

# RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

**Contrat de Rénovation Urbaine 7 (CRU 7) « Autour de la  
Gare du Midi »**

**perspective.brussels**

3 février 2023

## Contact

**SYLVAIN CHARLOT**  
Senior Environmental Consultant

M (+32) 492 31 11 49  
E [sylvain.charlot@arcadis.com](mailto:sylvain.charlot@arcadis.com)

Arcadis Belgium sa  
1 Rue du Marquis  
1000 Bruxelles  
Belgique

---

# Sommaire

<b>Liste des abréviations</b>	<b>12</b>
<b>1 Introduction</b>	<b>14</b>
1.1 Cadre légal du rapport d'incidences environnementales	14
1.2 Les Contrats de Renovation Urbaines (CRU)	15
1.3 Localisation du périmètre du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »	16
<b>2 Contexte générale du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »</b>	<b>18</b>
2.1 Introduction	18
2.2 Contexte réglementaire : plans & programmes	18
2.2.1 Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), Le schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi « La gare habitante » & Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi	21
2.2.2 Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)	23
2.2.3 Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)	32
2.2.4 Le Contrat École	32
2.2.5 Le Plan Régional de Mobilité 2020-2030 « Good Move »	33
2.2.6 Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE)	36
2.2.7 Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE)	36
2.2.8 Plan Énergie Climat 2030 (PNEC) – 2019	36
2.2.9 La Stratégie Good Food « Vers un système alimentaire plus durable en Région de Bruxelles-Capitale » - 2015 / 2022	37
2.2.10 Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise – 2019	37
2.2.11 Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD) 2018-2023 – 2018	38
2.2.12 Plan de Gestion de l'eau 2016-2021 – 2017 / 2022-2027	38
2.2.13 Be Circular - Programme Régional d'Economie circulaire (PREC) - 2016 (Actualisation en Février 2019)	39
2.2.14 Plan Nature – 2016	39
2.2.15 Le Programme Régional de Réduction des Pesticides (PRRP) 2018-2022	39
2.2.16 La stratégie Good Soil	40
2.2.17 Shifting Economy – Stratégie Régionale de Transition Economique - 2022	40

2.2.18 Les Contrats de Quartier Durables (CQD)	41
2.2.19 Contrat Local de Mobilité	41
2.2.20 PPAS	42
2.2.20.1 PPA N° 1 QUARTIER avenue Fonsny 1 (14/09/1995)	42
2.2.20.2 PPA N° 1 QUARTIER DE L'avenue fonsny	43
2.2.20.3 PPA N° 60-35 QUARTIER N° 2 "MAROLLES - TERRE- NEUVE" (Jonction Nord-Midi, rue R. Van der Weyden, rue des Tanneurs et boulevard du Midi)	43
<b>2.3 Projets en cours ou à venir sur le périmètre</b>	<b>43</b>
2.3.1 Opérations liées à la vente des sites SNCB et construction du nouveau siège social sur l'avenue Fonsny	43
2.3.2 Opérations immobilières autour de l'esplanade de l'Europe	43
2.3.2.1 Projets immobiliers et équipement	44
2.3.3 Opérations le long de la rue Kuborn et la rue des Deux Gares	44
2.3.4 Petites opérations de rénovation urbaine	44
<b>3 Définition de la situation de référence, la situation tendancielle et les principaux enjeux environnementaux</b>	<b>45</b>
3.1 Introduction	45
3.2 Histoire et héritage	46
3.2.1 Résumé du diagnostic	46
3.2.2 Alternative zéro	51
3.2.2.1 Sans projet de PAD	51
3.2.2.2 Avec projet de PAD	51
3.2.3 Enjeux majeurs & opportunité	52
3.2.4 Tableau résumé	52
3.3 Population	52
3.3.1 Résumé du diagnostic	52
3.3.2 Alternative zéro et évolution tendancielle	53
3.3.2.1 Sans projet de PAD	53
3.3.2.2 Avec projet de PAD	54
3.3.3 Enjeux majeurs & opportunité	54
3.3.4 Tableau résumé	54
3.4 Logements	54
3.4.1 Résumé du diagnostic	54
3.4.1.1 Typologie du parc de logements	54
3.4.1.2 Prix des logements : locatif et à l'achat	55

3.4.2	Alternative zéro	55
3.4.2.1	Sans projet de PAD	55
3.4.2.2	Avec projet de PAD	55
3.4.3	Enjeux majeurs & opportunité	56
3.4.4	Tableau résumé	56
<b>3.5</b>	<b>Equipements</b>	<b>56</b>
3.5.1	Résumé du diagnostic	56
3.5.2	Alternative zéro	57
3.5.2.1	Sans projet de PAD	57
3.5.2.2	Avec projet de PAD	57
3.5.3	Enjeux majeurs & opportunité	57
3.5.4	Tableau résumé	57
<b>3.6</b>	<b>Economie</b>	<b>58</b>
3.6.1	Résumé du diagnostic	58
3.6.1.1	Mixité des fonctions	58
3.6.1.2	Emploi, chômage et revenus	59
3.6.2	Alternative zéro	59
3.6.2.1	Sans projet de PAD	59
3.6.2.2	Avec projet de PAD	59
3.6.3	Enjeux majeurs & opportunité	59
3.6.4	Tableau résumé	60
<b>3.7</b>	<b>Mobilité</b>	<b>60</b>
3.7.1	Résumé du diagnostic	60
3.7.1.0	Intermodalité	60
3.7.1.1	Piétons et PMR	60
3.7.1.2	Vélos	61
3.7.1.3	Transports en commun	61
3.7.1.4	Automobile	61
3.7.1.5	Alternatives à l'automobilité	62
3.7.2	Alternative zéro	63
3.7.2.1	Sans projet de PAD	63
3.7.2.1.1	Piétons et PMR	63
3.7.2.1.2	Vélos	63
3.7.2.1.3	Transports en commun	63
3.7.2.1.4	Automobile	63

3.7.2.1.5 Alternatives à l'automobilité	64
3.7.2.2 Avec projet de PAD	65
3.7.3 Enjeux majeurs & opportunité	65
3.7.3.0 Intermodalité	65
3.7.3.1 Piétons et PMR	65
3.7.3.2 Vélos	66
3.7.3.3 Transports en commun	66
3.7.3.4 Automobile	66
3.7.3.5 Alternatives à l'automobilité	66
3.7.4 Tableau résumé	66
<b>3.8 Cadre de vie</b>	<b>67</b>
3.8.1 Résumé du diagnostic	67
3.8.2 Alternative zéro	67
3.8.2.1 Sans projet de PAD	67
3.8.2.2 Avec projet de PAD	68
3.8.3 Enjeux majeurs & opportunité	68
3.8.4 Tableau résumé	68
<b>3.9 Environnement</b>	<b>69</b>
3.9.1 Résumé du diagnostic	69
3.9.1.1 Cycle de l'eau	69
3.9.1.2 Maillage vert et bleu, réseau écologique	69
3.9.1.3 Faune et flore	70
3.9.1.4 Îlot de fraîcheur	70
3.9.1.5 État du sol	71
3.9.1.6 Pollution de l'air	71
3.9.1.7 Pollution sonore et vibratoire	72
3.9.1.8 Gestion des déchets & ressources	73
3.9.1.9 Energie	73
3.9.2 Alternative zéro	74
3.9.2.1 Sans projet de PAD	74
3.9.2.1.1 Cycle de l'eau, maillage verte et bleu, réseau écologique, faune et flore, ilot fraîcheur, état des sols	74
3.9.2.1.2 Pollution de l'air	74
3.9.2.1.3 Pollution sonore (niveau moyen et points noirs acoustiques)	74
3.9.2.1.4 Gestion des déchets & ressources	74

3.9.2.1.5	Energie	75
3.9.2.2	Avec projet de PAD	75
3.9.2.2.1	Cycle de l'eau, maillage verte et bleu, réseau écologique, faune et flore, îlot fraîcheur, état des sols	75
3.9.2.2.2	Pollution de l'air	76
3.9.2.2.3	Pollution sonore (niveau moyen et points noirs acoustiques)	76
3.9.2.2.4	Gestion des déchets & ressources	76
3.9.2.2.5	Energie	76
3.9.3	Enjeux majeurs & opportunité	76
3.9.3.1	Cycle de l'eau	76
3.9.3.2	Maillage vert et bleu, réseau écologique :	77
3.9.3.3	Faune et flore	77
3.9.3.4	Îlot de fraîcheur	77
3.9.3.5	État du sol	77
3.9.3.6	Pollution de l'air	78
3.9.3.7	Pollution sonore et vibratoire	78
3.9.3.8	Gestion des déchets & ressources	79
3.9.3.9	Energie	79
3.9.4	Tableau résumé	79
3.10	Synthèse	81
<b>4</b>	<b>Analyse des incidences environnementales du projet de programme du CRU</b>	
	<b>7 et recommandations</b>	<b>106</b>
4.1	Introduction	106
4.2	Présentation du projet de programme	107
4.2.1	Livret 1	108
4.2.1.1	Esplanade de l'Europe et alentours	108
4.2.1.2	Cœur de gare	112
4.2.1.3	Parc des Deux Gares	117
4.2.1.4	Actions de cohésion sociétale et de vie collective	122
4.2.1.5	Opérations transversales	123
4.2.2	Livret 2	124
4.2.2.1	Esplanade de l'Europe	124
4.2.2.2	Cœur de gare	125
4.2.2.3	Promenade des deux gares	125

4.2.2.4	Autres parties du périmètre	125
4.3	Analyse de la concordance des objectifs avec les plans et programmes	126
4.4	Analyses des incidences par opération du programme du CRU 7 et recommandations	132
4.4.1	Esplanade de l'Europe et alentours	133
4.4.1.1	Opérations CRU, mixtes ou associées	133
4.4.1.2	Opérations à initier	178
4.4.2	Cœur de gare	188
4.4.2.1	Opérations CRU, mixtes ou associées	188
4.4.2.2	Opérations à initier	227
4.4.3	Promenade des Deux Gares	233
4.4.3.1	Opérations CRU, mixtes ou associées	233
4.4.3.2	Opérations à initier	279
4.4.4	Projets socio-économiques	285
4.4.5	Opérations transversales	309
4.4.6	Opérations autres parties du périmètre	324
4.5	Analyse des incidences globales du programme du CRU 7 et recommandations	328
4.5.1	Histoire et héritage	328
4.5.1.1	Patrimoine bâti	328
4.5.1.2	Patrimoine naturel	328
4.5.1.3	Conclusions et tableau résumé des impacts	328
4.5.1.4	Recommandations histoire et héritage	329
4.5.2	Population	330
4.5.2.1	Densité de la population	330
4.5.2.2	Pyramide des âges	330
4.5.2.3	Cohésion sociale	330
4.5.2.4	Conclusions et tableau résumé des impacts	331
4.5.2.5	Recommandations population	332
4.5.3	Logements	332
4.5.3.1	Typologie des logements	332
4.5.3.2	Prix des logements	333
4.5.3.3	Conclusions et tableau résumé des impacts	333
4.5.3.4	Recommandations logements	334
4.5.4	Equipements	334
4.5.4.1	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	334
4.5.4.2	Adéquation offre/demande scolaire	334

4.5.4.3	Adéquation offre/demande en santé et social	334
4.5.4.4	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	335
4.5.4.5	Conclusions et tableau résumé des impacts	335
4.5.4.6	Recommandations équipements	337
4.5.5	Economie	337
4.5.5.1	Mixité des fonctions	337
4.5.5.2	Emploi, chômage et revenus	338
4.5.5.3	Conclusions et tableau résumé des impacts	339
4.5.5.4	Recommandations économie	340
4.5.6	Mobilité	340
4.5.6.0	Intermodalité	340
4.5.6.1	Piétons et PMR	340
4.5.6.2	Vélos	340
4.5.6.3	Transports en commun	340
4.5.6.4	Automobile	341
4.5.6.5	Alternatives à l'automobilité	341
4.5.6.6	Conclusions et tableau résumé des impacts	341
4.5.6.7	Recommandations	343
4.5.7	Cadre de vie	344
4.5.7.1	Espaces verts (quantitatifs)	344
4.5.7.2	Espaces verts (qualitatifs)	344
4.5.7.3	Paysage urbain	345
4.5.7.4	Nuisances	345
4.5.7.5	Sécurité	346
4.5.7.6	Alimentation durable	346
4.5.7.7	Conclusions et tableau résumé des impacts	346
4.5.7.8	Recommandations cadre de vie	347
4.5.8	Environnement	348
4.5.8.1	Cycle de l'eau	348
4.5.8.2	Maillage vert et bleu, réseau écologique	349
4.5.8.3	Faune et flore	350
4.5.8.4	Illet de fraîcheur	350
4.5.8.5	Etat du sol	351
4.5.8.6	Pollution de l'air	351
4.5.8.7	Pollution sonore et vibratoire	352

4.5.8.8 Gestion des déchets & ressources	352
4.5.8.9 Energie	353
4.5.8.10 Conclusions et tableau résumé des impacts	354
4.5.8.11 Recommandations	355
4.6 Alternatives des opérations	357
4.7 Difficultés rencontrées	357

**Révision**

Version	Date	Remarques
Rapport 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
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

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
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.

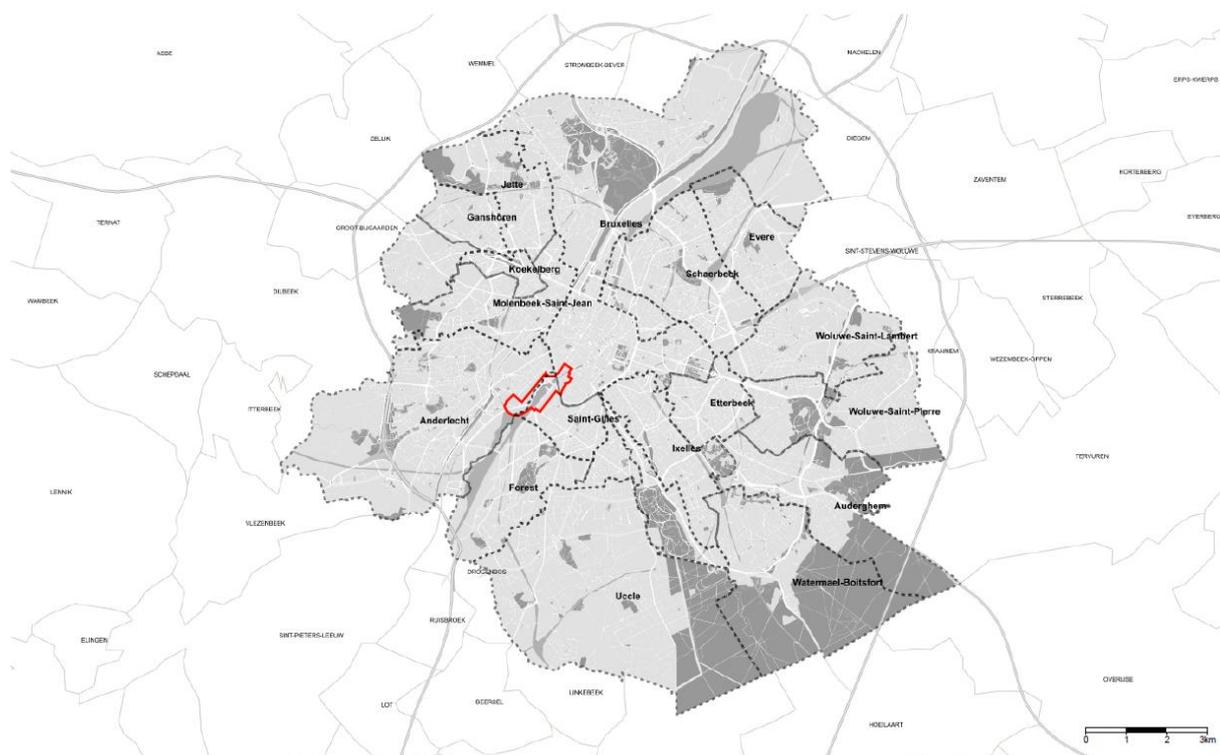


Figure 1-1 : Localisation du CRU 7 en rouge (Source : BruGIS, 06/2021)



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 tendanciennes 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
<b>International</b>	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
<b>Régional</b>	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
<b>Sectoriel régional</b>	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
<b>Communal (Anderlecht, Saint-Gilles &amp; La Ville de Bruxelles)</b>	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) <a href="https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/les-reglements-communaux-durbanisme">https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/les-reglements-communaux-durbanisme</a>	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

## 2.2.1 Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), Le schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi « La gare habitante » & Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) a été approuvé définitivement par le Gouvernement Bruxellois le 12 juillet 2018. Il articule des projets régionaux et l'aménagement du territoire autour de 4 axes suivants :

**Axe 1 : Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.**

**Axe 2 : Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif.**

**Axe 3 : Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine.**

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

Etant donnée que le quartier Midi – qui fait partie du CRU 7 – est classée comme pôle de développement prioritaire (Figure 2-1), le PRDD émet des ambitions stratégiques fortes pour cette zone. L'objectif est de développer ce quartier comme « entrée de ville » avec le nœud TGV majeur et avec son accessibilité en transport public remarquable, tant au niveau international que bruxellois en s'appuyant sur le concept de « La gare habitante ». Pour atteindre cet objectif, le schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi a été approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016. Les objectifs du projet sont de *renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, d'y développer le pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare.*

Les nouvelles fonctionnalités que le projet régional a prévu d'implanter pour améliorer la qualité de vie du quartier Midi, comme détaillée dans le PRDD, sont :

«

- *Le réaménagement et l'amélioration de la gestion des espaces publics, avec l'intégration du projet de métro Constitution et 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 (espaces situés sous les voies ferrées entre la gare et la Petite Ceinture) avec divers services (halle alimentaire, parking vélos, commerces, etc.) ;*
- *La construction d'un projet mixte de logements et de bureaux ;*
- *La reconversion de l'immense bâtiment du Tri Postal et des 2 bâtiments connexes (90.000 m<sup>2</sup>), propriété de la SNCB qui jouxte la gare rendu à l'identique pour y accueillir son nouveau siège ;*  
*La reconversion des deux îlots délimités par les rues de France, Bara, de l'Instruction et des Vétérinaires en un quartier urbain avec une prédominance résidentielle en cohérence avec le bâti existant ;*
- *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 ;*
- *La construction de logements publics (14.000 m<sup>2</sup>) ;*
- *La création du nouveau siège d'Infrabel rue de France.*

*En outre sont prévus :*

- *La création d'une entité de gestion des espaces publics associant à tout le moins la Région, les communes et la SNCB ;*
- *La mise en œuvre du plan de circulation comme prévu dans le schéma directeur.*

*Afin d'actualiser et de mettre en œuvre certaines orientations du schéma directeur, la Région a lancé l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur. »*

Ce plan d'aménagement directeur Plan d'Aménagement Directeur (PAD), nommée le « PAD Midi » a été approuvé en première lecture par le Gouvernement Bruxellois le 6 mai 2021. L'enquête publique s'est déroulée du 1<sup>er</sup> septembre 2021 au 2 novembre 2021.

Les grandes lignes du projet sont les suivantes :

- Un espace public métropolitain avec un réaménagement ambitieux des espaces publics autour de la gare et la végétalisation des espaces publics sans oublier les espaces publics en bordure du PAD Midi ;
- L'intermodalité au service des usages ;
- Un quartier de gare habité avec le développement de logement et équipements afin que les habitants du quartier puissent vivre, travailler, ou encore scolariser leurs enfants.



Figure 2-1 : Périmètre du CRU 7 en rouge, et le quartier Midi – pôle de développement prioritaire - en jaune (Source : BruGIS, 06/2021).

Le PRDD identifie également que :

- A l'exception de l'extrémité sud-ouest, le périmètre du CRU 7 est classé comme 'zone prioritaire de verdoisement'. Cette zone est définie comme « *une zone où il est nécessaire, autant que possible, de créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels, des intérieurs d'îlots, des toitures, des façades, ... dans laquelle la création de nouveaux parcs publics sera réalisée lors de la réurbanisation des grandes zones stratégiques.* »
- La partie du CRU 7 autour de la Seine - qui traverse le périmètre en partie à ciel ouvert et en partie voûtées – est classée comme 'zone de revalorisation et intégration urbaine de la Seine'.
- L'axe de la petite Ceinture Est qui parcourt la partie nord-est du périmètre du CRU 7, est repris en 'axe de développement économique'.
- Le nord-ouest du périmètre du CRU 7 fait partie de la 'zone d'économie urbaine stimulée'.
- Au sud-ouest du CRU 7 se situe une ligne de transport en commun de haute capacité à créer ou à étudier

Le périmètre du CRU 7 fait partie de la zone de revitalisation urbaine 2016. La Zone de Revitalisation Urbaine regroupe des quartiers en difficulté et détermine un périmètre d'intervention prioritaire pour les investissements publics. La sélection des quartiers qui font partie de la zone de revitalisation urbaine, est basé sur 3 critères socio-économique :

- Le taux de chômage supérieur à la moyenne régionale ;
- le revenu médian inférieur à la moyenne régionale ;
- la densité de population supérieure à la moyenne régionale.

Cette zone a été défini pour la première fois en 2016 (ZRU 2016) et a été revu en 2019 (ZRU 2020 d'application depuis 2020, dont le périmètre du CRU fait également partie).

## 2.2.2 Le Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS)

Le Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS) – qui a force obligatoire - détermine les affectations du sol et permet d’organiser les différentes fonctions urbaines dans la Région de Bruxelles-Capitale. C’est donc également le PRAS que définit les zones vertes et les zones bâissable.

Le périmètre du CRU 7 (Figure 2-2) est classé dans les affectations suivantes :

- Plusieurs zones d'habitation à prédominance résidentielle
- Plusieurs zones d'habitation
- Plusieurs zones mixtes
- Plusieurs zones de forte mixité
- Plusieurs zones administratives
- Plusieurs zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public
- Plusieurs zones de chemin de fer
- Une zone d'entreprises en milieu urbain
- Une zone d'intérêt régional
- Une zone classée comme 'eau'

Plusieurs zones du périmètre sont également classées comme espaces structurants, liserés de noyau commercial et zones d'intérêt culturel, historique et d'embellissement (ZICHEE).

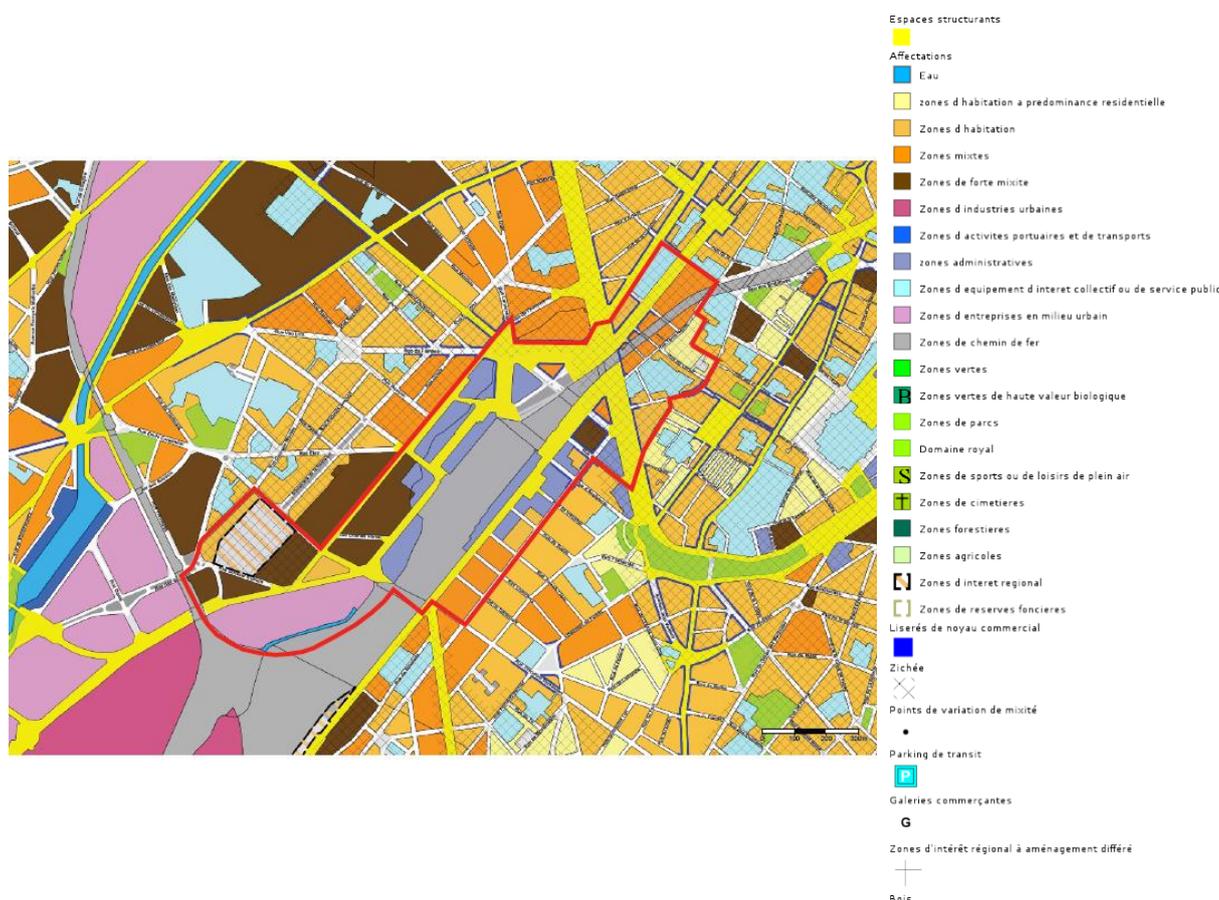


Figure 2-2 : Affectation complète du sol selon le PRAS, avec le périmètre du CRU 7 en rouge (Source : BruGIS, 06/2021)

Outre les prescriptions générales du Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS), les prescriptions particulières relatives aux zones mentionnées ci-dessus sont également d’application :

### 1. Zones d'habitation à prédominance résidentielle

1.1. Ces zones sont affectées aux logements.

1.2. Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives dont la superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas, par immeuble, 250 m<sup>2</sup>.

Ces zones peuvent également être affectées aux bureaux dont la superficie de plancher est limitée à 250 m<sup>2</sup> par immeuble.

1.3. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces. Le premier étage peut également être affecté aux commerces lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 150 m<sup>2</sup>. Toutefois, le maintien d'au moins un logement dans l'immeuble doit être assuré.

1.4. Ces zones peuvent aussi être affectées aux établissements hôteliers pour autant que leur capacité ne dépasse pas vingt chambres.

1.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 1.1 à 1.4 :

1° seuls les actes et travaux relatifs au logement, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux commerces en liseré de noyau commercial peuvent porter atteinte aux intérieurs d'îlots ;

2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

3° la nature des activités est compatible avec l'habitation ;

4° la continuité du logement est assurée.

## **2. Zones d'habitation**

2.1. Ces zones sont affectées aux logements.

2.2. Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives dont la superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas, par immeuble 250 m<sup>2</sup>. Cette superficie est portée à 1.000 m<sup>2</sup> pour les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux et de santé.

Ces zones peuvent également être affectées aux bureaux dont la superficie de plancher est limitée à 250 m<sup>2</sup> par immeuble.

L'augmentation des superficies de plancher des activités productives et des superficies de bureaux peut être autorisée jusqu'à 500 m<sup>2</sup> par immeuble aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux activités productives peut être portée à 1.500 m<sup>2</sup> par immeuble à condition que cette possibilité soit prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

2.3. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces. Le premier étage peut également être affecté au commerce lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 150 m<sup>2</sup>.

Cette superficie peut être portée à 300 m<sup>2</sup>, par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

2.4. Ces zones peuvent aussi être affectées aux établissements hôteliers d'une capacité de vingt chambres. Cette capacité peut être portée à cinquante chambres moyennant mesures particulières de publicité.

2.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 2.1 à 2.4 :

1° seuls les actes et travaux relatifs au logement, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux commerces en liseré de noyau commercial peuvent porter atteinte aux intérieurs d'îlots ;

2° les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

3° la nature des activités est compatible avec l'habitation ;

4° la continuité du logement est assurée.

### **3. Zones mixtes**

3.1. Ces zones sont affectées aux logements.

3.2. Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. La superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas, par immeuble, 1.000 m<sup>2</sup> dans lesquels les bureaux et les activités productives ne peuvent dépasser 500 m<sup>2</sup>.

L'augmentation des superficies de plancher des activités productives peut être autorisée jusqu'à 1.500 m<sup>2</sup> et celles de bureaux jusqu'à 1.000m<sup>2</sup> par immeuble aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux activités productives peut être portée jusqu'à 5.000 m<sup>2</sup> par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

3.3. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces, ainsi qu'aux commerces de gros.

Le premier étage peut également être affecté au commerce et au commerce de gros lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 200 m<sup>2</sup> et celle affectée aux commerces de gros ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 500 m<sup>2</sup>.

Cette superficie peut être portée à 1.000 m<sup>2</sup> pour les commerces et à 1.500 m<sup>2</sup> pour les commerces de gros, par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :

1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

*La superficie de plancher affectée aux commerces peut être portée jusqu'à 2.500 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

*La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être autorisée jusqu'à 3.500 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être portée au-delà des 3.500 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

*3.4. Ces zones peuvent aussi être affectées aux établissements hôteliers pour autant que leur capacité ne dépasse pas 50 chambres. Cette capacité peut être portée à 80 chambres après mesures particulières de publicité.*

*3.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 3.1 à 3.4 :*

*1° les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;*

*2° la nature des activités est compatible avec l'habitation ;*

*3° la continuité du logement est assurée.*

#### **4. Zones de forte mixité**

*4.1. Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux et aux activités productives. La superficie de plancher de l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas, par immeuble, 1.500 m<sup>2</sup> dans lesquels les bureaux ne peuvent dépasser 1.000 m<sup>2</sup>.*

*L'augmentation des superficies de plancher des activités productives peut être autorisée aux conditions suivantes :*

*1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;*

*2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;*

*3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*L'augmentation des superficies de plancher de bureaux peut être autorisée jusqu'à 3.500 m<sup>2</sup> par immeuble aux conditions visées à l'alinéa 2.*

*La superficie de plancher affectée aux bureaux peut être portée au-delà de 3.500m<sup>2</sup> par immeuble à condition que cette possibilité soit prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

*4.2. En dehors des liserés de noyaux commerciaux, les rez-de-chaussée des immeubles peuvent être affectés aux commerces, ainsi qu'aux commerces de gros. Le premier étage peut également être affecté au commerce ainsi qu'au commerce de gros lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*La superficie de plancher affectée aux commerces, autres que les grands commerces spécialisés, ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 200 m<sup>2</sup> et celle affectée aux commerces de gros ne peut dépasser, par projet et par immeuble, 500 m<sup>2</sup>.*

*Cette superficie peut être portée à 1.000 m<sup>2</sup> pour les commerces et à 2.500 m<sup>2</sup> pour les commerces de gros, par projet et par immeuble, aux conditions suivantes :*

*1° l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques ;*

2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la mixité de la zone ;

3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

*La superficie de plancher affectée aux commerces ainsi qu'aux commerces de gros, peut être portée jusqu'à 5.000 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

*La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être autorisée jusqu'à 3.500 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*La superficie de plancher affectée aux grands commerces spécialisés peut être portée au-delà des 3.500 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

4.3. Ces zones peuvent aussi être affectées aux établissements hôteliers pour autant que leur capacité ne dépasse pas 80 chambres. Cette capacité peut être portée à 150 chambres après mesures particulières de publicité.

*L'augmentation de la capacité des établissements hôteliers peut être autorisée lorsque cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.*

4.4. Il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité dans les îlots caractérisés par les éléments suivants :

1° la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon ou d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1er janvier 2011, représentant ensemble, au moins 15 % de la superficie de l'îlot concerné ou 3.500 m<sup>2</sup> de superficie au sol ;

2° une bonne accessibilité.

*La réalisation d'un projet d'ensemble peut être autorisée aux conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :*

1° le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme ;

2° le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4. ;

3° le projet prévoit au minimum 50% de superficie de plancher de logement, minimum 5% de superficie de plancher d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, maximum 40 % de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 15 % affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines;

4° le projet prévoit au minimum 20% de superficie au sol d'espace vert ;

5° le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations.

4.5. Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 4.1 à 4.4 :

1° les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité ;

2° la nature des activités est compatible avec l'habitation.

## **7. Zones administratives**

7.1. Ces zones sont affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent également être affectées aux établissements hôteliers, et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

7.2. Ces zones peuvent être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au 7.1..

7.3. Ces zones peuvent aussi être affectées aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m<sup>2</sup> par projet et par immeuble.

L'augmentation des superficies de plancher peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

7.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations doivent s'accorder avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

## **8. Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public**

8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public

8.2. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux logements

8.3. Moyennant mesures particulières de publicité, ces zones peuvent également être affectées aux commerces qui constituent le complément usuel des affectations visées aux 8.1 et 8.2.

8. 4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité.

Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert.

Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité.

## **9. Zones de chemin de fer**

9.1. Ces zones sont affectées aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes.

Moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier, soit sur les domaines non exploités, soit par couverture des installations, des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité.

Toutefois, la modification de la destination d'immeubles existants peut être autorisée dans les limites prévues par les prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

De même, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, éventuellement dénivelées, sont autorisés, après avoir été soumis aux mesures particulières de publicité.

Ces zones peuvent aussi être affectées aux activités de loisirs maraîchers et horticoles lorsque la qualité des sols et la topographie des lieux le permettent, et à la préservation de la flore et de la faune.

Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert.

9.2. Le réseau de chemin de fer doit être équipé ou adapté pour compléter le réseau des transports publics urbains et suburbains.

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de lignes, d'ouvrages d'art, de gares ou de points d'arrêt ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures d'aménagement requises concernant :

- 1° l'accès aux gares, points d'arrêt et stations ;
- 2° la signalisation ;
- 3° les correspondances avec les autres moyens de transport public en commun et les taxis.

9.3. Les zones administratives qui pourraient être prévues par plan particulier d'affectation du sol ne pourront être ouvertes à la construction qu'après la réalisation d'un minimum de 530.000 m<sup>2</sup> de superficies de plancher de bureaux neufs et la rénovation des superficies de plancher de bureaux répartis dans les zones administratives et d'intérêt régional suivantes, selon le détail ci-après :

- 1° Zone administrative Nord y compris les zones d'intérêt régional Gaucheret et Hélicopter : 230.000 m<sup>2</sup> de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;
- 2° Zone administrative Midi : 250.000 m<sup>2</sup> de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;
- 3° Zone administrative Quartier Léopold : 50.000 m<sup>2</sup> de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser et 150.000 m<sup>2</sup> de superficies de plancher de bureaux à rénover.

#### **9bis. Zone d'entreprises en milieu urbain**

9 bis.1 Ces zones sont affectées aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises, à savoir les services «business to business», dont la superficie de plancher est limitée à 2.000 m<sup>2</sup> par immeuble.

L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux activités productives et aux services intégrés aux entreprises peut être autorisée après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

9bis.2 Ces zones peuvent aussi être affectées aux logements, aux commerces, aux commerces de gros et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

La superficie de plancher ne peut dépasser, par immeuble, 1000 m<sup>2</sup> pour les commerces autres que les grands commerces spécialisés, 2500 m<sup>2</sup> pour les commerces de gros et 3500 m<sup>2</sup> pour les grands commerces spécialisés.

L'augmentation des superficies de plancher peut être autorisée aux conditions suivantes :

- 1° l'augmentation des superficies est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques;
- 2° les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone;
- 3° les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

9bis.3 Les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces et aux commerces de gros.

L'affectation des rez-de-chaussée aux logements peut être autorisée aux conditions suivantes :

- 1° Les conditions locales permettent cette affectation sans porter atteinte aux fonctions principales de la zone;
- 2° Les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.

*9bis.4 La réalisation d'un projet portant au moins sur 10.000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher peut être autorisée moyennant le respect des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :*

*1° Le projet prévoit d'affecter aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces ou aux commerces de gros une superficie de plancher qui correspond, au minimum, à 90% de l'emprise au sol du projet ;*

*2° Le projet prévoit d'affecter au logement au minimum 40 % de la superficie de plancher.*

*9bis.5 Il peut être dérogé à la prescription 9bis.4 pour les travaux de transformation ou d'extension d'immeubles existants affectés principalement aux activités productives, aux services intégrés aux entreprises, aux commerces ou aux commerces de gros pour autant que les conditions suivantes soient réunies :*

*1° La transformation ou l'extension est nécessaire aux besoins de l'entreprise existante ;*

*2° La transformation ou l'extension est dûment motivée par des raisons économiques et sociales ;*

*3° Les actes et travaux ont été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*9bis.6 Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 9bis.1 à 9bis.4 :*

*1° Les projets permettent la structuration du tissu urbain ;*

*2° La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.*

## **18. Zones d'intérêt régional**

*Les programmes d'affectation des zones d'intérêt régional sont définis ci-après.*

*Leur aménagement est arrêté par plans particuliers d'affectation du sol établis selon les dispositions des articles 60 à 65 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme.*

*En l'absence de tels plans, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées, après que ces actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*Toutefois, tant que l'aménagement des zones d'intérêt régional n° 6B, 8, 9, 10 et 16 n'a pas été établi conformément à l'alinéa 2, les actes et travaux relatifs aux affectations particulières définies dans leurs programmes peuvent être autorisés après qu'ils auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*Par dérogation à l'alinéa 3, tant que l'aménagement de la zone d'intérêt régional n° 15 n'a pas été établi conformément à l'alinéa 2, les actes et travaux conformes au programme qui lui est applicable peuvent être autorisés après qu'ils auront été soumis aux mesures particulières de publicité.*

*Les zones d'intérêt régional 1, 2, 3, 5, 7, 8, 12 définissent dans leur programme un solde de superficies de bureaux admissibles en plus des bureaux existants au jour de l'entrée en vigueur du plan arrêté le 3 mai 2001.*

*La zone d'intérêt régional 15 définit dans son programme un solde de superficies des bureaux admissibles qui comprend les bureaux existants au jour de l'entrée en vigueur de la modification partielle du plan arrêtée le 2 mai 2013.*

*Le solde de bureaux admissibles défini dans le programme de ces zones d'intérêt régional est mis à jour de la manière suivante :*

*1° Pour les actes et travaux ayant pour objet la réalisation de bureaux :*

a) sont déduites de ce solde, les superficies de plancher autorisées dans les permis d'urbanisme ou de lotir délivrés qui ne sont plus susceptibles de faire l'objet d'un recours administratif organisé et/ou d'une suspension par le fonctionnaire délégué et d'une annulation par le Gouvernement et qui, en outre, dans l'hypothèse d'un projet mixte, ont fait l'objet d'un permis d'environnement définitif ;

b) sont déduites de ce solde, les superficies de plancher que le demandeur de permis est autorisé à exécuter en application des articles 137, alinéa 2 et 151, alinéa 3 de l'Ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme ;

c) le solde mis à jour comme indiqué au a) et au b), est soit maintenu lors de la réalisation effective du projet, soit modifié en cas de non-réalisation du projet à l'expiration du délai de péremption du permis délivré.

2° Pour les actes et travaux ayant pour objet la suppression de bureaux, le solde est mis à jour après la réalisation effective du projet en additionnant les superficies de plancher dont la suppression est autorisée par le permis d'urbanisme ou de lotir ou par application des articles 137, alinéa 2 et 151, alinéa 3 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme.

## **21. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement**

Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.

Ces conditions particulières sont arrêtées par plan particulier d'affectation du sol, par règlement d'urbanisme ou en vertu de la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier. A défaut, elles sont arrêtées après avis de la commission de concertation.

## **22. Liseré de noyau commercial**

En liseré de noyau commercial ou dans les galeries marquées d'un " G " sur la carte des affectations, les rez-de-chaussée des immeubles sont affectés par priorité aux commerces. L'affectation des étages au commerce ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

La superficie de plancher affectée au commerce est limitée, par projet et par immeuble, à 1.000 m<sup>2</sup>.

L'augmentation de cette superficie jusqu'à 2.500 m<sup>2</sup> ne peut être autorisée que lorsque les conditions locales le permettent et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité.

L'augmentation de cette superficie au-delà de 2.500 m<sup>2</sup> ne peut être autorisée qu'à l'une des conditions suivantes :

1° le commerce réutilise un immeuble existant et inexploité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité ;

2° cette possibilité est prévue par un plan particulier d'affectation du sol.

La continuité du logement doit être assurée dans les liserés de noyau commercial en zones d'habitat et en zone mixte.

