

Rapport d'incidences environnementales

Résumé non-technique

**Contrat de rénovation Urbaine 7 (CRU7) "Autour de la Gare
du midi"
perspective.brussels**

3 février 2023

Contact

SYLVAIN CHARLOT
Senior Environmental Consultant

T. +32 492 31 11 49
E sylvain.charlot@arcadis.com

Arcadis Belgium sa
1 Rue du Marquis
1000 Bruxelles
Belgique

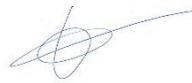
Sommaire

1	Introduction	7
1.1	Cadre légal du rapport d'incidences environnementales	7
1.2	Les Contrats de Renovation Urbaines (CRU)	8
1.3	Localisation du périmètre du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »	9
2	Contexte générale du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »	11
2.1	Introduction	11
2.2	Contexte réglementaire : plans & programmes	11
2.3	Projets en cours ou à venir sur le périmètre	13
3	Définition de la situation de référence, la situation tendancielle et les principaux enjeux environnementaux	15
3.1	Introduction	15
3.2	Liste des thématiques et critères étudiées	16
3.3	Tableau synthétique	18
4	Analyse des incidences environnementales du projet de programme du CRU7 et recommandations	39
4.1	Introduction	39
4.2	Présentation du projet de programme	40
4.3	Analyse de la concordance des objectifs avec les plans et programmes	59
4.4	Analyse des incidences globales du programme du CRU 7 et recommandations	66
4.5	Alternatives des opérations	95
4.6	Difficultés rencontrées	95
	Colophon	97

Révision

Version	Date	Remarques
RNT final	3/02/2023	Version modifiée après enquête publique

Rédaction

Département/ Discipline	Fonction	Nom		Date
Environnement	Ingénieur de projet environnement	Thomas Styns		3/02/2023
Mobilité	Chef de projet	Ophélie Durand		3/02/2023
Environnement	Ingénieur de projet environnement	Merlin Gérard		3/02/2023

Vérifié pa

Département/ Discipline	Fonction	Nom		Date
Environnement	Senior Environmental Consultant	Sylvain Charlot		3/02/2023

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
BKP	Beeldkwaliteitsplan – Pan de qualité paysagère
CBD	Central Business District
CBS +	Coefficient de potentiel de biodiversité par surface
CELINE	Cellule Interrégionale de l'Environnement
CLM	Contrats Locaux de Mobilité
CoBAT	Le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
COBRACE	Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie
CRU	Contrat de Rénovation Urbaines
CQD	Contrats de Quartier Durables
dB(A)	décibel pondération A
DCE	Directive-Cadre sur l'Eau
GES	Gaz à Effet de Serre
HR Rail	Employeur (juridique) de l'ensemble du personnel des Chemins de fer
ICE	Intercity Express
MENA	Mineurs Etrangers Non Accompagnés
NO2	Dioxyde d'azote
PACE	Plan Air Climat Energie Bruxellois
PAD	Plan d'Aménagement Directeur
PCD	Plans communaux de développement
PEB	La performance énergétique des bâtiments
PGRD	Plan de Gestion des Ressources et Déchets
PLAGE	Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNEC	Plan Énergie Climat 2030
POT	Périmètre d'Observation Territoriale
PPA	Plan Particulier d'Affectation
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PREC	Programme Régional d'Economie circulaire
PRDD	Plan Régional de Développement Durable
PRRP	Programme Régional de Réduction des Pesticides
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RCU	Règlements Communaux d'Urbanisme
RES	Réseau d'échanges de savoirs OU Reconnaissance de l'Etat du Sol

Abréviation	Signification
RIE	Rapport d'incidences environnementales
RRU	Règlement Régional d'Urbanisme
SEL	Systèmes d'Echanges Locaux
SMV	Spécialisation Multimodale des Voiries
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer français
SRTE	Stratégie Régionale de Transition Economique
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TEC	Transport en Commun (société wallonne des transports en commun)
TGV	Train à Grande Vitesse
ZICHEE	Zones d'Intérêt Culturel, Historique et d'Embellissement
ZIR	Zone d'Intérêt Régional
ZRU	Zone de Revitalisation Urbaine

1 Introduction

1.1 Cadre légal du rapport d'incidences environnementales

Le présent document constitue le Rapport sur les Incidences Environnemental (RIE) du programme retenu pour le Contrat de Rénovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi ».

Les dispositions légales pour les contrats de rénovation urbaine sont :

- les articles 41 et 42 de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine (OORU) ;
- l'annexe 1er de l'Ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et ses annexes.

L'article 41 de l'OORU stipule :

« OORU Art. 41. § 1er. Le Gouvernement réalise, sur la base des projets de contrats de rénovation urbaine qui lui ont été transmis par le Bureau bruxellois de la Planification, un rapport sur leurs incidences environnementales, sauf lorsque, en application de l'article 43, il est constaté que le projet de contrat de rénovation urbaine n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. A cette fin, le Gouvernement élabore un projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales relatif à chaque projet de contrat de rénovation urbaine. [...] Le rapport sur les incidences environnementales, celui-ci identifie, décrit et évalue les incidences notables probables de la mise en œuvre du projet de contrat de rénovation urbaine, ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du projet de contrat de rénovation urbaine. Le rapport d'évaluation comprend les informations visées à l'annexe 1re de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le Gouvernement peut préciser le contenu du rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement et sa procédure d'élaboration. Le Gouvernement soumet le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales pour avis au Comité régional de développement territorial et à l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, ainsi que, le cas échéant, aux organes d'avis qu'il détermine. Les avis portent sur l'ampleur et la précision des informations que le rapport doit contenir. Les avis sont transmis dans les trente jours de la demande du Gouvernement ou de son délégué. A défaut de transmission de ces éléments à l'échéance du délai fixé par le Gouvernement, il est passé outre et la procédure est poursuivie. Au regard des avis émis sur le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales, le Gouvernement arrête le cahier des charges dudit rapport compte tenu des informations qui peuvent être raisonnablement exigées, des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du degré de précision du plan, et du fait que certains de ses aspects peuvent devoir être intégrés à un autre niveau où il peut être préférable de réaliser l'évaluation afin d'éviter une répétition de celle-ci. [...] »

Par ailleurs, l'Ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement vise à transposer la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement dans la législation bruxelloise. A cette fin, elle a pour objet d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et de programmes en vue de promouvoir un développement durable en prévoyant que certains plans et programmes, qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, soient soumis à une évaluation environnementale.

Lorsqu'une évaluation environnementale est requise, celle-ci doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative ou réglementaire (article 8). Selon l'article 9, § 2 de l'Ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, le RIE « identifie, décrit et évalue les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ou du programme, ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme ».

Lorsque le plan ou le programme est susceptible d'avoir des incidences socio-économiques, celles-ci sont examinées dans le RIE au titre d'incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ou du programme.

Le RIE du Contrat de Rénovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi » comprendra les informations énumérées à l'Annexe C du CoBAT « Contenu du rapport sur les incidences environnementales des plans ». Les informations requises à cet égard sont :

- un résumé du contenu, des objectifs principaux du plan ou programme et des liens avec d'autres plans et programmes pertinents ;
- les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le plan/programme n'est pas mis en œuvre ;
- les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable ;
- les problèmes environnementaux liés au plan/programme, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement (zones de réserves naturelles, zones Natura 2000, sites Seveso) ;
- les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ces objectifs et les considérations environnementales ont été pris en compte au cours de l'élaboration du plan/programme ;
- les effets notables probables du plan/programme sur l'environnement et les interactions entre les différents facteurs environnementaux ;
- les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement ;
- une présentation des alternatives possibles, de leur justification et des raisons des choix retenus ;
- une description de la méthode d'évaluation retenue, y compris toute difficulté rencontrée (les déficiences techniques ou le manque de savoir-faire) lors de la collecte des informations requises ;
- une description des mesures de suivi envisagées ;
- un résumé non technique des informations visées aux points ci-dessus.

1.2 Les Contrats de Rénovation Urbaines (CRU)

Un contrat de rénovation urbaine (CRU) est un outil de revitalisation urbaine dans la Région de Bruxelles-Capitale, avec un périmètre qui s'étend sur plusieurs communes et sur plusieurs quartiers.

L'ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 Octobre 2016 définit les objectifs d'un contrat de rénovation urbain comme suit :

« **Art. 37.** Les contrats de rénovation urbaine sont réalisés au moyen d'une ou de plusieurs :

- 1° Opérations de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain ;
- 2° Opérations immobilières ayant pour objet de créer, maintenir, accroître, réhabiliter, assainir, acquérir ou améliorer, le cas échéant dans le cadre de projets à affectation mixte, le logement assimilé au logement social ou conventionné, les infrastructures de proximité ou les espaces commerciaux et productifs, ainsi que leurs accessoires immobiliers ;
- 3° Opérations visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre opérationnel, notamment par une augmentation de la performance énergétique et environnementale des constructions ;
- 4° Opérations visant à favoriser la revitalisation économique du périmètre opérationnel ;
- 5° Actions de soutien aux activités de cohésion sociale et de vie collective ;
- 6° Actions de coordination et de communication relatives aux opérations visées aux 1° à 5°.

Les contrats de rénovation urbaine comprennent prioritairement les opérations de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain visées à l'alinéa 1er, 1°.

Le Gouvernement peut détailler le contenu de ces opérations et actions et déterminer, le cas échéant, pour tout ou partie de celles visées aux points 5° et 6°, les pourcentages minima ou maxima de la subvention globale, qui peuvent leur être respectivement alloués, afin de donner une part prépondérante à la subvention des opérations.

Tout contrat de rénovation urbaine doit, au moins, inclure une opération ou action qui encourage l'innovation et la création, ainsi qu'une opération ou action d'ampleur régionale, ou, le cas échéant, une opération ou action qui cumule toutes ces caractéristiques.

Le contrat de rénovation urbaine peut être constitué d'opérations mixtes à l'échelle d'un îlot ou d'un axe. »

Une première série – composée de 5 contrats de rénovation urbain - a été lancée en 2017. Ces contrats ont un délai d'intervention de 7.5 ans et leurs mises en œuvre sera finalisée en 2025. Pour la législature 2019-2024, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a prévu 3 contrats de rénovation urbaines additionnel, dont le présent contrat de rénovation 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi » fait partie. Tous les contrats de rénovation urbaines sont situés dans la 'Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU)' défini par la Région de Bruxelles-Capitale comme une zone prioritaire pour des investissements publics.

L'aspect d'interaction avec les habitants, les usagers et les acteurs du terrain est très important dans le développement du programme d'un CRU.

1.3 Localisation du périmètre du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »

Le périmètre du contrat de rénovation urbaine 7 (CRU 7) se situe autour de la gare du Midi et s'étend sur les communes d'Anderlecht, Saint-Gilles & La Ville de Bruxelles (Figure 1-1 & Figure 1-2). Le CRU 7 a une surface de 86 ha.



Figure 1-1 : Localisation du CRU 7 en rouge (Source : BruGIS, 06/2021)



Figure 1-2 : Périmètre du CRU 7 en rouge (Source : BruGIS, 06/2021)

2 Contexte générale du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »

2.1 Introduction

Afin de mettre en évidence l'évolution tendancielle (évolution probable en l'absence de la mise en œuvre du contrat de rénovation urbaine ou *alternative 0*) du périmètre étudié, il est nécessaire d'évaluer les plans, programmes et projets en cours ou à venir qui auront un impact sur le périmètre concerné.

Pour cela, les données suivantes sont prises en compte :

- Les programmes, plans et les documents stratégiques à l'échelle régionale et communale (PRDD, PCD,...) ;
- Les projets existants sur le territoire, en cours ou déjà programmés ;
- Les évolutions tendancielles de la population et de l'économie qui pourraient impacter le quartier au sens large.

2.2 Contexte réglementaire : plans & programmes

Échelle du plan ou programme	Nom du plan ou programme	Pertinence pour le périmètre du CRU 7
International	Directive européenne pour la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage (Directive Natura 2000) - 1992	Non, le périmètre du CRU 7 n'est pas situé à proximité d'un site Natura 2000 (> 2.5 km)
	Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) - 2018	Oui
Régional	Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi « La gare habitante », approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016.	Oui
	Le projet du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi – Approuvé en première lecture par le Gouvernement Bruxellois le 6 mai 2021. L'enquête publique s'est tenue du 1 septembre au 2 novembre 2021	Oui
	Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)	Oui
	Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) – 2006, le RRU est en cours de révision	Oui
	Le Contrat école	Oui, dans l'environnement directe du CRU 7 se situent 2 écoles qui font partie du contrat École.
	Beeldkwaliteitsplan (BKP) plan de qualité paysagère	Oui, partie Ilot Deux Gares
ZIR n°10 Ecole vétérinaire	Oui	
Le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)	Oui	

Échelle du plan ou programme	Nom du plan ou programme	Pertinence pour le périmètre du CRU 7
	Le plan régional de mobilité 2020-2030 « Good Move »	Oui
	Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE) - 2013	Oui
	Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE) – 2016 (un avant-projet du nouveau PACE a été adopté, il est à l'enquête publique en février 2023)	Oui
	Plan Énergie Climat 2030 (PNEC) - 2019	Oui
	La Stratégie Good Food – 2015 (une nouvelle stratégie est en cours d'élaboration)	Oui
	Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise – 2019	Oui
Sectoriel régional	Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD) 2018-2023 - 2018	Oui
	Plan de Gestion de l'eau 2016-2021 – 2017 (un nouveau Plan de Gestion de l'Eau 2022-2027 est en cours d'élaboration)	Oui
	Be Circular - Programme Régional d'Economie circulaire (PREC) - 2016 (Actualisation en février 2019) (La stratégie régionale de transition économique (SRTE) est en cours d'adoption)	Oui
	Plan Nature - 2016	Oui
	Le programme régional de réduction des pesticides 2018-2022	Oui
	Stratégie « Good Soil »	Oui
	Shifting Economy	Oui
	Plan Canal - 2022	Oui partie îlot 2 gares
Communal (Anderlecht, Saint-Gilles & La Ville de Bruxelles)	Contrats de Quartier Durables (CQD)	Oui, CQD « Midi » fait partie du périmètre du CRU 7.
	Contrat Locaux de Mobilité (CLM)	Oui, le CLM « ParviS » (Saint-Gilles) et le CLM « Cureghem » (Anderlecht) (démantelé en 2022)
	Plan Communal de Développement Durable (PCDD) – élaboration en cours	Oui

Échelle du plan ou programme	Nom du plan ou programme	Pertinence pour le périmètre du CRU 7
	Règlements Communaux d'Urbanisme (RCU) https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/les-reglements-communaux-durbanisme	Non, les RCU spécifiques aux communes n'ont pas d'application dans le cadre du CRU 7.
	Le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)	Oui, 3 zones dotée d'un PPAS sont présentes dans le périmètre du CRU 7
	Plan communal de mobilité – (PCM)	La ville de Bruxelles a un plan communal de mobilité datant de 2011 qui aujourd'hui est repris dans les objectifs régionaux. La commune d'Anderlecht dispose d'un PCM depuis 2005, un nouveau PCM est en cours de finalisation et sera à l'enquête publique en 2023).
	Plan Logements 2019 – 2024	Oui
	Plan d'action vélo de la Ville de Bruxelles	Oui
	Le Plan Canopée 2020-2030	Oui

2.3 Projets en cours ou à venir sur le périmètre

Le quartier sera très probablement en forte mutation dans les prochaines années. Les projets en cours ou à venir sont listés dans les points ci-après.

Ces projets seront retenus ultérieurement dans le cadre de l'analyse de l'évolution tendancielle du périmètre.

2.3.1 Opérations liées à la vente des sites SNCB et construction du nouveau siège social sur l'avenue Fonsny

- Vente de trois sites de la SNCB (Russie, îlot France-Vétérinaires, îlot France-Bara) et construction d'un nouveau siège social sur l'avenue Fonsny qui accueillera plus de 4000 collaborateurs et centralisera toute l'administration de la SNCB et de HR Rail. La finalisation du projet est prévue à l'horizon 2025-2026. La vente des trois sites permettra le développement de logement, toutefois, il n'existe aucune certitude à ce sujet.
- L'administration d'Infrabel, contrainte de trouver une solution de relocalisation a pris la décision de construire son propre siège social sur une parcelle leur appartenant rue de France. Le permis est en cours d'instruction et permettra de construire un complexe de +/-40.000 m² de bureaux sur deux niveaux, de 251 parkings pour y aménager le centre de contrôle du trafic ferroviaire et un bâtiment opérationnel de INFRABEL

2.3.2 Opérations immobilières autour de l'esplanade de l'Europe

2.3.2.1 Projets immobiliers et équipement

Au sein de l'îlot Bara/Blérot/Spaak, le projet Move Hub (anciennement Victor) est en cours d'évolution.

Initialement il s'agissait d'une tour, cette option n'est plus d'actualité et entraînera une révision du projet de PAD sur ce point.

La demande de permis mixte (urbanisme et environnement) a été introduite le 10 mai 2022.

Le projet accueille :

- un socle actif de presque 3.000 m² de services, d'équipements et de commerces ;
- un campus horizontal de 40.000 m² de bureaux ;
- deux bâtiments offrant 9.200 m² de logement complètent l'ensemble qui s'organise autour d'un grand jardin collectif (îlot de fraîcheur dans le centre urbain). Les logements se composent de 64 logements conventionnés et 8 logements libres.

2.3.3 Opérations le long de la rue Kuborn et la rue des Deux Gares

La rue des Deux Gares et la rue Kuborn sont aussi en cours de transformation via plusieurs projets. Toutefois, le seul projet retenu pour la suite de l'analyse concerne le projet ci-dessous (lié au statut d'instruction de la demande de permis en cours, les autres projets ne faisant pour l'instant l'objet d'aucune procédure d'instruction).

- Deux gares, 79A : Construction d'un immeuble résidentiel.
Ce projet vise à démolir la station-service existante et construire trois immeubles de logements de 60 appartements (dont 4 adaptables en PMR) un commerce et un bureau, d'un hôtel de 150 chambre (dont des chambres adaptées PMR) et un parking commun en sous-sol de 42 places.
Le permis a été déposé le 08-04-2022 et est en cours d'instruction

2.3.4 Petites opérations de rénovation urbaine

Des petites opérations dispersées de rénovation de bâtiments complètent le cadre du scénario tendanciel, il s'agit souvent d'opérations proposées dans le cadre de CQDs. C'est le cas de la crèche néerlandophone de 18 places de la rue de Mérode ou du réemploi du bâtiment d'Actiris situé lui aussi rue de Mérode (équipement de quartier et logements).

Nous renvoyons également au point 2.2.17 qui reprend les implications du CQD « Midi ».

3 Définition de la situation de référence, la situation tendancielle et les principaux enjeux environnementaux

3.1 Introduction

La mise en évidence de l'évolution socio-démographique probable et les différents liens entre le périmètre du contrat de rénovation urbaine et les plans, programmes et projets étant posés, il est possible de définir les enjeux environnementaux sur base des risques identifiés de cette évolution.

Ce chapitre présente :

- Une synthèse du diagnostic réalisé par Citytools et Lab705 ;
- Une évaluation du scénario tendanciel (alternative 0) sur base : des projets en cours ou à venir sur le périmètre mis en évidence au point 2.3 et des opportunités/enjeux à prendre en compte en lien avec les objectifs des plans et programmes listés au point 2.2 d'une part, ainsi que du projet de PAD « Midi » d'autre part ;
- Une mise en évidence des enjeux environnementaux et opportunités à retenir dans le cadre du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi ».

Ce chapitre est structuré par thématique, présentant pour chacun les 3 points listés ci-dessus. Un résumé des tendances est repris dans un tableau synthétique pour chacune des thématiques étudiées.

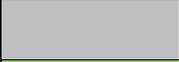
La situation de référence – des critères des différents thématiques – est évaluée et décrite comme suit :

Négatif	
Attention	
Neutre	
Positif	

L'évolution tendancielle – des critères des différents thématiques – est évaluée par :

Détérioration	-
Statu quo	0
Amélioration	+

Les bilans (le bilan relatif aux projets à venir et en cours et programmes opérationnels constitue le bilan le plus probable, un second bilan intègre l'impact sur la situation de référence lié au projet de PAD) de la situation de référence – des critères des différents thématiques – est défini par :

Négatif	
Attention	
Neutre	
Positif	

3.2 Liste des thématiques et critères étudiés

La liste des thématiques et critères étudiés dans le cadre du rapport d'incidences environnementales du CRU est donnée ci-dessous.

- Histoire et héritage
 - Patrimoine bâti
 - Patrimoine naturel
- Population
 - Densité de la population
 - Pyramide des âges
 - Cohésion sociale
- Logements
 - Typologie des logements
 - Prix des logements
- Equipements
 - Adéquation offre/demande accueil petite enfance
 - Adéquation offre/demande scolaire
 - Adéquation offre/demande en santé et social
 - Adéquation offre/demande culturelle et de loisir
- Economie
 - Mixités des fonctions
 - Emploi, chômage et revenus
- Mobilité
 - Piétons et PMR
 - Vélos
 - Transports en commun
 - Automobile
 - Alternatives à l'automobilité
- Cadre de vie
 - Espaces verts (quantitatifs)
 - Espaces verts (qualitatifs)
 - Paysage urbain
 - Nuisances
 - Sécurité
 - Alimentation durable

- Environnement
 - Cycle de l'eau
 - Maillage vert et bleu, réseau écologique
 - Faune et flore
 - Ilot de fraîcheur
 - État du sol
 - Pollution de l'air
 - Pollution sonore
 - Gestion des déchets
 - Energie

3.3 Tableau synthétique

Ce tableau de synthèse présente :

- Une vue synthétique du diagnostic réalisé par Citytools et Lab705 ;
- Une vue synthétique de l'évaluation du scénario tendanciel (alternative 0) sur base : des projets en cours ou à venir sur le périmètre mis en évidence au point 2.3 et des opportunités/enjeux à prendre en compte en lien avec les objectifs des plans et programmes listés au point 2.2 d'une part, ainsi que du projet de PAD « Midi » d'autre part. Dans ce tableau, un distinguo est fait dans le cas où les scénarios tendanciels sans et avec projet de PAD présentent une évolution différente.
- Une vue synthétique des enjeux environnementaux et opportunités à retenir dans le cadre du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi ».

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
Histoire et héritage	Patrimoine bâti	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux patrimoines bâtis : <ul style="list-style-type: none"> – Monument et site – Un grand nombre de bâtiment sont repris à l'inventaire Irismonument 	0	<p>Sans projet de PAD : Le projet de PAD Midi a comme objectif un espace public métropolitain avec un réaménagement ambitieux des espaces publics sans oublier les espaces publics en bordure du projet de PAD Midi. Le réaménagement des espaces publics sera bénéfique afin de mettre en valeur le patrimoine bâti.</p> <p>Avec projet de PAD : Le nouveau siège social SNCB vise à conserver, rénover et réutiliser l'actuel bâtiment à rue avec les briques jaunes typiques.</p>
	Patrimoine naturel	<ul style="list-style-type: none"> • Patrimoine naturel : présence d'arbres remarquables et de la Senne 		

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités	
Population	Densité de la population	<p>La densité moyenne dans le périmètre du CRU 7 est d'environ 19.159 habitants/km² (densité est plus élevée que la moyenne régionale - 7.500 hab/km²). Les chiffres montrent une différence globale entre le secteur des Deux Gares (563 hab/km²) et le secteur Danemark (30.632 hab/km²).</p> <p>Le périmètre du CRU 7 est à la fois un lieu habité, mais également un lieu de passage, de trafic dans lequel les infrastructures ferroviaires et fonctions annexes tiennent toute leur place.</p>	0	<p>Sans projet de PAD : L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de logements et d'équipements : augmentation de la densification due aux nouveaux projets résidentiels. • Manque d'attractivité avec des indicateurs socio-économiques qui peinent à s'améliorer. • Les évolutions de la population différentes avec des quartiers présentant un dynamisme démographique important (notamment côté Ville de Bruxelles et Anderlecht) et d'autres qui semblent en perte d'habitants (notamment côté du bas de Saint-Gilles). <p>Avec projet de PAD : Le projet de PAD prévoit 240.000 m² de surface de logements en plus par rapport à la situation actuelle. Ceci aura pour effet de contribuer à l'augmentation de la densité de population au sein du périmètre du CRU 7.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Attention portée sur l'augmentation de la qualité de vie des habitants du quartier dense : création d'espaces verts au Nord, qualité et sécurité pour tous les publics au sein des espaces publics, ... • Les enjeux viseront plusieurs objectifs : • Stimuler l'emploi et la formation ; • Mettre en place et favoriser une coordination sociale ; • Offrir des logements adaptées et accessible aux jeunes couples et aux personnes âgées ou à mobilité réduite ; • Garantir le développement des équipements (accueils petite enfance, scolaires, santé et social, culturels et sportifs) en lien avec l'augmentation de la population
	Pyramide des âges	<p>Surreprésentation des populations jeunes avec une part des 0-17 ans au-delà des 25%. Dans le périmètre du CRU 7 un habitant sur quatre a moins de 17 ans. La part des 0-3 ans est significativement supérieure à la moyenne régionale dans les parties anderlechtoise et saint-gilloise du périmètre.</p>	0		
	Cohésion sociale	<p>Les quartiers du CRU 7 sont marqués par des indicateurs socio-économiques dégradés : revenus médians parmi les plus bas de la RBC</p>	+ (Sans PAD)		

