La démolition-reconstruction du Palais du Midi

GLOSSAIRE

BE / Stratec = bureau d'études

CA : comité d'accompagnement de l'étude d'incidences

EI : étude d'incidences (juillet 2024)

NCEI : note complémentaire à l'étude d'incidences (janvier 2025)

Structure du document

P. 1. Sur l'enquête publique, l'accessibilité des documents et les termes utilisés
P. 2. Sur le projet, son opportunité et sa justification
P. 3. Sur l'étude d'incidences (EI) et la note complémentaire à l'étude d'incidences (NCEI)
P. 7. Sur l'alternative 3 (ou alternative Tram)
P. 9. Conclusion

Sur l'enquête publique, l'accessibilité des documents et les termes utilisés

1.1. Les documents mis à l'enquête représentent plus d'un millier de pages. Prévoir une enquête publique d'un mois n'est pas suffisant pour s'approprier un tel dossier, d'autant plus qu'elle a lieu partiellement pendant des congés scolaires (du 24 février au 9 mars 2025 pour la FWB, du 3 au 9 mars pour les écoles néerlandophones).

1.2. L'enquête publique aurait également dû être organisée à Anderlecht et Saint- Gilles, puisque le bureau d'études a, pour plusieurs domaines, identifié des incidences qui dépassent le territoire de la Ville de Bruxelles[1] . Il en va notamment des domaines « Mobilité » (EI p.173[2]) et « Environnement sonore et vibratoire » (EI p.319).

1.3. L'élaboration parallèle du projet faisant l'objet du permis et de l'étude d'incidences rend le dossier très peu lisible. En effet, le projet final (ou amendé), qui « *comporte des éléments communs aux alternatives 1 et 1+, et à la variante 3* »[3] étudiées dans l'EI, est décrit dans une note complémentaire à l'EI. Les informations mises à dispositions du public sont donc reprises dans deux documents différents. Le contenu de l'un amende ou remplace partiellement le contenu de l'autre, sans que des renvois explicites et clairs soient faits, ce qui rend l'analyse complexe[4] .

1.4. Les PV des comités d'accompagnement (en particulier celui du 22/03/2024) témoignent du souci d'Urban de faire disparaître le mot « démolition » de l'étude d'incidences, en suggérant au bureau d'études d'utiliser le mot « déconstruction ». Le terme de « déconstruction » est tout à fait trompeur et vise à euphémiser la nature réelle du projet mis à l'enquête publique, lequel ne constitue rien de moins qu'une démolition-reconstruction – pour reprendre les termes de la Commission Royale des Monuments et Sites[5] .

1. Nous partageons donc l'avis du comité d'accompagnement, qui dans le document de clôture de l'EI estime qu'« *au vu des incidences identifiées dans l'étude, les communes de la Région de Bruxelles-Capitale sur lesquelles l'enquête publique doit avoir lieu sont : la commune d'Anderlecht, la commune de Saint-Gilles, la Ville de Bruxelles* ».

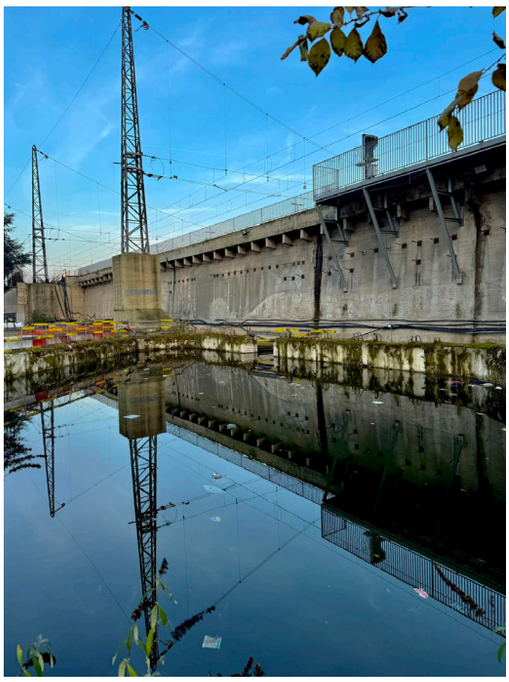
2. « *Les périmètres à considérer pour les incidences sur l'accessibilité et le stationnement sont respectivement de 500 et 600 mètres autour du site* ». Le Palais du Midi bordant quasiment la Petite Ceinture, ces incidences dépassent donc le territoire de la Ville de Bruxelles.

3. NCEI, p.17.

4. Il est difficile de cerner le budget exact que réclame le projet amendé en tant que tel, parce qu'il combine plusieurs alternatives et variantes qui ont été budgétées séparément.

5. « *La CRMS rappelle qu'elle ne s'est jamais prononcée en faveur du scénario de démolition-reconstruction du Palais du Midi* », avis de la Commission sur la présente demande de permis, p.4.

Sur le projet, son opportunité et sa justification



2.1. Cette demande de permis modificatif est liée à la conversion en métro de l'axe Albert-Nord. L'exploitation de ce tronçon en métro est tributaire de l'existence d'une arrière-gare (à la gare du Nord) dont la réalisation est incertaine, notamment en raison du surcoût (son budget passant de 44 à 88M€)[6] . Plus généralement, continuer à « métroïser » l'axe Albert-Nord[7] sans certitude sur le tronçon Nord-Bordet est totalement insensé : limitée au tronçon sud, la mise en service du Métro 3 impliquera des correspondances pour tout usager voulant rejoindre le centre-ville. Mettre en service un métro Albert-Nord, c'est supprimer toute connexion directe au centre-ville en tram pour une partie des territoires d'Uccle, Schaerbeek et Evere. Nous reviendrons sur cette question au point 4.

