

## **43<sup>e</sup> école urbaine de l'ARAU**

### **LE DEVELOPPPEMENT DU QUARTIER MIDI**

Yves ROUYET, responsable département Développement Territorial de l'ADT

Claire HEUGHEBAERT, chargée du projet Midi

La présentation reprend des éléments travaillés par l'ADT dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par le Ministre-Président de réaliser une note d'orientation sur le développement du quartier Midi.

La première partie retrace l'évolution du tissu urbain du quartier Midi et la seconde partie reprend les enjeux qui doivent faire l'objet d'une réflexion pour repenser le développement du quartier Midi.

## **1. RAPPEL HISTORIQUE**

---

Pour bien comprendre le fonctionnement actuel du quartier Midi et notamment la relation qu'entretient la gare avec le tissu urbain environnant, retracer l'évolution historique du quartier est important.

### **Un essor récent (XIX<sup>e</sup> siècle)**

Les quartiers autour de la gare du Midi se sont développés au XIX<sup>e</sup> siècle avec la conjonction de deux éléments :

- la réalisation du canal entre Bruxelles et Charleroi, achevé en 1832, qui permet de rejoindre le bassin hennuyer et ses charbonnages et qui contribuera grandement au développement industriel de Bruxelles et de Cureghem en particulier ;
- le développement du chemin de fer parallèlement à l'axe du canal, dans les zones les plus planes de la Ville.

La conjonction de ces deux éléments a conduit à la création d'un quartier industriel et ouvrier très actif. Les industries y sont très diversifiées : industries d'alimentation liées au commerce de la viande (création des abattoirs vers 1890) et à sa transformation, fromageries, chocolateries (Côte d'Or, Léonidas), ateliers de peausserie et de travail du cuir, textile, fabrication métallique et d'appareillages électriques (ex. MLBE devenue Philips)...

### **La mise en scène de la gare**

La première gare du Midi a été implantée en 1840 à l'intérieur du Pentagone, à l'emplacement de l'actuelle place Rouppe. Rapidement saturée, il est décidé de l'installer en dehors du centre-ville, sur les terrains alors non urbanisés de la commune de Saint-Gilles.

L'installation de cette deuxième gare du Midi est l'occasion de mener des transformations urbaines radicales selon un plan d'aménagement d'ensemble mené par l'inspecteur-voyer Victor Besme. Sont tracées autour de la

nouvelle gare, un ensemble de voies parallèles et perpendiculaires aux voies ferrées permettant la délimitation des îlots. Lisible encore aujourd'hui dans le tissu urbain, c'est à cette époque que la configuration des îlots de chaque côté de la gare va fortement différer. Côté Saint-Gilles, les îlots sont de forme carrée d'environ 90 mètres de côté avec des ateliers en cœur d'îlot. Côté Anderlecht, la taille des îlots est dimensionnée en fonction de l'activité industrielle qui domine, il s'agit donc généralement de très grands îlots.

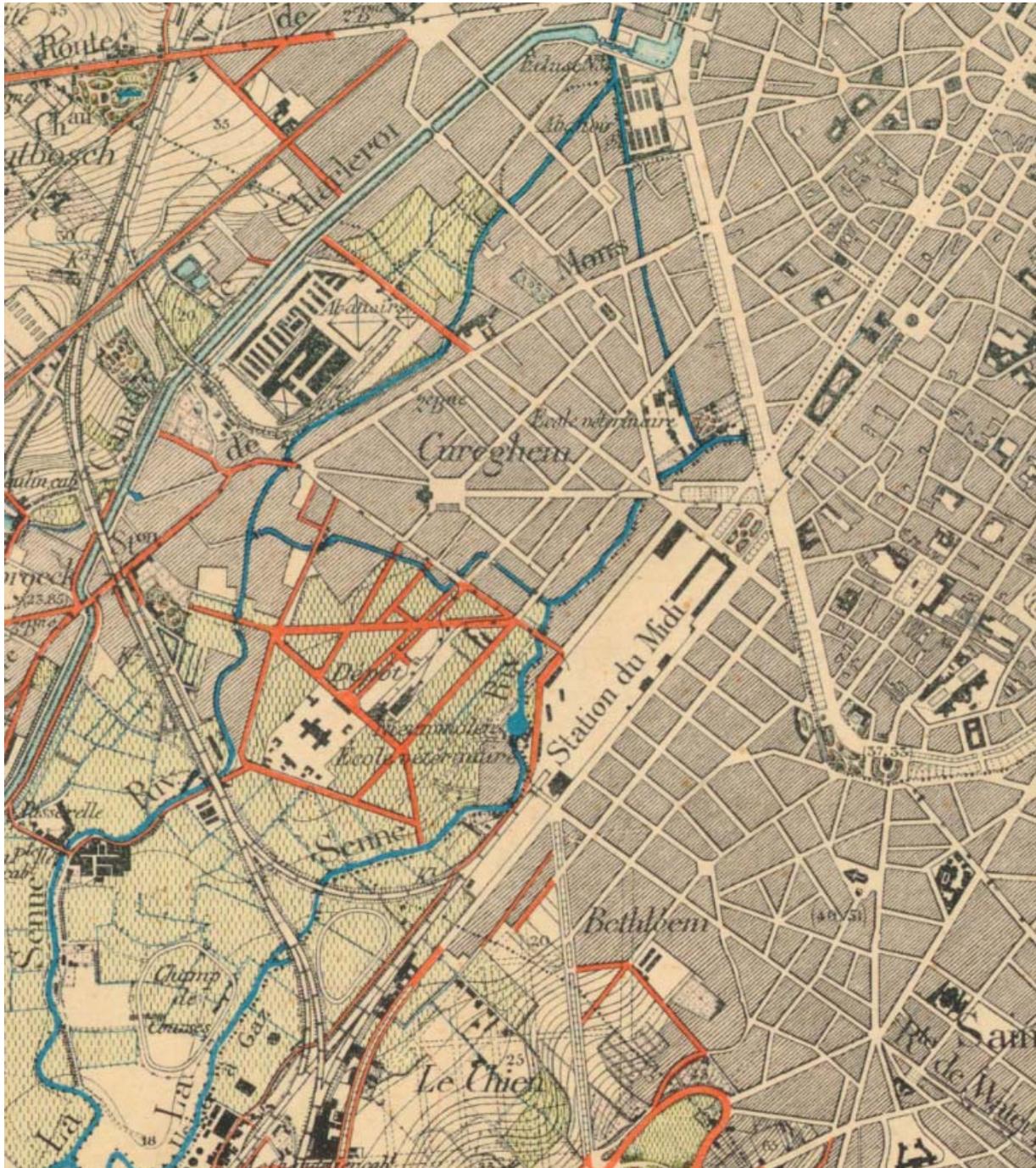


Illustration 1 : Carte IGN de 1891 (source : IGN).

Datant de 1864, la deuxième gare du Midi (architecte : Auguste Payen) est créée à l'emplacement de l'actuelle place de la Constitution. Elle est associée avec une vaste place jouant le rôle de parvis de la gare et d'entrée dans la Ville. Véritablement mise en scène dans le tissu urbain, la gare était vue depuis la drève du Midi

(l'actuelle avenue de Stalingrad) et son portique avancé par rapport à l'alignement permettait d'en percevoir l'entrée depuis les extrémités de la rue de l'Argonne.



Illustration 2 : Vue de la gare du Midi d'Auguste Payen

(source : [www.irisonument.be](http://www.irisonument.be), Collection cartes postales de Dexia Banque, s.d.).