## **24. Espaces structurants**

*Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain.*

*En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière.*

### 2.2.3 Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) - qui a été adopté en 2006 par le Gouvernement Bruxellois, et est entré en vigueur le 3 janvier 2007 - comprend 7 titres :

- Titre I : caractéristique des constructions et leurs abords ;
- Titre II : normes d'habitabilité des logements ;
- Titre III : chantiers (titre abrogé partiellement) ;
- Titre IV : accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite ;
- Titre VI : publicités et enseignes ;
- Titre VII : la voirie, ses accès et ses abords ;
- Titre VIII : normes de stationnement en dehors de la voie publique.

Tous les projets du programme du CRU 7 qui concernent une construction ou une rénovation doivent respecter les prescriptions du RRU indépendamment du fait qu'ils ont besoin d'un permis d'urbanisme ou non.

A noter qu'un nouveau RRU, qui sera rebaptisé « Good Living » est en cours d'adoption, il devrait rentrer en vigueur en 2024. Celui-ci sera composé de trois thématiques : Urbanité, Espaces ouverts et Habitabilité. Good living aura des ambitions plus élevées pour le bâti et les espaces publics bruxellois, notamment en termes d'environnement et de climat.

### 2.2.4 Le Contrat École

Perspective Bruxelles définit le Contrat École comme « un programme régional de rénovation urbaine dont l'ambition est d'améliorer l'environnement scolaire à Bruxelles et de renforcer les relations entre l'école et son quartier ».

Dans l'environnement du CRU 7 se situent 2 contrats école :

- L'athénée royal Leonardo da Vinci à Anderlecht qui se situe au nord-ouest du CRU 7 (phase-pilote)
- L'école Uilenspiegel à Saint-Gilles qui se situe au sud du CRU 7 (première série)

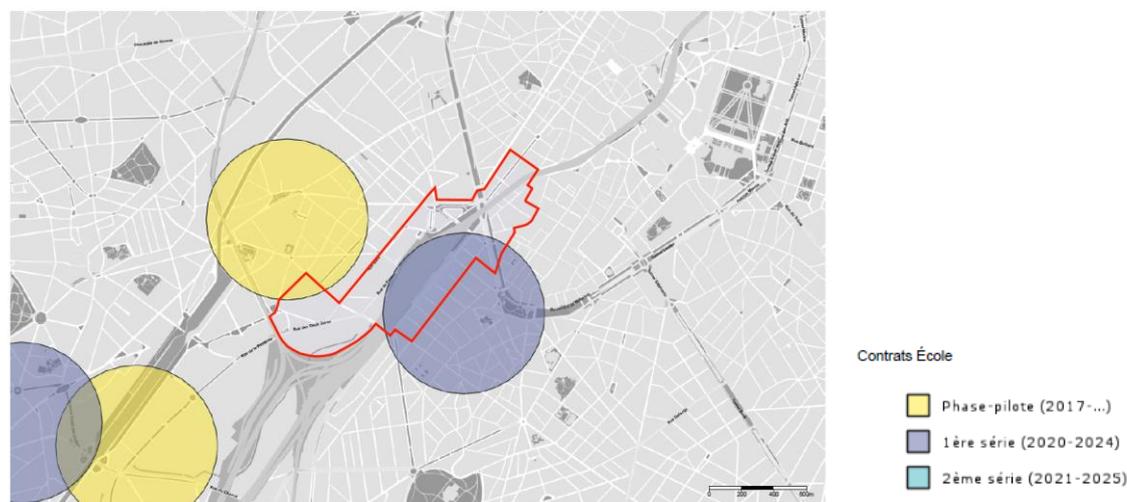


Figure 2-3 : Contrats école dans l'environnement du CRU 7 (qui est entourée en rouge) (Source : BruGIS, consulté 06/2021).

## 2.2.5 Le Plan Régional de Mobilité 2020-2030 « Good Move »

Good Move est le plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois. L'objectif du plan est d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le plan propose de structurer le réseau routier selon une hiérarchie de réseaux adoptée et adaptée à chaque mode de transport (piétons, cyclistes, transports publics, voitures et camions) :

- PLUS pour les axes structurants ;
- CONFORT pour les connexions entre ces axes ;
- QUARTIER pour un accès local.

Ainsi, dans la zone du projet, les routes (ou plus spécifiquement la partie des routes qui se situent dans la zone du projet) sont définies comme suit :

Dans le réseau « auto » (Figure 2-4), les voiries classées comme PLUS sont : la Rue Bara, la partie ouest de la Rue des Deux Gares, la Place Bara, le Boulevard Jamar et la partie sud du boulevard du Midi. Les voiries classées comme CONFORT sont : la Rue des Vétérinaires, la partie est de la Rue des Deux Gares, l'Avenue Fonsny, la Place de la constitution et la partie nord du boulevard du Midi. Le reste des rues sont classées comme QUARTIER.

Dans le réseau « poids lourd » (Figure 2-5), la seule voirie classée comme PLUS est l'extrémité ouest de la Rue des Deux Gares. Les voiries classées comme CONFORT sont : la partie est de la Rue des Deux Gares, la Rue Bara, la Rue de France, la Rue de l'instruction, la Place Bara, le Boulevard Jamar, le boulevard du Midi, la Place de la constitution et l'Avenue Fonsny. Le reste des rues sont classées comme QUARTIER.

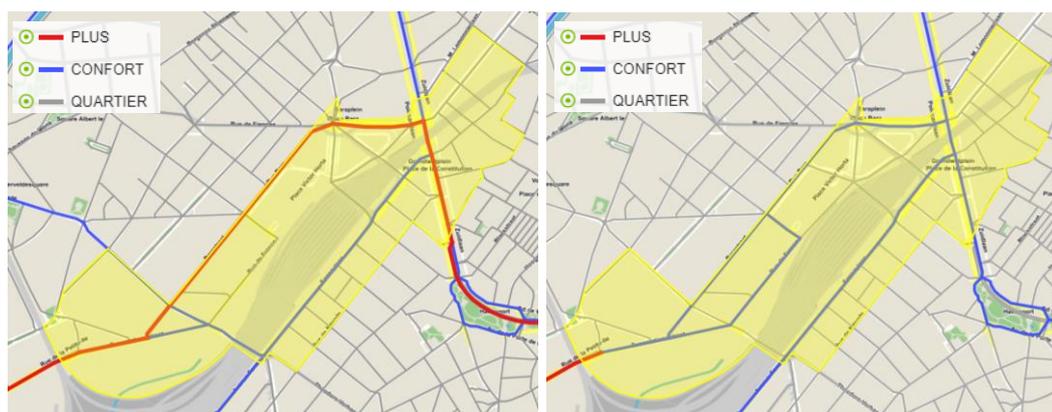


Figure 2-6 : Réseau auto (gauche) et réseau poids lourds (droite) de la SMV (Source : MobiGIS, consulté 06/2021)

Dans le réseau « piétons » (Figure 2-7), la majorité des rues du périmètre du CRU 7 sont classées comme PLUS ou CONFORT. L'Esplanade de l'Europe, l'Avenue Fosny, la partie du Boulevard du Midi entre ces 2 et l'Avenue de Stalingrad sont classées comme PLUS – Magistrale. Ces « magistrales piétonnes » sont définies dans le plan Good Move comme : un réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro et d'agrandir l'hypercentre au-delà du Pentagone. Les magistrales piétonnes permettent de se déplacer à pied sur des distances importantes et offrent des zones de repos.

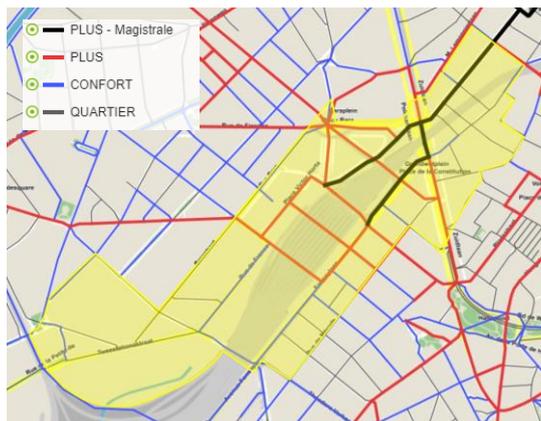


Figure 2-8 : Réseau piétons de la SMV (Source : MobiGIS, consulté 06/2021)

Dans le réseau « vélo » (Figure 2-9), les voiries classées comme PLUS sont : la Rue des Deux Gares, la Rue de France, la partie est de la Rue des Vétérinaires, l'Avenue Fonsny, l'Esplanade de l'Europe, la Place de la Constitution et le Boulevard du Midi. Les voiries classées comme CONFORT sont : l'Avenue Paul-Henri Spaak, la Place Bara, la partie ouest de la Rue des Vétérinaires, la rue Théodore Verhaegen, la Rue de Mérode, la Rue de Danemark, la Rue d'Angleterre et la Rue des Tanneurs. Le reste des rues sont classées comme QUARTIER.

Dans le réseau « transport public » (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), les voiries classées comme CONFORT sont : la Rue des Deux Gares, la Rue de France, la Rue Bara, la Rue de l'instruction, la Rue Ernest Blerot, l'Avenue Paul-Henri Spaak, la Place Bara, le Boulevard Jamar, la Rue de Russie, l'Avenue Fonsny et la Rue d'Angleterre.

Les rues classées comme Quartier sont : l'extrémité nord-est de la Rue Bara, la Rue de l'Argonne et l'extrémité nord-est de l'Avenue Fonsny.

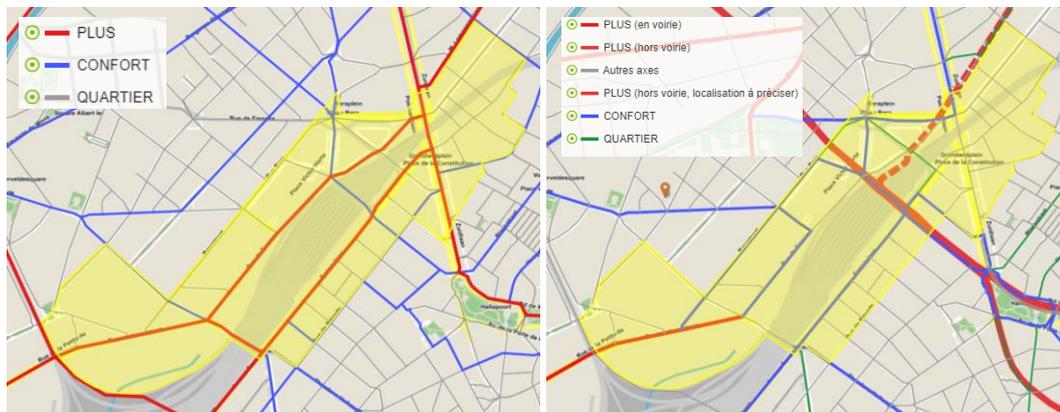


Figure 2-10 : Réseau vélo (gauche) et réseau transport public (droite) de la SMV (Source : MobiGIS, consulté 06/2021)

On notera que le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif, instauré par le plan Good Move, qui a pour but de faciliter la réalisation de grands quartiers apaisés en cohérence avec la vision Ville 30. L'objectif de cette mesure est donc d'apaiser la circulation au sein des quartiers créés et d'assurer la qualité et la sécurité de tous les modes de déplacement, en ce compris la circulation fluide des véhicules de transport public. Le trafic de transit y sera fortement découragé.

Les mailles dessinées sur l'ensemble du territoire régional (Figure 2-11) sont celles concernées par les CLM. Les mailles « ParviS » et « Cureghem » (Figure 2-12) sont d'application pour le périmètre du CRU 7 et sont élaborées dans la partie 2.2.19. A noter que le CLM de la maille Cureghem a été démantelé en 2022.

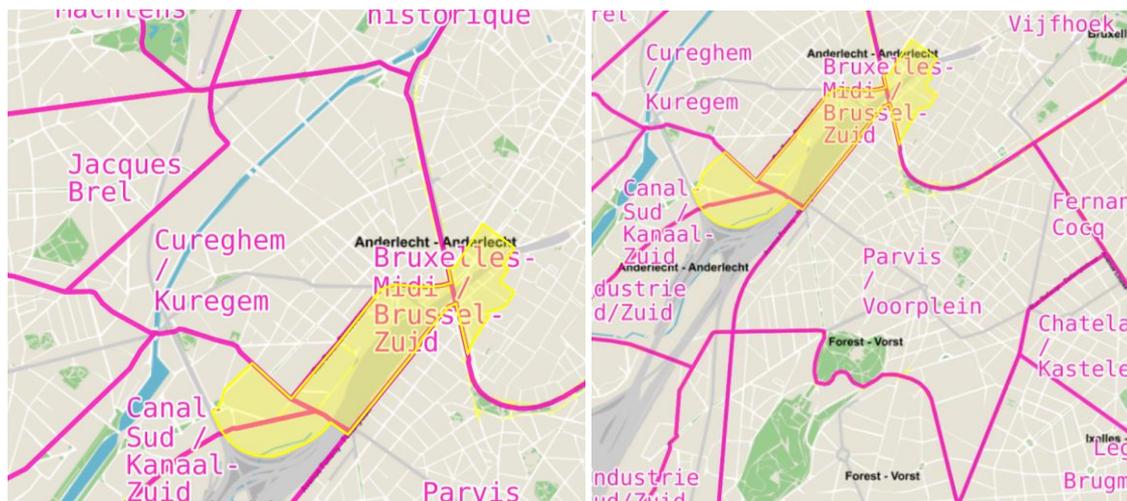


Figure 2-13 : Maille Cureghem (gauche) et Maille Parvis (droite) (Source : MobiGIS, consulté 07/2022)

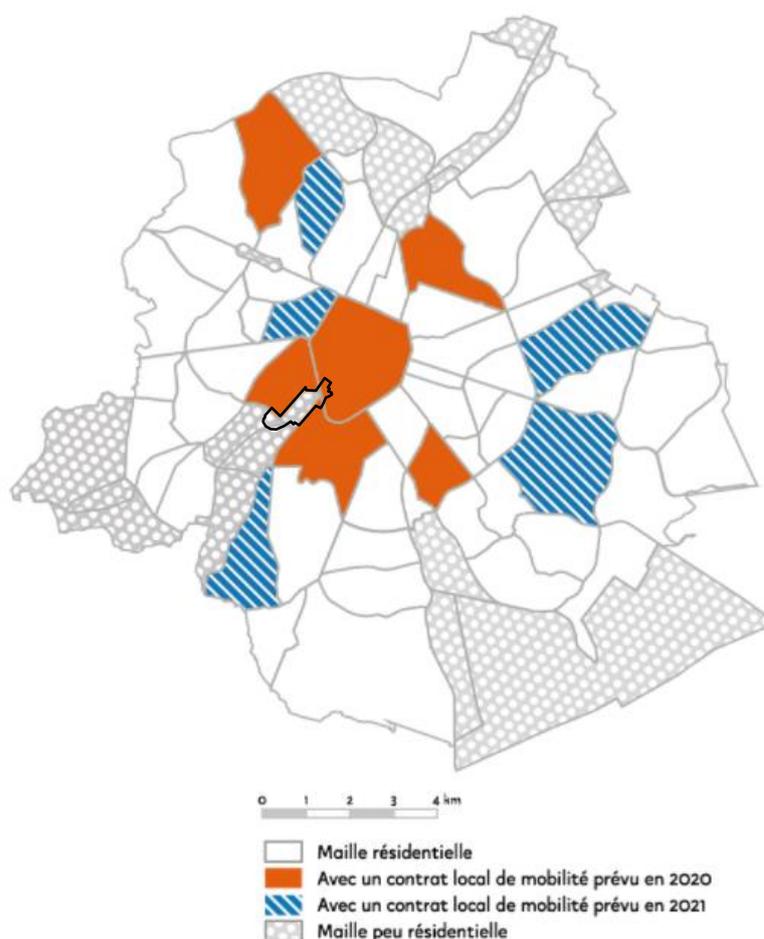


Figure 2-14 : Mailles des Contrats Locaux de Mobilité prévues en 2021 et en 2022 (Source : Bruxelles Mobilité).

Enfin, outre la question des mailles et de la hiérarchie de réseaux, Good Move a été le cadre de l'élargissement de la zone 30 à Bruxelles. Il faut noter que la Rue Bara, la Rue des Deux Gares, la partie est de la Rue des Vétérinaires, la Place Bara, le Boulevard Jamar et le Boulevard du Midi sont restées limitées à 50km/h.

## 2.2.6 Le Code Bruxellois de l’Air, du Climat et de la maîtrise de l’Energie (COBRACE)

Le 2 mai 2013, le Code Bruxellois de l’Air, du Climat et de la maîtrise de l’Energie (COBRACE) – qui contient des mesures de qualité de l’air, de climat, de transport, en matière d’efficacité énergétique et d’énergie renouvelable – a été adopté.

Les objectifs du COBRACE sont les suivants :

- Le rassemblement des politiques régionales de l’air, du climat et de l’énergie ;
- La minimalisation des besoins en énergie primaire ;
- La réduction de la dépendance aux sources d’énergie non renouvelables ;
- L’utilisation d’énergie produite à partir de sources renouvelables ;
- La promotion de l’utilisation rationnelle de l’énergie ;
- L’amélioration de la performance énergétique et le climat intérieur des bâtiments ;
- La diminution des impacts environnementaux liés aux besoins en mobilité ;
- Rendre les pouvoirs publics exemplaires en matière de performance énergétique des bâtiments, de transport et d’utilisation rationnelle de l’énergie.

Le COBRACE constitue les fondements légaux de plusieurs mesures régionales dont, entre autres, le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE) décrite ci-dessous.

## 2.2.7 Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE)

Le 2 juin 2016, Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE) a été adopté par le Gouvernement bruxellois. Il s’inscrit dans l’engagement du Gouvernement de réduire d’ici 2025 – par rapport aux émissions de 1990 – ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30%.

Pour atteindre cette ambition, le PACE propose 64 mesures et 144 actions (soit réglementaires, soit indicatif, ...) qui sont repartis dans les 10 axes suivants :

- Bâtiments ;
- Transports ;
- Sources d’énergie renouvelables ;
- Economie ;
- Planification Urbaine ;
- Modes de consommation et usage de produits ;
- Adaptation aux changements climatiques ;
- Surveillance de la qualité de l’air ;
- Mécanismes de participation aux objectifs climatiques ;
- Dimension sociale.

A noter qu’un nouvel avant-projet de PACE est en cours d’adoption, celui-ci est à l’enquête publique entre décembre 2022 et février 2023. Ce nouveau PACE vise 4 objectifs :

- Relever le niveau d’ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 à moins 47 % par rapport à 2005 ;
- Sortir Bruxelles de sa dépendance aux énergies fossiles ;
- Améliorer la qualité de l’air ;
- Préparer aux effets du dérèglement climatique d’ici à 2030.

## 2.2.8 Plan Énergie Climat 2030 (PNEC) – 2019

Le 24 octobre 2019, le Plan Energie Climat 2030 – qui se concentre sur l’efficacité énergétique, l’innovation et de l’action pour le climat - a été adopté par le Gouvernement bruxellois.

D'ici 2030, le PNEC a comme ambition de – par rapport à 2005 – réduire, de plus de 40 % ses émissions directs de GES et de 21% de sa consommation d'énergie finale. La production de 1170 GWh d'énergie à partir de sources renouvelables (partiellement sur le territoire et partiellement via une stratégie extra muros) est également un des objectifs.

Pour pouvoir atteindre ces ambitions, la PNEC propose les actions suivantes :

- La rénovation des bâtiments existants ;
- Le soutien des énergies renouvelables ;
- La diminution de l'incinération de déchets ;
- La réduction des émissions indirectes ;
- Une évolution vers un modèle économique circulaire ;
- La mise en place d'une stratégie agricole urbaine ;
- La réduction du besoin en mobilité émettrice de GES (et énergivores) et une évolution vers un parc de véhicules zéro émissions.

### **2.2.9 La Stratégie Good Food « Vers un système alimentaire plus durable en Région de Bruxelles-Capitale » - 2015 / 2022**

L'ambition de la stratégie est l'organisation de la transition vers un système alimentaire plus durable en Région de Bruxelles-Capitale.

Les objectifs du plan sont les suivantes :

- 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.

Une première stratégie Good Food (2016-2020) a permis d'impulser des réalisations concrètes. En adéquation avec la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024, qui appelait au renforcement de cette stratégie, et suite à un processus participatif de co-construction d'un an ayant rassemblé quelques 300 acteurs.

La stratégie Good Food 2 (2022-2030) a été approuvée par le gouvernement bruxellois en juin 2022. Celle-ci vise un basculement plus structurel du système alimentaire vers plus de durabilité à l'horizon 2030. Il s'agit de requalifier le système alimentaire, de la production à la consommation, vers un modèle respectueux de l'humain et des autres espèces, régénérateur de biodiversité et créateur d'emplois de qualité tel que décrits dans le cadre de la stratégie Shifting Economy.

### **2.2.10 Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise – 2019**

Les objectifs du plan QUIET.BRUSSELS – adopté le 28 février 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale - sont :

- La réduction des effets du bruit sur la santé par une réduction du temps d'exposition au bruit ;
- Permettre à chaque individu d'avoir le temps et l'accès au calme ;
- Maintenir une qualité résidentielle tout en permettant le développement des activités économiques et culturelles.

Les 9 thèmes (qui à leurs tours sont décliné dans plusieurs mesures) repris dans le plan sont les suivantes :

- La modération des transports motorisés : l'intégration du bruit dans les politiques de mobilité et la favorisation des zones 30.
- L'aménagement des voiries (les plus bruyantes) par la création d'une cellule d'accompagnement technique.

- L'accompagnement des transports publics pour la création d'une réelle alternative à la voiture tout en réduisant leurs impacts acoustique et vibratoire.
- L'encadrement du bruit des avions qui survolent Bruxelles : trouver des solutions durables et équilibrées en collaboration avec les autorités fédérales et les gestionnaires de l'aéroport.
- La réalisation et valorisation des zones de confort acoustique dans les quartiers et dans les espaces verts.
- Assurer le confort acoustique des bâtiments (venant de l'extérieure ou de des voisins).
- Conscientiser les citoyens à la perception et aux effets du bruit/certains niveaux sonores sur leur santé/bien-être en rendant le bruit visible en l'affichant dans les rues, des salles de concert, ...
- L'accompagnement des entreprises : les accueillir dans des zones adaptées (en harmonie avec les autres fonctions du tissu urbain), des réglementations, la promotion de nouvelles technologies.
- L'intégration des équipements collectifs et de loisirs : la réalisation de plans bruit locaux ou à l'échelle du quartier.

Une zone de confort acoustique est définie comme une zone qui présente des niveaux de bruits inférieur à 55 db(A). Aujourd'hui, le périmètre dispose de plusieurs 'zones de confort à protéger' (quartiers & zones relais), et fait partie de 3 'zones de confort à créer'. Le périmètre ne dispose pas d'une zone calme.

### 2.2.11 Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD) 2018-2023 – 2018

Le Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD) est avant tout la politique régionale en matière de gestion des déchets en aval. Cependant, le PGRD s'attache également à la question de la consommation sobre et responsable en amont. Les 7 objectifs stratégiques (qui a leurs tours sont décliné dans plusieurs mesures) repris dans le plan sont les suivantes :

- Assurer un cadre structurant pour la politique des ressources-déchets ;
- Transformer les pratiques de consommation des ménages et les encourager vers le zéro-déchet ;
- Préparer les générations futures (écoles de tous niveaux d'enseignement, aux enseignants et aux élèves) ;
- Transformer les pratiques de consommation des activités professionnelles et les encourager vers le zéro déchet ;
- Poursuivre la transition du secteur de la construction vers une gestion circulaire des ressources et des déchets de construction ;
- Développer la nouvelle économie de la gestion durable des ressources ;
- Programmer et encadrer l'action des professionnels publics et privés des déchets pour répondre aux besoins de la Région.

### 2.2.12 Plan de Gestion de l'eau 2016-2021 – 2017 / 2022-2027

Le Plan de Gestion de L'eau 2016-2021 est composé de « *l'analyse des caractéristiques des masses d'eau de surface et souterraine, l'étude des incidences de l'activité humaine sur celles-ci et l'analyse économique de l'utilisation de l'eau pour le District hydrographique international de l'Escaut. Après avoir posé les constats, ce plan comporte un volet opérationnel visant à réduire ces incidences afin d'atteindre les objectifs environnementaux et ce, conformément aux obligations de la DCE et aux spécifications techniques énoncées dans ses annexes* »

Les axes d'action autour lesquels le Plan de Gestion de l'Eau s'articule sont :

- Assurer la gestion qualitative des masses d'eau de surface, des masses d'eau souterraine et des zones protégées ;
- Gérer quantitativement les eaux de surface et les eaux souterraines ;
- Appliquer le principe de récupération des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau ;
- Promouvoir une utilisation durable de l'eau ;
- Prévenir et gérer les risques d'inondation ;
- Réintégrer l'eau dans le cadre de vie ;
- Encadrer la production d'énergie renouvelable à partir de l'eau et du sous-sol ;
- Contribuer à la mise en œuvre d'une politique de l'eau coordonnée et participer aux échanges de connaissances.

A noter qu'un projet de nouveau plan de gestion de l'eau couvrant la période 2022-2027 est actuellement soumis à enquête publique (de novembre 2022 à avril 2023). Ce plan fait suite aux plans précédents, il renforce les objectifs environnementaux à atteindre pour les eaux de surface, les eaux souterraines et les zones protégées. Outre la qualité des eaux, ce nouveau Plan veut apporter une réponse intégrée et globale à l'ensemble des défis liés à la gestion de l'eau. Il intègre ainsi les exigences européennes en matière de prévention et de gestion des risques d'inondation tels qu'énoncées dans la Directive inondation, et apporte également une contribution à la planification à l'échelle du district hydrographique international de l'Escaut.

### **2.2.13 Be Circular - Programme Régional d'Economie circulaire (PREC) - 2016 (Actualisation en Février 2019)**

Contrairement à une économie linéaire où les produits sont jetés après utilisation, une économie circulaire ré-utilise les ressources ce qui permet la conservation de leur valeur, une réduction du gaspillage des ressources et une diminution de l'impact environnemental.

Les objectifs généraux du PREC sont les suivantes :

- Transformer les objectifs environnementaux en opportunités économiques ;
- Ancrer l'économie à Bruxelles afin de produire localement quand c'est possible, réduire les déplacements, optimiser l'utilisation du territoire et créer de la valeur ajoutée pour les Bruxellois ;
- Contribuer à créer de l'emploi.

### **2.2.14 Plan Nature – 2016**

Le plan nature a pour but de protéger et développer la nature de la région Bruxelloise, et est composée des 7 objectifs suivantes :

- Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature : que chacun dispose d'un espace vert de qualité près de chez lui, y compris au centre-ville.
- Consolider le maillage vert régional : des espaces verts connectés entre eux pour que les espèces et la biodiversité puissent évoluer en ville.
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets : penser à la nature dans toute décision, y compris en dehors des zones protégées.
- Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts : mieux gérer les espaces publics et veiller à une approche cohérente des nombreux gestionnaires.
- Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain : protection et restauration des habitats naturels et des espèces ; diminution des nuisances par les espèces problématiques (renards...).
- Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité : développer, en bonne entente avec les acteurs de terrains, une stratégie globale de communication qui identifiera les messages clés à porter ainsi que les publics à cibler en priorité. L'objectif vise également à favoriser le respect des espaces verts publics et de leurs équipements.
- Améliorer la gouvernance en matière de nature : créer des ponts et renforcer les « partenariats nature » entre les acteurs publics et privés concernés par le développement et l'aménagement de la Région, en particulier des espaces verts et de l'espace public.

### **2.2.15 Le Programme Régional de Réduction des Pesticides (PRRP) 2018-2022**

L'objectif du Programme Régional de Réduction des Pesticides 2018-2022 est de réduire l'utilisation des pesticides dans la Région Bruxelloise. Ce programme est applicable non seulement pour les professionnels ou les gestionnaires d'espaces publics, mais également pour les particuliers.

Les axes prioritaires autour lesquels le PRRP s'articule sont les suivants :

- Ne plus utiliser de pesticides dans l'ensemble des espaces ouverts au public ;
- Limiter fortement l'utilisation de pesticides dans les jardins et domaines privés ;
- Renforcer la protection des groupes vulnérables, y compris des professionnels ;
- Protéger la nature et les services écosystémiques ;
- Développer une agriculture urbaine compatible avec la préservation des écosystèmes.

## 2.2.16 La stratégie Good Soil

Avec la stratégie Good Soil, Bruxelles Environnement vise la préservation, la protection et l'amélioration de l'ensemble des sols de la région de Bruxelles-Capitale. Au lieu de seulement considérer la gestion des contaminations en polluants chimiques, cette stratégie tiens 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.

## 2.2.17 Shifting Economy – Stratégie Régionale de Transition Economique - 2022

La Shifting Economy a été adopté par le Gouvernement bruxellois le 31 mars 2022, il s'agit d'un processus de transition économique qui vise à aligner les objectifs économiques sur les objectifs climatiques. Il s'agit d'une transformation progressive au sens large des activités économiques bruxelloises – y compris les sous-traitants et fournisseurs bruxellois - dans la perspective de contribuer aux défis sociaux et environnementaux locaux et mondiaux, ainsi qu'à la création et au maintien d'emploi de qualité pour les Bruxellois.

La Shifting Economy va déployer pas moins de 224 mesures, à travers 7 leviers et instruments économiques dont le pilotage est assuré par la Région bruxelloise :

- Le financement des entreprises
- L'accompagnement des entreprises
- L'hébergement des entreprises
- Les marchés publics
- La politique de soutien à la RD&I
- Le soutien à l'entrepreneuriat social et démocratique et notamment à la forme coopérative
- Le développement d'un écosystème favorable à l'entrepreneuriat.

Ces mesures s'appuient également sur 4 politiques transversales :

- Accès aux gisements, production locale et logistique
- Commerce
- Commerce international
- Digitalisation.

Et se concentrent sur 6 secteurs prioritaires :

- Alimentation (Good Food)
- Ressources et déchets (PGRD)
- Construction (Renolution)
- Industries culturelles et créatives
- Mobilité (Good Move)
- Santé.

### 2.2.18 Les Contrats de Quartier Durables (CQD)

Un contrat de Quartier Durable (CQD) est également un outil de revitalisation urbaine – qui se situe dans la Zone de revitalisation urbaine comme défini par la Région de Bruxelles-Capitale – mais contrairement au Contrat de Rénovation Urbain (CRU), le périmètre d'un CQD s'étend que sur une commune et dans un quartier défini.

Le CQD « Midi » (2020-2024) actuellement en exécution (Figure 2-15), s'étend en partie dans le périmètre du CRU 7. Il concerne 8 logements, 11 projets socio-économiques, 3 projets d'infrastructures d'équipements destinés à la petite enfance, de la jeunesse, des publics « oubliés » (jeunes filles) et des nombreuses associations du quartier (crèche néerlandophone de 18 places, espace multifonctionnel à destination des associations, Pôle « cohésions sociale ») et 5 projets d'espaces publics et équipements (démolition du garage vide situé sur la place Fontainas et reconstruction sur une partie de la superficie, créant une nouvelle entrée vers le parc Germeau tout en développant un équipement de quartier à destination des habitants et en relocalisant le service de prévention de la commune.

Il s'appuie sur les trois enjeux identifiés :

- trouver de la place (répondre aux enjeux liés à la densité de construction très forte du quartier et à son importante imperméabilisation du sol, à la densité d'habitat et d'activités, et à la carence chronique en espaces publics) ;
- améliorer l'habitabilité du quartier (développer l'offre en logements accessibles, via du logement abordable, modéré ou assimilé social, ou des réponses à des besoins de publics fragilisés ; travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large : qualité des espaces publics, végétalisés, sécurité routière, etc.) ;
- valoriser la vitalité du quartier (soutenir les initiatives citoyennes ou associatives locales, afin d'apporter un appui à la vitalité exceptionnelle du quartier, qui se traduit par un tissu associatif riche : des initiatives sociales, culturelles, économiques, environnementales, sportives, se construisant souvent au départ de la dynamique des habitants).

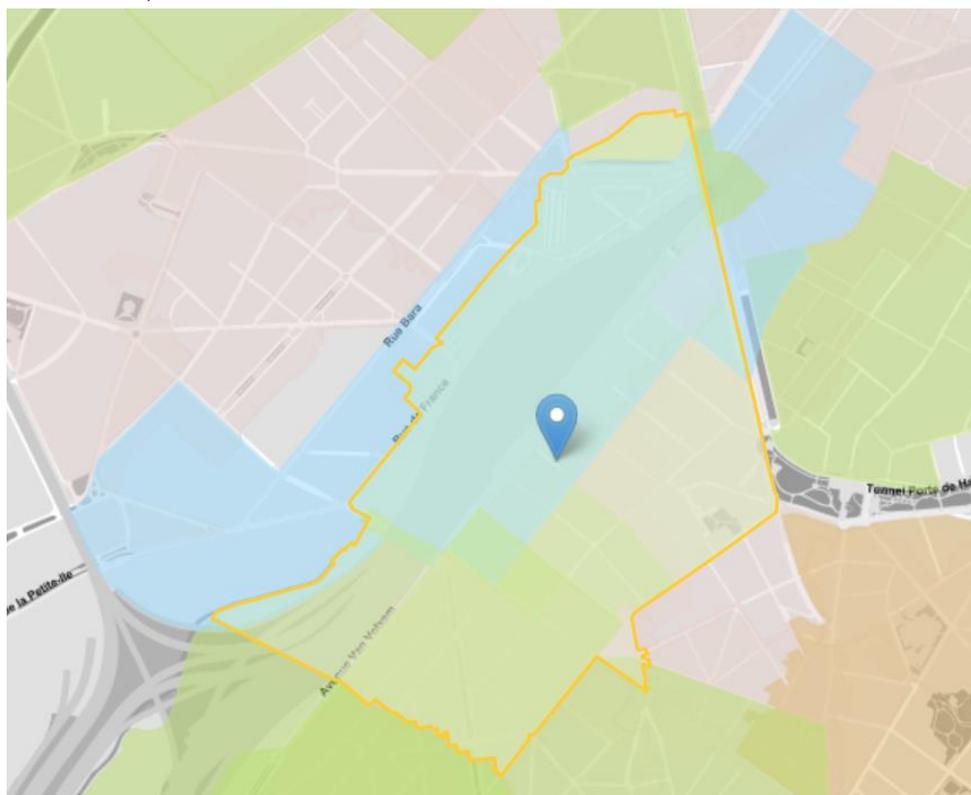


Figure 2-15 : Les contrats de quartier dans le périmètre du CRU 7 : le Contrat de Quartier Durable (CQD) « Midi » concerne le périmètre entouré en jaune, le périmètre du CRU 7 est repris en bleu. (Source : BruGIS, consulté en 01/2022)

### 2.2.19 Contrat Local de Mobilité

Comme mentionnée dans la partie 2.2.4, la mise en œuvre des principes du plan Good Move par les différentes communes passe par un Contrat Local de Mobilité (CLM). Le CLM est un outil – pour les différentes communes de

la Région Bruxelles-Capitale – afin d'intégrer les objectifs du Plan « Good Move » en mesures concrètes et opérationnelles, à mettre en œuvre au niveau communal.

Pour le périmètre du CRU 7, le contrat Local de Mobilité sur les mailles « ParviS » est d'application, le CLM a « Cureghem » pour sa part été démantelé..

La définition de ces deux contrats locaux de mobilité se déroule dans les phases suivantes :

- Le diagnostic de la situation actuelle ;
- La proposition et l'évaluation des différents scénarios ;
- Présentation du programme sélectionnée de mise en œuvre.

## 2.2.20 PPAS

Un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) est un outil communal qui complète le Plan Régional d'Affectation du Sol. Au niveau de quartier ou de plusieurs îlots, le PPAS définit les règles d'aménagement. Les trois PPAS suivants sont actifs dans la zone du CRU 7.

### 2.2.20.1 PPA N° 1 QUARTIER avenue Fonsny 1 (14/09/1995)

Prescriptions intéressantes pour le CRU 7 :

- La zone pour le domaine public

#### 2.1. Destination

Cette zone est notamment destinée à recevoir la circulation automobile, la circulation piétonne et les transports publics ; y sont inclus les zones de stationnement, les espaces verts, les places publiques, les zones d'implantations des mobiliers urbains, les réseaux de distributions publiques et autres réseaux assimilés ainsi que l'égouttage public.

#### 2.3. Principes d'aménagement

Les profils de voirie, en page 8, sont renseignés à titre indicatif.

De façon générale, l'aménagement des zones de voirie doit accorder la plus grande attention aux circulations dites lentes (piétons, vélos, handicapés) et doit viser à la continuité, à l'agrément et à la sécurité de ces circulations.

L'implantation sur les trottoirs de poteaux de signalisation, de cabines téléphoniques, d'arbres et de tout autre mobilier urbain devra respecter la circulation des piétons, landaus et voiturettes d'handicapés en laissant une largeur constante minimum de 1,50 m libre à leur usage.

Dans le cas de réfection de trottoirs existants ou de construction de nouveaux trottoirs, ceux-ci présenteront, aux passages organisés par une signalisation au sol un devers extérieur tel que la différence de hauteur entre le niveau supérieur de la bordure du trottoir n'excède pas 2 cm par rapport au niveau moyen du filet d'eau adjacent.

- La zone de cours et jardins

## Art.5 Zone de cours et jardins

### 5.1. Destination

Ces zones sont destinées à être aménagées en zones de verdure et de détente. Les parcelles doivent être plantées sur au moins 50 % de leur surface, exception faite de celles dont la surface non bâtie est inférieure à 30 m<sup>2</sup>. Les surfaces en dur ne peuvent être constituées de matériau imperméable.

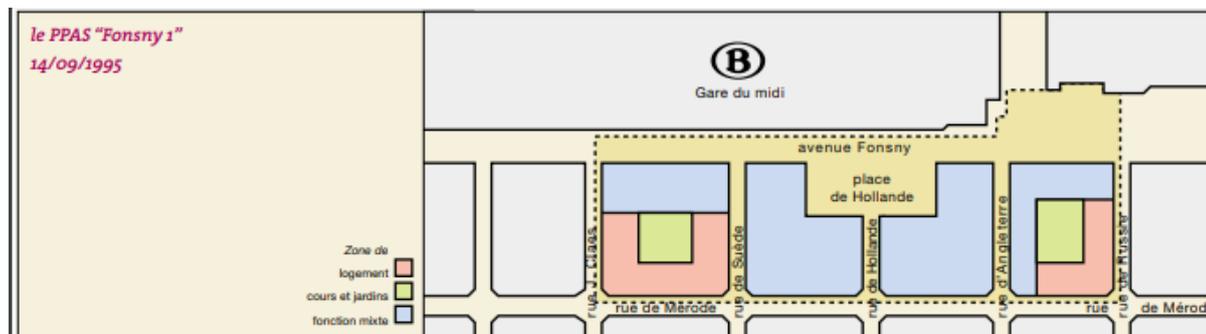


Figure 2-16. Prescription graphique du PPA Quartier Avenue Fonsny n° 1

### 2.2.20.2 PPA N° 1 QUARTIER DE L'avenue fonsny

### 2.2.20.3 PPA N° 60-35 QUARTIER N° 2 "MAROLLES - TERRE- NEUVE" (Jonction Nord-Midi, rue R.Van der Weyden, rue des Tanneurs et boulevard du Midi)

## 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> de services, d'équipements et de commerces ;
- un campus horizontal de 40.000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- deux bâtiments offrant 9.200 m<sup>2</sup> 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 :

<b>Négatif</b>	
<b>Attention</b>	
<b>Neutre</b>	
<b>Positif</b>	

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

<b>Détérioration</b>	-
<b>Statu quo</b>	0
<b>Amélioration</b>	+

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 Histoire et héritage

### 3.2.1 Résumé du diagnostic

- Nombreuses mutations urbaines de contexte villageois vers ville et gare internationale
- La gare date de 1869. Le viaduc coupe la place de la Constitution en deux, ensuite affectée au parking et au marché. Jonction Nord-Midi en 1952 (utilisation de la brique jaune).
- TGV et Thalys/Eurostar années 1990-2000 : expropriations, extensions et transformations (e.a. immeubles de bureaux)
- Lien entre les quartiers et la gare diminue
- Patrimoine bâti :
  - Monument et site : Ecole Vétérinaire de Cureghem et son parc (Rue des Vétérinaires). L'école vétérinaire est en voie de réaffectation.
  - Monument: Hôtel de maître éclectique (Rue Georges Moreau 170)
  - Monument: Enseigne publicitaire Tintin et Milou (Avenue Paul-Henri Spaak 7)
  - Monument: Ancienne brasserie Express-Midi pour brasserie Caulier (Boulevard Maurice Lemonnier 218)
  - Monument: Maison Art nouveau (Boulevard Maurice Lemonnier 216)
  - Monument: Hôtel Jamaer (Avenue de Stalingrad 62)
  - Un grand nombre de bâtiment sont repris à l'inventaire Irismonument

*La préservation du patrimoine bâti étant un enjeu important, ce critère est identifié comme point d'attention dans le cadre de la situation de référence.*

- Patrimoine naturel : arbres remarquables :
  - Sur le site Ecole Vétérinaire de Cureghem et son parc :
    - 7 arbres à l'inventaire l'égal
    - 3 arbres à l'inventaire scientifique
  - Entre l'Avenue de Stalingrad et la Rue Terre-Neuve :
    - 2 arbres à l'inventaire l'égal (dans jardins privés)

*La préservation du patrimoine naturel étant un enjeu important, ce critère est identifié comme point d'attention dans le cadre de la situation de référence.*

- Patrimoine archéologique (existant):
  - Aucun patrimoine archéologique encore existant. Plusieurs ont disparu.
  - Plusieurs zones d'extension de site (Rue de France, Rue d'Angleterre, a.p.d. Boulevard du Midi vers le Centre-Ville (Fortifications de la deuxième enceinte urbaine))

*Vu l'absence de patrimoine archéologique, ce critère n'est pas pris en compte pour l'analyse des incidences*



Figure 3-1 Ecole Vétérinaire de Cureghem (brugis)



Figure 3-2. Hôtel de maître éclectique, Rue Georges Moreau 170 (brugis)



Figure 3-3. Enseigne publicitaire Tintin et Milou, Avenue Paul-Henri Spaak 7 (brugis)



Figure 3-4. Ancienne brasserie Express-Midi pour brasserie Caulier, Boulevard Maurice Lemonnier 218 (brugis)



Figure 3-5. Maison Art nouveau, Boulevard Maurice Lemonnier 216 (brugis)



Figure 3-6 Arbres remarquables - Rue des Vétérinaires (brugis)



Figure 3-7 Arbres remarquables - Avenue de Stalingrad (brugis)

### 3.2.2 Alternative zéro

#### 3.2.2.1 Sans projet de PAD

- Le nouveau siège social SNCB vise à conserver, rénover et réutiliser l’actuel bâtiment à rue avec les briques jaunes typiques.