2.2. Le projet de démolition-reconstruction (au stade du gros œuvre) du Palais du Midi, construction du tunnel comprise, devrait durer 9 ans (NCEI, p.41). Quant à la reconstruction complète du bâtiment, on peut déduire de l'EI qu'elle pourrait durer **13-14 ans**[8]. Même à supposer que ces délais soient tenus – ce dont on peut fortement douter vu l'histoire calamiteuse du projet et les probables recours à venir – **cela signifie que le quartier Stalingrad aura été en chantier pendant au moins 20 ans, ce qui est tout simplement inacceptable.**

2.3. Le projet amendé, qui a abandonné l'idée d'un parc temporaire, est notamment justifié au regard de « l'*objectif de réduire la durée du chantier* » (NCEI, p.14). Or, à peine 26 pages plus loin, on lit que « *le chantier total, en ce compris la reconstruction CASCO [gros œuvre fermé, ndr], est prévu pour une durée de 9 ans contre 6 dans le projet initial qui comprenait un réaménagement en parc* ». Manifestement, ce n'est pas le souhait de « *réduire la durée du chantier* » qui explique les amendements apportés au projet initial.

2.4. Un certain nombre d'images figurant dans la note explicative sont tout à fait trompeuses. En effet, il n'est absolument pas certain que la reconstruction du Palais du Midi aboutisse à ce que ces images préfigurent. Et pour cause : c'est à la Ville de Bruxelles, propriétaire du bâtiment, que revient d'élaborer un programme immobilier définitif :

- « *Le projet est proposé CASCO [=gros œuvre fermé, ndr]. L'occupation finale de celui-ci n'est donc pas figée. La STIB propose un bâtiment modulable, permettant de replacer les fonctions existantes dans le bâtiment projeté. Il appartiendra à la Ville de Bruxelles d'en décider les affectations finales* » (NCEI, p.16)
- « *Les architectes du projet ont intégré dans la conception des distributions techniques permettant une flexibilité d'affectations futures : écoles, infrastructures sportives, musées, bureaux, etc.* » (NCEI, p.100)

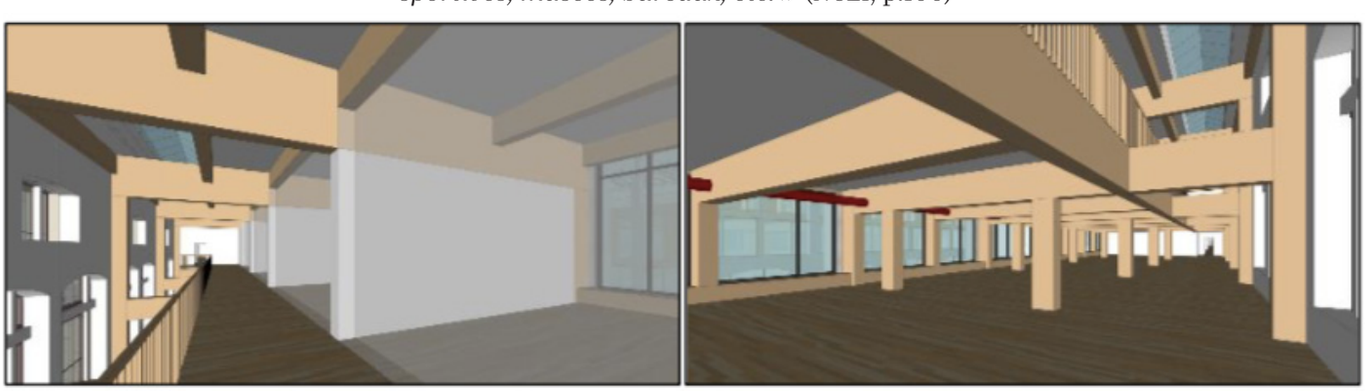


Figure 7 : Vues 3D de l'intérieur du bâtiment (source : SumProject)

6. BX1, 3 mars 2025

7. Cette conversion du prémétro en métro devrait coûter au total plus d'1,5 milliards d'euros. Lire : L'Écho, « Bruxelles freine encore les travaux du métro 3 face à des coûts qui explosent », 1/3/2025.

8. C'est en effet la durée de chantier évaluée pour l'alternative 1 de l'EI, laquelle prévoyait une « *reconstruction finalisée* » (NCEI, p.41)

2.5. Les images aguicheuses qui garnissent la note explicative n'enlèvent rien au fait que les affectations définitives ne seront connues qu'à l'issue d'une étude programmatique dont la réalisation a notamment été confiée au bureau 51N4E, qui décrit la démarche en ces termes : *« Au cours de l'année à venir [2025, ndr], 51N4E et son équipe élaboreront plusieurs scénarios de transformation pour préparer un futur projet architectural. Cette étude visera à maximiser le potentiel du site tout en s'adaptant aux besoins évolutifs du quartier.»*[9] .

Sur l'étude d'incidences (EI) et la note complémentaire à l'étude d'incidences (NCEI)

Sur les Réunions d'Information du Public (RIP)

3.1. Conformément à ce que prévoit l'ordonnance Fast-Track, qui accélère les délais de procédure pour la démolition du Palais du Midi, deux réunions d'information du public ont été organisées, l'une le 12/12/2023, l'autre le 29/01/2024. Le but de ces réunions était de « *permet[tre] aux tiers intéressés de formuler des observations sur le projet au cours de l'étude et peu après son entame* » (art. 16 de l'ordonnance).

