Remarques préliminaires sur la démolition-reconstruction du Palais du Midi

Référence régionale : 04/PFD/1970166
Référence communale : S107/2025

Glossaire
EI = étude d'incidences

1. Enquête publique

1.1. Les documents mis à l'enquête représentent plus d'un millier de pages. Prévoir une enquête publique d'un mois n'est pas suffisant pour s'approprier un tel dossier, d'autant plus qu'elle a lieu partiellement pendant des congés scolaires francophones (du 24 février au 9 mars 2025).

1.2. En plus de la Ville de Bruxelles, l'enquête publique aurait également dû être organisée à Anderlecht et Saint-Gilles, puisque le bureau d'études a, pour plusieurs domaines (notamment la mobilité), identifiés des incidences qui concernent ces communes. Notons que le comité d'accompagnement a suggéré, lui aussi, d'organiser l'enquête publique dans ces trois communes.

2. Sur l'opportunité de la demande, les effets du projet proposé et les termes utilisés

2.1. Cette demande de permis modificatif est liée à la conversion en métro de l'axe Albert-Nord. L'exploitation de ce tronçon en métro est tributaire de l'existence d'une arrière-gare (à la gare du Nord) dont la réalisation est incertaine, notamment en raison du surcoût (son budget passant de 44 à 107M€)[1]. Plus généralement, continuer à « métroïser » l'axe Albert-Nord[2] sans certitude sur le tronçon Nord-Bordet est totalement insensé : limitée au tronçon sud, la mise en service du Métro 3 impliquera des correspondances pour tout usager voulant rejoindre le centre-ville. Mettre en service un métro Albert-Nord, c'est supprimer toute connexion directe au centre-ville en tram pour une partie des territoires d'Uccle, Schaerbeek et Evere.

2.2. Selon la note complémentaire à l'étude d'incidences (p.41), le projet de démolition-reconstruction du Palais du Midi, construction du tunnel comprise, devrait durer 9 ans. Quant à la reconstruction complète du bâtiment, cette même étude parle d'une durée de 13-14 ans. Même à supposer que ces délais soient tenus – ce dont on peut fortement douter vu l'histoire du projet et les probables recours à venir – cela signifie que le quartier Stalingrad aura été en chantier pendant au moins 20 ans, ce qui est tout simplement inacceptable.

2.3. L'EI évoque le risque de gentrification (résidentielle et commerciale) qu'entraînerait la démolition-reconstruction du Palais. Tant les loyers résidentiels et que commerciaux sont en-deça de prix moyens observés en RBC, ce qui témoigne de l'existence d'une importante rente foncière à accaparer.

2.4. Le PV du comités d'accompagnement (en particulier celui du 22 mars 2024) indiquent à quel point Urban a été soucieux de faire disparaître le mot « démolition » de l'étude d'incidences, en suggérant au bureau d'études d'utiliser le mot « déconstruction ». Le terme de déconstruction est tout à fait trompeur : le projet amendé constitue rien de moins qu'une démolition-reconstruction de type façadiste. En effet, rien n'implique dans ce projet un réemploi direct des matériaux dans le bâti reconstruit.

1 BX1, 3 mars 2025
2 Cette conversion du prémétro en métro *devrait* coûter au total plus d'1,5 milliards d'euros. Lire : *L'Écho*, « Bruxelles freine encore les travaux du métro 3 face à des coûts qui explosent », 1/3/2025.

