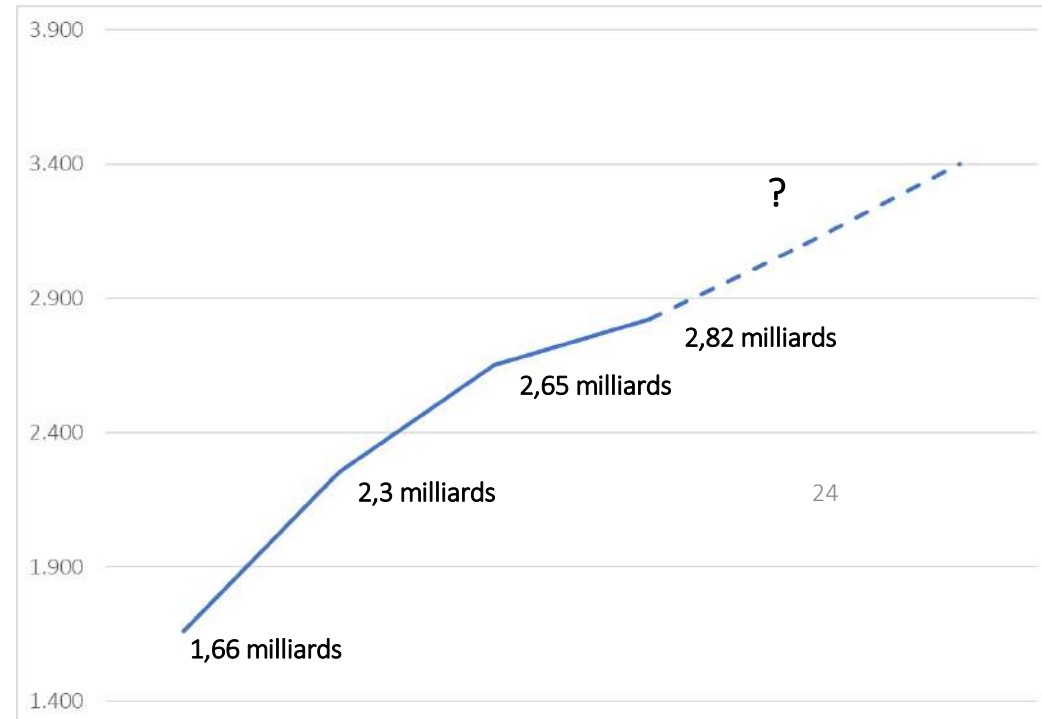
Estimations :

- étude BMN 2012 (citée par RIE modification PRAS de 2017) : estimait que le M3 conduirait à $-0,61$ % de trafic routier en Région bruxelloise en 2025 (en km parcourus à la pointe du matin)
- étude d'incidences 2022 :
 - pour compenser les émissions de CO₂eq dues à la construction et à l'exploitation du métro, il faut que celui-ci fasse diminuer le trafic automobile de 1,7 % (sur base trafic automobile estimé en 2016)
 - ce chiffre est cependant sous-estimé à deux titres :
 - basé sur hypothèse 193 g CO₂eq/km par les voitures, or va diminuer
 - le télétravail fait diminuer le trafic routier, le métro va donc capter moins d'automobilistes

3. L'incertitude financière

La dérive des coûts du métro 3

- Des estimations en hausse constante (+70% à ce stade), comme attendu
- Expliqué en partie par l'inflation mais pas seulement
- Cavalieri, M., Cristaudo, R., & Guccio, C. (2019). Tales on the dark side of the transport infrastructure provision: a systematic literature review of the determinants of cost overruns. *Transport reviews* 39(6), 774-794.



"Comme on a pu le voir à Amsterdam, il n'est pas anormal d'avoir des coûts supplémentaires pour des projets aussi complexes. Cette situation ne serait pas problématique si cette évolution des coûts s'insérait dans une trajectoire budgétaire avec des marges tenables en termes d'endettement. Mais ce n'est pas le cas ici", commente Sven Gatz.

