



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE FUTUR DU PROJET MÉTRO 3

Demandeur	Avis d'initiative
Demande reçue le	na
Exposé	17/11/2025 par M. Martin Langlois, STIB et M. Carlos Van Hove, SSE/DITP
Documents transmis	Note Scénarios M3 – Juin 2025 Présentation Note M3 – Scénarios par Martin Langlois STIB et Carlos Van Hove, SSE /DITP
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	15/12/2025

Conformément à l'arrêté du 22 février 2024, sur la composition et le fonctionnement de la Commission régionale de la mobilité, Chapitre 4 Conflit d'intérêt, art. 7., la STIB et Bruxelles Mobilité s'abstiennent pour l'avis car ils sont concernés par le projet. La SNCB et Infrabel ont communiqué leur abstention par mail après la réunion (17/12/2025).

La Commission regrette de ne pas avoir été saisie par le Gouvernement au moment opportun sur un sujet aussi stratégique relevant de ses compétences.

Le présent avis se concentre sur le futur du projet du Métro 3. La Commission appelle à relire ses précédents avis qui ont déjà abordé de nombreux aspects critiques¹ du projet Métro 3.

La Commission appuie l'ambition de voir le réseau de transport public bruxellois gagner en efficience et en robustesse en vue de donner lieu à un report modal majeur en sa faveur. Elle souligne l'importance de l'axe Nord-Sud dans le réseau structurant du transport public bruxellois.

¹ Notamment sur les coûts, le financement, l'entretien et les échéances en 2022 et sur les alternatives 2024

Pour autant, vu les difficultés techniques, les budgets nécessaires et la situation financière de la Région, elle ne soutient pas les scénarios proposés pour la poursuite du projet Métro 3. Le scénario pour l'exploitation de Nord-Albert en métro (mode manuel) est estimé à près d'un milliard d'euros et le scénario proposé par la STIB de finalisation des ouvrages de génie civil du pôle Constitution et son exploitation temporaire en tram via la station Toots Thielemans et de construction de l'arrière-gare du Nord et le déploiement d'une signalisation métro CBTC est estimé à plus d'un demi-milliard d'euros (estimations pour autant que les difficultés techniques rencontrées depuis plus de 2 ans sous le Palais du Midi et derrière la gare du Nord puissent être maîtrisées).

La Commission pointe également le fait que la recommandation de la STIB, à savoir la mise en service d'un demi-métro Albert-Gare du Nord, couperait toute connexion directe au centre-ville. La Commission regrette qu'aucun scénario n'est envisagé par la STIB en dehors de la résolution du goulet Constitution (si ce n'est son simple abandon, en présentant alors les investissements déjà consentis comme pure perte), sans chercher à valoriser ce qui a été construit dans un autre schéma d'exploitation.

Même si pour certains membres la finalisation des travaux engagés et, à terme, la création du Métro 3 reste souhaitable dans un cadre budgétaire réaliste, la Commission demande donc en l'état l'arrêt ou la mise sur pause du projet Métro 3.

La Commission propose une autre approche pour restaurer la confiance dans le projet d'amélioration de la desserte de l'axe Nord-Sud et l'image de la Région.

1. Amélioration de la desserte actuelle de l'axe de trams Nord-Sud

L'ambition de redéploiement du transport public doit s'appliquer en premier lieu à un véritable plan de renforcement de l'exploitation du réseau lié aux trams du Nord-Sud, dans et hors tunnel.

La Commission demande de déployer un plan d'actions visant à améliorer la desserte actuelle sans délai :

- a) de mettre en œuvre les multiples possibilités de régulation planifiées offertes par le logiciel de suivi informatique du trafic, celui-ci permettant notamment une meilleure intercalation des trams ;
- b) d'activer le poste de régulation en temps réel du trafic des lignes 4 et 10 (et d'une troisième ligne future) avec du personnel dédié dépendant du dispatching tram, comme cela se pratique pour les deux axes de métro ;
- c) de supprimer les dérégulations liées aux remplacements de conducteurs au sein de la station Rogier qui prennent parfois plus d'une minute ;
- d) de monitorer ce mode d'exploitation et de publier des indicateurs élaborés avec Bruxelles Mobilité.

2. Travaux

La Commission s'oppose à l'interruption de la desserte du tunnel Nord-Albert entre Gare du Midi et Lemonnier telle qu'envisagée à court terme (2026) pour réaliser des travaux entre Gare du Midi et Lemonnier. Tant que la réalisation du tunnel sous le Palais du Midi n'est pas effective, ces travaux ne se justifient pas alors qu'ils perturberont fortement les trajets des voyageurs.

En tout état de cause, la Commission demande à pouvoir disposer d'un planning intégré comportant le cas échéant, l'ensemble des interruptions de trafic encore nécessaires pour la métroification de l'axe existant (Albert, Jamar, Anneessens, Gare du Nord, etc.).

La Commission demande un moratoire sur l'ensemble des travaux d'infrastructure liés au Métro 3 jusqu'à ce que la clarté soit faite (voir ci-dessous « Etudes »). La Commission rappelle qu'une incertitude juridique pèse sur la démolition du Palais du Midi, dont le permis fait actuellement l'objet d'un recours en suspension devant le Conseil d'État.