*Aucune amélioration de ce critère n’est attendue (statu quo).*

#### 3.2.2.2 Avec 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 périmètre du projet de PAD Midi. Le réaménagement des espaces publics sera bénéfique afin de mettre en valeur le patrimoine bâti.

En particulier, les actes et travaux mettent en valeur les éléments architecturaux et urbanistiques faisant partie de l’ensemble urbanistique cohérent formé par la jonction Nord-Midi.

*Ce critère sera préservé dans le cadre de la mise en œuvre du projet de PAD Midi (statu quo).*

### 3.2.3 Enjeux majeurs & opportunité

- Le réaménagement des espaces publics est une opportunité afin de mieux mettre en valeur le patrimoine existant et d'améliorer le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage.

### 3.2.4 Tableau résumé

Cette thématique comporte des critères qui ne connaîtront pas d'amélioration ou de détérioration au cours de l'alternative 0, toutefois la préservation du patrimoine bâti et naturel reste un enjeu important.

*Ces critères sont évalués comme des points d'attention dans le cadre des bilans de référence et ne connaîtront pas d'amélioration (statu quo).*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Patrimoine bâti		0	0		
Patrimoine naturel		0	0		

## 3.3 Population

### 3.3.1 Résumé du diagnostic

- Densité de population

La densité moyenne constatée dans le périmètre du CRU 7 est d'environ 19.159 habitants/km<sup>2</sup> en moyenne pondérée des secteurs statistiques. Cette densité est plus élevée que la moyenne régionale (7.500 hab/km<sup>2</sup>). La densité n'est pas excessive, sous les quartiers les plus denses de la région ("Bosnie" à Saint Gilles, avec plus de 37.000 hab/km<sup>2</sup>). Les chiffres montrent une différence globale entre le secteur des Deux Gares (563 hab/km<sup>2</sup>) et le secteur Danemark (30.632 hab/km<sup>2</sup>).

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.

*Au regard de la densité de la population, il sera nécessaire de mettre en lien ce critère avec d'autres thématiques sur lesquelles cette densité pourrait avoir un impact (par exemple « équipements »). Dans ce contexte, ce critère est évalué comme point d'attention.*

- Pyramide des âges

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. Cette part grimpe jusqu'à 6,32% à Borgniez-Nord-Cureghem, là où elle s'établit à 4,22% à échelle régionale. Idem côté saint-gillois dans les secteurs Roi (5,46%) et Angleterre (5,00%).

*Au regard de la spécificité de la pyramide des âges au sein du périmètre, il sera nécessaire de mettre en lien ce critère avec d'autres thématiques sur lesquelles ce constat pourrait avoir un impact (par exemple « équipements »). Dans ce contexte, ce critère est évalué comme point d'attention.*

- Cohésion sociale

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.

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.

*En raison de ce constat, ce critère est considéré comme négatif.*

### 3.3.2 Alternative zéro et évolution tendancielle

#### 3.3.2.1 Sans projet de PAD

Certains projets de construction privatifs auront pour effet d'augmenter la densité de population dans le périmètre du CRU 7 :

- Construction d'un immeuble résidentiel rue Deux Gares 79A : 60 appartements (dont 4 adaptables en PMR) ;
- Projet Move Hub : nouveaux logements se composant de 64 logements conventionnés et 8 logements libres.

Ces projets auront un impact sur l'augmentation de la densité de la population au sein du périmètre.

Par ailleurs, 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.

Les évolutions de la population sont en réalité disparates avec des quartiers présentant, au sein du périmètre, 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).

Par ailleurs, le CQD « Midi » implique la mise en œuvre de plusieurs projets socio-économiques qui auront un impact sur la cohésion sociale :

- Accompagnement des publics sans-abris par le biais d'un appel à projets visant les initiatives suivantes : douches gratuites, espaces de repos, distributions de nourriture ;
- Projets artistiques et culturels visant à valoriser les artistes ou structures/collectifs artistiques et culturels du quartier. Pour cela, un appel à projet sera lancé dès l'année 2021 afin que le ou les porteur(s) de projet puisse(nt) être désigné(s) avant décembre 2021 et qu'il(s) puisse(nt) développer les projets dès l'année 2022. Les propositions pourront être larges et entrer en résonance avec des événements ayant déjà lieu régulièrement dans le quartier (parcours d'artistes, diverses fêtes de quartier). Ces propositions pourront également permettre d'embellir les rues, les espaces publics, etc.
- Encadrement et gestion de l'espace multifonctionnel de quartier (ateliers STIB). Ce projet prévoit l'utilisation des surfaces disponibles dans les ateliers STIB avec comme principaux objectifs : transformer les bâtiments vides de l'atelier STIB en centre socio-culturel, offrir des espaces pour des activités associatives en besoin d'espace dans le quartier, en prolongation de la dynamique du Tri Postal, redynamiser la partie Saint-Gilloise de l'axe Fonsny avec des activités liées au quartier.
- Projet jeunesse avec focus sur les jeunes filles du quartier visant à : permettre un contact privilégié avec un groupe de 10-16 ans –focus jeunes filles– en construisant un lien fort avec des actions misant sur le processus où l'attention et le temps sont mis exclusivement vers les adolescents, utiliser l'espace public pour développer des activités urbaines, valoriser la place de la fille dans l'espace public via actions ciblées.

*Cette évolution ne devrait pas avoir d'impact qualitatif sur les critères étudiés (statu quo), excepté pour la cohésion sociale qui sera améliorée.*

### 3.3.2.2 Avec projet de PAD

En addition du constat repris au point ci-dessus, le projet de PAD prévoit 240.000 m<sup>2</sup> 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.

*Cette évolution ne devrait pas avoir d'impact qualitatif sur les critères étudiés (statu quo).*

### 3.3.3 Enjeux majeurs & opportunité

Un accent devra être porté sur l'augmentation de la qualité de vie des habitants de ce quartier dense : création d'espaces verts, qualité et sécurité pour tous les publics au sein des espaces publics, ...

Les enjeux viseront également plusieurs objectifs :

- Stimuler l'emploi et la formation ;
- Mettre en place et favoriser une coordination sociale ;
- Offrir des logements adaptés et accessibles 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 et les caractéristiques de la population ;
- Développement des espaces vert (quantitatif et qualitatif) accessibles au public afin d'améliorer le cadre de vie des habitants du périmètre.

### 3.3.4 Tableau résumé

*La situation de référence indique que les critères démographiques (densité et pyramide des âges) sont évalués comme point d'attention, tandis que la cohésion sociale est définie comme critère négatif.*

*Aucune amélioration n'est attendue dans le cadre du développement de l'alternative 0 (statu quo)  
L'ensemble de l'appréciation de ces critères est donc maintenu dans le cadre des bilans de référence.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Densité de la population		0	0		
Pyramide des âges		0	0		
Cohésion sociale		+	0		

## 3.4 Logements

### 3.4.1 Résumé du diagnostic

#### 3.4.1.1 Typologie du parc de 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  $\pm 300$  logements par an en moyenne pour POT.

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).

A l'échelle du POT, on retrouve 4.210 logements sociaux avec 1.771 logements sociaux dans les quartiers de Marolles et 847 dans le quartier de Cureghem Vétérinaire.

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. Il y a donc un manque de logements sociaux.

*Dans ce contexte, au regard du manque de logements sociaux et de la part importante de locataires, ce critère est évalué comme dégradé.*

### 3.4.1.2 Prix des logements : locatif et à l'achat

Les loyers proposés dans les quartiers du CRU 7 sont parmi les plus bas à 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 et la forte demande induite par de nombreux facteurs (investissement refuge, taux d'emprunt historiquement bas, taux d'épargne historiquement bas...).

*Dans ce contexte, ce critère est évalué comme point d'attention.*

## 3.4.2 Alternative zéro

### 3.4.2.1 Sans projet de PAD

L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :

- Projets de logements assimilés dans et autour du quartier : augmentation de la part de logements privés (e.a. le projet Move Hub et le projet rue des deux gares 79A) et conventionnés.
- 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, et l'arrivée de nouveaux habitants, plus aisées sur les indices sociaux-économiques (amélioration).

*La typologie des logements projetés présente une part importante de logements conventionnés. Les prix de ces logements devront permettre de répondre aux critères socio-économiques du périmètre. L'alternative 0 présente un impact positif sur ce critère.*

### 3.4.2.2 Avec projet de PAD

L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :

- Le projet de PAD prévoit 240.000 m<sup>2</sup> de surface de logements en plus par rapport à la situation actuelle. La typologie des bâtiments n'est 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).

*La typologie des logements projetés (inconnues actuellement) et leurs prix seront peu influencés par la mise en œuvre du projet de PAD (statu quo).*

### 3.4.3 Enjeux majeurs & opportunité

La demande en logements sociaux est élevée, l’augmentation prévisionnelle de la population risque d’augmenter la demande pour ce type de logements.

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.

Vu la densité bâtie, la rénovation est préconisée par rapport à la construction de nouveaux logements.

### 3.4.4 Tableau résumé

*L’alternative 0 indique que les critères étudiés sont influencés positivement dans le cadre des nouveaux projets immobiliers. Toutefois, l’impact sera limité au sein du périmètre. Ainsi le constat établi pour la situation de référence n’évoluera pas suffisamment (densité et pyramide des âges). Ces critères sont évalués comme point d’attention.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Typologie des logements		+	0		
Prix des logements		+	0		

## 3.5 Equipements

### 3.5.1 Résumé du diagnostic

- Nombreux équipements côté Ville de Bruxelles (sport (Palais du Midi), école (une crèche, 2 écoles primaires, 2 écoles 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 (jardin d’accueil, une école primaire, deux écoles secondaires et deux écoles supérieures) et Saint-Gilles (2 écoles maternelle/primaire et une secondaire) dans les rues avoisinantes hors périmètre CRU 7 ;
- Le projet de PAD « Midi » répertorie 7.101 m<sup>2</sup> d’équipements actuellement ;
- 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 :

- Entr’aide des Marolles – Rue des Tanneurs 169 : centre médical et paramédical ;
- Clinique du Midi - Boulevard Jamar 43 : centre médical, paramédical et esthétique ;
- Cabinet dentaire du Midi – Rue de Mérode 123.

*Dans ce contexte, au regard du manque d’équipements, l’ensemble des critères évalués sont considérés comme dégradés.*

### 3.5.2 Alternative zéro

#### 3.5.2.1 Sans projet de PAD

Equipements futurs :

- 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).

*Sur cette base, les critères « Adéquation offre/demande culturelle et de loisir » et « Adéquation offre/demande accueil petite enfance » doivent être considérés comme améliorés. Les autres critères étudiés n'évolueront pas (statu quo).*

#### 3.5.2.2 Avec projet de PAD

- Le projet de PAD « Midi » prévoit jusqu'à 43.000 m<sup>2</sup> 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.

*Ces nouveaux équipements auront un impact positif sur l'ensemble des critères étudiés. Ces critères doivent être considérés comme améliorés.*

### 3.5.3 Enjeux majeurs & opportunité

- 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 ;
- Mettre en place un Maillage jeux lors de la rénovation des espaces publics ;
- 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 ;
- 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.

### 3.5.4 Tableau résumé

*L'alternative 0 indique que le projet PAD aura une influence assez positive s'il est mis en œuvre.*

*Dans le cas contraire, seules les offres en équipements de loisir et d'accueil de la petite enfance se trouveront améliorées.*

*Ce constat doit être aussi contrebalancé avec l'augmentation de la population au sein du périmètre à mettre en lien avec la nécessité de développer de nouveaux équipements au sein du périmètre.*

*Ainsi l'ensemble des critères ne peuvent être considérés comme positifs.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Adéquation offre/demande accueil petite enfance		+	+		
Adéquation offre/demande scolaire		0	+		
Adéquation offre/demande en santé et social		0	+		
Adéquation offre/demande culturelle et de loisir		+	+		

### 3.6 Economie

#### 3.6.1 Résumé du diagnostic

##### 3.6.1.1 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.

Sans surprise, ces activités sont majoritairement implantées le long du canal.

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.

*Dans ce contexte, au regard de la grande mixité des fonctions au sein du périmètre, ce critère est évalué comme positif.*

### 3.6.1.2 Emploi, chômage et revenus

- Emploi et taux de chômage :

Le 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 Anneessens, Saint-Thomas, Blaes-Sud, dépassent les 30%. L'analyse à échelle des quartiers montre une amélioration tendancielle sur les dix dernières années même si le travail à faire reste important.

- Revenus médians

La majorité des secteurs statistiques du périmètre présente des revenus médians par déclaration sous la moyenne régionale fixée à 19.723 € en 2018. Cette même année, la majorité des secteurs statistiques du périmètre sont sous la barre des 16.000 € et s'inscrivent dans les secteurs statistiques les plus faibles de la RBC sur cet indicateur

*Ce constat indique que ce critère doit être considéré comme dégradé.*

## 3.6.2 Alternative zéro

### 3.6.2.1 Sans projet de PAD

En matière de mixité des fonctions :

- 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'évolution en matière de chômage et des revenus des habitants 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, néanmoins cette évolution n'est actuellement pas évidente dans le périmètre étudié qui souffre d'un manque d'attractivité (voir 3.3.2.1) ;
- Aucun projet socio-économique CQD « Midi » n'aura d'impact sur la thématique économique du périmètre étudié.

*Sur cette base, ces critères seront améliorés.*

### 3.6.2.2 Avec projet de PAD

En matière de mixité des fonctions et d'emploi :

- Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services.

*Les critères étudiés seront améliorés dans le cadre de la mise en œuvre du projet de PAD.*

## 3.6.3 Enjeux majeurs & opportunité

L'enjeu principal sur ce critère sera de 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.

Les enjeux viseront plusieurs objectifs :

- Stimuler l'emploi et la formation ;
- Mettre en place une coordination sociale.

### 3.6.4 Tableau résumé

L'analyse de l'alternative 0 indique que les critères évalués seront améliorés par la mise en œuvre de des projets futurs. Toutefois, en ce qui concerne le critère d'emploi, de chômage et revenus, il convient de rappeler que le constat présente un aspect suffisamment dégradé pour qu'il subsiste en l'état dans le bilan de référence.

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Mixités des fonctions		+	+		
Emploi, chômage et revenus		+	+		

## 3.7 Mobilité

### 3.7.1 Résumé du diagnostic

#### 3.7.1.0 Intermodalité

En préambule, nous souhaitons souligner le potentiel important du périmètre du CRU en matière d'intermodalité des modes de déplacement. En effet, le périmètre se situe dans une zone centrale de la région bruxelloise, très bien desservie par les transports en communs, disposant d'infrastructure piétonnes, cyclistes et routières développées et de nombreuses solutions de mobilité (station Cambio, stations Villo !, trottinettes électriques, etc). Il existe donc une offre diversifiée en matière de transport au sein du périmètre, chacun des modes de transports étant évalués ci-dessous.

#### 3.7.1.1 Piétons et PMR

Il n'existe pas de stratégie globale opérationnelle pour améliorer le confort piéton et PMR à l'échelle du périmètre.

Le plan 'GoodMove' confirme cependant le quartier comme entité locale (maille Bruxelles-Midi) avec un faisceau de voiries du réseau 'Plus piéton' (itinéraires de liaisons lisibles et adaptés) et deux axes (esplanade de l'Europe et place de la Constitution) comme 'Magistrale piétonne<sup>1</sup>' (axes particuliers du réseau).

Le plan 'Good move' prévoit donc 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.

Sur ces points, beaucoup reste à faire étant donné les 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.

*Dès lors, ce critère doit être considéré comme négatif.*

<sup>1</sup> Les 'Magistrales piétonnes' portent sur un réseau de grands itinéraires piétons permettant de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi par des cheminements lisibles, agréables et confortables.

### 3.7.1.2 Vélos

Les infrastructures et aménagements vélos sont aujourd'hui peu développés.

Peu de parkings vélo étant donné le statut de quartier de gare internationale :

- Quelques arceaux sur l'esplanade de l'Europe et le long de l'avenue Fonsny comme stationnement vélo ;
- Parking vélo sécurisé rue de France ;
- Point vélo situé sur l'avenue Fonsny.

On note des discontinuités, des ruptures, des interruptions dans les quelques bandes cyclables utilisables.

Certains axes peuvent même être considérés comme dangereux étant donné les confrontations fortes entre voiries motorisées et bandes cyclables peu larges et peu adaptées (avenue Fonsny, rue Bara, boulevard Jamar).

On également un stationnement illégal fréquent de camionnettes sur l'ICR à la connexion de l'esplanade de l'Europe et de la rue Couverte.

La situation à l'intérieur de la maille 'Bruxelles-Midi' est problématique. L'axe 'Plus vélo' reliant la rue des Vétérinaires à la Petite Ceinture est difficilement praticable pour les vélos et inconfortable (rFrance, place Victor Horta).

La continuité cyclable bordant la Petite Ceinture permet le développement du vélo dans ces quartiers (liaison entre le Canal et les quartiers alentours).

De l'autre côté, 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. Cela a permis de créer la connexion entre les aménagements cyclables Poincaré-Ninove et Terre Neuve-Louise afin d'éviter des accidents avec l'augmentation attendue du nombre de cyclistes sur la partie sud de la Petite Ceinture.

A noter que 5 stations Villo ! (partage de vélos) sont présentes dans le périmètre du CRU. Le périmètre comporte également de nombreuses trottinettes en libre accès.

*Sur base de ce constat et des points d'attention encore à gérer, ce critère doit être considéré comme négatif.*

### 3.7.1.3 Transports en commun

L'accessibilité en transports en commun est exceptionnellement bonne dans tout le périmètre du CRU 7. Vers l'est (dans le quartier Cureghem), quelques poches avec une desserte moins qualitative sont présentes.

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...).

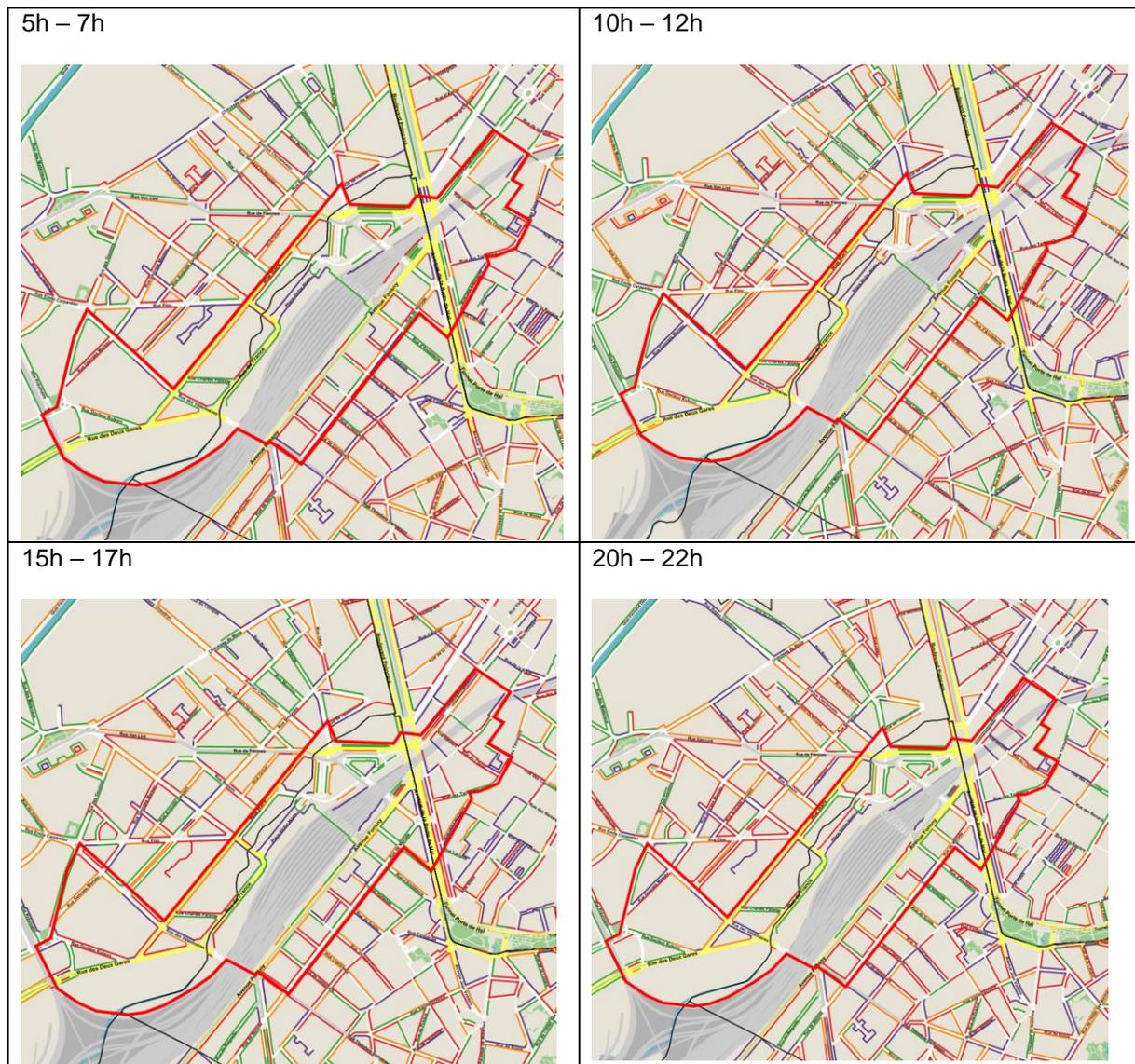
*L'offre en transport en commun indique que ce critère doit être considéré comme positif.*

### 3.7.1.4 Automobile

De nombreux carrefours sont identifiés comme étant particulièrement accidentogènes. Une grande partie de l'avenue Fonsny, les carrefours Vétérinaires, la place Bara et les intersections sur la Petite Ceinture sont repris comme des zones à concentration d'accidents.

Les quartiers autour de la Gare du Midi sont soumis à une pression automobile importante avec un trafic de transit soutenu.

Du point de vue du stationnement, la zone offre de nombreux emplacements.



Le taux d'occupation est acceptable autour de la gare du Midi entre 5h et 7h du matin, avec des taux de moins de 50%, exception faite de la rue de l'Argonne où les taux excèdent largement les normes acceptables. A noter que les lignes reprises le long des quadrilatères ne correspondent pas à des emplacements de stationnement. La situation est plus difficile le long de la rue Bara et de la rue de l'Instruction.

En journée (10h – 12h et 15h – 17h), la situation est plus 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 soirée (20h – 22h), la situation est acceptable, à l'exception de la rue Bara où la pression est plus importante.

*Ce critère est considéré comme dégradé.*

### 3.7.1.5 Alternatives à l'automobilité

Le quartier présente deux stations Cambio : Station Fonsny et station Midi.

*En raison de ce constat, ce critère est considéré comme positif.*

## 3.7.2 Alternative zéro

*Comme le précisera l'analyse de l'alternative 0, l'ensemble des critères évalués dans le cadre de la thématique « Mobilité » verra la situation de référence s'améliorer. En raison notamment des contrats locaux de mobilité et le développement du métro 3.*

### 3.7.2.1 Sans projet de PAD

#### 3.7.2.1.1 Piétons et PMR

Une amélioration est à considérer via la mise en œuvre des contrats locaux de mobilité 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.

#### 3.7.2.1.2 Vélos

La maille 'Bruxelles-Midi' du plan 'Good Move' vise à hiérarchiser le réseau de voiries pour limiter le trafic de transit en intérieur de maille (quartier), apaiser les quartiers et favoriser les modes de déplacements actifs.

#### 3.7.2.1.3 Transports en commun

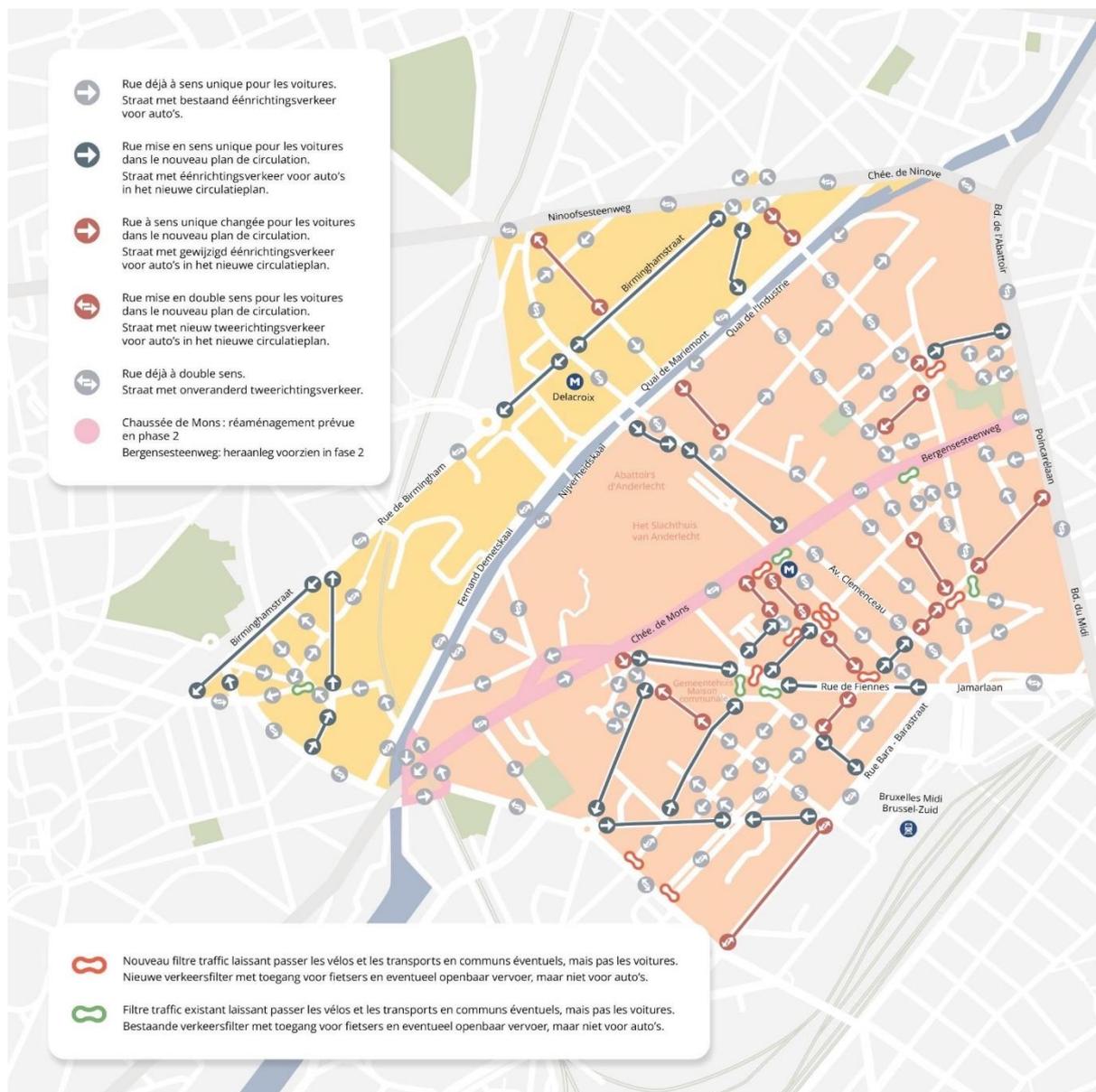
Le métro 3 va fortement impacter le quartier avec une réorganisation du réseau STIB en surface.

#### 3.7.2.1.4 Automobile

Plusieurs autres initiatives auront des impacts importants :

- 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.

A noter que le Contrat Local de Mobilité « Cureghem » a été validée par le Conseil communal en février 2022 mais a par la suite été démantelé suite aux réclamations des riverains. Nous présentons ci-dessous les implications qu'avait ce plan.



La zone concernée longe donc le site du CRU 7. Les rues concernées dans le cadre du programme du CRU 7 ne le sont pas par le contrat local de mobilité Cureghem, mais des interactions sont possibles.

L'objectif du contrat local de mobilité Cureghem est de supprimer le trafic de transit au sein de la maille, en le reportant sur les voiries l'entourant (rue Bara, Petite ceinture...). Les rues concernées par l'apaisement sont : l'axe Fiennes – Van Lint, l'axe Clémenceau, la Chaussée de Mons et la rue Eloy.

Ceci signifie qu'une partie du trafic de transit empruntant actuellement ces axes sera reporté sur la rue Bara, qui fait partie intégrante du CRU 7.

### 3.7.2.1.5 Alternatives à l'automobilité

Les contrats locaux de mobilité, instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du plan GoodMove, ont notamment pour objectif de soutenir le développement et l'utilisation d'alternatives à l'automobilité (via des infrastructures, des équipements, des services de mobilité...). Les alternatives vont donc s'accroître à court et moyen terme.

### 3.7.2.2 Avec projet de PAD

Le projet de 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 tous les flux décrits ci-après (pourtours des quadrilatères et notamment avenue Spaak, dans la rue couverte et sur la place de la Constitution). La vision d'extension du réseau STIB, TEC et De Lijn sur l'espace public est liée à un besoin de place grandissant.

Aussi, le projet de PAD « Midi » intègre dans le cadre de prescriptions réglementaires, les objectifs en matière de cheminement. En effet, au sein des îlots, les cheminements à usage public pour les modes actifs devront être aménagés de manière qualitative et paysagère en vue de créer un passage convivial et sécurisé. Leur implantation vise la création de connexions directes entre la gare et les espaces publics des quartiers avoisinants.

Enfin, en matière de stationnement, 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 intérieurs d'îlot. Le nombre d'emplacement de stationnement pour les véhicules motorisés sont fixés sur base de la destination des bâtiments (bureaux et logements). Pour les autres affectations, les réglementations régionales et communales restent d'application. A savoir :

Pour les bureaux :

a) Le nombre maximum d'emplacements de stationnement à créer est de 1/400 m<sup>2</sup> de superficies de plancher par projet et par immeuble, à l'exclusion de l'îlot des Deux Gares pour lequel les réglementations régionales et communales restent d'application ;

b) Un nombre d'emplacements de parcage supplémentaires peut être admis si cette augmentation est dûment justifiée par la nécessité de disposer d'emplacements de parcage supplémentaires pour les véhicules fonctionnels, des visiteurs ou des clients, par les nécessités économiques ou sociales propres à l'activité envisagée dans l'immeuble ou la partie d'immeuble que dessert le parking concerné ou par son accessibilité réduite au regard des caractéristiques générales de la zone dans laquelle se situe cet immeuble ;

Pour les logements, les immeubles à logements multiples neufs :

Ceux-ci comportent des emplacements de parking sans toutefois que le nombre d'emplacements de stationnement ne puisse être supérieur aux maxima autorisés par les règlements régionaux et communaux, sans que les minima ne doivent être respectés et sous réserve des impositions prévues pour les PMR.

Le projet de PAD Midi ne prévoit pas de modification notable du point de vue de la mobilité automobile (impact positif sur le stationnement néanmoins).

*Dès lors, le projet de PAD aura une influence positive (amélioration) sur les piétons et les vélos, mais également sur les modes de stationnement (en sous-sol). Toutefois, les alternatives à l'automobilité et l'usage des transports en commun ne sera pas influencé par le projet de PAD (statu quo).*

## 3.7.3 Enjeux majeurs & opportunité

### 3.7.3.0 Intermodalité

Pour rappel, le périmètre du CRU bénéficie d'un grand potentiel d'intermodalité des modes de déplacements. Celui-ci devra à minima être conservé.

#### 3.7.3.1 Piétons et PMR

Le confort piéton et PMR doit être amélioré avec une meilleure lisibilité, convivialité et continuité des espace publics autour de la Gare du Midi. Cela permettra de reconnecter la gare avec les quartiers alentours.

### 3.7.3.2 Vélos

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).

### 3.7.3.3 Transports en commun

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.

Il s'agira de s'assurer que les correspondances soient le plus directes, lisibles et confortables possible.

### 3.7.3.4 Automobile

Il existe un défi du maintien de Jamar - Bara et Fonsny en axes auto plus afin d'assurer un espace qualitatif avec une forte pression automobile.

### 3.7.3.5 Alternatives à l'automobilité

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.

Ces nouvelles dispositions nécessitent une attention particulière quant aux alternatives à l'automobilité ou au carsharing.

En effet, à partir de cette date une partie des habitants du quartier ne pourront plus circuler avec leur véhicule et devront en acquérir un plus récent. Vu la précarité de la population, cet impact pourrait s'avérer non négligeable.

## 3.7.4 Tableau résumé

*L'analyse de l'alternative 0 indique que les critères évalués seront améliorés par la mise en œuvre de des contrats locaux de mobilité ou des projets à proximité du périmètre. Le PAD aura également une influence positive sur certains critères (modes actifs de déplacement et stationnement).*

*Toutefois, le bilan de référence fige les critères évalués actuellement comme dégradés comme point d'attention pour le développement des projets futurs au sein du périmètre.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Piétons et PMR		+	+		
Vélos		+	+		
Transports en commun		+	0		
Automobile		+	+		
Alternatives à l'automobilité		?	0		

## 3.8 Cadre de vie

### 3.8.1 Résumé du diagnostic

- Carence en espaces verts publics, seulement des arbres en voirie/ sur certaines places ;
- Espace public peu qualitatif ;
- La circulation dense rend la zone bruyante et peu accueillante pour la mobilité douce et pour les habitants et usagers de la zone ;
- Peu de lieux culturels dans les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles ;
- Marché du Midi est un évènement majeur dans la zone du CRU 7 ;
- Paysage fracturé par la Gare du Midi au milieu ;
- Alimentation durable :
  - aucun point de vente Good Food n'est repris dans la zone du CRU 7
  - deux restaurants Good Food se trouvent dans la zone : un dans la gare du Midi et un Rue de Mérode
  - pas de potagers collectifs.

*L'analyse du diagnostic indique que l'ensemble critères évalués sont dégradés.*

### 3.8.2 Alternative zéro

#### 3.8.2.1 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 (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution).
- Le CQD « Midi » veut travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large : qualité des espaces publics, végétalisés, sécurité routière, etc.
- Le CQD « Midi » prévoit également des projets sociaux-économiques à mettre en lien avec l'amélioration du cadre de vie du périmètre :
  - Guichet logement (aide à la rénovation et à l'amélioration de la qualité du bâti) : la mission consiste à informer et à accompagner les propriétaires du quartier en matière de primes à la rénovation. Grâce à la mise en place d'une antenne d'aide à la rénovation, le guichet assure l'aide auprès des habitants et des propriétaires sur les points suivants : sensibilisation et information des propriétaires au sujet des primes à la rénovation mais aussi plus largement concernant toutes les aides possibles dans le cadre du CQD, visites

techniques des logements/immeubles afin de déterminer les travaux de rénovation à réaliser, accompagnement des propriétaires dans l'introduction de leur dossier ' primes ' et le suivi du dossier.

- Végétalisation de l'espace public : Par végétalisation, on entend la récupération de zone de pleine terre là où il est possible de le faire et limiter au maximum les interventions en bacs qui ne permettent pas vraiment de développer de nouvelles zones plantées qualitatives. Les zones d'actions potentielles visées sont : les places de stationnement sous-utilisées, certains tronçons de rue, les élargissements de l'espace public, les zones libres des places publiques. Il s'agit de monter un projet-pilote qui permette la végétalisation de ± 200m<sup>2</sup> d'espaces publics dans le quartier.
- Le plan Good Move aura un impact sur certains quartiers. En effet, ceux-ci seront plus calmes et plus sécurisés suite à la mise en place des contrats locaux de mobilité (voir 3.7). Les nuisances devraient diminuer à certains endroits.

*Excepté le critère portant sur l'alimentation durable, les autres critères évalués connaîtront une amélioration au cours de l'alternative 0.*

### 3.8.2 Avec projet de PAD

- Le projet de PAD « Midi » impactera le périmètre de la manière suivante :
  - Il reprend la création du Parc de la Senne. L'ambition est d'en faire un parc public d'environ 26.000 m<sup>2</sup> ;
  - Il intègre le traitement architectural des rez-de-chaussée des constructions emblématiques et leur affectation, orientée vers l'espace public, contribuant au caractère structurant et à l'animation des espaces publics environnants ;
  - Seuls les studios et les logements une chambre peuvent être mono-orientés (ne peuvent être orientés exclusivement au Nord ni sur une façade considérée comme bruyante) ;
  - Le long d'un liseré d'activation des rez-de-chaussée, les rez-de-chaussée aveugles sont interdits.

*Le projet de PAD impactera (amélioration) donc sur la quantité et la qualité des espaces verts, le paysage urbain et dans une moindre mesure sur les nuisances (voir 3.7). Les autres critères ne seront pas influencés.*

### 3.8.3 Enjeux majeurs & opportunité

- 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)
- Réaménagement de l'îlot des Deux gares : pousser vers un parc qualitatif le long de la Senne (O)
- Prévoir des espaces publics plus verts et accueillants (E)
- Le réaménagement des différents espaces publics doit se faire de telle sorte que plus de liens qualitatifs se créent entre les différentes zones et que le paysage urbain devienne plus agréable (E)

### 3.8.4 Tableau résumé

*L'analyse de l'alternative 0 (Sans projet de PAD) indique que l'ensemble des critères évalués seront améliorés, excepté pour l'alimentation durable.*

*Toutefois, cette amélioration reste tenue en ce qui concerne les espaces verts (qualitatif et quantitatif) et le paysage urbain (caractère dégradé maintenu). Ces trois critères seront cependant influencés de manière accrue et positive par le projet de PAD (amélioration). Le bilan de référence résultant du PAD indique que les critères dégradés peuvent être considérés comme point d'attention dans le bilan de référence qui lui est lié, excepté pour l'alimentation durable.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (Sans PAD)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (Sans PAD)	Bilan de référence lié au PAD
Espaces verts (quantitatifs)		+	+		
Espaces verts (qualitatifs)		+	+		
Paysage urbain		+	+		
Nuisances		+	+		
Sécurité		+	+		
Alimentation durable		0	0		

## 3.9 Environnement

### 3.9.1 Résumé du diagnostic

Comme le précisera l'analyse du diagnostic, l'ensemble des critères évalués dans le cadre de la thématique « Environnement » indique la situation de référence présente un ensemble de critères dégradés.