Le financement de la RBC (1)

- La mobilité est une compétence de la Région de Bruxelles-Capitale (16,5% des dépenses de la RBC en 2022 pour les transports en commun)
- Cette dernière est financée par plusieurs sources et ses marges de manœuvre sont restreintes :
 1. Des recettes non fiscales (comme les amendes et transactions non pénales)
 2. Des taxes régionales (sur l'eau ou sur les déchets par exemple)
 3. Des impôts régionaux (comme le précompte immobilier)
 4. Des recettes d'impôt sur les personnes physiques dans le cadre de l'exercice de leur autonomie fiscale (IPP régional)
 5. Des parties attribuées de l'IPP fédéral (pour notamment le financement de nouvelles compétences)
 6. Des dotations fédérales
 7. Un mécanisme de solidarité
 8. Un mécanisme de transition
 9. Des emprunts

Le financement de la RBC (2)

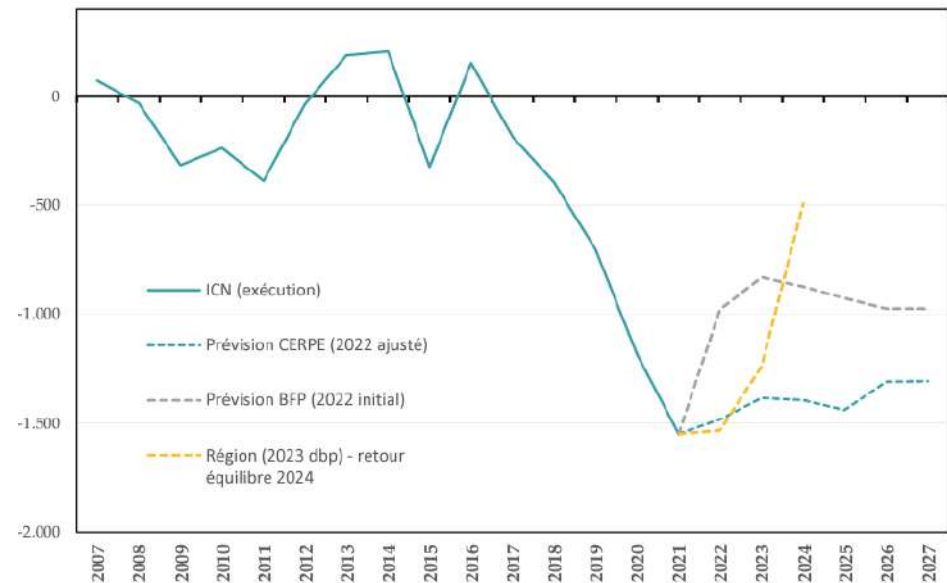
- Dans un contexte de finances publiques sous tension

Indicateurs de soutenabilité (% des recettes)

		2023	2026	2035
Court-terme	Gap de stabilisation du taux d'endettement	18,10%	15,55%	-3,77%
	Gap de retour à un taux d'endettement de 180% en 15 ans	21,08%	20,06%	10,48%
Moyen-terme	Gap de retour à un taux d'endettement de 120% en 20 ans	25,08%	24,06%	14,48%

Source : CERPE

Trajectoire du solde de financement SEC 2010 de la Région de Bruxelles-Capitale (En millions EUR)



Sources : ICN, BFP, CERPE, Drecht budgetary plan 2023

Source : <https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/publications/Pr%C3%A9sentation%20Jerome%20Voglaire.pdf>

Le financement de la RBC (3)

- Risque sur le niveau des taux d'intérêt de la RBC
- Présentation budgétaire discutable : la clause de flexibilité

⁶⁵ À cette date, l'Agence avait abaissé la notation long terme de AA à AA-, avec perspective stable, en raison des effets combinés de l'impact négatif de la pandémie de la covid-19 et du coût des investissements stratégiques sur les résultats financiers de l'année 2020 (baisse des recettes et hausse des dépenses), entraînant une augmentation considérable de la dette.

Source : https://www.ccrek.be/Docs/27e_c_obs_br.pdf

2.3-5.1 Neutralisation de certaines dépenses d'investissement

Le gouvernement exonère du calcul du solde de financement un montant de 428,9 millions d'euros²² de dépenses relatives à des investissements stratégiques et de grande ampleur, en estimant pouvoir recourir à la clause de flexibilité pour investissement.

