

# Articles de presse début 2023

1)

## Palais du Midi : un problème connu depuis près de dix ans

*La Dernière Heure 11/2/2023*

L'arrêt du chantier du métro 3 sur le boulevard de Stalingrad à cause des problèmes de stabilité du Palais du Midi est tout sauf une surprise. Voici neuf ans déjà, plusieurs spécialistes avaient alerté la Stib et les pouvoirs publics sur la difficulté qu'engendrerait le tracé validé par le précédent gouvernement bruxellois. **En 2016, dans un livre intitulé "Le rail, c'est la clé" ainsi qu'une analyse plus courte intitulée "La Bataille de Stalingrad", leurs auteurs Pierre Laconte et Claude van den Hove – président et administrateurs de la Foundation for the Urban Environment – expliquaient déjà que ce projet était risqué du fait de l'instabilité du sous-sol sous le Palais du Midi.**

### ***"Le surcoût d'un tel dispositif est justifié"***

Les deux spécialistes s'étonnaient que "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." Et évoquaient un surcoût évident. "Pour exécuter ces travaux, la technique de la congélation serait utilisée. Ce choix est aussi justifié par la nature du bâtiment cent cinquantaire construit à l'aide de techniques alliant les pierres, les maçonneries et éléments en fonte, tous matériaux sujets aux bris si des tensions et des déformations inattendues se produisaient." [...] "Tout apaisement est donné pour la protection du bâtiment dans la zone de réalisation de l'ouvrage métro, mais pas pour les parties de celui-ci situées de part et d'autre du tunnel du métro, même si elles sont pourvues de pieux en bois. En raison du peu d'expérience acquise sur des reprises en sous-œuvre de bâtiments dans le lit de la Senne, il est utile de rappeler des données issues de travaux exécutés il y a quelques années. Lors de la construction de la station de métro rue de l'Évêque, le long du grand magasin des Galeries Anspach, un mur d'enceinte a été réalisé en pieux sécants avec une fiche profonde par rapport à la fouille à réaliser pour les travaux de la station du métro. Toutes les mesures avaient été prises en relevant l'état des constructions riveraines, comme cela se pratique habituellement pour les ouvrages métros. En cours du chantier, certains indices de déformation sont apparus dans le grand magasin. Le niveau de déformation a été mesuré au moyen d'un relevé topographique qui a fait apparaître que le centre du magasin s'était affaissé d'une petite dizaine de centimètres." [...]

### **La CRMS sceptique**

"Bien entendu pour la Palais du Midi, il n'y a péril que si une importante fouille était à l'avenir réalisée à proximité." [...] "La sauvegarde du Palais du Midi implique donc que l'ensemble du bâtiment repose à l'avenir sur des fondations équivalentes à celles dont elle disposera dans la zone traversée par le métro. Le surcoût d'un tel dispositif à charge du métro, est justifié."

Cette même année 2016, la Commission royale des monuments et sites (CRMS), impliquée dans le dossier par le fait que les façades du Palais sont classées, interpellait la direction régionale de l'urbanisme bruxellois sur le projet de creuser un tunnel sous le Palais du Midi n'avait pas été accompagné d'une étude d'incidence. "La demande de permis d'urbanisme n'a pas été accompagnée d'une étude d'incidence mais seulement d'une 'note préparatoire à l'étude d'incidence'. Ceci pose problème pour l'examen du dossier qui ne peut, dès lors, se faire en parfaite connaissance de cause." Raison pour laquelle la CRMS avait demandé "de

*compléter le dossier et d'être réinterrogée lorsque le projet aura pris en compte les conclusions de l'étude d'incidence."*

*"C'est un ouvrage délicat à réaliser. Le double tunnel serait foré de façon traditionnelle, ce qui suppose la rencontre avec des pieux en bois sur lesquels est fondé le Palais du Midi. La stabilisation préalable du sous-sol n'est pas précisée. Or, à une profondeur de -4 mètres, les travaux se feront dans l'eau. Cette intervention exige une étude de stabilité détaillée compte tenu des travaux de renforcement déjà réalisés lors de la rénovation d'une aile du Palais et compte tenu du fait que l'on ne peut introduire un point dur dans la structure existante sans reprendre la totalité des fondations du Palais en sous-œuvre, ce qui risque d'avoir des implications budgétaires."*

Tout est dit. Nous sommes en 2016... Neuf ans plus tard, ce que les experts avaient annoncé se produit. Aujourd'hui, la Stib et le cabinet de la ministre de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen) chargent le consortium d'entreprises en charge des travaux (Besix, Jan De Nul Group et Franki Construct). *"Il est inacceptable que l'entrepreneur ne délivre pas ce à quoi il s'était engagé. Nous devons le pousser à délivrer ses engagements contractuels via toutes les voies possibles"*, commente le cabinet de la ministre.