#### 3.9.1.1 Cycle de l'eau

- La zone du CRU 7 est très imperméabilisée :
  - Au niveau des parcelles : 69 % d'emprise au sol des bâtiments. Espaces non bâtis majoritairement en intérieur d'îlot et non accessible au public ;
  - Sud du périmètre plus perméable. Îlot des Deux Gares : la Senne y coule à ciel ouvert mais non accessible au public ;
  - Infrastructure ferroviaire : perméable ;
- Aléa d'inondation :
  - Aléa élevé : avenue Fonsny, certains îlots au Sud de l'avenue Fonsny, zones non bâties autour de la Senne à ciel ouvert
  - Aléa moyen : avenue Fonsny, certains îlots au Sud de l'avenue Fonsny, zones non bâties autour de la Senne à ciel ouvert, une partie de l'îlot entre la Rue Frédéric Basse et la Rue Sallaert (Bruxelles-ville) ;
  - Aléa faible : autour de la Rue Bara, zone sur la commune de Bruxelles-Ville, autour des aléas moyens ;
- Les eaux de pluies sont presque entièrement redirigées vers les égouts. Seulement sur les zones perméables, une infiltration est possible.
- Certains rejets d'eaux usées résiduaires ont été identifiés dans les pertuis de la Senne. Ces rejets ne sont donc pas traités par une station d'épuration publique. Ils sont localisés :
  - Dans le pertuis droit, à hauteur de Rue des vétérinaires ;
  - Dans le pertuis droit, à hauteur de la vanne Fonsny ;
  - Dans le pertuis droit de la Senne, en amont de la rue de France, à hauteur du n°40 ;
  - Dans le pertuis gauche, à hauteur de l'esplanade de l'Europe.

#### 3.9.1.2 Maillage vert et bleu, réseau écologique

- Maillage vert :
  - aucun espace vert accessible au public ne se situe dans la zone du CRU 7 ;

- une continuité verte est localisée Avenue Stalingrad et sur la portion de la petite Ceinture au nord de l'avenue Stalingrad
- à l'exception de l'îlot des deux gares, la zone du CRU 7 se situe en zone prioritaire de verdoisement. L'îlot des Deux Gares se situe en zone de renforcement de caractère vert des intérieurs d'îlots ;
- Réseau écologique :
  - la zone de développement présente dans l'îlot des Deux Gares, là où la Senne coule à ciel ouvert ;
  - l'absence de zones centrales ou zones de liaisons ;
- Maillage bleu :
  - La Senne coule à ciel ouvert dans l'îlot des Deux Gares et est voutée sous la Rue de France, av. Paul-Henri Spaak et quitte la zone du CRU 7 à la Place Bara ;
  - Dans le CRU 7, la Senne est reprise dans une zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne.

### 3.9.1.3 Faune et flore

La biodiversité a été évaluée notamment sur base du CBS + (Coefficient de potentiel de biodiversité par surface). Ce coefficient est un indicateur de valeur simple et utile pour évaluer le potentiel écologique de la parcelle. Il est une adaptation bruxelloise de l'outil CBS (coefficient de biotope par surface) développé par l'administration du Sénat de la Ville de Berlin pour le Développement urbain.

Le CBS+ est le rapport qu'il faudrait observer sur toute parcelle entre les surfaces favorisant la biodiversité et la superficie totale de la parcelle.

Le CBS+ se calcule comme suit :

$CBS+ = (\sum (\text{Type de surface} * \text{facteur de pondération})) / (\text{Surface totale de la parcelle})$

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.

Observation de faune :

- Passer domesticus (moineau domestique)
- Apus apus (martinets noirs)

Observations espèces 'objectif' Natura 2000

- Martes foina (fouine)
- Falco peregrinus (faucon pèlerin)
- Hirundo rustica (hirondelle rustique)
- Melolontha melolontha (hanneton commun)
- Accipiter gentilis (autour des palombes)
- Pipistrellus pipistrellus (pipistrelle commune)

Observations d'espèces invasives :

- Psittacula krameri (perruche à collier)
- Fallopia japonica (renouée du japon)
- Harmonia axyridis (coccinelle asiatique multicolore)
- Buddleja davidii (buddleia)
- Ambrosia artemisiifolia
- Myiopsitta monachus
- Branta canadensis (bernache du canada)
- Senecio inaequidens (seneçon sud-africain)

### 3.9.1.4 Îlot 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

### 3.9.1.5 État du sol

- La carte de l'état du sol : De nombreuses parcelles cadastrées sont reprises à l'inventaire. Toutes les catégories<sup>2</sup> sont présentes. Certaines de ces parcelles présentent des superficies importantes. Et c'est le cas à l'échelle de l'ensemble du périmètre. 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
- Good Soil : stratégie de gestion des sols. Le sol est nécessaire à 4 fonctions (l'agriculture urbaine, la biodiversité, la gestion des eaux pluviales et l'économie circulaire)

### 3.9.1.6 Pollution de l'air

- 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 : Blvd Jamar et Rue de l'Argonne ( $6-8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), la majorité des autres axes structurels ( $4-6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ;
- La directive Européenne 2008/50/CE fixe la concentration moyenne annuelle de  $\text{NO}_2$  à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . En 2021, l'OMS a publié des nouvelles valeurs recommandées. Pour le  $\text{NO}_2$  cette valeur est fixée à  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . CELINE procure des modèles de concentrations annuelles de  $\text{NO}_2$ . La concentration moyenne maximale est dépassée sur plusieurs axes du CRU 7 : Blvd Jamar, Avenue Fonsny, une partie de la Rue Bara, la Rue des Deux gares, certains segments du ring.

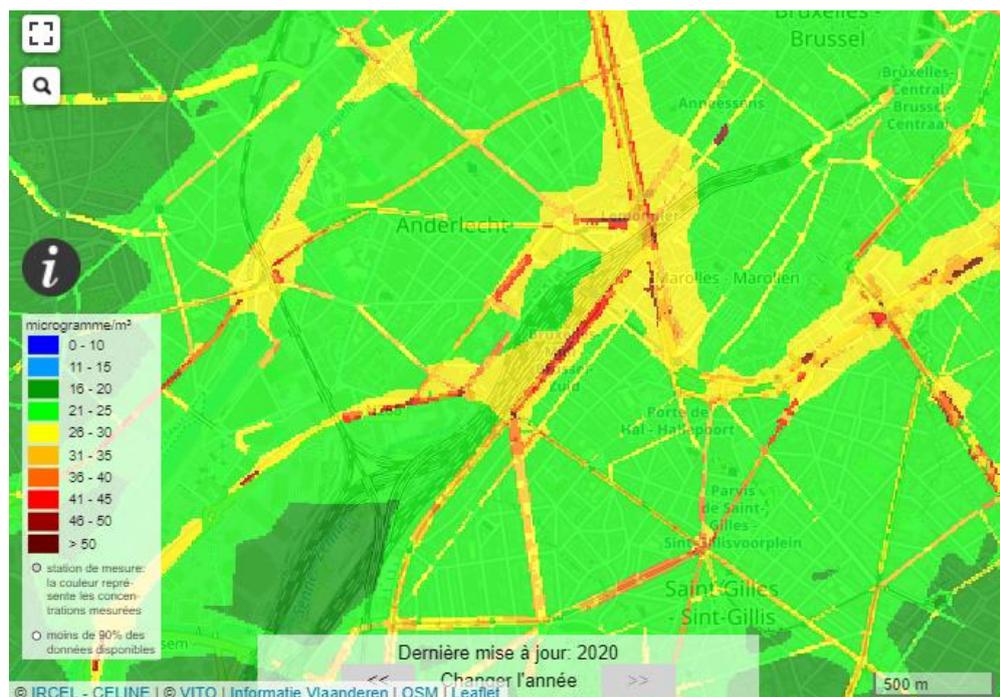


Figure 3-8 Qualité de l'air en 2020 :  $\text{NO}_2$  – moyenne annuelle ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) (source : modèle RIO-IFDM-OSMP; 06/2021, [www.irceline.be](http://www.irceline.be))

<sup>2</sup> Catégorie 0 : parcelles potentiellement polluées.

Catégorie 1 : parcelles non polluées.

Catégorie 2 : parcelles légèrement polluées sans risque.

Catégorie 3 : parcelles polluées sans risque.

Catégorie 4 : parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement.

Il peut être conclu que la pollution de l'air sur et autour des axes principaux du CRU 7 est élevée.

### 3.9.1.7 Pollution sonore et vibratoire

La zone CRU 7 étant traversée autant par des voies ferrées que des axes routiers importants, le niveau de pollution sonore y est important. La zone autour des voies ferrées est potentiellement impactée par les vibrations.

5 points noirs acoustiques sont repris dans ou à proximité du périmètre :

- 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
- Carrefour entre avenue du Roi et rue de Mérode
- Carrefour rue des Deux gares et rue Bara

Ci-dessous le niveau sonore moyen journée-soir-nuit multi-exposition (ferroviaire, routier et aérien) à droite et le niveau sonore moyen journée-soir-nuit ferroviaire à gauche.

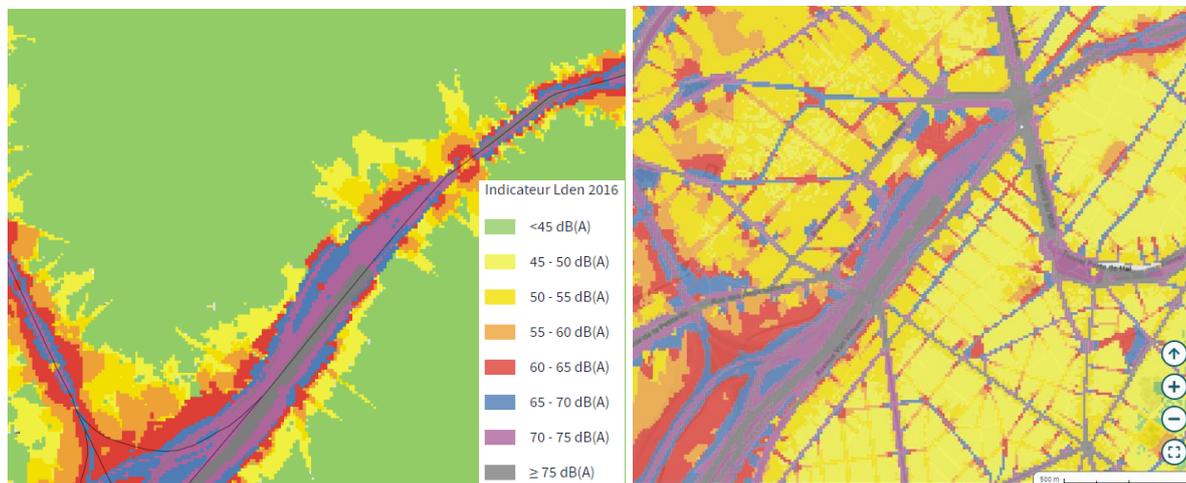


Figure 3-9 Niveau sonore moyen journée-soir-nuit (Lden) multi-exposition (ferroviaire, routier et aérien) à droite et le niveau sonore moyen journée-soir-nuit ferroviaire à gauche (source : Bruxelles Environnement)

Ci-dessous le niveau sonore moyen nocturne multi-exposition (ferroviaire, routier et aérien) à droite et le niveau sonore moyen nocturne ferroviaire à gauche.

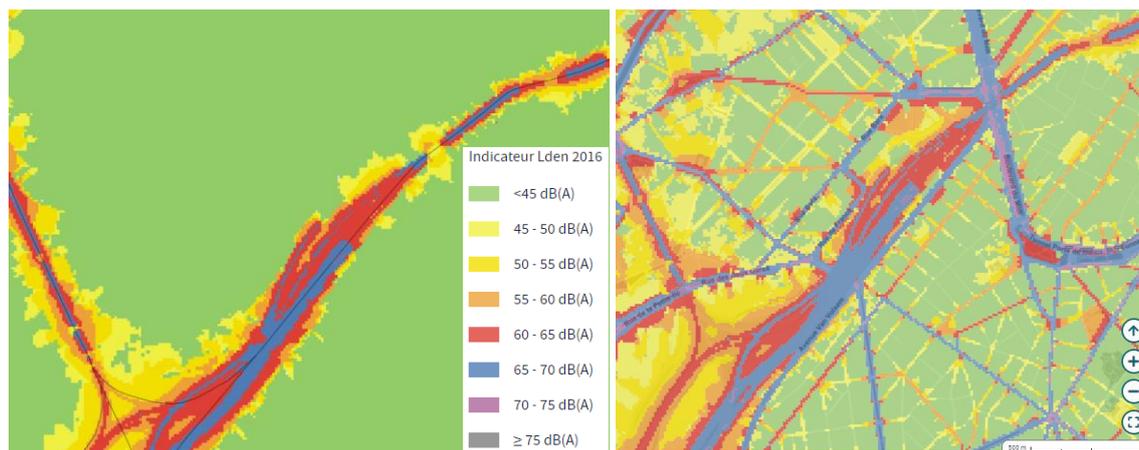


Figure 3-10 Niveau sonore moyen nocturne (Ln) multi-exposition (ferroviaire, routier et aérien) à droite et le niveau sonore moyen nocturne (Ln) ferroviaire à gauche (source : Bruxelles Environnement)

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-entière 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. Ces zones doivent être créées afin de répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Dans la situation actuelle, ces valeurs ne sont respectées que dans certains intérieurs d'îlot majoritairement résidentiels.

### 3.9.1.8 Gestion des déchets & ressources

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.

Le nombre de poubelles publiques et de bulle à verre est limité.

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.

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)).

Pour les ressources liées à l'alimentation, le sol et l'eau, voir les chapitres respectifs 3.8.1, 3.9.1.5 et 3.9.1.1/3.9.1.2.

### 3.9.1.9 Energie

- Chaque type d'activité dans la zone (habitations, commerces, gare, bureaux, enseignement, sport) ont leur consommation énergétique spécifique (électricité, gaz, mazout en majorité)
- 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 général, 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.

## 3.9.2 Alternative zéro

### 3.9.2.1 Sans projet de PAD

#### 3.9.2.1.1 Cycle de l'eau, maillage verte et bleu, réseau écologique, faune et flore, îlot fraîcheur, état des sols

De manière générale pour les critères suivants, on notera les influences suivantes des projets à venir :

- Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) peuvent avoir des impacts positifs et négatifs : positif s'il y a des déminéralisations et végétalisations, négatif si des parcelles non bâties seront bâties ;
- Certains projets potentiels 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 ;
- Environ 220.000 m<sup>2</sup> de nouvelles constructions sont prévues. Ces nouvelles constructions devront intégrer les objectifs des plans et programmes régionaux, des obligations liées aux RRU, etc. Ainsi, la gestion de l'eau devra se faire à la parcelle.
- Dans le cadre de ces projets des zones perméables et végétalisées seront construites (par exemple îlot Tintin (projet Move Hub), City Gate I (rue des Marchandises). Ces zones permettront d'augmenter la surface disponible en îlots de fraîcheur.
- Aucun projet ne favorisera le maillage vert, bleu ou le réseau écologique.
- Aucun projet potentiel ne favorise directement le développement de la faune et la flore au sein du périmètre ;
- Les projets de construction qui sont prévus dans la zone vont souvent de pair avec des excavations ou des opérations de dépollution. Ainsi, il est probable que tout nouveau projet améliorera l'état de pollution des sols au droit des travaux à réaliser.

*Dans ce contexte, les seuls critères qui seront améliorés concernent la pollution des sols, la création d'îlots de fraîcheur et éventuellement de déminéralisation et de gestion des eaux pluviales (amélioration).*

*En ce qui concerne le développement du maillage vert, bleu, du réseau écologique ou encore de la faune et de la flore, l'impact sur ce critère sera nul (statu quo).*

#### 3.9.2.1.2 Pollution de l'air

- 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. La densité de population du quartier va augmenter et avec elle la quantité de rejets dans l'air (chauffage, demande en déplacements, etc.).

*Dans ce contexte, l'impact sur ce critère sera nul (statu quo).*

#### 3.9.2.1.3 Pollution sonore (niveau moyen et points noirs acoustiques)

- 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.

*Dans ce contexte, ce critère sera amélioré.*

#### 3.9.2.1.4 Gestion des déchets & ressources

- 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.

- Le nouveau siège social SNCB permettra de conserver, rénover et réutiliser l'actuel bâtiment à rue (et y accoler un nouveau bâtiment côté voies). Ce projet minimisera les déchets issus d'une démolition. Dans le même ordre d'idée, le CQD « Midi » intègre aussi réemploi du bâtiment d'Actiris situé lui aussi rue de Mérode (équipement de quartier et logements).
- Les autres projets immobiliers concernent principalement des projets de construction ou de construction/démolition, où la production de déchets et la consommation de ressources est relativement plus importante.

*Sur base de ce constat, il faut considérer l'impact sur ce critère comme nul (statu quo). Si certaines dispositions (rénovation et Manager public), le développement de nouveaux projets de construction, associés pour partie à des opérations de démolition, induira une pression sur la gestion des déchets et la consommation de ressources.*

### 3.9.2.1.5 Energie

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, stratégie Révolution, 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.

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

*Globalement, ce critère sera amélioré dans le cadre des développements de nouveaux projets dès lors que les exigences réglementaires sont respectées.*

## 3.9.2.2 Avec projet de PAD

### 3.9.2.2.1 Cycle de l'eau, maillage verte et bleu, réseau écologique, faune et flore, ilot fraîcheur, état des sols

- Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) dans le cadre du projet de PAD « Midi » peuvent avoir des impacts positifs et négatifs : positifs s'il y a des déminéralisations et végétalisations, négatifs si des parcelles non bâties seront bâties
- Le projet de PAD « Midi » indique que les berges de la Senne seront renaturées et mises en valeur ;
- Le projet de PAD « Midi » identifie que les émergences et les constructions présentant une hauteur supérieure à 40 mètres intégreront des mesures visant à limiter leur impact négatif sur le microclimat (vent, ensoleillement, luminosité)
- Les projets de construction qui sont prévus dans la zone vont souvent de pair avec des excavations ou des opérations de dépollution. Ainsi, il est probable que tout nouveau projet améliorera l'état de pollution des sols au droit des travaux à réaliser

*Globalement, ces critères seront améliorés par le projet de PAD.*

### 3.9.2.2.2 Pollution de l'air

- 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. Aucun impact additionnel n'est attendu pour ce critère.
- La densité de population du quartier va augmenter et avec elle la quantité de rejets dans l'air (chauffage, demande en déplacements).

*Dans ce contexte, l'impact sur ce critère sera nul (statu quo).*

### 3.9.2.2.3 Pollution sonore (niveau moyen et points noirs acoustiques)

- Le projet de PAD « Midi » indique que 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.

*L'impact sur ce critère devrait être positif (amélioration) sur base des mesures prévues à atteindre.*

### 3.9.2.2.4 Gestion des déchets & ressources

- Le projet de PAD « Midi » prévoit :
  - 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 explicitation 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)
- Au regard des surfaces à construire, l'impact sur la consommation des ressources et la gestion de déchets sera important.

*L'impact sur ce critère devrait être positif (amélioration) sur base des dispositions à respecter.*

### 3.9.2.2.5 Energie

- Aucun impact additionnel n'est attendu pour ce critère.

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

*Le respect des réglementations en matière d'énergie induira une amélioration de ce critère dans le cadre du développement potentiel du projet de PAD.*

## 3.9.3 Enjeux majeurs & opportunité

### 3.9.3.1 Cycle de l'eau

- Opportunité de la Seine à valoriser ;
- Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;
- Opportunité pour améliorer la cadre de vie des quartiers associés au développement de la nature et à l'amélioration de l'état des sols ;
- 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 de fraîcheur.
- Opportunité pour intégrer les principes de gestion des eaux pluviales sur la parcelle et dans l'espace public (GIEP) en agissant sur :
  - 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 ;
- Opportunité pour résoudre le problème des rejets directs vers la Senne ;
- Opportunité pour se conformer pour tout nouveau projet au Plan de gestion de l'eau : 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.

### 3.9.3.2 Maillage vert et bleu, réseau écologique :

- 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 la cadre de vie des quartier associée au développement de la nature et de l'état des sols ;
- Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.
- Réalisation d'une continuité verte qualitative

### 3.9.3.3 Faune et flore

- 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 et zones humides seront à privilégier. Ensuite d'autres dispositifs comme les aires minérales perméables et toitures végétalisées pourront être pris en compte.
- Opportunité pour rencontrer les objectifs du Plan Nature dans le cadre du développement des nouveaux projets ;
- 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 construction neuves (pleine terre, zones humides, toitures vertes, habitats pour la faune et la flore, espaces collectifs plantés).  
Notons que 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 animales de se déplacer de l'extérieur vers l'intérieur des villes.

### 3.9.3.4 Îlot de fraîcheur

- Créer plus d'îlots de fraîcheur dans la zone du CRU 7
- Le réaménagement de nombreux espaces publiques prévu dans le CRU 7 est une opportunité pour améliorer la situation

### 3.9.3.5 État du sol

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.

Pour rappel, les processus du sol – qui sont appelées services écosystémiques – peuvent être classées dans 4 types de services :

- Services d'approvisionnement comme la production d'eau potable ou la production agricole ;
- 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 îlots 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 doit avoir un impact positif sur la qualité du sol dans les espaces publiques, comme nombreux d'entre eux seront réaménagés.

### 3.9.3.6 Pollution de l'air

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, ...

### 3.9.3.7 Pollution sonore et vibratoire

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 publiques, souvent proches des voiries bruyantes.

Les projets devront rencontrer les objectifs du Plan 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<sup>3</sup> 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. Le CRU pourrait être une bonne opportunité pour le développement de ces zones.

Un point d'attention est que les projets devront être compatibles avec les bruits et les vibrations présents dans le périmètre.

---

<sup>3</sup> zones de confort dans les quartiers : zones essentiellement d'habitations présentant des niveaux de bruit Lden inférieurs à 55 dB(A) et une faible densité d'activités industrielles, horeca, commerciales et de soirée.

zones de confort relais : espaces majoritairement verts, bois, cimetières de moins de 10.000 m<sup>2</sup> et chemins d'accès public de moins de 100 m et espaces publics minéralisés, pourvus d'équipements et de mobiliers urbains et se trouvant dans une zone de confort dans les quartiers

### 3.9.3.8 Gestion des déchets & ressources

Afin d'améliorer la propreté de l'espace publique :

- Prévoir les infrastructures nécessaires lors du réaménagement des espaces publics
- Sensibiliser les habitants et les gens de passage

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.

Les invendus du Marché du Midi pourraient être valorisés localement pour des initiatives sociales.

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.

### 3.9.3.9 Energie

La rénovation de la zone du CRU 7 profitera des nouvelles législations énergétiques pour transiter vers une consommation d'énergie en baisse.

Saisir l'opportunité du CRU pour intégrer les enjeux en matière de production et de consommation d'énergie à l'échelle d'un quartier (réseau de chaleur, projets collectifs de production d'énergie renouvelable).

## 3.9.4 Tableau résumé

*L'analyse de l'alternative 0 (PAD exclu) indique que la plupart des critères évalués seront améliorés, excepté pour le maillage vert et bleu, le réseau écologique, l'intérêt de la faune et la flore, la pollution de l'air et la gestion du déchet. Toutefois, à l'échelle du périmètre, l'amélioration induite par les projets sur le cycle de l'eau, l'état des sol ou l'énergie apparaît trop ponctuel. Ces critères sont donc toujours considérés comme dégradés dans le cadre du bilan de référence.*

*Il apparaît également que l'impact positif du projet de PAD doit être considéré comme plus important pour les critères portant sur le maillage vert et bleu, le réseau écologique, l'intérêt de la faune et la flore et la gestion du déchet. En effet, les dispositions (parc de la Senne, les berges de la Senne seront renaturées et mises en valeur, cadrage des opérations de construction et de démolition, etc) prévues dans le projet de PAD accentue l'effet positif des mesures prévues.*

Critère	Situation de référence	Alternative 0 (PAD exclu)	Alternative 0 liée au PAD	Bilan de référence (PAD exclu)	Bilan de référence lié au PAD
Cycle de l'eau		+	+		
Maillage vert et bleu, réseau écologique		0	+		
Faune et flore		0	+		
Ilot de fraîcheur		+	+		
État du sol		+	+		
Pollution de l'air		0	0		
Pollution sonore		+	+		
Gestion des déchets		0	+		
Energie		+	+		

### 3.10 Synthèse

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"> <li>• Nombreux patrimoines bâtis :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Monument et site</li> <li>– Un grand nombre de bâtiment sont repris à l'inventaire Irismonument</li> </ul> </li> </ul>	0	<p><b>Sans projet de PAD :</b> 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><b>Avec projet de PAD :</b> 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"> <li>• Patrimoine naturel : présence d'arbres remarquables et de la Senne</li> </ul>		

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/km<sup>2</sup> (densité est plus élevée que la moyenne régionale - 7.500 hab/km<sup>2</sup>). Les chiffres montrent une différence globale entre le secteur des Deux Gares (563 hab/km<sup>2</sup>) et le secteur Danemark (30.632 hab/km<sup>2</sup>).</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><b>Sans projet de PAD :</b> L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement de logements et d'équipements : augmentation de la densification due aux nouveaux projets résidentiels.</li> <li>• Manque d'attractivité avec des indicateurs socio-économiques qui peinent à s'améliorer.</li> <li>• 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).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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, ...</li> <li>• Les enjeux viseront plusieurs objectifs :</li> <li>• Stimuler l'emploi et la formation ;</li> <li>• Mettre en place et favoriser une coordination sociale ;</li> <li>• Offrir des logements adaptées et accessible aux jeunes couples et aux personnes âgées ou à mobilité réduite ;</li> <li>• Garantir le développement des équipements (accueils petite enfance, scolaires, santé et social, culturels et sportifs) en lien avec l'augmentation de la population</li> </ul>
	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)	Sans PAD	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			0 (Avec PAD)	Avec PAD
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"> <li>En majorité réalisés par le privé ;</li> <li>Plus forte proportion de logements 2 chambres.</li> </ul> <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><b>Sans projet de PAD :</b> L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Quelques logements sociaux et à vocation sociale (intergénérationnels) sont repris dans les projets du CQD « Midi » (8 logements).</li> <li>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).</li> </ul>	<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><b>Avec projet de PAD :</b> L'évolution tendancielle présente les spécificités suivantes :</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités		
			<p>Le projet de PAD prévoit 240.000 m<sup>2</sup> de surface de logements en plus par rapport à la situation actuelle. La typologie des bâtiments n'est pas encore définie actuellement.</p> <p>Impact potentiel des nombreux nouveaux projets de logements privés, et l'arrivée de nouveaux habitants, plus aisés sur les indices sociaux-économiques (amélioration).</p>			
Equipements	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombreux équipements côté Ville de Bruxelles (sport (Palais du Midi), école (une crèche, 2 écoles primaires, 2 école secondaires), religieux, associatif, culturel)</li> <li>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.</li> <li>Le projet de PAD « Midi » répertorie 7.101 m<sup>2</sup> d'équipements</li> <li>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)</li> </ul>	+	<p><b>Sans projet de PAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Salle de sport Terre-neuve (une salle omnisport et deux salles d'arts martiaux) en construction au croisement des rues Terre-Neuve &amp; Rogier van der Weyden) dans le cadre du Contrat de Quartier Durable Jonction.</li> <li>Création d'une crèche communale néerlandophone de 18 places (rue Mérode).</li> </ul> <p><b>Avec projet de PAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet de PAD « Midi » prévoit jusqu'à 43.500 m<sup>2</sup> d'équipements répartis sur le périmètre du CRU 7 : équipement d'accueil de la petite enfance, école</li> </ul>		
	Adéquation offre/demande scolaire		0 (sans PAD)		Sans PAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>Mettre en place un Maillage jeux lors de la rénovation des espaces publics (E)</li> </ul>
	Adéquation offre/demande en santé et social		+ (Avec PAD)		Avec PAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>Les équipements sportifs prévus (lié au projet de PAD ou</li> </ul>
			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
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	<p>n'est à référencer dans le périmètre du CRU 7.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Structures médicales présentes</li> </ul>	<p>+ (Avec PAD)</p> <p>+</p> <p>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).</p>	<p>Avec PAD</p> <p>non) dans le scénario tendanciel sont plutôt d'ampleur régional que de quartier. Il manque des équipements sportifs à l'échelle du quartier (E).</p>
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"> <li>les commerces et réparateurs de véhicules automobiles et motocycles ;</li> <li>les activités spécialisées, scientifiques et techniques ;</li> <li>les structures d'hébergement et de restauration.</li> <li>les commerces mono-orientés clientèle gare autour des entrées et sorties de la gare elle-même</li> </ul> <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>+</p> <p><b>Sans le projet de PAD :</b> 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><b>Avec le projet de PAD :</b> En matière de mixité des fonctions et d'emploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services.</li> </ul>	<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"> <li>Stimuler l'emploi et la formation ;</li> <li>Mettre en place une coordination sociale.</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<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>Emploi, chômage et revenus</p>	<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 moyenne de la RBC fixée à 18,65% en 2018.</p> <p>Le côté bruxellois du périmètre avec les secteurs Anneesens, Saint-Thomas, Blaes-Sud, dépassent les 30%.</p> <p>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>+</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 cette évolution n'est actuellement pas évidente dans le périmètre étudié qui souffre d'un manque d'attractivité.</p> <p>Le projet de PAD « Midi » prévoit une augmentation de la surface pour les commerces/services.</p>	

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
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><b>Sans projet de PAD :</b> 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><b>Avec le projet de PAD :</b> 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 espaces publics des quartiers avoisinants.</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>
	Vélos	<p>Les infrastructures et aménagements vélos sont peu développés. Peu de parkings vélo</p> <p>Discontinuités, ruptures, interruptions dans les quelques bandes cyclables utilisables. Certains axes sont dangereux étant donné les confrontations fortes</p>	<p><b>Sans projet de PAD :</b> 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><b>Avec le projet de PAD :</b></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
		<p>entre voiries motorisées et bandes cyclables peu larges et peu adaptées</p> <p>L'axe 'Plus vélo' reliant la rue des Vétérinaires à la Petite Ceinture est difficilement praticable pour les vélos et inconfortable</p> <p>La continuité cyclable bordant la Petite Ceinture permet le développement du vélo dans ces quartiers</p> <p>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.</p> <p>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>Voir ci-dessus (Piétons et PMR).</p>	
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>+</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>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	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"> <li>• 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.</li> <li>• En dehors de ces plages horaires le taux d'occupation est acceptable</li> </ul>	<p><b>Sans projet de PAD :</b> Plusieurs initiatives auront des impacts importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place du nouveau contrat local de mobilité Cureghem (démantelé en 2022);</li> <li>• Développement des contrats locaux de mobilité ParviS, Industrie Sud et Bruxelles Midi ;</li> <li>• Regroupement du personnel SNCB dans un immeuble de bureaux sensiblement agrandi sur le site du Tri Postal.</li> </ul> <p><b>Avec projet de PAD :</b> 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 intérieurs d'îlot. Le nombre d'emplacement de stationnement pour les véhicules motorisés sont fixés sur base de la destination des bâtiments.</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
	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) + (Avec PAD)	<p><b>Sans projet de PAD :</b> Le réaménagement de différentes voiries avec plus de place pour les usagers faibles et plus de verdure devrait avoir un impact positif.</p>
	Espaces verts (qualitatifs)	Espace public peu qualitatif	+ (sans PAD) + (Avec PAD)	<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>
	Paysage urbain	Paysage fracturé par la Gare du Midi au milieu	+ (sans PAD)	<p>Good Move : certains quartiers seront plus calmes et plus sécurisés suite à la mise en place des contrats locaux de mobilité. Les nuisances</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités	
	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 PAD) +	devraient diminuer à certains endroits.  <b>Avec projet de PAD :</b> Le projet de PAD Midi aura un impact positif sur la situation de référence :	Avec PAD
		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"> <li>Reprend la création du Parc de la Senne pour en faire un parc public de 26.000 m².</li> <li>Traitement architectural des rez-de-chaussée des constructions emblématiques et leur affectation contribuent au caractère structurant et à l'animation des espaces publics environnants.</li> </ul>	
	Alimentation durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>aucun point de vente Good Food n'est repris dans la zone du CRU 7</li> <li>deux restaurants Good Food se trouvent dans la zone : un dans la gare du Midi et un Rue de Mérode</li> <li>pas de potager collectif</li> </ul>	0		
Environnement	Cycle de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zone très imperméabilisée : 69% d'emprise au sol des bâtiments, sud du périmètre plus perméable et infrastructure ferroviaire imperméable.</li> <li>Aléa d'inondation : élevé dans l'avenue Fonsny, certains îlots au Sud de l'avenue Fonsny et dans les zones non bâties autour de la Senne à ciel ouvert ; moyen dans</li> </ul>	+ +	<p><b>Sans projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution)</li> </ul> <p><b>Avec projet de PAD :</b> Le projet PAD « Midi » prévoit</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opportunité de la Senne à valoriser ;</li> <li>Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;</li> <li>Opportunité pour améliorer le cadre de vie des quartiers associée au développement de la nature ;</li> </ul>

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"> <li>• Eaux de pluie presque entièrement redirigées vers les égouts. Seulement sur les zones perméables, une infiltration est possible.</li> <li>• Certains rejets d'eaux usées résiduares (potentiellement polluants) ont été identifiés dans les pertuis de la Senne. Ces rejets ne sont donc pas traités par une station d'épuration publique.</li> </ul>	<p>environ 220.000 m<sup>2</sup> 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"> <li>• 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 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des inondations par l'augmentation des surfaces perméables ou de rétention d'eau pluviale : espaces publics, toitures vertes, espaces verts, etc.</li> <li>• Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.</li> <li>• Gestion durable de toutes les eaux en agissant sur :             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Les consommations d'eau des bâtiments (utilisation rationnelle, substitution par l'eau de pluie) ;</li> <li>– La quantité d'eau rejetée (ralentissement, rétention, infiltration, restitution différée, recyclage) ;</li> <li>– La qualité des eaux rejetées (alternatives du « tout à l'égout », qualité des eaux pluviales et usées) ;</li> </ul> </li> <li>• 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.</li> </ul>

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"> <li>• 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.</li> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>	<p><b>Sans projet de PAD :</b> Le scénario tendanciel prévoit une amélioration de la situation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les différentes constructions et transformations prévues (hors scope CRU 7) peuvent avoir des impacts positifs et négatifs : positif s'il y a des déminéralisations et végétalisations, négatif si des parcelles non bâties seront bâties</li> <li>• Le réaménagement de différentes voiries avec plus de verdure devrait avoir un impact positif (Avenue Stalingrad, Petite Ceinture, métro Constitution)</li> <li>• Projets dans l'îlot Deux Gares : Ring Station, bâtiment Philips, Deux Gares 10. Ces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;</li> <li>• Opportunité pour améliorer le cadre de vie des quartiers associée au développement de la nature ;</li> <li>• Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<p>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>	<p>projets de bâtiments peuvent avoir un impact considérable sur la qualité du parc autour de la Senne à ciel ouvert.</p> <p><b>Avec projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'une continuité verte qualitative</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	Faune et flore	<p>Evaluation 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>0 (Sans PAD)</p> <p><b>Sans projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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.</li> </ul>	<p>Sans PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prise en compte des espèces présentes liées au bâti.</li> <li>Opportunité pour améliorer le CBS + de chaque parcelle retenue par le programme.</li> <li>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.</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			+ (Avec PAD)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec projet de PAD : Le projet de PAD « Midi » : Les berges de la Senne sont renaturées et mises en valeur</li> <li>• 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 construction neuves (pleine terre, zones humides, toitures vertes, habitats pour la faune et la flore, espaces collectifs plantés).</li> <li>• 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 animales de se déplacer de l'extérieur vers l'intérieur des villes.</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	Ilot de fraîcheur	<p>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.</p>	<p>0 (Sans PAD)</p> <p><b>Sans projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>Sans PAD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Créer plus d'îlots de fraîcheur dans la zone du CRU 7</li> <li>Le réaménagement de nombreux espaces publics prévu dans le CRU 7 est une opportunité à saisir pour améliorer la situation</li> </ul>
	Etat du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<p>+</p> <p><b>Avec projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p><b>Sans et avec projet de PAD :</b></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>Avec PAD</p> <p>Sans PAD</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</p>

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"> <li>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.</li> </ul>		<p>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"> <li>Services d'approvisionnement comme la production d'eau potable ou la production agricole ;</li> <li>Services de régulation comme l'absorption du carbone atmosphérique ou le rôle de tampon lors des inondations ;</li> <li>Services culturels comme l'impact positif sur l'humain lorsqu'il fait des activités dehors ;</li> <li>Services de soutien comme l'espace de vie le sol fournit à la faune et la flore.</li> <li>Ces processus pourront être assurés au travers de plusieurs interventions qui permettront de rencontrer d'autres enjeux de manière transversale :</li> <li>Retour à la pleine terre, désimperméabilisation des surfaces favorables à l'infiltration des eaux pluviales</li> </ul>

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"> <li>et à la prévention des inondations ;</li> <li>• Ouverture des ilots par la création de nouveaux espaces verts et espaces publics végétalisés accessibles ;</li> <li>• 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;</li> <li>• Préservation et développement des jardins et des potagers.</li> <li>• Plus spécifiquement, le CRU 7 peut avoir un impact positif sur la qualité du sol dans les espaces publiques, comme nombreux d'entre eux seront réaménagés.</li> </ul>
	Pollution de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le périmètre du CRU 7 est soumis à une présence automobile importante avec notamment un trafic de transit omniprésent</li> <li>• Les axes majeurs sont notoirement impactés par des concentrations moyennes de black carbon importantes aux heures de pointe (de 4 à 8 µg/m³)</li> <li>• La concentration moyenne maximale de NO2 fixée par la directive européenne 2008/50/CE et ensuite par</li> </ul>	0	<p><b>Sans et avec projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Les différents plans de mobilité qui visent à augmenter la part de déplacements en mobilité douce, pourraient faire</li> </ul> <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>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<p>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.</p>	<p>diminuer la quantité de déplacements motorisés dans la zone du projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la densité de population qui augmentera la demande en logement et transports.</li> </ul>	<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"> <li>Carrefour rue Bara et rue de Fiennes</li> <li>Carrefour avenue Fonsny et avenue porte de Hal</li> <li>Carrefour entre rue de Ruddie et avenue Porte de Hal</li> <li>Carrefour entre avenue du Roi et rue de Mérode</li> <li>Carrefour rue des Deux gares et rue Bara.</li> </ul> <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</p>	<p>+</p> <p><b>Sans projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> <p><b>Avec projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Les projets devront rencontrer les objectifs du Plan 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.</li> </ul>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
		<div style="background-color: red; width: 20px; height: 100%; display: inline-block; vertical-align: middle;"></div> <p>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>	<div style="background-color: green; width: 20px; height: 100%; display: inline-block; vertical-align: middle;"></div>	<div style="background-color: yellow; width: 20px; height: 100%; display: inline-block; vertical-align: middle;"></div>

Gestion des déchets

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.  
Le nombre de poubelles publiques et de bulle à verre est limité.

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.

0 (Sans PAD)

**Sans projet de PAD :**

- 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

Sans PAD

Afin d'améliorer la propreté de l'espace publique :

- Prévoir les infrastructures nécessaires lors du réaménagement des espaces publics
- Sensibiliser les habitants et les gens de passage

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.  
Les invendus du Marché du Midi pourraient être valorisés localement pour des initiatives sociales.

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.

