



# QUESTIONS-RÉPONSES SUR LE MÉTRO 3

## UNE EXTENSION DU TRAM/PRÉ-MÉTRO NETTEMENT PLUS AVANTAGEUSE

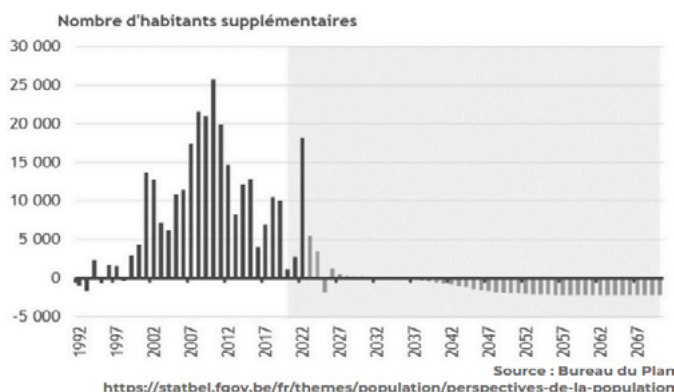
Q

Est-ce que le métro 3 permet de répondre à la croissance démographique à la demande de transport en commun lié à ce développement démographique ?

Il est illusoire de penser qu'une extension de 5km (à savoir le tronçon Nord-Bordet) puisse résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles, surtout que cette ligne empêche d'autres projets parce qu'elle concentre quasi tous les investissements en infrastructures pour les prochaines années.

D'autant plus que le Bureau du Plan annonce plutôt une stabilité et puis une décroissance démographique. On voit aussi que le monde a changé depuis le COVID et que la fréquentation des lignes 3 et 4 n'a pas été retrouvée depuis. De plus, avec 4 ans de recul, on observe que les pics de fréquentation sont lissés (impact maintenu du télétravail). Voir graphiques à droite ; Ce qui ne plaident pas en faveur du métro 3.

Dans certains quartiers de Schaerbeek, il y a même eu une décroissance observée entre 2017 et 2022 (Source : *Monitoring des quartiers*)



R

Q

Est-ce que le métro 3 permet d'éviter les aléas liés à la circulation ?

En effet, le métro n'est pas soumis aux aléas de circulation. Ceci dit, les trams 3 et 4, appelés à être remplacés par le métro 3, sont déjà en site propre, et ne sont donc pas perturbés par la circulation. Du reste, dans le Nord-Est, il est tout à fait possible de réduire l'impact de la circulation sur le tram 55 en aménageant les points critiques du parcours (Réorganisation des carrefours et télécommande de feux).

R



Q

Est-ce que le métro 3 permet de voyager plus rapidement ?

R

Non. Le métro 3 va au contraire va augmenter les temps de transport et la pénibilité pour la plupart des usagers. La métroïsation du pré-métro détricote trois lignes de tram nord-sud : le 51 (entre Heysel et Van Haelen), déjà disparu, et remplacé par trois trams, le 3 serait aussi remplacé par trois lignes et le 4 serait remplacé par deux lignes

Les correspondances supplémentaires du fait de prendre deux ou trois lignes pour faire le même trajet qu'avec une seule auparavant peuvent doubler les temps de parcours surtout lorsqu'il s'agit de trois lignes donc deux correspondances. Il n'y a non seulement le temps nécessaire pour effectuer la correspondance mais aussi le temps d'attente. La fréquence de beaucoup de trams est de 6/7 minutes en heure de pointe mais s'allonge à 10 minutes pendant la journée et 15 minutes le soir. En plus, les correspondances supplémentaires augmentent la pénibilité, d'autant plus pour personnes PMR, parents avec poussette, adultes à caddys, enfants se déplaçant seuls.

Il ne faut pas sous-estimer l'impact négatif des correspondances. Voici le titre d'un article qui en fait l'analyse: *Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles*, FRÉDÉRIC DOBRUSZKES, MICHEL HUBERT, FRANÇOIS LAPORTE AND CAROLINE VEIDERS ([openedition.org](https://openedition.org))

Le métro 3 remplacerait la ligne de tram 55 par un métro avec moins d'arrêts et un accès à 30m de profondeur (pénible ET chronophage). Pour les trajets courts/moyens, un tram sera moins performant que le métro (temps de marche jusqu'à l'entrée de la station plus long car il y a moins de station ET temps de déplacement quais vers surface entre 2 et 4 minutes)

Q

Est-ce que le métro 3 offre de plus grandes fréquences ?