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
Logements	Typologie des logements	<p>Logements de taille moyenne, avec large prédominance des logements comptant 3 à 4 pièces. Il y a une surreprésentation des locataires. Création de ±300 logements par an depuis 2000.</p> <p>Construction de logements :</p> <ul style="list-style-type: none"> En majorité réalisés par le privé ; Plus forte proportion de logements 2 chambres. <p>Le pourcentage de logements sociaux y est de 4% contre 7% de moyenne pour la RBC. Il y a donc un manque de logements sociaux. Depuis 2017, cette dynamique semble marquer le pas avec de moins en moins de nouveaux logements créés (publics ou privés).</p>	<p>0 (Avec PAD)</p> <p>+</p> <p>Sans projet de PAD : L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Projets de logements dans et autour du quartier : augmentation de la part de logements publics et privés (e.a. le projet Move Hub et le projet rue des deux gares 79A). Quelques logements sociaux et à vocation sociale (intergénérationnels) sont repris dans les projets du CQD « Midi » (8 logements). Impact potentiel des nombreux nouveaux projets de logements privés, pourrait engendrer une arrivée de nouveaux habitants, plus aisés, impactant également les indices sociaux-économiques (amélioration). 	<p>Avec PAD</p> <p>L'attention devra être portée à la diversification des logements sociaux en projet, tant en termes de taille de logement, de localisation que de type de logement.</p> <p>Vu la densité bâtie, la rénovation est préconisée par rapport à la construction de nouveaux logements.</p>
	Prix des logements	<p>Les loyers sont parmi les plus bas à l'échelle régionale, malgré une augmentation depuis 2008. Le marché de l'immobilier bruxellois est en surchauffe depuis la crise du coronavirus, il y a une forte demande induite par de nombreux facteurs.</p>	<p>+</p> <p>Avec projet de PAD : L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet de PAD prévoit 240.000 m² de surface de logements en plus par rapport à la situation actuelle. La typologie des bâtiments n'est 	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités	
			pas encore définie actuellement.		
			Impact potentiel des nombreux nouveaux projets de logements privés, et l'arrivée de nouveaux habitants, plus aisés sur les indices sociaux-économiques (amélioration).		
Equipements	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux équipements côté Ville de Bruxelles (sport (Palais du Midi), école (une crèche, 2 écoles primaires, 2 école secondaires), religieux, associatif, culturel) • Equipements très peu nombreux dans les communes d'Anderlecht et Saint-Gilles dans le périmètre du CRU 7. Plusieurs écoles à d'Anderlecht et Saint-Gilles dans les rues avoisinantes hors périmètre CRU 7. • Le projet de PAD « Midi » répertorie 7.101 m² d'équipements • Maillage jeux : à l'exception du terrain de foot de l'ensemble de logement de la Querelle, aucune plaine, aire ou zone de jeu(x) n'est à référencer dans le périmètre du CRU 7. • Structures médicales présentes 	+	<p>Sans projet de PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salle de sport Terre-neuve (une salle omnisport et deux salles d'arts martiaux) en construction au croisement des rues Terre-Neuve & Rogier van der Weyden) dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Jonction. Création d'une crèche communale néerlandophone de 18 places (rue Mérode). <p>Avec projet de PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de PAD « Midi » prévoit jusqu'à 43.500 m² d'équipements répartis sur le périmètre du CRU 7 : équipement d'accueil de la petite enfance, école fondamentale et secondaire, équipement d'accueil de personnes âgées, équipements sportifs et de plaines de jeux/agoraspace. Création d'une crèche communale néerlandophone de 18 places (rue Mérode). 	
	Adéquation offre/demande scolaire		0 (sans PAD)		Sans PAD
	Adéquation offre/demande en santé et social		+ (Avec PAD)		Avec PAD
			0 (sans PAD)		Sans PAD
			+ (Avec PAD)		Avec PAD
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+		<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les équipements (petite enfance, scolaire, santé et social, culturel et loisir) pour qu'ils répondent à la demande dans le périmètre du CRU 7, et plus spécifiquement dans les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles (E) • Mettre en place un Maillage jeux lors de la rénovation des espaces publics (E) • L'alternative 0 prévoit une amélioration des équipements dans la zone du CRU 7. Le CRU 7 peut en profiter et pousser cette création d'équipements.(O) • Les équipements sportifs prévus (lié au projet de PAD ou non) dans le scénario tendanciel sont plutôt d'ampleur régional que de quartier. Il manque des équipements sportifs à l'échelle du quartier (E). 	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
Economie	Mixité des fonctions	<p>Les secteurs d'activités les plus représentés dans le périmètre du CRU 7 sont, dans l'ordre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les commerces et réparateurs de véhicules automobiles et motocycles ; • les activités spécialisées, scientifiques et techniques ; • les structures d'hébergement et de restauration. • les commerces mono-orientés clientèle gare autour des entrées et sorties de la gare elle-même <p>La présence du réseau ferré et du canal (non loin vers l'ouest) ont favorisé l'implantation d'activités productives dans la partie sud du périmètre.</p> <p>Dans le périmètre même du CRU, on recense relativement peu d'ateliers, ceux-ci étant plutôt implantés au sud et à l'ouest du périmètre.</p> <p>Le quartier du Midi, regroupant 4,40% des bureaux à échelle régionale, est inscrit au CBD (Central Business District). Au même titre que le Centre, le quartier Nord, le quartier Européen et le quartier Louise.</p>	<p>Sans le projet de PAD : Les projets immobiliers assureront le maintien de certaines activités (déménagement d'Infrabel et de la SNCB au sein du périmètre) et le développement de projets mixtes (Move Hub), résidentiels (projet rue des Deux Gares, projets résidentiels relatifs au CQD « Midi ») ou de services (projet rue des Deux Gares, projets d'équipement relatifs au CQD « Midi »).</p> <p>Avec le projet de PAD : En matière de mixité des fonctions et d'emploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services. 	<p>Mettre en place des mécanismes de proximité afin de stimuler l'emploi chez les jeunes de 18 à 25 ans, l'économie sociale et la formation/réorientation professionnelle pour tous les âges.</p> <p>Les enjeux viseront plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimuler l'emploi et la formation ; • Mettre en place une coordination sociale.
	Emploi, chômage et revenus	<p>Les taux de chômage sont, pour tous les secteurs statistiques du périmètre et des alentours (à l'exception du secteur non représentatif Jamar) au-delà de la</p>	<p>L'arrivée de nouveaux habitants pourrait modifier également le niveau social moyen des habitants, ainsi que les modes de vies de consommations et à termes des besoins, néanmoins</p>	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<p>moyenne de la RBC fixée à 18,65% en 2018. Le côté bruxellois du périmètre avec les secteurs Anneesens, Saint-Thomas, Blaes-Sud, dépassent les 30%. L'analyse à échelle des quartiers montre une amélioration tendancielle sur les dix dernières années.</p> <p>Les revenus médians par déclaration sont sous la moyenne régionale et s'inscrivent dans les secteurs statistiques les plus faibles de la RBC sur cet indicateur.</p>	<p>cette évolution n'est actuellement pas évidente dans le périmètre étudié qui souffre d'un manque d'attractivité. Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services.</p>	
Mobilité	Piétons et PMR	<p>Il n'existe pas de stratégie globale opérationnelle pour améliorer le confort piéton et PMR à l'échelle du périmètre.</p> <p>Opportunités de développement en accord avec le plan 'Good move' en vue de faciliter les cheminements publics et les fonctions de séjour dans l'espace public mais également de reconnecter la gare avec le centre-ville de Bruxelles.</p> <p>Mais présence de multiples ruptures présentent et les continuités physiques non ou peu aménagées à ce stade. La majorité des espaces publics et traversées piétonnes autour de la gare sont problématiques.</p>	<p>Sans projet de PAD : Amélioration via la mise en œuvre des contrats de maille visant à favoriser les cheminements publics et les fonctions de séjour dans l'espace public mais également de reconnecter la gare avec le centre-ville de Bruxelles.</p> <p>Avec le projet de PAD : Le projet de PAD « Midi » intègre dans le cadre de prescriptions réglementaires, les objectifs en matière de cheminement. Au sein des îlots, les cheminements à usage public pour les modes actifs devront être aménagés de manière qualitative et sécurisée afin d'assurer des connexions directes entre la gare et les</p>	<p>Le confort piéton et PMR doit être amélioré avec une meilleure lisibilité, convivialité et continuité des espaces publics autour de la Gare du Midi. Cela permettra de reconnecter la gare avec les quartiers alentours.</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			espaces publics des quartiers avoisinants.	
Vélos		<p>Les infrastructures et aménagements vélos sont peu développés. Peu de parkings vélo Discontinuités, ruptures, interruptions dans les quelques bandes cyclables utilisables. Certains axes sont dangereux étant donné les confrontations fortes entre voiries motorisées et bandes cyclables peu larges et peu adaptées L'axe 'Plus vélo' reliant la rue des Vétérinaires à la Petite Ceinture est difficilement praticable pour les vélos et inconfortable La continuité cyclable bordant la Petite Ceinture permet le développement du vélo dans ces quartiers Les travaux de finalisation de tronçons cyclables permettront de rejoindre plus facilement les pôles Louise-Porte de Namur et plus loin le nord du Pentagone. La traversée vers le centre de Bruxelles (axe 'Plus vélo') a été améliorée par les aménagements temporaires liés au chantier du métro 3.</p>	<p>Sans projet de PAD : La maille 'Bruxelles-Midi' du plan 'Good Move' vise à hiérarchiser le réseau de voiries pour limiter ce trafic de transit et retrouver des zones apaisées.</p> <p>Avec le projet de PAD : Voir ci-dessus (Piétons et PMR).</p>	<p>La véritable stratégie pour les vélos doit être mise en place pour structurer des axes cyclables clairs et offrir à la gare des infrastructures en lien avec son statut de pôle de mobilité à multiples échelles (internationale, nationale, régionale et locale).</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
Transports en commun		<p>L'accessibilité en transports en commun est très bonne dans tout le périmètre du CRU 7, excepté dans le quartier Cureghem</p> <p>La gare est une porte d'entrée/sortie à différentes échelles (locale, nationale, internationale) avec de nombreux réseaux convergeant (STIB, TEC, De Lijn, SNCB, SNCF, Eurostar, Thalys, ICE...)</p>	<p>Le métro 3 va fortement impacter le quartier avec une réorganisation du réseau STIB en surface.</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>Dans le cadre des travaux du métro 3, il s'agira de retravailler l'espace public de manière qualitative et éviter que celui-ci soit essentiellement dévolu aux infrastructures réseaux TC.</p> <p>S'assurer que les correspondances soient le plus directes et lisibles possible</p>
Automobile		<p>De nombreux carrefours sont identifiés comme étant particulièrement accidentogènes. Les quartiers autour de la Gare du Midi sont soumis à une pression automobile importante avec un trafic de transit soutenu.</p> <p>Du point de vue du stationnement, la zone offre de nombreux emplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En journée (10h – 12h et 15h – 17h), la situation est difficile avec la rue Bara sous pression. La zone du boulevard Jamar et le parking place de la Constitution présentent toujours des taux d'occupation relativement faibles ou tout du moins acceptables. • En dehors de ces plages horaires le taux d'occupation est acceptable 	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Sans projet de PAD : Plusieurs initiatives auront des impacts importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du nouveau contrat local de mobilité Cureghem (démantelé en 2022); • Développement des contrats locaux de mobilité ParviS, Industrie Sud et Bruxelles Midi ; • Regroupement du personnel SNCB dans un immeuble de bureaux sensiblement agrandi sur le site du Tri Postal. <p>Avec projet de PAD : Le projet de PAD « Midi » prescrit que les emplacements de stationnement destinés aux véhicules motorisés devront être intégrés dans les sous-sols des constructions. Les aires de manœuvre à l'air libre destinés aux véhicules motorisés sont interdites au droit des zones de recul, des espaces ouverts et dans les</p>	<p>Défi du maintien de Jamar – Bara et Fonsny en axes auto plus : assurer un espace qualitatif avec une forte pression automobile.</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités		
			intérieurs d'îlot. Le nombre d'emplacement de stationnement pour les véhicules motorisés sont fixés sur base de la destination des bâtiments.			
	Alternatives à l'automobile	Le quartier présente deux stations Cambio : Station Fonsny et station Midi.	?	Néant pour ce critère	<p>Dans le contexte de la loi sur la zone de basses émissions (LEZ) qui est entrée en vigueur depuis 2019, une partie des véhicules diesel (norme euro 6 exclu) et les véhicules à datant d'avant 2006 ne pourront plus circuler en région bruxelloise à l'horizon décembre 2025.</p> <p>Ces nouvelles dispositions nécessitent une attention particulière quant aux alternatives à l'automobilité ou au carsharing.</p>	
Cadre de vie	Espaces verts (quantitatifs)	Carence en espaces verts publics, seulement des arbres en voirie/sur certaines places	+ (sans PAD)	<p>Sans projet de PAD : Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif.</p> <p>CQD « Midi » aura un impact sur la qualité de vie du quartier au sens large : qualité des espaces publics, végétalisés, sécurité routière, etc.</p>	Sans PAD	<p>Le cadre de vie de la zone CRU 7 est peu qualitatif. Il est primordial d'augmenter les espaces verts publics et de diminuer les nuisances afin de créer un cadre de vie agréable. (E)</p> <p>Réaménagement de l'îlot des Deux gares : pousser vers un parc qualitatif le long de la Senne (O)</p> <p>Prévoir des espaces publics plus verts et accueillants (E)</p> <p>Le réaménagement des différents espaces publics doit se faire de telle sorte que plus de liens</p>
	Espaces verts (qualitatifs)	Espace public peu qualitatif	+ (Avec PAD)		Avec PAD	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités	
	Paysage urbain	Paysage fracturé par la Gare du Midi au milieu	+ (sans PAD) + (avec PAD)	Good Move : certains quartiers seront plus calmes et plus sécurisés suite à la mise en place des contrats locaux de mobilité. Les nuisances devraient diminuer à certains endroits.	Sans PAD Avec PAD
	Nuisances	La circulation dense rend la zone bruyante et peu accueillante pour la mobilité douce et pour les habitants et usagers de la zone	+	Avec projet de PAD : Le projet de PAD Midi aura un impact positif sur la situation de référence : <ul style="list-style-type: none">Reprend la création du Parc de la Senne pour en faire un parc public de 26.000 m².	
	Sécurité	Peu de lieux culturels dans les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles. Le Marché du Midi est un évènement majeur dans la zone du CRU 7.	+	<ul style="list-style-type: none">Traitement architectural des rez-de-chaussée des constructions emblématiques et leur affectation contribuent au caractère structurant et à l'animation des espaces publics environnants.	
	Alimentation durable	<ul style="list-style-type: none">aucun point de vente Good Food n'est repris dans la zone du CRU 7deux restaurants Good Food se trouvent dans la zone : un dans la gare du Midi et un Rue de Mérodepas de potager collectif	0		
Environnement	Cycle de l'eau	<ul style="list-style-type: none">Zone très imperméabilisée : 69% d'emprise au sol des bâtiments, sud du périmètre plus perméable et infrastructure ferroviaire imperméable.Aléa d'inondation : élevé dans l'avenue Fonsny, certains flots au Sud de l'avenue Fonsny et dans les zones non bâties autour de la Senne à ciel ouvert ; moyen dans	+	Sans projet de PAD : <ul style="list-style-type: none">Réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution) Avec projet de PAD : Le projet PAD « Midi » prévoit	<ul style="list-style-type: none">Opportunité de la Senne à valoriser ;Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;Opportunité pour améliorer la cadre de vie des quartiers associée au développement de la nature ;

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<p>ces mêmes zones et dans une partie de l'îlot entre la Rue Frédéric Basse et la Rue Sallaert ; faible autour de la Rue Bara, zone sur la commune de Bruxelles-Ville et autour des aléas moyens.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eaux de pluie presque entièrement redirigées vers les égouts. Seulement sur les zones perméables, une infiltration est possible. • Certains rejets d'eaux usées résiduaires (potentiellement polluants) ont été identifiés dans les pertuis de la Senne. Ces rejets ne sont donc pas traités par une station d'épuration publique. 	<p>environ 220.000 m² de nouvelles constructions. Des zones perméables seront construites (par exemple îlot Tintin (projet Move Hub), City Gate I (rue des Marchandises). Ceci a un impact négatif pour le cycle de l'eau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m². 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des inondations par l'augmentation des surfaces perméables ou de rétention d'eau pluviale : espaces publics, toitures vertes, espaces verts, etc. • Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur. • Gestion durable de toutes les eaux en agissant sur : <ul style="list-style-type: none"> – Les consommations d'eau des bâtiments (utilisation rationnelle, substitution par l'eau de pluie) ; – La quantité d'eau rejetée (ralentissement, rétention, infiltration, restitution différée, recyclage) ; – La qualité des eaux rejetées (alternatives du « tout à l'égout », qualité des eaux pluviales et usées) ; • Etant donné que le quartier présente des aléas d'inondation élevé à moyen, il sera nécessaire de privilégier l'infiltration et la rétention des eaux pluviales à la parcelle.

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	<p>Maillage vert et bleu, réseau écologique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maillage vert : aucun espace vert accessible au public dans la zone ; continuité verte localisée avenue Stalingrad et sur la portion de la petite Ceinture au nord de l'avenue Stalingrad ; CRU 7 se situe en zone prioritaire de verdoisement sauf îlot des Deux Gares qui est en zone de renforcement de caractère vert des intérieurs d'îlots. • Réseau écologique : zone de développement présente dans l'îlot des Deux Gares (là où la Senne coule à ciel ouvert) ; absence de zones centrales ou zones de liaison • Maillage bleu : la Senne coule à ciel ouvert dans l'îlot des Deux Gares et est voûtée sous la Rue de France, avenue Paul Henry 	<p>Sans projet de PAD : Le scénario tendanciel prévoit une amélioration de la situation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) peuvent avoir des impacts positifs et négatifs : positif s'il y des déminéralisations et végétalisations, négatif si des parcelles non bâties seront bâties • Le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution) • Projets dans l'îlot Deux Gares : Ring Station, bâtiment Philips, Deux Gares 10. Ces 	<p>Sans PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de nouveaux espaces verts par le réaménagement des nombreux espaces publics actuellement très minéralisés et par la mise en valeur des espaces résiduels, intérieurs d'îlots, toitures, façades, ... Une attention accrue est nécessaire pour la zone végétalisée autour de la Senne à ciel ouvert • Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ; • Opportunité pour améliorer le cadre de vie des quartiers associée au développement de la nature ; • Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
Faune et flore		Spaak et quitte la zone du CRU 7 à la place Bara ; la Senne est reprise (dans le CRU 7) dans une zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne.	<p>projets de bâtiments peuvent avoir un impact considérable sur la qualité du parc autour de la Senne à ciel ouvert.</p> <p>Avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m². 	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'une continuité verte qualitative
		<p>Évaluation sur base du coefficient de potentiel de biodiversité par surface (CBS+). A part l'îlot entre la Rue dr Kuborn et la rue des Deux gares qui est 0.4, l'ensemble des îlots du périmètre se situe à moins de 0.3. Les valeurs les plus élevées se situent au sud du périmètre. Une grande partie de la zone se situe même en-dessous des 0.1.</p>	<p>Sans projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) peuvent avoir des impacts positifs et négatifs: positif s'il y des déminéralisations et végétalisations, négatif si des parcelles non bâties seront bâties L'augmentation de la présence de l'eau dans l'espace public est un des objectifs du Plan de gestion de l'eau. Cela profitera aux insectes et oiseaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des espèces présentes liées au bâti. Opportunité pour améliorer le CBS + de chaque parcelle retenue par le programme. En effet, ces parcelles offriront des possibilités différentes pour favoriser le développement de la biodiversité. Les dispositifs agrandissant les surfaces de végétation au sol, tels que jardins en pleine terre, ouvrages GIEP végétalisés seront à privilégier. Ensuite d'autres dispositifs comme les aires minérales perméables et toitures végétalisées pourront être pris en compte.

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			<p>Avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet de PAD « Midi » : Les berges de la Senne sont renaturées et mises en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des dispositifs les plus favorables en matière de biodiversité dans le cadre des projets de réaménagement des espaces publics, de rénovation et des constructions neuves (pleine terre, zones humides, toitures vertes, habitats pour la faune et la flore, espaces collectifs plantés). Ces dispositifs auront d'autant plus d'impact s'ils permettent d'assurer la continuité des couloirs écologiques (dispositifs de délimitation de parcelle perméables à la faune et la flore). Enfin il faudra tenir compte des connections avec d'autres stepstones (stations) du maillage vert. Afin de permettre aux espaces animaux de se déplacer de l'extérieur vers l'intérieur des villes.
			<p>Sans projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) peuvent avoir des impacts positifs et négatifs : positifs s'il y a des déminéralisations et végétalisations, négatifs si des parcelles non bâties seront bâties 	<ul style="list-style-type: none"> Créer plus d'îlots de fraîcheur dans la zone du CRU 7 Le réaménagement de nombreux espaces publics prévu dans le CRU 7 est une opportunité à saisir pour améliorer la situation
	Ilot de fraîcheur	La seule zone fraîche est celle à hauteur de la Senne à ciel ouvert. La seule zone 'moyenne' est l'îlot des Vétérinaires. Tout le reste de la zone se situe en zone chaude.	+ (Avec PAD)	Avec PAD
			0 (Sans PAD)	Sans PAD

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">+ (Avec PAD)</p> <p>Avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet de PAD « Midi » : Les émergences et les constructions présentant une hauteur supérieure à 40 mètres intègrent des mesures visant à limiter leur impact négatif sur le microclimat (vent, ensoleillement, luminosité) 	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Avec PAD</p>
Etat du sol		<ul style="list-style-type: none"> La carte de l'état du sol : De nombreuses parcelles cadastrées sont reprises à l'inventaire et toutes les catégories (de 0 à 4) sont présentes. Certaines de ces parcelles présentent des superficies importantes. La zone du CRU 7 présente sans doute une pollution des sols importante, elle n'est qu'en partie objectivée à ce jour. Les voiries et espaces publics ne sont majoritairement pas repris à l'inventaire de l'état du sol. Des pollutions ne sont toutefois pas à exclure. Des pollutions du remblai peuvent être présentes ainsi que des pollutions venant de parcelles voisines polluées. 	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">+</p> <p>Sans et avec projet de PAD :</p> <p>Les projets de construction qui sont prévus dans la zone vont souvent de pair avec des excavations. Du sol pollué pourrait être évacué lors de la construction, ce qui est positif.</p>	<p>Un point d'attention sera à porter à la pollution du sol dans le cadre du développement du CRU 7. Aussi, les objectifs de la stratégie Good Soil devraient être intégrés dans le programme. Au lieu de seulement considérer la gestion des contaminations en polluants chimiques, cette stratégie tient compte de l'ensemble des fonctions que les sols remplissent comme les différents processus de dégradation, la biodiversité et la matière organique des sols, la gestion des eaux pluviales, l'agriculture urbaine, L'objectif de cette stratégie est d'améliorer le cadre de vie des bruxellois en préservant des sols vivants et sains.</p> <p>Pour rappel, les processus du sol – qui sont appelées services écosystémiques – peuvent être classées dans 4 types de services :</p> <ul style="list-style-type: none"> Services d'approvisionnement comme la production d'eau

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
				<p>potable ou la production agricole ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Services de régulation comme l'absorption du carbone atmosphérique ou le rôle de tampon lors des inondations ; • Services culturels comme l'impact positif sur l'humain lorsqu'il fait des activités dehors : • Services de soutien comme l'espace de vie le sol fournit à la faune et la flore. • Ces processus pourront être assurés au travers de plusieurs interventions qui permettront de rencontrer d'autres enjeux de manière transversale : • Retour à la pleine terre, désimperméabilisation des surfaces favorables à l'infiltration des eaux pluviales et à la prévention des inondations ; • Ouverture des ilots par la création de nouveaux espaces verts et espaces publics végétalisés accessibles ; • Réaménagements des abords de voiries par la plantation d'arbres favorisant l'infiltration des eaux pluviales et assurant la continuité du maillage vert et le développement de la biodiversité ; • Préservation et développement des jardins et des potagers. • Plus spécifiquement, le CRU 7 peut avoir un impact positif sur la qualité du sol dans les espaces publics, comme

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités	
				nombreux d'entre eux seront réaménagés.	
Pollution de l'air		<ul style="list-style-type: none"> Le périmètre du CRU 7 est soumis à une présence automobile importante avec notamment un trafic de transit omniprésent Les axes majeurs sont notoirement impactés par des concentrations moyennes de black carbon importantes aux heures de pointe (de 4 à 8 µg/m³) La concentration moyenne maximale de NO2 fixée par la directive européenne 2008/50/CE et ensuite par l'OMS est dépassée sur plusieurs axes du CRU 7. Il peut être conclu que la pollution de l'air sur et autour des axes principaux du CRU 7 est élevée. 	0	<p>Sans et avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les normes de pollution de plus en plus strictes pour les automobiles, le chauffage et l'isolation ainsi que l'augmentation des voitures électriques devraient légèrement augmenter la qualité de l'air dans les décennies à venir. Les différents plans de mobilité qui visent à augmenter la part de déplacements en mobilité douce, pourraient faire diminuer la quantité de déplacements motorisés dans la zone du projet. Augmentation de la densité de population qui augmentera la demande en logement et transports. 	<p>Afin de rencontrer plusieurs objectifs régionaux liés à l'amélioration de la qualité de l'air et du climat, par la diminution de la pollution de l'air. Il conviendrait de favoriser tout projet permettant le développement de l'utilisation du vélo, des transports en commun, les restrictions liées à la voiture (circulation et stationnement), la production de chaleur moins polluante, la plantation d'arbres, ...</p> <p>Par ailleurs, il y a également l'enjeu de l'augmentation de la densité de population du quartier.</p>
Pollution sonore		<p>La zone CRU 7 étant traversée autant par des voies ferrées que des axes routiers importants, le niveau de pollution sonore y est important. Il y a 5 points noirs acoustiques principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Carrefour rue Bara et rue de Fiennes Carrefour avenue Fonsny et avenue porte de Hal Carrefour entre rue de Ruddie et avenue Porte de Hal 	+	<p>Sans projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'apaisement du trafic en lien avec le développement des contrats locaux de mobilité (voir 3.7) permettront de diminuer l'impact sonore induit par la mobilité au sein du périmètre. <p>Avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet PAD « Midi » : des mesures anti-bruit et anti- 	<ul style="list-style-type: none"> La diminution du bruit lié au trafic sur les grands axes est un enjeu pour la zone du CRU 7 : diminution de la pression automobile sur certaines voiries. Cette diminution sonore peut également être positive pour les espaces publics, souvent proches des voiries bruyantes. Les projets devront rencontrer les objectifs du Plan

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefour entre avenue du Roi et rue de Mérode • Carrefour rue des Deux gares et rue Bara. <p>Le trafic ferroviaire produit un niveau de bruit élevé autour des voies ferrées (jusque plus de 75 dB(A) pour la moyenne journalière et jusque 70 dB(A) pour la nuit). Même pendant la nuit, le niveau sonore reste élevé autour des voies ferrées et des axes routiers principaux (jusque 70 dB(A)). La quasi-entièreté de la zone du CRU 7 (excepté pour la zone ferroviaire et le ring) se situe dans une zone de confort acoustique (moins de 55 dB(A)) à créer. Dans la situation actuelle, ces valeurs ne sont respectées que dans certains intérieurs d'îlot majoritairement résidentiels.</p>	<p>vibration sont prévues en vue de garantir la cohabitation des constructions et installations fixes avec l'infrastructure de transports en commun</p>	<p>Quiet.brussels. En effet, selon Quiet.brussels, certaines mesures sont énoncées dans le périmètre : des zones de confort à créer sur quasi toute la zone du CRU 7, des zones de confort quartiers à protéger (îlot des vétérinaires, îlot au niveau la Rue Terre-Neuve, la rue des Tanneurs et la rue de la Querelle) et une zone de confort relais à protéger sur ce dernier îlot.</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	Gestion des déchets	<p>Une large partie du périmètre du CRU 7 est soumise à une présence récurrente de déchets en rue. Les points noirs sont la rue de Mérode, la place au bout de la rue de France, les pourtours du boulevard Jamar.</p> <p>Le nombre de poubelles publiques et de bulle à verre est limité.</p> <p>Le marché du Midi a lieu tous les dimanches matin. Après le marché, des quantités considérables de déchets se trouvent sur l'espace public. Les services de propreté doivent nettoyer toute la zone après chaque marché.</p>	<p>Sans projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un rôle de Manager public de zone permettant un programme spécifique de gestion des déchets à l'échelle du périmètre de la Gare du Midi est en cours d'étude. La mise en place d'une telle disposition pourrait améliorer la situation dans le futur. Les nouveaux projets à réaliser (hors CRU 7) seront générateurs de déchets de chantier <p>0 (Sans PAD)</p>	<p>Afin d'améliorer la propreté de l'espace publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir les infrastructures nécessaires lors du réaménagement des espaces publics Sensibiliser les habitants et les gens de passage <p>Des opportunités de réutilisation de matériaux existent dans la zone. Afin de diminuer la production de déchets lors de démolitions et rénovations de bâtiments et de voiries, des inventaires de matériaux peuvent être faits et des matériaux peuvent être réutilisés/revalorisés.</p> <p>Les invendus du Marché du Midi pourraient être valorisés localement pour des initiatives sociales.</p> <p>De façon générale, il y a un grand manque et donc un grand potentiel pour mettre en place des initiatives locales en matière d'économie circulaire et sociale : repair café, donnerie, magasin de deuxième main, système de bibliothèque de matériaux, Systèmes d'Echanges Locaux (SEL), Réseau d'échanges de savoirs (RES) etc.</p> <p>Sans PAD</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			<p>Avec projet de PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de PAD « Midi » prévoit : <ul style="list-style-type: none"> – La démolition d'une construction existante est justifiée dans la note explicative jointe à la demande de certificat ou de permis d'urbanisme en termes de développement durable (balance performance énergétique, impact environnemental, analyse de possibilité de récupérer/réutiliser des matériaux de construction, potentiel de biodiversité) – Les nouvelles constructions et installations fixes font l'objet d'une explication dans la note explicative jointe à la demande de certificat ou de permis d'urbanisme (garantir flexibilité dans l'aménagement intérieur, assurer longévité, minimiser l'impact environnemental de leur démolition) 	<p>Avec PAD</p>
Energie		<ul style="list-style-type: none"> • Chaque type d'activité dans la zone (habitations, commerces, gare, bureaux, enseignement, sport) ont leur consommation énergétique spécifique 	<p>Avec et sans projet de PAD :</p> <p>Aux niveaux européen, fédéral, régional et local, on encourage et on oblige de plus en plus à s'efforcer de réduire la</p>	<p>La rénovation de la zone du CRU 7 profitera des nouvelles législations énergétiques pour transiter vers une consommation d'énergie en baisse.</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<p>(électricité, gaz, mazout en majorité)</p> <ul style="list-style-type: none"> • En voirie, les éclairages et les transports sont également des consommateurs d'énergie • Sur base des photos aériennes, la zone est déjà quasiment entièrement construite dans les années 1940. Les bâtiments de bureaux autour le long de l'avenue Fonsny sont construits entre 1996 et 2012 et celui de la place Victor Horta date du début des années 2000 (après démolition de bâtiments existants). De façon générale, le bâti est ancien dans la zone du CRU 7. Les déperditions de chaleur dû au chauffage des bâtiments doivent être considérable. • Sur base de photos aériennes, un nombre limité de bâtiments disposent de panneaux solaires et/ou photovoltaïques. Les grandes installations se situent dans l'îlot des Vétérinaires et dans l'îlot entre la rue de Hollande et la rue de Suède. Les bâtiments administratifs entre l'avenue Fonsny et la rue Bara sont peu ou pas équipés en panneaux solaires. 	<p>consommation d'énergie. La Région de Bruxelles-Capitale encourage cette démarche par les moyens suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Règlement : <ul style="list-style-type: none"> • Les exigences PEB du COBRACE (Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie), qui s'appliquent aux bâtiments depuis le 1er janvier 2015 ; • Arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 08/12/2016 relatif à l'audit énergétique des grandes entreprises et à l'audit énergétique du permis d'environnement. • Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique (PLAGE) pour les utilisateurs et propriétaires du parc immobilier important à partir du 1er juillet 2019 ; – Primes et incitations : primes à l'énergie, prêt vert de Bruxelles, EnergiePack pour les PME et le profit social, appels à projets, etc ; – Accompagnement gratuit : Homegrade pour les particuliers, facilitateur de bâtiments durables, plateforme énergétique, etc. <p>La consommation énergétique liés aux bâtiments dans la zone devrait diminuer dans les décennies à venir.</p>	

4 Analyse des incidences environnementales du projet de programme du CRU7 et recommandations

4.1 Introduction

La seconde phase du RIE a été réalisée selon un processus itératif.