3.2. L'étude d'incidences ayant débuté le 15/12/2023 (NCEI, p.7), l'organisation d'une RIP le 12/12/2023 ne respecte pas l'article 16 de l'ordonnance. Quoi qu'il en soit, le Demandeur (la STIB) n'a pas retranscrit les remarques formulées par les participants, et la rencontre n'a donc pas fait l'objet d'un PV. En conséquence, toute référence à la RIP du 12/12/2023 et aux remarques émises à son occasion doit être considérée comme nulles et non avenues. Pourtant, le bureau d'études[10] s'y réfère à plusieurs occasions :

- « L*es remarques et questions des participants à la première Réunion d'Information Préalable (RIP) traduisent les inquiétudes des habitants et commerçants du quartier quant au devenir des infrastructures occupant le site aujourd'hui et quant aux retombées d'un nouveau chantier sur la qualité de vie du quartier.* » (EI, p.395)
- « *Lors de la première Réunion d'Information Préalable (RIP) qui s'est tenue le 12 décembre 2023 à Bruxelles, plusieurs riverains ont fait part de leurs inquiétudes concernant la suppression de l'ensemble des fonctions occupant actuellement le site* » (EI, p.405)

3.3. Nous déplorons que le cahier des charges de l'étude d'incidences ait été validé par le CA lors de sa réunion du 15/12/2023[11], c'est-à-dire bien avant la tenue de la RIP du 29/1/2024 (qui contrairement à celle du 12/12/2023 a bien fait l'objet d'un PV). Certes, le comité d'accompagnement, dans sa réunion suivante, a amendé le cahier des charges suite à la « deuxième » RIP, mais de manière cosmétique : seules trois remarques des « *tiers intéressés* » semblent l'avoir nourri.

Sur le Métro 3

3.4. L'étude d'incidences indique que « *la création du Métro 3 vise le renforcement de l'accessibilité régionale le long de l'axe nord-sud. En effet, les métros permettent une desserte plus rapide et plus fréquente du territoire* » (EI, p.201). Cet énoncé est infondé :

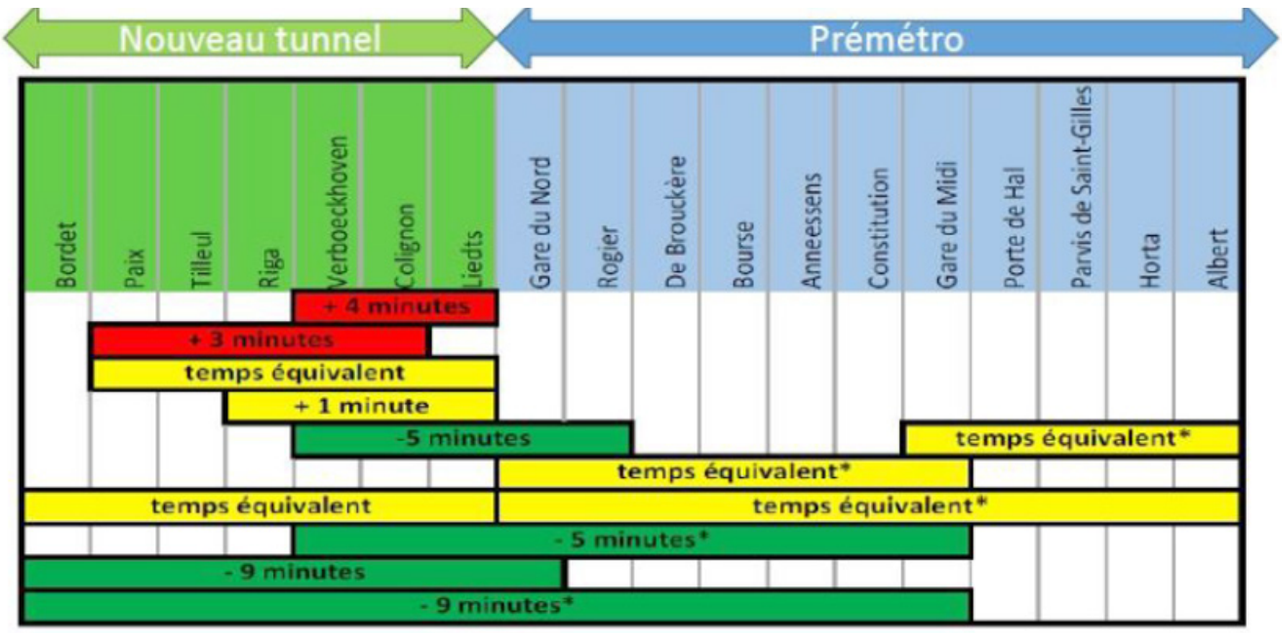
- Sur le tronçon Nord-Bordet, le Métro 3 prévoit 7 stations qui remplaceront les 14 arrêts du tram 55 : il ne s'agit donc pas d'un « *renforcement* » de l'accessibilité physique du transport public, mais bien de sa réduction de moitié.
- Les correspondances qu'entraîneront la mise en service du Métro 3, et a fortiori celles qu'implique un « demi-métro » Nord-Albert, vont augmenter la pénibilité des trajets et leur durée, ce qui ne va pas dans le sens d'un « *renforcement de l'accessibilité* ».
- Si la rapidité peut en effet être considérée comme une dimension de l'accessibilité, il reste que :

9. https://www.architectura.be/fr/actualite/51n4e-charge-d-etudier-la-transformation-du-palais-du-midi-a-bruxelles/

10. Il est d'autant plus étonnant que l'EI se réfère à la RIP du 12/12/2023 qu'elle ne méconnaît pas le prescrit de l'ordonnance en la matière. Dans l'avant-propos de l'EI (p.25), le bureau d'études évoque en effet « *l'organisation d'une Réunion d'Information Préalable (RIP) jusqu'à 45 jours après le début de l'étude d'incidences [15/12/23, ndr]* ».