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
			<p style="text-align: center;">+ (Avec PAD)</p> <p><b>Avec projet de PAD :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de PAD « Midi » prévoit :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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)</li> <li>– 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)</li> </ul> </li> </ul>	<p style="text-align: center;">Avec PAD</p>

Thématique	Critère	Évaluation de la situation de référence	Alternative zéro	Bilan de référence et description des enjeux majeurs et des opportunités
	Energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chaque type d'activité dans la zone (habitations, commerces, gare, bureaux, enseignement, sport) ont leur consommation énergétique spécifique (électricité, gaz, mazout en majorité)</li> <li>• En voirie, les éclairages et les transports sont également des consommateurs d'énergie</li> <li>• 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.</li> <li>• 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</li> </ul>	<p><b>Avec et sans projet de PAD :</b></p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Règlement :</li> <li>• 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 ;</li> <li>• 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.</li> <li>• Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique (PLAGE) pour les utilisateurs et propriétaires du parc immobilier important à partir du 1er juillet 2019 ;</li> <li>– Primes et incitations : primes à l'énergie, prêt vert de Bruxelles, EnergiePack pour les PME et le profit social, appels à projets, etc ;</li> <li>– Accompagnement gratuit : Homegrade pour les</li> </ul>	<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>sont peu ou pas équipés en panneaux solaires.</p>	<p>particuliers, facilitateur de bâtiments durables, plateforme énergétique, etc. 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 CRU 7 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 se 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 :

<b>Négatif</b>	
<b>Non défini</b>	
<b>Neutre</b>	
<b>Positif</b>	

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

<b>Détérioration</b>	-
<b>Statu quo</b>	0
<b>Non défini</b>	?
<b>Amélioration</b>	+

## 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

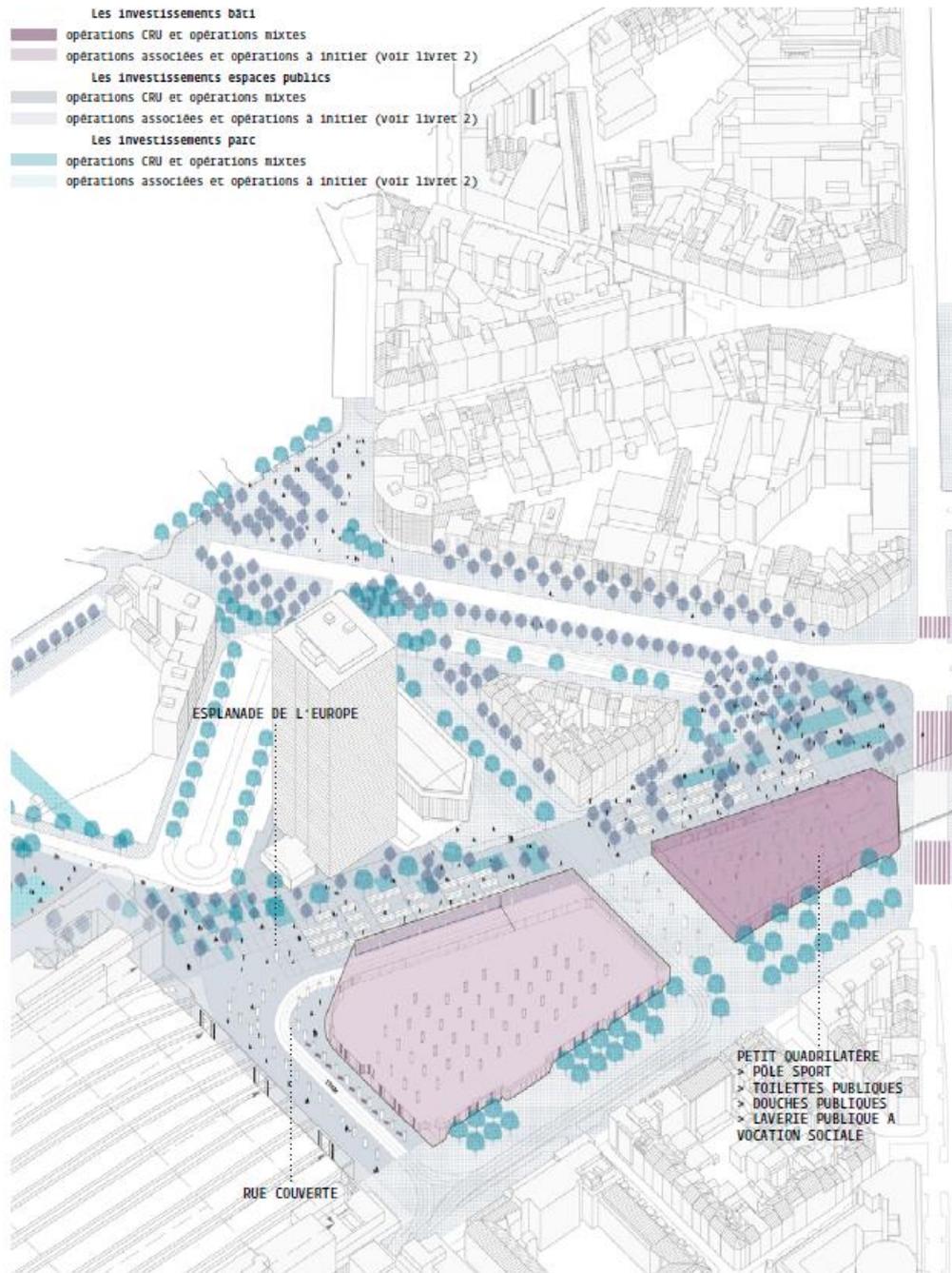


Figure 4-1 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Esplanade de l'Europe et alentours (1 sur 2)

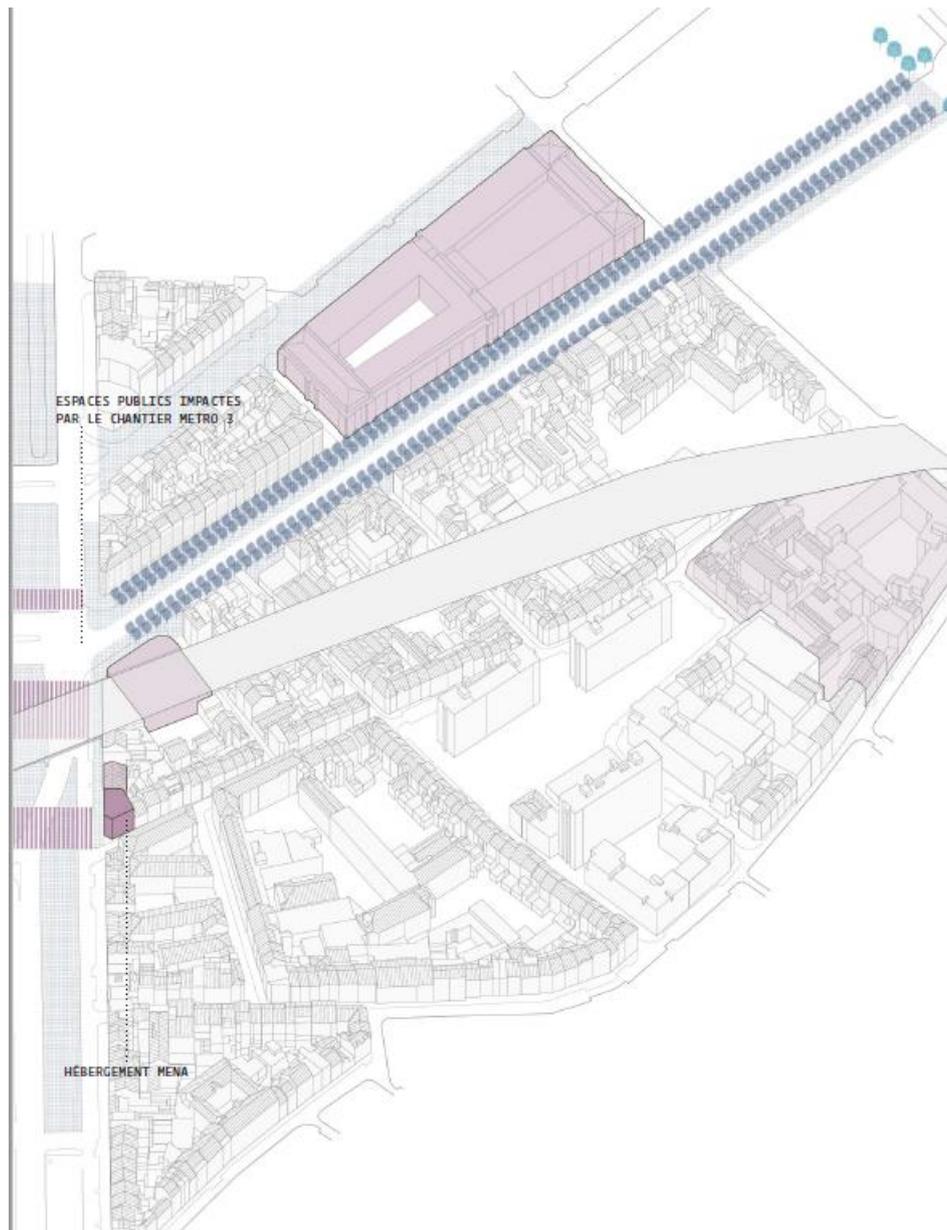


Figure 4-2 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Esplanade de l'Europe et alentours (2 sur 2)

### 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 piétonnisant 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 m<sup>2</sup> 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 1.000m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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

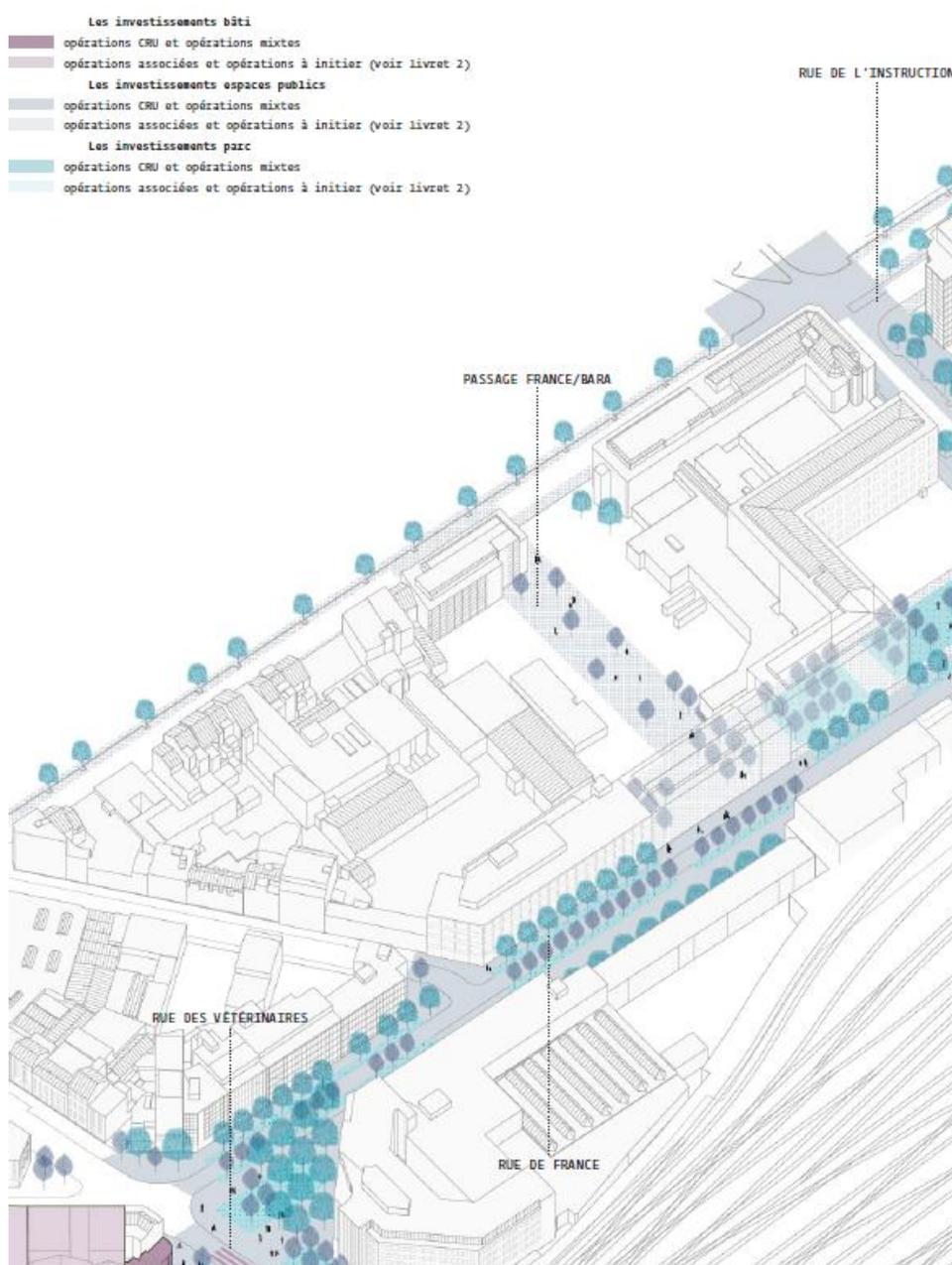


Figure 4-3 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Cœur de gare (1 sur 2)

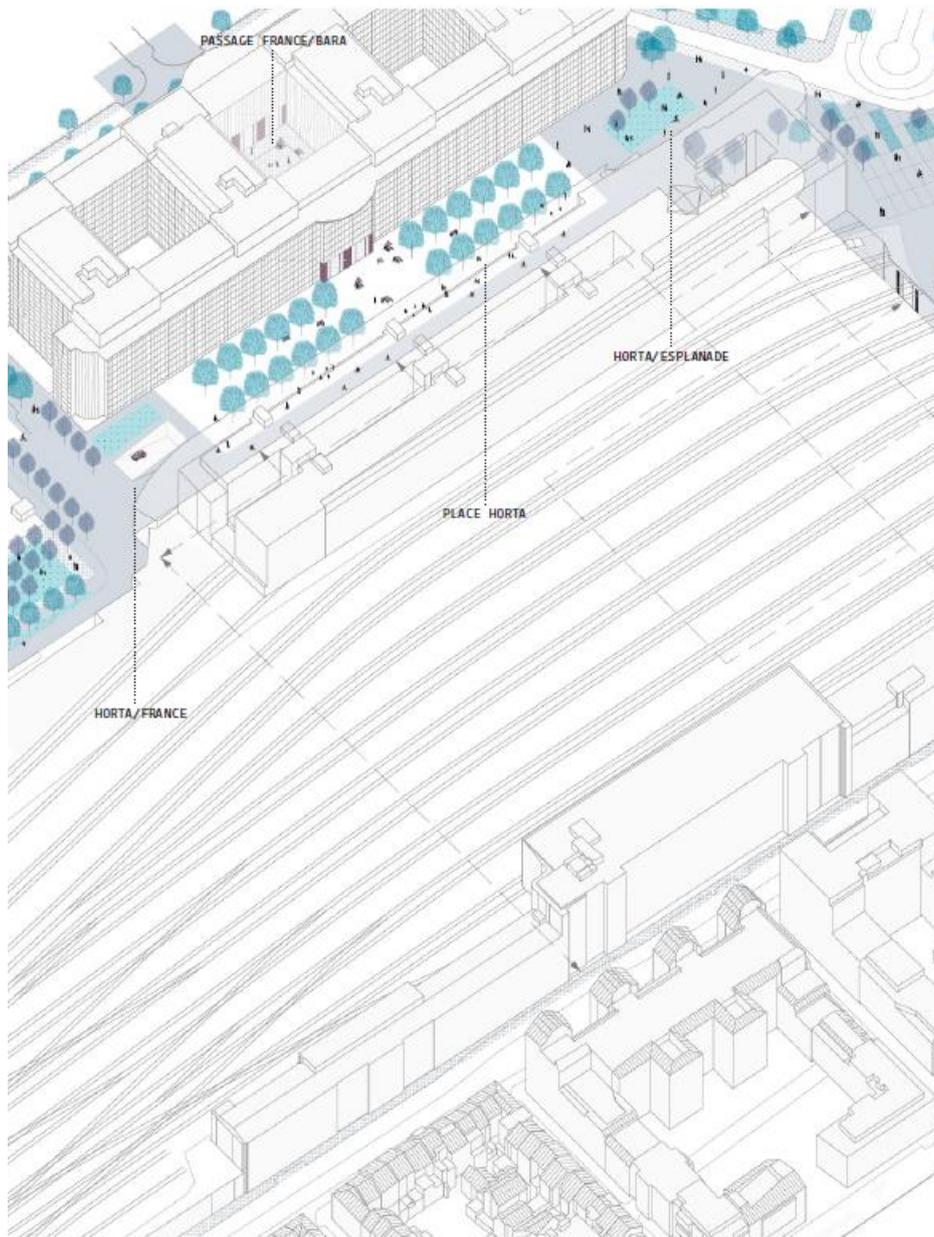


Figure 4-4 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Cœur de gare (2 sur 2)

## 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  $\pm 4.000\text{m}^2$ .

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<sup>e</sup> 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
- Élargissement 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)

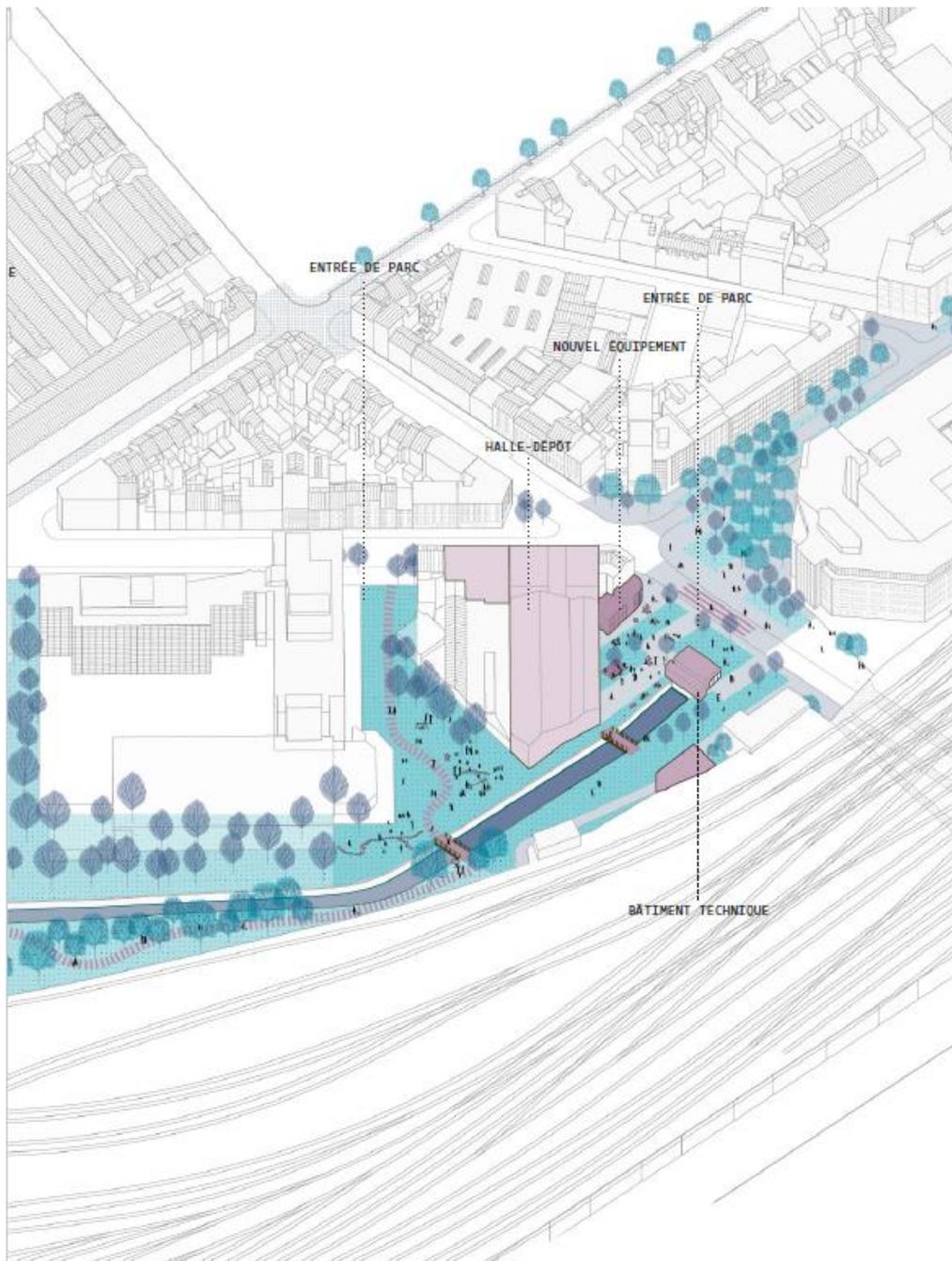


Figure 4-6 : Schéma de représentation des projets du CRU 7 pour la zone Parc des Deux Gares (2 sur 2)

### 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 ( $\pm 50\,000$  €) ;
- 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 m<sup>2</sup>) – 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 m<sup>2</sup> d'activités en rez-de-chaussée et 1.350 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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><b>Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)</b></p>	<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"> <li>– Stratégie 1 : mobiliser le potentiel et les ressources foncières</li> <li>→ Spécifiquement pour le quartier de la gare du Midi :</li> </ul> <p>Plusieurs des objectifs prévus par le PRDD sont pris en compte, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.) ;</li> <li>• Le renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville ;</li> <li>• L'aménagement et occupation des quadrilatères avec divers services ;</li> <li>• 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 ;</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stratégie 2 : proposer une densification maîtrisée</li> <li>→ 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.</li> </ul> <p>Axe 2 : Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stratégie 1 : les équipements comme supports de la vie quotidienne</li> <li>– Stratégie 2 : les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie</li> <li>– Stratégie 3 : améliorer l'équilibre entre les quartiers</li> <li>– Stratégie 4 : défendre et promouvoir le patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité</li> <li>– Stratégie 5 : renforcer le paysage naturel</li> <li>– Stratégie 6 : préserver et améliorer le patrimoine naturel régional</li> </ul> <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"> <li>– Stratégie 2 : requalifier la place des secteurs économique &amp; Stratégie 3 : soutenir l'économie de proximité et de l'emploi local</li> <li>→ la réouverture des quadrilatères avec leurs cellules commerciales et du passage Horta-Blérot forment une opportunité pour créer des petits commerces</li> </ul> <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> <p>Axe 4 : Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal.</p>

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Revalorisation de la Gare du Midi</li> <li>– Redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain</li> <li>– Améliorer l'impact de la mobilité et les espaces publics</li> </ul> <p>→ 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.</p>
<p><b>Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi « La gare habitante », approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016.</b></p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcement des équipements</li> <li>• L'Amélioration, la végétalisation et l'animation des espaces publics et du pôle intermodal de la gare</li> </ul>
<p><b>Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi – Approuvé en première lecture par le Gouvernement</b></p>	<p>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).</p>
	<p>Les opérations sont localisées dans les 'affectations du sol' suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones mixtes : 1.5</li> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• Espace structurant : 1.6, 2.1A, 2.1B, 2.1C, 2.2, 2.3A, 2.3B, 2.4, 2.5A (partiellement), 4.4 (partiellement)</li> <li>• Zone sans affectation au PRAS : 1.1, 4.4 (partiellement)</li> </ul> <p>Les opérations 4.3, 4.5, 5.1 à 5.4 se situent sur l'ensemble du périmètre.</p> <p>Les différentes opérations sont autorisées dans l'affectation des zones respectives.</p>
<p><b>Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)</b></p>	<p>Le projet de PAD prévoit l'adaptation de certaines zones :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Petit et grand quadrilatères : adaptation en « zone de chemin de fer ; avec sous l'emprise du faisceau ferré : commerce, activité productive, équipement</li> <li>• 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</li> <li>• Berge Nord (3.7) : adaptation en zone de parc</li> <li>• Berge Sud (3.6) : adaptation en zone de parc</li> <li>• Esplanade de l'Europe (1.1), partie de la rue des vétérinaires (2.5A) : adaptation en espace structurant</li> </ul> <p>La révision du projet de PAD pourra être l'occasion d'actualiser l'affectation en prolongeant la zone 'eau' pour l'opération 3.3</p>
<p><b>Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)</b></p>	<p>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.</p>

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
<b>Le Contrat école</b>	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.
<b>ZIR n°10 Ecole vétérinaire</b>	<p>Les opérations du CRU 7 ne se trouvent pas dans le périmètre de la ZIR n°10.</p> <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"> <li>• 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.</li> <li>• La cohérence avec le réaménagement de la place Bara</li> <li>• Le traitement qualitatif de la trémie de tram</li> </ul> <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 multmodalité 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>
<b>Le plan régional de mobilité 2020-2030 « Good Move »</b>	<p>Les objectifs du COBRACE sont intégrées 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.</p>
<b>Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE)</b>	<p>Comme mentionnée ci-dessus les nouveaux bâtiments auront un 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.</p> <p>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'</p>
<b>Le Plan Air Climat Energie Bruxellois (PACE)</b>	<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> <p>Bien que d'autres actions en ligne avec le PNEC ne soient pas détaillées dans le programme du CRU 7, plusieurs opportunités se présentent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le soutien des énergies renouvelables par l'installation de pompes à chaleurs, l'intégration de panneaux solaires aux nouveaux bâtiments, etc.</li> </ul>
<b>Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE)</b>	
<b>Plan Énergie Climat 2030 (PNEC)</b>	

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
<p><b>La Stratégie Good Food « Vers un système alimentaire plus durable en Région de Bruxelles-Capitale »</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une augmentation de la production locale de fruits, légumes, ... ;</li> <li>• Transformer, distribuer, nourrir avec une alimentation saine, locale et de saison ;</li> <li>• Accompagner la transition de la demande pour tous et ce prioritairement dès le plus jeune âge ;</li> <li>• Développer une culture alimentaire durable et désirable ;</li> <li>• Une réduction du gaspillage alimentaire ;</li> <li>• La favorisation des systèmes alimentaires de demain ;</li> <li>• Assurer la mise en œuvre stratégique : mobiliser tous les acteurs.</li> </ul> <p>Bien que ceci n'ait pas été détaillé dans le programme du CRU 7, plusieurs opportunités se présentent pour le développement de potagers supplémentaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction des déchets du Marché du Midi (réutilisation des invendus), éventuellement pour d'autres projets dans la zone (hébergement MENA, pôle soins)</li> <li>• La mise en place de cantines avec une alimentation saine (hébergement MENA, pôle soins, pôle sport métropolitain)</li> <li>• Etudier la possibilité d'installer des potagers dans le parc des Deux Gares</li> </ul> <p>A noter que la stratégie Shifting Economy se concentre sur le secteur de l'alimentation (Good Food)</p>
<p><b>Plan QUIET.BRUSSELS : L'action de la Région Bruxelloise</b></p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Certaines opportunités ne sont pas détaillées dans les opérations mais sont énumérées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>
<p><b>Plan de Gestion des Ressources et Déchets (PGRD)</b></p>	<p>Les opérations du CRU 7 ne sont pas en lien direct avec les le PGRD.</p> <p>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 »</p> <p>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.</p> <p>A noter que la stratégie Shifting Economy se concentre sur le secteur des ressources et déchets (PGRD)</p>
<p><b>Plan de Gestion de l'eau</b></p>	<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>

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
	<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"> <li>• 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</li> <li>• Intégrer au projet un système de recyclage des eaux grises (réutilisation des eaux issus des douches, lave-linges, etc. pour l'alimentation des sanitaires)</li> <li>• Favoriser une toiture permettant la collecte d'eau de pluie et/ou la temporisation de ces eaux</li> <li>• Mettre en place des systèmes limitant la consommation d'eau (robinet, chasse d'eau, etc.)</li> <li>• Récupérer des eaux des espaces publics avant d'entretenir ces derniers</li> </ul> <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"> <li>• Promouvoir une utilisation durable de l'eau ;</li> <li>• Prévenir et gérer les risques d'inondation ;</li> <li>• Encadrer la production d'énergie renouvelable à partir de l'eau et du sous-sol ;</li> </ul> <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>
<p><b>Be Circular - Programme Régional d'Economie circulaire (PREC)</b></p>	<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"> <li>- 4.4 projets de cohésion sociétale « marché du midi » : Soutenir les actions de circularité des denrées alimentaires</li> <li>- 4.6 Hub : diagnostic économique du quartier du Midi</li> </ul> <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"> <li>• Repair café</li> <li>• La réutilisation des matériaux de démolition et réaménagements.</li> <li>• ...</li> </ul>
<p><b>Plan Nature</b></p>	<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>
<p><b>Le Programme Régional de Réduction des Pesticides (PRRP)</b></p>	<p>La gestion des espaces verts (prévue dans les espaces publics) se fera de manière exemplaire, et donc en ligne avec le PRRP.</p>
<p><b>La stratégie Good Soil</b></p>	<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"> <li>• Services d'approvisionnement comme la production d'eau potable ou la production agricole ;</li> </ul>

Nom du plan ou programme	Concordance des objectifs des plans ou programmes avec le projet de programme du CRU
	<p>→ Le programme du CRU prévoit une augmentation des espaces verts perméables (vu dans l'ensemble des projets espaces publics).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Services de régulation comme l'absorption du carbone atmosphérique ou le rôle de tampon lors des inondations ;                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 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).</li> </ul> </li> <li>• Services culturels comme l'impact positif sur l'humain lorsqu'il fait des activités dehors :                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Le programme du CRU 7 prévoit une augmentation des espaces publics verts (parc des Deux Gares).</li> </ul> </li> <li>• Services de soutien comme l'espace de vie le sol fournit à la faune et la flore.                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Le programme du CRU 7 prévoit une augmentation des espaces verts (vu dans l'ensemble des projets espaces publics).</li> </ul> </li> </ul> <p>Les projets dans les espaces publics aident donc à renforcer tous ces services.</p>
<p><b>Shifting Economy</b></p>	<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"> <li>• Alimentation (Good Food) ;</li> <li>• Ressources et déchets (PGRD) ;</li> <li>• Construction (Renolution) ;</li> <li>• Industries culturelles et créatives ;</li> <li>• Mobilité (Good Move) ;</li> <li>• Santé.</li> </ul>
<p><b>Les contrats de Quartier Durables (CQD)</b></p>	<p>Les différents aménagements des espaces publics prévus répondent à l'objectif suivant du CQD Midi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- travailler sur la qualité de vie du quartier au sens large : qualité des espaces publics, végétalisés, sécurité routière, etc.) ;</li> </ul> <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"> <li>- valoriser la vitalité du quartier</li> </ul>
<p><b>Le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)</b></p>	
<p><b>Plan Canopée</b></p>	<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>
<p><b>Beeldkwaliteitsplan (BKP)</b></p>	<p>Un des objectifs du BKP est de relier et renforcer les espaces verts publics de la Seine. Comme le programme du CRU 7 propose d'améliorer la végétalisation autour de la Seine à ciel ouvert (agrandissement de la berge Nord, prolongation de la Seine sur 80 m), il est en concordance avec le BKP.</p>

## **4.4 Analyses des incidences par opération du programme du CRU 7 et recommandations**

Ci-dessous, les tableaux de l'analyse par opération sont repris.

## 4.4.1 Esplanade de l'Europe et alentours

### 4.4.1.1 Opérations CRU, mixtes ou associées

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.1) Esplanade de l'Europe et alentours – Activation, piétonnisation et végétalisation de l'Esplanade de l'Europe</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<b>Aménagement de plein pied</b>				
<b>Piétonnisation de la voirie latérale 'Esplanade de l'Europe' qui longe l'ensemble de l'Esplanade dans sa partie Nord (10 m de largeur)</b>				
<b>Végétalisation (en pleine terre où c'est possible) et perméabilisation de l'Esplanade de l'Europe sur environ ¼ de la surface totale</b>				
<b>Type d'opération : mixte</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Le patrimoine existant sera mieux mis en valeur. Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Une esplanade plus accueillante pourrait faire en sorte qu'elle devienne un lieu de rencontre pour les gens du quartier. Ceci peut favoriser la cohésion sociale.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>La piétonnisation des voiries latérales induira une diminution du flux automobile sur l'esplanade. L'ajout de végétation améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif au niveau de la zone du CRU7.</p> <p>Par ailleurs, l'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières</p>	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)

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet	
	Cycle de l'eau	+	<p>La perméabilisation de 1/4 de la surface de l'esplanade a un impact positif sur le cycle de l'eau car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyée aux égouts. La possibilité de perméabilisation est toutefois limitée vu la présence du marché du Midi.</p> <p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier</p>	<p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place.</p> <p>En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée</p> <p>Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'entretien de la végétation de l'Esplanade (si le sous-sol le permet).</p>
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	<p>La végétalisation sur environ ¼ de la zone a un impact positif limité sur la végétalisation de la zone, qui se trouve en zone prioritaire de verdoisement.</p> <p>En combinaison avec tous les autres projets, un maillage vert serait créé entre la promenade des deux gares et l'avenue Stalingrad.</p>	<p>Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la connexion avec les continuités vertes existantes/prévues.</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet</p>
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de l'esplanade. La végétalisation d'1/4 de la surface aura un impact positif sur la zone.</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Maximiser le nombre d'arbres en pleine terre. Pour les nouveaux arbres, le volume de terre</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				<p>disponible doit être compatible avec l'essence choisie. Les fosses des arbres doivent au minimum avoir une surface de 2,25 m<sup>2</sup> et un volume de 3,5 m<sup>3</sup>. Travailler avec des caisses incompressibles sous les surfaces imperméables.</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie de l'esplanade vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur	<p>Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre sur l'esplanade.</p> <p>Choisir des matériaux avec un effet albedo bas (&lt;0.3) pour le réaménagement de la voirie latérale</p>
	Pollution sonore	0	Il y aura un flux automobile diminué localement mais au vu du niveau de pollution sonore élevé aux alentours, cet impact ne sera pas significatif.	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie.</p> <p>Lors de la phase travaux, de l'énergie sera consommée par les différents engins sur site.</p>	L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire).
	Etat du sol	0	L'esplanade n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.	Suivre la législation Sol en vigueur. Si de la terre ou des granulats sont amenés ou réutilisés sur place ou sur une autre parcelle à

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			La perméabilisation d'une partie de la zone et la plantation de végétation auront un effet bénéfique limité sur la compaction.	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.
	Gestion des déchets et des ressources et des ressources	-	La démolition de la voirie latérale, le réaménagement de cette rue en esplanade et la végétalisation d'une partie de l'esplanade feront en sorte que des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.  Si les habitants s'approprient à nouveau ce lieu, leur comportement par rapport à la gestion des déchets dans le lieu pourrait se voir amélioré.	Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.  Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.  Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	La fermeture de la latérale de l'Esplanade de l'Europe pourrait avoir un impact sur l'exploitation de la ligne 136 de De Lijn.	
	Automobile	-	La fermeture de la latérale de l'Esplanade de l'Europe aura un impact sur la circulation de l'ensemble du quartier (voitures particulières, taxis...) et sur l'accessibilité de l'îlot Argonne.	Un plan de circulation clair doit accompagner cette mesure, en lien avec le plan Good Move et le projet (incertain) de mise à sens unique de l'avenue Fonsny.  La boucle de circulation des taxis doit être revue, surtout en lien avec le déplacement de la station taxis de la rue Couverte vers la rue Blérot.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Vélos	+	La piétonnisation de la latérale, si un espace est bien défini pour les cyclistes, peuvent améliorer le confort et la sécurité des cyclistes.	<p>L'axe Esplanade de l'Europe est repris comme axe PLUS pour les cyclistes au plan Good Move. Une infrastructure dédiée doit être prévue sur l'assiette de la voirie existante.</p> <p>Attention à l'encombrement engendré par le marché du Midi (chaque dimanche), qui peut impacter négativement le confort et la sécurité des flux cyclistes.</p>
	Piétons et PMR	+	La piétonnisation de la latérale et la requalification de l'Esplanade dans son ensemble peut offrir la possibilité aux piétons la magistrale prévue au plan Good Move. Un aménagement de plain-pied peut contribuer à l'accessibilité PMR.	Attention à l'encombrement engendré par le marché du Midi, qui peut impacter négativement le confort et la sécurité des flux piétons.
	Alternatives à l'automobilité	+	La réduction de la place accordée à la voiture peut encourager les alternatives.	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).
Cadre de vie	Espaces verts (quantitatifs)	+	L'esplanade ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle. Dans la situation actuelle, cette zone est très minéralisée, sans espace vert accessible au public.	Prévoir au moins une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres et surface alentours perméabilisée)
	Espaces verts (qualitatifs)	0	L'esplanade ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle. Cet impact ne sera que limité.	Prévoir au moins une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres et surface alentours perméabilisée), des bancs, diversité d'espèces

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	+	La végétalisation et la suppression de transport automobile (excepté taxis, bus) rendra le paysage urbain plus agréable	Les matériaux choisis pour l'adaptation de l'esplanade devront permettre une bonne intégration dans le quartier
	Nuisances	0	voir pollution sonore	Aucune recommandation
	Sécurité	+	La suppression de transport automobile (excepté taxis, bus) et l'augmentation de la visibilité rendra l'Esplanade plus sécurisée	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Amélioration de la qualité environnementale dû à la végétalisation et la perméabilisation d'1/4 de l'Esplanade :
  - Recommandation :
    - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
    - Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
    - Privilégier l'aménagement en pleine terre
    - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité :
  - Recommandations :
    - Un plan de circulation clair doit accompagner cette mesure, en lien avec le plan Good Move et le projet (incertain) de mise à sens unique de l'avenue Fonsny.
    - La boucle de circulation des taxis doit être revue, surtout en lien avec le déplacement de la station taxis de la rue Couverte vers la rue Blérot.
- Amélioration du cadre de vie :

- Recommandation : Prévoir au moins une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres et surface alentours perméabilisée), des bancs, diversité d'espèces
- Recommandation : Inscrire la fermeture de la latérale de l'Esplanade de l'Europe dans un plan de mobilité global au quartier afin d'évaluer l'impact pour l'ensemble de la zone et de limiter le report de trafic sur des voiries inappropriées.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.2) Esplanade de l'Europe et alentours – Reprofilage et requalification de la Rue Couverte</b>				
<b>Objectifs :</b> Reprofilage de la rue couverte (déplacement de la gare des taxis et des bus 49,50 et 234 hors de la zone, réaménagement de plain-pied, création d'un espace public connecté, continu et lisible, suppression des barrières)				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	La fréquentation de la zone peut se voir augmentée. Ceci à un impact positif sur les commerces de la gare.	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	+	<p>La suppression de la gare de taxis et de bus va limiter les émanations dans la rue Couverte. Comme il s'agit d'une zone couverte, l'impact peut être considéré comme positif.</p> <p>L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet</p>	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)
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Pollution sonore	+	La suppression de la gare de taxis et de bus devrait diminuer la pollution sonore dans la zone. Cependant, l'arrêt du tram et la promiscuité avec les rues avoisinantes et le transport ferroviaire limitent cet impact positif.	Utiliser des matériaux avec des propriétés qui limitent la résonance.
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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.</p>
	Gestion des déchets et des ressources	0	<p>Si l'endroit est réaménagé et devient une zone qualitative, le comportement des gens par rapport aux déchets/dépôts clandestins pourrait s'améliorer.</p> <p>Le réaménagement de la zone fera en sorte que des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.</p>	<p>Sensibilisation à la thématique des déchets pour préserver l'endroit</p> <p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Le réaménagement améliorera le confort des usagers des transports en commun. Toutefois il prévoit le déplacement de terminus bus en dehors de la rue couverte, ce qui peut allonger les distances et détériorer la qualité des correspondances.  Les arrêts taxis seraient déplacés sur la rue Blérot.	En cas de déplacement, l'impact sur le confort et la rapidité des correspondances doit être évalué. Il est de principe efficace de concentrer les arrêts pour limiter les temps de correspondance.  L'accès aux taxis et leur boucle de circulation doivent être étudiés dans leur ensemble.
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Pas d'informations	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	+	Un réaménagement de plain-pied est prévu, ainsi que l'amélioration du confort.	Une attention doit être accordée à la luminosité de la zone afin d'assurer la sécurité piétonne.
	Alternatives à l'automobilité	0	n/a	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Le reprofilage de la rue Couverte devrait augmenter la qualité du paysage urbain, même si ça reste une rue couverte.	Les matériaux choisis pour le reprofilage de la rue devront permettre une bonne intégration dans le quartier

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Nuisances	+	La suppression de la gare de taxis et de bus diminue les nuisances liées à la circulation de véhicules.	Aucune recommandation
	Sécurité	+	La rue Couverte sera plus connectée, continue et lisible. La suppression de la gare de taxis et de bus augmentera la sécurité des usagers faibles.	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Amélioration de la qualité environnementale : La suppression de la gare de taxis et de bus devrait diminuer localement la pollution de l'air et la pollution sonore
  - Recommandations : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux. A défaut privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. A défaut privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
- Cadre de vie : Amélioration de la sécurité des usagers faibles grâce au reprofilage
  - Recommandation : Les matériaux choisis pour le reprofilage de la rue devront permettre une bonne intégration dans le quartier
- Amélioration du confort des usagers des transports en commun
  - Recommandation : L'emplacement des différents arrêts de transports en commun doit être étudié dans le détail afin d'assurer le confort et la rapidité des correspondances.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.3) Esplanade de l'Europe et alentours – Etude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les trois quadrilatères</b>				
<b>Objectifs : Etude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères (petit et grand, rez-de-chaussée et niveau -1)</b>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	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
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