#### **"Un tronçon d'environ 120 mètres est concerné"**

En décembre dernier, la ministre esquissait discrètement déjà le souci au Parlement bruxellois, tout en assurant que le chantier ne présentait pas de risque pour la stabilité du Palais du Midi.

*"Les sous-sols du marais de Bruxelles et du lit de la Senne posent actuellement certains défis techniques à l'entreprise générale. Des tests sont en cours pour vérifier l'étanchéité des différentes techniques de construction envisagées. Un tronçon d'environ 120 mètres est concerné. À ce stade, des négociations sont en cours avec l'entrepreneur afin d'objectiver l'impact éventuel des difficultés rencontrées sur le calendrier et le budget prévus pour la réalisation des travaux sur ce tronçon." [...] "Il est vrai que la question se pose de savoir quelle technologie utiliser dans le sous-sol marécageux. Actuellement, il n'y a pas de risque pour la stabilité, mais des analyses sont en cours pour s'assurer que les travaux peuvent continuer. Effectivement, 120 mètres, ce n'est pas rien, mais quelle que soit la longueur du tronçon problématique, le tunnel de métro doit être entièrement achevé."*

**Mathieu Ladeveze**

Source : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2023/02/11/palais-du-midi-un-probleme-connu-depuis-dix-ans-WWU37CULHBCBVO56WCCWFOMHPY/>

## **2)**

### **Les travaux du métro Nord de Bruxelles face à un dilemme**

***L'Echo 10/2/2023***

**Les travaux du métro Nord sont à l'arrêt dans le quartier Stalingrad. L'entrepreneur exige un coût revu à la hausse. Une option serait de démonter le toit du Palais du Midi...**

Le coût du métro Nord à Bruxelles, constitué de sept nouvelles stations et d'un tunnel de 4,5 km entre la Gare du Nord et Bordet, atteint désormais 2,65 milliards d'euros, alors qu'il était initialement estimé à 1,777 milliard d'euros, revu à 2,251 milliards d'euros en décembre 2021. Mais la hausse risque de ne pas s'arrêter là.

Là où sera installée la station Toots Thielemans, un tunnel doit passer sous le Palais du Midi, au boulevard Lemonnier. Or, le sous-sol est particulièrement marécageux dans cette zone. Vu la complexité des travaux, l'entrepreneur, la Société Momentanée Toots, qui regroupe Besix, Jan De Nul Group et Franki Construct, a augmenté le prix, à 170 millions d'euros. La Stib, qui doit payer ses travaux, avec un financement de la Région bruxelloise, refuse la nouvelle note.

«L'entrepreneur avait remis un prix pour le passage sous le palais. Avec les difficultés techniques auxquelles il est confronté et l'inflation, on est d'accord que cela engendre une adaptation, mais le prix ne peut pas représenter le coût de l'ensemble du reste du chantier!», s'indigne Françoise Ledune, la porte-parole de la Stib.

#### **Mise en demeure**

Les travaux sont actuellement l'arrêt à cet endroit, suite à ce litige. «L'entrepreneur, qui s'était engagé à réaliser les travaux avec sa technologie et avait été choisi sur cette base, a été mis en demeure de reprendre les travaux, avec des dommages et intérêts ainsi que des menaces d'exclusions de toute soumission de la Stib dans les trois ans», avertit Françoise Ledune.

D'ici au 8 mars, la Stib attend du groupe une contre-proposition qui ne soit pas «irraisonnable». Soit un coût acceptable pour l'option initiale. Soit une alternative, comme l'explique La Libre Belgique. L'entrepreneur pourrait avancer une autre méthode: construire deux murs en béton dans le sous-sol, les recouvrir d'une chape afin d'extraire la terre et les gravats à travers celle-ci. Mais pour ce faire, il faudrait installer les grues dans le Palais du Midi, et donc démonter le toit de celui-ci.