Avant l'élaboration du projet de programme, le bureau d'étude en charge de la rédaction de celui-ci a eu connaissance des conclusions du bilan de référence et de l'analyse tendancielle du RIE. Il a ainsi pu intégrer à son projet de programme les grands enjeux environnementaux et les opportunités mis en évidence.

Une première version du projet de programme a fait l'objet d'une analyse générale selon les critères environnementaux définis en phase 1. Certaines remarques et recommandations qui ont été faites lors de cette analyse ont pu être intégrées au projet.

Les documents qui suivent présentent une analyse du projet de programme tel qu'il se présente après ces deux étapes itératives. Certaines recommandations ont été intégrées dans les fiches projet.

L'analyse des incidences environnementales du projet de programme du CRU 7 de compose des parties suivantes :

- Une brève présentation du projet de programme du Contrat de Renovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi » ;
- L'analyse de la concordance des objectifs du Contrat de Renovation Urbaine 7 avec les plans et programmes en cours ou à venir qui auront un impact sur le périmètre (§4.3) ;
- L'analyse des incidences globales du programme du Contrat de Renovation Urbaine 7 par thématique et par critère avec des recommandations. Cette partie comprend un résumé de l'impact des différents projets du CRU 7 – subdivisée par critère – sur le bilan de référence.

Le code suivant est utilisé pour la classification de l'état du bilan de référence (sans le projet de PAD) et pour l'évaluation du bilan du programme CRU 7 :

Négatif	
Non défini	
Neutre	
Positif	

Le code suivant est utilisé pour la classification de l'impact des projets du programme du CRU 7

Détérioration	-
Statu quo	0
Non défini	?
Amélioration	+

4.2 Présentation du projet de programme

La zone du Contrat de Renovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi » est divisée en trois zones géographiques : « Esplanade de l'Europe », « Cœur de gare » et « Parc des Deux Gares ». A côté des opérations reprises dans ces zones, il y a encore une catégorie d'opérations « actions de cohésion sociétale et de vie collective » et une catégorie « opérations transversales ».

Les opérations sont subdivisées en « CRU », « Mixtes », « Associées » et « A initier ». Les opérations « CRU » sont financés à 100% par le CRU 7, les opérations « Mixtes » en partie par le CRU 7 et en partie par un partenaire défini, les opérations « Associées » à 100% par un partenaire défini, les opérations « A initier » n'ont pas de source de financement identifié, ni de porteur de projet.

De plus les opérations sont subdivisées en deux volets. Le Volet 1 contient les opérations et actions prioritaires de type « CRU » ou « Mixte », une partie des opérations « Associées » lorsque celles-ci sont directement liées à des opérations CRU ou Mixte, les opérations « actions de cohésion sociétale et de vie collective » et « opérations transversales ». Le Volet 2 contient les opérations plus incertaines « à initier » ou « associées » sans lien direct à des opérations CRU ou Mixte.

4.2.1 Livret 1

4.2.1.1 Esplanade de l'Europe et alentours

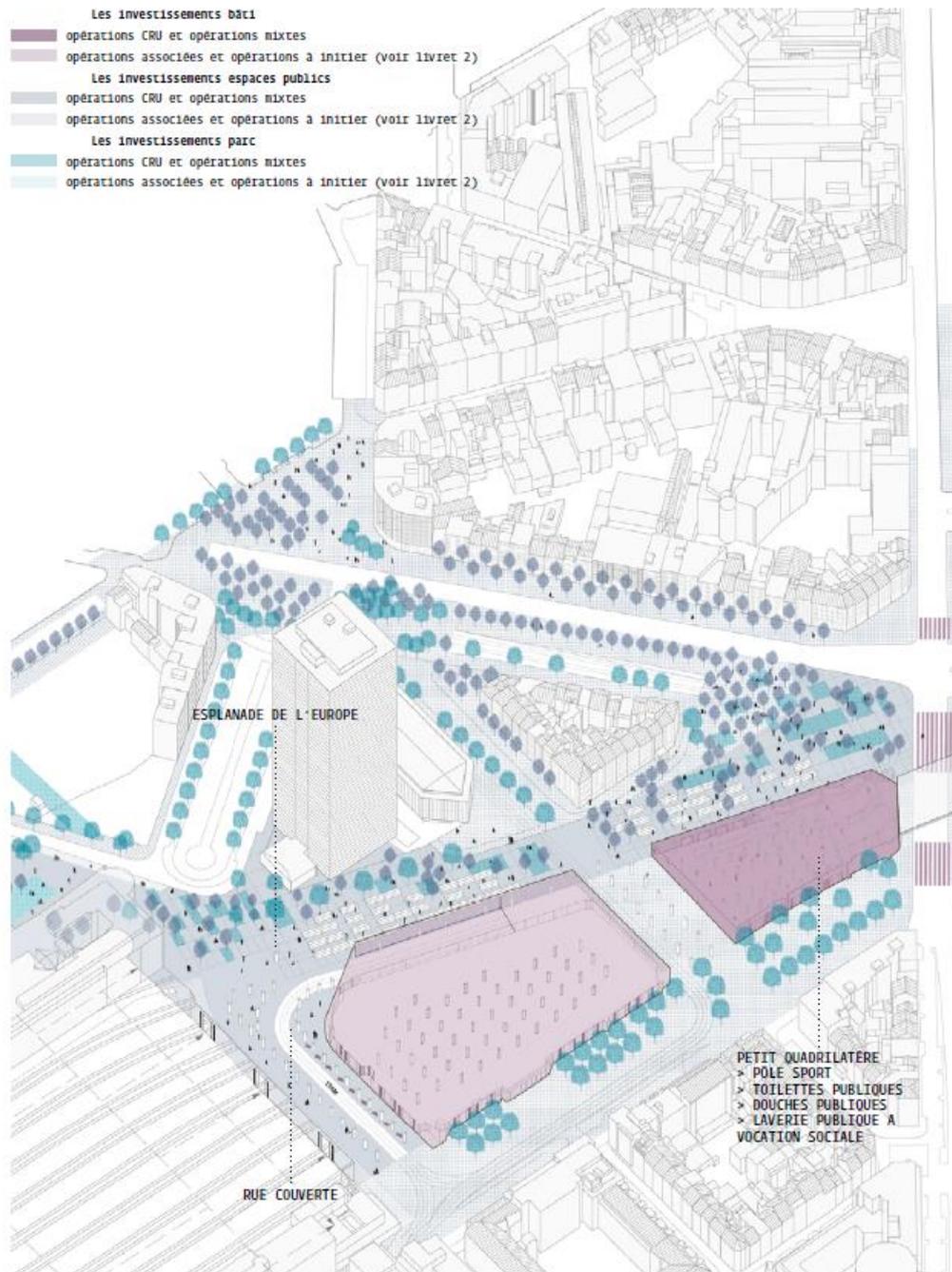


Figure 4-1 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Esplanade de l'Europe et alentours (1 sur 2)

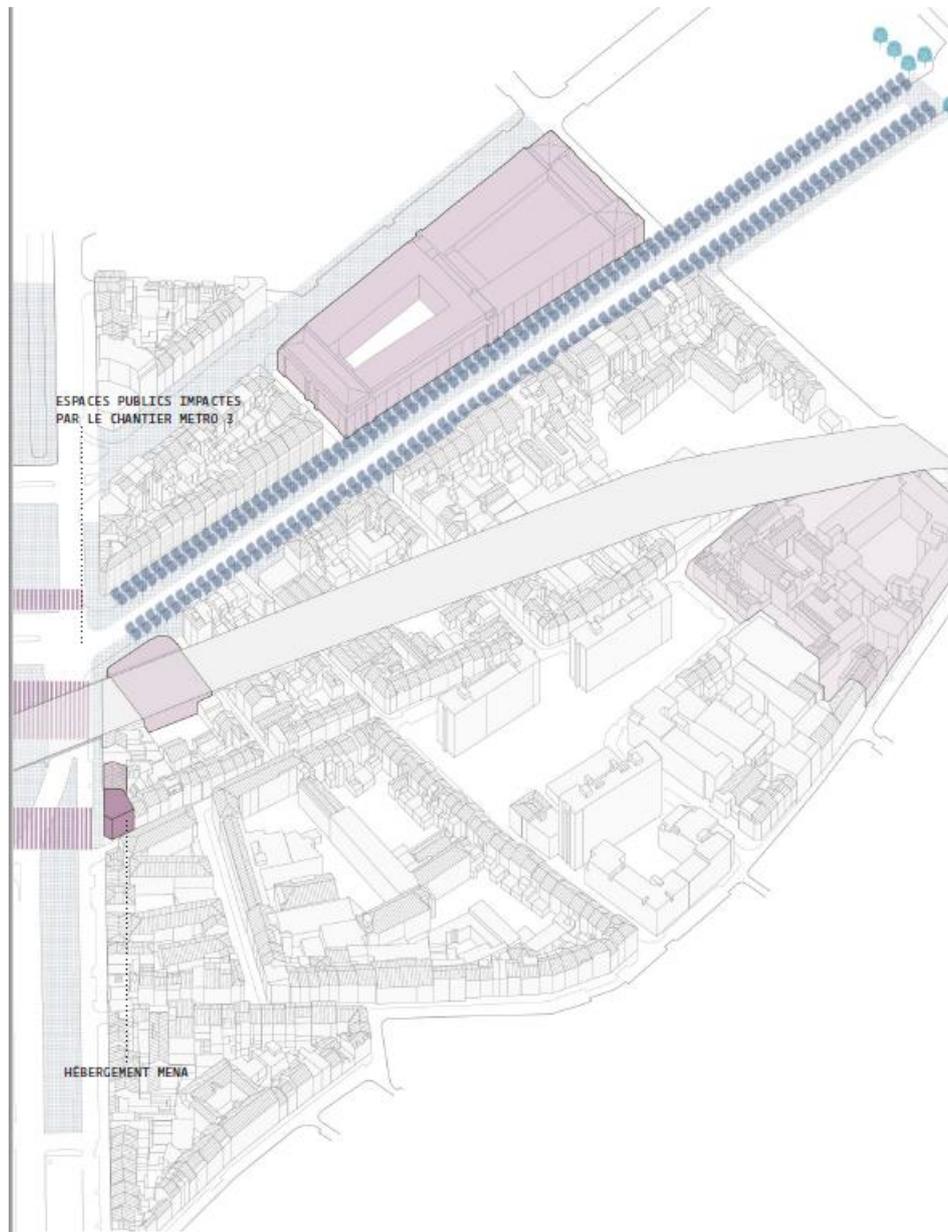


Figure 4-2 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Esplanade de l'Europe et alentours (2 sur 2)

1.1 Esplanade de l'Europe – piétonnisation des voiries latérales, végétalisation et perméabilisation (opération mixte)

Le contenu de ce projet est un large réaménagement de l'Esplanade de l'Europe en piétonnant la voirie au nord (réservé au trafic de destination et pour les véhicules de secours) et en la déminéralisant/végétalisant. La partie qui longe les deux quadrilatères, reste plus minérale en favorisant l'animation des façades des quadrilatères, rouvertes et reprogrammées ainsi que l'installation du marché de Midi.

L'objectif du projet est un aménagement de plein pied, la suppression du trafic de transit et la création d'un espace public connecté, continu et lisible, la perméabilisation et la végétalisation.

1.2 Rue couverte – reprofilage (opération CRU)

La rue couverte est aussi réaménagée, les arrêts taxi sont déplacés et réorganisés sur la rue Blérot, les stations de bus se concentrent sur les pôles Spaak et à l'intérieur du grand quadrilatère (dont l'affectation première était d'être une gare de bus).

Cette réorganisation évite le passage des véhicules motorisés (hors certains bus et taxis) sur l'Esplanade de l'Europe, en rendant plus fluide et lisible les continuités vers le centre de Bruxelles et vers la place Horta.

La rue couverte pourra ainsi être réaménagée de plain-pied et deviendra un parvis couvert directement connectée aux entrées/sorties principales de la gare du Midi.

Sur ce parvis couvert, les piétons, PMR et autres mobilités douces trouveront facilement leur place. Un arrêt de tram permettra la desserte des lignes STIB.

L'objectif de ce projet est un aménagement de plain-pied, la suppression des barrières et la création d'un espace public connecté, continu et lisible.

1.3 Quadrilatères – étude de faisabilité programmatique, technique et financière (opération CRU)

Une étude de faisabilité programmatique des trois quadrilatères est lancée grâce à des financements CRU 7. L'occasion de définir le cadre budgétaire nécessaire à la viabilisation de ces lieux aujourd'hui abandonnés et de confirmer les pistes de programmation développée. L'objectif de l'étude est de tester les orientations programmatiques pressenties dans ce CRU 7 afin de déterminer précisément les organisations spatiales, affiner la programmation et budgétiser finement les interventions techniques nécessaires pour ces opérations (sécurisation, viabilisation, aménagements...).

L'objectif de ce projet est d'avancer main dans la main avec l'ensemble des opérateurs vers un programme viable et vers une opérationnalisation de la réaffectation des quadrilatères de la gare du Midi.

1.4 A. Petit quadrilatère – pôle sport (opération mixte)

Il s'agit de développer un pôle sport de grande envergure qui puisse rayonner sur le quartier et ses alentours. Ainsi des infrastructures sportives tels qu'un skatepark d'envergure régionale (voir nationale), une/des salle(s) de bloc, une/des salle(s) de parkour semble être des orientations à donner à la programmation de ce pôle sport. La surface disponible est grande (environ 3500 m² par niveau).

Dès l'étude et dans la suite du processus, il faudra également veiller à ce que la programmation et l'organisation du lieu participe à l'activation de l'espace public. Pour ce faire, les éléments suivants seront intégrés dès les premières pistes de réflexion :

- Côté Place de la Constitution, des fonctions complémentaires tels que horeca, commerce(s) en lien avec les activités du pôle sport... pourront trouver leur place sur les pourtours du quadrilatère et être des vecteurs de l'animation du lieu ;
- Côté Esplanade de l'Europe, la façade sera animée, dynamique et permettra de dévoiler les fonctions hébergées à l'intérieur du petit quadrilatère ;
- Le petit quadrilatère pourra être rendu traversable aux horaires d'ouverture du lieu. Là aussi pour devenir un élément actif et faisant pleinement partie du paysage urbain.
- Le lien avec l'opération 1.4.C 'pôle soins'.

L'objectif est de répondre à la forte demande en termes d'infrastructures sportives, de développer un pôle de sport d'envergure régionale et d'activer une partie du petit quadrilatère.

B. Petit quadrilatère – Complément petit quadrilatère (opération associée)

Complément budgétaire pour les 1.000m² complémentaires à l'opération 1.4A en vue d'assurer le développement complet du pôle sport du petit quadrilatère.

C. Petit quadrilatère – pôle soins (opération mixte)

Il s'agit de développer un pôle soin pouvant répondre à la fois aux besoins :

- En toilettes publiques (avec un système de gratuité pour les publics en errance dans le quartier) et de qualité pour tous les publics (comme dans de nombreuses gares ailleurs en Europe et dans le monde),
- En infrastructures de soins à destination principalement des personnes vivant en rue. Douches publiques, lavoir public à vocation sociale...

L'objectif de ce projet est de répondre à la demande forte en termes de toilettes publiques accessibles à proximité de la gare du Midi, de répondre à la demande forte en termes d'infrastructures de soin pour les publics vivant en rue, et d'activer une partie du petit quadrilatère.

1.5 Angle boulevard du Midi et rue Terre-Neuve – Centre d'hébergement et accueil de jour pour les MENA (opération mixte)

Le projet consiste à développer une structure d'hébergement et d'accueil de jour pour les Mineurs Etrangers Non Accompagnés.

Une dent creuse à l'angle de la rue Terre Neuve et du boulevard du Midi est une parcelle intéressante pour développer un centre d'hébergement de nuit pour les MENA du quartier. Sur cette parcelle de 165 m² au sol, on pourra développer un programme R+3 en tenant compte du gabarit des constructions proches. Cela permet la construction un centre d'hébergement pour MENA de quelque 518 m².

Au rez-de-chaussée de ce nouveau service, on trouvera une antenne où les MENA vivant en rue pourront venir chercher l'information, accueil et différents services. A titre d'exemple, on pense à des bornes de recharge pour téléphone portable, salle de repos où il est possible de boire un café ou une soupe chaude.

L'acquisition de cette parcelle est un préalable à la réussite de l'opération.

L'objectif est ici l'amélioration des conditions de vie des MENA du quartier, le développement d'un programme encadrant la problématique des MENA et la création d'un accueil de jour pour les MENA en errance.

1.6 Jamar, Stalingrad, Pointcarré, Bara (Place) – Amélioration de l'espace public suite aux excavations du chantier du métro 3 (opération associée)

Le boulevard Jamar et la place Bara sont réaménagés dans le cadre du chantier du Métro 3.

Les études pour la rénovation du boulevard Poincaré sont en cours.

Les largeurs façades à façades des espaces dont il est question ici sont suffisamment importantes pour que toutes les mobilités puissent confortablement trouver leur place et pour que l'espace public puisse changer de langage. Il s'agit ici de passer d'un langage « tout voiture » (12 bandes circulation et stationnements sur le boulevard Jamar à titre d'exemple) à un espace public convivial, confortable et apaisé.

Quelques points qui apparaissent essentiels pour la réussite de l'opération :

- Recherche de continuité cyclopiétonne notamment en ce qui concerne la traversée de la petite ceinture et la mise en œuvre de la stratégie Good Move (magistrale piétonne notamment)
- Profiter des largeurs disponibles pour proposer des profils confortables pour toutes les mobilités (y compris les voitures qui doivent continuer à circuler en laissant de la place pour les autres moyens de transports)
- Simplification du langage de l'espace public avec recherche de zone de plain-pied par exemple
- Eviter la multiplication de la mobilité urbaine dans l'espace public
- Cohérence des interventions et aménagements sur les voiries régionales et voiries communales.

L'objectif de ce projet est d'aller vers des espaces publics plus conviviaux.

4.2.1.2 Cœur de gare

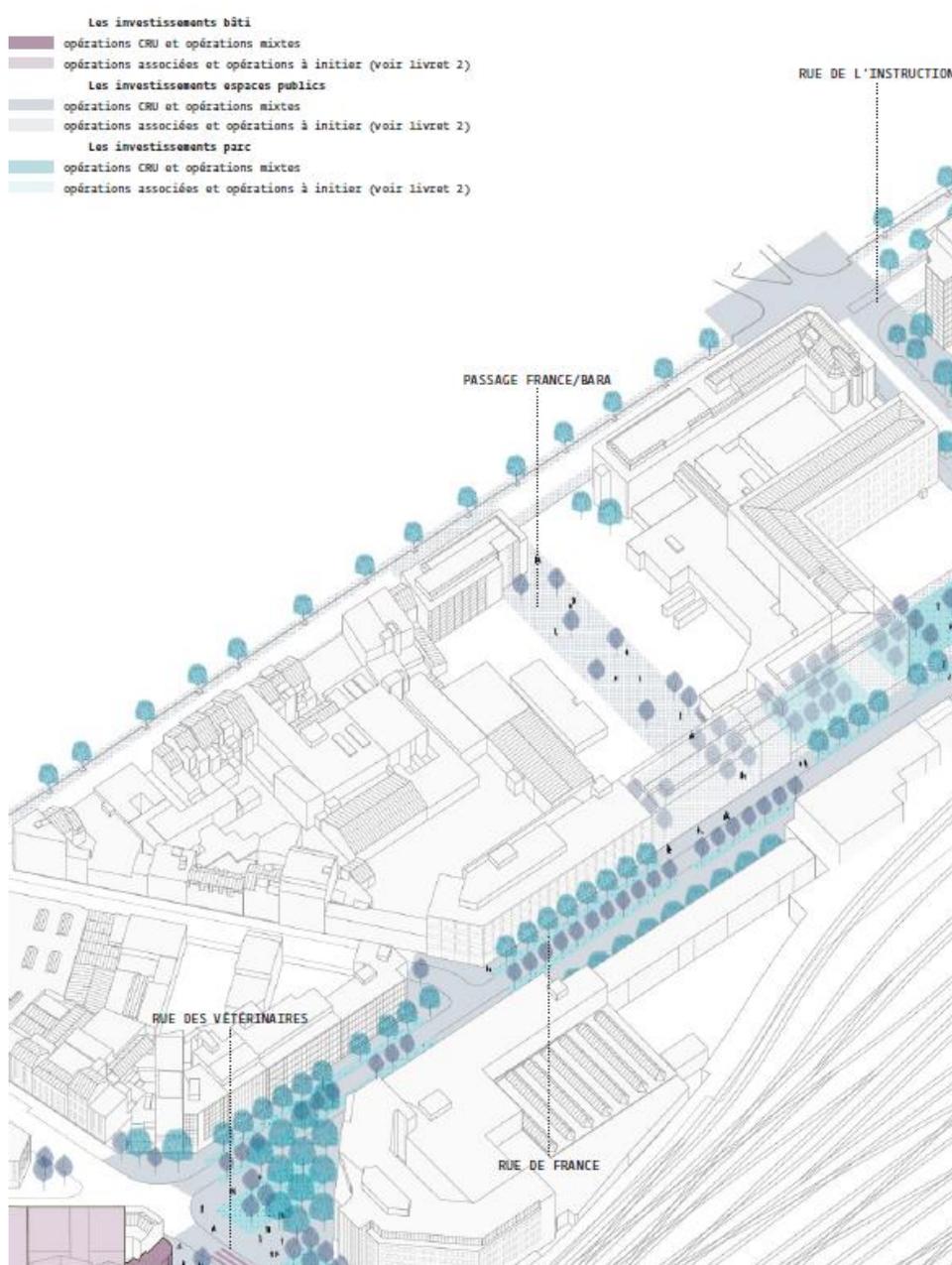


Figure 4-3 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Cœur de gare (1 sur 2)

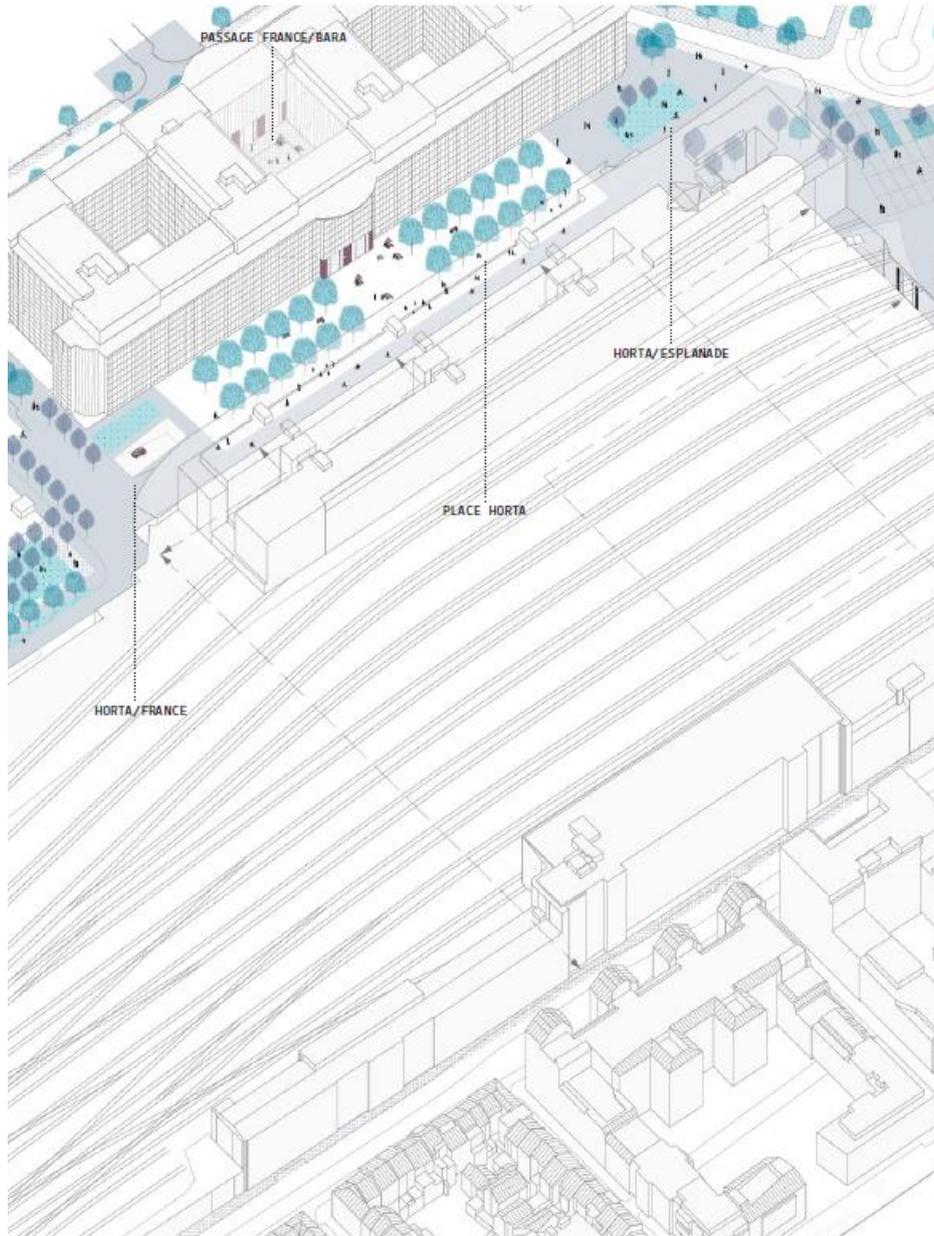


Figure 4-4 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Cœur de gare (2 sur 2)

2.1 Place Victor Horta

L'objectif du projet est de retravailler la place Victor Horta et son lien avec les autres espaces publics du quartier, de simplifier le langage des aménagements et du mobilier urbain, de rendre les cheminements actifs plus faciles, d'améliorer la lisibilité de l'espace public et de replacer la borne taxi (voir le projet de PAD), via :

A. Amélioration du lien avec l'Esplanade de l'Europe (opération CRU)

Le projet consiste en un réaménagement de l'articulation entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta.

