

LA BATAILLE DE STALINGRAD

Pierre Laconte Président
et Claude van den Hove Administrateur
Foundation for the Urban Environment (FFUE)

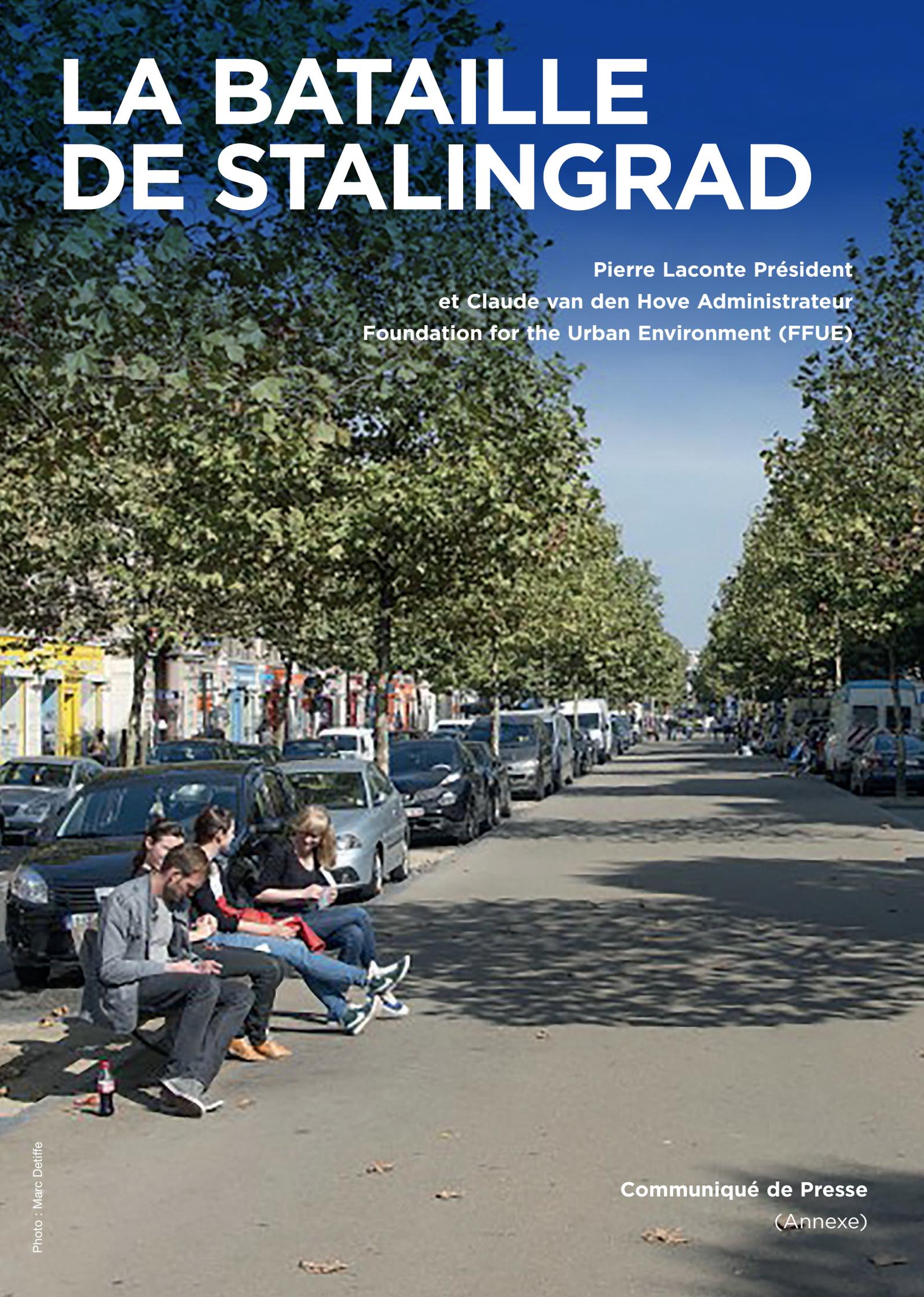
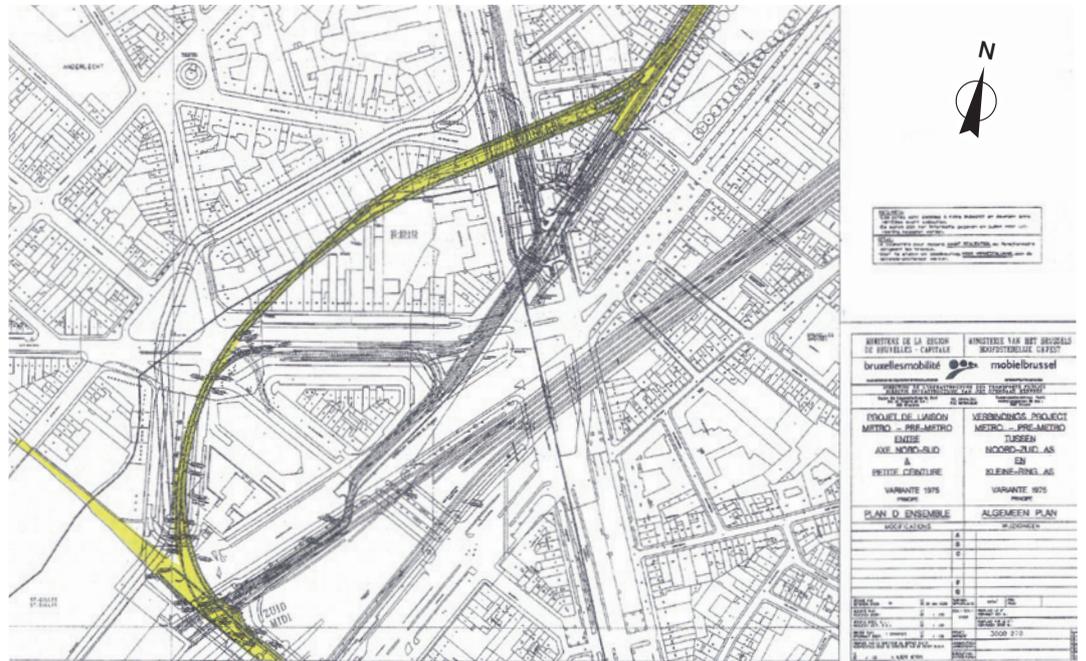