La Cour des comptes rappelle que dans l'état actuel de la réglementation européenne, la Belgique ne peut pas prétendre à l'application de la clause de flexibilité pour investissement.

Tableau 5 Investissements stratégiques 2022-2023 (crédits de liquidation)

Allocation de base	Intitulé	Initial 2023	Ajusté 2022
18.002.11.05.7340	Dépenses pour travaux d'investissement des ouvrages et équipements métro et prémétro	86.000	76.360
18.002.11.09.7340	Dépenses à la STIB liées aux travaux d'investissement des ouvrages et équipements métro et prémétro	2.500	2.500
18.003.16.03.6141	Dotations spéciales à la STIB pour les grands investissements dans les transports publics qui ne sont pas couverts par Beliris	286.922	264.155
19.002.11.15.7310	Dépenses d'investissement pour la grande rénovation totale des tunnels	53.523	29.900
Total		428.945	372.915

(en milliers d'euros)

Selon l'Agence de la dette, « les perspectives négatives reflètent l'opinion selon laquelle la réduction des déficits de Bruxelles-Capitale pourrait prendre plus de temps que prévu en raison de coûts extraordinaires tels que ceux liés à l'inflation ainsi que d'autres dépenses d'exploitation et d'investissements, notamment dans l'infrastructure de mobilité, qui augmentent finalement la dette ».

L'Agence de la dette note les tentatives de la Région pour réduire son déficit mais constate que celles-ci ont été entravées par les coûts élevés engendrés par l'inflation, les hausses des prix de l'énergie, les coûts liés au conflit entre la Russie et l'Ukraine et les coûts persistants liés à la covid-19. Elle relève par ailleurs l'accès aisé aux marchés des capitaux, soutenu par une gestion proactive et prudente de la dette et des liquidités, malgré l'accroissement rapide de la dette et les taux d'intérêts élevés actuels. La notation pourrait cependant être abaissée au cours des deux prochaines années si la réduction attendue du déficit budgétaire de Bruxelles-Capitale tardait à se matérialiser, avec pour conséquence une augmentation de l'endettement et, partant, de son coût.

Source : https://www.ccrek.be/docs/2022_43_BI2023_FR.pdf

Source : https://www.ccrek.be/docs/2022_43_BI2023_FR.pdf

Le financement de la RBC (4)

- D'autant que les taux d'intérêt des obligations augmentent rapidement
- Avec des conséquences budgétaires pour les entités belges



Source : <https://fr.tradingeconomics.com/belgium/government-bond-yield>

ACCUEIL · ÉCONOMIE · FINANCES

La hausse des taux coûte 10 milliards d'euros au fédéral

En 2022, les taux d'intérêt ont fortement augmenté.

Source : <https://www.lesoir.be/490709/article/2023-01-24/la-hausse-des-taux-coute-10-milliards-deuros-au-federal>

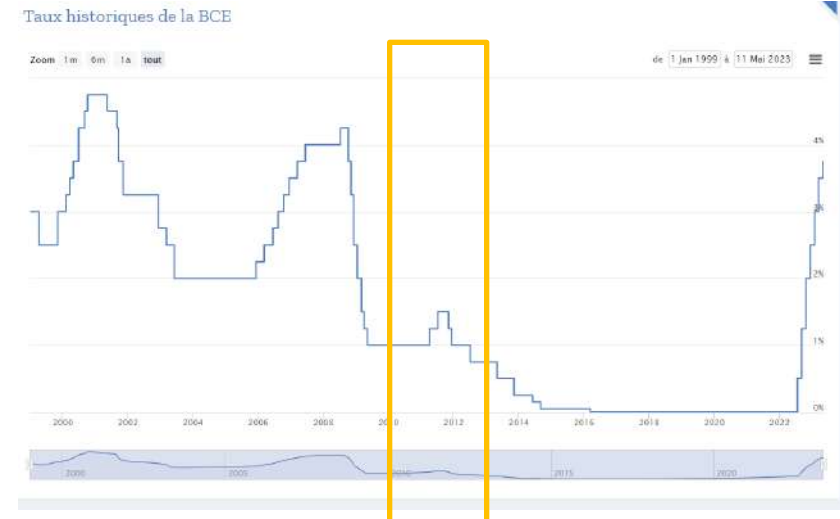
Le financement de la RBC (5)