3. Sur la note explicative

3.1. Un certain nombre d'images figurant dans la note explicative sont tout à fait trompeuses. En effet, il n'est absolument pas certain que la reconstruction du Palais du Midi aboutisse à ce que ces images préfigurent. Et pour cause : c'est à la Ville de Bruxelles, propriétaire du bâtiment, que revient d'élaborer un programme immobilier définitif, comme l'indique d'ailleurs la note complémentaire à l'étude d'incidences (p.16) :

« Le projet est proposé CASCO [=gros œuvre fermé, ndr]. L'occupation finale de celui-ci n'est donc pas figée. La STIB propose un bâtiment modulable, permettant de replacer les fonctions existantes dans le bâtiment projeté. Il appartiendra à la Ville de Bruxelles d'en décider les affectations finales »

Ces « affectations finales » ne seront connues qu'à l'issue d'une étude programmatique dont la réalisation a notamment été confiée au bureau 51N4E, qui décrit la démarche en ces termes : *« Au cours de l'année à venir [2025, ndr], 51N4E et son équipe élaboreront plusieurs scénarios de transformation pour préparer un futur projet architectural. Cette étude visera à maximiser le potentiel du site tout en s'adaptant aux besoins évolutifs du quartier. »*

3.2. La note explicative fait état de la plus-value que représenterait une reconstruction par rapport au Palais du Midi actuel, en détaillant à quel point les choix opérés serait sobres et respectueux des objectifs de sortie des énergies fossiles pour les bâtiments publics à l'horizon 2026 (non-connexion au gaz, riothermie, métrothermie). Dans la note explicative (p.55), on lit que les 1176 panneaux photovoltaïques produiront annuellement 467MWh. Dans la note complémentaire à l'EI (p.84), on lit que les panneaux solaires seront en mesure de couvrir 70 % des besoins en énergie primaire du bâtiment. On peut donc en déduire que, hors de tout cadre programmatique arrêté par le présent permis, le bâtiment est calibré pour avoir « besoin » de 667 MWh/an. S'il est évidemment louable de vouloir limiter le recours aux énergies fossiles, l'étude d'incidences ne permet pas de faire la démonstration que la démolition-reconstruction représente ici un gain par rapport à la rénovation énergétique du Palais du Midi actuel, et que les émissions générées par la démolition pourraient être tout à fait compensées par un bâtiment « zéro émissions » (puisque sa construction ne sera complétée que par des aménagements ultérieurs, par un autre donneur d'ordre).

4. Sur les alternatives

4.1. Le bureau d'études n'a pas analysé de manière satisfaisante l'Alternative « Tram », intitulée Alternative 3 dans l'étude d'incidences (pp.159-165) :

- l'analyse est basée sur des données erronées et des assertions non étayées ; par ex., l'étude d'incidences, terminée en juillet 2024 indique que la rampe Churchill à la station Albert est déjà démolie, ce qui était faux à l'heure de la rédaction et l'est toujours aujourd'hui.
- l'alternative Tram ne dit rien des contraintes qui pèsent sur l'exploitation en métro de l'axe Albert-Nord.
- l'alternative Tram n'a fait l'objet d'aucune évaluation en termes de coûts et de délais de mise en œuvre.
- dans l'analyses des différentes incidences, l'Alternative 3 est tout simplement absente.

Au vu des ces erreurs et lacunes significatives, l'étude de l'Alternative 3 n'est pas recevable et doit être refaite.

4.2. L'alternative 0, qui prévoit la non-réalisation du projet de démolition-reconstruction, est évaluée entre 74,5 et 315M€ (soit un rapport de 1 à 4) et prévoit une durée de chantier entre 64 et 204 mois (soit un rapport de 1 à 3). Sauf erreur, l'importante amplitude de ces « fourchettes » de prix et de délais n'est jamais explicitée et reste dès lors difficilement compréhensible.

4.3. L'ordonnance Fast-track ayant encadré la dépose de permis, l'étude d'incidences a débuté le 15/12/2024 et s'est clôturée le 18/07/2025. L'étude d'incidences et son cahier des charges visait le projet initial de démolition de l'intérieur du Palais du Midi, le maintien de ses façades et l'aménagement d'un parc temporaire. Cette étude a donc conclu et recommandé que le demandeur adapte son projet en visant la reconstruction du bâtiment. C'est donc sur une note complémentaire à l'étude d'incidences de 103 pages (contre 647 pour l'EI) que l'on peut partiellement se baser pour se faire un avis. Les informations mises à dispositions du public sont donc reprises dans deux documents différents. Le contenu de l'un amende ou remplace partiellement le contenu de l'autre, sans que des renvois explicites et clairs soient faits, ce qui rend l'analyse complexe.