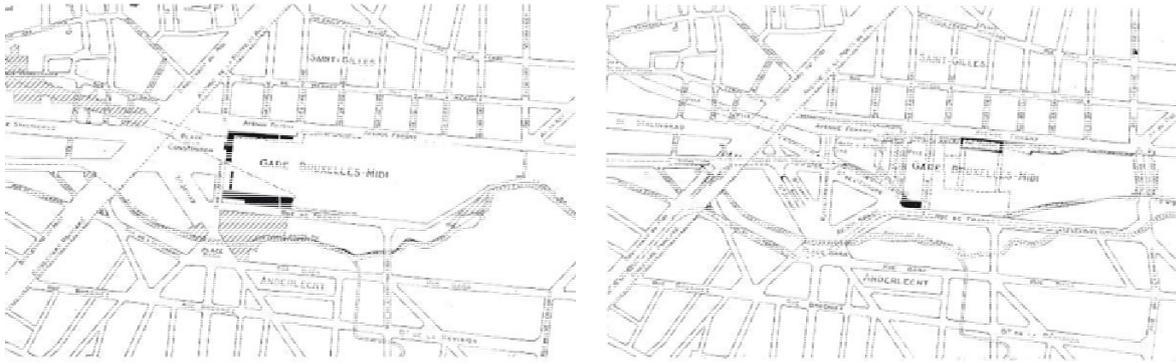
### **La réalisation de la Jonction (1911-1952) : création d'une 3<sup>e</sup> gare du Midi et modification radicale du rapport entre celle-ci et la ville**

Les travaux de la Jonction ont conduit à supprimer en 1947 la gare d'Auguste Payen pour la remplacer en 1952 par un bâtiment de facture fonctionnaliste (architectes : Yvan Blomme et Fernand Petit, désignés suite à un concours lancé par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) en juillet 1936<sup>1</sup>) implanté en retrait de 150 mètres par rapport à la précédente gare. Le nouveau bâtiment est repéré dans la ville grâce à sa tour horloge.

La Jonction a déterminé une nouvelle organisation de la gare. Les voies sont surélevées de 6 mètres et se prolongent en viaduc vers le centre-ville. Ce viaduc accueille des commerces et une rue couverte (ancienne rue de l'Argonne) où s'installent les tramways. Le parvis de la Gare a disparu. C'est en fait, tout le tissu urbain qui mettait en scène la gare qui est déstructuré par le passage de la Jonction. La gare n'est donc plus aisément perceptible. Elle possède désormais deux façades, est et ouest de part et d'autre du viaduc ferroviaire.

---

<sup>1</sup> MEYFROID C. Étude : *La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p.



Carte 1 : La deuxième et la troisième gare du Midi, avant et après la Jonction

Source : F. BRUNFAUT, *La Jonction*, 1959<sup>2</sup>

A gauche : La gare d'Auguste Payen (la 2<sup>e</sup> gare du Midi) possède un parvis donnant sur le centre-ville : la place de la Constitution. L'entrée dans la gare s'effectue depuis ce parvis.

A droite : La gare d'Y. Blomme et F. Petit (la 3<sup>e</sup> gare du Midi) est construite en retrait de 150 mètres par rapport à la place de la Constitution. L'entrée dans la gare s'effectue par deux entrées latérales situées de part et d'autre du viaduc ferroviaire.

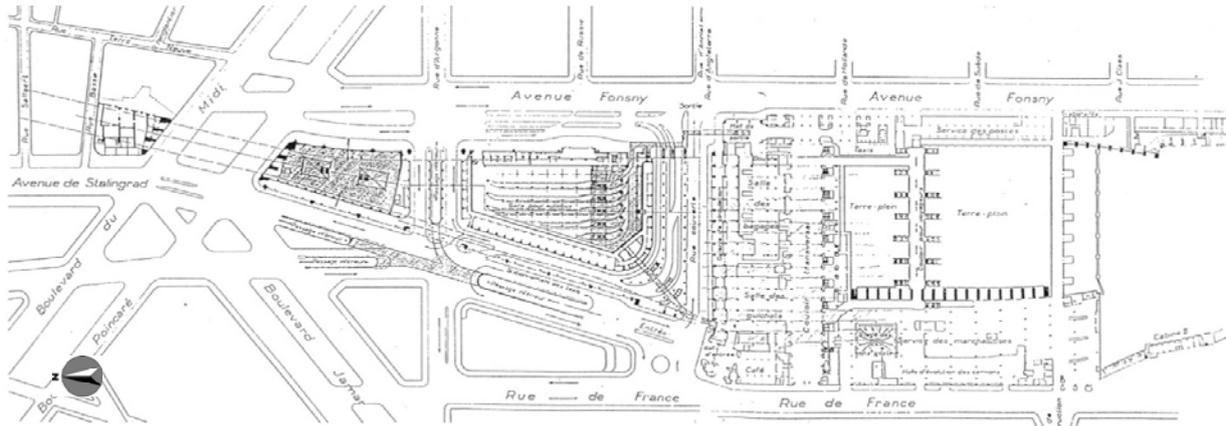


Illustration 3 : Vue de la gare du Midi depuis la rue de France (actuelle place Horta)

(source : <http://www.reflexcity.net>)

La gare est dotée d'une tour avec horloge servant de signal.

<sup>2</sup> In : J. de Salle, Ch. Frisque pour le MRBC. *Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2 Définition de l'opération, collecte de données, synthèse des données existantes.*



**Illustration 4 : Plan de la gare du Midi**

(source : J. de Salle, Ch. Frisque pour le MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2 Définition de l’opération, collecte de données, synthèse des données existantes).

*La gare du Midi est réorganisée le long d’un grand couloir traversant orienté est-ouest.*

Les transformations de l’infrastructure ferroviaire s’accompagnent par ailleurs d’un accroissement de la voirie aux alentours de la gare et de réalisations immobilières.

#### *Voirie*

Deux larges voies sont créées de part et d’autre de la Jonction pour rejoindre depuis la petite ceinture d’un côté, la rue de France et de l’autre côté, l’avenue Fonsny. Ces voies étaient initialement de petites voies de desserte pour les quartiers. Elles sont élargies de 25 mètres.

L’avenue PH. Spaak est percée. Elle crée une boucle de circulation permettant d’augmenter le trafic automobile vers et depuis la gare et l’extérieur de la ville.

## Réalisations immobilières

Sont édifiés suite à la réalisation de la Jonction :

- la Tour du Midi (1962-1967), alors symbole de modernité. Elle est toujours avec ses 150 mètres de hauteur (38 étages) la plus haute tour du Royaume ;
- l'immeuble abritant notamment les éditions du Lombard et des logements, situé à l'angle de l'avenue PH. Spaak au droit de la place Bara. Son gabarit est R+7. Cet immeuble est actuellement surmonté d'une enseigne mobile représentant Tintin et Milou (élément classé).



*Illustration 5 : A gauche : La construction de la Tour du Midi (1961), architectes : R. Aerts, P. Ramon, Y. Blomme, J.F. Petit, A. Bressers, A. Van Acker, M. Lambrichs, J. Van Dooselaere.*

*(source : MRBC Iris monument - Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. Histoire de l'architecture à Saint-Gilles, p.24 ; (© IRPA-KIK Bruxelles)).*

## La désindustrialisation (seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle)

Après la seconde guerre mondiale et de façon accélérée à partir des années 1960, les entreprises quittent le tissu urbain dense, peu propice à des agrandissements. C'est à cette époque que le déclin économique et social des quartiers autour de la gare du Midi est amorcé.

L'héritage infrastructurel de l'industrialisation se traduit par des barrières urbaines fortes isolant Cureghem des quartiers environnants avec d'un côté, les installations ferroviaires entre Bruxelles Midi et Petite île et de l'autre côté, le canal de Charleroi.

La carte suivante en date de 1970 permet de constater les évolutions intervenues dans le tissu urbain depuis le passage de la Jonction :

- la Senne a été canalisée, mais elle apparaît encore à ciel ouvert à Anderlecht au sud de la gare ;
- l'apparition de nouvelles formes urbaines : quartier de barres de logement social (1958) autour du square Albert 1<sup>er</sup>, tour des Goujons (1968) quartier Fontainas dans les années 70 ;
- la petite ceinture : ces boulevards aménagés entre la fin XVIII<sup>e</sup> siècle et le XIX<sup>e</sup> siècle sont réaménagés à partir des années 60 dans une optique autoroutière avec des tunnels et

passerelles. Les travaux du tunnel autoroutier de la Porte de Hal ne sont réalisés qu'entre 1980 et 1984<sup>3</sup>.