- Les crises jouent un rôle important pour la fixation des taux d'intérêt (exemple des 541 jours) :
 - Élections : 13 juin 2010
 - Accord institutionnel global : octobre 2011

La hausse du taux belge due à la crise politique

Le gouverneur de la Banque Nationale de Belgique, Luc Coene, attribue pour l'essentiel la hausse du taux d'intérêt de la Belgique à la crise politique. "En Belgique, les problèmes ont commencé après les élections de juin 2010", a indiqué M. Coene.

BELGA
Publié le 25-11-2011 à 09h48



Source : <https://www.euribor-rates.eu/fr/taux-bce/>

Source : <https://fr.tradingeconomics.com/belgium/government-bond-yield>

Le financement de la RBC (6)

- La procédure de déficit excessif est de plus en plus probable
- Perte de crédibilité sur les marchés financiers (dans le cadre de la présidence belge de l'UE)
- Actuellement, pas de modification des règles budgétaires européennes et réforme proposée défavorable à la Belgique
- + coût du vieillissement

L La Belgique n'éviterait pas une procédure de déficit excessif en 2024, selon le ministre Vincent Van Peteghem

Le ministre des Finances (CD&V) était interrogé sur les règles budgétaires européennes en discussion à la Chambre. Il a aussi reconnu qu'il n'y avait pas encore de positionnement belge : seule la Flandre a remis un avis sur la proposition de la Commission.



François Mathieu | Journaliste - Editorialiste

Le financement de la RBC (7)

- Une aide du fédéral, déjà exsangue ?
- Inondations en Wallonie : seulement un prêt à taux 0 en période de financement à taux 0...
- Les compétences sont clairement définies : la RBC devra assumer seule
- Beliris : de l'argent potentiellement disponible mais au détriment d'autres projets
- Quelles marges de négociation pour la RBC lors de la 7^{ème} réforme de l'Etat ?

ACTU > ECONOMIE & POLITIQUE > BELGIQUE > BRUXELLES

Bruxelles demande une rallonge au Fédéral pour le métro

Source : <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/bruxelles-demande-une-rallonge-au-federal-pour-le-metro/10455576.html>

Les coûts d'opportunité (1) Pourquoi l'arrêt du projet du Métro 3 n'est pas "économiquement pas réaliste"

- Le « *sunk cost effect* » et le « *Concorde fallacy* »
- Les adultes, les animaux et les enfants : la question des coûts déjà engagés
- Les coûts d'opportunité : ce que l'on perd en procédant à un choix

Stopper le chantier du Métro 3 coûterait près d'un demi-milliard d'euros, a estimé le député bruxellois David Weytsman (MR), sur base des réponses délivrées par la ministre en charge de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen).

M. L.

Publié le 07-07-2022 à 08h00 - Mis à jour le 07-07-2022 à 08h19

"Le calcul est simple. Renoncer au projet de métro aujourd'hui coûterait tout simplement les montants engagés jusqu'en 2022 pour les deux tronçons (282 millions d'euros), auxquels il faut ajouter les études (62 millions d'euros), les coûts de la remise en état là où les travaux ont été entamés et les coûts de dédommagements pour la résiliation. Nous ne sommes probablement pas très loin du demi-milliard d'euros. C'est colossal", commente David Weytsman, qui se demande comment les Ecolos peuvent encore plaider pour un arrêt de ce chantier car les coûts ne sont plus contrôlés.

Source : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/2022/07/07/pourquoi-larret-du-projet-du-metro-3-nest-pas-economiquement-pas-realiste-R7KFCRYTNZABNFFFMFGTISLGE4/>

Imagine that you have decided to see a play where admission is \$10 per ticket. As you enter the theater you discover that you have lost a \$10 bill.

Would you still pay \$10 for a ticket for the play?
Yes (88%) No (12%)

Imagine that you have decided to see a play and paid the admission price of \$10 per ticket. As you enter the theater you discover that you have lost the ticket. The seat was not marked and the ticket cannot be recovered.