11. « *Le CA valide le cahier des charges en séance avec les adaptations faites suite aux remarques émises* » (PV CA 15/12/2023). On saluera la performance du comité d'accompagnement : alors qu'aucun PV de la réunion n'a été dressé, il assure pourtant avoir pris en compte des « remarques émises » à peine trois jours plus tôt.

« Pour pouvoir apprécier correctement l'efficacité en matière de temps de déplacements d'un projet comme le métro 3, et la comparer à celle des alternatives, utiliser le seul critère de la vitesse commerciale n'est pas pertinent. Ce qui compte en effet, en tant qu'usager, c'est le temps de parcours total d'un point A à un point B, qui ne se limite pas au temps passé dans le(s) véhicule(s) mais qui comprend également il reste que les gains de temps que générera le Métro 3 s'observeront uniquement pour les longs trajets »[12]



Sur les équipements sportifs

3.5. Le projet amendé propose une baisse notable des surfaces dédiées aux activités sportives : **de 4470 à 2425m²** (NCEI, p.60). Cette baisse est notamment due au fait que le projet, en concertation avec la Ville de Bruxelles (p.65), propose de ne pas reconstruire le hall multi-sports. Or, les salles du Palais du Midi connaissent pour la plupart des taux d'occupation très importants[13] et sont très majoritairement utilisées par des riverains. En outre, le représentant de la Ville de Bruxelles au sein du comité d'accompagnement avance qu'*« il y a une saturation des équipes avec une demande très forte d'équipements sportifs dans le secteur »* (PV CA, 22/3/2024). Cette perte irrémédiable, qui affectera en premier lieu les habitants du quartier, ne pourra vraisemblablement pas être compensée par d'autres infrastructures, comme en témoignent les nombreux échecs des tentatives de relocalisation (cf. EI, p.399), et comme le suggère la situation plus générale du sport en Région bruxelloise[14] . L'étude d'incidences fait d'ailleurs écho à notre pessimisme : *« Le projet visant l'achèvement 'rapide'* ***[sic]*** *du chantier du métro 3, il est probable qu'au moins un des critères de recherches soit abandonné afin de ne pas trop retarder le chantier. Les critères de surfaces et de proximité sont les plus susceptibles d'être abandonnés*[15]*.»* (ibidem).

3.6. Le raisonnement qui sert de justification à la réduction des surfaces dédiées au sport, déplié dans le cadre de l'alternative 1+ (EI, p.151) est illogique et repose sur des postulats arbitraires : *« Nous ne savons pas exactement comment les installations actuelles sont dimensionnées par rapport aux besoins des différents clubs présents, bien que les taux d'occupation soient importants. Le PdM étant très grand, il est en effet probable que certaines salles soient actuellement surdimensionnées [...]. En considérant environ 30 % de surfaces surdimensionnées pour les sports, l'alternative 1+ considère donc environ 6900m² pour les équipements sportifs »*. Comment peut-on affirmer qu'il est « probable » que certains salles soient trop grandes sans savoir *« exactement comment les installations actuelles sont dimensionnées par rapport aux besoins »* ?

12. ARAU, « Les fondations du projet de métro 3 s'effondrent ! », 5 avril 2022, p.12. Le tableau qui suit la citation, extrait de la même source, a été réalisé par Mathieu Strale, géographe à l'ULB.

13. Le taux d'occupation le plus bas du hall omnisports est de 86,7 % (EI, p.370).

14. Une situation préoccupante évoquée récemment dans plusieurs articles du journal *Le Soir*, dont « Bruxelles, terrain de sport inégal » et « À Bruxelles, le sport à bout de souffle »

15. À part le degré d'accessibilité financière, on se demande bien quels pourraient être les autres critères de recherche que la proximité et la surface des salles...

Comment le bureau d'études aboutit-il à ce pourcentage de 30 %? **À défaut d'une explicitation, ce choix semble totalement arbitraire.**

3.7. Les équipements sportifs projetés sont trois salles de 625m² et une de 550m². Par rapport à la situation existante le projet engendre une baisse notable de leur diversité et donc de la diversité des disciplines praticables. Aujourd'hui, le Palais propose, « *un hall multi-sports (badminton, basketball, volleyball, handball, mini-football), un gymnase divisible en trois salles dont deux sont équipées pour la danse ; deux salles de boxe et une salle d'arts martiaux* » (EI, p.151)

3.8. Alors que la baisse proposée des surfaces dédiées au sport est de l'ordre de 46%, le bureau d'études projette « *525 visiteurs par jour, soit environ 75 % de la fréquentation actuelle* ». **Nous peinons à comprendre en quoi la « meilleure optimisation des superficies » assure une fréquentation aussi importante alors que près de la moitié des équipements sportifs – dont le hall multi-sports accueillant des sports collectifs – seront perdus** (*cf.* NCEI, p.60).

3.9. En janvier 2024, « *la Ville de Bruxelles a accepté de transmettre à la STIB un descriptif du programme de besoins [relatifs aux activités sportives du Palais, ndr] et que la STIB a accepté de prendre en charge les prospections à ce sujet. Toutefois, au moment de l'écriture de l'EI [clôturée en juillet 2024, ndr], le descriptif n'a pas encore été reçu par la STIB* » (p.399). Outre qu'il relève de la responsabilité de la Ville d'assurer aux clubs sportifs établis dans la commune la poursuite de leurs activités, cette phrase témoigne de l'incurie de la commune envers le quartier Stalingrad, ses habitants et ses usagers, et tranche fortement avec certains discours pré-électoraux qui conditionnaient la démolition du Palais à la relocalisation de ses activités.