Pour ce faire, le déplacement de l'entrée/sortie du parking Q-Park est une prérogative. Il s'agira d'inclure cette entrée/sortie de parking dans le futur projet Move'Hub. De même, le déplacement de la station taxis sur la contre-allée Ernest Blérot est un objectif à atteindre.

Les aménagements visés à l'articulation de l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta consistent à déminéraliser cet espace pour (si possible) retrouver de la pleine terre et végétaliser partiellement cette zone. Il s'agit avant tout d'assurer des continuités nettes, larges et confortables entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta.

Sur la place Horta des hypothèses d'extension du marché du Midi ont été formulées. Il faudra en tenir compte dans le cadre du réaménagement de l'articulation entre Horta et Esplanade.

L'objectif de ce projet est de favoriser les continuités entre espaces publics autour de la gare et les flux cyclo-piétons entre l'Esplanade de l'Europe et la Place Victor Horta.

B. Création d'une bande cyclo piétonne latérale (opération CRU)

Ce projet vise à réaménager la voirie longeant le bâtiment de la gare. Il s'agit de simplifier et clarifier le langage de l'espace public pour favoriser les déplacements des piétons des et vélos.

Dans le projet, il s'agit donc de repenser la largeur disponible pour assurer un confort cyclo-piéton accru avec des aménagements moins minéralisés, davantage conviviaux et qui mettent l'accent sur les liens entre l'Esplanade de l'Europe, la place Victor Horta, la rue de France.

Les objectifs sont donc de favoriser les flux cyclo-piétons entre l'Esplanade et la rue de France, de reconnecter les espaces publics du quartier et de développer les interconnexions des réseaux pour encourager l'usage des mobilités douces autour de la gare et dans la ville.

C. Amélioration du lien avec la rue de l'Instruction et la rue de France (opération CRU)

Le projet vise à améliorer l'articulation entre la place Victor Horta et les rues de l'Instruction et de France. Il paraît primordial de retravailler cette articulation en suivant quelques préceptes qui permettront d'améliorer la qualité des aménagements :

- Minimiser l'emprise de la trémie du parking en supprimant les bandes de circulation et les stationnements latéraux ;
- Suppression de la mobilité urbaine superflu (panneaux, bordures, potelets, barrières...) ;
- Tendre vers des aménagements partagés avec un langage permettant à l'ensemble des mobilités de cohabiter et trouver leur place ;
- Déminéralisation et végétalisation ponctuelles de l'espace public.

L'objectif de ce projet est de favoriser les flux cyclo-piétons, de reconnecter les espaces publics du quartier, de développer les interconnexions des réseaux pour encourager l'usage des mobilités douces autour de la gare et dans la ville et de simplifier le langage de l'espace public.

2.2 Rue de l'Instruction – amélioration du profil de la voirie (opération mixte)

Ce projet vise à améliorer la rue de l'Instruction pour atteindre les objectifs inscrits au plan 'Good Move'. Dans le détail, il s'agit de limiter et contrôler le trafic de transit de cette rue pour permettre aux autres mobilités de trouver plus facilement leur place. Il ne s'agit pas d'un réaménagement complet de façade à façade mais bien d'une logique d'amélioration de l'espace public existant en l'aménageant différemment.

Ces nouveaux aménagements se basent entre autres sur la rationalisation de la place occupée par la voiture.

Cela permettra :

- L'amélioration des connexions entre Anderlecht et la gare elle-même via un espace public de meilleure qualité ;
- De déminéraliser et végétaliser autant que possible pour sortir de la logique d'aménagements routiers ;
- Une meilleure hiérarchisation des axes conformément aux objectifs du plan 'Good Move'.

Les objectifs sont d'améliorer l'espace public de la rue de l'Instruction, limiter et contrôler le trafic de transit dans cette zone et aller vers un espace public favorable à l'ensemble des mobilités.

2.3 Rue Bara

A. Amélioration des deux traversées est-ouest (opération mixte)

Le projet consiste à réaménager la rue Bara au niveau des carrefours Rossini et Instruction sur un total de ± 4.000m².

Cette opération permet :

- De freiner le trafic des véhicules motorisés en sortant du langage de voie continue sur plus d'un kilomètre ;

- De fluidifier et améliorer les traversées vers les quartiers anderlechtois proche de la gare ;
- De sécuriser ces traversées pour les usagers faibles ;
- D'améliorer ponctuellement le profil de la première section de la rue Bara dans laquelle la voiture semble occuper trop de place.

L'objectif du projet est de favoriser les connexions entre gare et quartiers et de ralentir le trafic automobile.

B. Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot (opération associée)

L'opération 2.3B vise à rationaliser le profil de la contre-allée Ernest Blérot avec comme objectif principal de redonner de l'espace à toutes les mobilités de la ville.

Le projet vise donc à élargir les assiettes de trottoirs voire sortir du langage traditionnel de la voirie générique, vers un espace partagé. Cette approche permettra de redéfinir le rapport entre le bâtiment ONSS et son espace public.

Par ailleurs, en conformité avec la simplification recherchée des fonctions autour de la gare du Midi, il est proposé de regrouper les taxis le long du linéaire disponible.

L'intégration d'une vraie station taxi accessible via la traversée du bâtiment ONSS (atrium central) pourra redynamiser cette zone aujourd'hui considérée comme un angle mort du quartier, une zone arrière non affectée et non traitée.

L'objectif est de favoriser les connexions entre la gare et les quartiers et d'améliorer le profil de la contre-allée Ernest Blérot.

2.4 Rue de France – Amélioration du profil de la voirie (opération mixte)

Sur la rue de France un réaménagement est prévu.

- Une mise à sens unique de la voirie dans le sens Bara - Vétérinaires est largement encouragée afin de limiter fortement le trafic de transit et permettre un nouveau profil.
- Une voirie plus arborée, moins minérale et avec une gestion exemplaire des eaux pluviales, la présence cachée de la Senne pourra être rendu manifeste à travers des dispositifs dispersés sur le linéaire de la voirie.
- Le projet rationalise et reprogramme la place de la voiture et tend vers un rééquilibrage qui laisse davantage de place aux autres mobilités de la ville ainsi que qu'à la déminéralisation de l'espace public où il est possible.
- A terme des nouveaux logements s'implanteront à la place des bureaux et animeront l'espace. Le réaménagement de la voirie doit anticiper les futurs projets immobiliers.

L'objectif est d'améliorer les espaces publics du quartier afin que les habitants et usagers de la gare puissent bénéficier d'espaces publics confortables, de favoriser la lisibilité de la jonction du XXI^e siècle et la continuité des espaces publics, et d'aller vers davantage de place pour les mobilités douces.

2.5 Vétérinaires

L'objectif du projet est d'assurer une meilleure sécurité des mobilités douces (piétons, cyclistes, PMR, poussettes...) dans cette partie du territoire, et d'élargir le passage piéton, via :

A. Rue des Vétérinaires - amélioration de la traversée cyclo piétonne vers l'îlot des deux gares (opération mixte)

L'aménagement consiste à simplifier la traversée entre la rue de France et l'entrée du futur parc des deux gares (espace actuellement occupé par une pompe à essence, le bâtiment Infrabel collé au chemin de fer et un car-wash).

Il s'agit de :

- Rendre plus confortable la traversée de la rue des Vétérinaires (depuis la rue de France vers l'îlot des deux gares) ;
- Rationaliser la place de la voiture dans l'espace public ;
- Élargir les trottoirs et adapter l'angle de la rue des Vétérinaires et de la rue de France comme un espace dédié à l'avant-parc du futur parc des 2 gares
- Rendre plus confortables les pistes cyclables, planter des arbres et déminéraliser là où il est possible de le faire.

L'objectif du projet est de simplifier la traversée de piétons et cyclistes et d'anticiper l'entrée dans le parc à travers une ambiance moins routière.

B. Tunnel des Vétérinaires – Amélioration du tunnel (opération associée)

Dans cette opération, on vise une amélioration générale des aménagements des deux tunnels :

- Rationalisation de l'espace de la voiture
- Sécurisation de la piste vélo
- Elargissement des trottoirs
- Une attention particulière doit être portée au projet d'éclairage
- Sécurisation du carrefour avec Fonsny.

Les objectifs de ce projet sont d'augmenter le confort pour les modes doux, diminuer le sentiment d'insécurité dans les deux tunnels et de relier les quartiers de Saint-Gilles et d'Anderlecht avec des infrastructures de qualité et qui puissent positivement jouer leur rôle d'espaces liaisonnant dans la ville.

4.2.1.3 Parc des Deux Gares



Figure 4-5 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Parc des Deux Gares (1 sur 2)

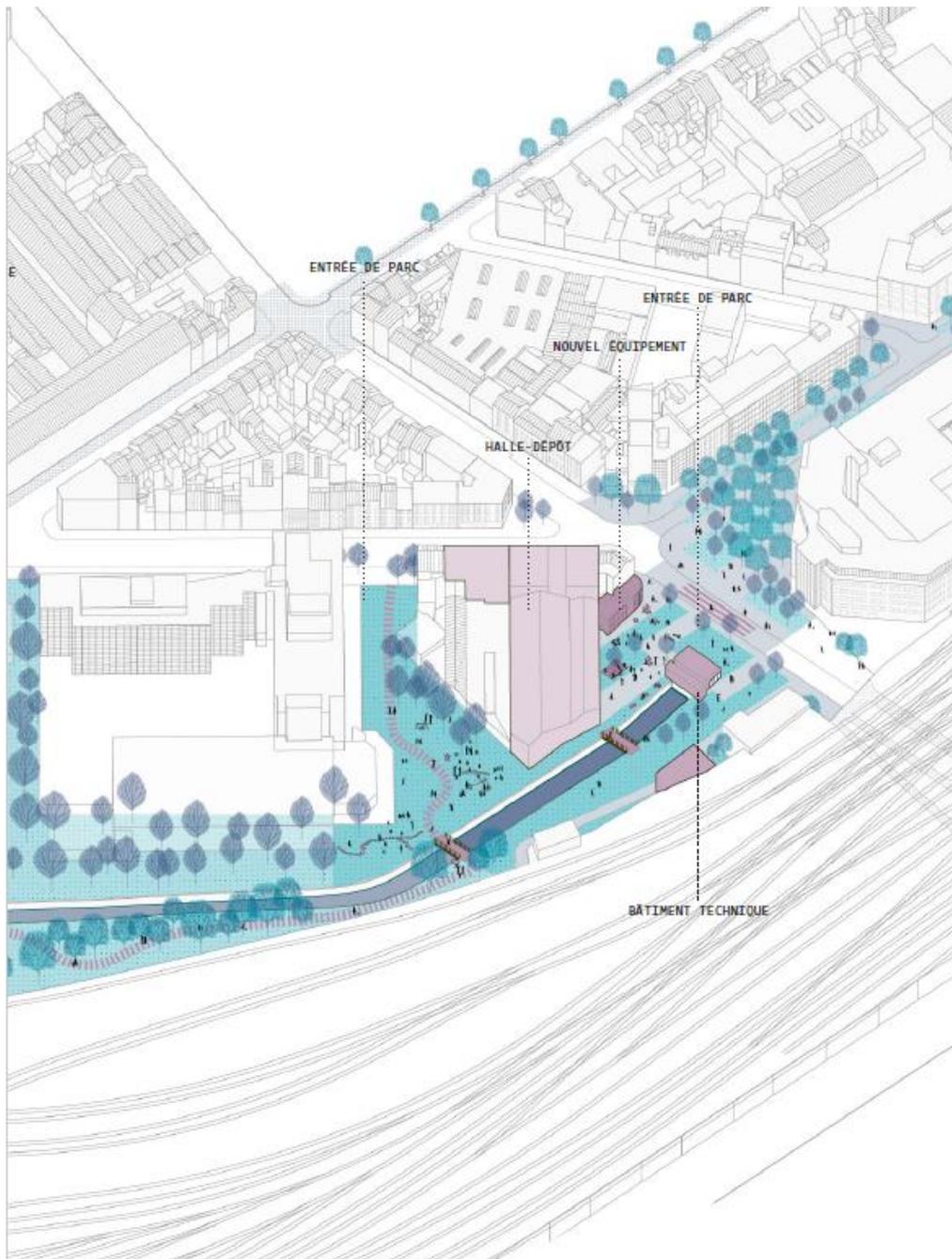


Figure 4-6 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Parc des Deux Gares (2 sur 2)

3.0 Assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du parc des deux gares

Afin d'assurer l'aménagement du parc des Deux Gares, il est prévu de financer une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Cette AMO vise à concrétiser le projet de parc des Deux Gares dans un contexte urbain dense où elle apportera une expertise technique et une assistance dans la gestion des différentes tâches complexes telles que la faisabilité spatiale, financière, les acquisitions foncières, les dépollutions, les aménagements... L'AMO vise également à la coordination des différents acteurs impliqués dans le projet et à assurer le suivi de la réalisation des objectifs pour le parc. Ce projet se décline de la manière suivante :

- aménagement au niveau de la tête d'îlot (le long de la rue des Vétérinaires) (voir fiches 3.1, 3.2, 3.4 et 3.5) ;
- prolongement l'ouverture de la Senne coulant à ciel ouvert (voir fiche 3.3) ;

- aménagements des berges (voir fiches 3.6 et 3.7) ;
- connexions à rue des deux gares (voir fiches 3.8 A/B/C) ;
- étude de faisabilité sur la traversée vers le site du charroi (voir fiche 3.9).

3.1 Entrée du parc (opérations préliminaires de démolition et de dépollution)

A. Démolition du bâtiment Vivaqua (opération CRU)

Situé à un endroit problématique pour le développement du parc des deux gares (goulot d'étranglement le long des berges de la Senne), ce bâtiment doit être déplacé.

Pour cela l'extension de la Senne à ciel ouvert sur 80mètres est une opportunité unique à étudier étant donné que le dégrilleur doit impérativement se placer sur le tracé de la Senne à l'endroit de l'entrée dans les pertuis.

Suite à l'acquisition du bâtiment (voir fiche 0.2), il s'agit donc de mener une opération démolition sur les

parcelles 435/04A +322/02_ via des financements CRU.

B. Démolition du carwash du Midi (opération CRU)

Suite à l'acquisition sur la parcelle 432/07, il s'agit de mener une opération de démolition du CarWash du Midi. Celui-ci arrive en fin de concession.

Cette démolition va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des deux gares.

C. Démolition et dépollution de la pompe à essence Shell Express (opération CRU)

Suite à l'acquisition sur des parcelles 329V6, il s'agit de mener une opération de démolition/dépollution du sol de la pompe à essence Shell Express.

La démolition de l'auvent de la station-service et du garage arrière (bâtiment blanc) sera supporté par des fonds CRU 7. Cette démolition/dépollution va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des deux gares.

La dépollution du sol avec notamment le démantèlement des cuves et l'assainissement des sols contaminés sera assuré par l'exploitant lui-même conformément au permis d'environnement qui lui a été délivré. Si nécessaire le fond BOFAS pourra être activé afin d'assurer cette dépollution. Une rénovation du bâtiment d'angle est prévue dans le cadre du CRU 7 (voir opération 3.2).

D. Dépollution des parcelles 23/24/62 de la SNCB (opération CRU)

Suite à l'acquisition sur des parcelles 23 / 24 / 62 de la SNCB, il s'agit de mener une opération de dépollution du sol de ces parcelles. Utilisées comme parking à ciel ouvert aujourd'hui et accueillant des activités industrielles par le passé, il est très vraisemblable que le sol de ces parcelles soit pollué.

Des financements CRU 7 sont donc prévus pour les dépollutions de sol.

Entrée du parc :

3.2 Rénovation et extension potentielle du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell (opération CRU)

Suite à l'acquisition de ce bien (voir fiche 5.2), il s'agit d'organiser la rénovation du bâtiment d'angle.

Celui-ci pourra accueillir un équipement assurant une connexion active entre la ville et le parc.

A titre d'exemple, on pense à un service type Horeca ou un équipement de proximité. Les locaux des gardiens de parc pourront également trouver leur place à l'intérieur de ce bien rénové. Une extension du bâti en toiture pourra être étudiée en lien avec les gabarits des bâtiments mitoyens et des possibilités techniques de l'actuel immeuble.

L'objectif de ce projet est d'occuper temporairement après le départ de Shell, de rénover et créer un petit équipement ouvert sur le parc, et d'en faire la future entrée de la balade urbaine.

3.3 Prolongation de l'ouverture de la Senne (opération associée)

L'opération consiste à prolonger le tracé de la Senne à ciel ouvert jusqu'à la tête de l'îlot des Deux Gares, c'est-à-dire jusqu'au front de la rue des Vétérinaires. Cela permettra de :

- Connecter le nouvel espace vert à la ville avec un élément déterminant : la Senne ;
- Étendre l'espace vert aménagé sur berge (élément rarissime en Région Bruxelles-Capitale) de plus de 80 mètres (x2) et offrir un cadre végétalisé atypique aux habitants et usagers du quartier ;
- Remettre en avant la rivière, élément symbolique fort traversant la ville sans que jamais on ne la voit ;
- Déplacer les éléments techniques tels que dégrilleur, portes des pertuis et offrir un espace vert plus généreux au cœur de l'îlot en améliorant l'accès aux berges de la Senne ;
- De mettre en place une passe à poisson et résoudre la problématique de mini chute d'eau (\pm 70cm) qui empêche leur remontée à contre-courant.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, d'implémenter les standards écologiques, de mettre en avant la Senne, seule et unique rivière de Bruxelles et répondre aux objectifs européens sur la gestion des cours d'eau.

3.4 Construction d'un bâtiment technique (opération CRU)

Situé à l'entrée du parc, il s'agit de construire un nouveau bâtiment technique accueillant un ensemble de fonctions utiles au bon fonctionnement de la zone.

On liste ici ces différents éléments :

- Dégrilleur pour l'entrée de la Senne dans les pertuis ;
- Conteneur des déchets du dégrilleur avec accès carrossable ;
- Portes des pertuis ;
- Cabine haute tension Sibelga ;
- Station de pompage Hydria pour ramener les eaux usées du quartier vers la station d'épuration sud de la Région.

Ce bâtiment sera compact et fonctionnera à la manière d'un bâtiment pavillon à l'entrée du parc.

L'ensemble des éléments techniques seront rassemblés à l'intérieur même de l'infrastructure avec un accès carrossable intérieur.

L'objectif est d'intégrer l'ensemble des fonctions techniques nécessaires dans un seul et même bâtiment et de faire en sorte que ce bâtiment fonctionne à la manière d'un bâtiment pavillon à l'entrée du parc.

3.5 Parc des deux gares : Aménagement côté rue des Vétérinaires avec construction de deux passerelles (opération CRU)

L'opération concerne les aménagements paysagers nécessaires à la création de ce parc.

Il s'agit de :

- Déminéraliser l'espace ;
- Retrouver de la pleine terre ;
- Planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- Équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.

Deux passerelles permettent le passage d'une berge à l'autre de la Senne. Le parc s'entremêle avec l'extension de la Senne coulant à ciel ouvert.

Quelques places de parkings sont à prévoir pour assurer les activités de Vivaqua et Infrabel. Un parking mutualisé est attendu (à rue, de l'autre côté de l'îlot...).

Enfin, un accès carrossable adapté à une situation de traversée de parc est nécessaire aux activités d'Infrabel. Il s'agit de relier la rue des Vétérinaires et la pente d'accès aux voies pour qu'Infrabel assure des maintenances notamment.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier et de le doter d'un nouvel espace vert accessible au public et s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert.

3.6 Aménagement de la berge Sud de la Senne (opération associée)

Les aménagements visés sont assez minimalistes avec le tracé d'un simple cheminement dans un environnement globalement proche de son état actuel. Quelques prérogatives :

- Préservation à 100% de la perméabilité de la berge, y compris pour les cheminements à tracer (matières poreuses à minima) ;
- Mobilier urbain ponctuel et adapté ;
- Système d'éclairage non orienté vers le ciel avec des températures kelvin sous la barre des 3000 et trame noire assumée ;
- Une partie peut être préservée de la présence de l'homme de manière à assurer le développement de la nature et de la biodiversité.

Ces propositions doivent être étudiées plus en détail dans la suite du processus.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, de doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, et d'améliorer les standards écologiques en ville.

3.7 Aménagement de la berge Nord de la Senne (opération associée)

L'idée est ici de gagner de l'espace autour de l'eau et donner de l'épaisseur au parc. Le programme du CRU 7 propose de trouver 30 m de largeur à minima tout le long de la Senne.

L'implantation des futurs bâtiments devra se faire de façon à ce que leur hauteur ne dépasse pas la proportion de $\frac{3}{4}$ par rapport à la distance à l'eau. L'opportunité de débétonner totalement ou partiellement les berges de la Senne sera explorée et actée si les conditions le permettent.

Une passerelle en fin de parcours permet de passer d'un côté à l'autre de la berge afin d'assurer les circulations sur site.

Les aménagements visés sont assez minimalistes et mettent en valeur le site (simple cheminement traversant, perméabilité maximale, mobilier urbain adapté, système d'éclairage adapté...).

Les dépollutions (parcelles privées 322B3 / 321V2) seront à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, de doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, et d'améliorer les standards écologiques en ville.

3.8 Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares

Il existe trois possibilités de passage. Ces trois possibilités sont complémentaires.

A terme, il ne s'agit donc pas de choisir entre l'une ou l'autre mais de réaliser les trois connexions et ainsi assurer la qualité de l'intégration du parc dans le quartier.

3.8A Scénario 1 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares – partie Est (opération CRU)

Via cette opération, le CRU ambitionne de retravailler l'accès et les liens entre la rue des Deux Gares et l'intérieur de l'îlot du même nom où la Senne coule à ciel ouvert. En somme, de créer un nouveau parc urbain à double entrée.

Une entrée côté rue des Vétérinaires (voir opération 3.5) et une autre entrée côté rue des Deux Gares. Ce nouvel espace devient alors circulant.

Il s'agit de :

- Déminéraliser l'espace ;
- Retrouver de la pleine terre ;
- Planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- Equiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.

Outre les accès pompiers, cette zone large de 40 mètres par endroits pourra accueillir un espace récréatif (plaine de jeux), des espaces de déambulation et des connexions à la fois à la tête de parc (voir opération 3.5) et aux berges de la Senne aménagées (voir opérations 3.5C et 3.5D).

La dépollution (parcelle privée 322B3) sera à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier et de le doter d'un nouvel espace vert accessible au public et s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert.

3.8B Scénario 2 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares – partie Centrale (opération associée)

La présente opération consiste à créer une nouvelle porosité entre le quartier et le parc à travers un passage public traversant des parcelles privées.

Le lien direct avec la rue Bara est ici à mettre en évidence. Ce lien permet de directement connecter le quartier et le nouveau parc.

Les dépollutions (parcelles privées 322C3 / 321V2 / 321T2) seront à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, de doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, d'améliorer les standards écologiques en ville et de connecter le parc avec le quartier.

3.8C Scénario 3 : Aménagement de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares – partie Ouest (opération associée)

La présente opération concerne donc le prolongement du parc le long des voies ferrées vers le sud de l'îlot. La zone de projet concerne deux parcelles privées sur lesquelles des activités économiques sont actuellement implantées (BRICO et Proximus).

L'épaisseur de la berge est, par endroit, limitée par l'implantation de bâtiments. Le CRU 7 préconise de réserver 30m de largeur à minima pour le parc à cet endroit. Dans ce sens, le CRU 7 s'écarte quelques peu du contenu du projet de PAD. L'implantation des futurs bâtiments devra se faire de façon que leur hauteur ne dépasse pas la proportion de $\frac{3}{4}$ par rapport à la distance à l'eau.

L'aménagement du reste du parc, l'acquisition et la dépollution de certaines parties des parcelles privées sont des opérations préalables nécessaires (voir fiche 3.1F+G notamment).

Les dépollutions (parcelles privées 318K2 / 318F2) seront à charge du vendeur ou à défaut (exemple : expropriation) à charge du CRU.

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, de doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, d'améliorer les standards écologiques en ville et de connecter le parc avec le quartier.

3.9 Etude de faisabilité sur la traversée vers le site du charroi (opération associée)

Bruxelles Environnement va lancer une étude de faisabilité pour étudier avec précision les potentialités de développement d'un passage sous les voies ferrées pour relier physiquement le site des Deux Gares et celui du Charroi.

C'est une excellente approche en vue d'intégrer le parc des Deux Gares dans une stratégie à plus large échelle. Le site du Charroi permettra de connecter le parc des Deux Gares à un maillage vert et bleu à échelle régionale puisque suivant le Boulevard Paepsem (déjà aménagé pour les piétons et cyclistes), on peut facilement rejoindre le Canal et plus loin la Promenade Verte et le paysage alentour à la Région.

L'objectif est de prolonger la promenade des deux gares vers le sud de la RBC.

4.2.1.4 Actions de cohésion sociétale et de vie collective

4.1 Occupation temporaire de la pompe à essence de l'îlot des deux gares

En attente d'une affectation définitive qui reste à déterminer, ce bâtiment pourra faire l'objet d'une occupation temporaire qui permettra de tester de nouveaux usages, de former une communauté d'usagers motivés et de voir comment ce bâtiment peut être utilisé sur le long terme.

Des travaux de démolition, dépollution et rénovations légères sont à prévoir en amont de l'occupation. En parallèle, un appel à projet doit donc être lancé pour identifier le ou les utilisateur(s) temporaire(s) assez rapidement dans le processus (dès la fin 2024). De cette manière l'occupation pourra être effective dans le courant de l'année 2025, une fois les travaux achevés.

Le groupement retenu doit assurer l'animation du site et permettre faire connaître le lieu en développant par exemple des activités autour de l'horeca, le réemploi, l'art, la récup', la vie collective...

Le budget prévu intègre :

- Matériel et investissement nécessaire à l'occupation temporaire et les frais de fonctionnement du bâtiment (±50 000 €) ;
- Un ETP sur une période de 5 ans (de 2024 à 2028 inclus).

Les objectifs sont d'activer le bâtiment d'angle de l'actuelle pompe à essence Shell et de créer un nouveau lieu dans l'îlot des Deux Gares.

4.2 Occupation temporaire du petit quadrilatère par des associations de maraude

Il s'agit de prolonger les activités de la Halte Maraude en mettant en place un nouveau lieu pour continuer à accueillir les personnes vivant en rue. Celles-ci pourront continuer à trouver des espaces offrant à la fois un endroit de répit, où s'asseoir à l'abri des regards, recevoir et donner des soins, et d'autres usages encore à voir naître.

Les objectifs sont de répondre à la demande forte en termes d'infrastructures pour les publics vivant en rue et d'activer une partie du petit quadrilatère.