Would you pay \$10 for another ticket?
Yes (46%) No (54%)

Psychological Bulletin
1999, Vol. 125, No. 5, 591-600

Copyright 1999 by the American Psychological Association, Inc.
0033-2909/99/\$3.00

The Sunk Cost and Concorde Effects: Are Humans Less Rational Than Lower Animals?

Hal R. Arkes
Ohio University

Peter Ayton
The City University, London

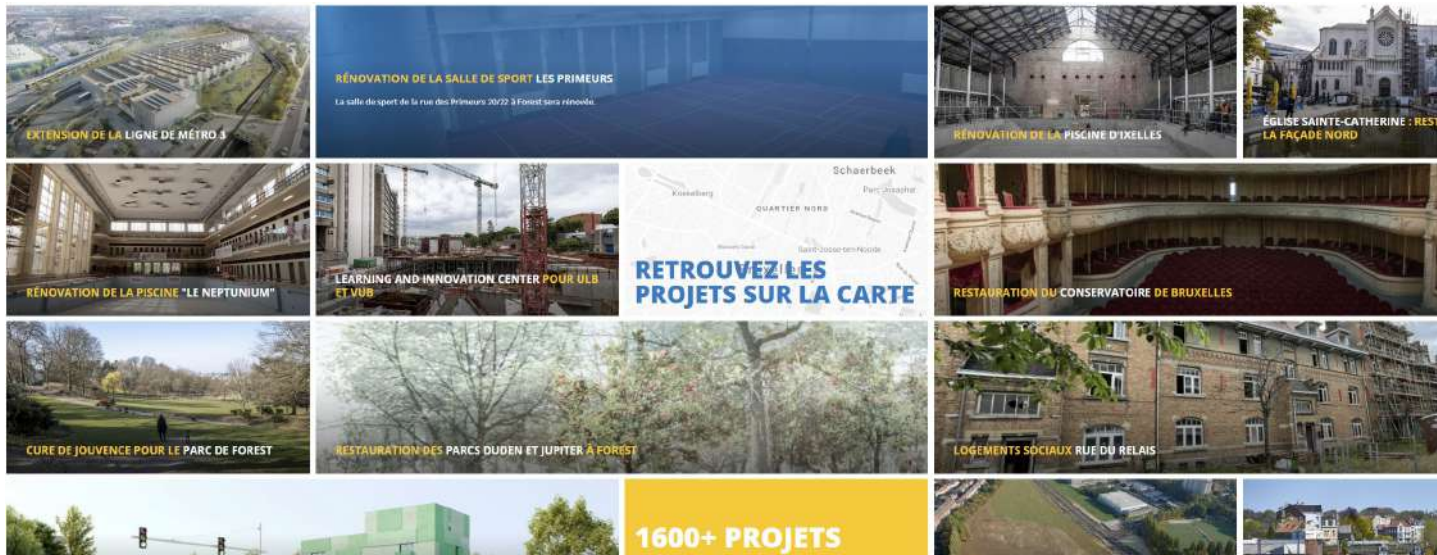
Les coûts d'opportunité (2)

- Utiliser l'enveloppe totale de Beliris (125 millions d'euros/an, indexés) ?
- Se passer donc de financement pour le logement social, les piscines, les parcs, les places, les crèches, ...

PAULINE DEGLUME | 23 janvier 2022 08:04

Pour assurer le financement du futur métro Nord, le ministre bruxellois du Budget Sven Gatz propose qu'on utilise l'entièreté de l'enveloppe Beliris.

Source : <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/comment-la-region-bruxelloise-va-t-elle-financer-l-extension-du-metro/10361198.html>

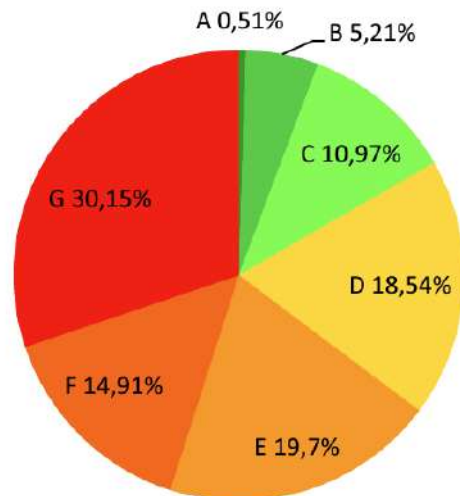


Source : <https://www.beliris.be/projets/>

Les coûts d'opportunité (3)

- Pour la mobilité, le rapport de coût calculé entre métro et tram est *a minima* de 1 à 12
- Quelles priorités en termes d'environnement et de logement en RBC ?