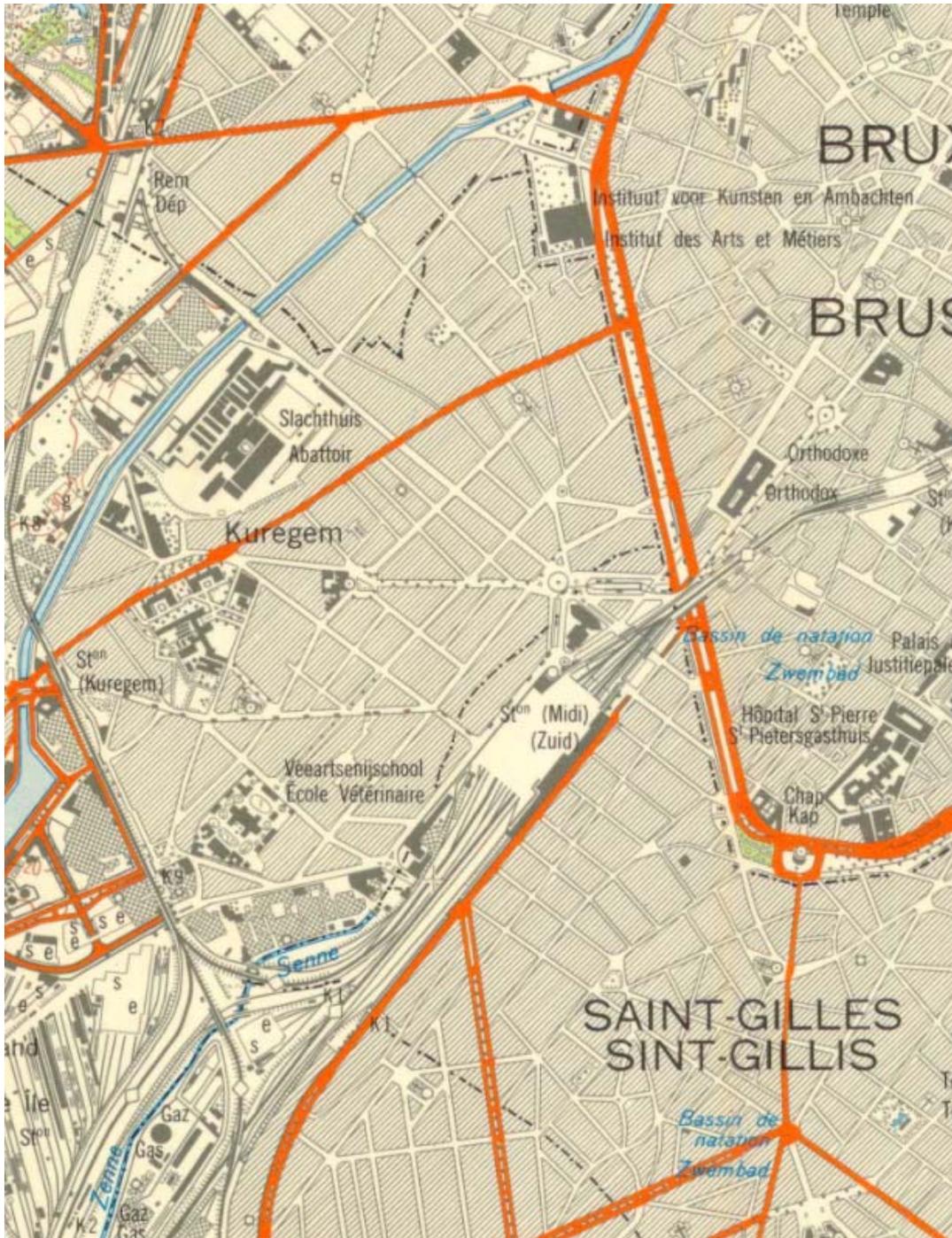


Illustration 6 : Carte IGN de 1970 (source : IGN).

<sup>3</sup> DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 2 : De l'Expo' 58 au siège de la C.E.E., Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1992, 328 p.

Le quartier Midi continue à la fin du XX<sup>e</sup> – début du XXI<sup>e</sup> siècle, de connaître de profondes transformations liées :

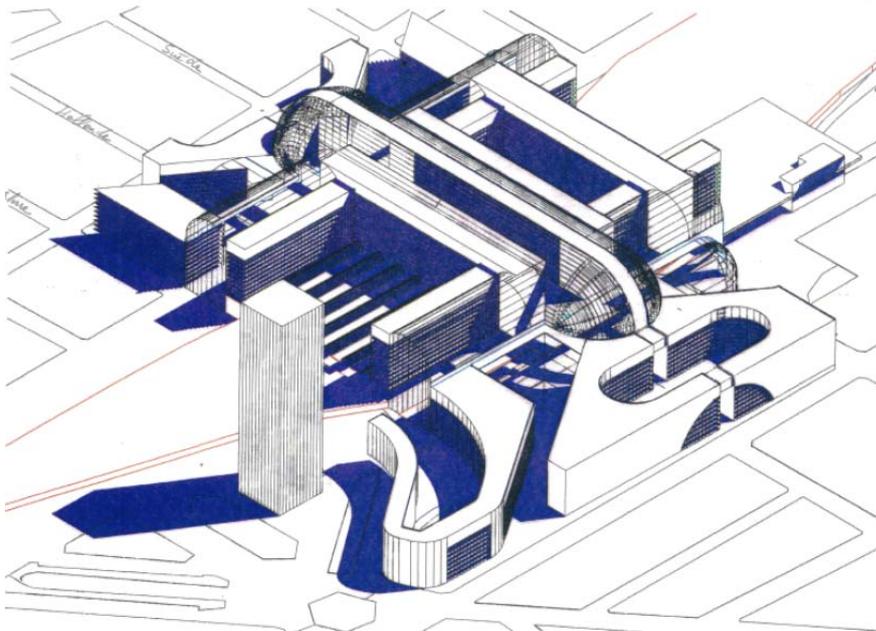
- à la percée du métro (1970-1980) : dans la rue d'Angleterre à Saint-Gilles, à partir de 1985, l'ensemble du côté pair est détruit. Des immeubles de bureaux et à appartements sont reconstruits à la fin des années 1980 et dans les années 1990, ainsi qu'un hôtel (IBIS) occupant tout le premier tronçon de la rue. A Anderlecht, la percée du métro n'est toujours pas totalement cicatrisée (passage entre la rue Bara et la rue Grisar aménagé sommairement en parc, mais rendu non accessible pour des questions de sécurité, Parc Clémenceau livré en 2009) ;
- à l'arrivée du TGV : Thalys et Eurostar (1990-2010) : à cette occasion, la gare est fortement reconfigurée pour accueillir cette fonction internationale, ce qui peut faire parler d'une 4<sup>ème</sup> gare du Midi. Une opération d'aménagement urbain est alors lancée pour profiter de « l'effet TGV » (somme toute très relatif) et permettre la rénovation du quartier.

### LE PROJET MIDI

Cette opération d'aménagement urbain met à jour chez deux acteurs déterminants pour le devenir du quartier : la SNCB et la toute jeune Région de Bruxelles-Capitale, deux visions très différentes de la relation de la gare aux quartiers environnants.

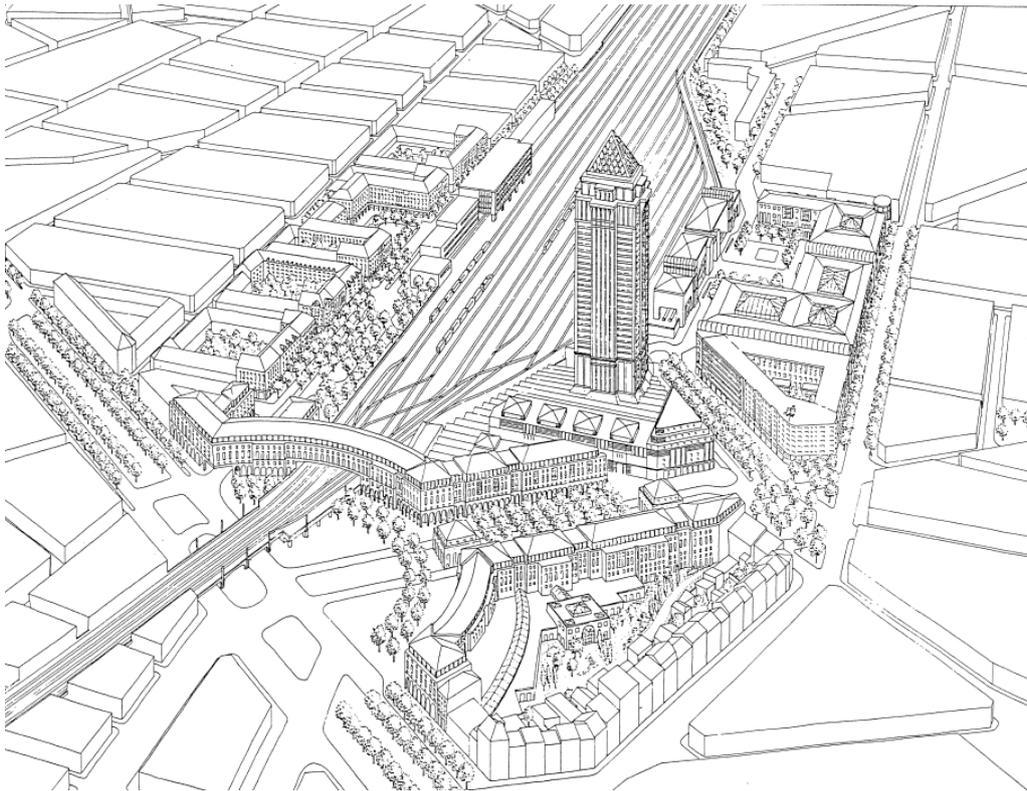
La Région a réalisé, en 1991, un « schéma de développement des abords de la gare du Midi » (auteurs : Jean de Salle et Christian Frisque). Celui-ci propose une gare « extravertie » permettant de générer aux échelons local et régional des retombées de la présence du TGV. La mixité fonctionnelle y est promue, des espaces publics généreux sont dessinés et un travail architectural et urbain est proposé pour redonner à la gare une façade vers la ville.

