



Remarques d'IEB sur la construction d'une nouvelle station de métro « Constitution » (PU-S1226/2015)

06 décembre 2018

*A l'attention du Collège des Bourgmestre et échevins
de la Ville de Bruxelles
Service d'Urbanisme
Boulevard Anspach, 6 1000 Bruxelles*

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et messieurs les Échevins, Chers membres de la commission de concertation, Par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet mentionné ci- dessus.

Une remise en contexte nécessaire

Le projet qui fait aujourd'hui l'objet d'une demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans la volonté régionale de remplacer les lignes de trams existantes aujourd'hui sous forme de pré-métro entre Albert et Gare du Nord par un métro à l'horizon 2024, métro qui sera ensuite prolongé jusqu'à Bordet avec une mise en service prévue pour 2030.

La station « **Constitution** » constitue donc un maillage indispensable à la mise en œuvre de la ligne de métro 3.

Pourtant l'étude d'incidences environnementales se concentre principalement sur les incidences locales en terme de mobilité et **ne démontre pas**, via une étude coût-bénéfice par exemple, que le projet de métro 3 représente la meilleure solution pour la mobilité régionale actuelle et future. Ce regard tronqué est la conséquence d'un « **hyper-saucissonnage** » des demandes de permis : pas moins de 6 demandes distinctes (station Albert, Gare du Nord, nouveau tunnel, nouvelles stations sur Schaerbeek et Evere, dépôt de Haren et... la nouvelle station Constitution) pour ce qui constitue **en réalité un seul et même projet**.

Dans ces conditions, il est difficile de développer une vue d'ensemble des incidences du projet de métro 3.

Alors que le nouveau plan régional de mobilité « Good Move » se félicite d'avoir été le fruit d'une « construction participative » avec tous les acteurs de la mobilité bruxelloise, le projet de métro 3, qui constitue le projet de mobilité le plus coûteux de l'histoire de la Région Bruxelles-Capitale, n'a quant à lui **jamais été soumis au débat public**.

En effet, c'est seulement une fois le projet totalement ficelé que celui-ci est soumis aux habitants et aux usagers du transport public de la Région bruxelloise, et ce, de façon morcelée et opaque.

C'est en 2009 que le gouvernement régional approuve le principe de la création d'une nouvelle ligne de métro mais il faudra attendre 2015 pour que les premières réunions publiques d'informations soient organisées à Schaerbeek et à Evere.

On y découvre un projet déjà complet tant sur le principe même de la création d'une nouvelle ligne de métro que sur son tracé, le lieu et la conception des nouvelles stations.

Concernant le projet « Constitution », en juin 2016 devait se tenir une réunion d'information sur le projet qui fut annulée le jour même de sa tenue. Il a fallu attendre juin 2018 pour que deux séances d'informations soient organisées pour à nouveau découvrir un projet totalement ficelé.

En février dernier, alors que l'enquête publique sur le réaménagement de la station Albert en vue d'accueillir le métro 3 se termine, le modeste flyer d'information, imprimé par la STIB, reste dans ses cartons plutôt que d'être distribués aux riverains.

Ces manquements ne résultent pas simplement d'« erreurs de communication », ils révèlent plutôt la manière dont **ce projet** est conçu : il **répond principalement aux considérations techniques et financières** qui concernent les ingénieurs et les opérateurs du transport public **et non aux considérations sociales, environnementales et urbanistiques** qui concernent les habitants et usagers du transport public. Ce sont ces dernières qui devraient guider tout projet de mobilité.

L'existence du projet « Constitution » qui répond également une **contrainte technique** (un rayon de courbure insuffisant pour faire passer un métro à Lemonnier) ne déroge pas à la règle.

Si la majorité des habitants et usagers ne peuvent se prononcer sur les détails techniques, ils peuvent en revanche s'exprimer sur les conséquences de ce projet au regard de la mobilité bruxelloise. A condition de disposer de l'information nécessaire...

