

Séance d'information : Métro 3, où en est-on ?

Pianofabriek, 16 avril 2026



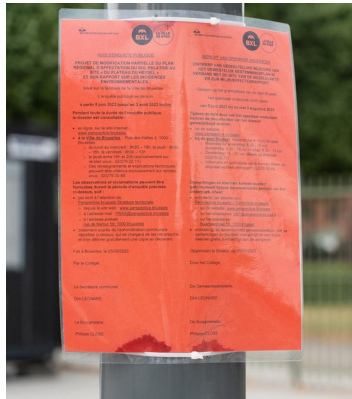
- 1) Bref historique du Métro 3
- 2) Critiques générales envers le Métro 3
- 3) Le nouveau gouvernement régional et le Métro 3
- 4) Les chantiers du Métro 3 : place Bara et Palais du Midi
- 5) Questions-réponses

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) est une association sans but lucratif (ASBL) qui :

- est née en 1974
- fédère plus de 80 comités de quartiers et d'associations
- travaille sur des questions liées au logement, à l'urbanisme, à l'environnement et à la mobilité
- défend le **droit à la ville** et la **justice environnementale**
- est indépendante des partis politiques

Les travailleuses et travailleurs d'Inter-Environnement Bruxelles :

- suivent des enquêtes publiques
- analysent les politiques urbaines
- soutiennent la mobilisation des habitants
- organisent des séances d'information et des formations
- écrivent des articles pour le *Bruxelles en mouvements* (journal d'IEB)



AVIS D'INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES RELATIF AU PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ GOOD MOVE

Réaction à l'enquête publique

INTRODUCTION

Ce document présente l'avis d'Inter-Environnement Bruxelles par rapport au projet de plan régional de mobilité Good Move.

Si notre avis reprend essentiellement les aspects du projet que nous estimons problématiques, ainsi qu'un certain nombre de points d'attention, il n'en demeure pas moins que nous souscrivons à certaines des ambitions reprises dans le projet de plan actuellement à l'enquête publique. En effet, la déclinaison d'un des objectifs du PRD – la production d'une ville de proximité basée sur la complémentarité des usages et des fonctions – ne peut être que saluée, en ce qu'elle permet potentiellement de réduire la demande de déplacements, et, partant, les externalités que celle-ci génère. En outre, les visées d'amélioration du cadre de vie, qu'entend réaliser notamment la mise sur pied de « mailles apaisées », et, plus généralement, la prise en compte de la nécessité de rendre la mobilité plus soutenable, sont évidemment louables. Enfin, bien que nous ne croyions pas à l'idée que les « nouvelles formes de mobilité », essentiellement déployées par le secteur privé, constituent une réponse adéquate aux problèmes identifiés, nous saluons l'ambition d'assurer aux modes non motorisés des conditions de déplacement satisfaisantes, ce que justifie entre autres le constat que la part modale du vélo est en augmentation depuis le début des années 2000 – du moins pour la mobilité interne à la région.



1) Bref historique du Métro 3

- Une ligne entre Albert et Bordet
- Réalisation scindée en 2 phases :
 - Phase 1 : conversion du tunnel de « prémétro » (Albert-Nord)
 - Phase 2 : construction d'un tunnel entre Nord et Bordet



- Cahier des charges sur le projet : élaboré par le fédéral (Beliris) et validé par la STIB mais pas soumis explicitement à l'approbation du gouvernement régional (Cour des comptes, p.15)

- Étude d'opportunité entachée d'un conflit d'intérêts :

« La Cour des comptes considère que l'organisation d'un marché public présente un biais fondamental lorsqu'un prestataire devant se prononcer sur l'opportunité de réaliser un projet retire un intérêt financier à la poursuite du projet, ce qui peut compromettre la qualité et l'objectivité de son étude [...] La Cour des comptes constate [...] que le marché, tel qu'il a été organisé, a placé la SM BMN en situation de conflit d'intérêts pour l'exécution de la tranche ferme [= la réalisation de l'étude d'opportunité] » (p.15)