Cette vision s'oppose à une conception plus « introvertie » de la gare portée alors par la SNCB qui concevait la gare comme un « terminal aérien moderne<sup>4</sup> ».



*Illustration 7 : Perspective du projet de la gare TGV par la SNCB selon la vision en terminal aérien (source : EUROSTATION. TGV-Terminal Bruxelles Midi, juin 1990).*

<sup>4</sup> EUROSTATION. TGV-Terminal Bruxelles Midi, juin 1990



*Illustration 8 : La porte de ville vue par atelier d'Art Urbain (source : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Synthèse de l'étude, avril-mai 1991, p.20).*

## Réalisations suite au schéma de développement

### *La gare TGV*

L'arrivée du TGV impose de réaménager une partie de la gare afin de satisfaire aux contraintes de ce réseau international, notamment Shenghen. La gare est reconfigurée dans sa partie ouest pour isoler des voies destinées au TGV. A l'occasion de ces travaux, la tour horloge de la gare est supprimée ainsi que le porche d'entrée, le hall d'entrée circulaire, la salle des bagages, le restaurant et la salle des guichets<sup>5</sup>. La SNCB réalise sur son emprise de premières opérations de rentabilisation foncières. Le bloc 1 (situé au-dessus de l'entrée internationale au droit de la place Horta, architecte Marc de Vreese) d'environ 40.000 m<sup>2</sup> est livré en 2003, il accueille l'ONSS et un hôtel toujours inoccupé.

La rue de France a été tronquée pour permettre la création de la place Horta au sortir de la gare internationale. La rue Ernest Blerot est créée sur l'emprise de l'îlot Côte d'Or.

<sup>5</sup> [http://www.irismonument.be/fr.1060.Avenue\\_Fonsny.47.html](http://www.irismonument.be/fr.1060.Avenue_Fonsny.47.html)

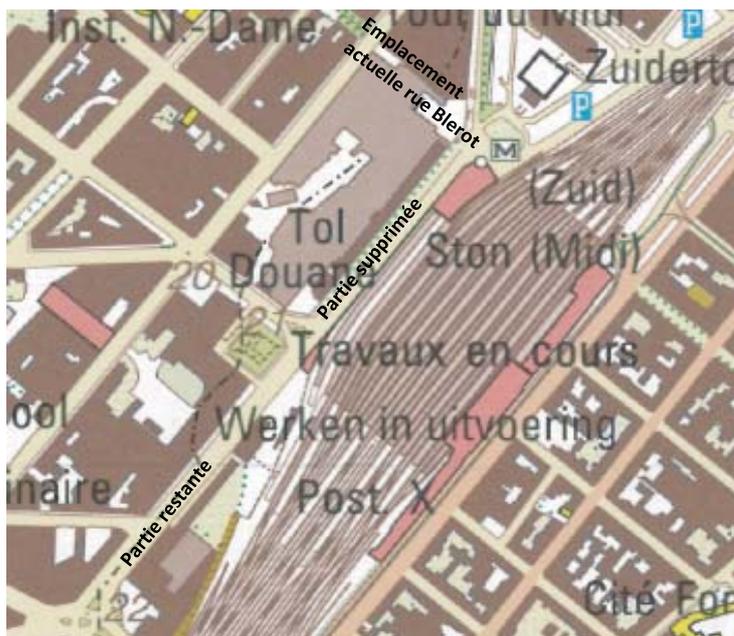


Illustration 9 : Démolition de la tour horloge et plan IGN de 1994 permettant de visualiser l'ancienne rue de France (Source : Yves Rouyet et IGN).

#### Les abords

La transcription du « Schéma de développement des abords de la Gare du Midi » à travers les différents PPAS adoptés dans la zone ne sera pas totalement fidèle et complète. La création notamment d'une porte assurant le lien avec le centre-ville ne sera pas réalisé. Les îlots aux abords immédiats de la gare vont muter sans rencontrer réellement l'objectif d'ouvrir la gare sur les quartiers environnants.

#### Une nouvelle étape : relance des réflexions sur le devenir de la gare et du quartier

Aujourd'hui une nouvelle étape se profile pour le développement du quartier Midi suite à la volonté de la SNCB de réinvestir dans le quartier du Midi pour :

- regrouper ses services en un seul site et rentabiliser le foncier qu'elle libère par ailleurs ;
- améliorer le fonctionnement interne de la gare et sa lisibilité externe.

Et à la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de renforcer le développement des pôles urbains autour des gares ;
- de lancer une deuxième étape du développement du quartier afin de répondre aux enjeux identifiés dans la partie ci-après.

## 2. LES ENJEUX DU QUARTIER

---

L'analyse du fonctionnement et des caractéristiques spatiales, urbaines, et socio-économiques de la gare du Midi et des quartiers environnants, a permis à l'ADT d'identifier une série d'enjeux pour le développement à venir de la zone, et ce suivant deux échelles distinctes :

- la gare et le pôle intermodal ;
- le quartier de la gare et les quartiers alentours.

### 2.1. LA GARE ET LE PÔLE INTERMODAL

→ **La visibilité de la gare et de ses accès. La gare comme signal urbain.** La configuration actuelle de la gare et des espaces publics qui l'entourent ne permet pas de la percevoir clairement dans le paysage urbain, et ses accès, encore moins. Or cet équipement structurant – gare internationale de Bruxelles et nœud majeur de transports publics – doit pouvoir faire signal dans la ville, d'une part pour optimiser son accessibilité, et d'autre part pour valoriser son image et en faire bénéficier le territoire bruxellois.

L'exemple du réaménagement de la gare de Rotterdam Centraal montre bien comment à partir d'un travail architectural et sur l'espace public une nouvelle relation entre la gare et la ville peut être établie.



*Illustration 10 : Illustration du réaménagement de la gare de Rotterdam Centraal  
(source : <http://www.rotterdam.nl/rotterdamcentraal>).*

→ **La lisibilité des espaces au sein de la gare et du pôle intermodal.** Les cheminements au sein de la gare, du pôle intermodal, et vers la ville, souffrent d'un manque de clarté qui nuit à l'orientation des usagers et qui se voit encore aggravé par une signalétique défailante. Les cheminements et la signalétique doivent être repensés pour permettre à la gare de jouer efficacement son rôle de pôle de transports urbains. Les accès aux transports publics doivent être davantage regroupés. La lisibilité représente ici un enjeu d'autant plus fondamental que la gare du Midi accueille de nombreux voyageurs étrangers qui doivent pouvoir s'orienter au premier regard sans connaître les lieux.

À ce titre, les propositions travaillées par Euro Immo Star - Eurostation à partir de l'étude du bureau ARSIS permettent une amélioration conséquente de la lisibilité de la gare :

- création d'un grand couloir central orienté vers le centre-ville ;
- connexion entre le grand couloir et les couloirs est-ouest ;
- organisation en grands blocs de la gare.



