

PRÉMÉTRO ÷ NORD-MIDI-ALBERT



Une initiative de la
Plateforme
Avanti!

SOMMAIRE

<i>INTRODUCTION</i>	<i>....</i>	03
<i>LE PRÉMÉTRO+, L'ALTERNATIVE AU MÉTRO 3</i>	<i>....</i>	04
<i>LES AVANTAGES DU PRÉMÉTRO+ PAR RAPPORT AU MÉTRO 3</i>	<i>....</i>	07
<i>CONCLUSION</i>	<i>....</i>	09
<i>SIGNATAIRES</i>	<i>....</i>	11

INTRODUCTION

Il est temps d'envisager une alternative au Métro 3. Une alternative qui augmente la capacité du transport public tant dans le centre-ville qu'à Schaerbeek et Evere, tout en veillant au confort des usagers. Une alternative qui ne repose pas sur de nouvelles et lourdes infrastructures. Voilà, en substance, ce que nous proposons avec notre plan Prémétro+.

Pourquoi une telle alternative ? Certes, un métro, ça peut donner envie. Mais à quel prix ? Force est de constater que le Métro 3 n'en finit plus de s'enliser : les coûts ont quintuplé, deux chantiers sur trois sont bloqués et les délais régulièrement allongés, le patrimoine social et architectural est menacé de démolition, sans oublier les nuisances que le projet inflige depuis 2019 aux habitants de Lemonnier et Stalingrad.

Élaboré début 2023, le Prémétro+ a été retravaillé à la lumière de la forte dégradation du contexte qu'on constate depuis deux ans, due au doublement du coût annoncé du tunnel vers Bordet, à l'annonce de la démolition du Palais du Midi et au blocage du chantier sous la gare du Nord. En 2023, notre proposition se voulait encore être une alternative en attendant la réalisation du Métro 3, ce qui nous a amené à prendre en compte la perspective de sa mise en service. Ce projet étant désormais un mirage, il convient d'envisager et d'élaborer des alternatives sans a priori.

Voir [ANNEXE 1]
Chantier bloqué à la gare du Nord :
« imprévisibilité » ou imprévoyance ?

Abandonner le Métro 3 ne signifie pas abandonner les usagers, à condition de repenser au moins partiellement le réseau de transport public et de mieux utiliser les infrastructures existantes. Immensément moins coûteux que le Métro 3, plus rapide à mettre en œuvre et ne nécessitant aucune nouvelle infrastructure lourde : le Prémétro+ permettrait de sortir par le haut du borborygme dans lequel baigne le Métro 3. Et ce au plus grand bénéfice de notre Région, de ses habitants et des usagers du transport public.

La présente brochure est le fruit d'une collaboration inter-associative nourrie par les contributions de chercheurs et d'ingénieurs. Elle se décline en 2 parties : la première présente le Prémétro+ et ses mesures principales ; la seconde décrit les avantages du Prémétro+ par rapport au Métro 3, qu'il s'agisse de son coût, de ses délais de réalisation ou de son impact sur le réseau STIB. Les annexes figurant en fin de brochure constituent des compléments dont la lecture n'est pas nécessaire pour saisir les tenants et aboutissants du Prémétro+.

LE PRÉMÉTRO+, L'ALTERNATIVE AU MÉTRO 3

Le Prémétro+ constitue une alternative réaliste au Métro 3 qui ne nécessite pas la construction d'infrastructures lourdes. Elle se décline en deux séries de mesures, la première portant sur la desserte du centre-ville et la seconde sur celle de Schaerbeek et Evere.

Cette alternative accorde la priorité aux usagers et repose sur les principes suivants :

- Suffisamment de capacité et donc de confort
- Un service fiable et régulier
- Un maximum de liaisons directes et géographiquement diversifiées

Ces principes constituent des balises quant au développement des transports publics à Bruxelles, dont notre proposition Prémétro+ pourrait constituer la base.

AMÉLIORER LA DESSERTE DU CENTRE-VILLE EN (RE)CRÉANT DE LONGUES LIGNES DIRECTES

Les partisans du Métro 3 n'ont pas tort quand ils estiment nécessaire d'augmenter la capacité du transport public dans le tunnel Nord-Midi-Albert (NMA - souvent appelé « prémétro »). Mais ils se trompent en affirmant que seule la « métroïsation » du prémétro permettrait d'y parvenir.


Voir [ANNEXE 2] : Chiffres de fréquentation:
Le métro 3 est-il justifié ?

Il est tout à fait possible d'**augmenter rapidement la capacité dans le prémétro, et ce en y injectant une troisième ligne de tram**. Couplée à une réorganisation des lignes 3, 4 et 7, prévoir un tram supplémentaire dans le tunnel NMA aboutirait à une situation favorable à davantage d'usagers par rapport à celle qui prévaudrait en cas d'une « métroïsation ». En effet, les usagers bénéficieraient de trois lignes de tram directement connectées au centre-ville, tant depuis le nord que le sud.

À court terme, notre alternative prévoit les mesures suivantes :

 **Prolonger le tram 55 de Rogier à la station Albert**, où le terminus en cours d'aménagement pour le Métro 3 est ainsi immédiatement utilisé.

 **Prolonger le tram 4 en le fusionnant avec le futur tram 10** vers NOH, dont le chantier devrait se terminer à l'automne 2024.

 **Créer une nouvelle ligne 3 en fusionnant le tram 3** (tronçon Nord-Churchill) **et le tram 7** (moyenne ceinture orientale), et ce afin de rétablir une liaison directe entre Ixelles, Uccle (avenue Churchill), la gare du Midi et le centre-ville.

Parallèlement, nous ambitionnons d'optimiser la régularité des lignes concernées grâce à une **équipe de régulation dédiée**, afin d'éviter ce qu'on observe encore souvent à la gare du Nord, à savoir le passage d'un tram rempli juste avant un tram vide qui commence son service. Enfin, nous proposons que deux trams soient en stand-by en des endroits stratégiques (près des stations Midi et Nord) qui, en cas de besoin, pourraient être mis en service rapidement sur ordre du dispatching.¹

À moyen terme, nous proposons la réorganisation des lignes transitant par le tunnel NMA en **remettant en surface les trams 51 et 82 au niveau de Lemonnier**. Ceci permettra d'encore augmenter la fréquence et la régularité sur cet axe NMA, en évitant les croisements au niveau de Lemonnier



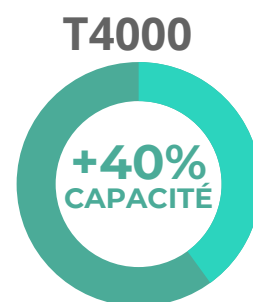
Voir [ANNEXE 3] :
La desserte du centre-ville et
le terminus à Rogier



AMÉLIORER LA DESSERTE DE SCHAERBEEK ET EVERE EN AMÉLIORANT LA LIGNE 55

Il est également possible d'améliorer rapidement le fonctionnement du tram 55, tant du point de vue des usagers que de l'exploitant. C'est d'ailleurs ce qu'a demandé le gouvernement à la STIB, une fois qu'il était clair que l'extension vers Bordet ne verrait pas le jour avant 2034.² Parmi les pistes étudiées figure l'exploitation de la ligne avec des T4000 (253 places) plutôt que des T3000 (184 places).