A ce titre, un préalable indispensable au lancement du projet de métro 3 aurait dû être une **étude d'incidence portant sur la globalité de son tracé** et qui puisse notamment analyser l'impact budgétaire et socio-économique du projet, ses « coûts-bénéfice » pour la mobilité régionale, les nombreuses alternatives possibles ainsi que la réorganisation du réseau de surface de la STIB qui est envisagée.

A défaut, il faut se reporter à l'étude d'incidence de la modification du PRAS permettant de créer la ligne de métro 3 qui, en dépit des lacunes mentionnées ci-dessus, permet de sérieusement questionner la nécessité de créer une nouvelle ligne de métro nord-sud.

Le métro 3 : un projet contestable

Il peut sembler paradoxal qu'une fédération d'habitants qui défend l'amélioration des conditions environnementales et sociales à Bruxelles se montre critique sur un nouveau projet de transport en commun, au moment même où la ville a un réel besoin de nouvelles lignes de transports afin d'offrir des alternatives à la voiture individuelle.

Ce mouvement contre-intuitif est construit sur base des éléments officiels étudiés dans le cadre de ce projet qui ne permettent pas de démontrer que le métro 3 est la seule manière d'atteindre les objectifs recherchés. IEB ne prend pas une position caricaturale « anti-métro » renvoyant dos à dos différents modes de transports, la fédération tend plutôt à se demander si les orientations prises sont adéquates vis à vis des défis en matière de mobilité et veille à ce que **le service aux usagers** fasse office de fil rouge lors du développement de nouvelles lignes de transports **avant toutes considérations techniques et budgétaires**.

La lecture du RIE de la modification du PRAS fait ainsi apparaître que le projet de métro 3 est :

a) Un projet fonctionnaliste sans impact sur la diminution du trafic routier

Les visions de mobilité promues par les urbanistes fonctionnalistes des années 50 et 60 visaient à séparer les flux de circulation en renvoyant le transport public en souterrain afin de ne pas gêner l'essor grandissant de l'automobile. Si les discours ont changés aujourd'hui, dans les faits on observe que le projet de métro 3 est une **solution de compromis** qui reste dans la même logique. Ce compromis vise à pouvoir disposer d'une ligne de transport à haute vitesse commerciale (puisque'elle évite la congestion routière) et dont la création ne demande pas la création d'un site propre de surface. Une ligne de surface impliquerait de devoir prendre une position politique courageuse en faveur d'une réduction de la place en voirie accordée à la voiture (tant pour la circulation que pour le stationnement).

Le métro, s'il permet d'éviter un bras de fer avec les communes et les automobilistes, **enterre l'usager des transports en commun**, le prive de contact direct avec la ville, et **laisse le champ libre en surface pour le développement de l'automobile**.

Les projections de report modal de la voiture individuelle vers le métro nord effectuées par le consortium Bureau Métro Nord dans son étude d'opportunité ayant mené à la décision de la mise en œuvre du projet, étaient basées sur l'hypothèse de la mise en place d'un péage urbain à Bruxelles. Ce dispositif n'étant à l'ordre du jour d'aucun plan en Région bruxelloise, le RIE de la modification du PRAS propose des nouveaux chiffres du **report modal attendu**, cette fois ci sans péage urbain.

Il est estimé à **8100 personnes par jour** (p.15, Chap.7 du RIE). Ce chiffre doit être mis en comparaison avec les chiffres de trafic routier de l'étude IRIS (2001) qui comptent 429.000 véhicules circulant en RBC sur la seule période 6h-10h (soit trafic entrant + sortant + interne).

Le report modal est donc tout à fait **marginal**, à l'échelle du tronçon Liedts-Bordet de la ligne 3, il ne concerne que 600 automobilistes par jour, soit **moins d'1 % du trafic routier à Bruxelles**.

Le RIE du PRAS démontre par ailleurs que le projet permettra, au mieux, de limiter légèrement la croissance du trafic routier mais en aucun cas de diminuer la trafic lui-même (Tableau 3, P.21, Chap.7).