Illustration 11 : Circulation dans la gare actuelle (source : ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).

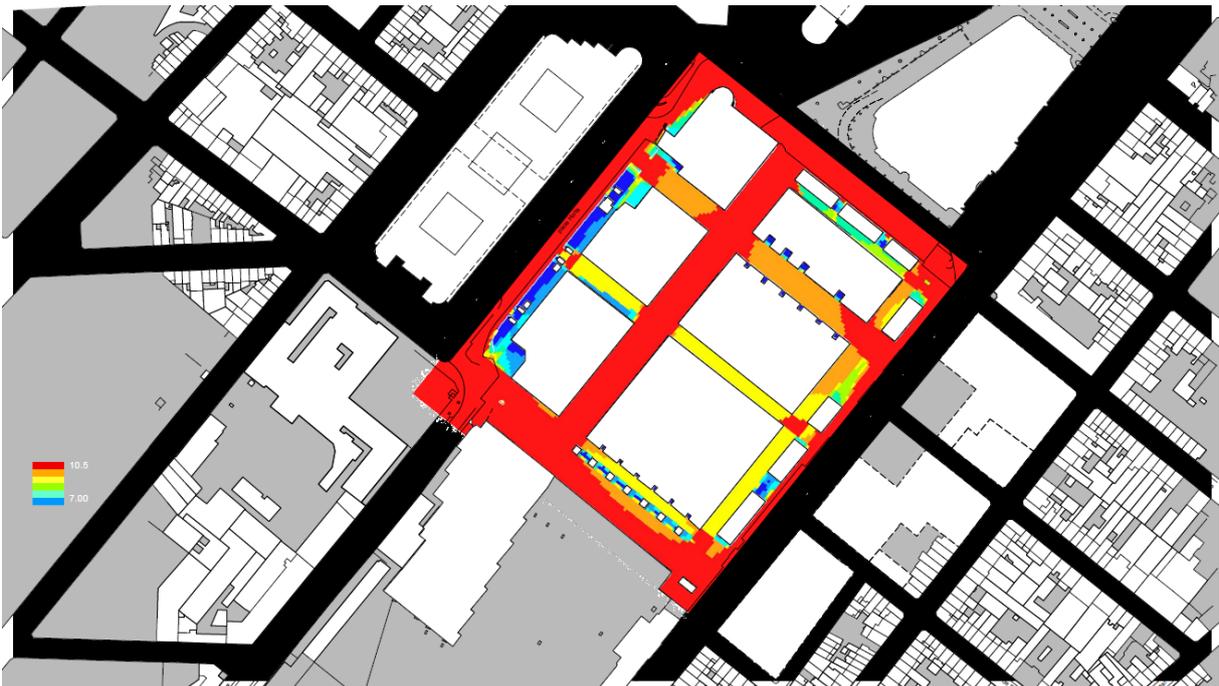


Illustration 12 : Proposition de nouvelle circulation (source : ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).

→ **Créer une gare extravertie. La gare comme polarité urbaine.** En tant qu'équipement majeur de transports, la gare devrait pouvoir fédérer un ensemble de services urbains attractifs, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les habitants du quartier et pour les Bruxellois. Aujourd'hui elle ne joue pas ce rôle de polarité

urbaine pour un ensemble de raisons. L'implantation, dans la gare et autour d'elle, d'équipements aussi bien locaux que régionaux, permettrait de renforcer son attractivité et ses liens avec la ville.

→ **Développer l'arrière-gare.** L'accès actuel de la gare situé au croisement de la rue de France, de la place Horta et de la rue de l'Instruction est presque confidentiel et peu valorisé. Il constitue pourtant le principal accès à la gare depuis Anderlecht et le quartier de Cureghem. A ce titre, il devrait être davantage mis en valeur, et ce d'autant plus au regard des développements urbains récents et à venir dans le quartier (Ecole des Vétérinaires, Bara-de Lijn, projet Euroimmostar sur l'îlot France-Bara...), et au-delà : partie sud du Canal, Wiels, ZIR Van Volxem... Il s'agira d'y développer l'ensemble des services ferroviaires nécessaires afin d'y constituer une nouvelle entrée de gare, comme cela a été fait à Anvers ou encore au Mans, à l'occasion de l'arrivée du TGV.



*Illustration 13 : Kievit Plain, Anvers.*

→ **Créer de la convivialité et replacer l'utilisateur au cœur de la conception des espaces.** Si les qualités fonctionnelles d'un pôle de transports de cette ampleur sont fondamentales (lisibilité, capacité d'absorber les flux, ...), les qualités d'ambiance et de convivialité n'en sont pas moins un facteur décisif de son image et donc de son attractivité. Introduire la lumière naturelle, soigner l'éclairage artificiel, améliorer la sonorisation et favoriser les matériaux de qualité et chaleureux devraient à ce titre constituer une des priorités de la restructuration de la gare.

→ **Accueillir et informer.** Il s'agit là des fonctions premières d'un pôle intermodal et plus encore d'une gare internationale. Aujourd'hui, les services d'information sur la gare, les transports en commun, l'orientation dans la ville et l'information touristique sont peu visibles et peu développés.

→ **Une nouvelle place pour le tramway ?** Les projets de la STIB relatifs au passage du pré-métro au métro, remettent en cause la configuration actuelle de la circulation des tramways autour de la gare du Midi. Une alternative se présente aujourd'hui : le maintien du tramway en surface ou son passage en souterrain. Le maintien en surface, d'un coût moins élevé, serait aussi l'occasion de requalifier les espaces publics de l'avenue

Fonsny au profit des transports publics plutôt que de la voiture. En tout état de cause, il convient de poser des choix et d'intégrer au mieux la solution choisie dans le fonctionnement global du pôle intermodal.

→ **Requalifier la rue couverte.** La rue couverte est décrite comme un des espaces les plus sordides de la gare du Midi (traversée difficile, absence d'éclairage naturel, pollution, odeurs nauséabondes de toutes natures). Sa requalification représente un enjeu majeur pour le confort et l'image de la gare du Midi.

→ **Quelle place pour la voiture et quelle place pour le piéton dans le pôle intermodal ?** Le trafic automobile est saturé une grande partie de la journée dans le quartier. De nombreux carrefours sont accidentogènes. La voiture envahit l'espace public (stationnement, y compris stationnement sauvage, kiss and ride, taxis), tandis que le piéton est souvent confiné dans des espaces étriqués et inconfortables. Il convient de diminuer l'emprise dévolue à la voiture et de donner la priorité au piéton autour de la gare.

→ **Un dispositif de livraisons efficace.** Il est important d'aménager, pour les commerces de la gare et ceux de ses abords immédiats, un pôle livraison de qualité, fonctionnel, à situer hors-voirie.

La situation existante est très peu satisfaisante avec une aire de livraisons sur l'Esplanade de l'Europe, au travers du trajet piéton entre la gare et le centre-ville, dont la gestion est parasitée par du stationnement sauvage. Cette situation conduit à des livraisons s'effectuant de manière anarchique comme dans l'avenue Fonsny, contribuant d'autant plus à la congestion automobile.



Illustration 144 : Esplanade de l'Europe et avenue Fonsny (source : ADT).

→ **La cohabitation de publics** aux profils radicalement différents auxquels il convient de répondre aux attentes.

→ **La question de l'urgence sociale.** Sans doute l'enjeu le plus déterminante en termes d'aménagement et de conception des projets. En effet, la gare du Midi, comme la plupart des grandes gares au monde, est le refuge, le point d'accroche de nombreux marginaux et personnes en difficultés (sans abris, toxicomanes, personne en fragilité mentale, primo arrivants déboussolés...). Leur présence peut induire deux attitudes de la part des développeurs de projet.

Première attitude : rejeter les « publics indésirables » hors de la gare, à l'instar de ce qu'a fait Strasbourg. Dans ce cas, la gare doit se barricader et sera, de facto, introvertie. Il est piquant de constater que dans certains projets pour la gare du Midi, les auvents qui protègent de la pluie sont supprimés pour éviter qu'ils ne servent d'abris pour les SDF. Par effet domino, l'espace public environnant, devenu espace de rejet, en pâti également. Souvent, en effet, les qualités paysagères et d'usage des espaces publics attenants ont une fâcheuse tendance à se détériorer de par la volonté d'évincer ici aussi les « publics indésirables ».