4.3 Accompagnement des publics sans-abris

Les propositions devront entrer en résonance avec les besoins des personnes sans-abris du quartier. A titre d'exemple, les initiatives suivantes pourront être soutenues via l'appel à projet (coordonné par les communes) :

- Encadrement de publics cibles (MENA, toxicomanes, femmes vivant en rue...) ;
- Douches gratuites ;
- Espaces de repos ;

Les objectifs sont d'aider les publics sans-abris du quartier et de soutenir les structures locales qui travaillent sur la thématique du sans-abrisme afin d'améliorer l'aide proposée.

4.4 Marché du midi : amélioration de la gestion des déchets et lutte contre le gaspillage alimentaire

L'action vise donc à améliorer deux aspects du Marché du Midi : améliorer la gestion des déchets du marché (plastiques, cartons...) et lutter contre le gaspillage alimentaire post-marché.

Des actions de prévention, de sensibilisation, valorisation, récupération, redistribution doivent être menés au Marché du Midi pour améliorer la situation actuelle. D'autant que des publics dans le besoin vivent également dans le quartier. Via un appel à projet, il s'agit d'identifier le ou les projets les plus intéressants sur ce thème.

L'une des lignes à suivre est sûrement celle qui mettra en avant la nécessité de travailler en collaboration rapprochée avec les marchands et le gestionnaire du Marché du Midi.

A priori, il ne s'agit pas ici de travailler contre ou après les commerçants du marché mais bien d'être dans une démarche complémentaire en vue de faire évoluer durablement les pratiques.

Les objectifs sont donc d'améliorer la gestion des déchets du marché (plastiques, cartons...), lutter contre le gaspillage alimentaire post-marché et soutenir des actions de circularité des denrées alimentaires.

4.5 Appel à projets communaux

L'ensemble des opérations physiques proposées dans le cadre du CRU 7 sera accompagné par un volet d'actions socio-économiques. Il sera organisé sous forme d'appel à projets par les communes. Sur base du diagnostic et du travail de terrain, une série de thématiques prioritaires pour l'octroi des subsides est proposée :

- cohésion sociale et liens humains ;
- projets artistiques et culturels ;
- propreté publique ;
- mettre en œuvre la ville climatique ;
- améliorer le maillage urbain pour les modes actifs ;
- stimuler les environnements entrepreneuriaux.

4.6 Hub

Dans le cadre de la Stratégie Régionale de Transition économique (SRTE), l'objectif de ce projet est l'élaboration d'une méthode de diagnostic économique et son application au sein d'un périmètre compris dans le CRU 7.

4.2.1.5 Opérations transversales

5.1 Centrale de marché pour les études sur les aménagements des espaces publics autour de la gare du midi

Il est suggéré la mise en place d'une centrale de marché pour l'ensemble des réaménagements des espaces publics autour de la gare du Midi. L'intérêt est d'assurer la possibilité d'intervenir rapidement, d'assurer une bonne connaissance du territoire et une cohérence d'ensemble dans les aménagements, intégrer la question du maillage jeu, équipement/mobilier urbain.

La première tranche ferme de la mission consiste à développer une vision globale, un plan global d'aménagement, une stratégie de phasage, le dessin des différents espaces publics dont les études sont financées via le CRU et le suivi des aménagements.

Via une tranche conditionnelle, différentes missions d'auteur de projets pourront être attribuées par des opérateurs tiers (Bruxelles Mobilité et/ou Bruxelles Environnement et/ou Beliris).

5.2 Acquisitions

Cette opération regroupe l'ensemble des acquisitions à mener pour la mise en œuvre du programme du CRU 7. Notamment :

- Canon pour le petit quadrilatère (parcelle 435/02B2) ;
- Acquisition de la dent creuse à l'angle du Boulevard du Midi et la rue Terre-Neuve (parcelle 187X14) ;
- Acquisition du bâtiment Vivaqua dans l'îlot des Deux Gares (parcelles 322/02_ et 435/04A) ;
- Acquisition du Car Wash 2000 dans l'îlot des Deux Gares (435/07_) ;
- Acquisition de la pompe à essence Shell de la rue des Vétérinaires (329V6) ;
- Acquisition de parties de parcelles permettant de relier le futur parc à la rue des 2 gares (321V2, 322B3, 321T2, 318K2 et 318F2) ;
- Acquisition de la parcelle 435/03_ sur la tête de l'îlot des Deux Gares ;
- Acquisition des parcelles 23 / 24 / 62 (non cadastrées) ;
- Acquisition des parcelles 330W2 et 324B2 (Hall Dépôt et logements) et 187M17 (hôtel) pour des opérations du livret 2.

5.3 Remise sur le marché des logements inoccupés dans le périmètre du CRU 7

- Inciter les communes à faire appel aux moyens budgétaires disponibles via les appels à projets du PUL (Plan d'urgence de Logements) / Action 4 (acquérir des logements existants) et de la Politique de la Ville axe 1.
- Inciter les communes à collaborer avec Bruxelles Logement afin de remettre sur le marché des logements inoccupés via les divers moyens légaux existants, notamment le Droit de Gestion publique (en cours de réforme) et le Fonds de gestion publique.
- Inciter à remettre sur le marché au minimum 10 unités de logements en gestion publique dans le périmètre du CRU 7.

5.4 Renforcement du maillage Jeux

Réalisations proposées : plaine de jeux pour les 0-3 ans, les 3-10 ans, équipements sportifs, jeux multigénérationnels, jeux d'eau, jeux accessibles aux PMR. Ces projets peuvent aussi s'accompagner d'un objectif de désimperméabilisation et de végétalisation de l'espace public.

Objectifs :

- Amélioration du maillage jeux et développement d'un éventail des possibles en termes de ludicité ;
- Activation de l'espace public à l'échelle du quartier ;
- Réalisation de minimum 2 unités de maillages par commune.

4.2.2 Livret 2

4.2.2.1 Esplanade de l'Europe

001 Place de la Constitution : activation, déminéralisation et perméabilisation (opération associée). Suppression du stationnement automobile.

002 Rue de l'Argonne - reprofilage et requalification (opération à initier)

003 Place Bara - Reprofilage et requalification de la place (opération à initier)

004 Grand quadrilatère : pôle mobilité dans le grand quadrilatère, (opération associée). Gare de bus et une infrastructure vélo ambitieuse avec parking et services cyclistes.

005 Sous-sol du grand quadrilatère : programmation et aménagements (opération à initier)

006 Sous-sol du petit quadrilatère : programmation et aménagements (opération à initier)

007 Mini-quadrilatère : programmation et aménagements (opération à initier)

008 Hôtel Midi Express/Boulevard du midi 80-81-82 – opération immobilière pour logements MENA – (opération à initier).

4.2.2.2 Cœur de gare

009 Amélioration du passage de la Place Horta vers la rue Bara dans le Bâtiment ONSS (1.200 m²) – opération associée

010 Activation des cellules commerciales du rez-de-chaussée au niveau de la contre-allée Blérot en favorisant et en accompagnant l'implantation d'activités (opération à initier)

011 Aménagement d'un passage public dans l'îlot France-Bara à la place de l'actuel parking afin de mieux relier la Rue de France et la Rue Bara (opération à initier)

012 Place de France - Nouvel espace public. Améliorer et renforcer l'articulation de la séquence Horta/France et donner une nouvelle dignité à la sortie de gare. Dans l'idée du PAD la place de France a des fortes ambitions paysagères et la présence de l'eau est un élément principal de son image (opération à initier)

013 Nouveau profil de voirie pour l'Avenue Fonsny. Elargir les trottoirs, déminéraliser et végétaliser, rationaliser l'espace de la voiture, et plus en général reconfigurer l'espace au profit des modes actifs de déplacement (opération à initier)

4.2.2.3 Promenade des deux gares

014 Entrée du parc - Construction de bureaux et ateliers pour Vivaqua dans l'îlot des deux gares ou ailleurs en RBC sur l'un des sites de Vivaqua (opération associée)

015 Halle Dépôt Style - Aménagements intérieurs. La programmation du lieu sera définie en lien avec le parc. Les aménagements intérieurs seront également réalisés en fonction des besoins en termes d'équipements de quartier (opération à initier)

016 Halle Dépôt Style - Amélioration du front bâti et logements. Démolition du bâti actuel (dans un mauvais état général) et en construisant un nouvel ensemble à rue (R+3). Il y aura 450 m² d'activités en rez-de-chaussée et 1.350 m² de logements dans les 3 étages soit ± 13 unités de logement au total (opération à initier)

017 Ak Decor & Ceramic - Amélioration du front bâti et logements Rue des 2 gares n°8. Extension du gabarit actuel en ajoutant un étage permettant d'atteindre un R+3 et une restructuration des gabarits à rue. Les quelque 205 m² bâtis permettent la création de 2 logements de moyenne taille (opération à initier)

4.2.2.4 Autres parties du périmètre

018 Boulevard Lemonnier : remise en état, aménagements complémentaires (opération à initier)

019 Palais du Midi : aménagements complémentaires, remise en état des caves (opération à initier)

020 Îlot Tanneurs : restructuration de l'intérieur (opération à initier)

4.3 Analyse de la concordance des objectifs avec les plans et programmes

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
	<p>En général, le projet de programme du CRU 7 est en concordance avec le PRDD, à savoir :</p> <p>Axe 1 : Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.</p> <ul style="list-style-type: none">– Stratégie 1 : mobiliser le potentiel et les ressources foncières <p>→ Spécifiquement pour le quartier de la gare du Midi :</p> <p>Plusieurs des objectifs prévus par le PRDD sont pris en compte, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le réaménagement et l'amélioration de la gestion des espaces publics, avec la reconfiguration de secteurs-clé (esplanade de l'Europe, place de la Constitution, rue Couverte, etc.) ;• Le renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville ;• L'aménagement et occupation des quadrilatères avec divers services ;• La reconversion du site de l'îlot des Deux Gares, et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne ; <ul style="list-style-type: none">– Stratégie 2 : proposer une densification maîtrisée <p>→ Le périmètre CRU 7 est une zone déjà très dense. Le CRU 7 (volet 1) ne prévoit qu'une opération de construction de logements/équipement pour MENA (de plus se sont plutôt des « logements de transit » que des logements standards) et le programme du CRU 7 prévoit l'aménagement de plusieurs espaces publics et verts et le développement de plusieurs équipements.</p>
Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)	<p>Axe 2 : Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif.</p> <ul style="list-style-type: none">– Stratégie 1 : les équipements comme supports de la vie quotidienne– Stratégie 2 : les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie– Stratégie 3 : améliorer l'équilibre entre les quartiers– Stratégie 4 : défendre et promouvoir le patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité– Stratégie 5 : renforcer le paysage naturel– Stratégie 6 : préserver et améliorer le patrimoine naturel régional <p>→ Plusieurs opérations du programme du CRU 7 sont en ligne avec l'axe 2 du PRDD. Plus spécifiquement : e.a. la création de plusieurs équipements sportifs, le réaménagement d'espaces publics, la création du Parc des Deux Gares autour de la Senne.</p> <p>Axe 3 : Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine.</p> <ul style="list-style-type: none">– Stratégie 2 : requalifier la place des secteurs économique & Stratégie 3 : soutenir l'économie de proximité et de l'emploi local <p>→ la réouverture des quadrilatères avec leurs cellules commerciales et du passage Horta-Blérot forment une opportunité pour créer des petits commerces</p> <p>→ Plusieurs projets socio-économiques du programme du CRU 7 comme « Occupation temporaire îlot des deux gares » et « Occupation temporaire petit quadrilatère maraude » encouragent l'intégration socio-économique des habitants. A cela s'ajoute l'action de HUB pour développer une méthode de diagnostic économique qui aboutira vraisemblablement à une action en soutien à l'économie locale.</p>

Nom du plan ou programme

Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU

Axe 4 : Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal.

- Revalorisation de la Gare du Midi
- Redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain
- Améliorer l'impact de la mobilité et les espaces publics

→ Plusieurs opérations du programme du CRU 7 sont en ligne avec l'axe 4 du PRDD. Plus spécifiquement, tous les réaménagements des espaces publics où il y a une promotion des modes doux par l'augmentation de leurs confort et sécurité de circulation ainsi qu'une diminution de la place de la voiture.

Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi « La gare habitante », approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016.

En général, le projet de programme du CRU 7 est en concordance avec le schéma directeur, à savoir : la mise en place de différents équipements sportifs, d'un pôle soins, d'un pôle mobilité, le réaménagement de plusieurs espaces publics et la création du Parc répondent à différentes priorités du schéma directeur :

- Renforcement des équipements
- L'Amélioration, la végétalisation et l'animation des espaces publics et du pôle intermodal de la gare

Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi – Approuvé en première lecture par le Gouvernement

La concordance des objectifs du projet de PAD avec le CRU 7 sera reprise dans l'analyse des incidences par opération (fiches en Annexe) et globales du programme (voir 4.4).

Les opérations sont localisées dans les 'affectations du sol' suivantes :

- Zones mixtes : 1.5
- Zones de chemin de fer : 1.2, 1.3, 1.4A, 1.4B, 1.4C, 1.5, 2.5A (partiellement), 2.5B, 3.1A (partiellement), 3.1B, 3.1D, 3.3 (partiellement), 3.5 (partiellement), 3.6, 4.2
- Zones d'entreprises en milieu urbain : 3.1A (partiellement), 3.1C, 3.2, 3.3 (partiellement), 3.4, 3.5 (partiellement), 3.8A, 3.7, 3.8B, 3.8C, 4.1
- Espace structurant : 1.6, 2.1A, 2.1B, 2.1C, 2.2, 2.3A, 2.3B, 2.4, 2.5A (partiellement), 4.4 (partiellement)
- Zone sans affectation au PRAS : 1.1, 4.4 (partiellement)

Les opérations 4.3, 4.5, 5.1 à 5.4 se situent sur l'ensemble du périmètre.

Les différentes opérations sont autorisées dans l'affectation des zones respectives.

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Le projet de PAD prévoit l'adaptation de certaines zones :

- Petit et grand quadrilatères : adaptation en « zone de chemin de fer ; avec sous l'emprise du faisceau ferré : commerce, activité productive, équipement
- Parc des Deux Gares et entrée du Parc : adaptation partielle en zone de parc, une partie du parc reste en zone d'entreprise en milieu urbain (partie haute du passage Virix), une nouvelle zone d'entreprise en milieu urbain est créée (entre ancien dégrilleur et rue des Vétérinaires), le bâtiment d'angle (3.2) se trouve en zone de parc
- Berge Nord (3.7) : adaptation en zone de parc
- Berge Sud (3.6) : adaptation en zone de parc
- Esplanade de l'Europe (1.1), partie de la rue des vétérinaires (2.5A) : adaptation en espace structurant

La révision du projet de PAD pourra être l'occasion d'actualiser l'affectation en prolongeant la zone 'eau' pour l'opération 3.3

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)	Les normes du RRU devront être respectées dans les opérations du programme du CRU 7. Il est important de mentionner qu'une vérification doit être faite pour savoir si des dérogations devront être sollicitées et obtenues pour certaines opérations.
Le Contrat école	Les opérations du CRU 7 ne se trouvent pas dans le périmètre des contrats d'école « Leonardo da Vinci » à Anderlecht et « Uilenspiegel » à Saint-Gilles.
ZIR n°10 Ecole vétérinaire	Les opérations du CRU 7 ne se trouvent pas dans le périmètre de la ZIR n°10.
Le plan régional de mobilité 2020-2030 « Good Move »	<p>Le CRU 7 est un programme localisé, il n'aura pas d'impact sur la mobilité globale de la région Bruxelloise. Cependant, le CRU 7 comprend le réaménagement du boulevard Jamar, repris dans le plan GoodMove comme axe plus. Cet axe sert de jonction entre le sud de la Région et la Petite ceinture. Son réaménagement peut donc avoir des impacts sur le trafic automobile dans le sud de la Région. Les autres projets du CRU 7 permettront une augmentation du confort et de la sécurité de circulation piétonne, PMR et cycliste.</p> <p>Plus spécifiquement, le réaménagement du boulevard de Jamar devra répondre à plusieurs défis ;</p> <ul style="list-style-type: none">• Son inscription comme réseau plus pour les voitures, pour les piétons, et comme réseau confort pour les poids lourds. La compatibilité de la juxtaposition de ces usages présentant des caractéristiques bien différents devra être soigneusement étudiée.• La cohérence avec le réaménagement de la place Bara• Le traitement qualitatif de la trémie de tram <p>En ce qui concerne le projet 1.2 « Rue couverte », une attention particulière devra être portée à la qualité, au confort et à la sécurité des correspondances, cette rue étant le point principal de rencontre entre les lignes de bus, de tram, de métro, et de train desservant la Gare du Midi. Cette rue devra encourager la multimodalité et contribuer à l'attractivité des transports en commun.</p> <p>A noter que la stratégie Shifting Economy se concentre sur le secteur de la mobilité (Good Move)</p>
Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE)	Les objectifs du COBRACE sont intégrés dans les opérations de programme du CRU 7. Plus spécifiquement par la construction de nouveaux bâtiments (pôle sport métropolitain) exemplaires en matière de performance énergétiques et la promotion des modes doux par l'augmentation de leurs confort et sécurité de circulation.
Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE)	Comme mentionnée ci-dessus les nouveaux bâtiments auront une efficacité énergétique exemplaire et les modes doux seront promus dans l'ensemble des projets en espaces publics). Ceci s'intègre dans l'axe 'bâtiments' et l'axe 'transports' du PACE. La mise à ciel ouvert de 80m de la Senne, la création du Parc, la végétalisation et perméabilisation des espaces publics s'intègrent dans l'axe 'adaptation aux changements climatiques'
Plan Énergie Climat 2030 (PNEC)	<p>Les aménagements cyclo-piétons et la mise en place d'un pôle mobilité dans le grand quadrilatère s'intègrent dans l'ambition de la réduction du besoin en mobilité émettrice de GES (et énergivores).</p> <p>Le projet 3.2 prévoit la rénovation d'un bâtiment existant ce qui est un des objectifs du PNEC pour la réduction des émissions directs de GES.</p>

Nom du plan ou programme

Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU

Bien que d'autres actions en ligne avec le PNEC ne soient pas détaillées dans le programme du CRU 7, plusieurs opportunités se présentent :

- Le soutien des énergies renouvelables par l'installation de pompes à chaleurs, l'intégration de panneaux solaires aux nouveaux bâtiments, etc.
- L'évolution vers un modèle économique circulaire par le soutien de projets qui encouragent la réutilisation et la valorisation des matières premières et autres matériaux.

La Stratégie Good Food « Vers un système alimentaire plus durable en Région de Bruxelles-Capitale »

L'opération Marché du Midi (4.4) est la seule opération du CRU 7 qui s'intègre dans la stratégie Good Food qui vise le développement d'un système alimentaire plus durable.

- Une augmentation de la production locale de fruits, légumes, ... ;
- Transformer, distribuer, nourrir avec une alimentation saine, locale et de saison ;
- Accompagner la transition de la demande pour tous et ce prioritairement dès le plus jeune âge ;
- Développer une culture alimentaire durable et désirable ;
- Une réduction du gaspillage alimentaire ;
- La favorisation des systèmes alimentaires de demain ;
- Assurer la mise en œuvre stratégique : mobiliser tous les acteurs.

Bien que ceci n'ait pas été détaillé dans le programme du CRU 7, plusieurs opportunités se présentent pour le développement de potagers supplémentaire :

- La réduction des déchets du Marché du Midi (réutilisation des invendus), éventuellement pour d'autres projets dans la zone (hébergement MENA, pôle soins)
- La mise en place de cantines avec une alimentation saine (hébergement MENA, pôle soins, pôle sport métropolitain)
- Etudier la possibilité d'installer des potagers dans le parc des Deux Gares

A noter que la stratégie Shifting Economy se concentre sur le secteur de l'alimentation (Good Food)

Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise

La promotion et la favorisation des modes doux par l'augmentation de leurs confort et sécurité de circulation ainsi que la mise en place du pôle mobilité, pourraient mener à une diminution ou une modération des transports motorisés. Ceci est en ligne avec le premier thème du plan QUIET qui vise à modérer les transports motorisés.

Différents projets ont également pour but de diminuer le trafic de transit, en accord avec les prescriptions Good Move. Ceci est en ligne avec le plan QUIET qui vise à améliorer les zones de confort acoustique dans les quartiers.

Certaines opportunités ne sont pas détaillées dans les opérations mais sont énumérées ci-après :

- L'intégration des équipements collectifs et de loisirs : la réalisation de plans bruit locaux ou à l'échelle du quartier pour les nouveaux pôles sport

Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD)

Les opérations du CRU 7 ne sont pas en lien direct avec les le PGRD.

Une énorme opportunité se présente cependant par rapport à l'objectif « Poursuivre la transition du secteur de la construction vers une gestion circulaire des ressources et des déchets de construction »

Plusieurs opérations vont produire des déchets de construction et auront besoin de matériaux de construction pour le réaménagement. Une opportunité par rapport à la circularité des matériaux est présente.

A noter que la stratégie Shifting Economy se concentre sur le secteur des ressources et déchets (PGRD)

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
Plan de Gestion de l'eau	<p>Les différentes opérations liées à la création du Parc des Deux Gares assurent une perméabilité de la zone nettement plus élevée que dans la situation actuelle.</p> <p>Le réaménagement de l'Esplanade de l'Europe, de la Place de la Constitution et de la Rue de France comprend la perméabilisation d'une partie de ces zones. D'autres perméabilisations plus ponctuelles auront lieu en espace public.</p> <p>Ces actions s'intègrent dans le plan de gestion de l'eau.</p> <p>Bien que les actions en ligne avec le plan de gestion de l'eau ne soient pas détaillées dans le programme de CRU 7, plusieurs opportunités se présentent :</p> <ul style="list-style-type: none">• Prévoir un système de récupération des eaux pluviales pour une couverture optimale (90 à 100 %) des besoins du bâtiment (sanitaires, entretien, etc.). Connecter le trop-plein à un système d'infiltration des eaux pluviales• Intégrer au projet un système de recyclage des eaux grises (réutilisation des eaux issus des douches, lave-linges, etc. pour l'alimentation des sanitaires)• Favoriser une toiture permettant la collecte d'eau de pluie et/ou la temporisation de ces eaux• Mettre en place des systèmes limitant la consommation d'eau (robinet, chasse d'eau, etc.)• Récupérer des eaux des espaces publics avant d'entretenir ces derniers <p>Plus spécifiquement, toutes les mesures s'intégreront dans les axes d'action du plan de gestion de l'eau suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• Promouvoir une utilisation durable de l'eau ;• Prévenir et gérer les risques d'inondation ;• Encadrer la production d'énergie renouvelable à partir de l'eau et du sous-sol ; <p>Dans le cadre de l'infiltration de l'eau pluviale, il est important de mentionner que le projet de programme du CRU 7 prévoit une augmentation des surfaces perméables. Ceci permet une augmentation de l'infiltration de l'eau pluviale.</p> <p>A noter que le CRU ne présente pas d'opportunité d'amélioration des problèmes de rejets d'eaux usées vers la Senne.</p>
Be Circular - Programme Régional d'Economie circulaire (PREC)	<p>Le programme du CRU 7 comprend 2 opérations qui ont comme but d'améliorer l'économie circulaire :</p> <ul style="list-style-type: none">- 4.4 projets de cohésion sociétale « marché du midi » : Soutenir les actions de circularité des denrées alimentaires- 4.6 Hub : diagnostic économique du quartier du Midi <p>D'autres opportunités pourront se présenter dans le respect des objectifs du PREC.</p> <p>Des exemples de projets potentiels à développer sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• Repair café• La réutilisation des matériaux de démolition et réaménagements.• ...
Plan Nature	<p>Plusieurs opérations du programme du CRU 7 (la végétalisation de différents espaces publics en zone « Esplanade » et « cœur de gare » ainsi que végétalisation d'une partie importante de la zone « parc » visent à augmenter et améliorer la surface et la qualité des espaces verts. En conséquence ils s'intègrent dans le Plan Nature.</p>
Le Programme Régional de Réduction des Pesticides (PRRP)	<p>La gestion des espaces verts (prévue dans les espaces publics) se fera de manière exemplaire, et donc en ligne avec le PRRP.</p>

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
La stratégie Good Soil	<p>Plusieurs opérations du programme du CRU s'intègrent dans la stratégie Good Soil et permettent un renforcement ou une augmentation des services écosystémiques du sol :</p> <ul style="list-style-type: none">• Services d'approvisionnement comme la production d'eau potable ou la production agricole ; → Le programme du CRU prévoit une augmentation des espaces verts perméables (vu dans l'ensemble des projets espaces publics).• Services de régulation comme l'absorption du carbone atmosphérique ou le rôle de tampon lors des inondations ; → Le programme du CRU 7 prévoit une augmentation des espaces verts perméables et de végétalisation ce qui permet une augmentation de l'absorption de carbone et de l'infiltration de l'eau pluviale (vu dans l'ensemble des projets espaces publics).• Services culturels comme l'impact positif sur l'humain lorsqu'il fait des activités dehors : → Le programme du CRU 7 prévoit une augmentation des espaces publics verts (parc des Deux Gares).• Services de soutien comme l'espace de vie le sol fournit à la faune et la flore. → Le programme du CRU 7 prévoit une augmentation des espaces verts (vu dans l'ensemble des projets espaces publics). <p>Les projets dans les espaces publics aident donc à renforcer tous ces services.</p>
Shifting Economy	<p>Plusieurs opérations du programme du CRU s'intègrent dans la stratégie Shifting Economy qui visent à la transition économique de la Région, elle se concentre sur les secteurs prioritaires suivants (cf. plans et stratégies décrits par ailleurs)</p> <ul style="list-style-type: none">• Alimentation (Good Food) ;• Ressources et déchets (PGRD) ;• Construction (Renolution) ;• Industries culturelles et créatives ;• Mobilité (Good Move) ;• Santé.
Les contrats de Quartier Durables (CQD)	<p>Les différents aménagements des espaces publics prévus répondent à l'objectif suivant du CQD Midi :</p> <ul style="list-style-type: none">- travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large : qualité des espaces publics, végétalisés, sécurité routière, etc.) ; <p>L'activation des quadrilatères avec un pôle sport urbain, un pôle soins et l'activation des cellules commerciales ainsi que les projets socio-économiques répondent à l'objectif suivant du CQD Midi :</p> <ul style="list-style-type: none">- valoriser la vitalité du quartier
Le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)	
Plan Canopée	<p>Plusieurs opérations du programme du CRU 7 prévoient la plantation d'arbres (vu dans l'ensemble des projets brique et espaces publics) ce qui est en concordance avec le Plan Canopée.</p>
Beeldkwaliteitsplan (BKP)	<p>Un des objectifs du BKP est de relier et renforcer les espaces verts publics de la Senne. Comme le programme du CRU 7 propose d'améliorer la végétalisation autour</p>

Nom du plan ou programme

Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU

de la Senne à ciel ouvert (agrandissement de la berge Nord, prolongation de la Senne sur 80 m), il est en concordance avec le BKP.

4.4 Analyse des incidences globales du programme du CRU 7 et recommandations

4.4.1 Histoire et héritage

4.4.1.1 Patrimoine bâti

Plusieurs monuments font partie du patrimoine bâti dans la zone du CRU 7 (voir 3.2). Ces monuments ne sont pas situés dans les zones des opérations en tant que tel. Cependant, les opérations ont un impact indirect sur le patrimoine bâti.

De façon générale, le réaménagement des espaces publics a pour but de les rendre plus agréables pour les piétons et les cyclistes. Si les habitants et les passants s'approprient plus les lieux publics et y passent plus de temps, les lieux deviennent également plus vivants et utilisés. Ce cette façon, le patrimoine qui longe ces espaces publics est mis en valeur.