En attendant une nouvelle vision et un nouveau programme, la Commission demande avec insistance de remettre en état les espaces publics de surface impactés, en particulier le boulevard Jamar, l'avenue de Stalingrad et l'esplanade de l'Europe afin de réduire les nuisances pour le quartier et de restaurer de bonnes conditions de déplacements pour l'ensemble des usagers, en particulier pour les piétons, les cyclistes et les transports publics avec une attention particulière pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des femmes, des minorités de genre, des familles et des liaisons avec les commerces et infrastructures collectives.

Ensuite, la Commission demande de concentrer simultanément tous les travaux qui devraient être réalisés (en fonction de ce qui sera finalement décidé) afin de n'opérer qu'une seule coupure de l'exploitation du tunnel.

3. Actualisation des études pour une vision claire et partagée

Alors que la principale justification de la conversion du prémétro Nord-Midi-Albert en ligne de métro réside dans le besoin de capacité supplémentaire, la Commission constate que l'analyse de la demande sur la ligne de Métro 3 n'a pas été revue depuis l'étude d'opportunité de 2012. Elle constate aussi que la fréquentation actuelle élevée des trams de l'axe Nord-Sud résulte en partie de la mise en œuvre du projet Métro 3 lui-même (correspondances à Albert pour les voyageurs du tram 18 et à Rogier pour ceux du tram 55) et d'autres travaux ne permettant plus une desserte directe du centre-ville (comme l'interruption du tram 92 venant du sud à Louise) et provoquant un report des voyageurs vers les lignes 4 et 10.

La Commission s'étonne que le rapport sur le futur du Métro 3 ait été demandé à la STIB, celle-ci étant juge et partie de ce projet dont la gestion rencontre d'importantes difficultés. La CRM demande depuis longtemps une étude indépendante concernant le Métro 3 et sa demande s'applique évidemment au futur du Métro 3 compte tenu des paramètres actuels : surcoûts importants, difficultés techniques majeures, situation financière de la RBC. La Commission estime que Bruxelles Mobilité, en tant qu'autorité organisatrice de la Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, doit piloter ces études en la dotant des moyens financiers et humains nécessaires.

La Commission plaide pour plus de transparence et de prudence et voit dans ces études la possibilité de restaurer la confiance dans le projet.

La Commission demande de mettre rapidement en œuvre des études indépendantes pour :

- a) actualiser l'opportunité d'un métro Nord-Sud dans une vue d'ensemble de la mobilité régionale, en particulier l'analyse de la demande, des besoins locaux et le report modal ;
- b) analyser de manière approfondie les alternatives pour le réseau de transport public lui-même (notamment la faisabilité et les impacts du projet alternatif « Prémétro+ ») et étudier (voire tester) l'ajout d'une troisième ligne de tram dans l'axe du tunnel Nord-Albert, le choix de la ligne 55 (devenant le tram 3) jusqu'au niveau -2 de la station Albert est une des options; La Commission rappelle que le Gouvernement a adopté en novembre 2023, face au report prévisible du projet, 13 alternatives de surface dont « L'une des pistes est néanmoins jugée « intéressante » par la STIB et Bruxelles Mobilité : celle de l'ouverture d'une ligne de tram en parallèle, entre Bordet et Botanique. La ligne 55 se verrait ainsi déchargée d'une partie de ses voyageurs, tout en permettant un renforcement de la mobilité dans le nord-est de la Région ».²
- c) réactualiser aussi les mesures de mobilité nécessaires : taxe kilométrique, soutien fiscal au covoiturage, budget mobilité, abaissement du seuil obligatoire pour la réalisation d'un plan de Déplacement Entreprise à 50 employés, réalisation de PDE par zones d'activités économiques, etc.
- d) réévaluer la faisabilité technique, le calendrier et les coûts globaux du projet de Métro 3 comprenant les coûts du génie civil, des parachèvements, des équipements, etc. y compris les coûts d'arrêt de certains travaux, les frais d'investissement en matériel roulant et dépôts ;
- e) dans cette réévaluation, étudier sérieusement l'amélioration de l'axe tunnel Nord-Sud via Lemmonier, en supprimant le croisement en sous-sol du T82 avec T4 et T10, en faisant passer le T82 en surface. A Lemmonier, étudier comment il est possible d'aménager deux quais (ou un quai central) PMR avec ascenseur donnant sur l'espace public du boulevard du Midi, sur la totalité de l'espace de la station et du croisement. Évaluer en parallèle la possibilité d'exploiter l'espace du tunnel et de la station Toots Tielemans pour le garage de matériel roulant.
- f) revoir le cas échéant le projet du tronçon Nord tant pour son tracé que pour son exécution.

La Commission a pris note que les informations actuellement disponibles ne permettent pas de formuler une estimation solide des coûts d'un partenariat public-privé et que l'analyse réalisée par la Banque Européenne d'Investissement pour un scénario PPP pour la section Bordet-Nord indique que ce serait un des plus grands marchés de ce type en Belgique. La Commission demande préalablement la réalisation des études indépendantes susmentionnées. Elle alerte aussi sur les risques de ces partenariats et les charges financières très lourdes à long terme.

² <https://www.lesoir.be/550900/article/2023-11-22/bruxelles-envisage-dautres-options-de-mobilite-en-surface-dans-lattente-du-metro>