#### **Pas qu'une question de coût**

Cette option aurait cet avantage qu'elle forcerait la rénovation d'un palais du Midi devenu vétuste. «Le Palais du midi est un lieu très important dans le quartier de Stalingrad, il a une fonction sociale, économique et patrimoniale essentielle, réagit la porte-parole de la ministre de la Mobilité bruxelloise Elke Van den Brandt. C'est pourquoi nous devons aborder cette question non seulement sous l'angle de la mobilité, mais aussi sous l'angle économique, social et urbanistique.»

Sophie Leroy

Source : <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/les-travaux-du-metro-nord-de-bruxelles-face-a-un-dilemme/10446518.html>

3)

## **Metro3: alles verloopt zoals voorzien**

Auteur : Chris Kesteloot, 20 février 2023

Na een lange stilte bericht de pers weer over metro3, een nieuwe metrolijn tussen Vorst en Evere in Brussel: de kosten stijgen met 400 miljoen door de inflatie; de werkzaamheden zijn geblokkeerd door onderschatte problemen met de ondergrond aan het nieuwe station Toots Thielemans. Maar dit was nochtans voorzien. Niet door de Brusselse regering, de MIVB of Beliris (het federaal fonds dat de hoofdstedelijke rol in Brussel financiert met 125 miljoen

euro per jaar, waarvan in 10 jaren 500 miljoen voor de metrolijn). Wel door de megaprojectentheorie van Bent Flyvbjerg. Deze Deense geograaf is wereldberoemd om zijn analyses van megaprojecten in de hele wereld. Zijn theorie, de "ijzeren wet van megaprojecten", voorspelt dat een megaproject in de regel zal resulteren in ver overschreden budgetten, grote vertraging en te weinig baten, zowel op economisch als op milieugebied.

Metro3 is zo een megaproject in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Nooit heeft het Gewest eerder een project van deze omvang uitgevoerd. De kosten van metro3 worden vandaag op 2,65 miljard euro geraamd, meer dan de helft van de inkomsten van het Gewest in 2021. De eerdere grote Brusselse projecten, of het nu gaat om de bestaande metrolijnen, de wereldtentoonstelling van 1958, de noord-zuidverbinding of de grote werken onder Leopold II, zijn niet door het Gewest of de stad betaald, maar door de Belgische Staat die over veel meer middelen beschikt.

De ijzeren wet stelt dat metro3 moet resulteren in onderschatte kosten, overschatte baten, negatieve sociale gevolgen en hoge milieukosten. Nagenoeg perfect het omgekeerde van wat [metro3.be](http://metro3.be), de officiële website van het project, verkondigt. Maar het staat nu al vast dat het project meer dan 3 miljard zal kosten. Er zijn extra kosten voor het oplossen van het probleem bij Toots Thielemans, en het is meer dan waarschijnlijk dat soortgelijke problemen zullen opduiken op het nog te boren noordelijk traject. De opening van de lijn was oorspronkelijk gepland voor 2018, nu voor 2032, maar het is realistischer om de inhuldiging in de jaren 2040 te verwachten. Als ze lang genoeg leven, zullen de grote politieke initiatiefnemers van het project, Reynders, Onkelinx en Vervoort, hun 80ste verjaardag al gevierd hebben... Metro3 werd gerechtvaardigd door de verzadiging van tramlijn 55 die nu het noordelijk deel van hetzelfde traject bedient. Maar voor zover deze verzadiging ondanks de structurele toename van telewerken in 2040 nog zou bestaan, zou de metro dit probleem niet oplossen. De afstanden tussen de stations zijn te groot om de mobiliteitsbehoeften in de wijken te vervullen en de diepte van de stations verlengt de reistijd van de gebruikers, waardoor de voordelen van snelheid op trajecten binnen Schaarbeek of Evere teniet worden gedaan. Vanuit milieuoogpunt is de metro te groot: tram 55 kan in de piek theoretisch 2160 passagiers per uur vervoeren; de minimumcapaciteit van een metrolijn bedraagt 12.000 passagiers per uur, maar op metrolijn 3 worden er maar 7500 gebruikers verwacht. De lijn komt ook veel te laat ten opzichte van 2030, de fatale datum voor de strijd tegen de klimaatverandering. Het zal decennia duren voordat de koolstofuitstoot van de werken wordt gecompenseerd, vooral omdat de voorstudies aantonen dat de lijn nauwelijks mensen zal aanzetten om de auto op te geven. De lijst van argumenten tegen het project is nog veel langer<sup>[1]</sup>.