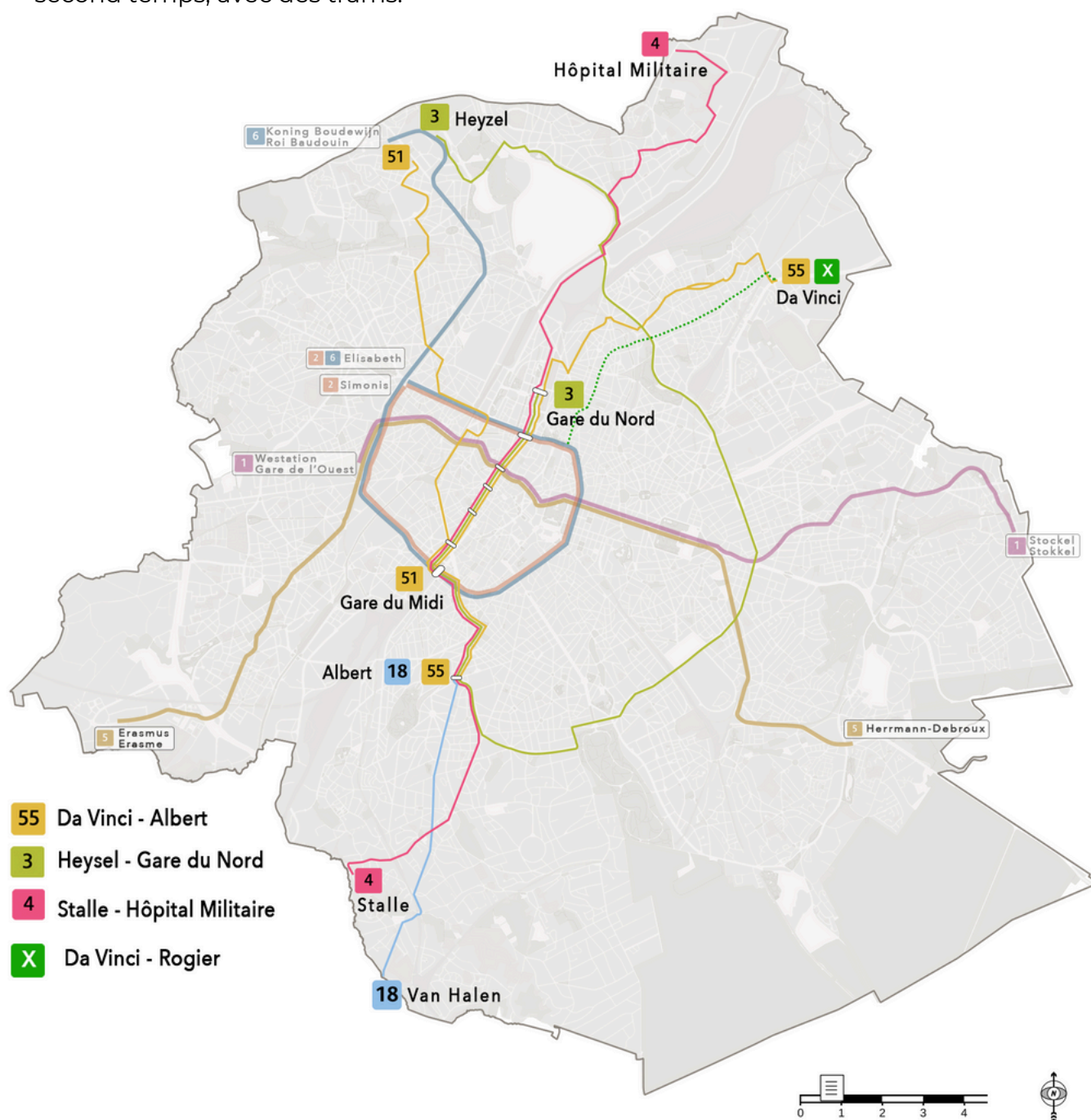
À court terme, l'alternative Préméto+ propose également d'**exploiter la ligne avec des T4000**, ce qui augmenterait de presque 40 % la capacité du tram 55. Comme en témoignent les éléments de la première demande de permis pour le Métro Nord (avril 2022), **cette augmentation de capacité répondrait largement à la demande attendue**. Contrairement à ce qu'avancent la STIB et Bruxelles-Mobilité, cette solution n'implique absolument pas « *la reconstruction de la plupart des arrêts de la ligne* ». Selon notre analyse, la moitié des arrêts est déjà accessible aux T4000 moyennant, à certains endroits, une situation dégradée au droit des dernières portes.



Voir [ANNEXE 4] :
Améliorations du tram 55

Parallèlement, le Préméto+ propose une série de mesures secondaires visant à augmenter la fluidité des trams et bus, issues d'un plan d'action élaboré par la STIB. Simples et éprouvées, elles amélioreraient grandement l'exploitation de la ligne : sens uniques excepté tram, télécommande des feux, priorisation des artères empruntées par le 55 et réaménagement de certains carrefours.

À moyen terme, à l'instar d'une des pistes étudiées par la STIB et Bruxelles-Mobilité, le Préméto+ prévoit la création d'une nouvelle ligne sur le chaussée de Haecht, en partie parallèle au tram 55. Dans un premier temps, cette ligne pourrait être exploitée avec des bus. Si la fréquentation le justifie, la ligne pourrait être exploitée, dans un second temps, avec des trams.