Classes énergétiques des certificats PEB (habitations individuelles existantes et neuves)



Source :
https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Rapport_statistique_2020_certificationPEB.pdf

ACCUEIL • SOCIÉTÉ

Logement social à Bruxelles: entre 7 et 19 ans d'attente pour les ménages inscrits (infographies)

En près d'une décennie, le parc immobilier social a péniblement progressé de 3 % en Région bruxelloise. Face à une offre qui évolue peu mais mieux ces dernières années, des dizaines de milliers de personnes, coincées sur les listes d'attente, dans des logements toujours trop chers, souvent trop petits ou insalubres.

Source : <https://www.lesoir.be/496315/article/2023-02-20/logement-social-bruxelles-entre-7-et-19-ans-dattente-pour-les-menages-inscrits>

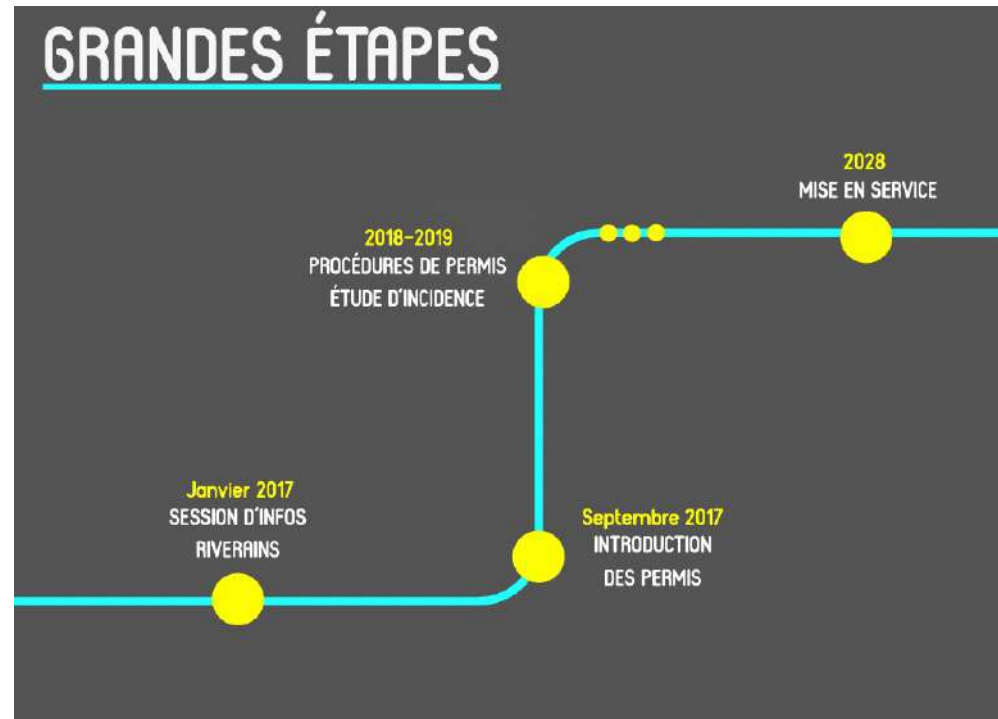
L'entretien des grandes infrastructures

- Pour les grands ouvrages, il est important de différencier investissement et entretien
- La RBC doit déjà assumer des infrastructures importantes avec des moyens qui ont été adaptés mais qui restent limités
- Le cas du tunnel de 2,6 km « Annie Cordy » (anciennement « Léopold II ») :
 - 500 millions d'euros de rénovation et d'entretien pour les 25 prochaines années (sans compter les coûts d'investissement initiaux)
 - 80.000 utilisateurs par jour
 - Soit un total de près de 70 centimes d'euros par passage à charge de la RBC