Autre attitude possible : intégrer la question de l'urgence sociale dès le départ dans la réflexion urbanistique. Une conception judicieuse des espaces et la programmation d'équipements ad hoc (consignes pour SDF, douches et dortoirs à proximité, lieu d'accueil...) pourrait contribuer à résoudre certaines nuisances et permettre à la gare de ne plus avoir peur de s'ouvrir vers l'espace public.



Illustration 155 : place Marcel Broodthaers (source : ADT).

## 2.2. LE QUARTIER DE LA GARE ET LES QUARTIERS ALENTOURS

→ **La qualité d'usage et la gestion (maintenance, propreté, sécurité) des espaces publics.** Les espaces publics du quartier de la gare, y compris les plus récents, semblent souvent avoir été conçus sans souci de cohérence avec leurs usages possibles ou avec les bâtiments qu'ils desservent (cheminements non intuitifs, espaces verts inaccessibles, mobilier inutilisable, plantations nuisant à la visibilité des façades commerciales...). Les qualités paysagères de ces espaces ont souvent été négligées. C'est le cas notamment de l'Esplanade de l'Europe ou de la place de la Constitution, adaptées aux contraintes fonctionnelles du marché du Midi, mais sans aucun attrait paysager. De plus, la fréquentation importante des lieux, le manque de contrôle social et la disparité des gestionnaires contribuent à dégrader encore ces espaces et à créer un climat d'inconfort et d'insécurité.

Les cartes ci-après illustrent le décalage entre l'état et la qualité des espaces publics autour de la gare.

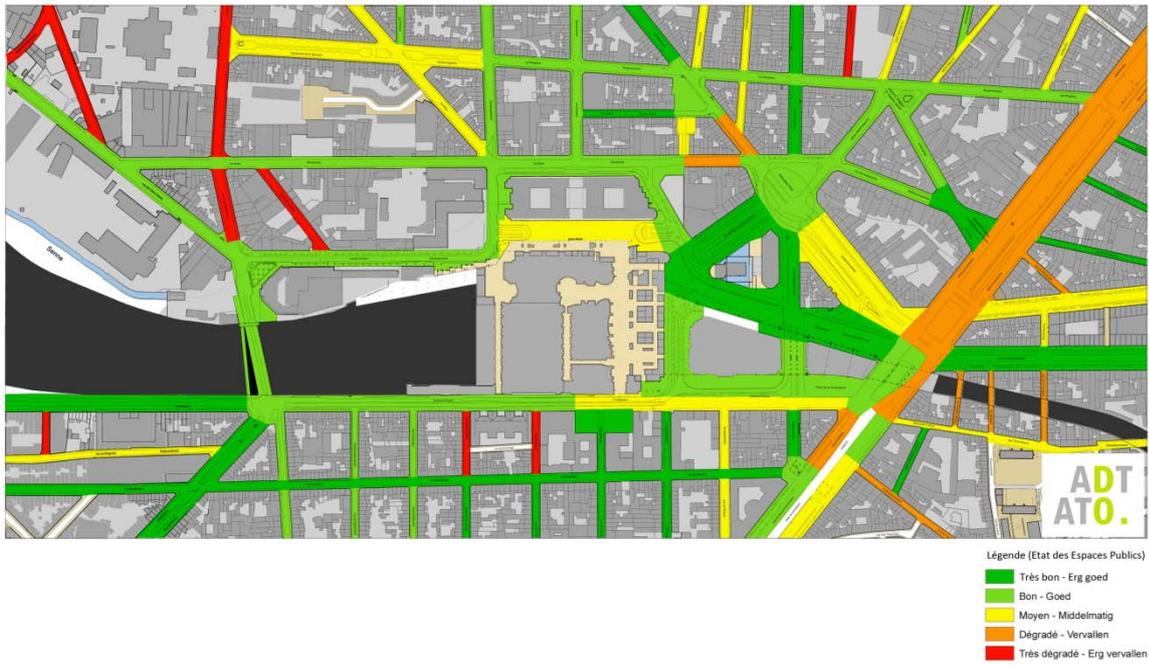


Illustration 166 : État des espaces publics (source : ADT, d'après relevé de terrain des 4 et 5 janvier 2012).



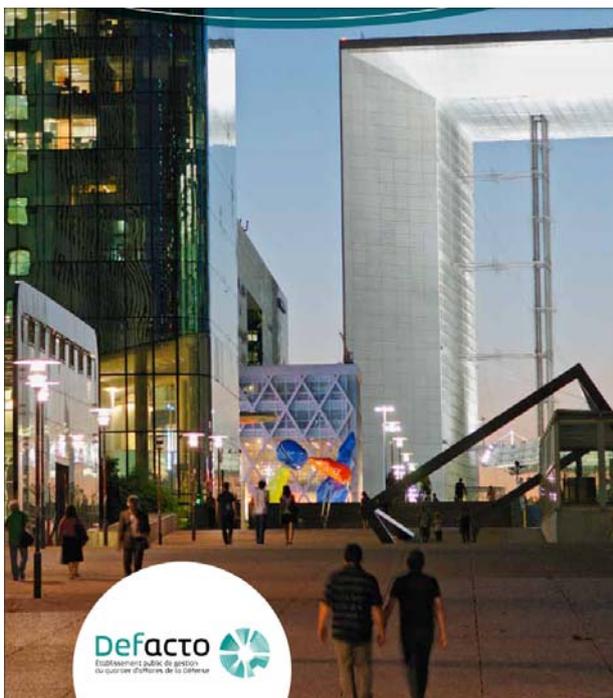
Illustration 177 : Qualité des espaces publics (source : ADT, d'après relevé de terrain des 4 et 5 janvier 2012).

L'exemple du plafond de la rue Couverte illustre bien les difficultés rencontrées en matière de gestion des espaces publics. La répartition des espaces entre les différents gestionnaires suit des logiques de propriété et d'exploitation. Elle crée des frontières dans la gestion des espaces que l'usager ne peut comprendre.



*Illustration 188 : Plafond de la rue Couverte (source : ADT).*

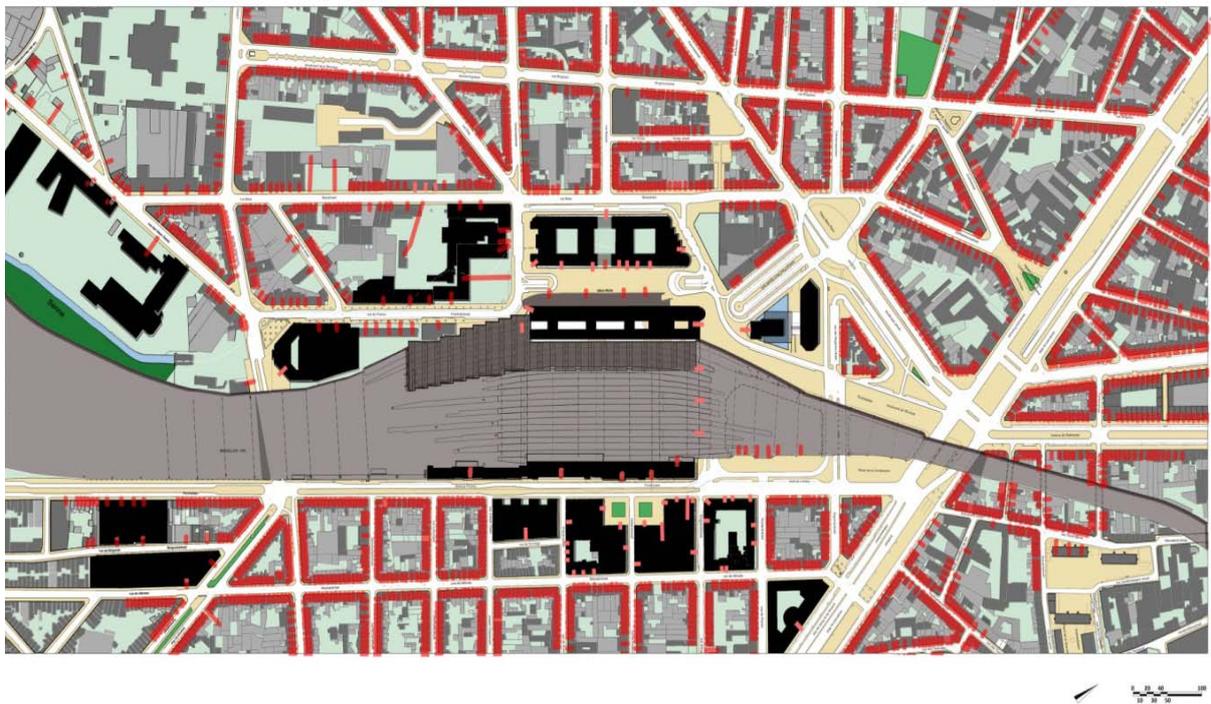
La création d'un organisme de gestion des espaces publics, à l'instar de Defacto, société créée en 2009 pour gérer la dalle de La Défense, est une solution qui pourrait contribuer à une meilleure perception des espaces publics aux abords de la gare.