LES AVANTAGES DU PRÉMÉTRO+ PAR RAPPORT AU MÉTRO 3

MOBILITÉ : DES LIGNES DIRECTES ET PLUS FRÉQUENTES VERS LE CENTRE ET UNE MEILLEURE DESSERTE DU NORD-EST

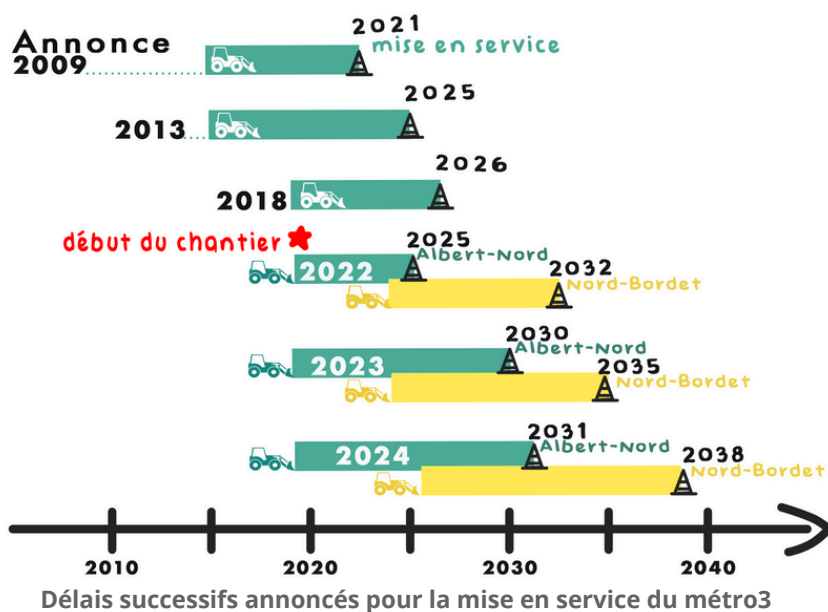
En faisant coexister trois lignes dans le tunnel NMA, le Prémétro+ assure à de nombreux usagers **une connexion directe au centre-ville**, qu'ils proviennent d'Evere, Schaerbeek, Neder-over-Hembeek, Forest ou Uccle. En revanche, la mise en service du Métro 3, et a fortiori celle d'un « demi-métro » entre Albert et la gare du Nord, engendrerait de nouvelles correspondances. Enfin, les trois lignes dans le tunnel offrent **une fréquence plus élevée** (un tram toutes les deux minutes) que celle qu'offrirait le métro (un toutes les 3 min.).

En exploitant la ligne 55 avec des trams plus grands et en créant une nouvelle ligne chaussée de Haecht, on **augmente l'accessibilité** du transport public à Schaerbeek et Evere, tout en assurant **plus de confort** aux voyageurs. En revanche, le Métro 3 et ses 7 stations impliquerait une baisse importante d'accessibilité par rapport au tram 55 et ses 14 arrêts.



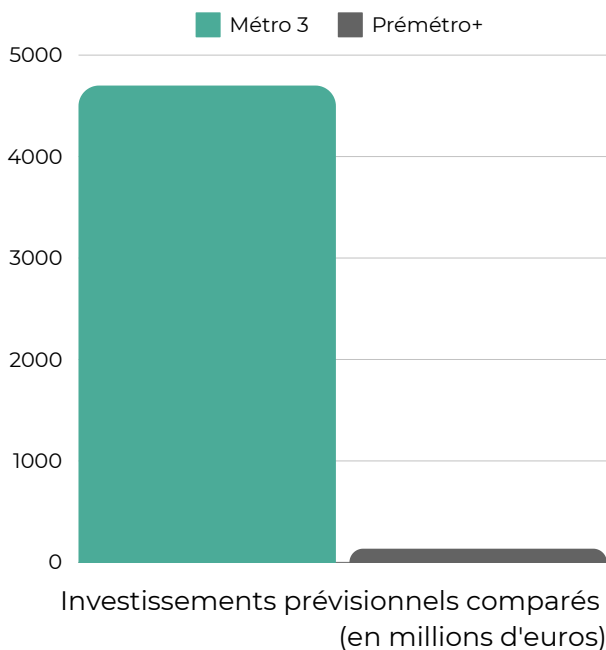
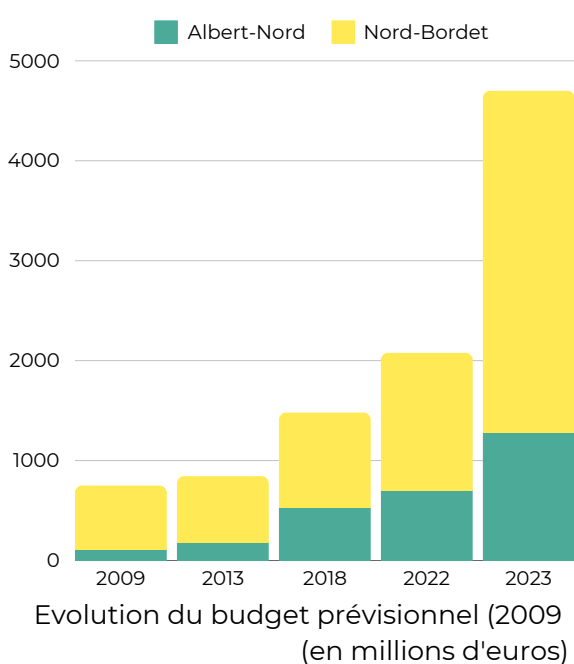
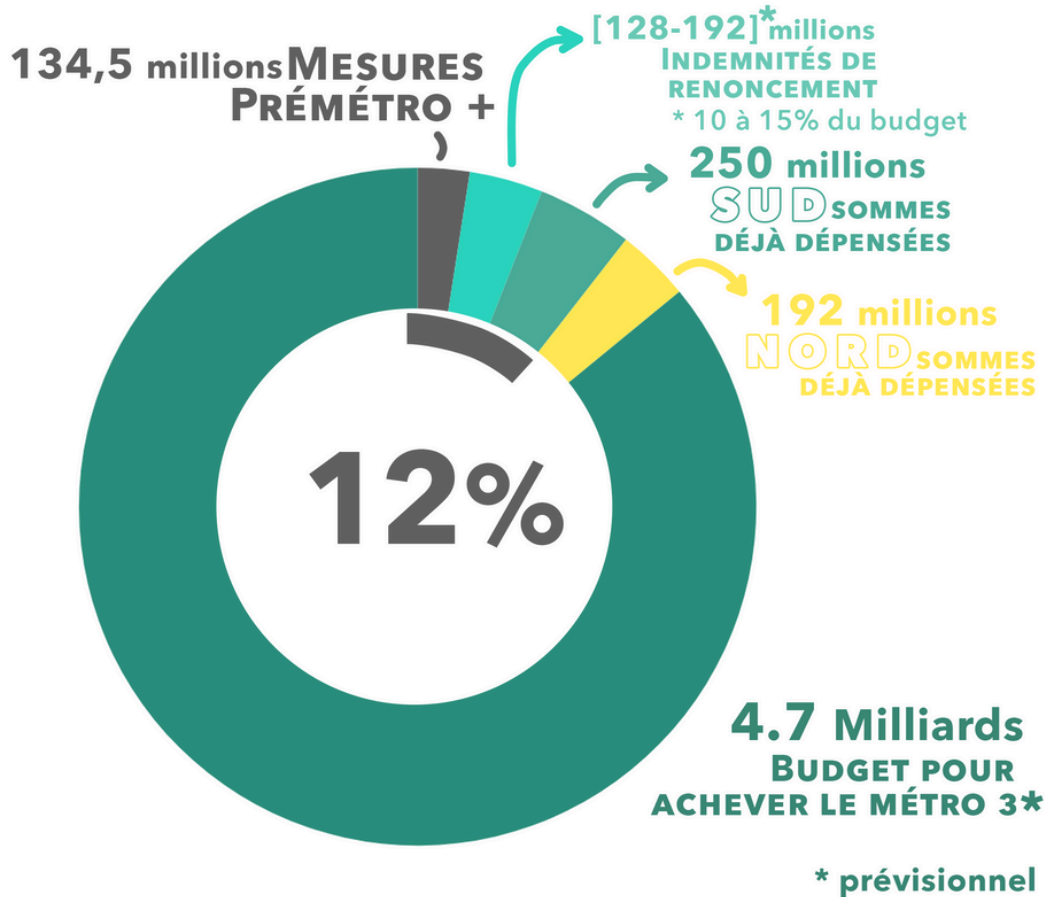
DÉLAIS : UNE MISE EN ŒUVRE RAPIDE