Conclusions et perspectives

Le projet de Métro 3 :

- menace la viabilité financière – et, donc, institutionnelle – de la Région de Bruxelles-Capitale
- est symptomatique de la difficulté de reconnaître le changement de contexte et de penser le futur autrement
- nécessite une approche beaucoup plus prudente, résiliente et incrémentale, tout en apportant des résultats plus rapides

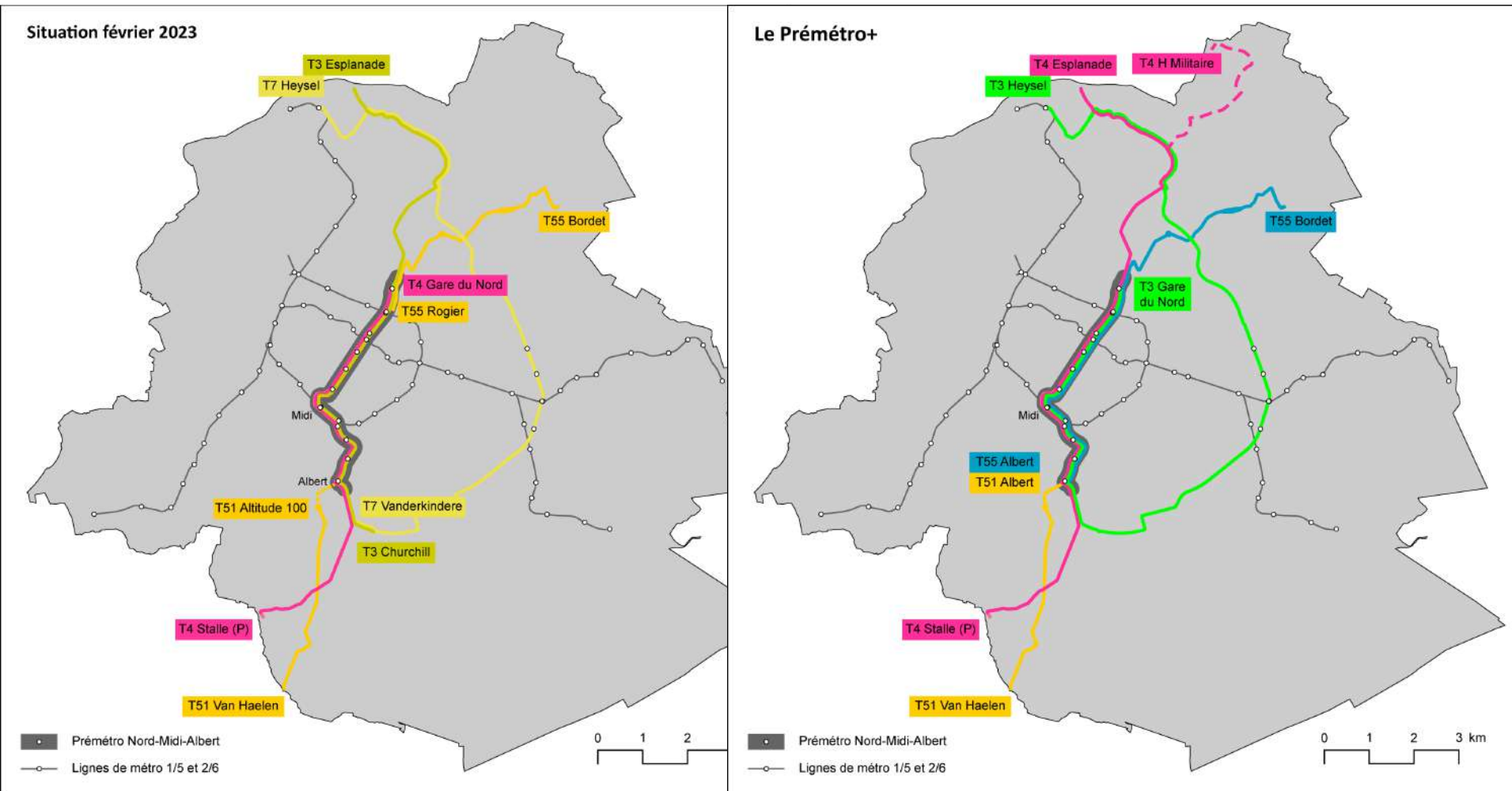


Source : présentation Beliris/STIB
à la CRM du 27/11/2017

Procéder par étapes (approche résiliente et incrémentale) :