Recommandation : 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

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.4A) Esplanade de l'Europe et alentours – Pôle sport dans le petit quadrilatère</b>				
<b>Objectifs :</b> Pôle sportif métropolitain consacré aux sports urbains (skate-park et bloc d'escalade) et activation des façades (horeca, commerces) – 2.000 m <sup>2</sup> au rez-de-chaussée. Côté Place de la Constitution, des fonctions complémentaires tels que horeca, commerce(s) en lien avec les activités du pôle sport. Côté Esplanade de l'Europe, la façade sera animée. Le petit quadrilatère pourra être rendu traversable aux horaires d'ouverture du lieu.				
<b>Type d'opération : mixte</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	L'activation du lieu et des façades mettra mieux en valeur le patrimoine existant	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	L'équipement n'a pas d'impact sur la pyramide des âges, mais vu la part importante de jeunes dans le quartier cet équipement va procurer une opportunité d'activité pour les jeunes	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Cohésion sociale	+	Cet équipement sportif donnera la possibilité aux habitants du quartier de pratiquer du sport urbain dans leur quartier, actuellement peu pourvu d'équipements sportifs (de ce type)	Aménager cet équipement de façon à privilégier la mixité des genres
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Les équipements sportifs pourraient être mis à disposition des écoles du quartier
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Les équipements sportifs pourraient être utilisés dans le cadre de programmes sociaux ou de santé
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Cet équipement diminuera le manque d'équipements sportifs dans le périmètre du CRU7. Il sera complémentaire aux équipements aux alentours (Terre-Neuve, Palais du Midi, Jamar)	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Cet équipement va renforcer la mixité des fonctions dans le périmètre du CRU7	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	Ces équipements créent de nouveaux emplois	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.	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)
	Cycle de l'eau	0	S'agissant d'un bâtiment existant et vu sa localisation en-dessous des voies ferrées, les possibilités de récupération d'eau de pluie sont limitées. Vu le type d'activité, la consommation d'eau de ville devrait être faible.	Explorer les possibilités de récupération d'eau de pluie des voies ferrées
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Dans la situation actuelle, aucune activité n'a lieu dans ce quadrilatère. Dans la situation future, des activités de sport urbain auront lieu. Au vu des données, il n'est pas possible de préciser l'impact lié à la pollution sonore	Si des activités bruyantes sont prévues (p.e. skate), prévoir des mesures de limitation de bruit  Tenir compte des vibrations et du bruit causés par les voies ferrées lors de l'aménagement des lieux.
	Énergie	-	Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité donc pas de consommation d'énergie.	Utiliser du matériel avec une consommation énergétique basse.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			Dans la situation future, l'horeca et les commerces consommeront de l'énergie (et les sports urbains en moindre mesures)	Favoriser l'apport de lumière naturelle par les cellules sur les façades.
	Etat du sol	0	Il ne devrait pas y avoir de mouvement de sol ou d'autres détériorations du sol (p.e. compaction)	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	-	Utilisation de matériaux	Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Prévoir des installations pour le tri des déchets
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements vers les arrêts de transports en commun pour favoriser leur utilisation auprès des usagers des équipements sportifs.
	Automobile	0	Pas d'effet	L'accent doit être mis sur des équipements à destination locale, qui ne génèrent pas de trafic automobile. Dans le cas où les équipements choisis ont une portée supra locale/régionale, mentionner clairement que l'usage de la voiture devra être limité.
	Vélos	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des aménagements cyclables, et sur la disponibilité d'équipements (parking vélo sécurité), pour favoriser l'usage du vélo auprès des usagers des équipements sportifs.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Piétons et PMR	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements piétons pour favoriser l'usage de la marche auprès des usagers des équipements sportifs.
	Alternatives à l'automobilité	0	Pas d'effet	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Activation des façades du petit quadrilatère, interaction avec les esplanades/places alentours	Rendre les activités intérieures partiellement visibles depuis l'extérieur  Prévoir une interaction avec les espaces publics autour (Esplanade de l'Europe, Place de la Constitution)
	Nuisances	0	Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité dans la zone.  L'impact lié aux nuisances dépend de l'aménagement et de la gestion des lieux et ne peut pas être déterminé à l'heure actuelle.  Dans la situation future, il y aura un flux de gens (également en soirée). Voir 'pollution sonore'	Voir 'pollution sonore'  Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	+	Une occupation des lieux est positive afin d'éviter les zones mortes.	Fonctionner avec des éclairages publics intelligents  Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

Conclusions principales :

- Population : positif pour la cohésion sociale et possibilité d'occupation pour les jeunes du quartier
- Equipements : positif pour diminuer l'insuffisance d'infrastructures sportives dans la zone du CRU7
  - Recommandations : Les équipements sportifs pourraient être mis à disposition des écoles du quartier et utilisés dans le cadre de programmes sociaux ou de santé
- Economie : crée de nouveaux emplois et augmente la mixité des fonctions
- Environnement :
  - Recommandations :
    - le bruit et les vibrations sont des points d'attention (design doit en tenir compte)
    - Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux, Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
    - Explorer les possibilités de récupération d'eau de pluie des voies ferrées
    - Prévoir des installations pour le tri des déchets
- Mobilité :
  - Recommandations :
    - L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements vers les arrêts de transports en commun, des aménagements cyclables et piétons afin de favoriser leur utilisation auprès des usagers des équipements sportifs et d'éviter un flux automobile supplémentaire
- Cadre de vie : activation des façades et sécurisation de la zone dû à son utilisation
  - Recommandations :
    - Rendre les activités intérieures partiellement visibles depuis l'extérieur
    - Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations



Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.4B) Esplanade de l'Europe et alentours – Complément pour le pôle sport du petit quadrilatère</b>				
<b>Objectifs : Complément budgétaire pour les 1.000 m2 complémentaires à l'opération 1.4A en vue d'assurer le développement complet du pôle sport du petit quadrilatère.</b>				
<b>Type d'opération : associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	L'activation du lieu mettra mieux en valeur le patrimoine existant	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	L'équipement n'a pas d'impact sur la pyramide des âges, mais vu la part importante de jeunes dans le quartier cet équipement va procurer une opportunité d'activité pour les jeunes	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Cet équipement sportif donnera la possibilité aux habitants du quartier de pratiquer du sport urbain dans leur quartier, actuellement peu pourvu d'équipements sportifs (de ce type)	Aménager cet équipement de façon à privilégier la mixité des genres
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Les équipements sportifs pourraient être mis à disposition des écoles du quartier
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Les équipements sportifs pourraient être utilisés dans le cadre de programmes sociaux ou de santé
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Cet équipement diminuera le manque d'équipements sportifs dans le périmètre du CRU7. Il sera complémentaire aux équipements aux alentours (Terre-Neuve, Palais du Midi, Jamar)	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Cet équipement va renforcer la mixité des fonctions dans le périmètre du CRU7	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	Ces équipements créent de nouveaux emplois	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.	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)
	Cycle de l'eau	0	S'agissant d'un bâtiment existant et vu sa localisation en-dessous des voies ferrées, les possibilités de récupération d'eau de pluie sont limitées.	Explorer les possibilités de récupération d'eau de pluie des voies ferrées

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			Vu le type d'activité, la consommation d'eau de ville devrait être faible.	
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Dans la situation actuelle, aucune activité n'a lieu dans ce quadrilatère. Dans la situation future, des activités de sport urbain auront lieu. Au vu des données, il n'est pas possible de préciser l'impact lié à la pollution sonore	Si des activités bruyantes sont prévues (p.e. skate), prévoir des mesures de limitation de bruit  Tenir compte des vibrations et du bruit causés par les voies ferrées lors de l'aménagement des lieux.
	Énergie	-	Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité donc pas de consommation d'énergie.  Dans la situation future, l'horeca et les commerces consommeront de l'énergie (et les sports urbains en moindre mesures)	Utiliser du matériel avec une consommation énergétique basse.  Favoriser l'apport de lumière naturelle par les cellules sur les façades.
	Etat du sol	0	Il ne devrait pas y avoir de mouvement de sol ou d'autres détériorations du sol (p.e. compaction)	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	-	Utilisation de matériaux	Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Prévoir des installations pour le tri des déchets
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements vers les arrêts de transports en commun pour favoriser leur utilisation auprès des usagers des équipements sportifs.
	Automobile	0	Pas d'effet	L'accent doit être mis sur des équipements à destination locale, qui ne génèrent pas de trafic automobile. Dans le cas où les équipements choisis ont une portée supra locale/régionale, mentionner clairement que l'usage de la voiture devra être limité.
	Vélos	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des aménagements cyclables, et sur la disponibilité d'équipements (parking vélo sécurité), pour favoriser l'usage du vélo auprès des usagers des équipements sportifs.
	Piétons et PMR	0	Pas d'effet	L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements piétons pour favoriser l'usage de la marche auprès des usagers des équipements sportifs.
	Alternatives à l'automobilité	0	Pas d'effet	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Activation des façades du petit quadrilatère, interaction avec les esplanades/places autour	Rendre les activités intérieures partiellement visibles depuis l'extérieur
	Nuisances	0	Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité dans la zone.  L'impact lié aux nuisances dépend de l'aménagement et de la gestion des lieux et ne peut pas être déterminé à l'heure actuelle.  Dans la situation future, il y aura un flux de gens (également en soirée). Voir 'pollution sonore'	Voir 'pollution sonore'  Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations
	Sécurité	+	Une occupation des lieux est positive afin d'éviter les zones mortes.	Fonctionner avec des éclairages publics intelligents  Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

Conclusions principales :

- Population : positif pour la cohésion sociale et possibilité d'occupation pour les jeunes du quartier
- Equipements : positif pour diminuer l'insuffisance d'infrastructures sportives dans la zone du CRU7
  - Recommandations : Les équipements sportifs pourraient être mis à disposition des écoles du quartier et utilisés dans le cadre de programmes sociaux ou de santé
- Economie : crée de nouveaux emplois et augmente la mixité des fonctions

- Environnement :
  - Recommandations :
    - le bruit et les vibrations sont des points d'attention (design doit en tenir compte)
  
    - Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux, Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
  
    - Explorer les possibilités de récupération d'eau de pluie des voies ferrées
  
    - Prévoir des installations pour le tri des déchets
  
- Mobilité :
  - Recommandations :
    - L'attention doit être portée sur la lisibilité, la sécurité et le confort des cheminements vers les arrêts de transports en commun, des aménagements cyclables et piétons afin de favoriser leur utilisation auprès des usagers des équipements sportifs et d'éviter un flux automobile supplémentaire
  
- Cadre de vie : activation des façades et sécurisation de la zone dû à son utilisation
  - Recommandations :
    - Rendre les activités intérieures partiellement visibles depuis l'extérieur
  
    - Gérer les heures d'accès afin d'éviter des occupations sauvages et dégradations

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<p><b>Projet : (1.4C) Esplanade de l'Europe et alentours – Toilettes publiques, douches publiques et laverie publiques à vocation sociale dans le petit quadrilatère</b></p> <p><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Pôle de soins (viabilisation et aménagements, toilettes publiques, douches et laverie publiques)</b> Le pôle soins se trouvera dans les anciennes cellules commerciales au pourtour du quadrilatère. L'accès se fait par l'extérieur. 15% de la surface - rez-de-chaussée</li> </ul> <p><b>Type d'opération : mixte</b></p>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	L'activation du lieu et des façades mettra mieux en valeur le patrimoine existant	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	La présence du pôle soins tend à diminuer la précarité des sans-abris	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	<p>La présence du pôle soins augmente l'offre d'activités de santé / sociales dans la zone du CRU7 pour les personnes sans-abris.</p> <p>La présence de toilettes pour tous les publics est positive.</p>	<p>La cohabitation entre le pôle soins et le sport (1.4A et B) doit se faire de telle sorte que les activités ne se gênent pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insonorisation entre les lieux</li> <li>- Accès sécurisés</li> </ul> <p>La présence d'un point d'accueil et d'information pour orienter les sans-abris serait positif pour l'offre sociale.</p>
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	<p>Différentes fonctions sont prévues dans le même 'bâtiment'.</p> <p>Vu le manque de fonctions de soins/santé dans la zone du CRU7, ces nouvelles fonctions favorisent une mixité dans la zone.</p>	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	La présence du pôle soins pourrait prévoir de nouveaux emplois.	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les	Veiller au respect des règles de bonne pratique lors des travaux de construction afin d'éviter les envolées de poussières et la détérioration

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			démolitions et les terrassements nécessaires au projet.	des voiries locales (envoies de poussières par la circulation)
	Cycle de l'eau	0	S'agissant d'un bâtiment existant et vu sa localisation en-dessous des voies ferrées, les possibilités de récupération d'eau de pluie sont limitées.	Etudier la possibilité de récupération des eaux de pluies pour les toilettes et intégrer les dispositifs de consommation d'eau les plus performants
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet significatif	Tenir compte des vibrations et du bruit causés par les voies ferrées lors de l'aménagement des lieux.
	Énergie	-	<p>Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité donc pas de consommation d'énergie.</p> <p>Dans la situation future, le pôle soins consommera de l'énergie (électricité et chauffage)</p>	<p>Utiliser du matériel avec une consommation énergétique basse.</p> <p>Favoriser l'apport de lumière naturelle par les cellules sur les façades.</p>
	Etat du sol	0	Il ne devrait pas y avoir de mouvement de sol ou d'autres détériorations du sol (p.e. compaction)	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	-	Utilisation de matériaux	Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Prévoir des installations pour le tri des déchets
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Activation des façades du grand quadrilatère, interaction avec les esplanades autour	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité dans la zone.  Dans la situation future, il y aura un flux de gens (également en soirée). L'impact ne peut être évalué à l'heure actuelle.	Etudier le flux que ces activités peuvent engendrer et si cela a un impact en soirée/pour les habitants

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	+	Le pôle soins pourrait augmenter la sécurité des personnes sans-abris	L'étude programmatique devra également se pencher sur la mise en place de ce pôle afin d'assurer la sécurité des usagers.  Étude nécessaire liée à la sécurité par rapport à la localisation en-dessous des voies ferrées (e.a. incendie)
	Alimentation durable	0	Sans effet	Etudier les opportunités du pôle soins pour sans-abris pour la réutilisation des invendus du marché du Midi

**Conclusions générales :**

- Population/Équipements/économie : La présence du pôle soins tend à diminuer la précarité des sans-abris, augmente l'offre d'activités de santé et sociales, favorisent une mixité dans la zone et crée de l'emploi
  - Recommandation : La cohabitation entre le pôle soins et le pôle sport (1.4.A) doit se faire de telle sorte que les activités ne se gênent pas : Insonorisation entre les lieux, accès séparés et sécurisés
- Environnement : au vu de sa localisation et des fonctions prévues il y a peu d'impact à part une augmentation d'utilisation d'énergie et de ressources
  - Recommandation :
    - Etudier la possibilité de récupération des eaux de pluies pour les toilettes et intégrer les dispositifs de consommation d'eau les plus performants
    - Utiliser du matériel avec une consommation énergétique basse
    - Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour aménager les lieux, Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
    - Tenir compte des vibrations liées aux voies ferrées lors de l'aménagement des lieux
- Cadre de vie : amélioration du paysage urbain grâce à l'activation des façades du grand quadrilatère
  - Recommandations :
    - Étude nécessaire liée à la sécurité par rapport à la localisation en-dessous des voies ferrées (e.a. incendie)
    - L'étude programmatique devra également se pencher sur la mise en place de ce pôle afin d'assurer la sécurité des usagers.
    - Etudier les opportunités du pôle soins pour sans-abris pour la réutilisation des invendus du marché du Midi

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.5) Esplanade de l'Europe et alentours – Angle boulevard du Midi et rue Terre-Neuve, centre d'hébergement et d'accueil de jour pour les MENA</b>				
<b>Objectifs :</b> Environ 500 m <sup>2</sup> à destination de l'hébergement de MENA (également point d'information et d'accueil)				
<b>Type d'opération : mixte</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Les quelques habitants en plus ne vont pas augmenter la densité de population de façon significative.	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Les MENA auront un lieu sécurisé où dormir et interagir. Les inégalités subis par les MENA seront diminuées.	Promouvoir l'interaction des MENA avec les habitants du quartier/associations et les écoles afin d'augmenter d'avantage la cohésion sociale.
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	La construction d'un hébergement MENA a un impact positif au niveau social pour ces mineurs.	Le CRU peut prendre en compte une partie du lancement du projet et peut aider dans la mise en place de l'exploitation  Les partenariats préférentiels sont à identifier
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	L'hébergement de MENA est une nouvelle fonction dans le périmètre du CRU7.	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	L'exploitation de l'hébergement crée de nouveaux emplois	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>La pollution de l'air est liée à la production de chaleur pour le chauffage des bâtiments ou à la circulation automobile.</p> <p>Comme il s'agit d'un terrain non-bâti dans la situation actuelle, il y aura une augmentation des émissions. Cependant, les nouvelles constructions doivent être passives. Le surplus d'émissions sera donc limité.</p> <p>S'agissant d'une construction, les travaux seront consommateurs d'énergie. Par ailleurs, l'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières</p>	<p>Privilégier les équipements techniques de chauffages performants et moins polluants ;</p> <p>Veiller aux respects 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)</p> <p>Favoriser l'usage des modes de déplacements actifs (voir Mobilité) ;</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet	
	Cycle de l'eau	-	<p>Dans la situation actuelle il n'y a pas de consommation d'eau et la surface est imperméable.</p> <p>Dans la situation future il y aura une consommation d'eau potable et la surface sera toujours imperméable.</p> <p>Pas d'information par rapport à la réutilisation de l'eau</p>	Etudier la possibilité de récupération des eaux de pluies pour les toilettes et intégrer les dispositifs de consommation d'eau les plus performants
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Dans la situation actuelle, il n'y a pas de végétation. La végétalisation du bâtiment n'est pas encore définie.	Pas de recommandation
	Faune et flore	0	Dans la situation actuelle, il n'y a pas de végétation. La végétalisation du bâtiment n'est pas encore définie.	Toiture végétalisée, façade végétalisée
	Îlot de fraîcheur	0	Tant dans la situation actuelle que future, il y a peu ou pas de végétation sur la parcelle.	Toiture végétalisée, façade végétalisée
	Pollution sonore	0	<p>Le projet ne génère pas directement de nouvelles nuisances sonores.</p> <p>Lors de la construction, il y aura des nuisances sonores mais elles sont temporaires.</p>	<p>Minimiser les incidences du projet en matière de bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- préférer des matériaux qui ne favorisent pas la propagation du bruit</li> </ul>
	Énergie	0	Comme il s'agit d'un terrain non-bâti dans la situation actuelle, il y aura une augmentation de la consommation d'énergie. Cependant, les	Privilégier les dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (pompe à chaleur, panneaux solaires intégrés au bâtiment, etc.) ;

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			nouvelles constructions doivent être passives. L'augmentation sera donc limitée.  S'agissant d'une construction, les travaux seront consommateurs d'énergie.	Choisir des matériaux à haute isolation thermique
	Etat du sol	0	La parcelle n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.	Si le projet intègre un système d'infiltration des eaux pluviales, s'assurer que le sol sous-jacent n'est pas pollué, afin d'éviter la dispersion des polluants vers les eaux souterraines.
	Gestion des déchets et des ressources et ressources	-	Utilisation de nouveaux matériaux pour la construction	Etudier les possibilités de valorisation de matériaux de récupération. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Aménager les intérieurs de façon à facilement pouvoir changer la fonction sans devoir tout démolir.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Ce nouvel hébergement n'aura pas d'impact significatif dans le quartier	Aucune recommandation
	Sécurité	+	Plus de sécurité pour les MENA	
	Alimentation durable	0	Sans effet	Promouvoir l'alimentation durable au sein de l'établissement  Etudier la possibilité de récupération des invendus du Marché du Midi

Conclusions générales :

- Population : les MENA auront un lieu sécurisé où dormir et interagir. Les inégalités subies par les MENA seront diminuées
  - Recommandation : Promouvoir l'interaction des MENA avec les habitants du quartier/associations et les écoles afin d'augmenter d'avantage la cohésion sociale
- Equipements : impact positif au niveau social pour les MENA
  - Recommandation : Le CRU peut prendre en compte une partie du lancement du projet (e.a. partenariats préférentiels à identifier) et peut aider dans la mise en place de l'exploitation
- Environnement : augmentation d'utilisation d'énergie et de ressources
  - Recommandation : Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants, mettre en place une toiture végétalisée
- Cadre de vie : Plus de sécurité pour les MENA
  - Recommandation : Promouvoir l'alimentation durable au sein de l'établissement, étudier la possibilité de récupération des invendus du Marché du Midi

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (1.6) Esplanade de l'Europe et alentours – Amélioration de l'espace public suite aux excavations du chantier métro 3</b>				
<b>Objectifs :</b> Boulevard Jamar, Stalingrad, Pointcarré, Bara (place), Avenue de Stalingrad : Amélioration de l'espace public (recherche d'une continuité cyclopiétonne pour la traversée de la petite Ceinture, magistrale piétonne, profils confortables pour toutes les mobilités, éviter la multiplication du mobilier urbain dans l'espace public)				
<b>Type d'opération : associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Les espaces publics seront plus conviviaux	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.	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)
	Cycle de l'eau	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de cycle de l'eau	Perméabiliser une partie de l'espace public  Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de végétalisation	Une végétalisation aux endroits où c'est possible. Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la connexion avec les continuités vertes prévues. Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Faune et flore	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de végétalisation	<p>Une végétalisation aux endroits où c'est possible.</p> <p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Privilégier les arbres en pleine terre, travailler avec des caisses incompressibles sous les surfaces imperméables.</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>
	Îlot de fraîcheur	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'aménagement/revêtement des surfaces	Prévoir des revêtements clairs afin de limiter l'absorption de chaleur
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie (d'éclairage)</p> <p>Lors de la phase travaux, de l'énergie sera consommée par les différents engins sur site.</p>	L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)
	Etat du sol	0	Les voiries ne sont pas reprises à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>Si de la terre est évacuée vers la Flandre, un rapport technique selon la législation flamande</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				est nécessaire. Si elle est évacuée vers la Wallonie, un rapport technique selon la législation wallonne est nécessaire.
	Gestion des déchets et des ressources	-	Des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.	Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.  Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Pas d'impact sur la trémie du tram	n/a
	Automobile	-	L'objectif est de rééquilibrer l'espace accordé aux automobiles (10 bandes sur Jamar stationnement compris) au profit des autres modes.	La latérale doit être traitée à part, comme desserte locale et zone de livraison pour les hôtels.  Les bandes centrales doivent constituer un axe PLUS au sens de Good Move. Il est donc probable que le maintien de 2x2 bandes soit nécessaire, surtout si l'avenue Fonsny est requalifiée (mise à sens unique possible).  La marge se trouve donc dans les bandes de stationnement, avec une analyse précise du report en stationnement que cela engendrerait.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Vélos	+	L'objectif est de rééquilibrer l'espace accordé aux automobiles (10 bandes sur Jamar stationnement compris) au profit des autres modes, dont les cyclistes.	Les flux cyclistes peuvent être prévus sur la latérale, en lien avec le tissu urbain (l'axe principal/rapide étant l'Esplanade de l'Europe).
	Piétons et PMR	+	L'objectif est de rééquilibrer l'espace accordé aux automobiles (10 bandes sur Jamar stationnement compris) au profit des autres modes, dont les piétons.	Les flux piétons peuvent être prévus sur la latérale, en lien avec le tissu urbain (l'axe principal/rapide étant l'Esplanade de l'Europe).  Une attention particulière doit être portée aux nombreuses livraisons le long du boulevard (présence d'hôtels) qui peuvent engendrer des accidents.
	Alternatives à l'automobilité	+	La réduction de la place accordée à la voiture peut encourager les alternatives.	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Sans effet	Les matériaux choisis pour l'amélioration de l'espace public devront permettre une bonne intégration dans le quartier
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	+	La sécurité des usagers faibles sera améliorée	Voir mobilité

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

### Conclusions principales :

- Qualité environnementale :
  - Recommandation :
    - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.
    - Végétalisation et de perméabilisation d'une partie de la zone.
    - Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
- Amélioration du cadre de vie : amélioration du paysage urbain et sécurisation des déplacements pour toutes les mobilités
- Mobilité :
  - Recommandations :
    - La latérale doit être traitée à part, comme desserte locale et zone de livraison pour les hôtels.
    - Les bandes centrales doivent constituer un axe PLUS au sens de Good Move. Il est donc probable que le maintien de 2x2 bandes soit nécessaire, surtout si l'avenue Fonsny est requalifiée (mise à sens unique possible).
    - La marge se trouve donc dans les bandes de stationnement, avec une analyse précise du report en stationnement que cela engendrerait
    - Il n'est pas souhaitable de revenir vers la situation avant travaux, comme c'est prévu pré-CRU7

#### 4.4.1.2 Opérations à initier

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : Esplanade de l'Europe et alentours – toutes opérations</b>				
<b>Objectifs :</b>				
(001) Place de la Constitution - Déminéralisation et perméabilisation – associée				
(002) Rue de l'Argonne - Amélioration de l'espace public – à initier				
(003) Place Bara - Reprofilage et requalification de la place – à initier				
(004) Grand quadrilatère – pôle mobilité - associé				
(005) Grand quadrilatère. Sous-sol – Aménagements – à initier				
(006) Petit quadrilatère. Sous-sol – Aménagements – à initier				
(007) Mini quadrilatère – aménagements intérieurs – à initier				
(008) Hôtel Midi Express – opération immobilière pour logements MENA – à initier				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	La qualité architecturale sera mieux mise en valeur. Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé (001, 002, 003)	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Des espaces publics plus accueillants (001, 002 et 003) pourraient faire en sorte qu'ils deviennent des lieux de rencontre pour les habitants du quartier (qui est actuellement dépourvu de places de qualité). Ceci peut	Promouvoir l'interaction des MENA (008) avec les habitants du quartier/associations afin d'augmenter d'avantage la cohésion sociale.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			favoriser la cohésion sociale. Les MENA auront un lieu sécurisé où dormir et interagir (008). Les inégalités subies par les MENA seront diminuées.	
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	Extension de toilettes/douches/laverie possible au sous-sol du petit quadrilatère (006).  Le programme complémentaire aux logements MENA (007) a un impact positif au niveau social pour ces mineurs.	Les partenariats préférentiels sont à identifier pour le programme complémentaire aux logements MENA

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	L'équipement métropolitain diminuera le manque d'équipements sportifs dans le périmètre du CRU7. Il sera complémentaire aux équipements aux alentours (petit quadrilatère, Terre-Neuve, Palais du Midi)	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Le programme complémentaire aux logements MENA (007) vont renforcer la mixité des fonctions dans le périmètre du CRU7	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>La suppression des places de stationnement place de la Constitution (001) induira une diminution du flux automobile sur la place mais l'impact de diminution de pollution de l'air ne sera pas significatif vu la mauvaise qualité de l'air des voiries voisines.</p> <p>Les nouveaux bâtiments occasionnent des émissions de polluants si chauffés au gaz.</p>	<p>Pendant la période de transition vers les bus électrifiés : une bonne ventilation sera nécessaire à l'intérieur du pôle mobilité (004) afin que l'air de la gare de bus reste sain. Positionner le pôle bus et le pôle vélo de telle façon à limiter les risques d'inhalation d'émanations par les cyclistes.</p> <p>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)</p> <p>Se tourner vers des modes de chauffage peu/pas polluants</p>
	Cycle de l'eau	+	La perméabilisation d'une partie de la place de la Constitution (001) et de la place Bara (003) a un impact positif sur le cycle de l'eau	Le taux de perméabilisation de la zone Constitution (001) dépend de la présence ou non d'une zone pour le bus, prévue dans le projet de PAD. Dans le CRU7, le grand quadrilatère est proposé comme pôle mobilité

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			<p>car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyée aux égouts.</p> <p>Les projets ne décrivent pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p> <p>Les projets de bâtiments et occupation des quadrilatères auront une consommation d'eau et les rejets d'eaux usées, pas significatifs par rapport à l'échelle du quartier</p>	<p>entre-autres pour les bus. Dès lors, il est recommandé de minimiser l'utilisation de l'espace extérieur pour les bus de telle sorte à pouvoir maximiser les zones perméables.</p> <p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.</p> <p>En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée.</p> <p>Etudier la possibilité de récupération des eaux de pluies des voies ferrées pour les toilettes (004)</p> <p>Toutes constructions : pousser la réutilisation de l'eau de pluie au maximum et diminuer la consommation</p>
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Etudier la possibilité de végétalisation d'une partie des surfaces qui seront perméabilisées (001).
	Faune et flore	0	Une certaine végétalisation est prévue place Bara (003), pas de façon significative	<p>Il est recommandé de végétaliser une partie des surfaces qui seront perméabilisées (001) afin d'augmenter la flore et la faune sur la place tout en tenant compte des contraintes liées au marché du Midi et à l'utilisation du sous-sol.</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet. Maximiser le nombre d'arbres en pleine terre.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)
	Îlot de fraîcheur	0	Très peu de végétalisation prévue	Il est recommandé de végétaliser une partie des surfaces qui seront perméabilisées (001) afin d'augmenter l'effet de l'îlot de fraîcheur
	Pollution sonore	0	<p>La suppression des places de parking place de la Constitution (001) et le déplacement de bus vers le grand quadrilatère (004) va diminuer localement diminuer la pollution sonore mais au vu du niveau de pollution sonore élevé aux alentours, cet impact ne sera pas significatif.</p> <p>Dans la situation actuelle, aucune activité n'a lieu dans les quadrilatères. Dans la situation future, des activités auront lieu dont un pôle bus (003). Le système de ventilation nécessaire peut également générer du bruit à l'intérieur du quadrilatère. Au vu des données, il n'est pas possible de préciser l'impact lié à la pollution sonore.</p>	<p>Une bonne insonorisation est nécessaire entre le pôle de bus et :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les esplanades entourant le grand quadrilatère</li> <li>- le petit quadrilatère</li> <li>- les voies ferrées (ainsi que pour les vibrations)</li> </ul> <p>Etudier le système de ventilation de telle sorte à limiter la pollution sonore du quadrilatère</p>
	Énergie	-	<p>Dans la situation actuelle, il n'y a pas d'activité dans les quadrilatères donc pas de consommation d'énergie.</p> <p>Dans la situation future, les activités dans les quadrilatères et les bâtiments neufs et rénovés consommeront de l'énergie (électricité et chauffage)</p>	<p>Installer des installations énergétiques (électricité, chauffage) de basse consommation, viser les énergies renouvelables</p> <p>L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire).</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Etat du sol	0	<p>De toutes les opérations, seul le petit quadrilatère est repris à l'inventaire de l'état du sol (catégorie 2).</p> <p>Il ne devrait pas y avoir de mouvement de sol ou d'autres détériorations du sol (p.e. compaction) dans les quadrilatères</p> <p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Si elle est réutilisée sur place ou à Bruxelles, un rapport technique pour Bruxelles Environnement est nécessaire.</p>
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>Les différentes opérations produisent des déchets (réaménagement des lieux) et nécessitent des ressources (construction de bâtiments, réaménagements de l'espace public, aménagement des quadrilatères).</p>	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux.</p> <p>A défaut privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>A défaut privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	<p>De nouveaux arrêts bus sont prévus dans le grand quadrilatère.</p> <p>001 Place de la Constitution : pas d'informations</p>	<p>001, 004 : L'impact sur les lignes TEC qui ont leur arrêt sur la place doit être évalué, tout comme l'impact d'une éventuelle utilisation des quadrilatères par des bus.</p> <p>002 : en fonction de la relocalisation ou non de la station taxis, la rue devrait rester ouverte aux taxis</p> <p>004 : la possibilité d'aménager des points de recharge bus dans le quadrilatère doit être</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				<p>étudiée en termes de respect des normes incendie</p> <p>005 : Les entrées et sorties bus doivent être sécurisées, tout comme les manœuvres à l'intérieur du quadrilatère.</p>
	Automobile	-	<p>001 : Le projet prévoit la suppression du parking.</p> <p>002 : rue fermée au trafic automobile</p> <p>003 : réorganisation du trafic automobile autour de la place et plus largement dans le quartier</p>	<p>001 : Le parking étant peu utilisé, l'impact ne sera pas important.</p> <p>002 : la fermeture de la rue au trafic automobile la réorganisation du trafic automobile doit être étudiée dans le cadre des études existantes et futures pour la réorganisation des flux dans la maille Bruxelles Midi</p> <p>003 : la réorganisation du trafic automobile doit être étudiée à la lumière du CLM Cureghem et dans le cadre des études existantes et futures pour la réorganisation des flux dans la maille Bruxelles Midi. Depuis le démantèlement du CLM Cureghem, cette recommandation n'est plus d'application.</p> <p>007 : l'entrée/sortie du charroi lié à la possible relocalisation des activités d'Infrabel doit être soigneusement étudié afin de ne pas impacter la fluidité et la sécurité des flux sur le boulevard du Midi</p>
	Vélos	+	004 : Un parking vélo est prévu dans le quadrilatère (services complémentaires)	001, 004 : Attention à l'encombrement engendré par le marché du Midi, qui peut

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				<p>impacter négativement le confort et la sécurité des flux cyclistes.</p> <p>003 : une attention particulière doit être portée au confort et à la sécurité des cheminements cyclables lors du réaménagement, la place se situant à l'interaction entre deux axes « confort ».</p> <p>004 : Les accès doivent être lisibles et sécurisés. Le parking doit être sécurisé (badges, caméras).</p> <p>Des aménagements de qualité sont nécessaires afin qu'ils soient utilisés</p> <p>007 : l'entrée/sortie du charroi lié à la possible relocalisation des activités d'Infrabel doit être soigneusement étudié afin de pas impacter la sécurité des pistes cyclables (à l'avenir bidirectionnelles) sur le boulevard du Midi</p>
	Piétons et PMR	+	<p>001 : La suppression du parking permettra d'améliorer la lisibilité, la sécurité et le confort des mouvements piétons.</p> <p>002 : passage plus agréable pour les piétons</p>	<p>001 : Attention à l'encombrement engendré par le marché du Midi, qui peut impacter négativement le confort et la sécurité des flux piétons.</p> <p>004 : Les cheminements piétons vers/du parking vélo et des arrêts des bus doivent être lisibles, sécurisés et confortables</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alternatives à l'automobilité	+	001, 002, 003 : La réduction de la place accordée à la voiture peut encourager les alternatives.	Une signalétique forte peut aider les modes actifs et les usagers des transports à commun à relier les différents modes de transport et équipements liés (par exemple futur parking vélo dans le quadrilatère).
Cadre de vie	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Il est recommandé de végétaliser une partie des surfaces qui seront perméabilisées afin d'augmenter la surface verte
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Il est recommandé de végétaliser une partie des surfaces qui seront perméabilisées afin d'augmenter la surface verte
	Paysage urbain	+	001 : La suppression des places de parking et l'amélioration de la place publique rendra le paysage urbain plus agréable  003 : activation des cellules du grand quadrilatère en lien avec les espaces publics	La réussite de la place est également liée à la réussite de l'activation des quadrilatères  Les matériaux choisis pour l'adaptation de la place devront permettre une bonne intégration dans le quartier
	Nuisances	+	001 : La suppression des places de parking crée une zone plus calme/avec moins de déplacements de véhicules et plus agréable  004 : zone inutilisée dans la situation actuelle, l'impact de la pollution sonore ne peut pas être défini	004 : Une attention particulière doit être portée au bruit et à la qualité de l'air pour les piétons attendant leur bus.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	+	La suppression des places de parking rendra la place plus sécurisée	001 : Prendre en compte le passage du tram et des bus (ces derniers depuis et vers le grand quadrilatère) lors du réaménagement afin de prévoir des croisements sécurisés.  004 : Afin d'éviter des collisions entre les bus et les usagers faibles, aménager des accès et des zones de déplacement bien déterminés et séparés
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

## 4.4.2 Cœur de gare

### 4.4.2.1 Opérations CRU, mixtes ou associées

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.1A, B, C et 2.3B) Cœur de gare – Place Victor Horta</b>				
<b>Objectifs :</b>				
- 2.1A : Amélioration du lien avec l'Esplanade de l'Europe : favoriser les continuités entre espaces publics autour de la gare et favoriser les flux cyclo-piéton en 1) déplaçant la trémie Q-Park 2) déplaçant la station taxis 3) réaménageant la zone avec déminéralisation et végétalisation de l'espace public (opération 100% CRU)				
- 2.1B : création d'une bande cyclo-piétonne avec déminéralisation en lieu et place de la voirie latérale le long de la façade de la gare pour favoriser le flux cyclo-piéton entre les différents quartiers et reconnecter les espaces publics (opération 100%CRU)				
- 2.1C : Amélioration de l'articulation avec la rue de l'Instruction et la Rue de France pour favoriser le flux cyclo-piéton entre les différents quartiers et reconnecter les espaces publics en 1) supprimant les bandes de circulation et les stationnements latéraux autour de la sortie parking, 2) moins de mobilier urbain, 3) aménagements partagés 4) déminéralisation et végétalisation ponctuelles (opération 100% CRU)				
- 2.3B : Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot pour l'animation de la Place Horta et une meilleure connexion entre la place Victor Horta et les quartiers anderlechtois (opération associée)				
<b>Types d'opérations : CRU (2.1A, B, C) et associée (2.3B)</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé. La suppression de certaines zones pour les automobiles en bordure de façade ou à hauteur des articulations, peut augmenter la visibilité du patrimoine bâti.	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Une place plus accueillante pourrait faire en sorte qu'elle 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.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	La programmation dans le passage Horta-Blérot n'est pas encore défini.	Une étude est nécessaire afin d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier et déterminer la possibilité de les intégrer dans ce passage Horta
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	La programmation dans le passage Horta-Blérot n'est pas encore défini.	Une étude est nécessaire afin d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier et déterminer la possibilité de les intégrer dans ce passage Horta
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	La réactivation du rez-de-chaussée/passage Horta-Blérot avec des services (pas encore définis) va augmenter la mixité des fonctions	Voir recommandations 'équipements'

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			dans la zone, aujourd'hui fortement utilisée par des bureaux.	
	Emploi, chômage et revenus	+	Création d'emplois grâce à l'activation du passage Horta-Blérot	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
Environnement	Pollution de l'air	+	<p>La suppression de l'entrée/sortie du parking Q-Park, la suppression de la zone de stationnement des taxis et la suppression de la voirie latérale le long de la façade de la gare latérales induiront une diminution du flux automobile dans la zone. Les impacts directs seront réduits de manière significative, par contre la diffusion des pollutions vers cette zone restera identique et donc influencée par les écrans/bâtiments</p> <p>L'ajout de végétation améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif.</p> <p>Par ailleurs, l'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.</p>	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)
	Cycle de l'eau	+	<p>La perméabilisation à hauteur des opérations 2.1A à 2.1C a un impact positif sur le cycle de l'eau car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyée aux égouts.</p> <p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p>	<p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de la rue vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place.</p> <p>En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			<p>Les activités qui s'installeront dans le passage Horta-Blérot augmenteront la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier. La quantité n'est pas significative.</p>	<p>aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée</p> <p>Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'entretien de la zone (si le sous-sol le permet).</p>
	<p>Maillage vert et bleu, réseau écologique</p>	<p>0</p>	<p>La végétalisation limitée ne peut pas être considérée comme significative, mais a un impact positif limité sur la végétalisation de la zone, qui se trouve en zone prioritaire de verdoisement.</p>	<p>Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la connexion avec les continuités vertes prévues.</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet</p>
	<p>Faune et flore</p>	<p>0</p>	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de faune et flore.</p> <p>La végétalisation limitée ne peut pas être considérée comme significative, mais a un impact positif limité sur la faune et la flore.</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Maximiser le nombre d'arbres en pleine terre. Pour les nouveaux arbres, le volume de terre disponible doit être compatible avec l'essence choisie. Les fosses des arbres doivent au minimum avoir une surface de 2,25 m<sup>2</sup> et un volume de 3,5 m<sup>3</sup>. Travailler avec des caisses incompressibles sous les surfaces imperméables.</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	0	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie limitée de la place vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur, mais ce ne sera pas significatif.	Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer un rafraîchissement sur la place Victor Horta
	Pollution sonore	+	La suppression de l'entrée/sortie du parking Q-Park, la suppression de la zone de stationnement des taxis et la suppression de la voirie latérale le long de la façade de la gare latérales induiront une diminution du flux automobile dans la zone. La pollution sonore va diminuer localement.	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie.</p> <p>Les activités dans le passage Horta-Blérot feront augmenter la consommation d'énergie dans la zone.</p> <p>Lors de la phase travaux, de l'énergie sera consommée par les différents engins sur site.</p>	<p>L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire).</p> <p>Utiliser du matériel avec une consommation énergétique basse pour les activités dans le passage Horta-Blérot.</p>
	Etat du sol	0	La parcelle 21562_A_0405_P_005_00 de place Victor Horta ainsi que les parcelles 21305_C_0338_F_011_00 et 21562_A_0405_K_005_00 sur lesquelles le passage Horta-Blérot se situe, 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.	<p>Suivre la législation Sol en vigueur.</p> <p>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.</p> <p>Si de la terre est évacuée vers la Flandre, un rapport technique selon la législation flamande est nécessaire. Si elle est évacuée vers la</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			<p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.</p> <p>La perméabilisation d'une partie de la zone et la plantation de végétation auront un effet bénéfique limité sur la compaction.</p>	<p>Wallonie, un rapport technique selon la législation wallonne est nécessaire.</p>
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de Gestion des déchets et des ressources.</p> <p>Les opérations feront en sorte que des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.</p>	<p>Afin de limiter l'impact sur les ressources : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	-	<p>Déplacement de la station taxi côté Esplanade vers la latérale Blérot le long de la rue Bara : ce déplacement induit un allongement important des temps de parcours entre les arrivées de trains et la station de taxis, ainsi qu'un manque de visibilité total de la station de taxis, notamment pour les voyageurs internationaux arrivant à Bruxelles.</p> <p>Réorganisation de la station bus et taxi sur la rue de France. Mise à sens unique de la rue de France : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé.</p>	<p>Prévoir un cheminement clair vers l'emplacement de la station de taxis.</p> <p>L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.</p> <p>L'évaluation des livraisons doit être faite afin d'avoir une bonne cohabitation entre ces dernières et les modes de transports actifs.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Automobile	0	Les accès au parking souterrain sont déplacés.  La place de la voiture est réduite à l'intersection de la rue de l'Instruction et de France.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
	Vélos	+	Les actions visent à améliorer le confort et la lisibilité des cheminements cyclistes.	Le programme parle de « cheminements cyclo-piétons ». Cet axe devant être un vélo PLUS, la séparation de ces deux flux est indispensable.
	Piétons et PMR	+	Les actions visent à améliorer le confort des cheminements piétons (augmentation des largeurs disponibles, réduction de l'encombrement, amélioration du revêtement).	Ces cheminements doivent être prévus hors zones de livraison/circulation, hors-piste cyclable.
	Alternatives à l'automobilité	+	L'amélioration des cheminements cyclables et piétons amélioreront l'attractivité de ces modes.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	La place ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle sur l'articulation avec l'Esplanade de l'Europe	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	La place ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle sur l'articulation avec l'Esplanade de l'Europe	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	+	La suppression de la sortie de parking et la borne taxi place Victor Horta et la suppression de la voirie latérale le long du bâtiment de gare va rendre le paysage urbain plus agréable	<p>Une liaison qualitative et lisible entre les différentes parties de la place est importante afin d'améliorer le paysage urbain.</p> <p>Les matériaux choisis pour l'adaptation de la place devront permettre une bonne intégration dans le quartier</p>
	Nuisances	+	La suppression de la sortie de parking et la borne taxi place Victor Horta et la suppression de la voirie latérale le long du bâtiment de gare va diminuer les nuisances liées aux voitures	Aucune recommandation
	Sécurité	0	La suppression de la sortie de parking et la borne taxi place Victor Horta, la suppression de la voirie latérale le long du bâtiment de gare, l'aménagement d'une bande cyclo-piétonne et l'augmentation de la lisibilité de l'espace public vont augmenter la sécurité pour les usagers faibles	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Population : Une place plus accueillante pourrait faire en sorte qu'elle 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.