Figure 5 :
Plan du tracé métro prévu en
1970 et partiellement réalisé en
1972, 1975 et 1980.



les délais d'interruption du trafic.

Lors de la présentation publique du dernier projet, une interruption du trafic de trois mois a été annoncée par le consultant et le ministre Pascal Smet. Concrètement, après une interruption limitée à un long week-end, le trafic Nord-Sud pré-métro sera prolongé de la station Anneessens à la nouvelle station Toots Thielemans où la ligne aurait un terminus aménagé ce qui est peu probable, la station Anneessens étant plus logique car la station Toots Thielemans ne sera pas pourvue de quais « trams » pour 3 mois. (Figure 12). En même temps, la partie Sud de la ligne pré-métro sera raccourcie à la station du Parvis de Saint Gilles ou partiellement, à la station Porte de Hal.

Il faut en effet rappeler que la disposition des voies à la gare du Midi ne permet pas une exploitation limitée à cette station car le rebroussement y est impossible avec une fréquence d'exploitation.

De ce fait, un rebroussement devrait être organisé soit au Parvis de Saint Gilles avec manœuvres aisées sous la rue Jean Volders, soit à la station Porte de Hal où les manœuvres devraient aussi être organisées sous la rue Jean Volders mais en avant gare, ce qui pourrait être gênant en raison de la fréquence à assurer.

Cela signifie que la gare du Midi ne sera plus accessible depuis le Centre et le Nord de Bruxelles et depuis le Sud à Saint Gilles, Forest et Uccle pendant une période de 3 mois. Cette situation déplorable pour la ville et les communes concernées, provient de l'erreur initiale et du manque de contrôle en 2010.

C'est en effet le choix de tracé qui entraîne l'obligation de détruire une partie de l'ouvrage existant et de le reconstruire dans ce court délai.

Les responsables des projets d'infrastructures se souviennent-ils qu'ils ont en charge un service public et que celui-ci prime avant tout ? Le service des voyageurs ne doit-il pas être l'objectif premier des ingénieurs ?

Depuis quelques années, des interruptions de trafic sont trop souvent organisées, pour faciliter des travaux, parfois même au centre de la ville un week-end pour des démontages d'échafaudages.

Se souvient-on qu'avant la régionalisation, le trafic des trams n'était jamais interrompu, même pas dans le cas de renouvellement des voies ou des modifications d'itinéraires ?

Figure 12:
Comparaison des coupures
de service prévues,
des pré-métros.

INTERRUPTION DE LA DESSERTE DE LA GARE DU MIDI

	LUNDI MAANDAG	MARDI DINSDAG	MERCREDI WOENSDAG	JEUDI DONDERDAG	VENDREDI VRUJDAG	SAMEDI ZATERDAG	DIMANCHE ZONDAG
6							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	29
JUIN JUNI	30	31					
7			1	2	3	4	5
	6	7	8	9	10	11	12
	13	14	15	16	17	18	19
	20	21	22	23	24	25	26
JUILLET JULI	27	28	29	30			
8					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
AOUT AUGUSTUS	25	26	27	28	29	30	31

PROJET STIB 2018

les congestions dues aux chantiers de surface.

La comparaison ne demande pas de commentaire : la visualisation des zones de chantiers de surface reprises aux figures 13 et 14 jointes, montrent qu'il y a eu vraiment peu d'informations données aux décideurs ainsi qu'à la Ville de Bruxelles, aux habitants et riverains.