La mise en surface du transport public permettrait au contraire de donner un signal fort en faveur des modes de transports respectueux de l'environnement et de rééquilibrer la place de la voiture en voirie qui compte aujourd'hui pour 58 % !

L'alternative 2 de la présente demande de permis, qui prévoit de renvoyer les lignes 51, 81 et 82 en surface, et qui est écartée afin de ne pas gêner la circulation automobile en surface illustre assez bien que la mise en souterrain du transport public est synonyme de **statu-quo**.

b) Un projet avec un rapport coût-bénéfice discutable et insuffisamment étudié

Le projet de métro 3 a été décidé dans l'accord du gouvernement régional en 2009 pour un coût estimé à 750 millions d'euros. Depuis cette date, le budget estimé ne fait qu'augmenter pour atteindre aujourd'hui **1,8 milliard d'euros**.

Malgré l'intervention de la Région et de Beliris, la répartition budgétaire reste opaque. Cependant, force est de constater que le projet de métro 3 absorbe une partie conséquente du budget de la STIB empêchant dès lors le développement d'autres lignes de transport pourtant nécessaires pour au moins les 10 prochaines années à venir, voire au-delà.

L'abandon d'une ligne de tram censée relier la Gare du Nord à Tour et Taxis alors que nombreux logements sont en cours de construction sur ce site en est un exemple des plus préoccupants.

La concentration des ressources sur une seule zone ne semble pas judicieux puisque plusieurs parties de la région sont congestionnées. Le budget conséquent investi sur un seul corridor de déplacement pourrait être, au contraire, utilisé pour **améliorer les déplacements dans toutes les communes bruxelloises**.

Des études d'alternatives menées par Mathieu Strale et Frédéric Dobruszkes (ULB) ont permis de démontrer que des **améliorations du réseau existant** et une **intégration tarifaire des différents opérateurs** présents sur le territoire bruxellois permettraient de répondre aux objectifs la ligne de métro 3 plus rapidement et pour un coût inférieur tout en améliorant les déplacements dans l'ensemble de la zone régionale¹.

La rentabilité du projet peut également être questionnée puisque différents experts (dont Alain Flausch, ex-CEO de la STIB) considèrent qu'une nouvelle ligne de métro ne peut être justifiée qu'à partir d'un seuil situé entre 10.000 et 20.000 passagers par heure et par sens. La future ligne de métro 3 devrait offrir une **capacité de 14.000 places** par heure et par sens.

Pour l'instant, on estime pourtant la **fréquentation à 8000 voyageurs** sur le tronçon Albert-Nord et à 2800 sur l'extension nord en heure de pointe (en prenant en compte la suppression du tram 55)². Le métro 3 serait dès lors **sur-capacitaire et peu rentable**, la densité de population à Evere étant trop faible pour justifier sa création.

c) Un projet qui recherche l'efficacité pour les longs trajets au détriment des besoins locaux de mobilité

Le métro est utile pour de longs trajets mais peu intéressant pour les trajets courts. En permettant de relier Bordet à Albert en une vingtaine de minutes, le gain de temps réalisé grâce au métro pour rejoindre l'hyper-centre de Bruxelles profitera principalement aux navetteurs embarquant à Evere. Pour les trajets à l'intérieur de la ville, les gains de temps seront plus minimes, voire rallongés.

En effet, en ce qui concerne les trajets internes à la commune de Schaerbeek, ceux-ci risquent d'être plus longs qu'actuellement en raison de la profondeur des stations.

¹ : Voir ici : http://www.crd-goc.be/wp/wp-content/uploads/17076-1963D_M%C3%A9tro_nord_alternativeMS1.pdf

² : Ces chiffres sont issus du rapport de synthèse de l'étude d'opportunité réalisée par le consortium BMN, ils recourent ceux avancés dans l'ouvrage « Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles » – P. Laconte et C. van den Hove, éditions Aliter, 2016.

En conséquence, il faudra prévoir plus ou moins 3 minutes depuis la surface pour parcourir les 3 ou 4 volées d'escalators (voire 6 à 8 volées d'escaliers s'ils sont en panne) et rejoindre les quais. Soit l'équivalent d'un immeuble d'une dizaine d'étages.

