



Méto 3 : le gouvernement bruxellois sous influence de la STIB, ça suffit !

Malgré tous les déboires du projet, la STIB continue à défendre le méto 3, avec un scénario C* privilégié, en dépit du bon sens. La plateforme Avanti !, porteuse de la contre-proposition Préméto+, réagit à la note¹ de la STIB sur l'avenir du projet Méto 3 (M3). Rédigée « afin d'éclairer les décisions du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale dans un contexte de contrainte budgétaire », la STIB tente ainsi de forcer la main au gouvernement actuel et futur.

Qui peut encore faire confiance à la STIB dans ce dossier ?

Dans le dossier du M3, la STIB concentre tous les rôles : maîtrise d'ouvrage de la conversion du préméto Nord-Midi-Albert en méto (et co-maîtrise avec Beliris de l'extension vers Evere) ; réflexion sur des solutions alternatives quand des problèmes se posent (cf. le passage sous le Palais du Midi) ; analyse partielle des contre-propositions ; notes pour « éclairer » le gouvernement ; etc.

La STIB est ainsi juge et partie. Pire, elle développe systématiquement des analyses tronquées, voire mensongères, dans le seul but de sauver un projet dont l'observation de la réalité montre qu'elle ne maîtrise ni la dimension technique ni la dimension financière (tant le passage sous le Palais du Midi que la Gare du Nord nécessitant des permis modificatifs et de surcoûts importants). La STIB est tout simplement dépassée par l'ampleur du projet, dont elle a sous-estimé les risques tout en surestimant les contraintes des alternatives possibles. Un exemple parmi d'autres : Lorsque notre plateforme propose d'exploiter le tram 55 avec des trams de 43 mètres au lieu de 32, la STIB rétorque qu'adapter les quais sera un chantier de grande ampleur ! Un tel chantier est évidemment minime comparé à un tunnel de méto. Qui plus est, la majorité des arrêts ont déjà la bonne longueur !

Il est donc urgent que le gouvernement soit éclairé par une voix neutre analysant réellement les avantages et inconvénients de toutes les solutions possibles, dans un climat de confiance et sur la place publique plutôt que par le biais de notes réservées à un public très restreint (comme la note discutée ici) voire confidentielles (comme pour les problèmes au Palais du Midi en juin 2023). Cette approche neutre et équilibrée devrait relever de l'administration Bruxelles Mobilité (Direction Planification) et d'experts indépendants. Actons aussi la nécessité de mettre en pause ce projet et de se donner le temps de la réflexion. Vu son poids dans les finances bruxelloises, il y va de l'avenir de notre Région.

1 « NOTE SCENARIOS M3 », juin 2025.

Une note qui restreint le champ des possibles au lieu de l'ouvrir

La note prévoit des scénarios qui vont de l'abandon total du projet (tant la conversion du préméto Nord-Albert en métro que la construction d'un nouveau tunnel avec stations entre la Gare du Nord et Bordet à Evere) à son maintien intégral en passant par des solutions intermédiaires pour finalement proposer un scénario C* consistant en un simple étalement dans le temps du projet complet.

Ensemble des scénarios

SCÉNARIOS	Nord-Albert	Bordet-Nord
Scénario A - Poursuite du programme complet dans sa version initiale (PNA et PBN)	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Poursuite dans forme initiale (exploitation 2040)
Scénario A* - Poursuite de l'ensemble du programme, mais avec une variante PPP pour PBN	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Poursuite, variante PPP lots 3-4 (exploitation 2042)
Scénario B - Poursuite du PNA, abandon du PBN	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Arrêt définitif
Scénario C - Pause de l'ensemble du programme (PNA et PBN) avec une hypothèse de 10 ans	Pause pendant 10 ans (exploitation tram 2039) (exploitation métro 2042)	Pause pendant 10 ans (exploitation 2048)
Scénario C* - Proposition STIB : finalisation des travaux génie civil pour exploitation NA en tram, report 5 ans exploitation en métro NA, et report 10 ans BN	Poursuite phasée (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2039)	Pause limitée (exploitation 2046)
Scénario D - Pause du PNA, abandon du PBN	Pause pendant 10 ans (exploitation tram 2039) (exploitation métro 2042)	Arrêt définitif
Scénario E - Arrêt définitif de l'ensemble du programme (PNA et PBN)	Arrêt définitif	Arrêt définitif