5. Sur les activités sportives

5.1. Le projet amendé propose une baisse notable des surfaces dédiées aux activités sportives : de 4470 à 2425m^2 (note complémentaire à l'étude d'incidences, p.60), une baisse notamment due au fait que le projet, en concertation de la Ville de Bruxelles (pg. 65), propose de ne pas reconstruire le hall multi-sports. Or, les salles du Palais du Midi connaissent pour la plupart des taux d'occupation très importants[3] et sont très majoritairement utilisées par des riverains. Cette perte irrémédiable, qui affectera en premier lieux les habitants du quartier, ne pourra vraisemblablement pas être compensée par d'autres infrastructures, comme en témoignent les nombreux échecs des tentatives de relocalisation (*cf.* EI, p.399), et comme le suggère la situation plus générale du sport en Région bruxelloise[4].

5.2. En janvier 2024, *« la Ville de Bruxelles a accepté de transmettre à la STIB un descriptif du programme de besoins [relatifs aux activités sportives du Palais, ndr] et que la STIB a accepté de prendre en charge les prospections à ce sujet. Toutefois, au moment de l'écriture de l'EI [clôturée en juillet 2024, ndr], le descriptif n'a pas encore été reçu par la STIB »* (p.399). Outre qu'il relève de la responsabilité de la Ville d'assurer aux clubs sportifs établis dans la commune la poursuite de leurs activités, cette phrase témoigne de l'incurie de la commune envers le quartier Stalingrad, ses habitants et ses usagers, et tranche fortement avec certains discours pré-électoraux qui conditionnaient la démolition du Palais à la relocalisation de ses activités.

Pour les nombreuses raisons évoquées ci-dessus, **le projet de démolition-reconstruction du Palais du Midi doit être abandonné**. La mise en œuvre de ce projet constituerait rien de moins que la destruction quasi définitive du quartier Stalingrad-Anneessens, et ce pour réaliser un projet de métro qui :

- accumule les déboires techniques (Palais du Midi, gare du Nord) alors que l'ouvrage le plus complexe (tunnel Nord-Bordet) n'est pas encore commencé (ni financé, d'ailleurs).
- accumule les retards – le tronçon sud ne sera pas en service avant 2032.
- ne desservira aucun nouveau quartier (puisqu'il remplace des lignes de tram existantes)
- impliquera de nombreuses correspondances – comme celle qui concerne, depuis août 2023, les usagers du « nouveau » tram 18[5]

3 Le taux d'occupation le plus bas du hall omnisports est de 86,7 % (EI, p.370).

4 Une situation préoccupante évoquée récemment dans plusieurs articles du journal *Le Soir*, dont « Bruxelles, terrain de sport inégal » et « À Bruxelles, le sport à bout de souffle ».

5 La « nouvelle » ligne 18 n'a en effet rien de nouveau puisqu'elle dessert une portion de l'ancienne ligne 51 qui reliait directement le sud d'Uccle au plateau du Heysel. Aujourd'hui, le tram 18 a son terminus à la station Albert, impliquant donc une correspondance pour rejoindre les lignes du prémétro.

- réduira l’accessibilité au transport public à Schaerbeek et Evere (puisque 14 arrêts de tram seront remplacés par moitié moins de stations de métro)
- impliquera inévitablement une austérité au niveau régionale, étant donné l’explosion des coûts (qui ont presque quintuplé en 15 ans et devraient prochainement passer la barre des 5 milliards) et l’impact catastrophique des mesures fédérales sur le budget régional[6].

6 *L’Écho*, « Les mesures du gouvernement fédéral pourraient coûter 1,6 milliard d'euros aux pouvoirs locaux bruxellois », 6/3/2025 et *Le Soir*, « Un nouveau dérapage budgétaire attendu à Bruxelles », 10/3/25.