



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'ETUDE D'UN TRANSPORT EN COMMUN
DE HAUTE PERFORMANCE VERS LE SUD DE LA RBC**

Phase 3 Analyse multicritères et identification des corridors préférentiels de la Tranche 1 Etude d'opportunité de l'Etude d'extension vers le sud de Transport en Commun de Haute Performance.

Demandeur	Ministre E. van den Brandt Beliris
Demande reçue le	15/09/2025
Exposé	15/09/2025
Documents transmis	Rapport d'étude sur l'extension de TC de haute performance vers le sud de Bruxelles. Tranche 1 – Étude d'opportunité (mai 2025) Présentation à la CRM le 15/09/2025
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	13/10/2025

La Commission a approuvé l'avis suivant. Conformément à l'art. 7. de l'arrêté du 22 février 2024 sur la composition et le fonctionnement de la Commission, les organismes liés directement au dossier, Bruxelles-Mobilité et la STIB, ainsi que ceux liés plus indirectement comme Infrabel et SNCB s'abstiennent sur l'avis.

Depuis le lancement de l'étude de faisabilité relative à un transport en commun de haute performance vers le Sud de la Région de Bruxelles-Capitale¹, des évolutions ont eu lieu. En particulier, la situation financière de la Région est devenue critique et le projet de métro Nord a rencontré des difficultés technico-budgétaires importantes. De plus, le périmètre de l'étude étant limité, des potentiels d'amélioration de lignes n'ont pas été étudiés en raison de goulets d'étranglement ailleurs sur le réseau, notamment au Goulet Louise et à Lemonnier. Si l'étude apporte des idées de ce qui est faisable dans la zone, certaines hypothèses sont caduques et l'étude ne permet pas d'évaluer toutes les possibilités.

¹ La Commission a été consultée sur le cahier des charges de l'étude en décembre 2018 et a remis un avis à ce sujet le 28 janvier 2019

La Commission estime que les conclusions de l'étude ne peuvent pas servir de bases pour construire l'avenir et ne se prononce pas sur le choix d'un scénario. C'est pourquoi elle ne soutient pas la poursuite de l'étude (*deuxième tranche*).

Par ailleurs, même si les contenus des phases de cette étude et de celles des études du Métro Nord diffèrent, la Commission souligne qu'un rapport récent de la Cour des comptes sur le Métro Nord insiste pour ne plus associer dans un même marché public « l'étude d'opportunité » et « l'étude de faisabilité » d'un projet ; le rapport signale aussi que la Commission avait déjà alerté à ce sujet.

La Commission demande avec insistance d'actualiser les études et/ou les développements de transports publics pour aller vers des solutions réalistes, soutenables et modulables à court et moyen terme. Elle estime nécessaire et urgent de mieux prendre en compte les critères budgétaires et le temps de développement des projets. C'est dans cette optique qu'elle émet déjà une première série de points d'attention.

Par ailleurs, la Commission rappelle sa demande d'être mieux impliquée dans les études et développements de transports publics. En particulier, pour le futur du projet Métro Nord, elle demande d'avoir rapidement une présentation du rapport transmis au gouvernement cet été.

Points d'attention concernant de prochaines études et/ou des développements des réseaux de transports publics à Bruxelles – *liste non exhaustive*

1. Accorder des poids différents aux variables « coûts » et « faisabilité » (le critère du coût devrait être défini en amont par le gouvernement²) ;
2. Approfondir l'importance et les caractéristiques des déplacements locaux et des déplacements à destination ;
3. En fonction de ces types de déplacements, faire varier les poids accordés à l'accessibilité, au confort, aux correspondances et à la sécurité des voyageurs, en regard des capacités maximales de voyageurs transportés ;
4. Ne pas baisser l'accessibilité globale des arrêts et de la qualité de l'offre du transport public ;
5. Prendre en compte les paramètres qui influencent le volume de la demande (nombre de passagers/heure/axe) : densité de population et/ou densité d'emploi ; zone de vie des navetteurs, présence de grandes installations le long du parcours et les demandes latentes liées aux évolutions urbanistiques ;
6. Réfléchir au-delà des frontières régionales et en particulier prendre en compte les possibilités d'améliorations d'intégration des réseaux avec le RER (réseau S) ;
7. Veiller à ce que l'éventuelle suppression d'une ligne de tram en voirie s'accompagne d'une requalification de celle-ci selon le principe STOP.

