

Collège des Bourgmestre et Echevins
Secrétariat de la Commission de Concertation
Département Urbanisme ville de Bruxelles
Boulevard Anspach 6
1000 Bruxelles

Bruxelles, 14 septembre 2018

Concerne: Réaction du BRAL à l'enquête publique pour la station de métro constitution tunnel métro et tunnel tram (PU - S1226/2015)

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevins,
Chers membres de la commission de concertation,

Par cette lettre, lBRAL souhaite faire connaître ses objections au présent permis d'urbanisme pour la station de métro constitution tunnel métro et tunnel tram.

Quelle mobilité veulent les bruxellois ?

Veut-on plus de trams, de métros, de voitures ? Cette question fondamentale qui mène à la décision de construire un métro n'a jamais été vraiment abordée avec les bruxellois. Lourde décision vu le coût colossal de l'entreprise pour le contribuable mais aussi ici pour les quartiers environnant la station prévue.

Plutôt que d'émettre une analyse critique de l'ensemble du dossier tellement technique qu'il en est indigeste à qui n'est pas expert du dossier, le mouvement citoyen BRAL pointe justement le déplacement du présent débat vers des questions techniques et non plus de fond : que veulent les bruxellois ?

Plus de participation

Le choix d'une ligne de métro parmi d'autres réponses alternatives à la surcharge actuelle du réseau de transports publics est présenté comme incontournable par la STIB, mais non par les citoyens bruxellois qui seront tous directement et indirectement impactés. Habitants et commerçants des quartiers environnant mais aussi le reste des bruxellois n'ont pas été consultés sur ce choix.

Un chantier qui permet le maintien du tissu urbain

Côté politique, le projet de ville proposé est-il à la hauteur des ambitions de la Ville et de la Région pour une ville durable? Alors que le Schéma Directeur Midi misait pour le développement des alentours de la gare du Midi sur la mixité, diversité, et continuité des espaces publics dans un quartier qui tirerait parti de ses potentialités habitantes, et qu'autour des ramblas de l'avenue de Stalingrad fraîchement aménagées fleurit « spontanément » un nouveau dynamisme socio-économique fragile et précieux, le

projet proposé n'offre pas de garantie de préserver le dynamisme et la qualité du tissu urbain existant. Les efforts pour réduire l'emprise du chantier par rapport à la proposition précédente n'endigueront à notre sens probablement que très peu l'ampleur des dégâts possibles. Le fait est que l'on ne pourrait s'y prendre mieux pour saper un tissu urbain existant essentiel au maintien d'une certaine population en ville. Vu sa complexité, la longueur du chantier pourra être rallongée. Tant d'années sont une menace réelle du tissu urbain existant.

Et derrière cela le maintien de plus de cent commerces de biens nécessaires à la vie quotidienne pour une clientèle de proximité et populaire dans l'environnement direct de la station prévue, mais bien plus si l'on prend en compte l'impact plus large d'un tel chantier sur la mobilité et les effets boule de neige possible. Ces commerces représentent une source importante d'emploi peu qualifié pour des personnes en marge du circuit scolaire et du marché de l'emploi, d'espaces conviviaux et accessibles sans consommer.

Et au-delà c'est un mécanisme de dévalorisation (pendant le chantier) et revalorisation (après le chantier) du foncier qui pourrait accompagner ce projet comme cela fut le cas lors d'autres gros chantiers bruxellois. Avec une disparition du foncier abordable et accueillant pour les classes populaires : accès au logement mais aussi à des surfaces commerciales abordables, à des soins de santé, maintien des zones de production,

Au vu de cela le BRAL demande mieux prendre en compte la valeur du tissu existant comme cela serait peut-être fait dans d'autres quartiers mieux valorisés sur le plan touristique et plus rentables. Au minimum, il s'agirait de renforcer l'ensemble des mesures proposées par la STIB pour favoriser le maintien des commerces existants, et ce en concertation avec ceux-ci et toutes les parties concernées. Ces mesures concernent l'accompagnement et le dialogue, l'élaboration d'un plan de mobilité alternatif cohérent pour la période du chantier et la proposition des alternatives de livraisons, l'indemnisation des commerçants, l'information des commerçants et clients, la réduction des nuisances, le nettoyage, etc...

Conclusion

Le BRAL demande à la Commission d'émettre un avis défavorable au projet tant qu'il n'est pas le fruit d'un débat permettant à tous les bruxellois de s'exprimer sur les choix de mobilité pour l'avenir de Bruxelles, et que des garanties plus fortes ne sont pas offertes pour maintenir le tissu existant autour de la station.