- Améliorer à court terme l'offre aux voyageurs
 - en pensant « connectivité » et « accessibilité » pour les voyageurs plutôt que « vitesse »
 - en optimisant le tunnel de prémétro existant (cisaillement Lemonnier-Gare du Midi) et en tenant compte des infrastructures à venir (terminus T51 à Albert, future station Toots Thielemans, arrière-station Gare du Nord...)
 - en renforçant et en élargissant le maillage du réseau de surface (tram NOH, Tour et Taxis,...)
 - en améliorant la fluidité du réseau de surface
 - en proscrivant les travaux qui rendent le projet de Métro 3 « irréversible » (ex. terminus des T4 et T7 à Albert)

L'exemple de la proposition « préméto + »



« Préméto + » (Plateforme « Avanti ! ») : présentation CRM 17-04-2023

Procéder par étapes (suite) :

- Ne se lancer dans une extension du métro vers Evere que si les conditions (en termes de mobilité et d'impact environnemental et budgétaire) sont réunies...
- ...et que les moyens financiers sont disponibles !

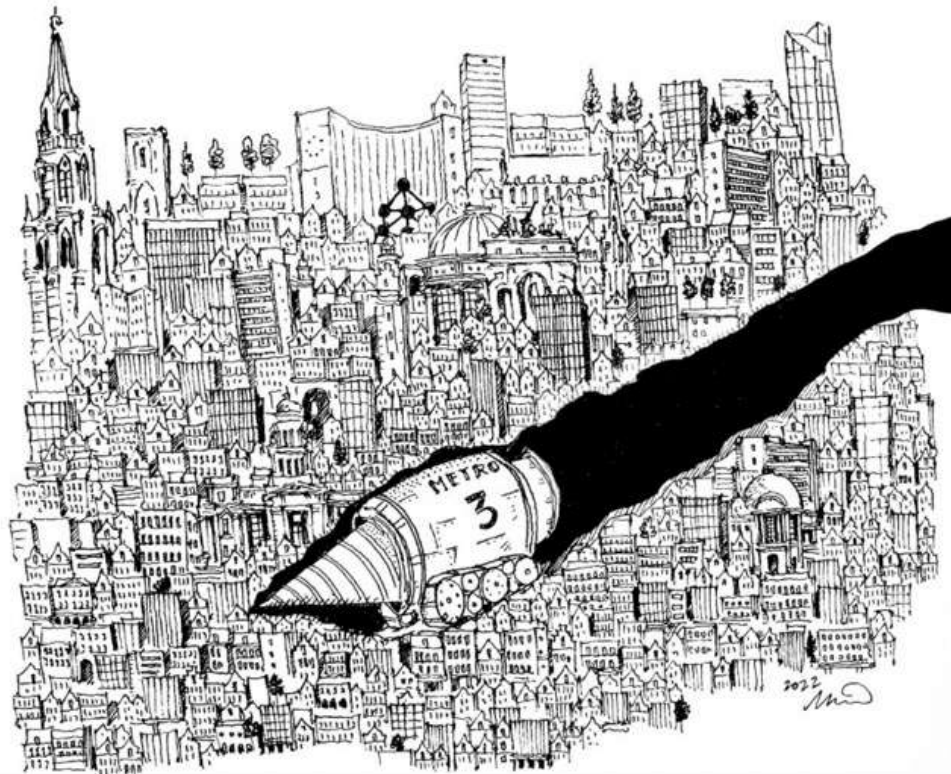
Merci de votre attention !

#2 Un avenir meilleur sans le Métro Nord

PUBLISHED 19/04/2022 - UPDATED 13/12/2022

Maxime Fontaine, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes, Wojciech Kęłowski, Christian Kesteloot et Pierre Laconte

Ce texte bénéficie également de nombreux soutiens (voir [liste ci-dessous](#)).



<https://bsiposition.hypotheses.org/389>