- Equipements : Les équipements n'ont pas encore été décidés pour le passage Horta-Blérot. Une étude est nécessaire afin d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier et déterminer la possibilité de les intégrer dans le passage Horta.

- Economie : La réactivation du rez-de-chaussée/passage Horta-Blérot avec des services (pas encore définis) va augmenter la mixité des fonctions dans la zone, aujourd'hui fortement utilisée par des bureaux. Ceci va également créer des emplois.
- Environnement : Amélioration de la qualité environnementale liée au cycle de l'eau, à la pollution de l'air et la pollution sonore. Génération de déchets lors de l'aménagement.

### **Recommandations :**

- Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
  - Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
  - Privilégier l'aménagement en pleine terre
  - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité :
- Réorganisation de la station bus et taxi sur la rue de France. Mise à sens unique de la rue de rue de France : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé.
  - Les actions visent à améliorer le confort et la lisibilité des cheminements cyclistes.
- Recommandations :
- L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.
  - Prévoir un cheminement clair vers l'emplacement de la station de taxis qui se situe plus loin que dans la situation actuelle.
  - D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
  - Le programme parle de « cheminements cyclo-piétons ». Cet axe devant être un vélo PLUS, la séparation de ces deux flux est indispensable.
    - Les cheminements piétons et PMR doivent être prévus hors zones de livraison/circulation, hors-piste cyclable.
- Cadre de vie : La suppression de la sortie de parking et la borne taxi place Victor Horta et la suppression de la voirie latérale le long du bâtiment de gare va rendre le paysage urbain plus agréable, diminuer les nuisances et augmenter la sécurité



Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.2) Cœur de gare – Rue de l’Instruction : amélioration du profilage de la voirie</b>				
<b>Objectifs :</b> <b>Amélioration du profil de la rue de l’Instruction en végétalisant l’espace public et en le mettant en conformité avec les ambitions du plan Good Move (moins de trafic de transit et un nouveau profil pouvant accueillir toutes les mobilités)</b>				
<b>Type d’opération : mixte</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	La diminution du flux automobile de transit et l'ajout de végétation améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif.	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	+	La perméabilisation d'une partie de la surface de la rue a un impact positif sur le cycle de l'eau car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyé aux égouts.  Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.  Le projet n'aura pas d'impact sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier	Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	La végétalisation limitée ne peut pas être considérée comme significative	Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Faune et flore	0	La végétalisation limitée ne peut pas être considérée comme significative, mais a un impact positif limité sur la faune et la flore dans la zone	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie de la rue vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Même si le trafic de transit devrait diminuer, cet impact ne peut être considéré comme significatif.	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie.</p> <p>Lors de la phase travaux, de l'énergie sera consommée par les différents engins sur site.</p>	L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)
	Etat du sol	0	<p>La voirie publique n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.</p> <p>La perméabilisation d'une partie de la zone et la plantation de végétation (si en pleine terre) auront un effet bénéfique limité sur la compaction</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>Si de la terre est évacuée vers la Flandre, un rapport technique selon la législation flamande est nécessaire. Si elle est évacuée vers la</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				Wallonie, un rapport technique selon la législation wallonne est nécessaire
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de Gestion des déchets et des ressources.</p> <p>L'amélioration du profilage peut induire la création de déchets et l'utilisation de ressources.</p>	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux pour l'aménagement</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	-	Réduction de l'assiette de la voirie : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé.	L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.
	Automobile	0	<p>Les accès au parking souterrain sont réaménagés.</p> <p>La place de la voiture est réduite.</p>	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
	Vélos	0	Pas d'information	La suppression du trafic de transit permettra d'apaiser la zone et de permettre aux cyclistes de rouler sur la chaussée en toute sécurité. Ceci doit se faire en lien avec la réflexion autour du hub shuttles / bus internationaux / taxis
	Piétons et PMR	0	Pas d'information	Les cheminements piétons doivent être larges et accessibles.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans objet.	Ces alternatives doivent être travaillées dans des compléments des études du projet de PAD, si les études disponibles ne sont pas assez détaillées.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	L'amélioration du profilage et la végétalisation limitée rendront le paysage urbain plus agréable	Les matériaux choisis pour l'adaptation de la place devront permettre une bonne intégration dans le quartier
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	+	Une plus grande place pour les mobilités douces augmentera la sécurité des usagers faibles.	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Environnement : Amélioration de la qualité environnementale liée au cycle de l'eau et à l'îlot de fraîcheur. Génération de déchets lors de l'aménagement.

**Recommandations :**

- Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables

- Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
- Privilégier l'aménagement en pleine terre
- Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

- Mobilité :

- La réduction de l'assiette de la voirie a un impact négatif pour les transports en commun : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé. L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.

- Cadre de vie :

- L'amélioration du profilage et la végétalisation limitée rendront le paysage urbain plus agréable
- Une plus grande place pour les mobilités douces augmentera la sécurité des usagers faibles.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.3) Cœur de gare – Rue Bara</b>				
<b>Objectifs :</b>				
- 2.3A : Amélioration des deux traversées est (carrefour Instruction) – ouest (carrefour Rossini) de la Rue Bara				
- 2.3B : Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot				
<b>Type d'opération : mixte (2.3A) et associée (2.3B)</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	La latérale Blérot est transformée en station taxis.	Voir recommandation sur la partie « cœur de gare » pour la station taxis.  L'impact de l'apaisement de la circulation sur la circulation des lignes bus STIB doit être évalué.
	Automobile	0	Le programme prévoit l'apaisement du trafic, notamment via l'application des 30km/h sur l'axe, et la création de traversées conformables pour les modes actifs. L'axe en repris en tant qu' « axe PLUS » au Plan Good Move,  Le réaménagement supprimerait des places de stationnement sur la latérale Blérot, qui sont peu utilisées.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
	Vélos	0	Sans effet	Prévoir des traversées cyclables également
	Piétons et PMR	+	Élargissement des assiettes de trottoirs sur Blérot et des carrefours sur Bara	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans objet.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	+	La fluidification et l'amélioration des traversées ainsi que la place plus importante pour les mobilités douces augmente la sécurité pour les usagers faibles.	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Mobilité : Le réaménagement supprimerait des places de stationnement sur la latérale Blérot, qui sont peu utilisées. La latérale Blérot est transformée en station taxis.

- **recommandations :**

- L'impact de l'apaisement de la circulation de la contre-allée sur la circulation des lignes bus STIB doit être évalué.

- D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes

- Cadre de vie : La fluidification et l'amélioration des traversées ainsi que la place plus importante pour les mobilités douces augmente la sécurité pour les usagers faibles.



Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.4) Cœur de gare – Rue de France – amélioration du profil de la voirie</b>				
<b>Objectifs :</b>				
Rue à sens-unique Bara>Vétérinaires, réaménagement en ‘rue jardin’ (plus végétalisée, gestion exemplaire des eaux pluviales) et rationaliser la place de la voiture pour :				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration les espaces publics</li> <li>- favoriser la jonction du XXI siècle et la continuité des espaces publics</li> <li>- plus de place pour les mobilités douces</li> </ul>				
<b>Type d’opération</b> : mixte				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Le patrimoine existant sera mieux mis en valeur. Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	+	la Senne souterraine sera évoquée à plusieurs endroits	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	La limitation du trafic de transit et la végétalisation peuvent localement améliorer la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif de façon globale.	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	+	<p>Le projet vise une exemplarité au niveau de la gestion des eaux pluviales.</p> <p>La perméabilisation d'une partie de la rue a un impact positif sur le cycle de l'eau car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyé aux égouts.</p> <p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p>	<p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place.</p> <p>En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			Le projet n'aura pas d'impact sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier.	Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'entretien et la végétation de la rue (si le sous-sol le permet).
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	<p>La végétalisation vers une 'rue jardin' a un impact positif sur la végétalisation de la zone, qui se trouve en zone prioritaire de verdoisement.</p> <p>En végétalisant la rue de France, un lien de verdure se crée entre la zone des Deux Gares et l'esplanade de l'Europe</p>	<p>Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la connexion avec les continuités vertes prévues.</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet</p>
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de la rue.</p> <p>La végétalisation vers une 'rue jardin' a un impact positif sur la faune et la flore</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Maximiser le nombre d'arbres en pleine terre. Pour les nouveaux arbres, le volume de terre disponible doit être compatible avec l'essence choisie. Les fosses des arbres doivent au minimum avoir une surface de 2,25 m<sup>2</sup> et un volume de 3,5 m<sup>3</sup>. Travailler avec des caisses incompressibles sous les surfaces imperméables.</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie de la rue vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur	Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre et de la fraîcheur sur la rue
	Pollution sonore	0	Il y aura un flux automobile diminué localement mais au vu du niveau de pollution sonore élevé aux alentours, cet impact ne sera pas significatif.	Aucune recommandation
	Énergie	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie.  Lors de la phase travaux, de l'énergie sera consommée par les différents engins sur site.	L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire).
	Etat du sol	0	La voirie n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.  La perméabilisation d'une partie de la zone et la plantation de végétation auront un effet bénéfique limité sur la compaction	Suivre la législation Sol en vigueur. 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.
	Gestion des déchets	-	Des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.	Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.  Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				<p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	-	Réduction de l'assiette de la voirie : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé.	<p>L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs.</p> <p>D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.</p>
	Automobile	0	La place de la voiture est réduite, avec une mise en sens unique de la rue.	<p>Cette réduction doit passer par le Contrat local de mobilité, qui rétrograde cet axe en axe quartier. Sans cela la zone ne pourra pas être débarrassée du trafic de transit et donc être apaisée.</p> <p>Une attention particulière doit être portée au trafic poids lourds, car la rue est classée comme axe confort.</p>
	Vélos	+	Le programme vise à améliorer les cheminements cyclables.	Des pistes cyclables séparées et connectées au parking vélo existant doivent être prévues.
	Piétons et PMR	+	Le programme vise à améliorer les cheminements piétons.	Une attention particulière doit être portée au revêtement.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alternatives à l'automobilité	+	L'amélioration des cheminements cyclables et piétons amélioreront l'attractivité de ces modes.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	+	La rue ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle.	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	La rue ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle.	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	L'amélioration du profilage et la végétalisation limitée rendront le paysage urbain plus agréable	Les matériaux choisis pour l'adaptation de la place devront permettre une bonne intégration dans le quartier
	Nuisances	+	Moins de nuisance liée aux véhicules	Aucune recommandation
	Sécurité	+	Plus de place pour la mobilité douce	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions principales :**

- Patrimoine naturel : la Senne souterraine sera évoquée à plusieurs endroits

- Environnement : amélioration de la qualité environnementale dû à la végétalisation, la perméabilisation et la diminution de trafic de la Rue. Le projet vise une exemplarité au niveau de la gestion des eaux pluviales. :

- Recommandation :

- Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
- Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'entretien et la végétation de la rue (si le sous-sol le permet).
- Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
- Privilégier l'aménagement en pleine terre
- Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre et de la fraîcheur sur la rue
- Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.

- Mobilité :

- Le programme vise à améliorer les cheminements cyclables et piétons.
- La réduction de l'assiette de la voirie a un impact négatif sur les transports en commun : le hub bus internationaux / shuttles / taxis est très important ici. La volonté d'apaisement est louable mais l'impact sur ce hub doit être précisé. L'apaisement de cette zone et la mise à sens unique de la rue doivent être étudiées afin de maintenir ce hub tout en améliorant la sécurité et le confort pour les modes actifs. D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.

- Cadre de vie : La rue ne devient pas un espace vert en tant que tel mais il y aura plus de végétation que dans la situation actuelle et le paysage urbain sera amélioré. Moins de nuisance liée aux véhicules et plus de place pour la mobilité douce

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.5A) Cœur de gare – Rue des Vétérinaires</b>				
<p><b>Objectifs :</b>  <b>Amélioration du carrefour des Vétérinaires entre la rue de France et l'entrée du futur Parc des Deux gares : simplifier la traversée de piétons et cyclistes, anticiper l'entrée dans le parc à travers un ambiance moins routière. Il s'agit de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reprofiler la voirie à cet endroit</li> <li>- rationaliser la place de la voiture dans l'espace public</li> <li>- élargir les trottoirs</li> <li>- rendre plus confortables les pistes vélos, planter des arbres et déminéraliser là où il est possible de le faire</li> </ul> <p><b>Type d'opération : mixte</b></p>				
Histoire et héritage	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>Le reprofilage de la voirie n'aura pas d'impact significatif sur la pollution de l'air.</p> <p>L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.</p>	<p>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)</p>
	Cycle de l'eau	+	<p>Une déminéralisation sera effectuée aux endroits où c'est possible. La surface n'est pas encore déterminée. Ceci est positif pour le cycle de l'eau car une partie de l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place et ne sera pas renvoyée aux égouts.</p> <p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de cycle de l'eau.</p> <p>La consommation d'eau ne sera pas changée par rapport à la situation actuelle.</p>	<p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de la rue vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place.</p> <p>En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée</p>
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de végétalisation.</p> <p>La plantation d'arbres sera réalisée où il est possible de le faire.</p> <p>La végétalisation limitée ne peut pas être considérée comme significative, mais a un impact positif limité sur la végétalisation de la zone, qui se trouve en zone prioritaire de verdoisement (au nord de la Rue).</p>	<p>Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la connexion avec les continuités vertes prévues.</p> <p>Favoriser les plantations en pleine terre quand le sous-sol le permet.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Faune et flore	0	<p>La plantation d'arbres sera réalisée où il est possible de le faire.</p> <p>La plantation de quelques arbres ne peut pas être considérée comme significative, mais a un impact positif limité sur la faune et la flore.</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales.</p> <p>Maximiser le nombre d'arbres en pleine terre.</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>
	Îlot de fraîcheur	0	<p>La perméabilisation et la végétalisation d'une partie limitée de la place vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur, mais ce ne sera pas significatif.</p>	<p>Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre</p> <p>Prévoir des revêtements clairs afin de limiter l'absorption de chaleur</p>
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie (d'éclairage)</p>	<p>L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)</p>
	Etat du sol	0	<p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de sol</p> <p>La voirie publique n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur.</p> <p>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.</p> <p>Si de la terre est évacuée vers la Flandre, un rapport technique selon la législation flamande est nécessaire. Si elle est évacuée vers la</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			La perméabilisation d'une partie de la zone et la plantation de végétation auront un effet bénéfique limité sur la compaction.	Wallonie, un rapport technique selon la législation wallonne est nécessaire.
	Gestion des déchets et des ressources	-	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de Gestion des déchets et des ressources.  Des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.	Afin de limiter l'impact sur les ressources : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.  Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.  Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
	Vélos	+	Des pistes cyclables sont prévues.	La rue de France, la rue des deux Gares et la rue des Vétérinaires sont classées comme axes plus vélos. Des pistes cyclables séparées doivent être prévues, notamment sur la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires vu le trafic automobile qui restera.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Piétons et PMR	+	Une amélioration des trottoirs et des traversées piétonnes est prévue.	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	+	L'amélioration des cheminements cyclables et piétons améliorera l'attractivité de ces modes.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	La surface qui peut être végétalisée est trop petite pour pouvoir parler d'un impact positif.	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	La surface qui peut être végétalisée est trop petite pour pouvoir parler d'un impact positif.	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de paysage urbain.  Une amélioration de l'espace publique peut cependant être positif pour le paysage urbain, comme il est censé être plus agréable à utiliser et à voir	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	+	La traversée pour les usagers faibles sera améliorée et sera donc plus sécurisée.	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Amélioration limitée de la qualité environnementale dû à la végétalisation et la perméabilisation localisée :
  - Recommandation :
    - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables
    - Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales
    - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité :
  - Des pistes cyclables sont prévues.
  - Une amélioration des trottoirs et des traversées piétonnes est prévue.
  - Recommandation : D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
- Cadre de vie : La traversée pour les usagers faibles sera améliorée et sera donc plus sécurisée.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (2.5B) Cœur de gare – Tunnel des Vétérinaires</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<b>Reprofilage et amélioration du la qualité du tunnel :</b>				
- Augmenter le confort pour les modes doux				
- Diminuer le sentiment d’insécurité dans les deux tunnels				
- 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				
<b>Type d’opération : associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>Sur base des détails de l'opération, l'impact sur la pollution de l'air ne peut être évalué.</p> <p>Par ailleurs, l'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet.</p>	<p>Afin de limiter les émissions des véhicules motorisés et de garantir un certain niveau de qualité de l'air, l'amélioration devra faire en sorte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'il y ait un minimum de trafic à l'arrêt dans le tunnel</li> <li>- qu'il y ait une bonne ventilation naturelle, ou si nécessaire motorisée</li> </ul> <p>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)</p>
	Cycle de l'eau	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de cycle de l'eau.	Aucune recommandation. Vu la situation en tunnel, une perméabilisation n'a pas de sens.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation. Vu la situation en tunnel, une végétalisation n'a pas de sens.
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation. Vu la situation en tunnel, une végétalisation n'a pas de sens.
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Le projet ne décrit pas les améliorations spécifiques. Dès lors l'impact sur la pollution sonore ne peut être évalué.	Aucune recommandation
	Énergie	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière d'énergie (d'éclairage)	L'éclairage public devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie
	Etat du sol	0	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de sol  La voirie publique n'est pas reprise à l'inventaire de l'état du sol mais si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	-	Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de Gestion des déchets et des ressources.  Des matériaux seront utilisés et des 'déchets' seront produits.	Afin de limiter l'impact sur les ressources : Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie.  Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	L'emprise dédiée à la voiture va être réduite, sans diminuer la capacité de l'axe.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes. La rue des Vétérinaires étant avec la rue du Charroi et la Petite ceinture l'un des seuls barreaux pour traverser le chemin de fer et assurer la liaison est<>ouest, la mobilité automobile y est importante.
	Vélos	+	Des pistes cyclables sont prévues.	La rue des Vétérinaires est classée comme axe plus vélos. Des pistes cyclables séparées doivent être prévues, notamment vu le trafic automobile qui restera.
	Piétons et PMR	+	Une amélioration des trottoirs est prévue.	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	+	L'amélioration des cheminements cyclables et piétons améliorera l'attractivité de ces modes.	D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes.
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Voir 'pollution de l'air'	Voir 'pollution de l'air'
	Sécurité	+	Un meilleur aménagement (au sol, éclairage etc.) devrait augmenter la sécurité pour les usagers faibles	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Environnementale :
  - Recommandations :
    - Afin de limiter les émissions des véhicules motorisés et de garantir un certain niveau de qualité de l'air, l'amélioration devra faire en sorte : - qu'il y ait un minimum de trafic à l'arrêt dans le tunnel, - qu'il y ait une bonne ventilation naturelle, ou si nécessaire motorisée
    - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone pour aménager la zone de l'actuelle voirie. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité :
  - Des pistes cyclables et une amélioration des trottoirs sont prévues.
  - Recommandations :
    - D'éventuelles différences entre la situation du CRU7 et du projet de PAD Midi par rapport à la mobilité doivent être étudiées en se basant sur les études du projet de PAD Midi existantes. La rue des Vétérinaires étant avec la rue du Charroi et la Petite ceinture l'un des seuls axes pour traverser le chemin de fer et assurer la liaison est<>ouest, la mobilité automobile y est importante.
    - La rue des Vétérinaires est classée comme axe vélos+. Des pistes cyclables séparées doivent être prévues, notamment vu le trafic automobile qui restera.
- Cadre de vie : Un meilleur aménagement (au sol, éclairage etc.) devrait augmenter la sécurité pour les usagers faibles

#### 4.4.2.2 Opérations à initier

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : Cœur de gare – différents projets</b>				
<b>Objectifs :</b>				
(009) Amélioration du passage vers rue Bara dans le Bâtiment ONSS - associé				
(010) Activation des rez-de-chaussée au niveau de la contre-allée Blérot – à initier				
(011) Aménagement d'un passage public dans l'îlot France-Bara – à initier				
(012) <b>Place de France - Nouvel espace public</b>				
(013) Nouveau profil de voirie pour l'Avenue Fonsny – à initier				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Le patrimoine existant sera mieux mis en valeur. Le lien entre les différents quartiers qui font partie de l'héritage sera renforcé	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Des espaces publics plus accueillants pourraient faire en sorte qu'ils deviennent des lieux de rencontre pour les habitants du quartier (qui est actuellement dépourvu de places de qualité). Ceci peut favoriser la cohésion sociale.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	009 : La programmation dans le passage Horta-Blérot n'est pas encore définie.	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	009 : La programmation dans le passage Horta-Blérot n'est pas encore définie.	009 : 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
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	009 : La réactivation du rez-de-chaussée/passage Horta-Blérot avec des services (pas encore définis) va augmenter la mixité des fonctions dans la zone, aujourd'hui fortement utilisée par des bureaux.	009 : Voir recommandations 'équipements'
	Emploi, chômage et revenus	+	009 : Création d'emplois grâce à l'activation du passage Horta-Blérot  010 : création d'emplois dans les cellules du rez-de-chaussée de la contre-allée Blérot	009, 010 : Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Pas d'effet significatif	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Cycle de l'eau	0	Critère peu défini. 013 : perméabilisation localisée	011 : utiliser des matériaux perméables pour le passage public  012 : perméabiliser un maximum la place  Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.  En cas de réaménagement des zones imperméables, infiltration sous le coffre des aménagements ou stockage de l'eau pluviale et infiltrations différée.  009, 010 : pousser la réutilisation de l'eau de pluie au maximum et diminuer la consommation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Critère peu défini. 013 : végétalisation localisée	012, 013 : végétaliser au maximum, tenant compte des possibilités e.a. liées au sous-sol
	Îlot de fraîcheur	+	012 : la présence de l'eau est recherchée  013 : perméabilisation et végétalisation localisée	012, 013 : végétaliser au maximum afin de maximiser l'effet d'îlot de fraîcheur
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Énergie	-	009, 010 : utilisation d'énergie pour le chauffage et l'électricité	Installer des installations énergétiques (électricité, chauffage) de basse consommation, viser les énergies renouvelables
	Etat du sol	0	011 : parcelle 21305_C_0333_L_002_00 en catégorie 3+0. Obligations possibles si excavation de sol pollué  011, 012 : parcelles 21305_C_0333_L_002_00 et 21562_A_0419_P_000_00 en catégorie 0 (éventuellement combinée). Nécessité de reconnaissance de l'état du sol possible.  Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.	Suivre la législation Sol en vigueur. 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. Si elle est réutilisée sur place ou à Bruxelles, un rapport technique pour Bruxelles Environnement est nécessaire.
	Gestion des déchets et des ressources	-	Les différentes opérations produisent des déchets (réaménagement des lieux) et nécessitent des ressources (réaménagements de l'espace public, aménagement des commerces).	Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux.  A défaut privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. A défaut privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.  Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	012 : l'articulation entre nouvel espace public et charroi de bus internationaux/shuttles doit être soigneusement étudiée

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				013 : un site propre pour les transports en commun doit être maintenu sur l'avenue.
	Automobile	0	012 : Suppression du parking 013 : Diminution probable du stationnement en voirie	Aucune recommandation
	Vélos	+	011 : Meilleure connexion entre la rue Bara et la rue de France 013 : plus de place pour les modes actifs	012 : l'articulation entre espace public, axe vélo « plus » et charroi de bus internationaux/shuttles doit être soigneusement étudiée
	Piétons et PMR	+	009 : Meilleure connexion entre la rue Bara et la place Horta 011 : Meilleure connexion entre la rue Bara et la rue de France 013 : plus de place pour les modes actifs (e.a. élargissement des trottoirs)	012 : l'articulation entre nouvel espace public et charroi de bus internationaux/shuttles doit être soigneusement étudiée
	Alternatives à l'automobilité	+	Les aménagements prévus pour les vélos et les piétons encouragent les alternatives à l'automobilité	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	012 : maximiser la végétalisation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	+	012 : transformation d'un parking en une place publique avec des fortes ambitions paysagères et la présence de l'eau	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	+	011, 013 : Les aménagements prévus pour les vélos et les piétons augmentent leur sécurité	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Tenir compte de l'alimentation durable pour la mise en place d'activités dans les cellules en bordure de rez-de-chaussée Blérot

### 4.4.3 Promenade des Deux Gares

#### 4.4.3.1 Opérations CRU, mixtes ou associées

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (3.1) Entrée du parc côté rue des Vétérinaires - opérations préliminaires de démolition et de dépollution</b>				
<b>Objectifs :</b>				
3.1A : démolition du bâtiment Vivaqua (cadastre 435/04A et 322/02_) – opération CRU				
3.1B : démolition du carwash du Midi (cadastre 435/07_) – opération CRU				
3.1C : démolition et dépollution de la pompe à essence Shell express inclus le garage arrière (cadastre 329V6) - opération CRU				
3.1D : dépollution des parcelles 435/03 et 23 / 24 / 62 - opération CRU				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Aucun des bâtiments à démolir n'est repris comme Patrimoine  Les bâtiments à démolir n'ont pas d'intérêts historiques.	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	La démolition des bâtiments n'a pas d'impact sur le patrimoine naturel	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	-	Suppression d'emplois (cars-wash, station-service)	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les dépollutions	Veiller au respect des règles de bonne pratique lors des travaux de déconstruction et de dépollution afin d'éviter les envolées de poussières et la détérioration des voiries locales (envolées de poussières par la circulation)
	Cycle de l'eau	0	La démolition des bâtiments n'a pas d'impact sur le cycle de l'eau. L'hypothèse	Lors de travaux et de la dépollution, une bonne gestion de l'eau est nécessaire (limiter

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			<p>est faite que la démolition ne prendra pas en compte une déminéralisation de ces zones.</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier.</p>	la consommation, prévoir un assainissement avant rejet aux égouts si nécessaire etc.)
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	+	<p>Suppression des activités station-service et car-wash et de passage très régulier de voitures</p> <p>Lors des travaux de démolition (et potentiellement des travaux de dépollution) il y aura du bruit. Ceci peut gêner les habitant et commerçants du quartier.</p>	Respecter les réglementations liées au bruit durant les chantiers et les conditions spécifiques qui seront reprises dans les permis de démolition.
	Énergie	0	Les chantiers de démolition et d'assainissement vont consommer de l'énergie (électricité et carburant). Par rapport à la consommation du quartier, l'impact peut être considéré comme négligeable.	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

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Etat du sol	+	<p>La dépollution de la parcelle Shell 21305_C_0329_V_006_00 (catégorie 3+0) est assuré par l'exploitant et ne fait pas partie des opérations du CRU7.</p> <p>Les parcelles de la STIB 23,24,62 ne sont reprises à l'inventaire de l'état du sol mais vont être dépolluées.</p> <p>Les dépollutions sont positives pour la qualité du sol et de l'eau souterraine.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Les parcelles 435/3 et 329V3 sont également reprises en catégorie 0 à l'inventaire de l'état du sol. Le 0 indique qu'une partie des activités à risque pour le sol n'a pas pu être investiguée par le passé ou qu'une activité à risque est encore en exploitation. Lors de travaux sur ces parcelles et en cas d'arrêt d'exploitation d'activités à risque, il est probable qu'une reconnaissance de l'état du sol doive être faite.</p> <p>Un point d'attention est 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.</p>
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>Une grande quantité de 'déchets' sera produite</p>	<p>Afin de limiter l'impact négatif lié aux déchets de construction, il faut :</p> <p>Un inventaire des matériaux des bâtiments à démolir est primordial afin de préparer au mieux la revalorisation de ces matériaux.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
				<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement. Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	La démolition des bâtiments libérera la zone mais ceci n'est pas à considérer comme un impact positif ou négatif car il sera aménagé ultérieurement	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Nuisances	+	Voir pollution de l'air et pollution sonore	Voir pollution de l'air et pollution sonore
	Sécurité	0	Sans effet	Les chantiers de démolition et d'assainissement devront être organisés afin de garantir la sécurité des passants.
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Emploi : Suppression d'emplois (cars-wash, station-service)
- Environnement :
  - Les travaux de démolition et de dépollution ont des impacts temporaires sur la pollution du bruit / les nuisances. Recommandation : organiser les travaux de telle façon à limiter ces nuisances pour les habitants/usagers du quartier
  - Etat du sol :
    - La dépollution des parcelles 23 / 24 / 62 de la SNCB et de la parcelle 329V6 a un impact positif sur la qualité du sol et de l'eau souterraine (localement)
    - Recommandation : bien étudier en amont toutes les études nécessaires lié à la catégorie à l'inventaire de l'état du sol des différentes parcelles. Des études supplémentaires peuvent engendrer un coût et un délai dans le planning du réaménagement
  - Gestion des déchets : une grande quantité de déchets de construction va être produite. Ceci a un impact négatif.
    - Recommandations :
    - Un inventaire des matériaux des bâtiments à démolir est primordial afin de préparer au mieux la revalorisation de ces matériaux.
    - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.
    - Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
    - Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.
    - Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet 3.2: Entrée du parc - Rue des Vétérinaires : rénovation et extension potentielle du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell</b>				
<b>Objectifs : équipement assurant une connexion active entre la ville et le parc, locaux des gardiens de parc, potentielle extension du bâti en toiture</b>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Rénovation du bâtiment avec sauvegarde de la façade en brique jaune typique	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	L'équipement n'a pas encore été défini à ce stade	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	L'équipement n'a pas encore été défini à ce stade	Horeca ou autre équipement de proximité
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Fonction non définie, impact non-analysable	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	Le bâtiment est non affecté à l'état actuel. Dans la futur une activité y aura lieu.	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Privilégier les équipements techniques de chauffages performants et moins polluants ;  Veiller au respect des règles de bonne pratique lors des travaux de déconstruction et de dépollution afin d'éviter les envolées de poussières et la détérioration des voiries locales (envolées de poussières par la circulation)
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Une bonne gestion de l'eau est nécessaire pendant le chantier.  Privilégier des équipements avec une faible consommation d'eau potable. Privilégier la récupération et l'utilisation de l'eau de pluie pour les toilettes et le nettoyage.
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Privilégier les équipements avec une faible consommation énergétique. Privilégier les énergies renouvelables (p.e. panneaux solaires).
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	+	Le fait que le bâtiment soit rénové et non démolé a un impact positif sur l'utilisation des ressources.	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
Cadre de vie	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Le fait que le bâtiment sera rénové et à nouveau en activité est positif.	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Si de l'horeca est installé dans le bâtiment, il pourrait être axé sur de l'alimentation durable

**Conclusions générales :**

- Patrimoine bâti : la rénovation du bâtiment avec sauvegarde de la façade en brique jaune typique a un impact positif
- Emploi : Le bâtiment est non affecté à l'état actuel. Dans la futur une activité y aura lieu donc création d'un ou plusieurs emplois.
- Environnement :
  - Le fait que le bâtiment soit rénové et non démolé a un impact positif sur l'utilisation des ressources.
  - Utilisation d'énergie et de ressources pour l'exploitation par rapport à la situation actuelle de bâtiment vide
  - Recommandations :
    - Privilégier les équipements techniques performants (basse consommation énergétique) et moins polluants ;
    - Privilégier des équipements avec une faible consommation d'eau potable. Privilégier la récupération et l'utilisation de l'eau de pluie pour les toilettes et le nettoyage.
- Cadre de vie :

- Le fait que le bâtiment sera rénové et à nouveau en activité est positif pour le paysage urbain
- Recommandation : Si de l'horeca est installé dans le bâtiment, il pourrait être axé sur de l'alimentation durable

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (3.3) Entrée du parc - Rue des Vétérinaires : prolongement ouverture de la Senne</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<b>Entrée du Parc : ouverture de la Senne à ciel ouvert sur environ 80 m</b>				
<b>Type d'opération : associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	+	L'ouverture de la Senne à ciel ouvert sur 80m a un impact positif important. La Senne et ses abords sont remis en valeur.	Prévoir une zone d'information sur l'évolution du site afin de mettre encore plus en valeur le patrimoine naturel.
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	<p>La création et la végétalisation des berges améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif par rapport au contexte global de la zone du CRU7.</p> <p>L'air ambiant pourrait être influencé par les émissions de poussières induits par les démolitions et les terrassements nécessaires au projet</p>	Veiller aux respects des règles de bonne pratique lors des travaux de démolition et de construction afin d'éviter les envolées de poussières et la détérioration des voiries locales (envolées de poussières par la circulation)
	Cycle de l'eau	+	<p>L'ouverture de la Senne sur 80m a un impact positif sur le cycle de l'eau car l'eau de pluie peut s'infiltrer sur les berges ou s'écouler vers la Senne et ne sera pas renvoyée aux égouts.</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier</p>	Des études approfondies sur ce projet sont nécessaires afin d'améliorer au maximum le cycle de l'eau.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	<p>L'ouverture de la Senne sur 80m a un impact positif sur le maillage bleu car cette zone devient à nouveau une zone d'eau 'vivante'.</p> <p>La zone n'est pas reprise au maillage vert mais la prolongation des berges a un impact positif sur le maillage vert.</p> <p>Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.</p>	Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la zone verte déjà présente.
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de la zone. Notamment par la création de berges végétalisées (élément rarissime en Région Bruxelles-Capitale) avec une faune et une flore bien spécifique.</p> <p>La mise en place d'une passe à poisson permettra la remontée des poissons à contre-courant de la rivière.</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement en lien avec les berges de la Senne, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales</p> <p>Eviter de trop éclairer cette partie de Senne remise à ciel ouvert 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 adaptée)</p>
	Îlot de fraîcheur	+	L'augmentation de la présence du cours d'eau à ciel ouvert augmente le rafraîchissement de la zone. Ceci a un impact positif, surtout au vu du caractère très minéralisé de la zone en l'état actuel	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Il y aura des mouvements automobiles diminués localement mais au vu du niveau de	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			pollution sonore élevé aux alentours, cet impact ne sera pas significatif.	
	Énergie	0	Aucun impact	<p>L'éclairage devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)</p> <p>Optimiser les travaux afin de diminuer le nombre de transports nécessaires et le nombre de machines sur place.</p>
	Etat du sol	+	<p>Les parcelles 21305_C_0329_V_006_00 (Shell – pompe à essence) et 21562_A_0435__000_03 (parking) sont reprises à l'inventaire de l'état du sol respectivement en catégorie 3+0 (pollution du sol et de l'eau souterraine) et 2+0. Les pollutions auront été assainies lors de l'opération 3.1 et ne sont pas à prendre en compte pour cette opération 3.2.</p> <p>Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite sur ces 2 parcelles.</p> <p>Si du sol est excavé (autre que le sol pollué lors de l'assainissement), sa qualité environnementale devra être contrôlée avant évacuation ou réutilisation.</p> <p>L'aménagement des berges et la végétalisation auront un impact positif sur la décompaction du sol et la qualité biologique du sol (retour de plus de vie dans le sol).</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	-	La démolition des revêtements va générer des « déchets », matériaux qui peuvent être valorisés.	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	+	La zone actuellement imperméable sera transformée en parc public avec la Senne à ciel ouvert ce qui a un impact positif sur la quantité des espaces verts.	Etudier la possibilité de rendre les berges accessibles au public en tenant compte du développement de la biodiversité.
	Espaces verts (qualitatifs)	+	La zone actuellement sera transformée en parc public avec la Senne à ciel ouvert ce qui a un impact positif sur la qualité des espaces verts.	Aucune recommandation (les aménagements spécifiques et les recommandations sont repris à la fiche 3.3)

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	+	Dans la zone actuellement totalement perméable, la Senne coulera à nouveau à ciel ouvert. Cette opération a un impact très positif sur le paysage urbain.	Des études approfondies sur ce projet sont nécessaires afin d'améliorer au maximum le paysage urbain au regard des enjeux de la présence de la Senne en milieu urbain et de son intégration dans le paysage..
	Nuisances	+	La transformation de la zone de parking vers un cours d'eau à ciel ouvert a un impact positif pour les nuisances car les nuisances liées au parking sont supprimées.	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Les aménagements des berges et de la Senne à ciel ouvert dans le Parc devront être faite de telle façon à garantir une sécurité pour les usagers du parc.
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

Conclusions générales

Cette opération a un impact très positif sur le patrimoine naturel, le maillage vert et bleu, la faune et la flore, le cycle de l'eau, les espaces verts et le paysage urbain.