*Illustration 199 : Publicité pour Defacto, l'établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense.*

→ **L'animation du quartier et des espaces publics. La mixité fonctionnelle.** Aujourd'hui, la fréquentation du quartier de la gare est fortement liée aux horaires et jours d'ouverture des bureaux, et à la présence du marché du Midi le dimanche matin. Ces activités ne suffisent pas à créer une animation urbaine continue, et a fortiori sur d'aussi vastes espaces publics que l'esplanade de l'Europe et la place de la Constitution. Il est nécessaire de favoriser une multiplicité des usages de ces espaces, à tous les moments de la journée et de la semaine afin de les rendre agréables à fréquenter, de les intégrer à la vie de la ville. La mixité fonctionnelle déjà présente à l'échelle de la zone d'observation gagnerait à être renforcée dans les environs immédiats de la gare. Le redimensionnement des espaces publics, l'organisation d'évènements culturels ou encore l'installation d'œuvres d'art urbain pourront aussi contribuer à l'animation du quartier.

La carte ci-après illustre la connectivité du bâti aux espaces publics. Chaque connexion (entrée/sortie) entre les bâtiments et l'espace public est signifiée par un trait rouge. On perçoit aisément que les îlots qui ont été reconfigurés autour de la gare entretiennent des rapports plus limités avec l'espace public que le bâti traditionnel des quartiers, ce qui nuit à l'animation des espaces publics aux abords de la gare.



*Illustration 20 : Connectivité du bâti à l'espace public (source : ADT 2011, d'après ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).*

L'animation de la place Horta souffre d'un déséquilibre entre ses deux versants. La façade le long de la gare est aveugle, les commerces ne donnent pas sur l'espace public mais sur une galerie intérieure à la gare. tandis que la façade le long du bloc 2 accueille des commerces liés à la restauration permettant de contribuer de ce côté à une animation de la place.



*Illustration 20 : place Victor Horta (source : ADT).*

→ **La mixité fonctionnelle à toutes les échelles.** La mixité fonctionnelle doit être pensée à toutes les échelles, celle des quartiers, celle des environs immédiats de la gare, de l'îlot, et même celle du bâtiment. Le développement d'un programme mixte, mélangeant logements, commerces, activités, et équipements est un enjeu pour toute la zone Midi, et le sera notamment pour les projets de la rue de France dans le quartier de l'arrière-gare.

La carte ci-après montre que la fonction logement est très présente dans ce périmètre, mais a été rejetée des îlots jouxtant la gare.



*Illustration 21 : Affectation des étages en logement (source : ADT 2011, d'après ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).*

→ **Rapprocher la gare du centre-ville et intégrer la Jonction dans la ville.** Située à 15 minutes à pied de la Grand-Place, la gare du Midi est à l'entrée du centre-ville de Bruxelles. Mais cette proximité n'est ni perceptible, ni praticable (difficultés d'orientation, difficultés de traversées de la Petite Ceinture...). La présence du viaduc de la Jonction, notamment, et de ce fait l'absence de parvis de la gare, entravent la lecture de ces espaces comme un lieu de centralité. L'intégration de la Jonction et la requalification des espaces qu'elle recouvre, représentent un enjeu majeur. Une nouvelle entrée principale monumentale de la gare devra être créée en direction du centre-ville.

→ **Favoriser les interactions entre la gare et les quartiers, une ville plus perméable.** Certains récents îlots de bureaux ont créé une rupture (très nette notamment « côté Anderlecht ») entre la gare et les quartiers qui l'entourent. Pour que la présence de la gare, comme équipement urbain majeur, soit bénéfique aux quartiers, il est indispensable de ménager des liaisons entre eux et de favoriser des formes urbaines permettant une intégration plus aisée dans les quartiers existants. La restructuration des grands îlots issus de l'activité industrielle à Cureghem devra poursuivre les mêmes objectifs de maillage viaire fin et d'urbanité.

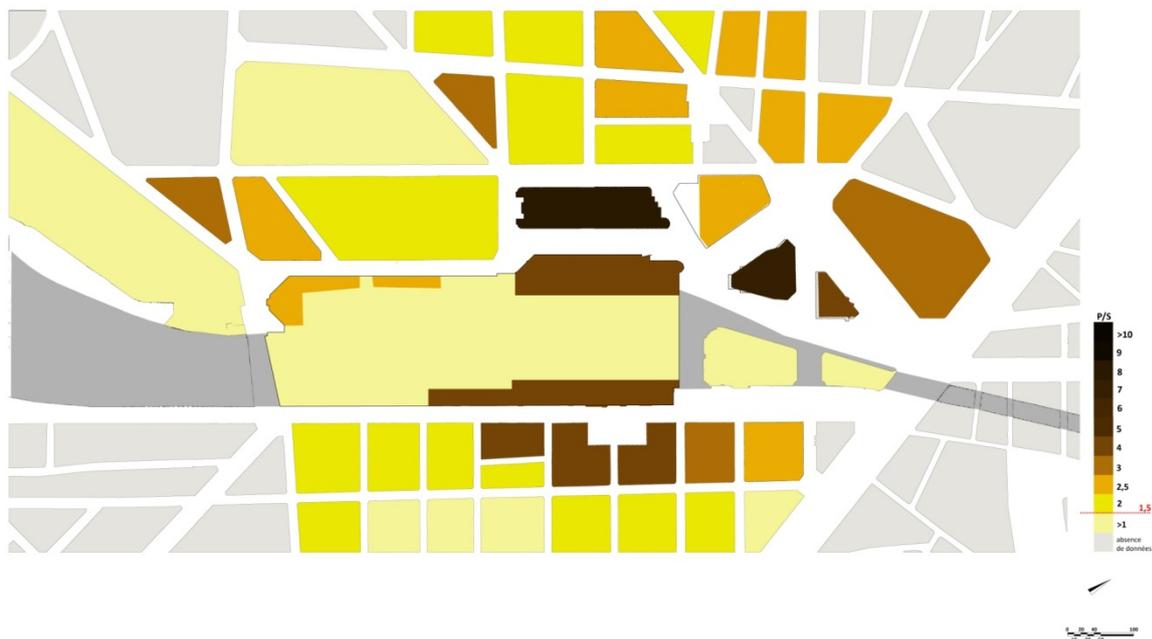
La carte ci-après des densités moyennes et gabarits hauts du quartier montre combien les réalisations récentes autour de la gare ont été réalisées dans des formes permettant plus difficilement de les intégrer au bâti traditionnel des quartiers plus bas.



Illustration 23 : Gabarit moyen des îlots et bâtiments hauts (source : ADT).

La carte des densités actuelles par îlot illustre de la même façon le choix d'une rupture entre le bâti traditionnel et les nouveaux îlots créés.

### QUARTIER MIDI - DENSITE PAR ILOT (Situation actuelle)



Informations extraites de l'«Etude de la structure et de la composition spatiale des quartiers dans et autour de la gare d'Bruxelles-Midi.» (01/07/2008) par le bureau d'étude ARSIS

ADT  
ATO.

*Illustration 24 : Densités actuelles par îlot (source : ADT 2011, d'après ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).*

Il est intéressant de constater que des propositions de hausse des densités actuelles du quartier peuvent être effectuées dans un souci d'intégration avec le tissu existant et en rapport avec la hiérarchie des axes urbains. C'est ce qu'a proposé ARSIS à Euro Immo Star – Eurostation dans la carte reprise ci-après.