Sur les commerces

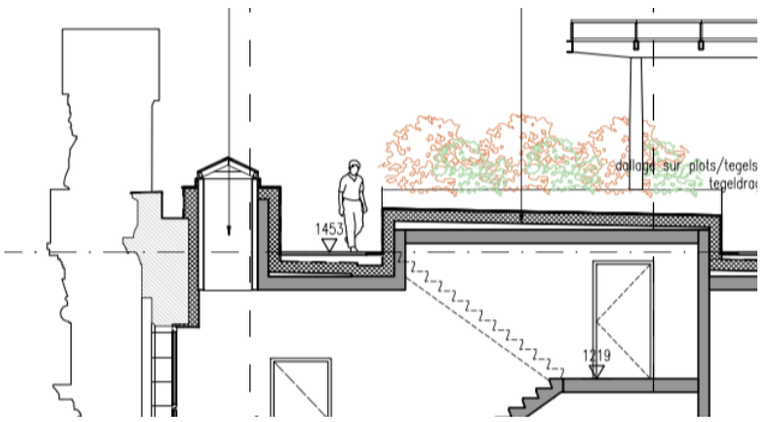
3.10. La « modularité » des futurs espaces consacrés au commerce permettra de regrouper plusieurs unités commerciales existantes. Cette possibilité d'augmenter fortement les surfaces commerciales n'est pas sans poser la question de sa conformité au PRAS, qui dispose que le commerce ne peut être que le complément usuel des autres équipements.

3.11. La démolition-reconstruction du Palais du Midi devrait vraisemblablement engendrer la gentrification du quartier, et pas uniquement résidentielle. L'existence de loyer commerciaux plus faibles par rapport au reste du centre-ville, évoquée par l'EI (p. 401), témoigne qu'il y a une rente foncière à accaparer. Au vu de l'évolution du centre-ville (Beer Temple, galerie Bortier) et de « pôles » comme Tour et Taxis, de la mention par l'EI d'une potentialité d'« événementiel » au sein du Palais du Midi, la « modularité » et la « flexibilité » du programme immobilier laissent présager le changement radical des activités, commerces et occupants du quartier.

Sur les toits terrasses accessibles au public

3.12. Dans le projet amendé, il est fait mention de 4 zones de toitures plates au R+3 (actuellement bâti) qui deviennent des « *jardins terrasses, végétalisés, ouverts aux usagers du bâtiment et agrémentés de panneaux solaires* » (NCEI, p.29). Dans l'annexe à la proposition de PEB, le repérage des unités PEB fait état d'une forte occupation prévue pour une partie fonctionnelle assimilée à du rassemblement (cafétéria) pour l'aile sud R+3 maintenue (côté rue de la fontaine). Il est donc logique que les deux ailes des toi-

tures végétalisées s'y raccordant seraient alors tout aussi fortement fréquentées. Par ailleurs, nous lisons « *les toitures terrasse serviront de cours de récréation principales aux écoles et à la crèche* » pour la partie nord (NCEI, p.79). Nous nous interrogeons sur l'absence d'étude des incidences de ce nouvel usage des bâtiments pour le périmètre étudié. En effet, les analyses d'incidences sur l'environnement sonore, vibratoire et humain n'abordent jamais la question des vues du voisinage. La note complémentaire n'abordant que les impacts du métro pour les usagers futurs du bâtiment (école et crèche) et le sentiment de convivialité renforcé par l'ouverture des jardins d'agrément au public. De plus, l'impact sonore de l'ouverture des terrasses et jardins d'agrément aux nouvelles fonctions visées dans les aménagements du projet amendé (école, crèche et espace culturel) est assimilé aux fonctions actuelles des clubs de sports, dont l'accueil du public se fait pourtant dans un lieu clos. Or, lorsque l'on fait état des vis-à-vis induits par la création des 4 zones potentiellement ouvertes au public, on remarque que 14 bâtiments de l'avenue Stalingrad présentent des vues droites en vis-à vis direct avec le toit terrasse (les numéros 46-50, 52, 54, 56, 58, 60, 62 66, 68, 72 76 et 78 étant tous des bâtiments en R+3 d'habitation). Le boulevard Lemonnier est de la même façon impacté avec 6 bâtiments comprenant des vues droites au-delà du R+3 (179, 175, 171, 167 et 157).



Sur la « durabilité » et les besoins en énergie

3.13. La note explicative fait état de la plus-value que représenterait une reconstruction par rapport au Palais du Midi actuel en détaillant à quel point les choix opérés seraient sobres et respectueux des objectifs de sortie des énergies fossiles pour les bâtiments publics à l'horizon 2026 (non-connexion au gaz, riothermie, métrothermie). Dans la note explicative (p.55), on lit que les 1176 panneaux photovoltaïques produiront annuellement 467Mwh. Dans la NCEI (page 84), on lit que les panneaux solaires seront en mesure de couvrir 70 % des besoins en énergie primaire du bâtiment. On peut donc en déduire que, hors de tout cadre programmatique arrêté par le présent permis, le bâtiment est calibré pour avoir « besoin » de 667 Mwh/an. S'il est évidemment très enviable de limiter le recours aux énergies fossiles, l'étude d'incidences ne permet pas de faire la démonstration que la démolition-reconstruction représente ici un gain par rapport à la rénovation énergétique du Palais du Midi actuel et que les émissions générées par la démolition pourraient être tout à fait compensées par un bâtiment « zéro émission » (puisque sa construction ne sera complétée que par des aménagements ultérieurs, par un autre donneur d'ordre).

