

**COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 11 JUIN 2018 SUR LE  
PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «MIDI»**

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public<sup>1</sup>, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Midi », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Midi » en date du « 11 juin 2018 ».

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

Il a par ailleurs été décidé de répondre à l'ensemble des observations, suggestions et questions posées malgré le fait que certaines étaient en dehors du cadre de l'arrêté évoqué.

Ce document sera mis en ligne sur le site de perspective.brussels jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

---

**Asbl :**

Concernant les espaces de bureaux, quelle est la réflexion dans la mesure où il n'y a pas de vacance ? Comme dans le PRDD, il y a une volonté affichée de faire des skyline, à qui est-ce que ça profite à part aux personnes qui vivent déjà dans ces immeubles ou qui seront appelées à vivre dans ces immeubles en hauteur ? Je voudrais avoir un peu plus de précisions sur les réflexions qui mènent à ce type de projets.

**Participant :**

Par rapport à la répartition 50% logements 50% bureaux, est-ce que les commerces sont compris dans les 50% de bureaux?

**Conseillère en urbanisme et en environnement pour les entreprises :**

Deux réflexions : on ne parle pas directement de projets d'écoles. C'est un quartier avec beaucoup de commerces de gros, est-ce qu'on leur laisse encore la place, ils ont des besoins particuliers pour le chargement et le déchargement. Il y avait des activités réellement productives dans le quartier. Nous conseillons les entreprises, nous devons leur expliquer au quotidien tous les plans et tous les règlements qu'il y a à Bruxelles. Quand nous avons vu ou entendu parler des P.A.D, Plans d'Aménagement Directeurs nous les avons appelés Plans d'Aménagement Dictatoriaux, parce qu'ils

---

<sup>1</sup> Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public, préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur, M.B. du 9 juin 2018, p. 39070.

font de l'ombre à d'autres plans. Ils permettent parfois à la Région de passer au-dessus de certaines prérogatives des communes, me semble-t-il, et surtout on les a créés en plus de tout ce qui existe déjà. Pourquoi a-t-on besoin d'un nouvel outil et pourquoi n'a-t-on pas essayé de transformer les outils existants qui n'apportent peut-être pas une réponse complète aux problématiques bruxelloises.

### **Perspective**

A propos de la dernière question sur le PAD, c'est une réforme et un outil nouveau qui répondent à une situation qui était problématique dans le passé, à savoir qu'avant, alors que la Région est compétente en aménagement du territoire, elle n'avait pas d'outil réglementaire pour ses plans stratégiques. Elle devait systématiquement une fois qu'elle avait adopté sa vision, demander aux communes de s'occuper du volet réglementaire. On a l'exemple de Tour et Taxis, où cela a pris 9 ans entre la vision et le PPAS. En ce qui concerne l'association avec les communes, elles sont systématiquement partie prenante de l'ensemble du processus.

Pourquoi prévoir la possibilité de faire du bureau dans le quartier Midi ? Tout d'abord, s'il faut encore construire des bureaux en Région bruxelloise, autant les construire là, parce qu'ils sont générateurs de demande de mobilité, autant les construire à proximité immédiate de grands hubs de mobilité comme la gare du Midi. Cela permet éventuellement des reconversions de bureaux qui sont localisés plus loin de hubs de mobilité, et qui rendent presque obligatoire l'usage de la voiture. Autre élément, le marché de bureaux du quartier Midi est un des secteurs de bureaux à Bruxelles qui fonctionne le mieux, on peut donc imaginer y construire des bureaux supplémentaires qui répondent à des standards environnementaux plus modernes que les bureaux totalement obsolètes qui sont localisés ailleurs en Région bruxelloise.

Sur les tours, la qualité d'un immeuble élevé ou d'une tour dépend du projet en tant que tel, notamment de la façon dont elle s'insère dans un quartier et dont son socle anime le quartier. Ce sont des choses qui vont être examinées au cours du temps et si l'on fixe un cadre urbanistique qui offre la possibilité d'avoir des immeubles élevés à certains endroits (sans l'imposer). Un rapport d'incidences évaluera les impacts du plan, notamment ceux générés par d'éventuels immeubles élevés. En plus de cela, une étude d'incidences aura lieu de manière encore plus détaillée pour chaque projet d'architecture. Donc, le pad envisagé créera un cadre dont on étudiera les impacts, mais l'essentiel devra se juger par rapport au projet de bâtiment proprement dit.