L'augmentation du temps de parcours des usagers se fera d'autant plus ressentir si ceux-ci doivent prendre une correspondance en surface. La suppression de la ligne 55 en surface entraînera également un accroissement du temps de marche nécessaire pour rejoindre un arrêt de transport en commun.

Quant au sentiment d'insécurité, celui-ci s'en retrouvera fortement accru de part la profondeur des stations et la mise en place de quais séparés. L'installation future de portes palières sur les quais, nécessaires à l'automatisation du métro, renforcera d'autant plus l'effet d'isolement des usagers. A ce titre, le **transport public de surface permet un plus grand contrôle social et améliore le sentiment de sécurité des usagers.**

Si le projet « Constitution », au contraire du reste des stations de la ligne 3, ne prévoit pas de station aussi profonde puisque la technique de mise en œuvre est différente, il ne permet pas d'assurer un aussi bon contrôle social que le transport de surface.

Sa mise en œuvre implique également un fort impact sur les lignes existantes de tram en imposant de nouvelles correspondances : de **nouvelles ruptures de charge pour les usagers des trams 4, 51** au sud de la Région qui verront leur trajet arrêté à la station Albert. Le tronçon nord du 51 aura également son terminus à Gare du Midi. **Les usagers du tram 3 au nord de la Région perdront également leur lien direct actuel avec le centre-ville.**

Quand bien même la perte de temps générée par le changement de mode de transport serait compensée par la vitesse du métro, les correspondances ont pour effet d'une part de **rallonger le temps de parcours subjectif de l'utilisateur** et donc de **diminuer l'attractivité du transport public** et d'autre part, de rendre les **trajets plus pénibles pour toutes les personnes à mobilité réduite** qui représentent, selon l'avant projet du Plan « Good Move », un tiers de la population bruxelloise.

Les usagers de la STIB du sud de la région bruxelloise, largement sous-informés des transformations du réseau induites par le projet de métro, ne souhaitent pas perdre leur lien direct avec le centre-ville. Une pétition lancée le 22 novembre dernier pour un maintien de la liaison directe compte à l'heure d'écrire ces lignes plus de 1285 signatures³.

Un projet de mobilité d'importance régionale ne peut désavantager une partie du territoire par rapport à une autre.

³ : <https://www.change.org/p/r%C3%A9gion-de-bruxelles-capitale-pour-le-maintien-de-la-liaison-directe-de-la-stib-entre-le-sud-et-le-centre-de-bxl>

L'accès à l'hyper-centre (De Brouckère -Bourse) depuis le nord de la Région a été dégradé suite à la réforme « plan tram 2006-2008 ». Le projet de métro nord est une occasion pour la STIB de recréer cette connexion (qu'elle a elle même supprimée autrefois). Selon cette logique, seul un (plus qu'hypothétique) métro Sud pourrait dans le futur recréer la connexion perdue. Celui-ci présenterait tous les inconvénients décrits ci-dessus.

La station « Constitution » : un projet inutile, démesuré et destructeur au niveau local

Une saturation relative

Le projet de station « Constitution » est la première pierre incontournable au projet de métro 3 mais en cas d'abandon du projet dans son ensemble, il est également nécessaire pour la métroisation de l'axe Albert-Nord prévue pour 2024. Ce remplacement du pré-métro par un métro lourd sur cet axe est annoncé comme nécessaire car la jonction actuelle serait saturée (particulièrement entre midi et nord) et ne pourrait pas faire face à l'accroissement de la demande à venir.

L'arrêté de la modification du PRAS qui explicitait cette motivation ne mentionnait que les lignes 3 et 4 mais en oubliant la ligne 51 (qui circule entre Albert et Lemonnier). L'Arauc a eu l'occasion de montrer que *« si l'on observe effectivement une croissance de fréquentation de l'axe Albert – Gare du Nord (fréquentation qui se concentre essentiellement sur le tronçon Gare du Midi – Gare du Nord), il est en revanche faux de dire que l'« offre maximale techniquement envisageable » a été atteinte.*

Pascal Smet prétend que l'offre de 6000 places/heure/sens aux heures de pointe (qui est l'offre actuelle pour le tronçon Lemonnier – De Brouckère, desservi par les lignes de tram 3 et 4) ne peut pas être améliorée.