Plus spécifiquement :

- Zone 'Esplanade de l'Europe' et zone 'Cœur de gare' : le réaménagement des espaces publics améliore le lien entre la gare du Midi et les quartiers alentours, ce qui peut avoir un impact positif sur le patrimoine de la gare du Midi. La réactivation des quadrilatères met en avant l'héritage de ces structures, notamment les cellules commerciales qui forment l'extérieur des quadrilatères.
- Zone 'Parc des Deux Gares' : l'aménagement de l'entrée du parc (3.5 et 3.8A) met en valeur le bâtiment 'halle dépôt', repris à l'inventaire. La rénovation du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell (3.2) fait en sorte que la façade en brique jaune typique soit sauvegardée.

La Centrale de marché pour les études sur les aménagements des espaces publics autour de la gare du Midi (5.1) pourrait favoriser la mise en valeur du patrimoine bâti en harmonisant les aménagements des différents espaces publics.

Dans les opérations du livret 2, plusieurs sont en lien avec le réaménagement de l'espace public. De plus, la mise en œuvre des opérations 015 et 016 du Hall Dépôt Style mettraient ce bâtiment repris au patrimoine encore plus en valeur. La mise en œuvre des opérations du livret 2 augmenterait donc l'impact positif sur le patrimoine bâti.

4.4.1.2 Patrimoine naturel

Le patrimoine naturel dans la zone est composé de deux éléments. D'une part les arbres remarquables (site Ecole Vétérinaire de Cureghem et entre l'Avenue de Stalingrad et la Rue Terre-Neuve) et d'autre part la Senne qui coule à ciel ouvert dans la zone « Parc des Deux Gares ». Les autres zones étant fortement minéralisées, ne contiennent pas de patrimoine naturel.

Aucun arbre remarquable est abattu ni plus mis en valeur que dans la situation actuelle. Les opérations n'ont donc pas d'impact sur les arbres remarquables.

L'opération 3.3, remise à ciel ouvert de la Senne sur 80 m, a un impact positif direct sur le patrimoine naturel comme il prolonge la partie visible de la Senne. Le parc des Deux Gares se crée autour de la Senne et sa création met en valeur le patrimoine naturel.

4.4.1.3 Conclusions et tableau résumé des impacts

L'ensemble des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU.

La majorité des opérations des espaces publics a un impact positif sur le patrimoine bâti. Certaines opérations visent un bâtiment en particulier. La remise à ciel ouvert de la Senne sur 80 m, est la seule à avoir un impact (positif) direct sur le patrimoine naturel. Différentes opérations à initier renforceront l'impact positif du patrimoine bâti.

La majorité des interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Patrimoine bâti		+	0	0	+	0	+	0	+	+	+	+	+	0	0	+	0	0
Patrimoine naturel		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
Patrimoine bâti		+	0	0	+	0	+	+	0	0	0	0	+	0	+	0	
Patrimoine naturel		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

4.4.1.4 Recommandations histoire et héritage

Lors des réaménagements des espaces publics, les éléments du patrimoine bâti et naturel pourraient être mis en évidence. Par exemple en ajoutant un panneau explicatif, en faisant en sorte que les aménagements (panneaux, poteaux, arbres) n'entravent pas la vue depuis l'espace public vers le patrimoine.

Des interactions sont à rechercher entre le parc des Deux Gares qui sera créé et le bâtiment existant 'halle-dépôt'. Ces interactions peuvent être obtenues grâce à l'activation des façades du côté du parc.

La Senne peut être mise en évidence à deux endroits :

- Dans le parc des Deux Gares où elle coule à ciel ouvert où des panneaux didactiques reprenant son histoire et ses caractéristiques peuvent être placés à divers endroits le long de la balade autour de la Senne ;
- Dans la Rue de France sous laquelle la Senne coule en pertuis. Des éléments évoquant la Senne peuvent mettre ce patrimoine naturel en avant.

4.4.2 Population

4.4.2.1 Densité de la population

Dans la situation actuelle, la densité moyenne constatée dans le périmètre du CRU 7 est d'environ 19.159 habitants/km² en moyenne pondérée des secteurs statistiques. Cette densité est plus élevée que la moyenne régionale (7.500 hab/km²). Les parties les moins denses du périmètre accueillent les infrastructures ferroviaires et fonctions annexes : le périmètre du CRU 7 est à la fois un lieu habité, mais également un lieu de passage, de trafic dans lequel les infrastructures ferroviaires et fonctions annexes tiennent toute leur place.

L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :

- Développement de logements et d'équipements : augmentation de la densification due aux nouveaux projets résidentiels.
- Les évolutions de la population sont disparates avec des quartiers présentant un dynamisme démographique important (notamment côté Ville de Bruxelles et Anderlecht) et d'autres qui semblent en perte d'habitants (notamment côté du bas de Saint-Gilles).

Le projet de PAD prévoit 189.000 m² de logements en plus par rapport à la situation actuelle (avec MoveHub). Ceci, ainsi que divers autres projets de construction privés, augmenterait la densité de population dans le périmètre du CRU 7.

Les opérations du CRU 7 livret 1 ne prévoient que peu de logements et donc d'augmentation de population, entre autre parce que les opérations se situent majoritairement sur des espaces publics ou non habitables (quadrilatères). Seul le centre d'hébergement MENA (1.5) prévoit un nombre de logements de transit (environ 10) mais qui n'aura pas d'impact significatif sur l'augmentation de densité de population comme ces MENA sont déjà présents dans le quartier.

Plusieurs opérations à initier (016, 017) prévoient la construction de logements. Ces opérations vont légèrement faire augmenter la densité de la population mais ceci n'est pas un problème en soit.

4.4.2.2 Pyramide des âges

Dans la situation actuelle, sur les trois communes du périmètre, le constat est le même, on note une surreprésentation des populations jeunes avec notamment une part des 0-17 ans au-delà des 25%. Dans le périmètre du CRU 7 un habitant sur quatre a moins de 17 ans. Autre phénomène notable, la part des 0-3 ans est significativement supérieure à la moyenne régionale dans les parties anderlechtoise et saint-gilloise du périmètre.

Les opérations du CRU 7 livret 1 ont peu d'impacts directs sur la pyramide des âges. Vu la part importante de jeunes dans le quartier, l'équipement prévu (sport dans le petit quadrilatère 1.4A et 1.4B, le renforcement du Maillage Jeux 5.4) va procurer une opportunité d'activité pour les jeunes.

4.4.2.3 Cohésion sociale

Dans la situation actuelle, les quartiers du CRU 7 sont marqués par des indicateurs socio-économiques globalement dégradés par notamment des revenus médians par déclaration parmi les plus bas de la RBC. Les espaces publics ne sont pas accueillants et ne promeuvent pas la cohésion sociale.

L'évolution tendancielle présente la spécificité suivante. Malgré les suspicions d'une gentrification en cours depuis quelques années, on peut noter que ces quartiers semblent, en réalité, en manque d'attractivité avec des indicateurs socio-économiques qui peinent à s'améliorer. Sur ce point, il faut dissocier les dynamiques du haut de Saint-Gilles et les parties basses de la commune.

Par ailleurs, on note une amélioration de la cohésion sociale au travers des projets socio-économiques du CQD « Midi » :

- Accompagnement des publics sans-abris ;
- Projets artistiques et culturels visant à valoriser les artistes ou structures/collectifs artistiques et culturels du quartier ;
- Encadrement et gestion de l'espace multifonctionnel de quartier (ateliers STIB) ;
- Projet jeunesse avec focus sur les jeunes filles du quartier.

Différentes opérations du CRU 7 prévoient une amélioration de l'espace public (Esplanade de l'Europe 1.1, chantier métro 3 1.6, Place Victor Horta 2.1, création du parc des deux gares 3.5). Un espace public plus accueillant pourrait faire en sorte qu'il devienne un lieu de rencontre pour les gens du quartier et les gens qui transitent par la gare du Midi. Ceci peut favoriser la cohésion sociale.

Différents équipements ont un impact positif sur la cohésion sociale :

- l'équipement sportif (1.4A, 1.4B) sportif donnera la possibilité aux habitants du quartier de se rencontrer lors de la pratique du sport urbain dans leur quartier, actuellement peu pourvu d'équipements sportifs ;
- le renforcement du Maillage Jeux (5.4) donnera la possibilité aux habitants du quartier de se rencontrer
- La présence du pôle soins (1.4C) tend à diminuer la précarité des sans-abris ;
- Les MENA auront un lieu sécurisé où dormir et interagir (1.5). Les inégalités subies par les MENA seront diminuées.

Les opérations socio-économiques 4.1, 4.2, 4.3 et 4.5 auront également un impact positif sur la cohésion sociale.

L'opération associée 'place de la Constitution 001' augmenterait l'impact positif du CRU 7 sur le périmètre.

4.4.2.4 Conclusions et tableau résumé des impacts

La cohésion sociale bénéficie d'un impact positif des projets prévu par le CRU. Comme le programme prévoit peu de nouveaux logements, l'impact sur la densité de la population et la pyramide des âges est plutôt neutre. Différentes opérations à initier renforceraient l'impact positif sur la cohésion sociale.

Différentes interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4	
Densité de la population		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pyramide des âges		0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cohésion sociale		+	-	-	+	+	+	+	+	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
Densité de la population		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pyramide des âges		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
Cohésion sociale		+	0	0	+	0	+	+	+	0	+	0	0	0	0	+	

4.4.2.5 Recommandations population

- Étude de faisabilité quadrilatères (1.3) : L'implication des habitants dans la définition du programme de réaménagement aurait pour impact d'impliquer les usagers au projet et assurera une bonne appropriation des lieux après les aménagements ;
- Sport dans le petit quadrilatère (1.4 A et 1.4 B) : Aménager cet équipement de façon à privilégier la mixité des genres ;
- Promouvoir l'interaction des MENA (1.5) avec les habitants du quartier/associations afin d'augmenter d'avantage la cohésion sociale ;
- Afin que l'augmentation de la population (liée aux nouveaux logements) ne pose pas de problème, il faut que les équipements nécessaires (enseignement, loisirs, santé, etc.) pour cette nouvelle population soient prévus ;
- Étude sur la traversée vers le site du charroi (3.9) : L'implication des habitants des quartiers alentours / de la Région de Bruxelles-Capitale est souhaitable ;
- Projets de logements (opérations à initier 016, 017) : limiter le nombre de nouveaux logements afin de limiter l'impact sur la densité de population qui est déjà élevée dans le périmètre. Prévoir des logements de qualité et répondant aux besoins du périmètre ;
- Projets liés aux MENA, personnes sans-abris : prévoir une coordination entre ces projets et avec les projets existants afin de maximiser l'impact positif et de limiter le travail en parallèle.

4.4.3 Logements

4.4.3.1 Typologie des logements

Dans la situation actuelle, la majorité des logements à échelle du périmètre du CRU 7 peuvent être définis comme des logements de taille moyenne avec une large prédominance des logements comptant entre 3 et 4 pièces. Le périmètre du CRU est caractérisé par une surreprésentation des locataires.

Depuis le début des années 2000, la dynamique immobilière dans le périmètre du CRU est plutôt positive avec la création de ±300 logements par an en moyenne pour le périmètre du POT. Le pourcentage de logements sociaux y est de 4% contre 7% de moyenne pour la RBC. Il y a donc un manque de logements sociaux.

On retrouve une certaine typologie dans la construction de logements avec :

- Des projets de logements qui sont majoritairement réalisés par le privé ;
- Une plus forte proportion de logements de 2 chambres.

Depuis 2017, cette dynamique semble marquer le pas avec de moins en moins de nouveaux logements créés (publics ou privés).

L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :

- Projets de logements dans et autour du quartier : augmentation de la part de logements publics et privés (e.a. avec le projet de PAD « Midi », le projet Move Hub et le projet rue des deux gares 79A).

- Impact potentiel des nombreux nouveaux projets de logements privés, pourrait engendrer une arrivée de nouveaux habitants, plus aisés, impactant également les indices sociaux-économiques (amélioration).

Les opérations du CRU 7 livret 1 ne prévoient que peu de logements, entre-autre parce que les opérations se situent majoritairement sur des espaces publics ou non vivables (quadrilatères). Seul le centre d'hébergement MENA (1.5) prévoit un nombre de logements de transit (environ 10). L'opération de remise sur le marché des logements inoccupés (5.3) améliorera le taux d'occupation du parc immobilier actuel. L'objectif de cette opération est e.a. de créer de nouveaux logements sociaux, en manque dans le périmètre du CRU 7.

Plusieurs opérations à initier (008 (logements de transit), 016, 017) prévoient la construction de logements. La typologie des bâtiments n'est pas encore définie.

4.4.3.2 Prix des logements

Dans la situation actuelle, les loyers proposés dans les quartiers du CRU 7 sont parmi les plus bas à l'échelle régionale avec tout de même une augmentation continue depuis 2008. Augmentation qui suit la tendance au niveau régional.

Le marché de l'immobilier bruxellois est en surchauffe depuis la crise du coronavirus est la forte demande induite par de nombreux facteurs (investissement refuge, taux d'emprunt historiquement bas, taux d'épargne historiquement bas...).

L'évolution tendancielle prévoit des logements conventionnés pour les plus faibles revenus (Move Hub), pour le projet rue des deux gares 79 il n'y a pas d'indication par rapport au type de logements. La tendance est donc au maintien de la situation actuelle.

Les projets de logements prévus dans le livret 2 du CRU 7 ne décrivent pas les types de logements. Il n'est pas possible d'évaluer le critère 'prix des logements'. L'opération 5.3 de remise sur le marché de logements inoccupés pour en faire des logements sociaux devrait limiter le prix de ces logements.

4.4.3.3 Conclusions et tableau résumé des impacts

L'ensemble des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact plutôt neutre des projets prévu par le CRU. En effet, mis à part quelques opérations à initier il y a très peu d'opérations qui prévoient du nouveau logement.

Les interventions qui ont un impact sur ces thématiques répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic. Cependant, il n'est pas déterminé si les bâtiments dans les opérations à initier sont à vocation sociale.

Même si l'hébergement MENA prévoit un nombre limité de logements de transit et que l'opération 5.3 créera 10 logements sociaux, le nombre de logements sociaux dans le périmètre reste insuffisant.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Typologie des logements		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prix des logements		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
Typologie des logements		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
Prix des logements		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	

4.4.3.4 Recommandations logements

- Prévoir suffisamment de logements sociaux, en manque dans la situation actuelle (dans le cadre de la mise en œuvre des opérations à initier)
- Analyser les besoins en logements dans le périmètre pour définir la typologie des logements (sociaux, privés, nombre de chambres etc.) de façon optimale et coordonnée
- Limiter le nombre de nouveaux logements aux réels besoins afin de limiter l'augmentation de densité de population

4.4.4 Equipements

4.4.4.1 Adéquation offre/demande accueil petite enfance

Il y a une crèche dans la zone du CRU 7 sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Aucune autre crèche ne se trouve dans le périmètre.

Les opérations du CRU 7 ne prévoient pas de création de places d'accueil de la petite enfance. Le CRU 7 n'a pas d'impact sur ce critère.

Le projet de PAD « Midi » prévoit quant à lui des équipements d'accueil de la petite enfance.

4.4.4.2 Adéquation offre/demande scolaire

Il y a 2 écoles primaires et 2 écoles secondaires dans la zone du CRU 7 sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Aucune école ne se trouve sur le territoire d'Anderlecht et de Saint-Gilles dans le périmètre du CRU 7, même si plusieurs écoles se trouvent à proximité du périmètre du CRU 7.

Les opérations du CRU 7 ne prévoient pas de création d'offre scolaire. La création d'écoles est de la compétence des "communautés, pas des "régions" et le CRU est un programme issu des compétences matérielles régionales. De surcroît, le CRU doit se limiter en priorité aux compétences constitutionnelles "aménagement du territoire / rénovation urbaine". Le CRU 7 n'a pas d'impact sur ce critère.

Le projet de PAD « Midi » prévoit quant à lui des équipements d'école fondamentale et secondaire.

4.4.4.3 Adéquation offre/demande en santé et social

Dans la situation actuelle, plusieurs équipements associatifs et une structure médicale se situent sur le territoire de la Ville de Bruxelles dans le périmètre du CRU 7. Deux structures de santé se situent à Saint-Gilles. Cette offre est insuffisante au vu de la densité de la zone du CRU 7.

Dans le périmètre du CRU 7, il n'y a pas de structures de santé ou sociales spécifiques pour les sans-abris ou les toxicomanes, même si leur présence est nombreuse dans et autour de la gare du Midi et que la demande est donc bel et bien présente. Le centre du Samu-social et une infrastructure pour les toxicomanes sont présents en bordure du CRU 7.

Le projet de PAD « Midi » prévoit un équipement d'accueil de personnes âgées.

Le CRU 7 prévoit une amélioration de l'offre en santé et social. La création du pôle soin (1.4C) dans le petit quadrilatère répond à la demande d'une structure santé et sociale pour les sans-abris. En plus des soins en tant que tel, ce pôle comprendra également un point d'accueil et d'information pour orienter les sans-abris. L'étude de faisabilité programmatique (1.3) viendra définir plus précisément les besoins et possibilités par rapport au pôle soins. L'opération 'occupation temporaire petit quadrilatère maraude 4.2' est un projet socio-économique qui a pour but d'apporter de l'aide dans le secteur du sans-abrisme et de la toxicomanie. Ces deux opérations ont un impact positif sur l'offre en santé et social et plus spécifiquement lié au sans-abrisme. La création du centre d'hébergement et d'accueil de jour des MENA (1.5) répond également à une demande généralisée dans la Région de Bruxelles-Capitale et a donc un impact positif sur l'offre sociale.

L'opération à initier 008 prévoit une extension du projet MENA pour des logements de transit, équipement social.

4.4.4.4 Adéquation offre/demande culturelle et de loisir

Dans la situation actuelle, les seules offres culturelles et de loisir sont situées dans la partie Bruxelles-Ville du périmètre du CRU 7. Il s'agit de sport (Palais du Midi), d'un terrain de foot et de culture. Le reste de la zone du CRU 7 est dépourvu d'offre culturelle et de loisir. Il y a donc un manque criant en offre culturelle et de loisir.

La salle de sport Terre-neuve (omnisport et arts martiaux) est construite et partiellement inaugurée dans la partie Ville de Bruxelles.

Le projet de PAD « Midi » prévoit des équipements sportifs et des plaines de jeux/agoraspaces.

Le CRU 7 prévoit une amélioration significative de l'offre de loisir. D'une part la création du parc des Deux Gares (multiples opérations) qui offre une belle zone de loisir à ciel ouvert comprenant une promenade le long de la Senne. D'autre part il s'agit de l'offre sportive qui se voit agrandie. Le petit quadrilatère hébergera un pôle de sports métropolitains (1.4A et 1.4B). L'étude de faisabilité programmatique (1.3) viendra définir plus précisément les besoins et possibilités par rapport à ce pôle sport. De plus l'amélioration du Maillage Jeux (5.4) est prévue avec minimum 2 infrastructures par commune pour palier à l'offre quasi inexistante du Maillage Jeux dans le périmètre du CRU 7.

Le passage Horta-Blérot (009 à initier) et le Hall Dépôt (017) contiendront également des espaces qui pourront être activés grâce à de l'offre culturelle ou de loisir. Le CRU 7 ne se positionne pas par rapport aux activités spécifiques qui auront lieu à ces endroits.

4.4.4.5 Conclusions et tableau résumé des impacts

Les critères 'santé et social' et 'culturelle et de loisir' évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU. L'impact des opérations sur les critères 'petite enfance' et 'scolaire' est neutre.

Les interventions prévues par rapport à cette thématique répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Plusieurs opérations ont un impact positif pour les sans-abris et les toxicomanes pour la santé et le social. Cependant, il y a peu d'impact par rapport à la santé et le social pour les autres types de population. Ceci fait en sorte la situation de bilan CRU 7 reste neutre.

Différentes opérations à initier ont le potentiel d'encore améliorer la présence d'équipements dans le périmètre.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
		Adéquation offre/demande accueil petite enfance		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adéquation offre/demande accueil scolaire		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adéquation offre/demande accueil santé et social		0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adéquation offre/demande accueil culturelle et de loisir		0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
		Adéquation offre/demande accueil petite enfance		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Adéquation offre/demande accueil scolaire		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Adéquation offre/demande santé et social		0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	0	0	0	+	0	
Adéquation offre/demande accueil culturelle et de loisir		+	+	+	+	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	

4.4.4.6 Recommandations équipements

- Mettre à disposition les équipements sportifs créés (sport dans le petit quadrilatère) pour les écoles du quartier et dans le cadre de programmes sociaux ou de santé.
- Parc de la Senne :
 - Installer un parcours santé dans la zone du parc afin de prévoir des possibilités de sport localement et sans coût pour les habitants ;
 - Prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants ;
 - Bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell: prévoir de l'horeca ou un autre équipement de proximité.
- Hébergement et centre de jour pour MENA: Le CRU peut financer une partie du lancement du projet (e.a. partenariats préférentiels à identifier) et peut aider dans la mise en place de l'exploitation afin d'augmenter les chances de réussite du projet ;
- Passage Horta-Blérot: vu la grande surface prévoir du culturel (médiathèque, bibliothèque). Une étude de faisabilité programmatique est recommandée afin d'y installer des activités qui pourront fonctionner et avoir une plus-value dans le quartier.
- Identifier les points positifs et négatifs de la Halte Maraude actuelle afin de pouvoir offrir de meilleurs soins/ un meilleur accueil et suivi social pour l'opération 4.2 ;
- Une coordination est nécessaire entre l'opération 4.2 (maraude petit quadrilatère) et 4.3 afin de prévoir des services complémentaires.

4.4.5 Economie

4.4.5.1 Mixité des fonctions

- Tissu commercial

Les secteurs d'activités les plus représentés dans le périmètre du CRU 7 sont, dans l'ordre :

- les commerces et réparateurs de véhicules automobiles et motocycles ;
- les activités spécialisées, scientifiques et techniques ;
- les structures d'hébergement et de restauration.
- les commerces mono-orientés clientèle gare autour des entrées et sorties de la gare elle-même

La répartition de ces activités économiques est relativement homogène sur le territoire avec des implantations sur les trois communes du périmètre. On note également la présence de cellules vides un peu partout sur le territoire.

- Activités productives

La présence du réseau ferré et du canal (non loin vers l'ouest) a favorisé l'implantation d'activités productives dans la partie sud du périmètre.

L'observatoire des activités productives de 2018 identifie l'axe commençant le long de la rue des Deux Gares comme l'une des cinq zones à concentration d'activités productives de la RBC.

Dans le périmètre même du CRU, on recense relativement peu d'ateliers, ceux-ci étant plutôt implantés au sud et à l'ouest du périmètre.

- Les bureaux

Le quartier du Midi, regroupant 4,40% des bureaux à échelle régionale, est inscrit au CBD (Central Business District). Au même titre que le Centre, le quartier Nord, le quartier Européen et le quartier Louise.

L'évolution en matière de fonctions risque d'être influencée :

- Les projets immobiliers assureront le maintien de certaines activités (déménagement d'Infrabel et de la SNCB au sein du périmètre) et le développement de projets mixtes (Move Hub), résidentiels (projet rue des Deux Gares, projet résidentiel relatif au CQD « Midi ») ou de services (projet rue des Deux Gares, projets d'équipement relatifs au CQD « Midi ») ;
- L'arrivée de nouveaux habitants pourrait modifier également le niveau social moyen des habitants, ainsi que les modes de vies de consommations et à termes des besoins.
- Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services

Le CRU 7 livret 1 prévoit le renforcement de la mixité des fonctions :

- Pôle sport (1.4 A et B)
- Pôle soins (1.4 C) : vu le manque de fonctions de soins/santé dans la zone du CRU 7, ces nouvelles fonctions favorisent une mixité dans la zone
Différentes fonctions sont prévues dans le même 'bâtiment', des cellules commerciales en plus du sport et des soins.
- L'hébergement de MENA (1.5) est une nouvelle fonction dans le périmètre du CRU 7.
- Le diagnostic économique du quartier du Midi (4.6 – Hub) devrait identifier les fonctions manquantes dans le quartier et inciter la mise en place de telles fonctions qui renforceront la mixité des fonctions.

Différentes opérations du livret 2 renforceront encore plus la mixité des fonctions :

- Pôle mobilité (004) Différentes fonctions sont prévues dans le même 'bâtiment'. Vu le peu de fonctions liés à la mobilité douce dans la zone du CRU 7, ces nouvelles fonctions favorisent une mixité dans la zone.
- La réactivation du rez-de-chaussée/passage Horta-Blérot (009) avec des services (pas encore définis) va augmenter la mixité des fonctions dans la zone, aujourd'hui fortement utilisée par des bureaux.
- Les aménagements intérieurs du Hall Dépôt (015) ne sont pas encore définis mais seront en fonction des besoins en termes d'équipement de quartier

4.4.5.2 Emploi, chômage et revenus

- Emploi et taux de chômage :

Les taux de chômage sont, pour tous les secteurs statistiques du périmètre et des alentours (à l'exception du secteur non représentatif Jamar) au-delà de la moyenne de la RBC fixée à 18,65% en 2018. Le côté bruxellois du périmètre avec les secteurs Anneesens, Saint-Thomas, Blaes-Sud, dépassent les 30%.

L'analyse à échelle des quartiers montre une amélioration tendancielle sur les dix dernières années.

- Revenus médians

La majorité des secteurs statistiques du périmètre présente des revenus médians par déclaration sous la moyenne régionale et s'inscrivent dans les secteurs statistiques les plus faibles de la RBC sur cet indicateur.

L'évolution en matière de chômage risque d'être influencée par deux facteurs :

- L'arrivée de nouveaux habitants pourrait modifier également le niveau social moyen des habitants, ainsi que les modes de vies de consommations et à termes des besoins.
- Par ailleurs, la création de nouveaux services, surfaces commerciales ou équipements seront générateurs de nouveaux emplois.

Le CRU 7 livret 1 prévoit la création d'emploi ce qui peut faire diminuer le chômage et faire augmenter les revenus :

- La fréquentation de la zone peut se voir augmentée. Ceci à un impact positif sur les commerces de la gare.
- Pôle sport (1.4 A et B) ;
- Pôle soins (1.4 C) ;
Les cellules commerciales au pourtour du petit quadrilatère seront également remises en activité
- L'exploitation de l'hébergement MENA (1.5) ;
- Le bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell (3.2) est non affecté à l'état actuel. Dans le futur une activité y aura lieu.
- Les différentes actions de cohésion sociale et de vie collective (4.1 à 4.5) créeront des emplois
- Le diagnostic économique du quartier du Midi (4.6 – Hub) devrait identifier les fonctions manquantes dans le quartier et inciter la mise en place de telles fonctions qui créeront des emplois.

L'arrêt de différentes activités à l'entrée du parc des deux gares supprime ou déplace un nombre d'emplois (3.1)

Différentes opérations du livret 2 renforceront encore la création d'emplois :

- 004 La présence du pôle vélo et ses annexes
- 009 l'activation du passage Horta-Blérot
- 017 Aménagements intérieurs - Halle Dépôt Style

Les opérations qui ont pour but d'aider les personnes sans-abris peuvent à long terme aider à la réintégration de ces personnes dans le monde de l'emploi.

4.4.5.3 Conclusions et tableau résumé des impacts

L'ensemble des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU.

La majorité des interventions prévues pour cette thématique répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Toutefois, il n'est pas certain que les emplois créés dans le périmètre du CRU 7 vont être octroyés à des habitants du périmètre afin d'y diminuer le chômage.

A noter que les différents chantiers pourront avoir des impacts sur l'attractivité de la zone.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Mixité des fonctions		0	0	+	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Emplois, chômage et revenus		0	0	0	+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
Mixité des fonctions		+	+	+	+	0	+	0	+	0	+	+	0	0	0	0	
Emplois, chômage et revenus		0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	

4.4.5.4 Recommandations économie

- Donner une priorité à l'emploi local pour toutes les opérations qui créent de l'emploi, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
- Identifier les types de commerces ou activités commerciales manquantes dans le périmètre afin de remplir les cellules des quadrilatères avec des activités qui ont vocation à fonctionner au long terme
- Limiter au maximum la durée du chantier et communiquer le phasage aux habitants / commerçants.