Par rapport au 50-50 bureaux, logements, en réalité c'est plus 42-42 et le reste : services, équipements... Pour les écoles, l'analyse a été faite, aussi bien en terme de petite enfance, de primaire et de secondaire, il y a des manques, partout à Bruxelles mais là spécifiquement, et en sachant qu'il va y avoir de nouveaux arrivants qui vont venir avec le développement des logements, il va falloir accompagner cela avec de nouveaux équipements.

Les commerces de gros qui sont situés côté Cureghem par exemple, juste en dehors du périmètre, peuvent fonctionner comme il le font aujourd'hui, sur cela on ne se prononce pas.

Il y avait des activités productives, c'est vrai. Maintenant, il y a du côté 2 gares, l'îlot Philips, entre le faisceau de chemin de fer et la rue qui a été transformée en ZEMU (Zone d'Entreprises en Milieu

Urbain) lors de l'avant dernière réforme du PRAS. Là, des activités productives peuvent trouver leur place et non au pied de la gare qui n'est pas l'endroit le plus opportun selon nous.

**Marie Couteaux du BRAL :**

Concernant les bureaux, quel est l'apport du PAD par rapport au schéma directeur et PRAS du point de vue gabarits, affectations autorisées ? Quelle est la quantité de bureaux autorisée ? Dans la future affectation des bâtiments vendus par la SNCB, y aura-t-il de nouveaux bureaux ?

Comment s'articule le PAD et les charges d'urbanisme ? Et est-ce que dans le PAD ça sera à chaque fois la Région qui négociera et quelles fonctions cela permettra d'apporter ?

**STIB :**

Par rapport aux cheminements piétons, actuellement la petite ceinture est une barrière en terme d'accessibilité vers le centre. Est-ce que dans certains volets du plan, sera mis en évidence la manière de rétablir ce lien logique vers le centre ?

**Riveraine :**

En quoi consiste la participation ? Est-ce qu'on peut participer activement à la création des projets ? Comment est le processus de dessin de ce plan et pourquoi on n'a-t-on pas eu de contrat de quartier ?

**ARAU :**

La SNCB compte quitter environ 140 000 m<sup>2</sup> de bureau sur un total de 500 000 dans le quartier, sans compter les nouveaux développements prévus. Ce qui ferait une grosse masse de bureaux mise sur le marché en un coup, quelles sont les pistes privilégiées pour les emplacements quittés par la SNCB ? Plutôt reconversion ou maintien de la fonction bureau ?

A propos des quadrilatères, quelle est la dernière position en date de la SNCB ?

**Perspective :**

Sur les questions relatives au stock de bureaux et au mouvement prévu par la SNCB, nous serons associés aux procédures initiées par la SNCB pour faire valoir l'intérêt de la Région et rappeler dans quels cadres et projet de cadre s'inscrivent ces développements. Ce mouvement de la SNCB réinterroge le schéma directeur, on va actualiser, évaluer, redessiner, rediscuter.

L'essentiel est de renforcer la fonction logement, la fonction équipement et la fonction espace public, et c'est avec ce prisme là que nous allons redéfinir un cadre de développement pour le quartier.

Le CoBAT ne prévoit pas, que le PAD puisse s'occuper des charges d'urbanisme. En marge de l'élaboration du plan, et de manière plus informelle, nous pouvons être force de proposition aux différentes autorités qui vont s'occuper des charges d'urbanisme mais ça n'est pas l'outil PAD qui va fixer l'affectation et le montant des charges d'urbanisme.

Sur les quadrilatères, ce périmètre peut-être un levier extrêmement important. Infrabel a signifié qu'occuper de tels espaces, sous la jonction nord-midi, imposait des contraintes onéreuses en terme de sécurité. Cela reste pour la Région une priorité de rechercher une solution pour ces espaces.

Les négociations avec la SNCB sont en cours pour ces parcelles qui sont en vente. Sur la partie près du faisceau ferré, il n'est pas évident de faire du logement car il y a des nuisances liées au chemin de fer.