Or, l'offre existante est déjà plus élevée sur le tronçon Albert – Gare du Midi où la ligne 51 (qui y circule en plus des lignes 3 et 4) offre jusqu'à plus de 2000 places/heure/sens aux heures de pointes.

Il est techniquement possible d'offrir au moins 8000 places/heure/sens sur l'ensemble de l'axe nord-sud, voire plus étant donné que les véhicules qui circulent sur la ligne 51 sont moins capacitaires que les T 4000 des lignes 3 et 4. »⁴

Si l'offre de capacité est donc théoriquement possible à infrastructure inchangée, une autre solution serait de **renvoyer les lignes 51, 81 et 82 en surface avec un maintien des lignes 3 et 4 en pré-métro**, ce qui permettrait d'augmenter leurs fréquences et donc d'absorber la demande.

⁴ : Avis de l'ARAU sur le projet de modification du PRAS relatif au projet de métro nord-sud, p.5.

Cette solution permettrait également de réduire les ruptures de charges. Aucune étude de cette configuration n'a été menée, ou à défaut rendue publique.

Une étude de Luc Lebrun de 2008 sur les performances de la ligne de tram 4⁵ arrivait à la conclusion que la vitesse du tram en pré-métro était sensiblement la même que celle de son trajet en surface en site propre (18,6 km/h en moyenne contre 18,4 km/h).

Elle met en évidence que cette mauvaise performance est due à une signalisation « pré-métro » très restrictive couplée au fait que les trams roulent en réalité souvent à peine plus que la moitié de la vitesse autorisée au droit des feux. En conclusion, une signalisation plus efficace en tunnel et de meilleures consignes de conduites aux conducteurs permettraient d'augmenter la vitesse de la ligne en pré-métro.

Si la capacité d'un métro est bien plus grande que celle d'un tram, au niveau des **fréquences**, celles-ci seront **diminuées** puisque l'on passera de 24 trams par heure et par sens à 20 métro par heure et par sens.

Un quartier déjà très bien desservi

Le quartier Stalingrad est situé en **zone A du RRU** et est actuellement excellemment bien desservi en transports en communs. La zone d'étude comprend 2 lignes de métro, 6 lignes de tram, 4 bus STIB, 3 bus TEC et 12 lignes de bus De Lijn et permet une desserte optimale qui fait que la part modale des transports en communs atteint 90 % chez les employés des entreprises de la zone.

L'étude d'incidences nous renseigne une estimation de la différence de fréquentation entre la station Lemonnier actuelle et la future station Constitution à l'horizon 2025 (en sachant que dans l'EIE, la date de mise en service du métro est estimée à 2020 (p.c-24)) :

« Actuellement, à l'heure de pointe du matin, 623 personnes embarquent à la station Lemonnier et 726 personnes y débarquent tous modes confondus. En 2025, avec le métro nord, il est prévu 660 personnes qui embarquent à « Constitution » et 718 personnes y débarquent »⁶. Le passage d'un métro permettra donc d'avoir 37 embarquements de plus et moins de débarquements qu'actuellement...

La demande n'est donc pas rencontrée pour justifier la création extrêmement coûteuse, longue et complexe à mettre en œuvre d'une station de métro qui fera concurrence aux stations existantes de la Gare du Midi et d'Anneesens.

5 : « Evaluation des performances de la ligne de tram 4 ». Luc Lebrun. 19 septembre 2008.

6 : page D.1.111.

La Gare du midi offre un plus grand nombre de correspondances ce qui fait qu'elle est plus attractive pour y effectuer un changement. Quant à la station Anneesens, celle-ci permet un meilleur accès en modes actifs que la station projetée à Stalingrad.

