



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU FUTUR MÉTRO 3
SUITE AUX DIFFICULTÉS DU CHANTIER NORD-ALBERT AU NIVEAU DU
PALAIS DU MIDI**

Demandeur	Avis d'initiative faisant suite à l'exposé tenu à la Commission régionale de la mobilité le 14 mars 2023 sur les aspects techniques des difficultés rencontrées sous le Palais du Midi dans le cadre du chantier du futur métro 3
Demande reçue le	/
Exposé	27/03/2023 par M. Carlos Van Hove, Director Programme Métro Nord-Albert (STIB) et M. Philippe Yenny, Vice President, Service Spécial d'Etudes (STIB)
Documents transmis	Présentation « Uitvoering van de werken onder het Zuidpaleis »
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	17/04/2023

Il s'agit d'un avis d'initiative de la Commission régionale de la mobilité. Les demandes de la Commission s'adressent à la Ministre de la Mobilité et au Gouvernement.

À l'occasion de la présentation de l'état d'avancement du chantier Nord-Albert et des difficultés au niveau du Palais du Midi, la Commission rappelle le manque récurrent d'informations qu'elle reçoit concernant le projet Métro 3. Dès le lancement du projet, l'étude d'opportunité réalisée par le consortium d'entreprises qui allait accompagner ensuite tout le projet de métro a posé question. Depuis lors, malgré les répercussions sur l'ensemble du réseau de transport public bruxellois et l'importance du budget estimé, la Commission a regretté à plusieurs reprises un manque d'informations et de transparence concernant le tracé, les plannings, l'achat de matériel roulant, les restructurations du réseau et les coûts.

La Commission s'inquiète des difficultés rencontrées par le projet Métro 3 Albert-Nord en raison de problèmes techniques sous le Palais du Midi : retard, augmentation des coûts, dégradation de la qualité de vie dans le quartier, en particulier pour les habitants et les commerçants et conditions de circulation perturbées en surface pour l'ensemble des modes de transport.

Concernant les difficultés du chantier sous le Palais du Midi

La Commission constate que les difficultés techniques malheureusement rencontrées contrastent avec les affirmations, tenues en séance plénière ces dernières années, selon lesquelles le projet métro 3 serait sous contrôle tant sur le plan technique que financier. La Commission déplore que le gouvernement n'ait pas pris l'initiative d'informer la CRM sur l'état du chantier et les problèmes rencontrés au Palais du Midi, et ce d'autant plus que les premiers problèmes sous le Palais du Midi sont apparus en mars 2021, que le chantier est à

l'arrêt depuis début 2022 et que c'est en août 2022 que le consortium a rendu un planning et un budget actualisés. Ce manque de transparence ne semble pas cohérent avec les engagements du gouvernement régional pris dans sa déclaration de politique régionale, dont celui d'« assurer la confiance et la transparence » (p.116), d'assurer les mécanismes de « concertation » (44 occurrences) et de mettre en place « une gouvernance publique exemplaire qui doit se traduire par un monitoring budgétaire renforcé » (p.7).

La Commission comprend une part de la confidentialité des échanges entre le consortium et la STIB. Les problèmes rencontrés au Palais du Midi, concernant néanmoins l'ensemble des contribuables bruxellois, les commerçants du quartier Stalingrad, les usagers des équipements installés dans le Palais et les usagers du transport public empruntant cette partie du réseau et devraient être présentés de manière transparente et débattus démocratiquement régulièrement et lors des étapes clés.

La Commission constate que même les éléments budgétaires qui ne relèvent pas de la relation entre la STIB et le consortium, et qui dès lors ne sauraient relever de la confidentialité invoquée, n'ont pas été communiqués à la CRM. Il s'agit en l'occurrence du coût des différents bureaux d'études mandatés par la STIB et de celui relatif à la reconstruction du Palais du Midi. La Commission rappelle que, dès 2016, plusieurs instances et rapports ont pointé les risques de creuser un tunnel sous le Palais du Midi : la Foundation for the Urban Environment¹, la Commission royale des Monuments et sites (CRMS)², ainsi que le rapport d'incidences relatif à la modification du PRAS liée au Métro 3. Ce rapport estimait ainsi que « le projet risque de mettre en péril du patrimoine à l'inventaire (désordres dans la structure ou dans l'enveloppe du bâtiment), par le creusement du tunnel sous le Palais du Midi. »³. Quant à l'étude des incidences environnementales relative à la station Toots Thielemans, elle estimait qu'« il sera indispensable de réaliser une étude du contexte hydrogéologique et géotechnique au droit de la zone de chantier préalablement à la réalisation du chantier, étude non disponible à ce stade de l'étude d'incidences »⁴.