² en tenant compte des besoins et les priorités par rapport à l'ensemble de la Région

Autres remarques concernant l'étude d'opportunité relative à un transport en commun de haute performance vers le Sud

1. Tous les scénarios envisagés dépendent de la mise en œuvre du métro 3, et impliquent une rupture de charge à la station Albert, alors que le projet est marqué par de nombreuses incertitudes. Même si l'étude fut entamée durant une période de grande confiance dans le projet, un scénario sans métro 3, et le maintien d'une exploitation tram du tunnel Nord-Sud, examinant le cas échéant l'hypothèse de la poursuite de lignes continuant sans rupture de charge leur trajet en surface, aurait été pertinent et aurait dû être élaboré, même plus tard dans le processus de l'étude ;
2. La « *réorganisation des lignes de TC* » proposée dans le cadre de la variante 3B (figure 21, p.34) ne dit rien du sort réservé au tram 4 (la ligne la plus structurante du périmètre d'étude) et au tram 18 (qui circule aujourd'hui sur la deuxième partie du tronçon de la variante 3B) ;
3. Ne pas supprimer l'exploitation d'une ligne de tram sur l'axe de l'avenue Brugmann si un métro passant par l'Altitude 100 devait un jour être mis en service entre Albert et Héros. Dans l'étude, le tracé de la variante 3B s'écarte assez sensiblement de celui du tram 4 et des actuels arrêts Vanderkindere, Messidor et Boetendael. Si ces arrêts sont également desservis par le tram 92, cette ligne, qui contrairement au tram 4 n'est pas totalement en site propre, propose une fréquence moindre ;
4. Prendre mieux en compte les usages locaux, par exemple les distances entre les stations projetées dans la variante 3B sont importantes (atteignant parfois 900m) et ce dans des quartiers parfois marqués par une assez forte déclivité ;
5. Evaluer le trafic motorisé induit par une suppression du tram 18, qui entre Globe et Van Haelen circule très peu en site propre : libérer de l'espace en voirie ne peut provoquer une augmentation de la charge automobile ;
6. Le rapport (p.160) évoque un budget de 200 à 500 millions € par kilomètre, soit un budget total pour la variante 3B qui devrait osciller entre 1,02 et 2,55 milliards d'euros. La Commission rappelle que la construction du métro nord (Gare du Nord – Bordet, 4,36 km) a récemment été évaluée à 3,1 milliards d'euros, soit 711 millions par kilomètre³ ;
7. Les itinéraires proposés ont un impact limité sur le transfert modal. La création d'une bonne offre de transports en commun s'inscrit dans une politique qui vise également à limiter la mobilité automobile (ex : redevance zonale, zones résidentielles) ;
8. La Commission souligne l'importance des points intermodaux et de continuer à étudier les possibilités d'améliorations d'intégration des réseaux avec le RER (réseau S) et son optimisation ;
9. L'étude ne prend pas assez en compte les évolutions urbanistiques en cours ou à venir, autrement dit, ne considère pas assez la demande latente. La liaison du Sud de Bruxelles avec Anderlecht et Forest a été rapidement écartée alors que les gros développements notamment de Biestebroek et du bas de Forest font regretter l'absence de ligne structurante transversale. Par contre, la liaison transversale Forest/ULB est jugée intéressante. Outre la demande latente, les études de résidence des étudiants universitaires montrent le très grand nombre d'entre eux qui logent à l'Ouest de Bruxelles et singulièrement à Anderlecht, et pourraient être intéressés par

³ 29.09.2025 BX1 - Nouvelle estimation : le métro 3 coûterait 4,4 milliards (31/5/2023)

une nouvelle connexion transversale. Cela est vrai aussi pour le site du CERIA dans l'autre sens.

10. La Commission appelle à poursuivre la réflexion sur l'importante contrainte d'exploitation du goulet Louise.
11. Apprécier à sa juste valeur l'idée novatrice de prolonger la ligne de tram (93) aboutissant actuellement à Legrand jusqu'au Prince d'Orange.

La Commission demande à ce que lui soit transmise l'« *étude d'extension jusqu'à Calevoet ayant été faite par le groupement de bureaux d'étude BMN [Bureau Métro Nord]* » évoquée à la p.182 de l'étude d'opportunité.