Les mesures principales du Prémétro+ peuvent être mises en œuvre rapidement. Si l'on intègre ses mesures secondaires (remise en surface des trams 51/82 et création d'une nouvelle ligne chaussée de Haecht), notre proposition pourrait être totalement opérationnelle d'ici 2030, soit grosso modo au même moment que la mise en service annoncée du « demi-métro » Albert-Nord. En revanche, ce n'est pas avant 2034 voire 2038 que l'extension vers Bordet pourrait être réalisée, alors qu'à l'annonce du projet on évoquait l'année 2020.



BUDGET : UN COÛT IMMENSÉMENT MOINDRE

Le Préméto+ requiert des investissements bien inférieurs à ceux que réclame le Métro 3, dont le coût annoncé à presque quintuplé depuis l'annonce du projet en 2009. Même en ajoutant à ces investissements les coûts de renoncement liés à l'abandon de la « métroïsation » du tunnel NMA, le Préméto+ représenterait une économie de 88 % par rapport au coût annoncé du métro 3.



CONCLUSION

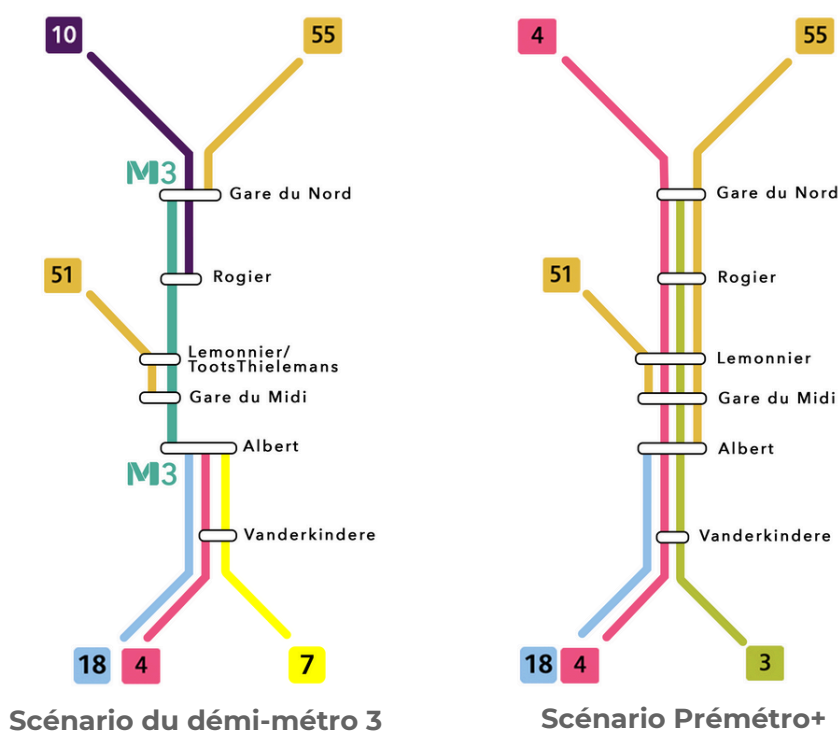
LE PRÉMÉTRO+, UNE ALTERNATIVE AU MÉTRO 3 ET ... AU DEMI-MÉTRO ALBERT-NORD

Notre proposition a été élaborée comme une alternative pragmatique au Métro 3, mais elle permet également d'éviter un scénario tout aussi problématique : la réalisation d'un demi-métro entre Albert et la gare du Nord. Parce que des dépenses ont été déjà engagées sur ce tronçon et que le coût du tunnel vers Bordet est astronomique, le prochain gouvernement pourrait être tenté de se limiter à « métroïser » le tunnel de Prémétro+.

Si une telle décision permettrait aux gouvernants de ne pas (trop) perdre la face, elle dessine néanmoins un scénario délétère pour le réseau et donc les usagers. En effet, mettre en service un demi-métro entre Albert et Nord entraînerait une nette dégradation du réseau et de son attractivité.

D'une part, cela générerait de nouvelles correspondances pour de nombreux usagers :

- **Le tram 4 serait limité à Albert**, imposant aux passagers venant du sud une correspondance pour atteindre la gare du midi, le centre-ville et la gare du Nord.
- **Le tram 3, appelé à devenir le tram 10** (moyennant un changement d'itinéraire au nord de van Praet), **serait limité à Rogier**. Un usager voulant rejoindre Uccle ou Forest depuis le nord aurait ainsi à subir deux correspondances.
- **Le tram 55 serait limité à la gare du Nord**. Les usagers de la ligne perdraient ainsi la connexion directe avec Rogier, où peut s'effectuer la correspondance avec le réseau de métro (ici, les lignes 2 et 6).