## Wat verklaart deze paradox?

Het antwoord van Flyvbjerg is: megaprojecten ontstaan uit politieke wil, die hun uitvoering te allen prijze (letterlijk!) nastreven, voordat er betrouwbare kostenramingen beschikbaar zijn. Dit zet de deur open voor een bewuste onderschatting van de kosten (voor metro3 in 2012 op 800 miljoen euro geschat!) om gemakkelijker de steun van de bevolking en de enthousiaste medewerking van lokale besturen en administratie te verkrijgen. Daarna starten de werkzaamheden voordat het geld beschikbaar is om het hele project te betalen. Ten slotte bemoeien politieke en financiële belangen zich met het project. Dit alles vormt de basis voor een logica van systematische en wijdverspreide desinformatie en misleiding, die eufemistisch "optimism bias" wordt genoemd. Misleidende kosten-batenanalyses worden afgeschermd van de kritische ogen van verkozenen, burgers en de media, totdat er al zo veel uitgegeven is dat het project niet meer tegen te houden is. Ondertussen hebben de

ontwerpbureaus, financiers, bouwers en hun leveranciers hun winsten binnengehaald. Wat als een publiek goed werd voorgesteld, is omgezet in privéwinst. Ook dit alles is gemakkelijk na te gaan in het geval van de metro3.

Flyvbjerg stelt ook dat de ijzeren wet uiteindelijk weerstand oproept die langdurige sporen nalaat in de governance van de betrokken regio's of landen, omdat de reële kosten en het gebrek aan inkomsten van megaprojecten overheidsfinanciën blijvend onder druk zetten. De financiële situatie van het Brussels Gewest is vandaag al catastrofaal te noemen, met een structureel begrotingstekort en een overheidsschuld die in 2021 al 10 miljard bedroeg en die tegen 2026 zou kunnen verdubbelen. Om metro3 te betalen denkt de regering onder meer om het hele Beliris-fonds te gebruiken. Daarmee komt ze nog niet rond, maar dat zou wel de volledige stopzetting van de financiering van dringende projecten betekenen gedurende minstens twee legislaturen. Met Beliris wordt vandaag o.a. de renovatie van sociale woningen, zwembaden en parken in Brussel betaald. En de kas zal leeg zijn voor de grote problemen: klimaatverandering, renovatie van het woningbestand, jeugdwerkloosheid, opvang en integratie van immigratie en diversiteit, enz. Hoe zullen Brussel en zijn bevolking er in 2040 uitzien na deze verlamming van het sociaal beleid?

Om in het Brusselse geval de ijzeren wet van Flyvbjerg door de feiten te weerleggen is er maar één oplossing: de werken zo snel mogelijk stoppen, wat de gevolgen ook mogen zijn.

### Verzadiging op het tram- en busnet? Operatie 1000 fietsen

Als het moeilijk, tijdrovend en duur is om het aanbod aan openbaar vervoer te vergroten, kan men proberen de vraag te verminderen. In het geval van het traject Noord-Bordet wordt die vraag onder meer gegenereerd door een tiental scholen langs het traject. Het Gewest zou 1.000 fietsen kunnen kopen, ze aan de scholen toevertrouwen en met hen mobiliteitsplannen opstellen om hun leerlingen met de fiets naar school te brengen in plaats van met de tram, de bus of de metro. Met wat creativiteit kan een dergelijk mobiliteitsproject geoptimaliseerd worden: voorzie verschillende fietstypes naargelang de noden, gepaste uitrusting, stalling en onderhoud in de scholen, integratie van fietsgebruik in de lessen, enz. De investering en jaarlijkse gebruikskosten bedragen nog geen 0,1% van het metro3 budget. Doen!

Source : De Standaard - [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219\\_97977146](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219_97977146)