Sur l'îlot France-Bara, les bâtiments sont vétustes et une prédominance résidentielle serait intéressante. Le bâtiment Atrium est plus problématique, c'est un travail en cours.

Concernant la petite ceinture, nous sommes en train de voir avec Bruxelles Mobilité, le ministre Smet, la STIB, où il y aura un chantier très important avec l'avenue Stalingrad. Il y a aussi les ambitions au niveau de la petite ceinture pour intégrer les cyclistes. Dans le schéma directeur il y a des propositions pour améliorer la traversée (grand îlot central). Il y aura des chantiers pendant quelques années.

A propos de la participation, nous sommes au début du processus d'élaboration du PAD, il s'agit plus d'un échange. Nous examinerons comment être plus dans la coproduction, sous forme de workshops en plus petit comité avec les riverains, les associations...

Pourquoi nous n'avons pas eu de contrat de quartier ? Un élément de réponse est, peut-être, le caractère frontalier du périmètre puisqu'on est à la fois sur Saint-Gilles et Anderlecht.

#### **Député au parlement bruxellois :**

Au niveau de la densification de l'ensemble de la zone vous semblez considérer comme acquis qu'il faut densifier et en bureaux et en logements compte tenu des connexions. Néanmoins les études préliminaires montraient que les connexions étaient complètement saturées, il n'y a pas de marge au niveau automobile. La jonction nord-midi est elle aussi saturée, les marges en transport en commun sont faibles aussi. Combien d'augmentation estimez-vous raisonnable en terme d'habitants et de travailleurs, sachant que tous les quartiers aux alentours sont extrêmement denses ? Est-ce qu'il restera de la place pour les espaces verts ?

Deuxième question sur le 81, 82 qui restent en sous-sol. Le parcours le plus naturel et le plus court est en surface. Or ça n'est pas le cas dans les plans prévus. Je ne comprends pas pourquoi.

Dernière question, à propos de Fonsny, considérant, le flux automobile, le flux tram, l'étroitesse des trottoirs, comment imaginez-vous rendre cette avenue plus perméable ?

#### **Comité de défense de Saint-Gilles :**

Par rapport aux logements produits est-ce qu'on va penser à faire du logement modéré et moyen, puisque vos schémas présentent une population assez pauvre ? Notre crainte est que dans ces quartiers, les gens les plus pauvres soient repoussés vers l'extérieur.

#### **Inter-Environnement Bruxelles:**

Je me posais des questions au niveau procédural sur la répartition des rôles communes, Région. On a abrogé des PPAS qui cadraient la zone. Quid du PPAS ? Est-ce que le Rapport d'Incidence Environnementales porte sur le PPAS ?

Est-ce que le PAD va prévoir de nouvelles proportions par rapport à ce qui était prévu dans le schéma directeur (forte proportion de logements haut de gamme, logements étudiants, peu de logements sociaux) ?

J'ai lu dans le dernier observatoire des bureaux que la vacance immobilière a augmenté. A part accueillir et redistribuer les bureaux de la SNCB, quel est l'intérêt de construire des superficies de bureaux supplémentaires ? Nous voudrions que les choses soient mieux liées entre bureaux et logements et que cette fameuse proportion de 50-50 se fasse dès les premières phases.

Quel est le planning du PAD, quand aura lieu l'enquête publique ?

Participant

Il faudrait travailler sur un enjeu, le fait que cette zone soit 100% imperméable, donc 0 % de biodiversité et 100 % de rejets à l'égout des eaux pluviales, alors que nous sommes dans un contexte où la Senne coule en pertuis. Est-ce que les toitures ne sont pas une bonne occasion de compenser cette imperméabilisation totale avec des toitures dites intensives qui permettraient une biodiversité ?

**Participant**

**Riverain :**

Sur les gabarits, avec les tours, je pense qu'il y a un problème de visibilité. Quand on construit en fond de vallée on bouche la vue sur l'autre côté de la vallée. Si on rajoute des tours, on va créer une barrière assez forte, est-ce que cela a été vraiment étudié ? De quoi parle-t-on lorsque l'on parle d'étude d'incidences, de rapport d'incidences, est-ce qu'on parle d'études dans les règles de l'art, avec appel à projet, enquête publique sur le contenu, etc... (RRUZ, rue de la loi) ?