### QUARTIER MIDI - DENSITE PAR ILOT (Projection ARSIS)

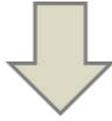


*Illustration 25 : Proposition d'augmentation des densités par îlot (source : ADT 2011, d'après ARSIS « Étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, février 2008 »).*

→ **Définir des objectifs pour le développement du pôle tertiaire de la gare du Midi.** Quasi aucun des occupants actuels des bureaux du quartier n'utilise la connectivité internationale (mis à part le centre de coordination d'Arcelor, qui n'occupe qu'une surface de 1.000 m<sup>2</sup>). Le pôle se caractérise aussi par une très forte proportion d'institutions publiques parmi ses occupants. Si la présence de grandes institutions publiques garantit une certaine stabilité dans l'occupation du parc immobilier, elle nuit en revanche à l'animation du quartier (du fait notamment des horaires fixes des employés qui utilisent traditionnellement moins les services du quartier que les salariés du privé, aux horaires plus flexibles). Pour assurer une dynamique tertiaire autour de la gare du Midi, il conviendra dès lors de viser une plus grande diversité d'occupants et de développer une offre immobilière adaptée aux exigences du marché actuel pour l'accueil d'entreprises privées (les standards du marché correspondant à des ensembles de 5.000 à 30.000 m<sup>2</sup>).

**Principaux occupants:**

- SNCB (infrabel, B-Cargo, ...)
- Etat Belge (ONSS, Emploi, Pensions, Justice, ONEM)
- Swiss Life
- Groupe S
- Smals
- Test Achat



**Essentiellement administrations et back office privé**

**Quasi aucune société utilisant la connectivité internationale TGV (Arcelor)**

**Répartition du take-up depuis 2000**

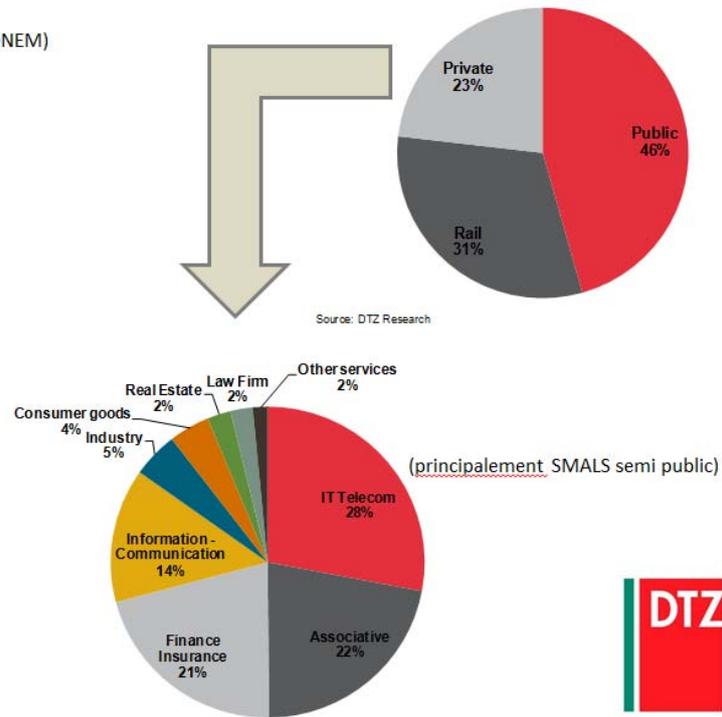


Illustration 26 : Principaux occupants du pôle tertiaire Midi (source : DTZ pour le compte de l'ADT).

→ **La protection des quartiers habités.** Il convient de conforter la fonction logement en poursuivant la construction de logements publics au profit de la zone et en veillant à satisfaire autant que possible la demande en logement social.

Dans les alentours immédiats de la gare, la préservation des logements existants et la construction de nouveaux logements, aussi imbriqués que possible avec les autres fonctions, favoriseront la mixité fonctionnelle et l'animation du quartier.

→ **Les enjeux patrimoniaux et l'identité des quartiers.** La richesse patrimoniale de la zone d'observation est considérable et représente un potentiel de valorisation très important des quartiers. Maintenir les îlots traditionnels d'habitation, revaloriser ce bâti ancien, mettre en valeur les éléments remarquables de patrimoine et les rendre accessibles au plus grand nombre, sont autant de moyens de renforcer l'identité de ces quartiers et d'y améliorer la qualité de vie.

→ **Créer de nouveaux équipements et favoriser la culture.** Pour redynamiser les quartiers et contribuer à la revalorisation de leur d'image, la création d'équipements d'ampleur régionale permettrait d'attirer de nouveaux publics (autres que celui de la gare). L'implantation d'équipements de proximité est également indispensable pour répondre aux besoins grandissants de la population (notamment, accueil de la petite enfance et équipements scolaire) et accueillir au mieux des structures déjà actives dans le quartier. La place de la culture est à conforter dans la zone. Autour du Wiels émerge un pôle créatif et culturel qu'il convient de renforcer. Par ailleurs, la culture doit être un axe d'investissement important dans les quartiers, notamment à Cureghem où l'on constate une pénurie en la matière<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Source : Inventaire des équipements, ADT/BRAT.

→ **Créer des espaces verts** (publics et intérieurs d'îlots). Le quartier de la gare et les quartiers environnants se caractérisent par un déficit critique d'espaces verts de tous types et de toute taille. La création de nouveaux espaces verts représente un enjeu majeur pour les populations riveraines, ainsi que pour l'image et l'attractivité de ces quartiers.

→ **Le positionnement commercial.** Organiser une plus grande complémentarité entre le commerce local et le commerce de la gare permettrait de renforcer le lien entre la gare et ses alentours et de dynamiser les quartiers, en valorisant leur identité. La possibilité d'étendre une partie de l'activité du marché du Midi (primeurs, plantes et fleurs) à d'autres jours de la semaine est à étudier.

→ **Une vision d'ensemble pour un projet d'ampleur métropolitain.** Le développement du quartier du Midi est un projet d'ampleur régionale qui doit être réfléchi dans une vision globale. Le rayonnement de la gare doit être pensé à la fois à l'échelle de la Région et à l'échelle des quartiers environnants (périmètre d'observation). Les autres pôles de développement d'importance régionale, que sont la zone du Canal (avec notamment les Abattoirs d'Anderlecht et le PPAS Biestebroek), et la zone du Wiels (avec la ZIR Van Volxem) doivent être envisagés en lien avec la gare du Midi. Il s'agit de faire en sorte que le développement de ces pôles rayonne sur le territoire régional et sur l'ensemble des quartiers (notamment Cureghem et le bas Forest).

→ **Surmonter les grandes barrières urbaines.** Les voies ferrées et la Petite Ceinture constituent des barrières infrastructurales lourdes qui entravent les liens et échanges entre les quartiers. Un des défis du projet urbain du quartier Midi sera de parvenir à adoucir ces ruptures et intégrer ces grandes infrastructures.

La taille de certains îlots à Anderlecht en raison de leur ancienne fonction industrielle doit être revue pour une meilleure intégration au tissu urbain.



*Illustration 27 : Contraste de taille entre des îlots anderlechtois et saint-gillois (source : ADT).*

→ **Identifier des vocations, des identités valorisantes pour les différentes zones du quartier.** Aujourd'hui, le quartier du Midi souffre d'un déficit d'image. Le quartier de la gare, notamment, ne possède pas d'identité propre. Le projet urbain peut être l'occasion de repenser l'identité de la zone et de ses sous-quartiers.

→ **Un financement juste du développement de la zone.** Faire contribuer les porteurs de projets privés au financement du redéveloppement et de la redynamisation du quartier du Midi.

→ **La participation.** Dialoguer avec l'ensemble des parties prenantes (habitants, usagers, commerçants, développeurs, investisseurs, pouvoirs publics....) autour de l'aménagement et de l'animation du quartier afin d'enrichir le projet par leurs expertises.

→ **Le visage de Bruxelles vu du train.** La vue sur Bruxelles depuis le train est principalement constituée de terrains vagues, de bâtiments abandonnés ou d'arrières de bâtiments décrépis. Veiller à la qualité du bâti le long des voies ferrées pourrait modifier le regard des usagers du train sur la ville.



*Illustration 28 : Vue depuis le train au droit du Wiels et du Brass (source : ADT).*