La Commission rappelle et déplore que les études complémentaires relatives à la modification de la technique de construction intervenue en 2018 (à savoir l'abandon de la technique dite de « congélation ») n'ont pas été rendues publiques. En outre, l'étude initiale des incidences environnementales, qui portait donc sur un projet différent, n'a pas été actualisée au regard de cette modification.

La Commission conteste les éléments de langage utilisés par le gouvernement et la STIB dans l'optique de la méthode de construction alternative telle que développée par la STIB et ses consultants pour franchir le Palais du Midi. Celle-ci implique la démolition partielle de ce bâtiment, et non son « démontage ». Ce que confirment les termes d'une lettre ouverte récemment publiée par la CRMS : « l'intervention alternative reviendrait à détruire pratiquement un tiers du Palais »⁵. La solution alternative développée par la STIB pour poursuivre le chantier implique une destruction partielle du bâtiment du Palais du Midi (intérieur du bâtiment et toiture) et donc l'arrêt des activités qui s'y déroulent. Le quartier subit déjà d'énormes désagréments liés au chantier et cette solution ne fera que les accroître. Les travaux à Stalingrad ont commencé en mars 2020, pour ce qu'on appelait alors un "chantier modèle". Cela fait donc trois ans que le quartier est aux prises avec un chantier très perturbant. En termes de communication, il est amer de constater que la revalorisation du Palais du Midi est maintenant présentée comme une opportunité. C'est un camouflet pour le quartier et ses habitants qui seront encore plus perturbés par ces problèmes.

La Commission souligne également que le retard du Métro 3 au Palais du Midi retarde également l'élargissement nécessaire de l'égout Vivaqua à la Gare du Midi.

¹ <https://www.ffue.org/newsletters/PDF/bataille-stalingrad-dossier-20p.pdf>

² https://crms.brussels/sites/default/files/avis/579/BXL40166_579_MetroConstitution.pdf

³ https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/02_01_pras_liaison_ns_projet_rie_fr.pdf

⁴ https://www.arau.org/content/uploads/2023/02/EI_PartD_Chapitre_06_Sol_eaux_RF.pdf

⁵ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/704/BLX22382_704_CORR_Palais%20du%20Midi_Zuidpaleis_metro.pdf

Dans ce cadre, la Commission demande

- de concentrer tous les moyens disponibles (ressources humaines, techniques et budgétaires) sur les solutions à apporter au Palais du Midi pour limiter autant que possible les nuisances dans le quartier et dans le temps ;
- de confier une étude comparative des méthodes possibles de construction à des experts indépendants ; l'étude doit être détaillée et multicritères (p. ex., impacts humains, socioéconomiques, financiers et de transport), transparente et publique ; elle doit permettre d'éclairer le choix final de la solution à adopter ;
- de prendre en compte les usages actuels (commerces, clubs sportifs, écoles...) du Palais lors de son éventuelle reconstruction ;
- de donner priorité à la finition en surface des chantiers des sections du boulevard Jamar et l'avenue de Stalingrad - afin de réduire les nuisances pour le quartier- et de l'esplanade de l'Europe - pour limiter les perturbations de trafic notamment pour les transports publics ;
- de mener une enquête afin de comprendre comment ces problèmes ont pu advenir et en tirer les leçons pour d'autres grands chantiers éventuels.

Concernant la fréquentation du transport public et l'impact du télétravail

Alors que la principale justification de la conversion du prémétro Nord-Midi-Albert en ligne de métro réside dans le besoin affirmé 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.

Or, la CRM rappelle qu'à l'occasion de la pandémie de Covid19, de nombreux grands employeurs ont autorisé, voire imposé, une part significative de télétravail à leurs employés. D'autres sont engagés dans un tel processus qui doit donc encore aboutir. Ceci réduit structurellement la demande de mobilité aux heures de pointe, c'est-à-dire précisément au moment où se posent des problèmes de capacité. La Commission rappelle aussi qu'en 2021, une étude universitaire a estimé qu'en théorie, 44 % des postes de travail salariés localisés en Région de Bruxelles-Capitale sont « télétravaillables »⁶.

De ce point de vue, les chiffres de fréquentation de la SNCB récemment publiés⁷ montrent que le télétravail induit une dispersion tant géographique que temporelle des flux : alors que les grandes gares bruxelloises proches des bureaux ont vu leur fréquentation baisser de plus ou moins 20 %, les déplacements qui ne concernent pas le trajet domicile-travail (donc essentiellement réalisés en heures creuses, le soir ou le week-end) semblent quant à eux en augmentation. Or, le Métro 3 est fondé sur une concentration géographique et temporelle des déplacements, soit l'inverse de l'évolution observée dans le secteur ferroviaire.