Les scénarios qui impliquent l'abandon ou la mise en pause de tout ou partie du projet appellent normalement l'examen approfondi de solutions de rechange par la STIB. Treize mesures parmi d'autres possibles ont déjà été étudiées dans une note de novembre 2023 au gouvernement bruxellois. Ces mesures ne concernaient toutefois que la partie Nord-Bordet, pas l'ensemble du projet, qui n'a jamais fait l'objet d'une étude d'alternatives globales. L'examen de ces treize mesures était déjà partiel à l'époque, les mêmes arguments simplistes sont réutilisés. Dès que la note aborde ces questions, tout semble soudain trop lourd, trop coûteux, trop long. Or, rappelons que (1) la récente ligne du tram 10 a été réalisée sur une législature (5 ans) ; (2) tout projet de demi-métro (avec ou sans abandon du tronçon Nord) dépasse les 1,6 milliard d'investissements pour une exploitation de l'axe Nord-Albert en tram à partir de 2031 en cas d'abandon du Nord, voire en 2039 en cas de pause de celui-ci. Maintenir cette logique du « métro à tout prix » engendre des biais cognitifs majeurs en tentant de pondérer des critères qu'il n'y a pas lieu de comparer. Citons :

- L'introduction de la note fait état de quartiers denses ou en cours de densification très éloignés du tracé du métro 3 (Tour et Taxis, par ex).
- La croissance de la fréquentation ne fait l'objet d'aucunes nouvelles données donnant lieu à un usage douteux d'un « effet d'appel d'air » pour justifier le (demi-)métro.
- L'usage systématique de la donnée des coûts perdus (546 millions déjà investis) alors qu'aucune reconversion des ouvrages réalisés n'est étudiée et qu'en fine, aucun des lots de génie civil du tronçon Nord-Albert n'est finalisé à ce jour.
- Les considérations sur la confiance des marchés et une « rentabilisation » des investissements faits dans les années 70-90.

La même logique conduit la STIB à ne pas considérer notre alternative Prémétro+, véritable revalorisation de la desserte du prémétro Nord-Albert au profit de nombreux quartiers tant au nord (Laeken, Neder-over-Heembeek, Schaerbeek, Evere), au sud (Saint-Gilles, Forest et Uccle) qu'au centre. Une note boiteuse qui valide une conclusion... déjà écrite

Même dans le cadre étroit des scénarios retenus, les comparaisons sont faites à la va-vite, sans beaucoup d'explication méthodologique et avec de nombreux biais et zones d'ombre. Par exemple, le maintien du projet complet suppose des gains de temps de parcours très discutables dès lors que le projet remplacerait 13 arrêts de tram en surface par 7 stations très profondes (environ 30 mètres sous le niveau de la rue, soit 8 m plus profondes que la station Botanique actuellement la plus profonde et que toute personne intéressée par le dossier devrait visiter).

Des solutions visant à renforcer la desserte du tunnel Nord-Albert existant sont rejetées en raison de complications d'exploitation (cisaillements à la station Lemonnier) qu'il est parfaitement possible de résoudre pour un coût raisonnable (mise en surface des trams 51-82 entre Lemonnier et Gare du Midi) - scénario d'ailleurs absent de la note.

Le maintien à titre temporaire d'une exploitation par trams du prémétro Nord-Albert dans une première phase du scénario retenu (C*) n'est pas décrite ! Si la possibilité d'une troisième ligne injectée est évoquée, elle ne semble pas clairement plébiscitée. Pourtant, la reconnaissance tardive par la STIB elle-même que "le métro, ce n'est pas pour demain" devrait l'encourager à enfin miser sur une revalorisation de son réseau existant.

