

---

# AVIS

**Avant-projet d'ordonnance instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles**

---

Demandeur	Secrétaire d'Etat Pascal Smet
Demande reçue le	9 juin 2023
Demande traitée par	Conseil d'Administration saisine d'urgence
Avis émis par le Conseil d'Administration du	20 juin 2023
Avis ratifié par l'Assemblée plénière du	5 juillet 2023

## Préambule

Le projet de construction de la ligne de métro Nord-Albert, qui relie la place Albert située à Forest à la gare du Nord, est à l'arrêt depuis juin 2021. Ce projet d'intérêt public majeur, destiné à augmenter le maillage des transports publics en Région de Bruxelles-Capitale, a malheureusement été retardé en raison de diverses complications techniques et contractuelles.

La société momentanée Toots (SM Toots), chargée des travaux, a en effet rencontré des difficultés imprévues avec la technique de fondation choisie, le « jet grouting », au niveau du Palais du Midi.

En raison de ces problèmes, la STIB a dû suspendre les travaux sous le Palais du Midi, qui sont essentiels pour l'achèvement du projet. Malgré plusieurs tentatives pour résoudre ces problèmes, y compris l'émission d'un ordre modificatif pour adapter la technique du jet grouting, la SM Toots a refusé de reprendre les travaux et a chiffré des surcoûts significatifs. De plus, la société a annoncé un délai supplémentaire de plus de dix ans pour l'achèvement du chantier, ce qui a été formellement contesté par la STIB.

Face à cette impasse, le Gouvernement bruxellois a exploré différentes options. Il a été déterminé que la poursuite de la construction en utilisant la technique initialement prévue serait trop compliquée, coûteuse et longue. De plus, l'arrêt du chantier a un impact significatif sur le quartier, affectant les habitants, les commerçants, les utilisateurs et les étudiants.

La solution retenue implique un changement de technique qui nécessite une déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi. Une déconstruction partielle a été envisagée, mais elle s'est avérée impraticable en raison du tracé diagonal du tunnel de métro à cet endroit. Par conséquent, une déconstruction totale de l'intérieur du Palais du Midi a été jugée plus appropriée.

Cependant, cette solution nécessite l'obtention d'un permis d'urbanisme modificatif, qui doit être précédé d'une étude d'incidences. L'obtention d'un tel permis dans le cadre de la procédure habituelle prendrait trop de temps (au mieux obtention du permis durant le premier semestre 2025, au pire durant le second semestre de 2026), ce qui est incompatible avec les objectifs du projet.

Pour cette raison, le Gouvernement propose l'adoption d'une procédure accélérée, qui préserve les droits des tiers, pour le cas spécifique du Palais du Midi. Cette procédure exceptionnelle est justifiée par les délais très longs qui résulteraient de la procédure classique. Le Gouvernement souhaite que le projet d'ordonnance soit adopté avant les vacances parlementaires 2022-2023, afin que la STIB puisse démarrer les études sans plus attendre.

## Avis

### 1. Considérations générales

**Brupartners** comprend l'urgence de la situation et se rend compte qu'aucune solution n'est idéale dans les circonstances actuelles. L'enjeu est important pour Bruxelles, notamment pour l'image internationale que cela donnerait de trop retarder un projet de cette importance dans la capitale de l'Europe.

Néanmoins, **Brupartners** exprime son profond mécontentement face à la sollicitation de son avis en urgence (demandé dans un délai de 7 jours ouvrés !) sur un sujet aussi crucial. Ce sentiment est renforcé par le fait que l'avant-projet d'ordonnance qui lui est soumis vise à « mettre en place une procédure permettant de débloquer au plus vite un très important chantier à l'arrêt **depuis juin 2021** ». Il pointe que, jusqu'à présent, hormis une demande d'avis sur les 2 projets d'arrêt servitude en 2019<sup>1</sup>, le Gouvernement n'a pas jugé nécessaire de recueillir, de manière spécifique, l'avis de Brupartners sur ce dossier qui pourtant est d'une importance cruciale pour l'économie de la Région.