Dans ce contexte, la Commission demande :

- Les chiffres actualisés relatifs à la fréquentation des lignes et arrêts du réseau de la STIB, en particulier pour les stations du tunnel Nord-Albert et ce afin de cerner l'évolution des pratiques de déplacement depuis la pandémie et l'essor du télétravail ; la Commission insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas des chiffres globaux portant sur le réseau considéré dans son ensemble, mais bien spécifiquement pour l'axe dont il est ici question ; elle insiste aussi pour les chiffres soient différenciés par périodes horaires et que leur évolution temporelle soit également donnée.
- Une mise à jour des perspectives de demande le long de l'axe de prémétro Nord-Albert et de l'extension vers Bordet compte tenu du télétravail structurel qui en train de se mettre en place et dont les effets n'ont pas encore été mesurés.

⁶ Analyse et impact du télétravail en Région de Bruxelles-Capitale, étude ULB pour l'IBSA, 2021, disponible sur <https://dulbea.ulb.be/wp-content/uploads/2021/10/rAPPORT-IBSA.pdf>

⁷ <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/entreprise/publications/travellers-counts>

Concernant le tronçon Albert-Nord

Après le long chantier de la chaussée d'Alseberg, les usagers du sud de Bruxelles souffrent du terminus du tram 51 temporairement reporté à Altitude Cent et prochainement définitivement localisé à la station Albert. La Commission regrette la perte d'une ligne directe très fonctionnelle entre le sud de la ville, le canal et le nord.

La Commission demande

- le maintien des lignes de trams 3 et 4 jusqu'à la gare du Nord, sans rupture de charge à Albert, tant que la conversion en métro du tunnel Nord – Albert ne sera pas réalisée ;
- des pistes d'amélioration de la régularité et de l'offre de transports publics sur le tronçon Nord-Albert à court terme dans le délai de dix ans qui risque d'être celui vécu avant l'inauguration du métro Nord-Albert ;
- en conséquence de la mise à jour de la demande de mobilité, de réévaluer l'exploitation tram du tunnel existant entre Nord et Albert et la pertinence de la conversion du tram en métro et/ou de déterminer le moment le plus adéquat pour cette conversion (avant ou après la mise en service de l'extension vers Bordet).

Concernant le matériel roulant

Le retard dans la mise en métro du tunnel existant Nord-Albert a conduit à réorienter les rames livrées vers le renforcement des fréquences sur d'autres lignes de métro. Les besoins de capacité en trams resteront importants pendant de nombreuses années encore tant pour le tunnel Nord-Albert que pour les nouvelles lignes de tram comme le tram 10 par exemple.

La Commission demande

- de phaser au mieux les commandes de trams et de rames de métro pour répondre de façon équilibrée à l'ensemble des besoins.

Concernant le tronçon Nord-Bordet

La Commission constate les nombreux et importants dépassements budgétaires du projet de Métro 3 alors que les travaux sur le nouveau tronçon Nord-Bordet n'ont pas encore commencé. Elle s'inquiète de l'impact de ces dépassements sur les autres projets de mobilité de la Région mais aussi sur les autres politiques urbaines, suite notamment à la probable utilisation à plus long terme et de façon plus intensive du budget Beliris.

La Commission demande

- un tableau synthétique de tous les marchés en cours ou à prévoir en indiquant : 1) l'intitulé du marché, 2) un résumé de son objet, 3) ses principales échéances et leur état d'avancement (date de publication, date-limite pour les candidatures, sélection des candidats, date-limite pour le dépôt des offres, adjudication...);
- de connaître les surcoûts liés au passage sous le Palais du Midi et leur mode de financement avant de lancer les travaux du Métro Nord ;
- d'opter pour une approche plus incrémentale et résiliente qui permettra à la Région de faire face en parallèle à ses nombreux défis (budgétaires, socio-économiques, environnementaux, ...);
- de garantir que le projet ne se fera pas au détriment d'autres projets importants de transports publics, tels que par exemple le tramway jusqu'à Tour & Taxis, la tramification de la ligne 49 et le prolongement du tram 7 jusqu'à Forest voire Anderlecht ;
- d'établir le calendrier de l'extension vers Bordet de telle manière à en assurer la réversibilité et à éviter le « biais des frais irrécupérables » qui conduirait à avancer « quoi qu'il en coûte ».