Les porteurs de projet ne devraient pas se demander comment rendre attractive la station Constitution pour éviter qu'elle soit moins fréquentée que les deux autres. Il ne faut pas procéder à l'envers. Si la demande n'est pas là, il ne faut pas faire le projet.

En réalité, le projet ne résulte pas de la demande identifiée mais seulement des contraintes techniques des infrastructures existantes qui ne permettent pas de faire passer un métro : un rayon de courbure insuffisant entre Midi et Lemonnier et un cisaillement impossible entre trams et métro dans la station Lemonnier.

Un projet de cet ampleur devrait être **motivé au regard des besoins de mobilité avant tout autre considération.**

Une mise aux normes de la station Lemonnier pour la rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite est nécessaire mais elle est tout à fait dissociable de la création d'une nouvelle ligne et d'une nouvelle station de métro.

Une absence de réel bilan environnemental

L'EIE ne présente pas de bilan environnemental global incluant l'énergie grise nécessaire à la construction d'une nouvelle station de métro, de plus de 1200 m de tunnel et à la remise en état de l'avenue Stalingrad.

Ne serait-ce que d'un point de vue d'**entretien des nouvelles infrastructures lourdes** qui seront créées, une solution à infrastructures inchangées ou à infrastructure inchangées en souterrain couplées à la création de sites propres en surface présenterait un bilan environnemental bien plus cohérent avec les objectifs régionaux en la matière.

Un chantier destructeur

L'avenue Stalingrad présente un intérêt patrimonial qui n'a que peu d'équivalent en région bruxelloise. Sa démolition-reconstruction (impliquant l'abattage de 128 arbres) est un non-sens au regard d'un projet dont l'utilité n'est pas démontrée.

L'impact du chantier nécessaire à la mise en œuvre du projet entraînera en outre de grands dommages pour les riverains et les chalands du quartier.

En ce qui concerne la **mobilité**, les travaux interviennent dans une zone où le trafic routier est important et très souvent congestionné. Les travaux actuellement effectués à proximité pour la création du piétonnier, et qui devraient durer jusqu'en 2020, ont déjà rendu l'accès au centre-ville très compliqué tout en reportant une partie de la circulation dans de petites

rues. En conséquence, **l'ensemble des voiries sont aujourd'hui déjà saturées ou proches de la saturation.**

Selon l'EIE, la situation sera « **particulièrement problématique** ». Le chantier entraînerait une réduction du nombre de bandes de circulations dans le quartier et rendrait certains mouvements impossibles (« tourne à gauche » par exemple). L'ampleur du chantier empêcherait, par ailleurs, toute déviation locale et amplifierait la circulation automobile dans les axes, plus ou moins congestionnés, des alentours.

Malgré ces impacts, **aucune proposition de plan de mobilité** n'accompagne la présente demande. La STIB annonce que celui-ci sera déposé ultérieurement avec le cahier des charges des travaux. En terme d'impact sur le transport public, la circulation des trams **51 et 82** devra être **interrompue** pendant **2 à 3 ans** en amont de Lemonnier.

En ce qui concerne **la pollution**, en plus de la **pollution de l'air** générée par la congestion routière due au chantier, les riverains de l'avenue de Stalingrad subiront le trafic des nombreux poids lourds nécessaires à l'évacuation des terres. Plus de 230.000 m³ de terre et de 29.000 m³ de déchets de chantier devront être évacués et entraîneront un important déplacement de **poussières**. Les voiries de l'avenue Stalingrad étant peu dégagées, cette pollution aura un impact notable sur les riverains et passants.

A cette pollution atmosphérique, il faut rajouter la pollution sonore due aux travaux et au charroi.

En ce qui concerne le commerce, les travaux vont inévitablement engendrer une **perte du chiffre d'affaire** pour les commerçants situés sur l'avenue de Stalingrad. L'ampleur du chantier aura des retombées négatives sur une **septantaine d'établissements**. Par ailleurs, si les travaux prennent du retard, et au vu de la complexité des travaux c'est fort probable, la situation pour les petits commerces, qui font vivre le quartier, pourrait se révéler catastrophique.