R

Les fréquences prévues du métro 3 seront de toutes les 3 minutes en heure de pointe ce qui est MOINS fréquent que les 2min30 qui cadencent les trams sur le tronçon Albert-Gare du Nord actuellement. Avant la scission du tram 51 (devenue 18 entre Van Haelen et Albert), la fréquence des trams sur le tronçon était même de 1min45 entre Albert et Lemonnier.

En cas de mise en service du métro 3 sur le seul tronçon Albert-Gare du Nord, la fréquence en heures de pointe ne serait que de 3min25, 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.

Q

Est-ce que le métro 3 reste le mode le moins cher en termes de coûts d'exploitation par voyageur étant donné sa plus grande capacité ?

R

Non. En premier lieu il faut rappeler à quel point les coûts de construction sont plus importants que ceux d'exploitation. Les coûts de construction d'un km de métro sont en général 10 fois plus élevées que pour un km de tram. Donc, en termes de coûts de construction le tram est beaucoup moins cher par voyageur, malgré une capacité moins élevée (par exemple un métro transporte 2.8 fois plus de voyageur qu'un tram T4000). En l'occurrence avec l'argent pour l'extension Nord-Bordet on pourrait construire 200km de tram, c'est à dire 40 fois plus que les 5km de métro, ce qui rend le tram encore moins cher par voyageur

En ce qui concerne les coûts d'exploitation, il faut tenir compte des coûts liés aux stations de métro (électricité, éclairage, escaliers roulants, ascenseurs...). Et aussi les coûts d'entretien et de maintenance pour les stations et les tunnels (dépoussiérage, étanchéité, nettoyage, réparations des bétons) et les coûts de rénovation. On entend parfois que l'investissement se fait une fois pour toutes, ce qui n'est pas juste. Par exemple la rénovation de la station De Brouckère a coûté 17 millions (presque autant que l'aménagement du piétonnier 20 millions).

En première approximation, le coût d'exploitation, amortissement de l'investissement compris, d'un kilomètre de métro est de l'ordre de huit fois plus élevé que pour le tram. *Métro, tram, bus : quels choix pour quelle vision de ville ?* - VINCENT CARTON (revuepolitique.be)

Finalement, il ne faut pas oublier les coûts de financement. Dans le cas d'un emprunt classique, il y aurait des intérêts à payer en plus du coût du métro. Dans le cas d'un partenariat Public-Privé, piste envisagée aujourd'hui, les coûts de financement seraient supérieurs à ceux d'un emprunt classique.

Q

Est-ce que le métro 3 offre confort renforcé par rapport au bus et au tram ?

R

Il s'agit plutôt d'un confort DÉTÉRIORE puisque que le métro 3 va augmenter les temps de transports et la pénibilité à cause des correspondances supplémentaires pour la partie Albert-Gare du Nord et à cause de la suppression du tram 55 (car le métro 3 aura moins d'arrêts et des stations à 30m sous terre)



Q

Est-ce que le métro pollue moins respectivement par passager en termes de CO<sub>2</sub> ?

Non. D'après la STIB: les facteurs d'émission des véhicules sont les suivants: Métro: 22g CO<sub>2</sub> / (km\*passager) à Tram: 27g CO<sub>2</sub> / (km\*passager) à Bus: 114g CO<sub>2</sub> / (km\*passager) à Train (SNCB): 26g CO<sub>2</sub> / (km\*passager). Source: *T2K\_rapport\_final\_FR.pdf* (stib-mivb.be). Il s'agit d'un calcul théorique sur base de la capacité des véhicules et pas sur leurs taux réels de remplissage. Ex : un tram «bien rempli» aura un meilleur ratio CO<sub>2</sub>/km\*passager qu'un métro (à moitié) vide. De plus, ces chiffres représentent uniquement la consommation d'énergie de traction du matériel roulant et ne prennent pas en compte les émissions liées aux stations, très importantes pour le métro mais pas (ou moins) pour le tram.

On doit aussi tenir compte de l'impact carbone de la construction, qui est beaucoup plus importante pour le métro que pour le tram. Compte tenu de ces éléments et un report modal négligeable, le bilan carbone de l'extension Nord-Bordet est très mauvais. Voir l'article : *Métro 3 : un bilan carbone réévalué et encore plus désastreux* - Inter-Environnement Bruxelles (ieb.be)

R

Q

Est-ce que le métro 3 permet de réaffecter des trams et donc de renforcer le parc de véhicules utilisés à pleine capacité ?

Acheter des trams en plus et créer des lignes supplémentaires permet d'augmenter le parc de véhicules et la structure du réseau pour un coût largement inférieur à la construction du métro 3.

R

Q

N'est-il pas vrai qu'un sondage commandé en 2020 par la STIB indique que plus de ¾ des répondants sont favorables à la mise en service du métro 3 ?

