

# Accroître la capacité des lignes 3 et 4 en accouplant les trams

**MOBILITÉ** Il serait techniquement possible de relier deux véhicules T3000 selon le MR



Accoupler deux T3000 sur la ligne 3 permettrait d'augmenter la capacité de 22 % en heure de pointe. © BELGA.

Il est 7h50. Nous sommes en pleine semaine et comme tous les matins, le tram 3 en route depuis l'arrêt Albert en direction d'Evere est bondé. Les coups de sac à dos des élèves énervent les travailleurs. Inutile d'expliquer à ces usagers quotidiens de la Stib l'utilité d'augmenter la capacité du réseau. La saturation, ils la vivent maintenant et ne souhaitent pas attendre l'arrivée du métro nord-sud en 2028 pour améliorer leur confort. A force d'entendre ces réflexions, le député libéral Gaëtan Van Goidsenhoven a eu l'idée de doubler la capacité des lignes 3 et 4 qui traversent la capitale du nord au sud en fusionnant deux trams T3000 aux heures de pointe.

« Chaque année, la Stib est fière d'annoncer que son nombre de voyageurs augmente, explique le député. Pour 2017, elle comptait 401 millions de voyages, soit 8 % en plus qu'en 2016. C'est très bien mais en

même temps, elle dit que certaines lignes sont saturées. Or, sa seule solution est la création de la ligne nord-sud du métro pour 2028 au mieux. Et que fait-on pendant dix ans ? »

Actuellement, l'axe Nord-Midi est exploité avec des trams T4000 d'une capacité de 250 places et, selon la Stib, il arrive à saturation. Augmenter le nombre de places n'est possible qu'en construisant le métro. Suivant la Stib, la ligne est parcourue en heure de pointe par 12 trams par heure sur la ligne 3 et 12 trams par heure sur la ligne 4, soit un total de 24 trams par heure ou une offre de 6.000 places.

Le T3000, lui, peut contenir 180 places. « Si on accouple deux T3000, on obtient donc 360 places, complète Gaëtan Van Goidsenhoven. Si on compte une cadence de 24 trams par heure, cela signifie qu'on offrirait 7.320 places au lieu des 6.000 actuelles, soit une augmentation de

l'offre de 22 %. Et si on met cela sur les deux lignes, on arrive même à 8.640 places, soit une hausse de 44 %. Evidemment, cela ne se ferait qu'en heure de pointe. »

Sur papier, la proposition semble plutôt simple mais techniquement, il faut observer la longueur des quais, la durée des feux rouges pour la circulation automobile ou encore la faisabilité de relier deux trams.

**« Si on accouple deux T3000, on obtient 360 places »**

GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

« A Anvers, les T3000 s'accouplent déjà. Il s'agit juste d'une accroche. Cela permet de ne pas augmenter le nombre de conducteurs. Les trams mesureraient 60 m, mais cela ne poserait pas réellement de problème. Entre Churchill et la gare du Nord, la ligne 3 circule en souterrain et entre la gare du Nord et l'Espla-

nade, c'est essentiellement en site propre. Le seul souci pourrait se faire au niveau de l'avenue Brugmann et des arrêts Stalle et Globe où les quais ne font pas 60 m. »

Selon le député, l'aménagement de telles infrastructures ne coûterait pas trop d'argent à la Stib. Pour la société de transports en commun, les choses ne semblent pas si simples. « Nous attendons de recevoir la proposition complète de M. Van Goidsenhoven via le parlement, réagit la Stib. En attendant, nous ne pouvons pas commenter mais par contre, ce qui est certain, c'est que nous n'avons pas assez de matériel roulant pour jumeler des trams. »

« On ne peut pas se contenter du statu quo, conclut Gaëtan Van Goidsenhoven. Il faut avoir une réflexion pour activer des solutions en attendant le métro qui arrivera peut-être aussi rapidement que le RER. » ■

VANESSA LHULLIER



Le Soir Bruxelles 03/05/2018, pages 16 & 17

Tous droits réservés. Réutilisation et reproduction uniquement avec l'autorisation de l'éditeur de Le Soir Bruxelles