3.14. En outre, l'EI (p.607) considère une valeur hypothétique de la consommation actuelle du bâtiment en chauffage, sur base de valeurs forfaitaires au mètre carré modélisées par l'ADEME. Ces valeurs hypothétiques tiennent compte d'une sous-utilisation théorique du Palais du Midi qui n'est jamais explicitée ni n'a été investiguée, les données de consommation réelle comprises dans le CPEB étant bien plus réduites. À nouveau, l'étude d'incidences n'étudie que partiellement la situation existante et ne permet pas de comprendre réellement les incidences du projet, puisque le programme futur pour les usages du Palais du Midi n'est pas encore connu.

3.15. Le projet amendé de démolition-reconstruction du Palais du Midi se veut « *futurproof* » (note explicative, p.29). Outre que la reconstruction s'apparente à du neuf avec une isolation thermique poussée, « *la demande d'énergie est satisfaite grâce à une technologie innovante qui capture la chaleur et le froid, d'une part, du tunnel du métro (métrothermie) et, d'autre part, du réseau d'égouts le long du bâtiment (riothermie)* ». Ces deux dispositifs impliquent que toutes les entités du futur bâtiment

soient équipées de pompes à chaleur, dispositif gourmand en électricité. Ainsi, la riothermie sera en charge de la production de 85% des besoins de chauffage et de refroidissement (dont l'estimatif reste une approximation puisque l'EI ne l'étudie que partiellement), tandis que la métrothermie serait suffisante pour couvrir les 15% hypothétiques restants. Concernant la technique de la métrothermie, le seul exemple de ce type d'infrastructure (encore en cours de construction) se trouve à Rennes. La construction de la ligne B du réseau rennais a été achevée en 2020 et permet, grâce aux 4 stations équipées, de chauffer 112 logements et 1000m² de bureau, répartis dans 5 bâtiments. Outre qu'aucun chiffre de surface d'équipements prévus dans les radiers et les parois moulées n'est présenté dans la note explicative ou dans la NCEI, on notera la présentation très sommaire qui est faite du système prévu. Pour rappel, la mise sur pied des équipements de métrothermie à Rennes a fait l'objet de 10 années de concertation entre 7 acteurs : la métropole de Rennes, le Bureau de Recherches Géologiques et Minières, EGIS (un bureau d'étude), Aquassys (installateur de la géothermie), LGCGM (Université Rennes 1), le laboratoire 3SR (Université Grenoble Alpes), Keolis (exploitant métro de Rennes). Compte-tenu de l'ambition du projet (faire reposer la production d'énergie pour le Palais du Midi sur ces techniques de captations d'énergie en sous-sol), nous nous interrogeons sur l'absence de notes techniques et de partenariats prévus dans ces domaines[16] .

Sur l'alternative 3 (ou alternative Tram)

Préambule

4.1. Selon nous, l'étude d'incidences aurait dû étudier une alternative de non-réalisation du projet (tunnel compris) : le permis demandé étant un permis modifiant celui portant sur la station et le tunnel, l'EI aurait dû étudier une non-réalisation du projet au sens de la non-réalisation des actes et travaux prévus par le permis initial, soit, en pratique, la non-réalisation du tunnel sous le Palais du Midi (la station étant déjà construite). Certes, l'alternative 3 (ou Alternative Tram) prévoit la non-construction du tunnel mais, jugeant abusivement qu'elle n'est pas « *raisonnable* », Stratec a décidé de ne pas la prendre en compte et n'a donc pas analysé ses incidences.

Sur l'alternative 3 et sa non prise en compte (EI, p.159-165)

4.2. Contrairement à *toutes* les autres alternatives étudiées dans l'EI, aucune évaluation des délais de mise en œuvre et des coûts de l'alternative 3 n'a été réalisée. La justification de l'abandon pur et simple de l'alternative Tram est insatisfaisante : elle se base sur des données erronées et des contre-vérités. **Pour les raisons évoquées ci-dessous, nous estimons qu'elle n'est pas recevable et doit être recommencée.**

4.3. Le bureau d'études affirme que « *les rampes Jupiter et Churchill descendant au -2 [de la station Albert, ndr] sont démolies* » (p.161). Cet énoncé était faux au moment de la clôture de l'EI (juillet 2024) et l'est toujours en mars 2025 : en effet, la rampe Churchill existe toujours et les trams 4 et 10 (dévié pour cause de travaux) y circulent.

4.4. « *L'arrière-gare Albert est construite pour le retournement d'un métro arrivant toutes les 3 minutes. Elle ne pourrait absorber, sans craindre des embouteillages aux demi-tours, d'un tram toutes les 2,5 minutes* » (p.164). Nous doutons de cet énoncé: par rapport à un conducteur de tram (T4000), celui d'un métro prend deux fois plus de temps pour changer de poste de conduite[17]. Il est par ailleurs envisageable d'affecter un conducteur dans la cabine arrière du tram pour reprendre la conduite dès l'arrivée dans l'arrière-gare.

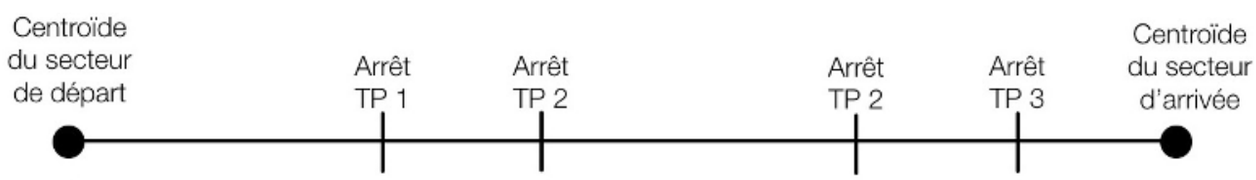
4.5. Selon le bureau d'études, un des inconvénients de l'Alternative « Tram » est la « *correspondance entre ces trams [7 et 18] et les prémétros 3 et 4, maintenus dans le cadre de cette alternative, [...] ce qui est négatif pour les utilisateurs par rapport à la*