**Brupartners** trouve regrettable, voire inacceptable, de ne pas accorder aux partenaires sociaux ni le temps ni les ressources nécessaires pour un examen sérieux de ce dossier pourtant stratégique pour la Région et dont les impacts socio-économiques sont indéniables. Il note que, malgré une suspension des travaux depuis juin 2021, le Gouvernement n'a jamais fourni à Brupartners les éléments du dossier qui lui auraient permis de pleinement cerner l'ensemble des aspects du dossier. **Brupartners** exprime son mécontentement profond face à l'imprévoyance d'un Gouvernement qui limite le temps de concertation sur un projet d'investissement de plusieurs milliards d'euros à seulement 7 jours ouvrés.

En outre, **Brupartners** estime qu'un avis portant sur la déconstruction du Palais du Midi, donné de manière hâtive et précipitée, compromettrait la qualité de ses recommandations, nuirait à la crédibilité et à la légitimité du processus de concertation sociale et induirait un risque d'instrumentalisation de ses conclusions.

**Brupartners** insiste pour que soit respecté un délai raisonnable nécessaire au recueil d'informations pertinentes, à une analyse sérieuse du dossier (notamment de ses aspects techniques), à une évaluation minutieuse des impacts socio-économiques et donc à la formulation de recommandations judicieuses.

Pour ces raisons, **Brupartners** se réserve la possibilité de donner un avis complet sur l'avant-projet d'ordonnance instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

## 2. Demande de saisine future

Réitérant ses considérations soulignant la nécessité d'examiner des dossiers de telle ampleur de manière concertée, avec minutie et sérieux (ce qui ne lui a pas été permis étant donné le contexte de sa saisine), **Brupartners** demande avec insistance d'être saisi sur ce dossier de façon sérieuse afin de pouvoir rendre un avis davantage circonstancié sur le présent projet. Il estime notamment indispensable que lui soient fournis les éléments probants et nécessaires à cette analyse (tels que toute les études préparatoires).

---

<sup>1</sup> Projet d'arrêt du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant la procédure d'indemnisation liée à l'établissement de la servitude légale d'utilité publique relative au réseau de métro et de prémétro et projet d'arrêt du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant la procédure de demande d'autorisation en vue de l'établissement de la servitude légale d'utilité publique relative au réseau de métro et de prémétro.

Nonobstant cette demande et soulignant le fait que cette liste ne peut prétendre à l'exhaustivité eu égard au contexte dans laquelle la saisine est réalisée, **Brupartners** tient toutefois à attirer l'attention sur les impacts socio-économiques suivants :

- Les impacts budgétaires de la légèreté méthodologique du Gouvernement (plus particulièrement le peu de travaux préparatoires/d'études préliminaires exécutés en amont du projet de ligne de métro nord-sud ou dans la formulation des recommandations du cahier des charges). La situation actuelle aurait pu être davantage anticipée vu les surcoûts récurrents inhérents aux grands projets et aux connaissances du sous-sol bruxellois ;
- L'impact majeur du projet sur le développement socio-économique pour l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Plus globalement, l'impact de la situation actuelle pour la Région de Bruxelles-Capitale en termes d'image et d'attractivité. A cet égard, il est nécessaire de considérer toute solution de nature à améliorer la mobilité sans attendre l'achèvement des travaux ;
- Nonobstant ces enjeux majeurs, les impacts économiques directs pour les acteurs, singulièrement les commerçants, tant dans le périmètre du chantier que dans son périmètre adjacent et les besoins de soutiens économiques pour ces acteurs induits par la situation actuelle ;
- Les impacts sociaux pour les habitants vivant quotidiennement les désagréments et les nuisances induits par le chantier (a fortiori rallongé par son arrêt) ;
- Les impacts directs sur la situation des acteurs occupant ou utilisant le Palais du Midi (associations, écoles, établissements publics et collectifs, clubs sportifs) et les besoins induits par les solutions à leur proposer dans le cadre d'un démantèlement ;
- L'impact budgétaire de la reconstruction du Palais du Midi ;
- ...

\*\*\*