Est-ce qu'il y a une étude globale qui prend en compte les incidences des interactions entre tous ces PAD ? En terme de mobilité, on augmente les densités, est-ce que le métro a encore la capacité de conduire tous ces gens dans leurs bureaux ?

Dernière question, sur quoi dois-je m'exprimer ici ? A quel moment par exemple, je peux m'exprimer sur le gabarit du tri postal ?

**Perspective**

Jusqu'où va-t-on, dans la densification et le rapport à la mobilité ? Il s'agit de répondre à l'échelle des quartiers à des besoins qui s'expriment à l'échelle régionale (en logement, en équipement, en bureaux, en commerces).

Dans le quartier midi, des décisions de principe sont prises pour appréhender la navette automobile entrante qui vient par le boulevard Industriel et offrir à cette navette une solution alternative. A ce stade, c'est un parking de dissuasion qui serait le plus loin possible à l'extérieur de la RBC et une liaison en transports en commun qui relierait ce P+R à la gare du midi par le boulevard industriel. Autre réponse, par le biais du PAD envisagé, il y a moyen d'agir sur la politique de stationnement (temporalités d'occupation des parkings, mutualisation). Tout cela est réfléchi dans le cadre du schéma directeur.

Par rapport à la procédure, il y a eu une décision du Gouvernement bruxellois d'approuver le schéma directeur en 2016, aujourd'hui ce que nous faisons c'est actualiser cette vision dans le cadre d'un plan pour tenir compte des nouvelles données. Ce plan va faire l'objet d'une enquête publique qui aura probablement lieu à la fin de l'année, hors périodes de vacances, pour que chacun puisse participer. Il y aura aussi un rapport d'incidence environnementale dans les règles de l'art, selon les directives européennes, à faire à l'échelle du plan et qui sera soumis à l'enquête publique, et systématiquement à l'échelle des projets particuliers qui sont eux aussi soumis à enquête publique.

Concernant l'étude d'incidence sur les interactions entre tous les PAD envisagés, chaque RIE sur chaque plan doit prendre en compte la situation existante et la situation projetée, on prend comme donnée de départ les données des autres PAD envisagés comme évolution prévisible.

Sur le types de logements, nous allons affiner une note sur la situation actuelle du quartier, les besoins en Région bruxelloise et les besoins dans le quartier. Cette note sera soumise au Gouvernement. La question de la typologie a lieu en parallèle, nous verrons dans quelle mesure ce plan peut lui même fixer les typologies de logement. Nous avons comme préoccupation constante, d'éviter à tout prix la gentrification. Autre élément, contrairement à d'autres zones, le foncier public dans le quartier est très limité.

Il n'y a plus de PPAS.

Pour le tram, prévu maintenant dans la rue couverte, la réflexion (surface, souterrain) a été initiée avec le schéma directeur. L'important est d'avoir une animation dans la rue couverte. Une réponse est d'évacuer tous les modes de transport et garder le tram, qui peut apporter animation et contrôle social. Autre élément : travailler les façades des deux côté en apportant des ouvertures, apporter des activations de chaque côté. Des scénarios ont étudié la possibilité de rester en surface sur l'esplanade Europe.

Avenue Fonsny, le coin le plus important est le coin à l'entrée de la gare, pour marquer l'entrée et aussi parce qu'il y a un espace public pour dialoguer avec un volume plus élevé. Pour accueillir les m<sup>2</sup> nécessaires à la SNCB, il faut un agrandissement qui peut se faire à cet endroit-là. Le socle peut-être plus élevé.

La verdurisation du quartier est un enjeu. Il y a notamment un potentiel sur l'îlot des Deux Gares où il y a encore la Senne à ciel ouvert aujourd'hui, il faut ouvrir les espaces, en faire un parc public le long de la Senne.

Les toitures et leurs fonctions sont plus à envisager au niveau des projets.

La décision sur un projet de plan aurait lieu vers l'automne 2018 et l'enquête publique se tiendra dans la foulée.

26 juin 2018