Concernant le réseau de transports publics à Bruxelles

Pour le réseau de bus interrégional, le projet Métro 3 est un catalyseur pour rendre les trajets vers et depuis la Région bruxelloise plus durables. L'expérience passée (métro Bizet, COOVI/CERIA) montre que l'ouverture d'une telle liaison performante attire également de nouveaux déplacements en transport public. Les points d'attention pour De Lijn et TEC dans ce projet sont en particulier Horta, la gare du Midi et Bordet. Les opérateurs de transports publics continuent donc à demander la transformation rapide du prémétro Nord-Midi-Albert en métro et la construction du M3 Nord.

Concernant le budget régional

La Commission déplore une nouvelle augmentation du budget relatif au Métro 3. Pour rappel, les premières estimations mentionnaient un montant total inférieur à un milliard d'euros ; à la CRM du 27 novembre 2017, le montant prévisionnel est de 1,66 milliard ; en mars 2022, un montant de 2,251 milliards est évoqué au parlement bruxellois ; en février 2023, la facture est estimée à 2,65 milliards. Les coûts du projet n'ont fait qu'augmenter alors que la partie la plus coûteuse et incertaine du chantier (le creusement d'un tunnel entre la gare du Nord et Bordet) n'est pas encore adjugée.

La Commission rappelle que les perspectives financières de la RBC sont préoccupantes et que le ministre bruxellois des finances a annoncé qu'il serait impossible de maintenir les « investissements stratégiques », essentiellement dédiés au projet Métro 3, hors du budget régional après 2025. Le même ministre a également souligné qu'au vu des surcoûts et de l'inflation, la dotation Beliris existante ne devrait pas suffire, au point que le gouvernement régional plaide auprès du fédéral pour une « intervention majorée pour le projet d'extension du métro »⁸. Tous ces éléments interrogent encore un peu plus la soutenabilité financière du projet de Métro 3 et l'impact énorme qu'aurait la poursuite du projet sur le financement d'autres politiques publiques, qu'elles relèvent de la mobilité ou non.

Note de la STIB, membre de la CRM et maître d'ouvrage du projet Constitution/Toots Thielemans

La STIB déplore les difficultés rencontrées par l'entrepreneur qui réalise les travaux relatifs au passage du tunnel nécessaire à la réalisation du Métro 3 sous le Palais du Midi, et le retard de chantier qui en est consécutif.

Elle tient à rappeler que le choix de faire passer ce tunnel sous le Palais du Midi a été fait au terme d'une mise en comparaison approfondie des différentes variantes possibles pour relier par une infrastructure compatible avec le passage du métro les stations Anneessens et Midi. Cette comparaison a été réétudiée en détail dans le cadre de l'étude d'incidences relative à la demande de permis de ce projet, et c'est donc bien en connaissance de cause des avantages, inconvénients, risques et possibilités ou impossibilités matérielles que ce choix a été fait.

C'est également en connaissance de cause que les entreprises qui ont été sélectionnées pour effectuer ce chantier se sont engagées à l'exécuter.

La STIB relève que dans la mesure où en dehors de cette difficulté rencontrée pour passer sous le Palais du Midi, le reste du chantier a progressé normalement et que la situation est désormais telle qu'il n'y a pas d'alternative à la réalisation de ce passage entre les deux parties d'infrastructures déjà réalisées, et que dès lors la solution qui présente les meilleures garanties de réalisation dans des délais raisonnables a lieu d'être choisie.

La STIB rappelle la pertinence à son sens du choix de convertir en métro l'axe Albert-Nord et de prolonger cet axe en direction de Schaerbeek et Evere, compte tenu de la saturation de l'infrastructure exploitée en trams.

⁸ <https://bx1.be/categories/news/le-gouvernement-bruxellois-veut-une-rallonge-du-federal-pour-le-metro-3/>

Si le développement du télétravail peut offrir une marge de capacité, celle-ci n'est que limitée et temporaire vu la poursuite de la croissance de l'usage des transports publics, et ne remet pas en question la pertinence du choix du métro afin de satisfaire durablement la croissance de fréquentation de cet axe, et même de la stimuler par une amélioration de la qualité de l'offre. La STIB relève que les alternatives avancées au travers du projet « Avanti+ » des associations ne sont en tout cas pas accessibles à court terme compte tenu des besoins en matériel roulant et dépôts pour la mettre en oeuvre, ainsi que des travaux indispensables pour assurer à ces solutions un minimum de fiabilité d'exploitation, en l'occurrence la finalisation du chantier en cours à la gare du Midi afin de supprimer les cisaillements entre lignes dans le tunnel « Constitution ».

Les délais de réalisation amèneront au mieux la disponibilité de ces alternatives à un moment correspondant au besoin de capacité du métro sur l'axe considéré.

En conclusion, la STIB recommande de poursuivre la réalisation des travaux et projets engagés par le Gouvernement.