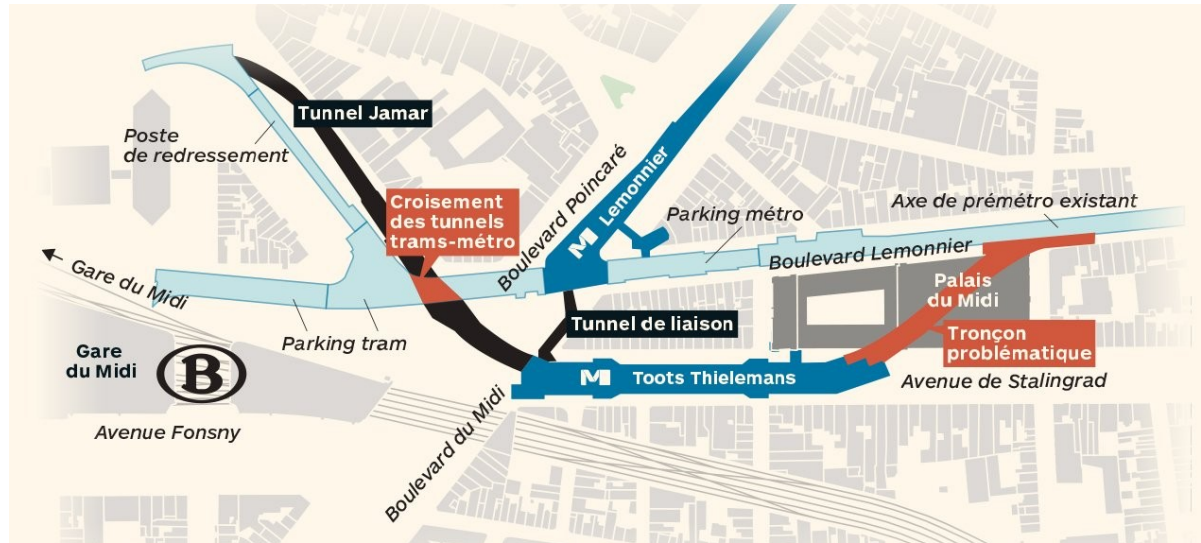
- Chantiers entre la Gare du Midi et Anneessens : marché du gros œuvre lancé en avril 2011, soit 16 mois avant la clôture de l'étude d'opportunité (p.22)

2) Critiques générales envers le Métro 3

- Conflit d'intérêts et biais méthodologiques dans l'étude d'opportunité
- Impact dérisoire sur le report modal (« *anecdotique* » selon un bureau d'études ayant travaillé sur le métro Nord-Bordet)
- Impacts sur les usagers.ères : correspondances (à Albert), suppression du tram 55, réduction de l'accessibilité du transport public à Schaerbeek et Evere (14 arrêts de tram → 7 stations de métro)
- Coût global : avait déjà doublé avant le premier coup de pelle.
 - 900M€ (2009) → 4,7 milliards (2025)
 - 8 milliards si le métro Nord-Bordet est réalisé via un Partenariat Public-Privé.
- Coût des chantiers entre la gare du Midi et Anneessens :
 - « La Cour des comptes constate qu'en moins de 4 mois [en 2015], l'estimation du coût des travaux pour le seul tronçon Nord-Albert a presque doublé » (p.23).
 - « La Cour des comptes observe que le coût estimé de l'ensemble du projet Constitution est passé de 243M€ (base 2023) à un total estimé de 406,7M€ [auxquels s'ajoutent 21M€ de coûts pour le Palais du Midi] » (p.38)
- Impact des travaux (Stalingrad-Lemonnier en travaux depuis octobre 2020) : confiscation de l'espace public, santé, éviction des commerçants et usagers des clubs de sport

3) Le nouveau gouvernement régional et le Métro 3

« S'agissant de l'axe **Albert-Nord**, le Gouvernement poursuivra les travaux d'infrastructure des tunnels du pôle Constitution dans un délai financièrement tenable, aux abords de la Gare du Midi, afin d'y assurer l'exploitation du tramway, en lieu et place du métro initialement prévu. » (DPR, p.22)



« Concernant le **prolongement du métro 3 Gare du Nord – Bordet** y compris l'arrière gare à la Gare du Nord : le projet sera totalement suspendu. Il fera l'objet d'une réévaluation approfondie, portant tant sur son opportunité que sur sa faisabilité technique et financière »

- Métro Sud (vers Moensberg, en passant par Héros et Calevoet?) : étude d'opportunité en cours