D'autre part, un demi-mé debate Albert-Nord induirait **une baisse de fréquence** : aux heures de pointe, il y aura 3 min. 25 entre deux métros, contre 2 min.30 entre deux trams aujourd'hui. En plus de la dégradation du transport public, rappelons également que la réalisation d'un demi-mé debate implique une dépense de 400M€ pour le seul tunnel sous le Palais du Midi – sans compter le coût social et patrimonial de sa démolition-reconstruction.

Voir [ANNEXE 5] :
Démolir 15.000m² d'équipements pour 120m de tunnel
Retour sur la « nécessaire » démolition du Palais du Midi

Enfin, à en croire la STIB, exploiter un demi-mé debate ne serait « *pas viable à long terme*³ ». C'est que l'exploitation de cette ligne rabotée poserait des problèmes de remisage, le dépôt appelé à accueillir le Mé debate 3 se situant en bout de ligne (Bordet). En d'autres termes, la STIB avance que la phase 1 du projet n'est pertinente qu'en cas de réalisation de la phase 2. Encore une fois, le saucissonnage du projet alimente une logique du fait accompli caractéristique de l'histoire du Mé debate 3.⁴

Parce que les deux phases du Mé debate 3 sont interdépendantes et que la seconde (l'extension vers Bordet) ne sera probablement pas réalisée, il est plus que jamais nécessaire de considérer le projet dans sa globalité et de renverser cette logique du fait accompli. Si l'extension vers Bordet, aujourd'hui plus qu'incertaine, est une condition à l'exploitation à long terme du tronçon Albert-Nord, la prévoyance la plus élémentaire devrait conduire à l'abandon pur et simple du projet. Dans l'immédiat, cela signifie de mettre un terme aux travaux en cours à la station Albert, dont la réalisation impliquerait *de facto* la mise en service d'un demi-mé debate qui, on l'a dit, provoquerait une réorganisation délétère du réseau de la STIB.

Nous sommes tout à fait conscients qu'abandonner le Mé debate 3 *dans son ensemble* implique des coûts de renoncement. Ceci dit, la mise en œuvre du Prémé debate+ resterait moins coûteuse que la réalisation d'un demi-mé debate Albert-Nord – et encore moins si l'on ajoute au coût du demi-mé debate celui de la reconstruction du Palais du Midi à charge de la Ville de Bruxelles.

Face à la déconfiture totale du Mé debate 3, la proposition Prémé debate+ constitue une alternative réaliste et ambitieuse. Une alternative qui améliore la desserte du centre et du nord-est avec des lignes directes. Une alternative qui, tout en pouvant absorber la capacité requise aux heures de pointe, offre aux Bruxellois.es un réseau attractif, et ce pour tous leurs déplacements.

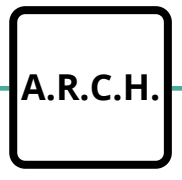
NOTES

1. La STIB avait d'ailleurs jadis procédé ainsi avec une rame de métro qui attendait sur une voie dédiée entre Mérode et Schuman, et un tram sur une autre voie entre la gare du Midi et Lemonnier.
2. L'Écho, « En attendant le métro 3, Bruxelles cherche des alternatives en surface », 22/11/23
3. L'Écho, « Métro 3: une demi-ligne Albert-Nord pas viable à long terme, selon le CEO de la Stib » ; 30/05/23.
4. Logique du fait accompli explicitée et assumée par l'ancien secrétaire d'État à l'Urbanisme au sujet du chantier Toots Thielemans/Palais du Midi : « On avait décidé de rendre tout irréversible. On a prévu de l'argent, on a signé les contrats, délivré les permis (...). Et pour éviter que celles et ceux qui étaient contre le métro bloquent tout le dossier – parce que c'est typiquement bruxellois : on veut quelque chose et ça prend vingt ans pour le réaliser – j'ai voulu que ça avance (...) et on a fait en sorte que c'était irréversible. » (extrait du documentaire *Stalingrad, avec ou sans nous ?* produit par le Centre Vidéo de Bruxelles : <https://www.youtube.com/watch?v=GeFpQXBifsl>)

SIGNATAIRES



Acteurs et Actrices
des temps présents



Association des
commerçants
Helmet



Albert Martens
(pour le Quartier Nord)



ACQU



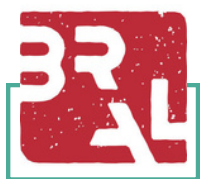
STALEM



AQL



ARAU



BRAL



Bruxelles Fabriques/
Brussel fabriek



Comité d'Habitants
Saint-Gilles-Midi



Comité
Porteninovepoort



Comité de Quartier
Wiels Wijk



Dérive



Foundation for the
Urban Environment
(FFUE)



Garance ASBL



Imagine Colignon



Inter-Environnement
Bruxelles



Midi Moins Une!



Plus Tôt Te Laat
(PTTL)



Save Tram 55



Sauvez le Square
Riga



The Shifters
Belgium



ULM



MOC



CONTACT :

Damien Delaunois
Inter-Environnement Bruxelles
rue du chimiste 34-36, 1070 Bruxelles

www.premetroplus.be

CHANTIER BLOQUÉ À LA GARE DU NORD : « IMPRÉVISIBILITÉ » OU IMPRÉVOYANCE ?

La Gare du Nord est un point essentiel du tracé du métro 3. Cette station doit à la fois servir de terminus et d'arrière-gare pour la mise en service du tronçon sud (Albert-gare du Nord) et permettre la connexion avec le tronçon nord (gare du Nord-Bordet) pour lequel aucun permis n'est délivré et aucun plan de financement élaboré.

Le tracé prévoit un passage sous les rails de chemin de fer entre la rue du progrès et la rue d'Aerschot. En plus de construire le tunnel sous le grill du chemin de fer, il s'agit également d'enfermer une nappe dans une galerie entre deux dalles de béton (au-dessus du tunnel du métro et en-dessous des rails de train).

Entamés en mars 2021, on apprend en février 2024, par voie de presse, que les travaux sont en fait à l'arrêt depuis avril 2023 et que des solutions techniques sont « à l'étude » depuis lors. Ce blocage avait été exposé par le directeur de Beliris en commission Mobilité du parlement bruxellois un an auparavant (18/4/23) sans que la presse n'en fasse écho. En cause ? La nappe phréatique : plus haute et importante que prévu (on parle ici d'une nappe « perchée »), il a été impossible de pomper suffisamment d'eau pour la rabattre au moins temporairement à un niveau permettant de construire les deux dalles chargées de la contenir.

