

Extraits d'un article de Véronique Lamquin dans *Le Soir* du 28 décembre

L'article complet - réservé aux abonnés - est [ici](#)

<https://plus.lesoir.be/197693/article/2018-12-28/bruxelles-gros-coup-de-frein-pour-le-nouveau-metro>

(...) La Ville de Bruxelles et Saint-Gilles ont remis des avis cinglants sur le projet de station Toots Thielemans. Les majorités socialistes-écologistes réclament une série de corrections majeures. Etude d'alternatives, indemnisation des commerçants, réaménagement de l'espace public...

Ni favorable ni défavorable, tout simplement très très critique... C'est l'avis que viennent de rendre la Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles sur le projet de station de métro Toots Thielemans, sous l'avenue de Stalingrad. Les deux collèges ont choisi cette voie parce qu'elle est celle du compromis politique (entre les socialistes, partisans du métro, et écologistes, qui s'y opposent). Mais aussi parce qu'elle permet de dresser une impressionnante liste de conditions réclamées à la Région si, d'aventure, elle délivrait le permis à la Stib.

Le Soir a pu consulter les deux avis, en filigrane desquels s'expriment les doutes sur l'opportunité même du métro, le refus du projet tel qu'emballé par la Stib, la détermination à organiser le chantier autrement qu'en éventrant des quartiers pendant de longues années...

L'avis de la Ville demande à la Région de prendre une série de mesures, celui de Saint-Gilles de carrément *«revoir le projet»*. Aucun des deux collèges ne réclame toutefois noir sur blanc le renoncement au métro.

«Ce n'est pas à la Ville d'être pour ou contre. C'est la Région qui doit décider de le construire, ou pas. Nous sommes là pour protéger les habitants et les commerçants de l'impact éventuel», explique Bart Dhondt, échevin (Groen) de la Mobilité.

Le collègue saint-gillois est allé un peu plus loin dans sa remise en cause, pointe Catherine Morenville, échevine (Ecolo) de la Mobilité. L'avis relève *«les incertitudes grandissantes quant à la réalisation du métro Nord»* et soulignant *«que le budget qui y est consacré, pour une desserte toute relative, est très important et pourrait être utilisé pour améliorer les lignes existantes avec une meilleure efficacité»*.

La copie de la Stib recalée

Mais, tant à la Ville qu'à Saint-Gilles, on demande à la Stib de sérieusement revoir sa copie. D'abord au niveau du réseau. Ainsi la Ville réclame que l'on étudie une alternative, pour maintenir en surface les lignes de trams 51 et 82 sur le boulevard du Midi (pour éviter les travaux de construction de la nouvelle station de tram,

Lemonnier, adjacente à celle du métro, Toots Thielemans). Elle exige aussi que la Stib s'engage à réaliser conjointement la prolongation du tram 7 jusqu'à Albert, pour éviter une importante rupture de charge aux Ucclois, la création de la nouvelle ligne de tram jusqu'à Neder-Over-Heembeek (que, au hasard du calendrier, le gouvernement régional vient de décider le 20 décembre dernier, prenant la Stib de surprise). Les deux collèges demandent encore des alternatives de transports crédibles pendant les trois mois d'interruption de la liaison Nord-Midi (chantier oblige).

Les plans de réaménagement de l'espace public reçoivent une cote d'exclusion. Pas question, martèlent la Ville et Saint-Gilles, de refaire à l'identique les espaces publics. Et de réclamer que la Région étudie sans attendre le réaménagement des avenues de Stalingrad, du boulevard Lemonnier, de la Petite Ceinture (entre l'avenue Fonsny et le square de l'Aviation), de la rue Couverte...

Des garanties financières

Les critiques les plus lourdes portent sur l'organisation du chantier tel que prévu par la Stib. La Ville réclame de la Région une étude sur l'impact socio-économique, pour chaque commerce et entreprise du quartier, des travaux prévus pour cinq ans – les impétrants, puis le percement de toute l'avenue de Stalingrad puis les finitions. Elle réclame ni plus ni moins que 5% du montant des travaux soit utilisé pour dédommager les commerçants, les maraîchers et les forains. *«Nous voulons les mêmes mesures d'accompagnement pour les commerces saint-gillois et le maintien du marché du Midi»*, explique Catherine Morenville. Ainsi qu'une réduction maximale des nuisances, un dialogue continu et pro-actif avec toutes les personnes concernées...

Et maintenant?

C'est la Région qui doit statuer sur la demande de permis de la Stib. Elle attend, pour ce faire, l'avis de la commission de concertation, au sein de laquelle siègent davantage de voix régionales (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les Monuments et Sites et l'administration de l'urbanisme) que communales (Saint-Gilles et la Ville). Il a été reporté au 22 janvier... Il devrait être positif mais en intégrant les conditions (drastiques) que les deux collèges souhaitent voir imposer à la Stib. Elles ne sont légalement pas contraignantes. Mais, politiquement, on voit mal le gouvernement régional, en fin de parcours, ignorer des remarques aussi fondamentales que cinglantes émanant des deux communes. D'autant qu'elles sont fortement inspirées par les écologistes, pour lesquels ce dossier avait l'apparence d'un premier test de leur participation au pouvoir communal.

Ecolo et Groen n'en font pas mystère: ils sont opposés au projet de métro tel que mis sur les rails par la Région et la Stib, pour relier Bordet à Albert. Principaux griefs: le coût (qui dépasse désormais les deux milliards) et la durée du chantier – 2024 pour le tronçon de tram transformé en métro, d'Albert à la gare du Nord, et 2030 pour la ligne à construire entre la gare du Nord et Bordet. Au point de mettre sur la table d'éventuelles négociations régionales, l'abandon du projet au profit

d'alternatives comme le tram et le train? La question devra être débattue, confirme Ecolo. En coulisses, les Verts disent leur espoir de peser suffisamment dans les urnes pour forcer l'arrêt du métro. Mais cette opportunité ne s'offrira à eux, le cas échéant, qu'en mai... De là à vouloir gagner du temps en retardant la délivrance d'un permis, il n'y a qu'un pas que réfute Ans Persoons, échevine de l'Urbanisme à la Ville (... et SP.A comme Pascal Smet, le ministre qui porte le projet de métro à la Région). *«Notre but n'est pas, avec ces avis, de stopper le métro mais de nous assurer que les demandes des habitants et des commerçants sont entendues.»* Même discours officiel chez les Verts. Mais, en coulisses, nul ne nie que les conditions réclamées à la Région auront au moins pour effet collatéral de retarder le dossier, ce qui tombe bien. Et si elles ne sont pas respectées? *«La porte sera ouverte aux recours du quartier»...*

Les réactions de la société civile

Lors de la commission de concertation du 19 décembre, 81 réclamations ont été introduites. Elles portent, pêle-mêle, sur l'opportunité même du métro; sur les incidences pour le reste du réseau; sur les nuisances du chantier (létales pour leurs étals, pensent nombre de commerçants); sur l'absence de réflexion sur l'espace public...

Nombre d'associations fournissent leurs arguments avant d'introduire un recours. L'Arau et Inter-Environnement, qui dénoncent, comme le Bral, le manque de consultation citoyenne autour du métro, attendent l'avis de la concertation ou le permis pour se lancer. Les conseils des commerçants feront pareil si, d'aventure, le permis est délivré sans planning précis et concret des travaux ni règlement chiffré des indemnités.