Projet STIB 2018

Reprise en sous oeuvre Travaux de surface en voiries

Figure 13 :
Zones de chantier en surface
du projet STIB 2018



Projet PTU 1970-1975

Figure 14 :
Zones de chantier en surface
du projet PTU 1970-1975.



Reprise en sous oeuvre Travaux de surface en voiries

Photo 7 :
Boulevard Jamar,
accès au lit de la Senne.



A côté de l'immeuble construit place Bara sur le lit de la Senne, un garage, ancienne propriété de l'Etat, permettant d'accéder au lit de la rivière, devant être détruit et l'immeuble mitoyen abandonné devant être repris en sous œuvre et rénové.

Conclusions.

La présente communication montre à suffisance les lacunes du dossier de permis d'environnement concernant la liaison place Bara – boulevard Lemonnier.

La transparence doit être de rigueur pour tout dossier de cette importance et l'absence de développement de la solution initiale, en faveur de celle de 2009/2010 considérée comme acquise pourrait être qualifiée d'immobilisme.

Il est certain que les personnalités consultées à l'époque n'imaginaient pas que des personnes fragilisées pourraient être victimes d'abus de confiance par ceux qui s'accrochaient à leurs idées jusqu'à une forme de déni de la réalité.

Pour la ville de Bruxelles, il n'est pas acceptable de voir :

- l'inaccessibilité de la gare du Midi par les transports en commun desservant la ville sous les boulevards du Centre, pendant 3 mois ;
- programmés des travaux de reconstruction et d'allongement de la halte de tramway Poincaré, dont la finalité n'est pas démontrée et dont les nouvelles infrastructures ne sont pas prévues au PRAS ;
- l'absence des plans des travaux de déviation de l'important collecteur (ONJ), essentiel pour la ville ainsi que son évacuateur de crues ;
- que l'obligation de reconstruire les collecteurs et évacuateurs de crues par un important chantier en surface, au milieu des boulevards de Petite Ceinture, remet en cause le programme des chantiers sans incidence en surface et probablement la méthode d'exécution des courts tronçons adjacents ;
- une déviation indispensable des trams du boulevard du Midi, entraver la circulation et la tenue de la Foire du Midi, non annoncée, faute de plans, dans le dossier ;
- éventrer l'avenue de Stalingrad si la solution alternative prévue dans les PRD et PRAS de 1970 à 2017 n'a pas été étudiée à fond, comme le prévoit la législation sur les études d'incidences ;
- voir programmé au boulevard Lemonnier un chantier, du côté Est, de reconstruction du collecteur rive gauche alors que de tels chantiers, semblables à ceux réalisés en 1973 et 1974 pour les stations Anneessens et Bourse se sont avérés particulièrement traumatisants pour les riverains ;
- le dossier de la reprise en sous œuvre du Palais du Midi est peu développé en ce qui concerne les garanties de pérennité de ce dernier.

Pour la commune de St Gilles, il n'est pas acceptable de voir :

- la non desserte, pendant 3 mois, de la gare du Midi par les lignes Nord-Sud pré métro et métro ;
- neutralisée la halte tramways de la gare du Midi, pendant 3 années pour les lignes 52 et 82 ;
- rompu pendant 3 mois, l'accès des lignes pré métro desservant Saint Gilles, Forest et Uccle à la station de la gare du Midi, voire de celle de la Porte de Hal, si un terminus provisoire ne peut être aménagé à cette station ;
- ressurgir la crainte de travaux pour un tram de surface avenue Fonsny, entre l'avenue de la Porte de Hal et la rue d'Angleterre, alors que tout projet d'infrastructure a été supprimé au PRAS, à sa demande ;
- programmées des phases de chantiers boulevard Jamar, pendant 42 mois, dont 15 avec un impact total ;
- l'absence de programme et des plans de travaux à mener avec certitude, pour les collecteurs du haut et du bas de Saint Gilles à déplacer, ainsi que pour les déversoirs de crues correspondants ;
- que la remise dans l'état initial de la voirie Nord du boulevard Jamar, détériorée suite aux travaux pré métro à la fin des années 1980 n'est pas prise en compte.

Conformément à la jurisprudence récente du Conseil d'Etat, la commission de concertation n'est pas à même, faute d'information suffisante du dossier, de rendre un avis valable.

Les décideurs politiques risquent bien de s'exposer à de prochaines déconvenues si ils acceptaient à l'avenue de Stalingrad et aux boulevards environnants des chantiers traumatisants, alors qu'il existe une alternative bien plus respectueuse de l'environnement, conçue à l'époque par un directeur, des ingénieurs et un architecte unanimement reconnus et que par ailleurs ce type de chantier en voirie à ciel ouvert, est écarté à grands frais à Schaerbeek et Evere.

La construction de la liaison place Bara – boulevard Lemonnier est un ouvrage indispensable pour exploiter en métro la ligne Nord-Sud du réseau bruxellois.

La présente note se veut constructive et invite les décideurs à remettre le dossier à l'étude par les ingénieurs conseils particulièrement compétents dont ils disposent.