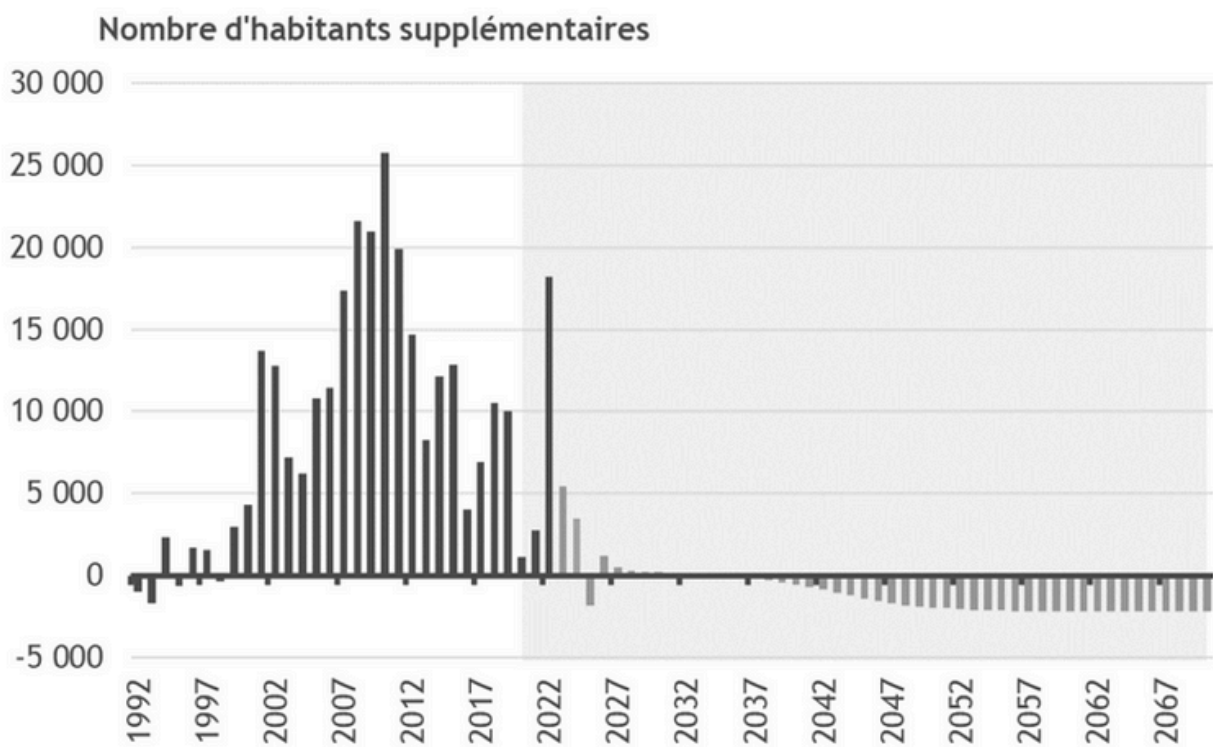
S'il est incroyable d'entendre que les niveaux des nappes n'étaient pas connus avant le début d'un tel chantier, la justification dont se prévaut le maître d'ouvrage pour expliquer ce fiasco ne l'est pas moins. Le problème, selon le directeur de Beliris, c'est qu'il n'a pas été possible de réaliser complètement les tests hydrogéologiques en raison de la lourdeur de la procédure permettant d'interrompre le trafic ferroviaire. En effet, une telle interruption requiert d'introduire une demande bien en amont (2 ans) auprès d'Infrabel. La campagne de tests menée par Beliris n'a donc duré que 4h, et a buté sur des points rocheux empêchant d'aller plus en profondeur. Il semble donc que c'est à l'aveugle et en se fiant à la chance que les travaux sous la Gare du Nord ont débuté.

Tout comme pour le Palais du Midi, c'est en dépit de toutes les alertes qui avait été émises concernant la structure du sol bruxellois, et malgré l'incomplétude des tests hydrogéologiques que Beliris s'est obstiné à mettre le quartier de la Gare du Nord en chantier. À nouveau, c'est la logique du fait accompli qui prime sur celle de la planification intelligente et raisonnée.

CHIFFRES DE FRÉQUENTATION: LE MÉTRO3 EST-IL JUSTIFIÉ?

Certains experts estiment qu'un métro peut se justifier à partir de 10000 passagers par heure et par sens (p/h/s) et ne devient rentable qu'à partir de 8000 p/h/s (hors coût de construction des infrastructures)[1]. L'accord de majorité 2009-2014, dans lequel est inscrit le projet de Métro 3, avait quant à lui établi le seuil de 6000 p/h/s. L'étude d'incidences portant sur l'extension du métro vers Bordet a finalement montré que la charge maximale ne serait que de 5741 p/h/s. Bref, si le gouvernement avait respecté le seuil qu'il s'était lui-même fixé pour justifier le Métro 3, il aurait logiquement dû renoncer au projet.

Il faut souligner que la charge de 5741 p/h/s à laquelle aboutit l'étude d'incidences, rédigée avant la pandémie et le confinement, ne prend évidemment pas en compte l'évolution des pratiques de mobilité provoquée par l'essor du télétravail. De même, elle n'intègre pas les dernières projections démographiques, qui indiquent une diminution de la population régionale d'ici 2070 (-4 %). Dès la fin des années 2040, « *la croissance de la population reste positive seulement en région flamande* » nous apprend également le Bureau du Plan.