16. https://www.geothermies.fr/comprendre/innovation/les-projets/2022-2026-thermetrennes-suivi-et-analyse-du-comportement-energetique-dune-station-de-metro-thermoactive-a-rennes

17. Sauf à considérer que l'exploitation du métro est toujours prévue par automatisation des rames, ce dont on ne trouve trace dans l'étude d'incidences.

desserte actuelle » (p.164). S'il est vrai que cette correspondance est « négative » pour les usagers, notons qu'elle existerait également une fois le métro 3 en service - et qu'elle existe déjà, à Albert, pour les usagers du tram 18... Il est donc incohérent de se prévaloir de cette correspondance pour disqualifier l'alternative « Tram » par rapport à une exploitation en métro de l'axe Albert-Nord.

4.6. Le bureau d'études ne dit absolument rien des contraintes pesant sur une exploitation en métro du tronçon Albert-Nord. En l'absence d'un dépôt à Haren, dont la construction est liée à celle du tunnel Nord-Bordet, les rames du Métro 3 seraient vraisemblablement affectées au dépôt Jacques Brel et donc contraintes d'utiliser les lignes 2 et 6 qui n'offrent pas de jonction directe avec la future ligne 3. Même à supposer que des espaces de remisage soient prévus sur la ligne 3, la moindre rame devant être retirée du service en journée affectera fortement la qualité du service – puisqu'il sera impossible de rejoindre/quitter le dépôt Jacques Brel sans affecter les lignes 2 et 6. Selon nous, outre qu'une telle situation est inacceptable pour les usagers à long terme, la mise en évidence de ces contraintes d'exploitation aurait permis de faire apparaître, en creux, les avantages d'une exploitation en tram du tronçon en question.



Déplacement vers l'arrêt		Véhicule 1	Correspondance		Véhicule 2	Dépl. final
Marche	Attente	Tram	Marche	Attente	Bus	Marche
5 min	0 min	12 min	2 min	6 min	8 min	3 min

Temps de déplacement total : 36 min.

Segmentation d'un trajet-type illustrant les différents temps pris en compte (source : Kevin Lebrun, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », 2018)

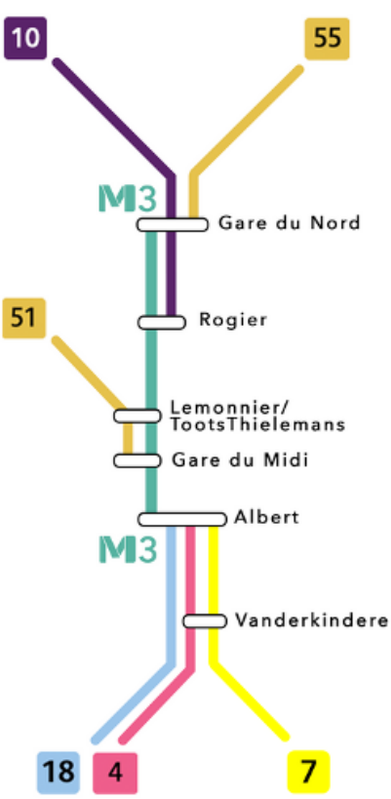


Schéma d'exploitation Albert-Nord

4.7. Outre les contraintes d'exploitation qui pèsent sur l'opérateur, l'étude d'incidences ne dit rien des impacts sur les *usagers* d'un métro limité au tronçon sud. La figure suivante illustre à quel point un métro Albert-Nord générera des trajets pénibles pour les usagers. Qu'ils proviennent du nord ou du sud de la région, ils auront nécessairement une correspondance à effectuer pour rejoindre le centre-ville.

4.8. On le voit, la mise en service d'un métro Albert-Nord entraîne la suppression de toute connexion directe au centre-ville (*figure de gauche*, extraite du *Prémétro+, l'alternative au Métro 3*). Les correspondances augmentent le temps de déplacement (voir le tableau ci-dessus), sont pénibles pour les usagers et constituent à ce double titre un désincitant majeur à l'usage du transport public. Alors que l'objectif du plan de mobilité Good Move est de réduire l'usage et la place de la voiture en ville, il est tout à fait incohérent de poursuivre un projet qui réduit l'attractivité du transport public.

4.9. En plus des prétendus problèmes de mobilité induits par une exploitation en tram, le bureau d'études évoque les « *investissements et travaux déjà réalisés entre la Gare du Nord et Toots Thielemans et Albert* » pour affirmer que l'alternative Tram « *n'est pas raisonnable* » (p.165). D'une part, notons que les travaux déjà réalisés n'empêchent pas la mise en œuvre de l'Alternative Tram ; d'autre part, pour que les investissements déjà réalisés puissent constituer un argument en défaveur de l'Alternative Tram, encore aurait-il fallu en indiquer le montant. Estimer sur des bases aussi fragiles que l'alternative Tram « *n'est pas raisonnable* » revient à adopter une posture d'autorité qui ne devrait pas être celle d'un bureau d'études. Plus fondamentalement, revient-il à un bureau d'études de se prononcer sur des arbitrages financiers extérieurs à la présente demande de permis, a fortiori quand ils ne sont pas explicités ?

4.10. Nous rappelons au bureau d'études que le comité d'accompagnement lui avait demandé « *d'investiguer la faisabilité de cette alternative [exploitation en mode tramway/prémétro des infrastructures existantes, ndr]. En cas d'impossibilité absolue, correctement étayée, documentée et justifiée, l'alternative sera abandonnée* » (PV CA, 15/2/24). Or, des éléments mentionnées ci-dessus, il ressort clairement que le bureau d'études n'a pas démontré l'« *impossibilité absolue* » de l'alternative, loin s'en faut.