L'EIE évalue à **24 % la fréquentation de l'avenue Stalingrad pour un motif de promenade**. Cette fréquentation disparaîtra si le chantier est mis en œuvre et se reportera sur le quartier des Marolles (D-4.21). L'EIE déclare que « *les établissements les plus touchés par une baisse de fréquentation sont l'hôtellerie, les restaurants et les cafés (...)* » (D-4.23), soit la majorité des commerces présents aujourd'hui. Elle conclut à une hypothèse de **minimum de 20 % de perte de chiffre d'affaire**.

Les mesures compensatrices actuellement prévues par la loi prévoient une indemnité de 76, 30 euros par jour sur une durée de 30 jours, renouvelable 60 jours, à condition de fermer ses portes au moins 7 jours consécutifs.

On parle ici d'un chantier prévu pour 5 ans dont 17 mois de travaux en surface. Bien conscient de l'insuffisance de cette mesure, l'étude d'incidence évoque une nouvelle ordonnance en préparation.

Mais celle-ci prévoit entre 2000 et 2700 euros de dédommagement pour 6 mois (sans correction ex-post basée sur les pertes réelles enregistrées). Ramené à un dédommagement journalier, le montant s'élève à ... **15 euros**.

Aucune proposition concrète de dédommagement alternatif pour les commerçants de l'avenue Stalingrad n'a été présentée.

La STIB s'engage à prendre en charge une information optimale sur le chantier à destination des riverains et chalands. Si nous saluons cet intention de rendre un chantier plus lisible, nous doutons fortement que l'information et la communication puisse sauver le commerce présent sur l'avenue Stalingrad.

Le métro, cheval de Troie de la gentrification ?

La morphologie du quartier de Stalingrad présente des loyers plus modérés que la moyenne régionale qui permettent, vu la pénurie de logements sociaux à l'échelle régionale, à une population plus pauvre que la moyenne régionale de trouver de quoi se loger. L'EIE **n'étudie pas** dans son volet socio-économique, **l'impact qu'aura l'arrivée d'une station de métro dans le quartier sur la hausse des loyers**.

Elle ne mentionne pas non plus le risque d'apparition de **logiques spéculatives** dans le quartier, celles-ci pourraient être attirées par un chantier long et très impactant ayant un effet à la baisse sur le prix de l'immobilier avec la promesse de loyers plus élevés qu'avant après la réalisation des travaux.

Aucune mesure de correction de ces effets ne sont mentionnées.

Pourtant la tendance à la gentrification du quartier est plusieurs fois mentionnée dans l'étude. En page (D.4.2), on peut lire : « *d'après les prévisions du bureau du plan pour 2025, une augmentation démographique significative de près de 15 % peut être attendue pour ces 5 quartiers, avec plus particulièrement une **forte augmentation d'habitants qualifiés et plus aisés*** ».

Et en page (D.4.31), « *Le projet « Constitution » améliorant l'accessibilité du quartier et s'inscrivant dans le projet global de la jonction nord-midi, il faut s'attendre à un effet de revalorisation du quartier à travers une valorisation du prix de l'immobilier, tant pour le logement que pour les commerces* ».

En d'autres termes, à moins de construction de logement social en suffisance dans la zone et de propositions concrètes pour un maintien de la morphologie du commerce, non seulement **les habitants actuels subiront les nuisances du chantier mais ne seront peut être pas en mesure de rester dans le quartier une fois le projet concrétisé.**

Au vu de la faible demande pour une station de métro à cet endroit là, il est difficile de ne pas voir dans ce projet une occasion pour transformer un quartier de manière à attirer des habitants aux revenus plus contributifs.

Pour toutes les raisons exposées ci-dessus, Inter-Environnement Bruxelles demande l'abandon de ce projet injustifiable tant d'un point vue environnemental que social et demande que des alternatives d'amélioration des infrastructures existantes et de création de lignes de surface soient étudiées.

Pour IEB,
Thyl Van Gyzegem