Source : Bureau du Plan

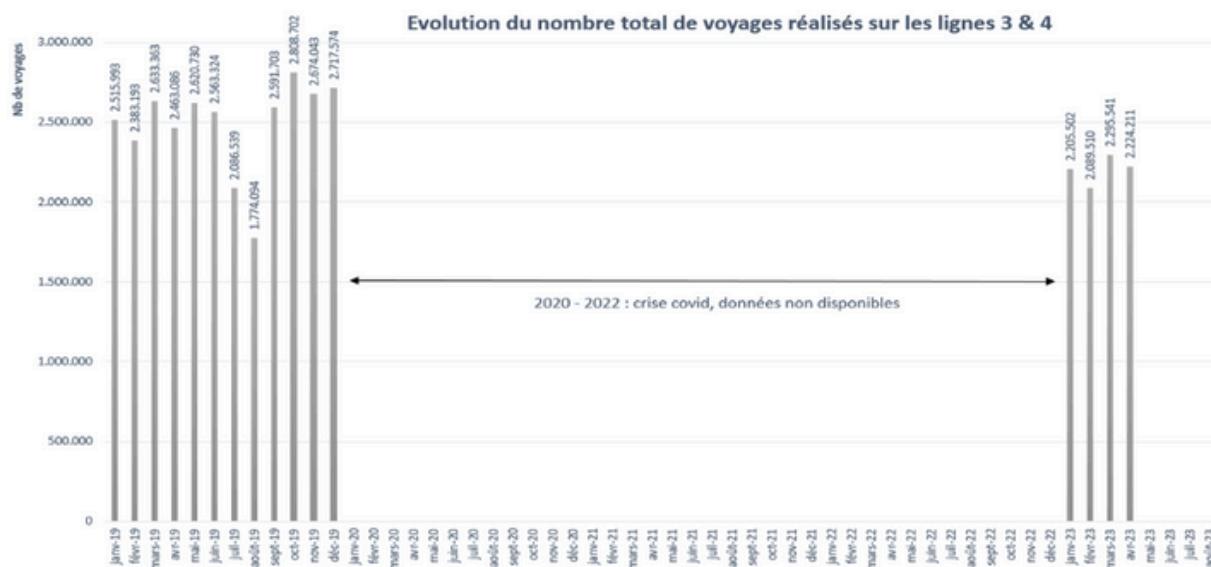
<https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/perspectives-de-la-population>

[1] F. Dobruszkes en T. Duquenne, "Métro ou tramway? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles", Recherche Transports et Sécurité, n°85, pp. 221-240.

Pour actualiser les prévisions de fréquentation au regard du télétravail, il serait pertinent et utile de connaître précisément les chiffres de fréquentation des trams appelés à disparaître avec la mise en service du Métro 3, idéalement ligne par ligne, heure par heure.

Il se trouve qu'une députée régionale a récemment posé une question parlementaire à ce sujet. Plus précisément, a été demandé à la STIB de fournir, ligne par ligne, heure par heure, les chiffres de fréquentation des lignes 3, 4 et 55 pour la période 2020-2022, c'est-à-dire les années où l'essor du télétravail a été important en raison des confinements successifs.

Pour les trams 3 et 4, à en croire le graphique ci-dessous, la STIB ne semble pas connaître (ou disposée à faire connaître) le nombre de voyages effectués sur ces lignes en 2020, 2021 et 2022 : « 2020-2022 : crise covid, données pas disponibles ». Nous peinons à comprendre le lien entre la pandémie et la (non) disponibilité des données de fréquentation, qui peut être mesurée à travers les validations Mobib ou grâce à des capteurs photoélectriques à l'entrée des véhicules (compteurs dits « CoVo »). Par ailleurs, le cadrage temporel est problématique : la « crise covid » ne commence pas au 1er janvier 2020 pour finir le 31 décembre 2022 : les premières mesures datent de mars 2020, et les dernières restrictions sont levées à la fin du premier semestre 2022.



Source : site du Parlement bruxellois

<https://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=163274&montitre=&base=1>

Au-delà des problèmes de publicité de l'information que soulève ce graphique élaboré par la STIB, il est vrai qu'un métro offre par définition plus de capacité qu'un tram. Ceci dit, le Métro 3 a été justifié sur base d'un « boom démographique » qui n'a finalement pas eu lieu. En outre, la fréquentation escomptée, déjà insuffisante pour justifier le mode métro, devrait être recalculée à la lumière des nouvelles pratiques de mobilité et des récentes projections démographiques. Selon nous, une mise à jour des estimations de trafic sur la future ligne démontrerait encore un peu plus le caractère inopportun du Métro 3.

LA DESSERTE DU CENTRE-VILLE ET LE TERMINUS À ROGIER

Depuis presque vingt ans, le nombre de lignes dans l'axe Nord-Midi n'a fait que baisser. Avant la restructuration du réseau de 2006-2009, six lignes étaient exploitées, contre deux actuellement. Avec le projet de Métro 3, seule une ligne circulerait sur le tronçon.

Cette diminution n'a fait qu'augmenter la pression sur le terminus à Rogier où, après la mise en service du Métro 3, de nombreux trams seront limités : outre le 25 et le 55, les 10 et 22 à venir. Or, de par sa conception difficilement améliorable, ce terminus a une faible capacité et est incapable de recevoir plus de 22 trams par heure. Limiter les lignes de trams à la gare du Nord serait une très mauvaise idée : cela induirait une correspondance obligée non plus seulement pour rejoindre le centre, mais même pour atteindre l'extrémité nord du Pentagone (à savoir atteindre la station Rogier).

Face à cette situation, deux pistes non exclusives pourraient être envisagées :

1 Restaurer un réseau plus maillé, à l'instar de ce que propose le Prémétro+, en faisant circuler 3 lignes aux 6 minutes. Si cette solution induirait une augmentation des temps d'attente en bout de ligne (en moyenne 30 ou 90 secondes), celle-ci serait largement compensée par la suppression d'une correspondance. Cette piste ne requiert aucun investissement et est donc applicable sans délai.

2 Établir un terminus à Rogier en surface, dans l'axe est-ouest. L'espace disponible le permet. Du côté Botanique, cela permettrait d'accueillir, par exemple, une ligne venant de la Chaussée de Haecht, mais aussi de la rue Royale. Cette formule requiert a priori la pose d'une double voie sur 500 mètres avec un raccordement à l'arrêt Botanique et l'aménagement du terminus à Rogier. Les travaux se font sur un site propre existant et ne nécessitent donc pas d'expropriation, ni de ce fait un délai très long. Notons que la STIB a déjà étudié et conclu à la faisabilité d'un axe tram en surface Nord-Rogier-Botanique.

AMÉLIORATIONS DU TRAM 55

Comme l'indique le tableau ci-dessous, la plupart des arrêts (18 sur 32) est déjà accessible aux trams T4000, même si l'accès aux véhicules n'est pas idéal en certains endroits. Seize arrêts présentent une situation que nous estimons acceptable, quatorze mériteraient d'être réaménagés en vue d'accueillir des T4000, et deux présentent une situation sous-optimale (Van Cutsem, dans les deux sens). On le voit, exploiter la ligne 55 avec des trams 55 ne nécessite pas « *la reconstruction de la plupart des arrêts de la ligne* » comme le suggère la STIB, mais des aménagements relativement limités pour moins de la moitié d'entre eux. En outre, ces aménagements n'induiraient qu'une perte de 8 places de stationnement.