Conclusion

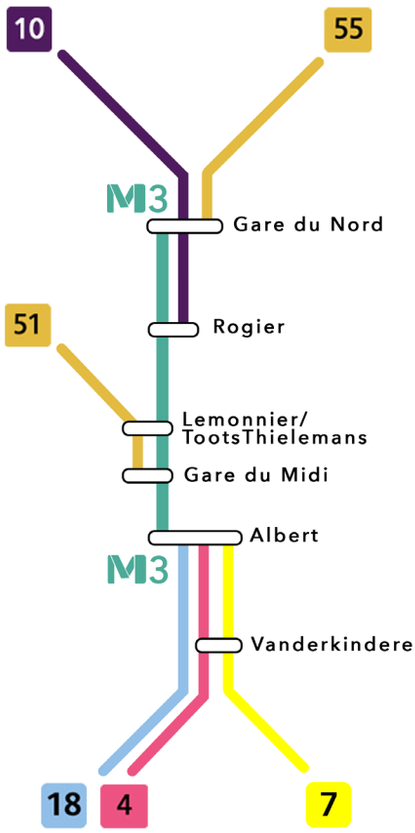
La démolition-reconstruction du Palais du Midi, encore hier une « déconstruction partielle », serait le coup de grâce pour les quartiers Stalingrad et Anneessens. Neuf ans de chantier, encore neuf ans de bruit et de poussière...pour du gros œuvre. Pour la « reconstruction finalisée », ce sera plutôt 13-14 ans.

Autoriser la démolition-reconstruction telle que proposée, ce serait réduire de près de moitié les surfaces dédiées au sport et dire adieu au hall multi-sports, alors que ces équipements manquent à la Région et surtout à ses quartiers populaires. Ce serait également engendrer un processus de gentrification résidentielle et commerciale, tant la rente foncière à accaparer est importante. L'étude d'incidences n'insiste-t-elle pas sur le différentiel significatif qui existe entre les loyers du quartier et ceux du centre-ville, voire d'autres espaces commerciaux ? N'avait-elle pas proposé, dans la première mouture du projet, l'installation d'une « guinguette » au centre du parc, qui remplacerait les « *espaces intérieurs dégradés*[18] » (NCEI, p.55) du Palais du Midi?

Mais cette démolition-reconstruction, c'est aussi le symbole de la fuite en avant d'une classe politique qui, par peur de perdre la face, est incapable d'envisager l'abandon d'un projet inutile, incertain et impayable. Pas plus tard que la semaine passée, un nouveau surcoût était annoncé : cette fois, 44 petits millions d'euros, pour l'ouvrage à la gare du Nord dont ne peut se passer le métro 3, même limité à son tronçon sud.

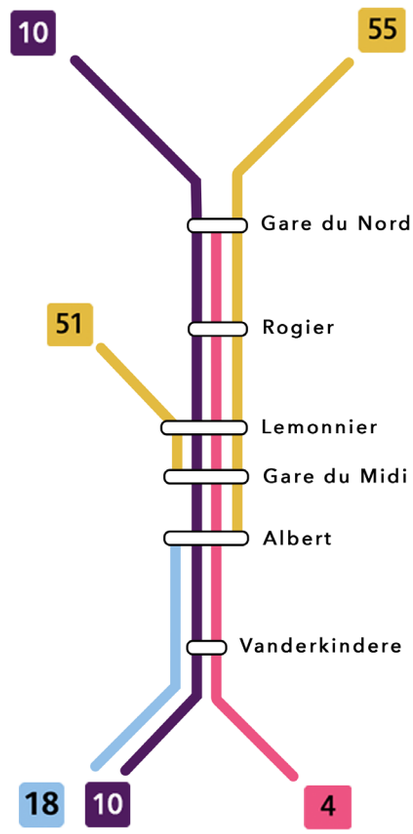
Alors qu'annoncer le creusement du tunnel Nord-Bordet relève de plus en plus de la prophétie, le risque est grand, « *parce qu'on n'a pas fait tous ces travaux pour rien* », de se retrouver avec un démi-métro Albert-Nord. Dont le schéma d'exploitation est proprement calamiteux comparé à celui du Prémétro+, une alternative sobre et réaliste au Métro 3 (voir page suivante). Bien que sa pertinence et sa praticabilité soient démontrées, rien n'y fait : la STIB ne veut pas du Prémétro+, pas plus que Stratec, le bureau en charge de l'étude d'incidences, n'a voulu étudier l'alternative Tram, jugée pas « raisonnable »

18. Un «dégradation» qui, sauf erreur, n'a jamais été objectivée par l'EI.



« Demi-métro » Albert-Nord

vs.



Prémétro+

Parce que :

- le projet de démolition-reconstruction du Palais du Midi entraînerait la destruction définitive du quartier Stalingrad et son ultérieure gentrification,
- le projet de démolition-reconstruction supprime près de 2000m² d'équipements sportifs dans un quartier populaire, malgré leur situation de carence tant au niveau communal que régional et l'absence de solutions avérées pour la relocalisation des usagers,
- le projet de démolition-reconstruction présente un bilan environnemental problématique,
- le projet de démolition-reconstruction est présenté comme nécessaire à la poursuite d'un projet de métro inutile, incertain et impayable,

Inter-Environnement Bruxelles demande d'abandonner le projet de démolition-reconstruction du Palais du Midi et d'arrêter la poursuite du projet de Métro 3.

Nous demandons à être présents lors de la Commission de concertation et de pouvoir prendre la parole.

Pour IEB,
Damien Delaunois et Chloé Vercruysse
13/03/2025