Les questions de ce sondage ne sont pas disponibles. Est-ce que les questions étaient orientées ou est-ce que les personnes interrogées avaient toutes les éléments pour répondre ? En plus le sondage date de 2020 avant tous les problèmes. Seul un sondage récent avec des questions objectives serait recevable.

R

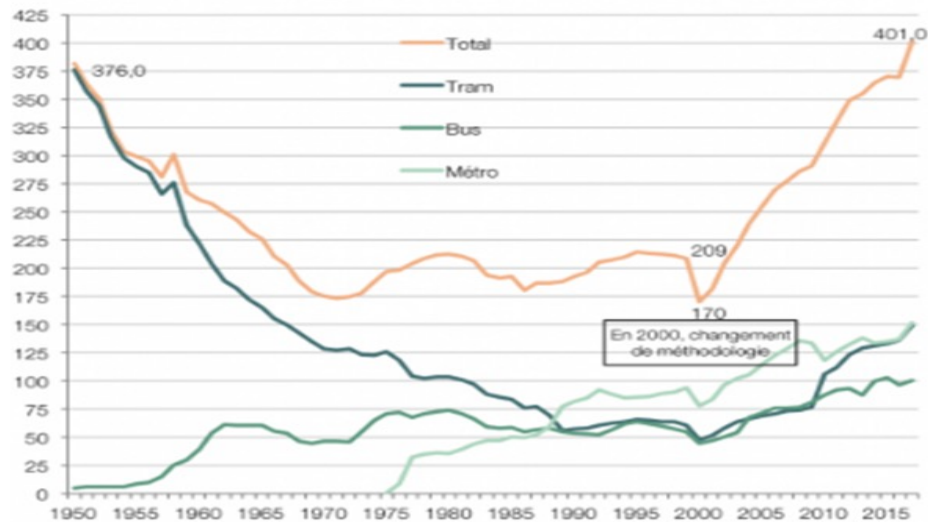
Q

La hausse de la fréquentation du métro ne montre-t-elle pas que les voyageurs plébiscitent ce mode de transport ?

La fréquentation du tram est en hausse constante de façon plus importante que celle du métro depuis 2005 (voir graphique ci-dessous).

R

Figure 6. Nombre de voyageurs (millions), tram, bus (dont trolleybus) et métro



Agrandir Original (png, 102k)

Cet indicateur intègre les ventes, des estimations par enquêtes de voyages avec les abonnements et de voyages non payés (fraude ordinaire, voyageurs dans les grands événements de foule où quasi-personne ne paie) ; il tient compte des voyages réalisés avec des titres de transport à tarif préférentiel et des variations de catégories de bénéficiaires. Pour la méthode de comptage des voyageurs, voir le chapitre 5 du 2<sup>e</sup> Cahier de l'Observatoire de la mobilité [Lebrun et al., 2013]. En 2010, une correction statistique concernant la répartition des voyageurs entre modes est effectuée au moyen de données plus précises obtenues grâce à la validation MOBIB des titres de transport ; à cette occasion, tram et bus gagnent des voyageurs (respectivement 31 % et 9 %) au détriment du métro (-21,7 %).

Source : Tramways Bruxellois (1950-1953) et STIB (1954-2017)

Q

Comment peut-on abandonner un projet vu les travaux déjà effectués et les sommes déjà engagées ?

Premièrement, on pourrait encore renoncer à la partie Nord-Bordet car les dépenses déjà réalisées, principalement pour des frais d'études, correspondaient à un pourcentage faible du coût total du projet.

On pourrait terminer la partie Albert-Gare du Nord SANS détruire ni la trémie Albert ni le Palais du Midi, ce qui rendrait une exploitation des lignes du pré-métro plus facile. La station Toots Thielemans ne doit pas obligatoirement être utilisée pour le métro et pourrait être utilisé dans le cadre du Prémétro Plus. On pourrait aussi remettre les trams 51 et 82 en surface entre Lemonnier et gare du Midi (500m)

Concernant les sommes déjà dépensées en général, il ne faut pas tomber dans le piège du « sunk cost fallacy ». Pour un agent rationnel, ces coûts ne devraient pas peser dans la balance pour les choix qui sont réalisés après qu'ils aient été engagés. En pratique cependant, ils interviennent souvent dans le raisonnement, du fait de l'aversion pour la perte. En anglais, on parle de sunk cost fallacy (« biais cognitif des coûts irrécupérables ». voir à ce sujet : [Coût irrécupérable — Wikipédia \(wikipedia.org\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Coût_irrécupérable)).

R