	55 Da Vinci			55 Rogier		
	Compatibilité T4000	Allonger vers	Impact parking	Compatibilité T4000	Allonger vers	Impact parking
Rogier	✓	/	/	✓	/	/
Nord	✓	/	/	✓	/	/
Thomas	✓	/	/	✓	/	/
Liedts	✓	/	/	✓	/	/
Gallait	✓	/	/	●	AV ou AR	/
Pavillon	✓	/	/	✓	/	/
Verboekhoven	✓	/	/	✓	/	/
Walhem	●	AR	-1	●	AV ou AR	/
Foyer Schaerbeekois	●	AR	-1	●	AR	-2
Helmet	●	AV	/	●	AV	/
Tilleul	●	AR	-1	●	AR	/
Paix	●	AV ou AR	/	●	AR	-2
Fonson	●	AV	/	●	AV ou AR	-1
Van Cutsem	✓	AR	/	✓	AV ou AR	/
Bordet	✓	/	/	●	AV (3m)	/
Da Vinci	✓	/	/	✓	/	/
TOTAL	6 (+1)		-3	8 (+1)		-5

DÉMOLIR 15.000M² D'ÉQUIPEMENTS POUR 120M DE TUNNEL

Retour sur la « nécessaire » démolition du Palais du Midi

La partie du tronçon Albert-Nord qui converti la ligne de préméto en métro intègre depuis sa conceptualisation la création d'une nouvelle station (d'abord appelée « Constitution » puis rebaptisée « Toots Thielemans ») et d'une nouvelle jonction souterraine entre Toots et Anneessens. La raison d'être de cet appendice au réseau existant s'explique par la configuration de la station Lemonnier : le croisement souterrain avec les lignes de tram 82 et 51 et l'impossibilité d'y faire tourner à grande vitesse des rames de métro. Ainsi, la construction de la nouvelle station et du tunnel d'un bout à l'autre de l'avenue Stalingrad ont fortement impacté les commerçants, usagers et habitants voisins du Palais du midi entre 2019 et 2024. Certains commerçants devant être relogés dans un village de containers sur le centre de l'Avenue Stalingrad, un pacte « Toots » a été conclu entre la Stib, la Région et les communes pour accompagner et limiter les retombées négatives de ce chantier. Ce pacte à 10 millions d'euros n'a cependant pas empêché que le projet prenne la tournure la plus surréaliste et dramatique aboutissant à la décision de démolir le Palais du Midi.

En mai 2019, le marché d'exécution des travaux de construction du tunnel et de la station Toots a été attribué à la SM Toots (composée de BESIX, Jan De Nul Group et Franki Construct). Le chantier est entamé le 1er octobre 2020 par la station Toots et s'étale au fur et à mesure sur toute l'avenue Stalingrad avant de bifurquer un peu avant le passage du Travail et sous l'aile nord du Palais du Midi. Avant la fin de la première année, les relations entre le constructeur et la STIB se tendent : chacun se renvoie la balle concernant les difficultés rencontrées dues à l'hétérogénéité du sous-sol et les risques géotechniques. Passer sous le Palais du Midi devait se faire par une technique de *jet grouting* : depuis les caves du Palais du Midi, deux rideaux étanches verticaux devaient être construits en créant une succession de colonnes par injection de béton à haute pression. Une fois ce couloir étanche créé, il fallait réaliser une dalle de reprise de charge pour le Palais.

En janvier 2021, des essais complémentaires sont réalisés depuis les caves (les premiers essais géotechniques n'ayant été réalisés que dans le parking du Palais du Midi). Ces essais permettent de se rendre compte que le niveau d'argile est plus bas qu'attendu. Concrètement : en mai de la même année, l'entrepreneur coule du béton dans un puits afin de former un pilier d'une portance suffisante pour devenir un élément porteur du tunnel du métro. Cette procédure d'investigation en cours de chantier va se solder par une succession d'échecs. Lorsque le constructeur adapte sa technique au terrain, des problèmes de stabilité des parois à construire sont rencontrés.

La tension monte encore d'un cran entre la SM Toots et la STIB. Cette dernière impose la marche à suivre pour poursuivre le chantier (le *jet grouting* « optimisé ») et reçoit le devis de la SM Toots qui prévoit un doublement du budget prévu et un allongement de 8 ans du délai de réalisation. La STIB s'oppose à ces contraintes, le chantier est arrêté, les deux camps partent en justice. Nous sommes alors en septembre 2022, les commerçants du Palais du Midi et les habitants des quartiers Stalingrad et Lemonnier vivent au milieu d'un chantier gigantesque depuis 23 mois déjà.

En février 2023, lors d'une réunion de conciliation avec SM Toots, la STIB arrive à la conclusion que sa solution du *jet grouting* « optimisé » serait trop impactante pour les occupants du Palais du Midi : 4,5 ans de vibrations et de bruits extrêmes. Les commerçants du Palais du Midi ne décolèrent pas : L'évacuation du Palais du Midi est présentée comme la seule voie possible pour la poursuite d'un chantier qui, à technique égale, serait considérablement rallongé et deux fois plus coûteux. En haut lieu, on examine alors la piste, informellement suggérée en juin 2022 par l'entrepreneur : « démonter » le Palais du Midi afin de permettre à des grues d'accéder au rez-de-chaussée du bâtiment et de procéder à une construction classique en *cut-and-cover*. Pour ce faire, l'entièreté du Palais du Midi doit être démoli (à l'exception des façades extérieures qui sont étançonnées). Le gouvernement bruxellois s'est ensuite attelé à publier une ordonnance dite « fast-track » pour accélérer la demande de permis de « déconstruction » de la STIB, réduisant les délais administratifs d'instruction de la demande au minimum.

En janvier 2024, lors de la seconde « réunion d'information du public » relative à la « déconstruction » du Palais du Midi, on rappelle que c'est la Ville de Bruxelles qui sera chargée de reconstruire à ses frais un nouveau Palais du Midi, indépendamment de toutes les actions portées par la SM Toots. Si le projet de la ville n'est pas prêt à temps, la STIB propose d'installer un parc public temporaire entre les façades étançonnées. De son côté, le bureau d'études Stratec réalise l'étude d'incidences pour la démolition du Palais du Midi dont on ignore si elle évaluera la pertinence du projet de métro dans sa globalité. En revanche, à en croire les auditions de la STIB des entrepreneurs Denys et Pierre-Marie Dubois en Commission Mobilité du Parlement bruxellois le 5 mars 2024, la proposition Prémétro+ n'a pas été étudiée par l'étude d'incidences comme alternative potentielle à la démolition du Palais du Midi.