Scénario préférentiel de la STIB C*

	DESCRIPTIF DES TRAVAUX	MODIFICATION DU SCHÉMA D'EXPLOITATION	IMPACTS DES CHANTIERS	COÛT *	IMPACTS NÉGATIFS SUR LES USAGERS
PHASE 1 délai 2031	Finaliser les ouvrages de génie civil du pôle Constitution (station Toots Thielemans + tunnels de raccord aux tunnels existants), ce qui implique la démolition du Palais du Midi	Exploitation en mode tram de l'axe de prémétro Albert – Nord (pas de précisions quant au schéma d'exploitation : une seule ligne ou deux voire trois ? raccourcissement de la ligne 10 de Churchill à Albert ?)	Démolition du Palais du Midi = 10 ans de chantiers supplémentaires pour le quartier	511 millions €	Allongement temps de correspondances trams 51/82 <-> trams 4/10 à hauteur de Lemonnier/ Toots Thielemans
PHASE 2 délai 2039	Construire l'Arrière-Gare du Nord ; modifier la trémie Albert de la station Albert ; adapter l'ensemble des stations entre Albert et Nord (rehausse des quais, etc.)	Exploitation en métro du tronçon Nord-Albert (demi-métro) ; tram 4 amputé son tronçon Albert-Nord ; tram 10 amputé de son tronçon gare du Nord/Rogier-Churchill ; recul du terminus du tram 55, du tram 25 ou du tram 10 de Rogier à gare du Nord.	Interruptions du trafic ferroviaire à hauteur de la gare du Nord	409 millions € (infrastructures) + 90 millions € (11 rames de métro) = 499 millions €	Correspondance supplémentaire du nord vers le centre et le sud (tram 10 interrompu à gare du Nord ou Rogier) ; correspondance supplémentaire du sud vers le centre et le nord (tram 4 interrompu à Albert) ; recul du terminus du tram 55, du tram 25 ou du tram 10 de Rogier à gare du Nord. Baisse des fréquences sur l'axe Albert-Nord (intervalle : 2'30" => 3'25"). Risques de perturbations importantes en cas d'avarie d'une rame car pas d'accès aisé à un dépôt de métro.
sous-total phase 1 + 2				= 1.010 millions €	
PHASE 3 délai 2046	Construction de l'extension Nord-Bordet : creusement du tunnel, construction de 7 nouvelles stations et d'un dépôt		10 ans (minimum) de chantiers à travers Schaerbeek et Evere pour la construction des 7 stations prévues	entre 2.590 et 5.959 millions € (infrastructures) + 82 millions € (10 rames de métro)	Augmentation de la pénibilité et de la durée des trajets moyens/courts au sein de Schaerbeek et Evere
Total des 3 phases				= Entre 4.042 – 7.051 millions €	

* supplémentaire (par rapport aux dépenses déjà effectuées de 545,5 millions)

De même, l'analyse financière est trompeuse. Ainsi, les coûts d'arrêts sont gonflés en ce qu'ils incluent des travaux entamés qui ne peuvent être arrêtés. Seuls 140 millions d'euros sont comptabilisés pour la « mise à disposition » (reconstruction) du Palais du Midi, ce qui n'inclut pas l'ensemble du surcoût de l'étape « démolition du Palais du Midi » (coût de démolition qui semble avoir diminué depuis avril 2025, passant d'une fourchette comprise entre 11,8 à 14,8 millions à 9 millions par magie)². Ces circonvolutions langagières et transferts de montants d'un poste à l'autre en fonction des scénarios décrits ne permettent pas de brosser un tableau financier sur les sommes à liquider par chaque acteur en fonction du scénario retenu. Il est regrettable de constater que seule la publication du rapport attendu de la Cour des Comptes permettra une présentation transparente des données financières du dossier Constitution/Palais du Midi. Pourquoi n'est-il pas encore sur la table ?

² Cf. C1467_EI_RF, page 145. Tableau 25 chiffrage et planning des alternatives 1 et 1+ (par ailleurs similaires). Le montant de reconstruction était de 120 millions environs. Pour un montant global de l'opération démolition- reconstruction – construction du tunnel estimé entre 227 et 230 millions d'euros.

Conclusion : de la transparence et une meilleure gouvernance !

En conclusion, la note de la STIB :

- Doit être prise avec des pincettes, car elle émane de l'acteur qui est à la fois juge et partie dans ce dossier et qui a failli à plusieurs reprises comme maître d'ouvrage (passage sous le Palais du Midi...) ou co-maître d'ouvrage (passage sous la Gare du Nord...)
- Ne remet pas en cause le projet M3, mais étale sa première phase (Nord-Albert) dans le temps (scénario C*), solution pour le moins boiteuse sans l'extension (reportée) vers Evere
- Néglige un grand éventail possible de solutions alternatives, dont notre proposition Prémétro+
- Reste évasive sur l'exploitation prévue à court terme pour le tunnel Nord-Albert dans le cadre du scénario C* proposé
- Ne constitue pas un outil pertinent d'aide à la décision pour le futur Gouvernement bruxellois

Dès lors, la plateforme Avanti ! demande :

- Une réévaluation du dossier par **des experts indépendants** basée sur éventail de scénarios plus large y compris notre proposition Prémétro +
- **Une mise en pause de tous les chantiers liés au M3**
- Une projection des **possibilités financières** réelles de la Région en matière d'investissement en transports en commun afin d'arbitrer ce qui est **possible et prioritaire**.
- Et en parallèle, **la mise en service à court terme des améliorations de l'offre sur la ligne 55 et le tunnel Nord-Midi-Albert**