

Le 24 mai 2016

A la Commission de Concertation de la Ville de Bruxelles

avec prière de joindre l'avis ci-dessous au PV de la commission de concertation

Concerne : demande de permis d'urbanisme PU-S1226/2015

Avenue de Stalingrad de 57 à 117/Bd. du Midi de 19 à 85/Bd. Jamar/Avenue Fonsny/Station STIB gare du Midi/Tunnel STIB Lemonnier-Gare du Midi/Station STIB Lemonnier.

1. Inter-Environnement Bruxelles s'inquiète de l'avancement de la conception de ce projet, très coûteux et lourd de beaucoup de points de vue, alors qu'aucune alternative susceptible de moins d'impacts négatifs n'a encore été étudiée en profondeur, même pas celle prévue par le PRAS du 3.05.2001 et non modifiée par le PRAS dit « démographique » de 2013 :

« Il existe un tracé de prolongation de l'axe Nord Sud moins périlleux (pour le Palais du Midi) et plus court de 200 m que celui préconisé ici. Ce tracé table sur prolongation des ouvrages souterrains du boulevard Lemonnier en ligne droite (sans dévier le métro vers l'avenue de Stalingrad ni passer sous le Palais du Midi) et la traversée de l'îlot triangulaire compris entre le square de l'Aviation, le boulevard Jamar et le boulevard du Midi. Il s'agit d'emprunter l'ancien lit de la Senne qui passe au milieu de l'îlot (où plusieurs fonds de parcelle ont été rachetés par la STIB et où un tronçon de tunnel a même déjà été construit en prévision de ce tracé).» (voir avis de la CRMS du 18.11.2015, p. 15).

2. Tel qu'il est présenté actuellement, le dossier semble émaner d'un choix *a priori* du demandeur, la STIB. Or, ce procédé a déjà été condamné par la jurisprudence (voir notamment l'arrêt du Conseil d'Etat n° 233.147 du 7 décembre 2015 concernant le projet « Néo » au Heyzel, en conformité avec la jurisprudence de la Cour européenne de Justice).

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) rappelle que, face à des projets publics ou privés, l'étude d'alternatives ou de solutions de substitution est essentielle et d'ailleurs obligatoire selon le droit européen et le droit bruxellois.

3. Les alternatives et variantes proposées jusqu'à présent par le cahier des charges de l'étude d'incidences sont insuffisantes.

Il faut y ajouter :

- le tracé renseigné ci-dessus (PRAS et CRMS),
- une alternative consistant dans le tracé ci-dessus avec maintien de la station « Lemonnier » pour les trams, sans arrêt pour les voitures de métro qui continueraient en ligne droite : le projet de station « Constitution » devient ainsi inutile ;
- la proposition de l'ARAU d'amélioration des trajets de tram en surface,

IEB rappelle aussi que l'analyse des incidences des alternatives et celles (positives et négatives) du scénario zéro doivent être aussi approfondies que l'analyse des incidences du projet retenu par le demandeur de permis.

4. Les domaines de l'étude d'incidences

En ce qui concerne ce projet, IEB s'inquiète particulièrement :

- des impacts socio-économiques sur les quartiers concernés et ses habitants, notamment les habitants et commerçants de l'avenue de Stalingrad, dont le quartier a été revitalisé grâce à un contrat de quartier datant de moins de 10 ans ;
- des impacts sur la mobilité au sens large en Région bruxelloise et de la mobilité pendant la durée du chantier ;
- des implications sur l'environnement naturel (abattage de 113 arbres, 79 seulement étant remplacés selon le projet ; qualité de l'air et vibrations ; substances toxiques faisant partie des terres excavées, etc.) ;
- de l'impact sur la qualité de l'espace public pendant les travaux et ensuite ;
- de l'impact de l'emplacement des entrées et sorties de la future station ;
- de l'impact sur le bâti ; sur la valeur foncière des bâtiments et sur le maintien dans leurs logements des habitants actuels ;
- des implications des coûts financiers à charge de la Région.

IEB insiste particulièrement pour que les domaines humain et socio-économique de l'étude d'incidences soient analysés de manière approfondie. Il ne s'agit pas de se limiter aux statistiques mais d'apprécier sur le terrain et avec les acteurs concernés des quartiers les usages réels des quartiers notamment le rôle des commerces de proximité et des petits commerces récemment implantés mais aussi les initiatives d'habitants, constitués ou non en association légale (par. ex. la brocante de l'avenue de Stalingrad).

Un quartier, c'est aussi une convivialité, des liens sociaux qui prennent du temps à se constituer.

5. IEB demande l'extension du périmètre de l'étude d'incidences.

Le périmètre de l'étude du projet ne peut en aucun cas se limiter au périmètre du projet (comme proposé dans le projet de cahier des charges à certains endroits).

D'une manière générale, la détermination de périmètres différents selon les sujets d'études brouille les cartes et rendra l'appréciation de l'étude d'incidences difficile pour le public concerné

Concernant la mobilité, il y a lieu de tenir compte de l'état réel de la mobilité à Bruxelles et du fait que les travaux sont situés dans l'un des centres de communication du centre de Bruxelles et des quartiers environnants. Un rayon de 500 mètres autour du projet semble insuffisant ou pas approprié dans tous les cas.

En ce qui concerne le réaménagement des voiries, l'impact humain, les impacts socio-économique et environnemental, l'étude doit porter au-delà des boulevards cités (Stalingrad, Lemonnier, Fonsny,....., c'est-à-dire dans les rues transversales et parallèles habitées c'est-à-dire en ce qui concerne la Ville de Bruxelles au moins jusque dans les Marolles et jusqu'au canal à l'Ouest.

6. IEB demande :

- l'étude des alternatives citées au point 3 qui présentent des incidences moins périlleuses pour l'environnement;
- l'extension de la zone géographique ou du périmètre de l'étude d'incidences;
- l'évaluation indépendante et réaliste de la durée du chantier et du phasage des travaux (entre 5 à 7 ans ?) ;
- l'évaluation indépendante du coût du projet présenté par la STIB et du coût comparé des solutions alternatives ;
- une étude approfondie et indépendante sur la mobilité pendant la durée du chantier (circulation automobile, piétons, PMR) ;
- le maintien de la promenade centrale Rosa Luxembourg dans son intégrité (bâtiment d'accès Nord de la Station) ;
- le maintien des voies latérales de l'avenue de Stalingrad ;
- l'alignements d'arbres doit être continu jusqu'à la petite ceinture pour conserver l'axe structurant l'avenue de Stalingrad depuis le boulevard du midi.