4) Les chantiers du Métro 3 : place Bara

- Reconstruction d'une dalle touchée par des fissures, des infiltrations et de la corrosion

- Chantier présenté comme urgent :

« *Ces travaux sont nécessaires pour garder un réseau fiable et sûr*. » (STIB, 24/3/2026)

« *Selon la STIB, une intervention est nécessaire afin d'éviter une aggravation des dégâts et un risque potentiel d'effondrement sur les voies*. » (BX1, 4/3/2026)

- Certaines informations et déclarations ne confirment pas l'urgence :

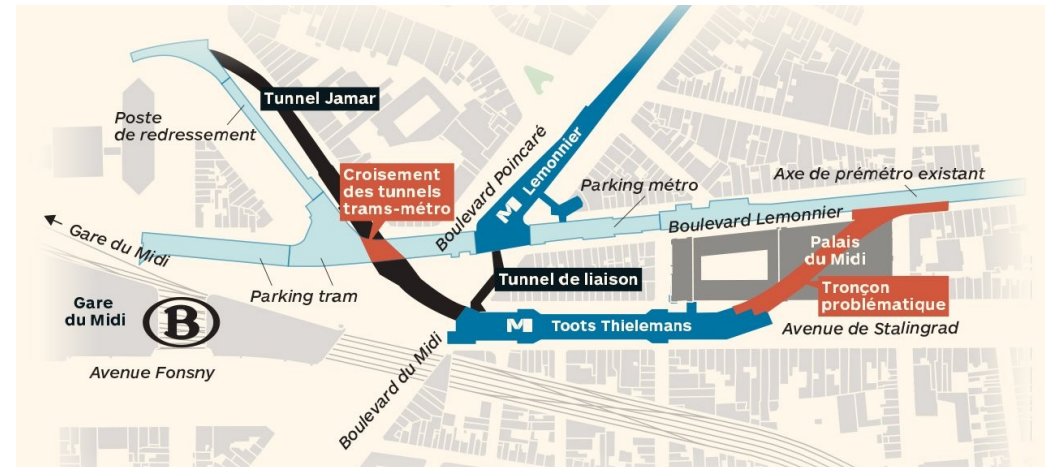
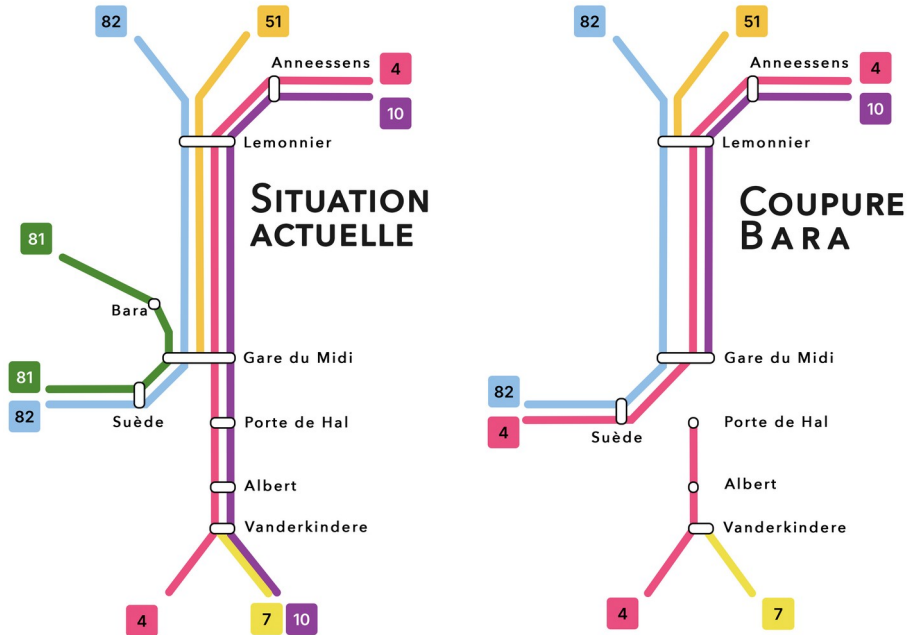
« *Si ces travaux devaient être annulés ou adaptés dans le cadre global du projet, des travaux de gros entretien sur cette dalle intermédiaire [sont préconisés]* » (Systra, avril 2024)