4.4.6 Mobilité

Dans ce chapitre, les recommandations sont reprises directement après chaque critère.

4.4.6.0 Intermodalité

Comme mentionné dans cette étude, le périmètre du CRU présente une intermodalité potentielle importante des différents modes de transports. L'analyse ci-dessous reprend les différentes modes de transports mode par mode, mais ceux-ci peuvent bien entendu être complémentaires.

4.4.6.1 Piétons et PMR

Dans la situation actuelle, le périmètre du CRU 7 est largement dominé par l'automobile (stationnement et circulation), offre peu de cheminements sécurisés et confortables pour les piétons, PMR, et ne comprend pas d'espace public qualitatif.

Le plan 'GoodMove' présente certains défis et avancées : améliorations des cheminements piétons, PMR et cyclistes, notamment sur l'Esplanade de l'Europe et de part et d'autre du faisceau de voies ferrées, mais l'attribution au boulevard Jamar d'objectifs potentiellement contradictoires (axe plus pour les voitures et pour les piétons, axe confort pour les poids lourds constitue un risque pour la mise en œuvre des objectifs. Un travail judicieux sur le partage de l'espace est nécessaire.

Le PAD « Midi » prévoit de manière générale une augmentation de logements, de commerces et des équipements. Le nombre d'usagers sur le périmètre étudié aura pour impact une augmentation de ces flux.

Le CRU 7 met l'accent sur l'amélioration du confort, de la lisibilité et de la sécurité des cheminements piétons dans l'ensemble du périmètre. L'accessibilité PMR est également un prérequis.

4.4.6.2 Vélos

Dans la situation actuelle, le périmètre du CRU 7 est largement dominé par l'automobile (stationnement et circulation), offre peu de cheminements sécurisés et confortables pour les cyclistes. Certains axes peuvent même être considérés comme dangereux étant donné les confrontations fortes entre voiries motorisées et bandes cyclables. Il est cependant un nœud majeur en termes de transports en commun.

Le plan 'GoodMove' encadre l'amélioration des infrastructures cyclables, avec un accent porté sur les deux parallèles Esplanade de l'Europe et Fonsny, et les deux perpendiculaires Vétérinaires et Petite ceinture.

Le CRU 7 prévoit notamment une amélioration de l'infrastructure cyclable à hauteur de l'Esplanade de l'Europe, le Parvis Horta et la rue de France et la Rue des Vétérinaires, en lien avec la catégorisation « axe PLUS » du plan GoodMove. Les appels à projets des communes prévoient des initiatives en faveur du maillage urbain pour les modes actifs sont proposées.

4.4.6.3 Transports en commun

Dans la situation actuelle, le périmètre du CRU 7 est un nœud majeur pour les transports en commun (bus, tram, métro, train). Les correspondances ne sont toutefois pas toujours lisibles, ni confortables (rue Couverte). Des changements interviendront dans le scénario tendanciel avec la réorganisation du réseau STIB suite à la mise en service du métro 3 (prévue en 2025 sur le tronçon Nord-Albert). Le plan GoodMove n'entraîne pas de modification substantielle.

Le CRU 7 aura un impact principalement sur la rue Couverte, avec une réorganisation des arrêts. Le réaménagement de la latérale sur l'esplanade de l'Europe (toujours accessibles aux transports en commun) pourrait impacter la circulation des bus De Lijn.

Le programme prévoit également la réorganisation des arrêts bus internationaux et taxis sur la rue de France, en lien avec la mise en sens unique de la rue. Sur la rue Bara, il propose la mise à 30km/h pour apaiser les flux et améliorer la sécurité des traversées, ce qui pourrait avoir un effet limité sur la performance des lignes de bus qui empruntent cette rue.

Concernant les taxis, le programme prévoit le déplacement de la station de taxis, actuellement sur la rue Blérot à hauteur du parvis Horta, vers la latérale Blérot le long de la rue Bara. L'accès à la station se ferait à travers le bâtiment existant entre le Parvis Horta et la rue Bara. Ce déplacement induit une distance importante entre le hall de la gare et la station de taxis, et une perte conséquente de visibilité.

4.4.6.4 Automobile

Dans la situation actuelle, le périmètre du CRU 7 est largement dominé par l'automobile (stationnement et circulation), avec une part de trafic de transit très importante. L'offre importante en stationnement n'est toujours pas utilisée dans son entièreté, avec des taux d'occupation tout à fait acceptables.

Dans la situation projetée, le plan GoodMove prévoit la caractérisation de l'axe Jamar-Bara en axe plus (accès sud de la Petite ceinture). L'avenue Fonsny devient un axe confort, tout comme la rue des Vétérinaires. Quant au stationnement, le projet de PAD Midi prévoit le déplacement de stationnement en souterrain de nouveaux bâtiments.

L'impact majeur sur la circulation automobile dans la zone viendra avec la mise en œuvre des différents contrats locaux de mobilité dans la zone (Cureghem, Parvis, Gare du Midi, Industrie sud).

Le CRU 7 aura un impact dans le sens où il devra s'inscrire dans ces nouveaux plans de circulation en les opérationnalisant pour plusieurs axes : boulevard Jamar, Esplanade de l'Europe, rue des Vétérinaires, rue de France, rue de l'Instruction, rue Bara... Une attention particulière devra être portée dans le cadre du réaménagement des voiries suite au chantier du métro 3, sur base des études de mobilité existantes et à mener, de la spécialisation multimodale des voiries et du rééquilibrage nécessaire de l'espace disponible entre les différents modes.

4.4.6.5 Alternatives à l'automobilité

Peu d'alternatives sont pour l'instant disponibles et envisagées dans un futur proche. Le hub mobilité prévu dans le grand quadrilatère a toutefois le potentiel d'améliorer les correspondances et faciliter l'utilisation des alternatives à l'automobilité. Il sera essentiel en ce sens d'assurer de bonnes connexions avec la gare.

La mise en œuvre du programme du CRU 7 aura comme effet d'améliorer l'attractivité des modes actifs, grâce à des cheminements plus confortables, sécurisés, et accessibles.

Les implications en termes de transport public (bus, tram, taxis) dépendront notamment des connexions avec le hub mobilité, du réaménagement du pôle de la rue Couverte, du déplacement de la station de taxis, et du réaménagement de la rue de France. Ces trois projets seront essentiels pour favoriser l'intermodalité.

4.4.6.6 Conclusions et tableau résumé des impacts

L'ensemble des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU 7. Une nuance peut toutefois être apportée pour le trafic automobile, auquel la place attribuée va diminuer suite à la mise en œuvre des projets prévus. Cette diminution doit se faire à l'échelle plus large de la mise en œuvre du plan GoodMove afin d'être évaluée. A terme, on peut espérer des changements de comportement menant à une diminution de l'usage de la voiture, donc de l'intensité du trafic, qui profitera in fine, par une circulation plus fluide, aux personnes ne pouvant pas utiliser d'alternatives. De manière générale, l'évaluation de l'impact sur le trafic automobile dépend des décisions prises dans le cadre du PAD (sens de circulation notamment) et dans les futures études complémentaires, nécessaires pour étudier les différences par rapport au projet de PAD.

La majorité des interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic, notamment sur l'amélioration du confort et de la sécurité des modes actifs via une répartition plus équitable de l'espace disponible.

Toutefois, une attention particulière doit être portée à la cohérence entre les projets au sein du CRU 7, et entre ces projets et ceux au-delà du cadre du CRU 7 (modification du plan de circulation des quartiers concernés et alentours par exemple), afin d'atteindre les objectifs fixés (cohérence des cheminements, gestion coordonnée du stationnement...).

A noter que les différents chantiers auront des impacts au niveau de la mobilité durant la durée des travaux.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opérations																
		Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Piétons et PMR		+	+	0	0	0	0	0	+	+	0	+	+	+	0	0	0	0
Vélos		+	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	+	+	0	0	0	0
Transports en commun		-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	-	0	0	0	0	0
Automobile		-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alternative à l'automobile		+	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	+	+	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opérations														Bilan du programme CRU	
		Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3		Opération 5.4
Piétons et PMR		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	
Vélos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	
Transports en commun		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	
Automobile		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	
Alternative à l'automobile		0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	

4.4.6.7 Recommandations

1) Intermodalité

Maintenir à minima le potentiel d'intermodalité existant

2) Piétons et PMR

- Sur les axes correspondant à la catégorie PLUS du Plan GoodMove, favoriser une séparation des flux cyclistes et piétons via une infrastructure dédiée afin de limiter les situations conflictuelles
- Porter une attention à l'emprise du marché du midi dans le cadre de la végétalisation de l'Esplanade de l'Europe afin de maintenir de tout temps des cheminements piétons confortables, sécurisés, lisibles et accessibles PMR
- Éviter l'empiètement des zones de livraison sur les axes des cheminements piétons
- Favoriser les cheminements piétons confortables et accessibles en lien avec les façades activées, afin d'améliorer le contrôle social
- Porter une attention dans l'ensemble des projets à l'éclairage des espaces publics et voiries afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons
- Favoriser une signalétique cohérente pour relier les différents équipements

3) Vélos

- Sur les axes correspondant à la catégorie PLUS du Plan GoodMove, favoriser une séparation des flux cyclistes et piétons via une infrastructure dédiée afin de limiter les situations conflictuelles et assurer aux cyclistes une rapidité et un confort optimal
- Favoriser une signalétique cohérente pour relier les différents équipements
- Éviter l'empiètement des zones de livraison sur les axes des pistes cyclables
- Prévoir du stationnement vélo aux entrées du futur parc et des futurs équipements (pôle sport et pôle soin dans les quadrilatères, notamment)

4) Transports en commun

- Mener une étude spécifique sur le nœud de correspondance au niveau de la rue Couverte afin d'assurer une lisibilité, un confort et un degré de sécurité satisfaisants aux différents usagers des lignes de bus, tram et train présentes.
- Développer des plans de circulation pour l'accès au hub de bus internationaux / shuttles sur la rue de France, sur base d'une mise en sens unique de la rue
- Développer des scénarios de positionnement de la station de taxis avec les acteurs concernés

5) Automobilité

- Articuler le programme du CRU 7 avec les éventuels CLM futurs afin d'éviter les contradictions
- Une attention particulière doit être portée aux choix d'équipements à portée locale, afin de limiter la génération de trafic dans un quartier qui restera fortement impacté par la circulation (Petite ceinture, axe Jamar – Bara comme entrée/sortie sud de la Région)
- Mener une étude de report du stationnement à l'échelle du quartier suite au réaménagement du boulevard Jamar et de la Petite ceinture (en cas de réaménagement des bermes notamment)

6) Alternatives à l'automobilité

- Une attention particulière doit être portée aux pôles d'échange (rue Couverte, rue de France, Parvis Horta/station taxis, grand quadrilatère afin de faciliter le passage d'un mode à un mode, et ainsi fluidifier les déplacements non-réalisés en voiture individuelle
- Outre ces pôles, les alternatives à l'automobilité doivent être développées à l'échelle des contrats locaux de mobilité prévus
- Une signalétique forte doit être prévue dans l'ensemble des projets afin d'aider les modes actifs et les usagers des transports en commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple les futurs parkings vélo)

7) Chantier

- Réduire au maximum la durée des chantiers et communiquer en amont aux habitants / utilisateurs des zones concernées par le chantier.
- Prévoir les signalisations adéquates et anticiper les impacts des chantiers sur la mobilité.
- Tenir compte de l'effet cumulatif de certains chantiers sur la circulation.

4.4.7 Cadre de vie

4.4.7.1 Espaces verts (quantitatifs)

Une vraie carence en espaces verts publics est présente dans la situation actuelle. Il y a seulement des arbres en voirie et sur certaines places. Dans l'îlot des deux gares, il y a approximativement 11.500 m² d'espace vert mais il est privatif et donc pas accessible au public.

Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m².

Le CQD « Midi » veut travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large et entre-autres la qualité des espaces publics végétalisés.

Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif sur les espaces verts (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).

Le programme de CRU 7 a un impact positif significatif sur la quantité d'espaces verts. Grâce à la création du parc des Deux Gares (environ 33.000 m²), un parc public relativement grand pour un milieu si urbanisé sera présent dans la zone du CRU 7. D'autres espaces publics seront végétalisés de façon significative, notamment l'Esplanade de l'Europe (1.1) (environ ¼ de sa surface) et la rue de France qui a pour objectif d'être transformée en 'rue jardin' (2.4). D'autres espaces publics seront végétalisés de façon plus sporadique, quand la fonction et l'espace le permettent. Il s'agit de l'articulation entre la place Victor Horta et l'Esplanade de l'Europe (2.1A), l'articulation entre la place Victor Horta et la Rue de France/Institution (2.1C), la Rue de l'Instruction (2.2) et la traversée de la rue des Vétérinaires vers l'îlot des Deux gares (2.5A). Tous ces espaces publics, même s'ils sont partiellement végétalisés, restent fortement minéralisés. Ils ne peuvent pas être considérés comme des espaces verts en tant que tel mais peuvent quand même être pris en compte dans le contexte très urbanisé du CRU 7, en effet, la végétalisation d'un espace public ne fait pas automatiquement de lui un espace vert.

La carence en espace vert est diminuée du côté de l'îlot des Deux gares grâce à la création du parc des Deux Gares. Cependant au nord et nord-est du périmètre (a.p.d. nord-est de la rue de l'Institution, la carence reste présente en tenant compte du parc des deux gares comme seul vrai espace vert.

L'opération de reprofilage de l'Avenue Fonsny (013) du livret 2 augmenterait également la présence de végétation.

4.4.7.2 Espaces verts (qualitatifs)

En raison de la vraie carence en espaces verts publics dans la situation actuelle, le périmètre souffre d'une mauvaise qualité d'espaces verts. Il y a seulement des arbres en voirie et sur certaines places, ce qui est très peu qualitatif. Dans l'îlot des deux gares, il y a approximativement 11.500 m² d'espace vert mais il est privatif et donc pas accessible au public.

Tout comme pour le point précédent, le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m².

Le CQD « Midi » veut travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large et entre-autres la qualité des espaces publics végétalisés.

Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif sur les espaces verts (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).

Le programme de CRU 7 a un impact positif significatif sur la qualité des espaces. Grâce à la création du parc des Deux Gares (environ 33.000 m²), un parc public qualitatif relativement grand pour un parc urbain sera présent dans la zone du CRU 7. Ce qui le rend spécifiquement qualitatif est que la Senne y coule à ciel ouvert, qu'il y a une promenade en boucle autour de la Senne, que le parc a différents accès et qu'il y a des zones plus aménagées (jeux, mobilier etc.) et d'autres plus naturelles (les berges).

D'autres espaces publics seront végétalisés de façon significative, notamment l'Esplanade de l'Europe (1.1) (environ ¼ de sa surface) et la rue de France qui a pour objectif d'être transformée en 'rue jardin' (2.4). La qualité de ces aménagements n'est pas encore connue. D'autres espaces publics seront végétalisés de façon plus sporadique,

quand la fonction et l'espace le permettent. Il s'agit de l'articulation entre la place Victor Horta et l'Esplanade de l'Europe (2.1A), l'articulation entre la place Victor Horta et la Rue de France/Institution (2.1C), la Rue de l'Instruction (2.2) et la traversée de la rue des Vétérinaires vers l'îlot des Deux gares (2.5). Ces espaces verts ne peuvent pas être considérés comme des espaces verts en tant que tel, et sûrement pas de haute valeur qualitative, mais peuvent quand même être pris en compte dans le contexte très urbanisé du CRU 7.

4.4.7.3 Paysage urbain

Dans la situation actuelle, le paysage urbain est fracturé par la présence de la gare du Midi au milieu du CRU 7 qui n'est pas toujours bien connectée avec les autres quartiers du périmètre. L'espace public est peu qualitatif car très minéralisé et avec une forte présence de véhicules motorisés.

Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif sur les espaces verts (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).

Le projet de PAD « Midi » reprend les projets objectifs suivants qui peuvent améliorer le paysage urbain (création du Parc de la Senne, le traitement architectural des rez-de-chaussée des constructions emblématiques et leur affectation, orientée vers l'espace public, les rez-de-chaussée aveugles sont interdits le long d'un liseré d'activation des rez-de-chaussée,

Différentes opérations du livret 1 du CRU 7 ont un impact positif sur le paysage urbain. D'une part il s'agit de la quasi-totalité des opérations dans les espaces publics. En effet, la végétalisation, l'apaisement et l'amélioration des profilages rendent le paysage urbain plus agréable et plus lisible. L'activation des quadrilatères va rendre plus vivant et agréable les espaces publics qui les longent. Toutes ces opérations aident à la création de la magistrale piétonne et au renforcement de la liaison du XXI-ième siècle. D'autre part il s'agit de la création du parc des Deux Gares. Cette zone étant fortement déminéralisée et rendue accessible au public, le paysage urbain se voit amélioré. Les opérations suivantes ont également un impact positif : la suppression du car-wash (3.1B) et de la station-service (3.1C), le déplacement du bâtiment technique Vivaqua (3.1A et 3.4) avec une amélioration/ élargissement du passage de l'entrée vers le cœur du parc, la mise en valeur du bâtiment 'halle-dépôt' repris à l'inventaire, la rénovation du bâtiment d'angle (3.2) avec sauvegarde de la façade en brique jaune typique.

Plusieurs opérations à initier ou associées du livret 2 amélioreront également le paysage urbain grâce à la végétalisation, l'apaisement et l'amélioration des profilages des certains espaces publics.

4.4.7.4 Nuisances

Dans la situation actuelle, la circulation dense (tant automobile que ferroviaire) rend la zone bruyante et peu accueillante pour la mobilité douce et pour les habitants et usagers de la zone du CRU 7.

Le marché du Midi est un évènement majeur dans la zone du CRU 7. Mis à part les aspects positifs du marché, ce marché crée certaines nuisances le dimanche matin/midi : obstruction de l'Avenue Fonsny à hauteur de la place de la Constitution ce qui crée des embouteillages, présence d'une grande quantité de déchets après le marché.

Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).

Différentes opérations du CRU 7 ont un impact positif sur les nuisances. D'une part les opérations dans l'espace public qui ont pour objectif de diminuer la place de la voiture et d'augmenter la place pour la mobilité douce (Esplanade de l'Europe (1.1), place Horta (2.1), Rue de France (2.4)). D'autre part la transformation de la zone de station-service/parking/car-wash en parc diminue les nuisances à cet endroit (3.1).

Certaines opérations du livret 2 diminueront également les nuisances dans le périmètre :

- place de la Constitution (001) : suppression des places de parking ;
- pôle mobilité (004) : gare de bus à l'intérieur du grand quadrilatère qui réduit le bus de l'espace extérieur ;

4.4.7.5 Sécurité

La mobilité à hauteur de la gare du Midi est chaotique et pas assez sécurisée dans la situation actuelle (voir 3.7). De plus la Rue Couverte et le tunnel des Vétérinaires présente un caractère d'insécurité (sombre, sale).

Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution). Ceci sera également appuyé par les opérations du CQD « Midi » qui veut travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large comprenant la sécurité routière.

Différentes opérations du CRU 7 livret 1 ont un impact positif sur la sécurité. D'une part, il s'agit des opérations dans l'espace public qui ont pour objectif de diminuer la place de la voiture et/ou d'augmenter/sécuriser la place de la mobilité douce (l'Esplanade de l'Europe (1.1), la rue Couverte (1.2), la place Horta (2.1), la Rue de l'Instruction (2.2), les deux traversées de la Rue Bara (2.3), la Rue de France (2.4) et la Rue et le tunnel des Vétérinaires (2.5)), améliorent la sécurité routière pour la mobilité douce. Une attention particulière sera apportée à une bonne clarté dans la rue Couverte et le tunnel des Vétérinaires afin d'assurer une meilleure sensation de sécurité.

D'autre part il s'agit d'aménagements de lieux afin d'assurer plus de sécurité pour une certaine tranche de la population. La construction du centre de jour et d'hébergement des MENA (1.5) et du pôle soins pour les sans-abris (1.4C) leur procure un endroit où aller pour sortir de la rue et se retrouver dans un espace plus sécurisé. Les opérations socio-économiques 4.2 (maraude petit quadrilatère) et 4.3 (sans-abrisme/toxicomanie) procureront également plus de sécurité pour les sans-abris.

Dans les opérations du livret 2, la suppression du parking sur la place de la Constitution (001) et toutes les opérations d'amélioration de l'espace public par rapport à la visibilité des/infrastructures pour les usagers faibles augmenteront également la sécurité dans le périmètre.

4.4.7.6 Alimentation durable

Dans la situation actuelle, l'alimentation durable n'est pas fort présente dans la zone du CRU 7. Il n'y a aucun point de vente Good Food, deux restaurants Good Food (un dans la gare du Midi et un Rue de Mérode) et pas de potagers collectifs.

L'opération 4.4 du marché du Midi (amélioration de la gestion des déchets et lutte contre le gaspillage alimentaire) peut être considérée comme ayant un impact positif sur l'alimentation durable car elle répond à l'objectif « Une réduction du gaspillage alimentaire » de la Stratégie Good Food. Elle fera l'objet d'un appel à projets coordonné par les communes sur base des enjeux et thématiques décrites dans la fiche projet.

L'opération 4.5 (appels à projets communaux) reprend des initiatives liées à l'agriculture urbaine et l'alimentation saine et durable (des potagers, marchés, repas collectifs, ateliers de nourriture...).

4.4.7.7 Conclusions et tableau résumé des impacts

La quasi-totalité des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU.

La majorité des interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Toutefois, le périmètre reste très urbanisé et minéralisé avec les nuisances associées connues. La carence en espace vert est diminuée du côté de l'îlot des Deux gares grâce à la création du parc des Deux Gares. Cependant au nord et nord-est du périmètre (a.p.d. nord-est de la rue de l'Institution, la carence reste présente en tenant compte du parc des deux gares comme seul vrai espace vert.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opérations																
		Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Espaces verts (quantitatifs)		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Espaces verts (qualitatifs)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0
Paysage urbain		+	+	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0
Nuisances		+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	-	0	0	0
Sécurité		+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0
Alimentation durable		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opérations														Bilan du programme CRU	
		Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3		Opération 5.4
Espaces verts (quantitatifs)		+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Espaces verts (qualitatifs)		+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paysage urbain		+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	
Nuisances		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sécurité		0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	
Alimentation durable		0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	

4.4.7.8 Recommandations cadre de vie

- Prévoir au moins une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres et surface alentours perméabilisée) et des bancs sur l'Esplanade de l'Europe et la place de la Constitution
- Etudier la compatibilité des espaces publics avec les activités des quadrilatères (par exemple le skate parc qui déborde sur les places publiques)
- Les accès au parc des Deux Gares devront être sécurisés mais il faut éviter l'effet barrière aux entrées du parc
- Un système de ventilation optimal sera nécessaire dans le nouveau bâtiment Vivaqua étant donné les activités de la station de pompage nécessitant régulièrement un curage de boue lourde
- Assurer une cohabitation sécurisée entre les usagers du parc et les camions /véhicules qui devront se rendre dans le nouveau bâtiment

- Prévoir une étude qui recense :
 - les invendus du Marché du Midi et des débouchés potentiels de réutilisation (en lien avec l'opération 4.4)
 - la présence de vendeurs qui offrent des légumes de saison, d'origine locale et biologique
- Etudier les opportunités du pôle soins pour sans-abris et du bâtiment MENA pour la réutilisation des invendus du marché du Midi et/ou la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement d'alimentation durable
- Etudier la possibilité de mise en place de cantines avec une alimentation saine (hébergement MENA, pôle soins, pôle sport métropolitain)
- Etudier la possibilité d'installer des potagers dans le parc des Deux Gares.

4.4.8 Environnement

Dans ce chapitre, les recommandations sont reprises directement après chaque critère.

4.4.8.1 Cycle de l'eau

Dans la situation actuelle, la zone du CRU 7 est très fortement imperméabilisée. La zone la plus perméable se situe au niveau de l'îlot des Deux Gares, berges végétalisées qui longent la Senne. C'est également le seul îlot où la Senne coule à ciel ouvert pour ensuite couler en souterrain. Différentes zones sont reprises en aléa d'inondation forte ou moyenne. La majorité des eaux de pluie est dirigée vers les égouts.

Le scénario tendanciel prévoit de la perméabilisation et de l'imperméabilisation :

- Le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution) ;
- Le projet PAD « Midi » prévoit environ 220.000 m² de nouvelles constructions. Des zones perméables seront construites (par exemple îlot Tintin (projet Move Hub), City Gate I (rue des Marchandises). Ceci a un impact négatif pour le cycle de l'eau ;
- Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m².

Le programme du CRU 7 mise sur 3 axes d'amélioration du cycle de l'eau :

- la perméabilisation partielle des espaces publics
- la création du parc des Deux Gares avec une perméabilisation significative
- la mise à ciel ouvert de la Senne sur 80m

Afin d'augmenter l'infiltration naturelle de l'eau de pluie sur place et ainsi de limiter les inondations en voirie lors de (fortes) pluies, une perméabilisation des espaces publics est nécessaire. Différentes opérations ont pour but de perméabiliser une partie de l'espace public. Il s'agit surtout de l'Esplanade de l'Europe (1/4 perméable après l'opération 1.1) et de la Rue de France qui devrait avoir une gestion exemplaire des eaux pluviales (2.4). D'autres espaces publics seront perméabilisés de façon plus sporadique, quand la fonction et l'espace (impétrants) le permettent. Il s'agit de l'articulation entre la place Victor Horta et l'Esplanade de l'Europe (2.1A), l'articulation entre la place Victor Horta et la Rue de France/Institution (2.1C), la Rue de l'Instruction (2.2) et la traversée de la rue des Vétérinaires vers l'îlot des Deux gares (2.5A).

Une perméabilisation (et végétalisation) significative aura lieu lors de la création du parc des Deux Gares. Il s'agit d'une surface d'environ 21.300 m² qui sera perméabilisée lors de la création du parc. Cette surface supplémentaire sera disponible pour l'infiltration naturelle de l'eau de pluie.

L'ouverture de la Senne sur 80m (3.3) a un impact positif sur le cycle de l'eau car l'eau de pluie excédentaire qui n'aura pas pu s'infiltrer sur les zones alentours pourra s'écouler vers la Senne et ne sera pas renvoyée aux égouts. La qualité de l'eau d'une rivière à ciel ouvert est meilleure que voutée.

L'impact des opérations sur le cycle de l'eau est positif sur la zone du CRU 7. La zone « parc des Deux Gares » sera la plus perméabilisée des trois zones. Les deux autres zones qui comprennent une grande surface de voiries et d'espace public, seront perméabilisées dans la mesure du possible au vu de leurs fonctions.

Différentes opérations du livret 2 auront un impact positif sur le cycle de l'eau grâce à la perméabilisation si elles sont mises en œuvre. Il s'agit de la place de la Constitution (001), la Place Bare (003), la place de France (012) et l'Avenue Fonsny (013).

A noter que les différents chantiers auront des impacts limités et ponctuels sur le cycle de l'eau.

4.4.8.2 Maillage vert et bleu, réseau écologique

Dans la situation actuelle aucun espace vert accessible au public ne se situe dans la zone du CRU 7.

A l'exception de l'îlot des deux gares, la zone du CRU 7 se situe en zone prioritaire de verdoisement.

La Senne coule à ciel ouvert dans l'îlot des Deux Gares et elle y est reprise dans une zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne.

Le scénario tendanciel prévoit une amélioration de la situation :

- Le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution) ;
- Projets dans l'îlot Deux Gares : Ring Station, bâtiment Philips, Deux Gares 10. Ces projets de bâtiments peuvent avoir un impact considérable sur la qualité du parc autour de la Senne à ciel ouvert.
- Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m².

Le programme du CRU 7 mise sur 3 axes d'amélioration du cycle de l'eau :

- la végétalisation partielle des espaces publics ;
- la création du parc des Deux Gares ;
- la mise à ciel ouvert de la Senne sur 80m.

Différentes opérations ont pour but de végétaliser une partie de l'espace public. Il s'agit surtout de l'Esplanade de l'Europe (1/4 végétalisé après l'opération 1.1) et de la Rue de France qui deviendrait une 'rue jardin' (2.4). D'autres espaces publics seront végétalisés de façon plus sporadique, quand la fonction et l'espace le permettent. Il s'agit de l'articulation entre la place Victor Horta et l'Esplanade de l'Europe (2.1A), l'articulation entre la place Victor Horta et la Rue de France/Institution (2.1C), la Rue de l'Instruction (2.2) et la traversée de la rue des Vétérinaires vers l'îlot des Deux gares (2.5A).

De cette façon, une continuité verte sera mise en place entre le parc des Deux Gares et la rue de Stalingrad, qui est elle-même reprise dans les continuités vertes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Grâce à la création du parc des Deux Gares, un espace vert public sera présent dans la zone du CRU 7. Ce parc va améliorer la situation de la zone, zone prioritaire de verdoisement et va renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot. Ce parc a également un grand potentiel de liaison avec les sites du Charroi au sud-ouest et de Biestebroek à l'ouest. L'étude de faisabilité sur la traversée vers site charroi (3.9) est une opération positive pour les futures connections des zones vertes.

L'ouverture de la Senne sur 80m (3.3) a un impact positif sur le maillage bleu et va renforcer la revalorisation et l'intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018.

L'impact des opérations sur le maillage vert et bleu et le réseau écologique est donc positif sur la zone du CRU 7. La zone « parc des Deux Gares » sera la plus impactée (positivement). Les deux autres zones qui comprennent une grande surface de voiries et d'espace public, le seront d'une façon plus limitée.

L'opération à initier de la place de Bara (003) et d'Avenue Fonsny (013) auraient un impact positif sur le maillage vert et bleu et le réseau écologique.

A noter que les différents chantiers auront des impacts limités et ponctuels sur le maillage bleu/vert et le réseau écologique.

4.4.8.3 Faune et flore

Dans la situation actuelle, la présence de faune et de flore est limitée dans le périmètre du CRU 7 comme l'indique le CBS + (Coefficient de potentiel de biodiversité par surface). A part l'îlot entre la Rue dr Kuborn et la rue des Deux gares qui a un CBS+ de 0.4, l'ensemble des îlots du périmètre se situe à moins de 0.3. Une grande partie de la zone se situe même en-dessous des 0.1. La zone verte le long de la Senne à ciel ouvert dans l'îlot des Deux gares est la zone qui contient probablement le plus de faune et de flore.

Le scénario tendanciel prévoit une amélioration de la situation :

- Le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution) ;
- Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m². Les berges de la Senne sont renaturées et mises en valeur.

Le programme du CRU 7 a un impact positif sur la faune et la flore :

- Différentes opérations ont pour but de végétaliser une partie de l'espace public (voir 4.4.8.2) ;
- Une végétalisation significative aura lieu lors de la création du parc des Deux Gares. Il s'agit d'une surface d'environ 21.300 m² qui sera végétalisée lors de la création du parc ;
- L'ouverture de la Senne sur 80 m (3.3) avec mise en place d'une passe à poisson qui permettra la remontée des poissons à contre-courant de la rivière.

Cette végétalisation va augmenter la quantité et la diversité de la flore présente dans le périmètre. Dès lors, la quantité et la diversité de la faune devrait également augmenter. Dans les espaces publics minéralisés l'impact sera positif mais limité vu le contexte fortement urbanisé.

A hauteur du parc, les impacts seront fortement positifs mais un point d'attention doit être mis en avant. Dans la situation actuelle, cette zone comprend déjà une zone verte de plusieurs milliers de mètres carrés. Comme cette zone est inaccessible au public, il est possible qu'un certain écosystème s'y soit développé. La création du parc accessible au public pourrait mettre en péril cet écosystème. Il faut toutefois noter que la valeur biologique de cet endroit n'est pas connue. La présence de la Renouée du Japon y est observée.

L'opération à initier de la place de Bara (003) et d'Avenue Fonsny (013) auraient un impact positif sur la faune et la flore.

A noter que les différents chantiers auront des impacts sur la faune et la flore du site, les dérangements proviendront principalement des engins de chantiers et des nuisances sonores.

4.4.8.4 Ilot de fraîcheur

Dans la situation actuelle, la seule zone fraîche est celle à hauteur de la Senne à ciel ouvert. La seule zone 'moyennement fraîche' est l'îlot des Vétérinaires. Tout le reste de la zone se situe en zone chaude.

Dans le scénario tendanciel, le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).

Le projet Move Hub inclut également la création d'un îlot de fraîcheur en intérieur d'îlot.

Le projet de PAD « Midi » reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m². Les émergences et les constructions présentant une hauteur supérieure à 40 mètres intègrent des mesures visant à limiter leur impact négatif sur le microclimat (vent, ensoleillement, luminosité).

Toutes les opérations du CRU 7 qui visent à végétaliser des zones (voir 4.4.8.2), ont un impact positif sur la création d'îlots de fraîcheur. En effet, la végétation crée de l'ombre et l'évapotranspiration rafraîchit l'atmosphère. L'ouverture de la Senne sur 80 m (3.3) a également un impact positif. La présence d'eau rafraîchit également l'atmosphère.

4.4.8.5 Etat du sol

Dans la situation actuelle, la carte de l'état du sol montre de nombreuses parcelles cadastrées reprises à l'inventaire. Toutes les catégories sont présentes. Les voiries et espaces publics ne sont majoritairement pas repris à l'inventaire de l'état du sol. Des pollutions ne sont toutefois pas à exclure.

La dépollution de différentes parcelles¹ (332b & 23 / 24 / 62 de la SNCB) est prévue dans la zone du parc des Deux Gares (3.1D, 3.1E, 3.1F et 3.1G). La dépollution a un impact positif sur la qualité du sol.

Deux points d'attention doivent être émis par rapport à l'état du sol :

- Plusieurs parcelles sur lesquelles des opérations sont prévues, sont reprises à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 0. Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite.
- La durée des études de sol et de dépollution. Le timing de ces études et de la dépollution est souvent incertain et peut avoir un impact sur la suite des opérations prévues sur ces parcelles.

La perméabilisation et la végétalisation sont positifs pour le sol (opérations voir 4.4.8.2). En effet, ces surfaces sont à nouveau disponibles pour le développement de la vie du sol et peuvent contribuer aux fonctions du sol (Good Soil). De la terre arable/du terreau est souvent amenée sur les zones de végétalisation.

Différentes opérations à initier auraient un impact positif sur l'état du sol. Il s'agit surtout de la place de la Constitution (001) et de la place Bara (003).

A noter que les différents chantiers auront des impacts positifs pour les parcelles à éventuellement dépolluer.

4.4.8.6 Pollution de l'air

Dans la situation actuelle, le périmètre du CRU 7 est soumis à une présence automobile importante avec notamment un trafic de transit omniprésent. Il peut être conclu que la pollution de l'air sur et autour des axes principaux du CRU 7 est élevée.

Scénario tendanciel : les normes de pollution de plus en plus strictes pour les automobiles, le chauffage et l'isolation ainsi que l'augmentation des voitures électriques devraient augmenter la qualité de l'air dans les décennies à venir.

La pollution de l'air est liée à la production de chaleur pour le chauffage des bâtiments ou à la circulation automobile.

La diminution de la place de la voiture et/ou du trafic de transit et la promotion du vélo dans plusieurs opérations (voir 4.4.6) diminue les émissions de véhicules dans le périmètre. La végétalisation de différents espaces publics (opérations voir 4.4.8.3) augmente l'assainissement de l'air. Un point d'attention doit être émis par rapport à la végétalisation en bordure de voiries. En effet, la présence d'arbustes et d'arbres juste à côté de la voirie peut retenir les émissions et localement créer une mauvaise qualité de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais au niveau du périmètre du CRU 7 l'impact ne peut pas être considéré comme significatif.

L'exploitation de bâtiments va de pair avec des émissions liées au chauffage. Cependant, avec les nouveaux systèmes de chaleur ces émissions diminuent de plus en plus dans les nouveaux bâtiments. Plusieurs opérations concernent des bâtiments qui devront être chauffés. Il s'agit du nouveau bâtiment pour l'hébergement MENA (1.5) et de l'exploitation du petit quadrilatère (1.4). De plus en plus de nouveaux bâtiments et de nouvelles exploitations utilisent des modes de chauffage plus durables comme la pompe à chaleur ou la géothermie. Dans ce cas, il n'y a pas d'émissions directes liées au chauffage. Les chaudières à condensation sont également encore autorisées et émettent des polluants. Dépendamment du type de système chauffage, l'impact de ces opérations sur la qualité de l'air est neutre ou légèrement négatif (par rapport à la quantité d'émissions dans le périmètre du CRU 7).

Différentes opérations du livret 2 auraient un impact positif sur la pollution de l'air. Il s'agit de celles qui causent une diminution de la place de la voiture et/ou du trafic de transit. Un bel exemple est la création du pôle mobilité (004).

¹ La dépollution de la parcelle Shell 21305_C_0329_V_006_00 (catégorie 3+0) est assurée par l'exploitant et ne fait pas partie des opérations du CRU 7

D'autres opérations ont potentiellement des émissions liées au chauffage, dépendamment du type (quadrilatères (004, 005, 006), Halle dépôt style (016) et Ak Decor (017)).

A noter que les différents chantiers auront des impacts sur les émissions de poussières et la qualité de l'air durant la phase des travaux.

4.4.8.7 Pollution sonore et vibratoire

Dans la situation actuelle, la zone du CRU 7 est traversée autant par des voies ferrées que des axes routiers importants et le niveau de pollution sonore y est important. 5 points noirs acoustiques sont repris dans ou à proximité du périmètre. La quasi-entièreté de la zone du CRU 7 (excepté pour la zone ferroviaire et la petite ceinture) se situe dans une zone de confort acoustique (moins de 55 dB(A)) à créer.

- Le projet de PAD « Midi » : des mesures anti-bruit et anti-vibration sont prévues en vue de garantir la cohabitation des constructions et installations fixes avec l'infrastructure de transports en commun

La diminution de la place de la voiture et/ou du trafic de transit et la promotion du vélo dans plusieurs opérations (voir 4.4.6) diminue la pollution sonore. Localement, le niveau sonore peut se voir améliorée mais au niveau du périmètre du CRU 7 l'impact ne peut pas être considéré comme significatif.

Dans la situation actuelle, aucune activité n'a lieu dans les quadrilatères. Dans la situation future, des activités y auront lieu. Au vu des données, il n'est pas possible de préciser l'impact lié à la pollution sonore et l'impact des vibrations des voies ferrées sur les opérations.

A noter que les différents chantiers auront des impacts au niveau des nuisances sonores et vibratoires.

4.4.8.8 Gestion des déchets & ressources

Dans la situation actuelle, une large partie du périmètre du CRU 7 est soumise à une présence récurrente de déchets en rue. Le marché du Midi est particulièrement problématique.

A notre connaissance, aucune initiative locale existe autour de l'économie circulaire (repair café, donnerie, Systèmes d'Echanges Locaux (SEL), Réseau d'échanges de savoirs (RES)).

Un rôle de Manager public de zone permettant un programme spécifique de gestion des déchets à l'échelle du périmètre de la Gare du Midi est en cours d'étude.

Différents projets de déménagement et/ou construction sont prévus (hors opérations CRU 7) qui créent des « déchets » et nécessitent des « ressources ». Le nouveau siège social de SNCB avec la conservation, la rénovation et la réutilisation de l'actuel bâtiment à rue et en y accolant un nouveau bâtiment côté voies.

Le projet de PAD « Midi » prévoit les mesures suivantes :

- La démolition d'une construction existante est justifiée en termes de développement durable (balance performance énergétique, impact environnemental, analyse de possibilité de récupérer/réutiliser des matériaux de construction, potentiel de biodiversité) ;
- Les nouvelles constructions et installations doivent garantir flexibilité dans l'aménagement intérieur, assurer longévité, minimiser l'impact environnemental de leur démolition.

Toutes les opérations, hors acquisitions et études, produisent des « déchets » et nécessitent des ressources pour le réaménagement des lieux. La mise en place de ces opérations a donc un impact négatif sur l'utilisation de ressources et la production de « déchets ». Il est important de limiter cet impact négatif (voir recommandations).

L'exploitation des différents activités/lieux dans le périmètre du CRU 7 vont également produire des déchets. Au vu du type d'activités (sport, logement, commerces/horeca, espaces publics extérieurs, parc), les déchets produits seront du type « domestique ». Les filières standards de valorisation seront applicables. L'impact lié à la production de déchets pendant l'exploitation n'est pas significatif par rapport à la quantité de déchets produits dans le périmètre entier.

Le projet socio-économique 'marché du midi, alimentation, circularité 4.4' a un impact positif sur la gestion des déchets et des invendus du marché du midi.

A noter que les différents chantiers produiront des déchets.

4.4.8.9 Energie

Dans la situation actuelle :

- Chaque type d'activité dans la zone (habitations, commerces, gare, bureaux, enseignement, sport) a sa consommation énergétique spécifique (électricité, gaz, mazout en majorité) ;
- En voirie, les éclairages et les transports sont également des consommateurs d'énergie
- De façon général, le bâti est ancien dans la zone du CRU 7. Les déperditions de chaleur dû au chauffage des bâtiments doivent être considérables.
- Sur base de photos aériennes, un nombre limité de bâtiments disposent de panneaux solaires et/ou photovoltaïques. Les grandes installations se situent dans l'îlot des Vétérinaires et dans l'îlot entre la rue de Hollande et la rue de Suède. Les bâtiments administratifs entre l'avenue Fonsny et la rue Bara sont peu ou pas équipés en panneaux solaires.

Tendanciel : aux niveaux européen, fédéral, régional et local, on encourage et on oblige de plus en plus à s'efforcer de réduire la consommation d'énergie. La Région de Bruxelles-Capitale encourage cette démarche par les moyens suivants :

- Règlement :
 - Les exigences PEB du COBRACE (Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie), qui s'appliquent aux bâtiments depuis le 1er janvier 2015 ;
 - Arrêté du Gouvernement de Bruxelles-Capitale du 08/12/2016 relatif à l'audit énergétique des grandes entreprises et à l'audit énergétique du permis d'environnement.
 - Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique (PLAGE) pour les utilisateurs et propriétaires du parc immobilier important à partir du 1er juillet 2019 ;
- Primes et incitations : primes à l'énergie, prêt vert de Bruxelles, Stratégie Révolution, EnergiePack pour les PME et le profit social, appels à projets, etc ;
- Accompagnement gratuit : Homegrade pour les particuliers, facilitateur de bâtiments durables, plateforme énergétique, etc.

La consommation énergétique liés aux bâtiments dans la zone devrait diminuer dans les décennies à venir.

Différentes opérations du CRU 7 prévoient des activités à des endroits où il n'y a pas d'activités dans la situation actuelle. Ces activités nécessitent de l'énergie pour leur fonctionnement. Ceci a un impact négatif sur la consommation d'énergie :

- 1.4 : soins, sport et cellules commerciales dans le petit quadrilatère
- 1.5 : hébergement MENA
- 3.2 : bâtiment d'angle Shell (non affecté dans la situation actuelle)

D'autres opérations suppriment des activités consommatrices :

- 3.1 B démolition du bâtiment car-wash
- 3.1 C démolition de la pompe à essence Shell

Dans le livret 2, plusieurs opérations vont également augmenter la consommation d'énergie :

- 003 : pôle mobilité
- 004 et 005 : sous-sols des quadrilatères
- 016 et 017 : logements îlot des deux gares

A noter que les différents chantiers nécessiteront une certaine quantité d'énergie.

4.4.8.10 Conclusions et tableau résumé des impacts

La quasi-totalité des critères évalués dans cette thématique bénéficieront d'un impact positif des projets prévu par le CRU. Seule la gestion des déchets et ressources et l'énergie sont plus mitigés. En effet la majorité des opérations produisent des déchets et utilisent des ressources (e.a. énergétiques).

La majorité des interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.

Le bilan des incidences du programme est résumé ci-dessous :

Critère	Bilan de référence	Opération 1.1	Opération 1.2	Opération 1.3	Opération 1.4A	Opération 1.4B	Opération 1.4C	Opération 1.5	Opération 1.6	Opération 2.1	Opération 2.2	Opération 2.3	Opération 2.4	Opération 2.5	Opération 3.1	Opération 3.2	Opération 3.3	Opération 3.4
Cycle de l'eau		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Maillage vert et bleu, réseau écologique		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Faune et flore		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Ilot de fraîcheur		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Etat du sol		+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0
Pollution de l'air		+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
Pollution sonore		0	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0
Gestion des déchets et ressources		-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	+	0	-
Energie		0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Critère	Bilan de référence	Opération 3.5	Opération 3.6	Opération 3.7	Opération 3.8	Opération 3.9	Opération 4.1	Opération 4.2	Opération 4.3	Opération 4.4	Opération 4.5	Opération 4.6	Opération 5.1	Opération 5.2	Opération 5.3	Opération 5.4	Bilan du programme CRU
Cycle de l'eau		+	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Maillage vert et bleu, réseau écologique		+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Faune et flore		+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ilot de fraîcheur		+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Etat du sol		+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pollution de l'air		+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pollution sonore		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gestion des déchets et ressources		-	-	-	-	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	-	x
Energie		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

4.4.8.11 Recommandations

1) Cycle de l'eau

- Viser une perméabilisation maximale pour l'Esplanade de l'Europe et la place de la Constitution tout en tenant compte de la présence du marché du Midi, du passage des transports en commun et des activités prévues dans les quadrilatères
- Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les espaces perméables en utilisant des jeux de pentes légères aux endroits où un réaménagement est prévu
- Prévoir une infiltration sous le coffre des zones imperméables quand un réaménagement est prévu
- Prévoir un réservoir d'eau de pluie en-dessous de l'Esplanade de l'Europe, de la Rue de France, dans le parc des Deux Gares pour l'entretien (végétation, nettoyage) si le sous-sol le permet
- Explorer les possibilités de récupération l'eau de pluie des voies ferrées pour les activités des quadrilatères (nettoyage, toilettes)
- Analyse du potentiel de réutilisation des eaux grises pour les toilettes
- Une étude approfondie est nécessaire sur l'ouverture de la Senne afin d'améliorer au maximum le cycle de l'eau
- Etudier la possibilité de désimpermeabiliser les berges de la Senne à ciel ouvert dans l'îlot des Deux gares
- Perméabiliser le passage connexion des deux gares (3.8 B)

2) Maillage vert et bleu, réseau écologique

- Viser une harmonisation dans l'aménagement de la végétation dans les différentes opérations entre le parc des Deux Gares et l'avenue de Stalingrad afin de créer une continuité verte de qualité
- Pousser vers une liaison entre le parc des Deux gares et le site du Charroi et de Biestbroeck afin d'augmenter les liaisons du maillage vert

3) Faune et flore

- Viser une diversité biologique dans les différents aménagements des espaces publics
- Privilégier l'aménagement en pleine terre où c'est possible (présence d'impétrants, fonction de la zone). Dans le parc, l'aménagement en pleine terre est un « must ».
- Pousser la végétalisation des espaces à réaménager afin d'aménager une continuité de verdure entre le parc des Deux Gares et l'Avenue de Stalingrad
- Pour le parc des Deux Gares, viser une diversité biologique dans l'aménagement en lien avec les berges de la Senne, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse (hors proximité directe de la Senne) doivent être considérées.
- Éviter de trop éclairer la Senne afin de limiter la perturbation de la faune. Si de l'éclairage est quand même installé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (longueur d'ondes et direction adaptée)
- Berges de la Senne : prévoir un inventaire de la faune et la flore afin de déterminer si et où des zones sans accès/avec accès limité au public sont à prévoir
- Place de la Constitution (opération à initier) : cette place est fortement minéralisée. La végétalisation d'une partie des surfaces qui seront perméabilisées (si le pôle bus ne se trouve pas sur cette place) aurait un impact positif
- Végétaliser le passage connexion des deux gares (3.8 B)
- Limiter au maximum la durée du chantier et les nuisances pour la faune et la flore.

4) Ilot de fraîcheur

- Maximaliser la végétalisation partout où c'est possible afin d'augmenter l'effet d'îlot de fraîcheur ;
- Prévoir des arbres à hautes tiges et une grande canopée pour prévoir de l'ombre ;
- Prévoir des petites zones d'eau dans l'espace public peut augmenter l'effet d'îlot de fraîcheur ;
- Prévoir des matériaux de construction avec un effet albedo bas (<0.3) pour l'extérieur des bâtiments et les espaces publics (en cas de construction ou rénovation d'un bâtiment, en cas de réaménagement des espaces publics).

5) Etat du sol

- Respecter l'Ordonnance sol de 2018
- Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres
- Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées
- De façon générale (indépendamment de la catégorie de la parcelle), si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.
- Si de la terre ou des granulats sont amenés ou réutilisés sur place ou sur une autre parcelle à Bruxelles, un rapport technique pour Bruxelles Environnement est nécessaire.
- Si de la terre est évacuée vers la Flandre, un rapport technique selon la législation flamande est nécessaire. Si elle est évacuée vers la Wallonie, un rapport technique selon la législation wallonne est nécessaire. Prendre en compte la stratégie Good Soil pour les différentes opérations qui sont en relation avec le sol. Développer les opérations CRU dans une logique de « le bon usage pour le bon sol », soit préserver les sols existants de qualité, consommer les sols de moins bonne qualité ou pollués pour le bâti, notamment pour le parc des Deux Gares, conserver et améliorer la qualité des sols existants pour tous les projets, désimperméabiliser au maximum pour végétaliser et favoriser la GIEP.

6) Pollution de l'air

- Veiller au respect des règles de bonne pratique lors des travaux de construction afin d'éviter les envolées de poussières et la détérioration des voiries locales (envolées de poussières par la circulation)
- Privilégier les équipements techniques de chauffages performants et moins polluants
- Une bonne ventilation sera nécessaire à l'intérieur du pôle mobilité afin que l'air de la gare de bus reste sain
- Pôle mobilité : pendant la période de transition vers les bus électrifiés une bonne ventilation sera nécessaire à l'intérieur du pôle mobilité afin que l'air de la gare de bus reste sain. Positionner le pôle bus et le pôle vélo de tel façon à limiter les risques d'inhalation d'émanations par les cyclistes.

7) Pollution sonore

- Minimiser les incidences des projets en matière de bruit en préférant des matériaux qui ne favorisent pas la propagation du bruit

- Si des activités bruyantes sont prévues (p.e. skate), prévoir des mesures de limitation de bruit vers l'extérieur et vers les activités avoisinantes
- Quadrilatères : une bonne insonorisation et limitation de transmission des vibrations est nécessaire entre les activités dans les quadrilatères et les voies ferrées qui se situent juste au-dessus
- Respecter les horaires de travail du RRU et les éventuelles normes des permis.

8) Gestion des déchets et des ressources

- Faire un inventaire des bâtiments ou espaces publics à démolir et des matériaux nécessaires pour chaque opération.
- Sur base de cet inventaire, favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux/ du mobilier qui seront enlevés lors des opérations de réaménagement des espaces publics et privés, de préférence pour des opérations dans le périmètre du CRU 7 ou d'autres projets à proximité.
- Spécifiquement pour l'aménagement de mobilier (espaces publics, quadrilatères, hébergement MENA), privilégier la récupération ou l'upcycling de mobilier pour aménager les lieux.
Une communication claire sur les lieux par rapport à ces récupérations sont utiles afin d'élargir l'acceptation de ces pratiques. Ceci peut être nécessaire dans les espaces publics, surtout aux abords d'une gare de cette envergure.
- Si la réutilisation/revalorisation n'est pas possible, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques ainsi que valorisables et recyclables.
- Prévoir des installations de tri de déchets à des endroits stratégiques du périmètre du CRU
- Prévoir une gestion des déchets afin de préserver la propreté dans le parc des Deux Gares
- Suivre l'évolution de la mise en place du Manager public de zone afin de coordonner les efforts en matière de gestion des déchets
- Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU 7 afin que les différentes initiatives liées aux équipements puissent perdurer dans le temps (opérations 'actions de cohésion sociale et de vie collective)

9) Energie

- L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)
- Installer des installations énergétiques (électricité, chauffage) et du matériel avec une consommation énergétique basse
- Nouveaux bâtiments/réaménagement de bâtiments : privilégier les dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (pompe à chaleur, panneaux solaires intégrés au bâtiment, etc.), choisir des matériaux à haute isolation thermique
- Optimiser l'exécution et les techniques de démolition et de dépollution ainsi que le transport de matériaux de démolition et de terres polluées (le cas échéant) afin de limiter la consommation d'énergie

4.5 Alternatives des opérations

Au regard du diagnostic et des enjeux principaux qui caractérisent le périmètre du CRU n°7 « Autour de la Gare du Midi », le programme proposé par l'équipe Citytools/LAB705 est cohérent et adapté aux besoins principaux des quartiers considérés. L'examen des alternatives raisonnables et réalistes a été réalisé dans le cadre du processus itératif, lequel a permis d'envisager d'autres scénarios pour certains projets et ainsi les analyser.

C'est à l'issue de ce processus d'itération que la liste des projets a été arrêtée pour constituer le programme définitif.

4.6 Difficultés rencontrées

La première difficulté rencontrée découle de l'évaluation de programmes de financement.

Les différents projets qui sont proposés dans le programme du Contrat de Renovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la Gare du Midi » sont à une échelle stratégique, ce qui suppose que peu de détails techniques sont (dimensionnement, localisation précise, etc.) disponibles au moment de réaliser l'évaluation environnementale.

De ce fait, l'évaluation des incidences environnementales ne peut être aussi détaillée que dans le cadre du projet lui-même.

Lors de la lecture du présent rapport d'incidences environnementales du CRU 7, il est donc nécessaire de tenir compte de ces difficultés rencontrées.

La seconde difficulté porte sur le timing de réalisation et finalisation de l'évaluation environnementale du programme. Celle-ci doit se réaliser dans un laps de temps très court et alors que l'élaboration du projet de programme n'est pas encore finalisée. Ceci ne permet d'évaluer en détails l'ensemble des aspects spécifiques au projet.

Cette difficulté est toutefois contrebalancée par le processus itératif d'élaboration du projet de programme, entre son auteur et le bureau chargé de la réalisation du RIE.

Colophon

RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES
RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE
CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE 7 (CRU7) "AUTOUR DE LA GARE DU MIDI"

CLIENT
perspective.brussels

AUTEUR
Sylvain Charlot

NOS RÉFÉRENCES
30096878

DATE
3 février 2023

A propos d'Arcadis

Arcadis est le leader international en conception et conseil de l'environnement naturel et construit. Notre connaissance approfondie du marché, ainsi que nos services de conception, de conseil, d'ingénierie, de management de projets et de gestion, nous permettent de travailler en partenariat avec nos clients afin de leur offrir des résultats exceptionnels et durables. Nous sommes 27 000 collaborateurs dans plus de 70 pays et générons 3,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Nous soutenons le programme ONU-Habitat par nos connaissances et notre expertise afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes en croissance importante, partout sur la planète.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium sa

1 Rue du Marquis
1000 Bruxelles
Belgique

T. 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Suivez-nous



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgique](https://twitter.com/ArcadisBelgique)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)