« *Il n'y a actuellement aucun impact sur la stabilité de l'ouvrage ni sur la sécurité de l'exploitation*. » (Elke Van den Brandt, 11/12/2025)

→ Un chantier mené par **opportunité** et non par nécessité

4) Les chantiers du Métro 3 : place Bara

- Interruption des trams 4 et 10 vers le centre-ville depuis le sud, pendant 1 an



- Une seconde interruption des trams aura lieu pour connecter le tunnel sous le Palais du Midi au « prémétro » (~ 2029-2030)

4) Les chantiers du Métro 3 : Palais du Midi (PdM)

- Initialement, 4 tracés envisagés
- Le tracé le plus simple (techniquement) a été écarté (motifs : expropriations et caractère public du PdM)

« La Cour des comptes constate que les avantages et inconvénients des différentes solutions n'ont pas été comparés et mis en balance au regard de critères de sélection »

« Les inconvénients de la solution choisie [sous le PdM] ont été fortement sous-estimés, également dans le rapport d'incidences »
(CdC, p.24)

Précipitation → études préliminaires baclées

« La STIB a demandé au bureau d'accélérer ses études pour [...] permettre une attribution du marché de travaux avant les élections de mai 2019 » ; « Le bureau d'études GSS a indiqué n'avoir disposé [...] que de quatre mois au lieu des huit mois prévus dans le cahier des charges » (p.29)

« Lacunes significatives dans les études géotechniques préalables » (p.27)

« Les essais de sol n'ont pas été réalisés de manière exhaustive [caves et cours PdM] » (p.27)

« La STIB n'a pas pris les mesures nécessaires pour obtenir les accès au PdM » (p.27)

« Ni la STIB ni le bureau d'études n'ont consulté le dossier du PDM au service des archives de la Ville de Bruxelles » (p.29)

→ *« La Cour des comptes considère qu'en la circonstance le manque de diligence explique en grande partie la caractérisation insuffisante du sous-sol »* (p.40)

4) Les chantiers du Métro 3 : Palais du Midi

Enlèvement et suspension du chantier (28 juin 2021), annoncée...en juin 2023

- impossibilité de mettre en œuvre les techniques de construction initialement retenus
- litiges pour partie réglés à l'amiable
- indemnités importantes accordées du consortium privé (73M€)...et à ses sous-traitants
- modification du marché public initial :

« Une part importante du marché modifié est basée sur des prix convenus qui n'ont pas été soumis à la concurrence » (p.40)

Aujourd'hui

- Suspension du permis autorisant la démolition (décembre 2025)
- Un nouveau permis sera introduit prochainement : l'intention de la STIB est d'entamer la « *déconstruction* » fin 2026
- Le bâtiment ne devrait pas être classé par le gouvernement (avril 2026)
- Possibilité de recours contre la décision de non-classement !

Le Palais du Midi ne devrait pas être classé par la Région



La décision n'est pas encore formellement prise, mais d'après nos informations, le gouvernement bruxellois ne suivra pas les recommandations de la Commission royale des Monuments et Sites (CRMS).

PRÉMÉTRO ÷

L'alternative au Métro 3

- 1) Une troisième ligne dans le tunnel de « prémétro » : prolonger le tram 55 de Rogier à la station Albert
- 2) Exploiter le tram 55 avec des trams T4000 (40 % de capacité en plus)
- 3) Recréer des longues lignes directes (Stalle > Hôpital Militaire ; Albert > Heysel via la moyenne ceinture)

Que faire ? Dynamiques et procédures en cours

Bara

- une pétition (1200 signataires)

Palais du Midi

- procédure judiciaire (ARAU, IEB soutenus par le Bral)
- procédure contre le non-classement ?
- groupe « Vive le Palais du Midi » : <https://www.vivelepalaisdumidi.be/>



Schaerbeek et Evere : interpellation communale sur l'amélioration du transport public (22/4/2026, 18h30)



Encouragez le débat urbain, soutenez IEB !

S'abonner au *Bruxelles en mouvements*

Faire un don pour soutenir nos recours

Acheter notre livre *Les Voix de la ville*

S'abonner à notre lettre d'information

www.ieb.be