Recommandations :

- Viser une diversité biologique dans l'aménagement des berges en lien avec une végétation typique de ce genre de milieu
- des études approfondies sont nécessaires pour les thématiques eau, faune/flore et paysage urbain
- Eviter de trop éclairer cette partie de Senne remise à ciel ouvert 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 adaptée)
- favoriser la valorisation des déchets liés à la démolition des revêtements

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet 3.4: Entrée du parc - Rue des Vétérinaires : Construction bâtiment technique</b>				
<b>Objectifs : nouveau bâtiment technique accueillant un ensemble de fonction utile au bon fonctionnement de la zone :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- dégrilleur pour l'entrée de la Senne dans les pertuis ;</li> <li>- conteneur des déchets du dégrilleur avec accès carrossable</li> <li>- portes des pertuis ;</li> <li>- cabine haute tension Sibelga ;</li> <li>- station de pompage Hydria pour ramener les eaux usées du quartier vers la station d'épuration sud de la Région.</li> </ul>				
Fonction de pavillon, l'ensemble des éléments techniques seront rassemblés à l'intérieur même de l'infrastructure avec un accès carrossable intérieur.				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Le déplacement de ce bâtiment fait en sorte que le bâtiment Hall-Dépôt est plus mis en valeur.	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.	Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants
	Cycle de l'eau	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc.  La nouvelle localisation fait en sorte qu'il y aura un passage plus large en zone parc	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Faune et flore	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.	Etudier la possibilité de toiture verte ou façade végétalisée pour une meilleure intégration dans le parc.
	Îlot de fraîcheur	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.	Choisir des matériaux avec un effet albedo bas (<0.3) pour l'extérieur du bâtiment
	Pollution sonore	0	Toutes les techniques sont reprises à l'intérieur du bâtiment, ainsi que les manœuvres des camions pour le ramassage des déchets.	Aucune recommandation
	Énergie	0	Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.	Privilégier les équipements techniques performants
	Etat du sol	0	<p>Les parcelles auront été dépolluées.</p> <p>Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite sur ces 2 parcelles.</p> <p>Si du sol est excavé (autre que le sol pollué lors de l'assainissement), sa qualité environnementale devra être contrôlée avant évacuation ou réutilisation.</p> <p>L'aménagement des berges et la végétalisation auront un impact positif sur la décompaction du sol et la qualité biologique du sol (retour de plus de vie dans le sol).</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	-	La démolition des revêtements va générer des « déchets », matériaux qui peuvent être valorisés.	<p>Etudier la possibilité de récupérer les matériaux de l'ancien bâtiment dégrilleur pour ce bâtiment.</p> <p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux pour le réaménagement de la zone par la suite.</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Par rapport au bâtiment actuel, le nouveau bâtiment sera intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique intégrant l'ensemble des considérations techniques	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Un système de ventilation optimal sera nécessaire étant donné les activités de la station de pompage nécessitant régulièrement un curage de boue lourde
	Sécurité	0	Sans effet	Assurer une cohabitation sécurisée entre les usagers du parc et les camions /véhicules qui devront se rendre dans le nouveau bâtiment
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Patrimoine bâti : le déplacement de ce bâtiment fait en sorte que le bâtiment Hall-Dépôt est plus mis en valeur.
- Environnement : Il s'agit d'un déplacement des fonctions déjà présentes dans la zone du futur parc. Les impacts seront donc similaires.
  - Recommandations :
    - Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants
    - Etudier la possibilité de toiture verte ou façade végétalisée pour une meilleure intégration dans le parc.
    - Etudier la possibilité de récupérer les matériaux de l'ancien bâtiment dégrilleur pour ce bâtiment
- Cadre de vie :
  - Paysage urbain: Par rapport au bâtiment actuel, le nouveau bâtiment sera intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique intégrant l'ensemble des considérations techniques
  - Recommandations :
    - Un système de ventilation optimal sera nécessaire 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

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : 3.5 Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Vétérinaires avec construction de deux passerelles</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<b>Doter le quartier d'un nouvel espace vert accessible au public et s'organisant autour de la Senne coulant à ciel ouvert – opération 100% CRU</b>				
- déminéralisation (garder quelques places de parking et voies d'accès pour Vivaqua et Infrabel)				
- 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 (2 passerelles e.a.)				
- places de parking nécessaires pour Vivaqua et Infrabel + accès carrossable pour Infrabel				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	Une vue sur le bâtiment 'halle-dépôt' du n°6 Rue des deux gares sera créé depuis le parc. Ce bâtiment est repris à l'inventaire. Cette opération a un impact positif sur le patrimoine bâti.	Etudier les possibilités d'interaction entre le parc et le bâtiment (activation des façades, etc.)
	Patrimoine naturel	+	La déminéralisation et l'aménagement du parc ont un impact positif sur la mise en valeur de la Senne et ses abords sont remis en valeur.	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	La création d'un parc à un endroit non accessible au public dans la situation actuelle est positif pour la cohésion sociale. Un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier.	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier.	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	+	La végétalisation de la zone améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif au niveau de la zone du CRU.	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Cycle de l'eau	+	<p>La perméabilisation d'une grande majorité de la surface a un impact positif sur le cycle de l'eau car l'eau de pluie peut s'infiltrer sur place ou s'écouler vers la Senne et ne sera pas renvoyée aux égouts.</p> <p>Le projet ne décrit pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'augmentation de la consommation d'eau et les rejets d'eaux usées à l'échelle du quartier</p>	<p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.</p> <p>Prioriser l'infiltration naturelle sur place à l'acheminement vers la Senne afin qu'un maximum d'eau de pluie s'infilte sur place.</p> <p>Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'aménagement et l'entretien de la végétation.</p>
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	<p>La zone n'est pas reprise au maillage vert mais la prolongation de la zone verte vers la rue de France et le raccord avec la Senne est positif.</p> <p>Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.</p>	<p>Les aménagements végétalisés sont à étudier afin de permettre une contribution positive du projet sur la zone verte déjà présente.</p>
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de la zone.</p> <p>Notamment par la végétalisation en pleine terre (e.a. plantation d'arbres à hautes tiges où c'est possible)</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement en lien avec les berges de la Senne, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.</p> <p>Choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une grande partie de la zone vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur.	Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre dans le parc
	Pollution sonore	0	La suppression des activités comprenant des déplacements automobiles va localement diminuer la pollution sonore mais l'impact ne sera pas significatif dans le contexte bruyant des zones alentours	Aucune recommandation
	Énergie	0	Les travaux d'aménagement consomment de l'énergie	L'éclairage devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)
	Etat du sol	0	<p>Voir fiche 3.1. Il est considéré que les dépollutions auront déjà eu lieu avant la mise en place de cette opération. La dépollution est traitée dans la fiche 3.1</p> <p>Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite sur les parcelles en catégorie combinée à 0.</p> <p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.</p> <p>La perméabilisation et la végétalisation auront un impact positif sur la compaction du sol ainsi que sur la vie du sol.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>L'enlèvement du revêtement va générer des « déchets »</p> <p>L'aménagement nécessite des ressources</p>	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation (sur place) des matériaux qui seront enlevés lors des travaux</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc.
	Piétons et PMR	0	Un nouvel accès et crée pour ce nouveau lieu	<p>Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements.</p> <p>Idem entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.</p>
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	+	La zone perméable/non accessible au public sera actuellement transformée en parc public ce qui a un impact positif sur la quantité des espaces verts.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations du point 3.5

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Espaces verts (qualitatifs)	+	La zone perméable/non accessible actuellement au public sera transformée en parc public qualitatif.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations du point 3.5
	Paysage urbain	+	La végétalisation et la suppression des parking rendront le paysage urbain plus agréable	Les matériaux choisis pour l'aménagement devront permettre une bonne intégration dans le quartier et dans la zone verte
	Nuisances	+	L'exploitation sera plus calme et moins polluante (en rapport avec les mouvements automobiles).	Prévoir des toilettes publiques
	Sécurité	0	Sans effet	Les accès aux parcs devront être sécurisés. Les aménagements devront tenir compte de la sécurité des usagers.
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Le patrimoine naturel (Seine) est mis en valeur
- Cohésion sociale : un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier
- Equipements :
  - L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier.
  - Recommandations : Prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants, installer un parcours santé dans la zone du parc afin de prévoir localement des possibilités de sport pour les habitants du quartier.
  
- Nette amélioration de l'environnement :
  - Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Seine, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.
  - perméabilisation et végétalisation sont très positifs pour le cycle de l'eau (infiltration de l'eau de pluie, écoulement vers la Seine), la qualité de l'air, le maillage vert et bleu, la faune et flore, l'îlot de fraîcheur

- mise en place d'une passe à poisson permettra la remontée des poissons à contre-courant de la rivière
- décompaction du sol et développement de la vie du sol
- Recommandations :
  - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place
  - Prévoir un réservoir de collecte d'eau pluviale à utiliser pour l'aménagement et l'entretien de la végétation.
  - Viser une diversité biologique dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.
  - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
  
- Mobilité : recommandations :
  - Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc.
  
  - Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements et entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.
  
- Amélioration du cadre de vie :
  - paysage urbain
  - création d'un parc public (quantitatif et qualitatif)
  
  - diminution des nuisances (sonore, air)
  
  - recommandation : Viser une bonne liaison entre toutes les parties du parc des différentes opérations du point 3.5

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<p><b>Projet : Berges</b>                      - 3.6 Aménagement de la berge Sud de la Senne                      - 3.7 Aménagement de la berge Nord de la Senne</p> <p><b>Objectifs :</b>  <b>Améliorer la qualité de vie dans le quartier, doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, améliorer les standards écologiques en ville</b>                      - 3.6 : préservation à la 100% de la perméabilité de la berge, une partie peut être préservé de la présence de l'homme                      - 3.7 : trouver 30m de largeur à minima tout le long de la Senne</p> <p><b>Type d'opération : associée</b></p>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	+	La zone végétalisée déjà présente est rendue accessible au public et élargie. La Senne est mise en valeur.	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Agrandissement de la zone parc accessible au public	Préserver l'aspect naturel de la zone. Limiter les aménagements au minimum : cheminement et mobilier urbain limité
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	+	La végétalisation d'une belle surface (berge Nord) va augmenter la dépollution de l'air via les plantes/arbres	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	+	La perméabilisation d'une bande de 30m sur la partie berge Nord va augmenter l'infiltration de l'eau sur place. L'impact est positif.	Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.  Prioritiser l'infiltration naturelle sur place à l'acheminement vers la Senne afin qu'un maximum d'eau de pluie s'infilte sur place.
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	L'agrandissement de la zone verte a un impact positif sur le maillage vert.  Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.	
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de la zone.</p> <p>Notamment par la végétalisation en pleine terre (e.a. plantation d'arbres à hautes tiges où c'est possible)</p>	<p>Inventaire de la faune et la flore afin de déterminer si et où des zones sans accès au public sont à prévoir</p> <p>Etudier la possibilité de désimperméabiliser les berges</p> <p> limiter l'impact de la présence humaine pour la faune et la flore, éclairage adapté (dirigé vers le sol, longueurs d'ondes adaptées à la faune)                      Viser une diversité biologique dans l'aménagement en lien avec les berges de la Senne, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.</p>
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie de la zone vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur.	Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre dans le parc
	Pollution sonore	0	La suppression des activités comprenant des déplacements automobiles va localement diminuer la pollution sonore mais l'impact ne sera pas significatif dans le contexte bruyant des zones alentours	Aucune recommandation
	Énergie	0	Les travaux d'aménagement consomment de l'énergie	L'éclairage devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Etat du sol	+	<p>Il est considéré que les dépollutions auront déjà eu lieu avant la mise en place de cette opération. La dépollution est traitée dans la fiche 3.1</p> <p>Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite sur les parcelles en catégorie combinée à 0.</p> <p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.</p> <p>La perméabilisation et le végétalisation auront un impact positif sur la compaction du sol ainsi que sur la vie du sol.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées</p>
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>L'enlèvement du revêtement va générer des « déchets »</p> <p>L'aménagement nécessite des ressources</p>	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation (sur place) des matériaux qui seront enlevés lors des travaux</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements.
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	+	La zone non accessible au public sera actuellement transformée en parc public ce qui a un impact positif sur la quantité des espaces verts.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations de création du parc
	Espaces verts (qualitatifs)	+	L'espace vert créé pour le public se situe le long de la Seine et peut être considéré comme une espace vert qualitatif.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations de création du parc
	Paysage urbain	+	L'espace vert est rendu accessible au public qui peut profiter d'un paysage urbain naturel	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Les accès aux parcs devront être sécurisés. Les aménagements devront tenir compte de la sécurité des usagers.
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Le patrimoine naturel (Seine) est mis en valeur
- Cohésion sociale : un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier
- Equipements :

- L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier.
- Nette amélioration de l'environnement :
  - Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.
  - perméabilisation et végétalisation sont très positifs pour le cycle de l'eau (infiltration de l'eau de pluie, écoulement vers la Senne), la qualité de l'air, le maillage vert et bleu, la faune et flore, l'îlot de fraîcheur
  - décompaction du sol et développement de la vie du sol
  - Recommandations :
    - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place
    - Viser une diversité biologique en lien avec la Senne dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.
    - prévoir un inventaire de la faune et la flore afin de déterminer si et où des zones sans accès au public sont à prévoir
    - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone. A défaut, privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
- Mobilité : recommandations :
  - Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc
  
  - Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements et entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.
- Amélioration du cadre de vie :
  - paysage urbain
  - création d'un parc public (quantitatif et qualitatif)
  - recommandation : viser une bonne liaison entre toutes les parties du parc des différentes opérations de création du parc

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<p><b>Projet : 3.8 Aménagement de la connexion du parc vers la rue des deux gares</b>                      - 3.8A aménagement de la connexion du parc vers la rue des deux gares (partie est)                      - 3.8B aménagement de la connexion du parc vers la rue des deux gares (partie centrale)                      - 3.8C aménagement de la connexion du parc vers la rue des deux gares (partie ouest)</p> <p><b>Objectifs :</b>  <b>Améliorer la qualité de vie dans le quartier, doter les quartiers de nouveaux espaces verts accessibles, améliorer les standards écologiques en ville et connecter le parc avec le quartier. Spécificités :</b>                      - 3.8A : espace récréatif (plaine de jeux), des espaces de déambulation et des connexions à la fois à la tête de parc et aux berges de la Senne aménagée                      - 3.8B : Le lien direct avec la rue Bara permet de directement connecter le quartier et le nouveau parc                      - 3.8C : réserver 30m de largeur à minima pour le parc, l'implantation des futurs bâtiments devra se faire de façon que leur hauteur ne dépasse pas la proportion de 3/4 par rapport à la distance à l'eau</p> <p><b>Type d'opération : CRU ou associée</b></p>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	La création de la connexion 'partie est' crée une vue sur le bâtiment 'halle-dépôt' du n°6 rue des Deux Gares. Ce bâtiment est repris à l'inventaire. Cette opération a un impact positif sur le patrimoine bâti.	Etudier les possibilités d'interaction entre le parc et le bâtiment (activation des façades, etc.)
	Patrimoine naturel	+	La création, la déminéralisation et l'aménagement des accès au parc ont un impact positif sur la mise en valeur de la Senne et ses abords	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Cohésion sociale	+	Un parc plus accessible a plus de potentiel d'être visité. Un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Installer un parcours santé dans la zone 3.8A afin de prévoir localement des possibilités de sport pour les habitants du quartier.
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Agrandissement de la zone parc accessible au public. Mise en place d'une plaine de jeux dans la partie est.	Prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants, en lien avec la Senne, éviter une plaine de jeux fortement minéralisée
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	+	La végétalisation d'une belle surface améliore la purification de l'air. Localement, la qualité de	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			l'air peut se voir améliorée mais l'impact n'est pas significatif au niveau de la zone du CRU.	
	Cycle de l'eau	+	<p>La perméabilisation de la partie est (3.8A) et d'une bande de 30m sur la partie Brico/Proximus (3.8C) va augmenter l'infiltration de l'eau sur place. L'impact est positif.</p> <p>La perméabilisation du passage central n'est pas décrite.</p>	<p>Perméabiliser au maximum le passage central, presque entièrement minéralisé dans la situation actuelle.</p> <p>Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle.</p> <p>Prioriser l'infiltration naturelle sur place à l'acheminement vers la Senne afin qu'un maximum d'eau de pluie s'infilte sur place.</p>
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	<p>La création de différentes connexions vertes a un impact positif sur le maillage vert.</p> <p>Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.</p>	Aucune recommandation
	Faune et flore	+	<p>Sans détailler les interventions le projet prévoit une amélioration des qualités environnementales globales de la zone.</p> <p>Notamment par la végétalisation en pleine terre (e.a. plantation d'arbres à hautes tiges où c'est possible)</p>	<p>Viser une diversité biologique dans l'aménagement en lien avec les berges de la Senne, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.</p> <p>Choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adaptée)</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	+	La perméabilisation et la végétalisation d'une partie de la zone vont diminuer l'effet de l'îlot de chaleur.	Prévoir des arbres avec des canopées importantes afin d'assurer de l'ombre dans le parc
	Pollution sonore	0	Aucun impact	Aucune recommandation
	Énergie	0	Les travaux d'aménagement consomment de l'énergie	L'éclairage devra être choisi afin de diminuer la consommation en énergie (favoriser éclairage-solaire)
	Etat du sol	+	<p>21305_C_0322_B_003_00 (cat 4+0),                      21305_C_0321_T_002_00 (cat 3+0),                      21305_C_0321_V_002_00 (cat 4)</p> <p>La parcelle 21305_C_0318_K_002_00 est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 3. Plusieurs pollutions de sol et de l'eau souterraine sont présentes. La parcelle 21305_C_0318_F_002_00 est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 4+0 (diverses pollutions du sol). Un assainissement est prévu sur la partie concernée par l'opération (par le propriétaire ou le CRU, à déterminer).</p> <p>La parcelle 21305_C_0322_B_003_00 est reprise à l'inventaire de l'état du sol en catégorie 4+0 (diverses pollutions du sol et de l'eau souterraine). Une partie de cette parcelle va être dépolluée (par le propriétaire ou le CRU, à déterminer).</p> <p>Si un assainissement de l'eau souterraine est prévu sur la parcelle 0322B3, ceci aura un</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Suivre le code de bonnes pratiques de réutilisation de granulats et de terres</p> <p>Favoriser la réutilisation sur place de terres excavées non-polluées</p> <p>Un point d'attention est 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.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			<p>impact positif sur la qualité de l'eau souterraine dans la zone.</p> <p>Dépendamment des impacts des travaux, une reconnaissance de l'état du sol devra être faite sur les parcelles en catégorie combinée à 0.</p> <p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlée.</p> <p>La perméabilisation et la végétalisation auront un impact positif sur la compaction du sol ainsi que sur la vie du sol.</p>	
	Gestion des déchets et des ressources	-	<p>L'enlèvement du revêtement va générer des « déchets »</p> <p>L'aménagement nécessite des ressources</p>	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation (sur place) des matériaux qui seront enlevés lors des travaux</p> <p>Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement</p> <p>Privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Prévoir du parking vélo à chaque entrée de parc.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Piétons et PMR	0	Sans effet	<p>Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements.</p> <p>Des accès sécurisés vers le parc depuis les rues avoisinantes devront être prévues.</p>
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	+	La zone non accessible au public actuellement sera transformée en (connexion verte vers le) parc public ce qui a un impact positif sur la quantité des espaces verts.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations de création du parc
	Espaces verts (qualitatifs)	+	La zone non accessible au public actuellement sera transformée en (connexion verte vers le) parc public ce qui a un impact positif sur la quantité des espaces verts.	Viser une bonne liaison entre toutes les parties vertes des différentes opérations de création du parc
	Paysage urbain	+	L'espace vert est rendu accessible au public qui peut profiter d'un paysage urbain naturel	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Les accès aux parcs devront être sécurisés. Les aménagements devront tenir compte de la sécurité des usagers.
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Patrimoine bâti : la création de la connexion 'partie est' crée une vue sur le bâtiment 'halle-dépôt' du n°6 Rue des deux gares. Ce bâtiment est repris à l'inventaire. Cette opération a un impact positif sur le patrimoine bâti.
- Patrimoine naturel : mise en valeur de la Senne et ses abords
- Cohésion sociale : Un parc plus accessible a plus de potentiel à être visité. Un parc est un lieu de rencontre pour les gens du quartier.
- Equipements :
  - L'aménagement d'un parc a un impact positif sur l'offre de loisir, limitée dans le quartier. Mise en place d'une plaine de jeux dans la partie est.  
Recommandation : prévoir une zone de jeux 'nature' pour enfants, en lien avec la Senne, éviter une plaine de jeux fortement minéralisée
- Amélioration de l'environnement :
  - Les aménagements vont renforcer le caractère vert des intérieurs d'îlot et la revalorisation et intégration urbaine de la Senne, comme prescrit dans le PRDD de 2018 pour cette zone.
  - perméabilisation et végétalisation sont positifs pour le cycle de l'eau (infiltration de l'eau de pluie, écoulement vers la Senne), la qualité de l'air, le maillage vert et bleu, la faune et flore, l'îlot de fraîcheur
  - décompaction du sol et développement de la vie du sol
  - dépollution de plusieurs parties prévues (encore à déterminer si à charge du propriétaire actuel ou du CRU)
- Recommandations :
  - Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place
  - Viser une diversité biologique en lien avec la Senne dans l'aménagement, sans espèces invasives, ainsi qu'une gestion écologique des zones végétales. Des espèces résistantes à la chaleur et à la sécheresse doivent être considérées.
  - Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux qui seront enlevés lors de la perméabilisation de la zone. Privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.
  - Un point d'attention est 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.
- Mobilité : recommandations :
  - Du stationnement vélo doit être prévu aux entrées du parc.
  - Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité PMR du futur parc et de ses équipements et entre l'arrêt de bus Vétérinaires et l'entrée du parc.
- Amélioration du cadre de vie :
  - paysage urbain
  - création d'un parc public (quantitatif et qualitatif)
- recommandation : viser une bonne liaison entre toutes les parties du parc des différentes opérations de création du parc

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (3.9) Etude de faisabilité sur la traversée vers le site du charroi</b>				
<b>Objectifs : Etude de faisabilité sur la traversée vers le site du charroi</b>				
<b>Type d'opération : Associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	L'implication des habitants des quartiers alentours / RBC est souhaitable afin de déterminer les besoins des usagers potentiels
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	La faisabilité de rampes ou tunnels doit être incluse dans l'étude pour assurer la traversabilité du futur parc à vélo.
	Piétons et PMR	0	Sans effet	La faisabilité de rampes ou tunnel doit être incluse dans l'étude pour garantir l'accessibilité du futur parc.
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- L'implication des habitants des quartiers alentours / RBC est souhaitable afin de déterminer les besoins des usagers potentiels
- La faisabilité de rampes ou tunnels doit être incluse dans l'étude pour assurer la traversabilité du futur parc à vélo et à pied

#### 4.4.3.2 Opérations à initier

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (011) Parc des deux gares – plusieurs projets</b>				
<b>Objectifs :</b>				
(014) Entrée du parc - Construction de bureaux et ateliers pour Vivaqua - associé				
<b>(015) Halle Dépôt Style - Aménagements intérieurs – à initier</b>				
<b>(016) Halle Dépôt Style - Amélioration du front bâti et logements – à initier</b>				
<b>(017) Ak Decor &amp; Ceramic - Amélioration du front bâti et logements – à initier</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	015 : opération met ce bâtiment repris au patrimoine en valeur	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
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	015, 016 : les 13 unités de logements Halle Dépôt et 2 unités ak décor & ceramic vont légèrement faire augmenter la densité de la population mais ceci n'est pas un problème en soit.	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Un lieu est créé dans le Halle Dépôt dans lequel les habitants du quartier peuvent se rencontrer.	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	015, 016 : 13 + 2 appartements d'environ 100m <sup>2</sup> . Pas d'information sur la finalité (sociale ou privée)	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Pas d'information sur la finalité (sociale ou privée)	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	015 : La programmation n'est pas encore définie.  Les aménagements intérieurs seront également réalisés en fonction des besoins en termes d'équipements de quartier	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	015 : La programmation n'est pas encore définie.  Les aménagements intérieurs seront également réalisés en fonction des besoins en termes d'équipements de quartier	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	015 : Les aménagements intérieurs seront également réalisés en fonction des besoins en termes d'équipements de quartier. Ceci augmentera la mixité des fonctions	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Emploi, chômage et revenus	+	<p>014 : déplacement de la localisation des emplois existants. Pas d'impact</p> <p>015 : une nouvelle programmation crée des emplois</p>	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Les nouveaux logements/bâtiments occasionnent des émissions de polluants si chauffés au gaz. Les émissions sont négligeables par rapport au contexte	<p>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)</p> <p>Se tourner vers des modes de chauffage peu/pas polluants</p>
	Cycle de l'eau	-	<p>Les projets ne décrivent pas les options retenues en matière de gestion des eaux pluviales et des eaux usées.</p> <p>Les projets de bâtiments et du hall dépôt auront une consommation d'eau et les rejets d'eaux usées, pas significatifs par rapport à l'échelle du quartier</p>	Toutes constructions : pousser la réutilisation de l'eau de pluie au maximum et diminuer la consommation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	<p>Etudier la possibilité de végétalisation d'une partie des façades du bâtiment hall dépôt (015).</p> <p>Si l'éclairage est changé, choisir de l'éclairage adapté à la faune (dirigé vers le bas, longueur d'ondes adapté)</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	0	Pas d'information sur la végétalisation	Il est recommandé de végétaliser des toitures plates (014, 016, 017)
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	<p>Dans la situation future, les activités dans le Hall Dépôt consommeront de l'énergie (électricité et chauffage)</p> <p>La consommation d'énergie dans l'éventuel nouveau bâtiment Vivaqua et dans les nouveaux appartements Hall Dépôt auront une meilleure consommation énergétique que dans la situation actuelle</p> <p>Le bilan total n'est pas connu</p>	Installer des installations énergétiques (électricité, chauffage) de basse consommation, viser les énergies renouvelables
	Etat du sol	0	<p>015, 016 : parcelle 21305_C_0330_W_002_00 en catégorie 4 à l'inventaire de l'état du sol. Des actions de dépollutions ou gestion du risque sont nécessaires.</p> <p>017 : parcelle 21305_C_0324_B_002_00 en catégorie 0. Nécessité de reconnaissance de l'état du sol possible.</p> <p>Si du sol est excavé, sa qualité environnementale devra être contrôlé.</p>	<p>Suivre la législation Sol en vigueur. 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.</p> <p>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. Si elle est réutilisée sur place ou à Bruxelles, un rapport technique pour Bruxelles Environnement est nécessaire.</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	-	Les différentes opérations produisent des déchets (démolition au 015 e.a.) et nécessitent des ressources (construction de bâtiments, réaménagements du Hall Dépôt etc.)	<p>Favoriser la réutilisation/revalorisation des matériaux.</p> <p>A défaut privilégier la récupération de matériaux/mobilier pour l'aménagement.</p> <p>A défaut privilégier les matériaux locaux, durables et écologiques.</p> <p>Investiguer la possibilité d'échange de matériaux avec les chantiers aux alentours.</p>
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	014 : le futur parking des bureaux et atelier doit s'intégrer qualitativement dans l'espace.
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Mise en valeur du bâtiment Hall-Dépôt	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Tenir compte de l'alimentation durable pour la mise en place d'activités dans le Hall Dépôt

#### 4.4.4 Projets socio-économiques

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.1) Occupation temporaire îlot des deux gares (pompe à essence)</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activer le bâtiment d'angle de l'actuelle pompe à essence Shell</li> <li>- Créer un nouveau lieu dans l'îlot des deux gares</li> <li>- Tester de nouveaux usages, de former une communauté d'utilisateurs motivés et de voir comment ce bâtiment peut être utilisé sur le long terme</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	L'occupation des lieux va mettre en valeur ce bâtiment	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	La formation d'une communauté d'utilisateurs a un impact positif sur la cohésion sociale.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Les usages ne sont pas encore définis.	Il est intéressant d'étudier l'éventuelle nécessité d'activités de santé ou social à cet endroit.
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Les usages ne sont pas encore définis.	Il est intéressant d'étudier l'éventuelle nécessité d'activités culturelle ou de loisir à cet endroit.
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Les usages ne sont pas encore définis.	Il est intéressant d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier afin de (temporairement) augmenter la mixité des fonctions
	Emploi, chômage et revenus	+	Un ETP est prévu pour 5 ans.	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Comme il s'agit d'une occupation temporaire, l'effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Comme il s'agit d'une occupation temporaire, l'effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Comme il s'agit d'une occupation temporaire, l'effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Comme il s'agit d'une occupation temporaire, l'effet est négligeable.	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	L'utilisation d'un bâtiment vide dans la situation actuelle est positive pour le paysage urbain.	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Un projet lié à l'alimentation durable pourrait être mis en place.

**Conclusions générales :**

- Patrimoine bâti et paysage urbain : l'occupation des lieux va mettre en valeur ce bâtiment
- La formation d'une communauté d'usagers a un impact positif sur la cohésion sociale.
- Recommandation : Il est intéressant d'identifier les fonctions manquantes dans le quartier afin de (temporairement) augmenter la mixité des fonctions et de répondre à un éventuel manque de fonction de soin, de santé, culturelle ou de loisir.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.2) Occupation temporaire du petit quadrilatère par des associations de maraude</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolonger les activités de la Halte Maraude (actuellement dans le Tri Postal)</li> <li>- Répondre à la demande forte en termes d'infrastructures pour les publics vivant en rue</li> <li>- Activer une partie du petit quadrilatère</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Accueil des personnes vivant en rue.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	Pour les personnes vivant en rue : endroit de répit, où s’asseoir à l’abri des regards, recevoir et donner des soins	Identifier les points positifs et négatifs de la Halte Maraude actuelle afin de pouvoir offrir de meilleurs soins/ un meilleur accueil et suivi social
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Prolongation des activités de maraude	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Pas d’information quant à la création d’emplois	Donner une priorité à l’emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l’air	0	Comme il s’agit d’une occupation temporaire, l’effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Cycle de l’eau	0	Comme il s’agit d’une occupation temporaire, l’effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Énergie	0	Comme il s'agit d'une occupation temporaire, l'effet est négligeable.	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	La valorisation des invendus du marché du Midi devrait être envisagé

**Conclusions générales :**

- Cohésion sociale : Accueil des personnes vivant en rue.
- Equipement en santé et social : Pour les personnes vivant en rue : endroit de répit, où s’asseoir à l’abri des regards, recevoir et donner des soins.
  - Recommandation : identifier les points positifs et négatifs de la Halte Maraude actuelle afin de pouvoir offrir de meilleurs soins/ un meilleur accueil et suivi social
- Alimentation durable : La valorisation des invendus du marché du Midi devrait être envisagé

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.3) Accompagnement des publics sans-abris</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aider les publics sans-abris du quartier</li> <li>- Soutenir les structures locales qui travaillent sur la thématique du sans-abrisme afin d'améliorer l'aide proposée</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	L'aide des personnes vivant dans la rue peut améliorer leur intégration et donc améliorer la cohésion sociale.	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	Vu le manque de fonctions de soins/santé dans la zone du CRU7 et spécifiquement pour les personnes sans-abris, cette opération répond à ce manque pour la période de transition avant la mise en fonction du pôle soins.	Une coordination est nécessaire avec l'opération 4.2 (maraude petit quadrilatère) afin de prévoir des services complémentaires.
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Vu le manque de fonctions de soins/santé dans la zone du CRU7 et spécifiquement pour les personnes sans-abris, cette opération favorise une mixité dans la zone pour la période de transition avant la mise en fonction du pôle soins.	Une coordination est nécessaire avec l'opération 4.2 (maraude petit quadrilatère) afin de prévoir des services complémentaires.
	Emploi, chômage et revenus	+	Création d'emplois probable	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Si l'action choisie a trait à la distribution de nourriture, la valorisation des invendus du marché du Midi devrait être envisagé

### **Conclusions générales :**

- Cohésion sociale : L'aide des personnes vivant dans la rue peut améliorer leur intégration et donc améliorer la cohésion sociale.
- Equipement en santé et social : Vu le manque de fonctions de soins/santé dans la zone du CRU7 et spécifiquement pour les personnes sans-abris, cette opération répond à ce manque pour la période de transition avant la mise en fonction du pôle soins.  
Recommandation : une coordination est nécessaire avec l'opération 4.2 (maraude petit quadrilatère) afin de prévoir des services complémentaires.
- Alimentation durable : Si l'action choisie a trait à la distribution de nourriture, la valorisation des invendus du marché du Midi devrait être envisagé

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.4) Marché du Midi – Amélioration de la gestion des déchets et lutte contre le gaspillage alimentaire</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la gestion des déchets du marché (plastique, cartons...)</li> <li>- Lutter contre le gaspillage alimentaire post-marché</li> <li>- Soutenir les actions de circularité des denrées alimentaires</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	+	Création d'emploi(s)	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	+	Meilleure gestion des déchets prévue Meilleure gestion des ressources afin de gaspiller moins de denrées alimentaires	Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	+	Meilleure gestion des ressources afin de gaspiller moins de denrées alimentaires	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Gestion des déchets et des ressources : Meilleure gestion des déchets prévue, meilleure gestion des ressources afin de gaspiller moins de denrées alimentaires  
Recommandation : Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps
- Alimentation durable : Meilleure gestion des ressources afin de gaspiller moins de denrées alimentaires

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.5) Appel à projets communaux (Saint-Gilles, Anderlecht, Ville de Bruxelles)</b>				
<b>Objectifs : Soutenir des actions de cohésion sociétale et de vie collective en lien avec les tissus associatifs locaux et supralocaux. Les thématiques sont :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- cohésion sociale et liens humains</li> <li>- projets artistiques et culturels</li> <li>- propreté publique</li> <li>- mettre en œuvre la ville climatique</li> <li>- améliorer le maillage urbain pour les modes actifs</li> <li>- stimuler les environnements entrepreneuriaux</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Différentes actions liées à la cohésion sociale sont prévues	Avoir un inventaire à jour des structures et actions existantes afin que les actions sélectionnées soient complémentaires

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	+	Un soutien est prévu pour les plus jeunes (soutien scolaire, activités extrascolaires, école des devoirs...). Ce sont des actions complémentaires et nécessaires à l'offre scolaire de base.	<p>Avoir un inventaire à jour des structures et actions existantes afin que les actions sélectionnées soient complémentaires</p> <p>Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps</p>
	Adéquation offre/demande en santé et social	+	Plusieurs actions sont prévues dans le domaine social	<p>Avoir un inventaire à jour des structures et actions existantes afin que les actions sélectionnées soient complémentaires</p> <p>Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps</p>
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Plusieurs actions sont prévues dans le domaine culturel et de loisir	<p>Avoir un inventaire à jour des structures et actions existantes afin que les actions sélectionnées soient complémentaires</p> <p>Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps</p>

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Différentes actions dans des domaines dans lesquels un manque de ces fonctions est présent dans la situation actuelle	Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps
	Emploi, chômage et revenus	+	Création d'emplois probables pour ces actions	Donner une priorité à l'emploi local, vu le taux de chômage élevé dans le périmètre
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	+	Des projets (nature, eau, jeux, sport...) qui permettent de renforcer les maillages verts et bleus sont prévus	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
Gestion des déchets et des ressources	+	Projets de propreté publique	Aucune recommandation	

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			Initiatives qui contribuent à une transition écologique p.e. points de réparation	
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Des initiatives en faveur du maillage urbain pour les modes actifs sont proposées.	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	+	Des initiatives qui peuvent faciliter la transition de mobilité en stimulant les modes actifs	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alimentation durable	+	Initiatives liées à l'agriculture urbaine et l'alimentation saine et durable	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

Ces appels à projets communaux auront un impact positif sur beaucoup de critères s'ils sont mis en œuvre selon les thématiques prévues dans le CRU7

- Cohésion sociale : Différentes actions liées à la cohésion sociale sont prévues.
- Un soutien est prévu pour les plus jeunes (soutien scolaire, activités extrascolaires, école des devoirs...). Ce sont des actions complémentaires et nécessaires à l'offre scolaire de base.
- Plusieurs actions sont prévues dans le domaine social, culturel et de loisir
- Amélioration de la mixité des fonctions : différentes actions dans des domaines dans lesquels un manque de ces fonctions est présent dans la situation actuelle
- Création d'emplois probables pour ces actions
- Environnement :
  - Maillage vert et bleu, réseau écologique : des projets (nature, eau, jeux, sport...) qui permettent de renforcer les maillages verts et bleus sont prévus
  - Gestion des déchets et des ressources : Projets de propreté publique, initiatives qui contribuent à une transition écologique p.e. points de réparation
- Alimentation durable : Meilleure gestion des ressources afin de gaspiller moins de denrées alimentaires
- Recommandations générales :
  - avoir un inventaire à jour des structures et actions existantes afin que les actions sélectionnées soient complémentaires
  - Prévoir un nouveau budget à la fin de la période d'intervention CRU7 afin que ces initiatives puissent perdurer dans le temps

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (4.6) Hub – diagnostic économique du quartier du Midi</b>				
<b>Objectifs : 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.</b>				
<b>Type d'opération : associée</b>				
Histoire et héritage	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	+	Le diagnostic économique aide à identifier les fonctions manquantes et en lien avec la transition économique et de revitalisation	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			urbaine. Ce diagnostic pourra aider l'amélioration de la mixité des fonctions.	
	Emploi, chômage et revenus	+	Le diagnostic économique aide à identifier les fonctions manquantes et en lien avec la transition économique et de revitalisation urbaine. Ce diagnostic pourra aider à cibler la création d'emploi et de revenus dans les secteurs nécessaires et d'avenir.	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Economie :
  - Le diagnostic économique aide à identifier les fonctions manquantes et en lien avec la transition économique et de revitalisation urbaine. Ce diagnostic pourra aider l'amélioration de la mixité des fonctions.
  - Le diagnostic économique aide à identifier les fonctions manquantes et en lien avec la transition économique et de revitalisation urbaine. Ce diagnostic pourra aider à cibler la création d'emploi et de revenus dans les secteurs nécessaires et d'avenir.

### 4.4.5 Opérations transversales

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (5.1) Centrale de marché pour les études sur les aménagements des espaces publics autour de la Gare du Midi</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer la possibilité d'intervenir rapidement sans devoir systématiquement publier un avis de marché et rédiger un cahier des charges spécifique</li> <li>- assurer une bonne connaissance du territoire par l'équipe</li> <li>- assurer une cohérence d'ensemble dans les aménagements et interventions à venir (continuité des espaces publics et lisibilité de ceux-ci)</li> <li>- intégrer la question du maillage jeu, équipement/mobilier urbain qui puissent répondre aux besoins dans l'ensemble des espaces publics concernés par les investissements à venir</li> </ul>				
<b>Type d'opération : non défini</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	Le maillage jeu est intégré dans la mission afin de pouvoir prévoir ce maillage de façon coordonnée sur l'ensemble des espaces publics concernés	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	+	la centrale de marchés pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre les réaménagements et donc le confort de tous les usagers	Aucune recommandation
	Automobile	+	la centrale de marchés pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre les réaménagements et donc le confort de tous les usagers	Aucune recommandation
	Vélos	+	la centrale de marchés pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre les réaménagements et donc le confort de tous les usagers	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	+	la centrale de marchés pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre les réaménagements et donc le confort de tous les usagers	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	+	la centrale de marchés pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre les	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			réaménagements et donc le confort de tous les usagers	
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Une cohérence d'ensemble dans les aménagements et interventions à venir est prévue (continuité des espaces publics et lisibilité de ceux-ci). Ceci est positif pour l'amélioration du paysage urbain.	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Equipement culturel et de loisir : Le maillage jeu est intégré dans la mission afin de pouvoir prévoir ce maillage de façon coordonnée sur l'ensemble des espaces publics concernés
- Paysage urbain : une cohérence d'ensemble dans les aménagements et interventions à venir est prévue (continuité des espaces publics et lisibilité de ceux-ci). Ceci est positif pour l'amélioration du paysage urbain.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (5.2) Acquisitions sur l'ensemble du périmètre</b>				
<b>Objectifs : Pour envisager des opérations sur certains lieux, il est préalablement nécessaire d'en faire l'acquisition pour assurer la maîtrise foncière.</b>				
<b>Type d'opération : mixte</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

Cette opération n'a pas d'impact direct sur les différents critères analysés dans le RIE, mais est indispensable pour pouvoir réaliser les projets prévus sur ces parcelles/ dans ces biens.

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (5.3) Logements PUL/PdV axe 1 - Remise sur le marché des logements inoccupés dans le périmètre du CRU7</b>				
<b>Objectifs :</b>				
- Durant la phase d'exécution du CRU 7 (2023-2027), l'objectif serait de saisir les différentes opportunités pour requalifier au minimum 10 unités de logements existants (inoccupés, abandonnés, insalubres, existants à socialiser) en logements sociaux et communaux assimilés à du social au sein du périmètre du CRU 7.				
- Activation des « contrats logement » avec la Ville de Bruxelles et les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles dans le cadre du Plan d'Urgence Logement & mise en œuvre d'actions spécifiques liées à ces contrats dans le périmètre d'ensemble du CRU 7.				
<b>Type d'opération : associée</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	+	La remise sur le marché de logements inoccupés remet en valeur ces bâtiments.	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	+	Minimum 10 unités de logements sociaux et communaux assimilés à du social  Activation des « contrats logement » avec la Ville de Bruxelles et les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
			Cette opération va améliorer l'offre en logements sociaux, trop basse dans la situation actuelle.	
	Prix des logements	+	La création de logements sociaux a un impact positif sur le prix des logements en assurant un prix accessible à un public moins favorisé.	Aucune recommandation
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Si des travaux de rénovation sont nécessaires, privilégier l'isolation et l'utilisation de matériel avec une consommation énergétique basse.
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	+	Le fait d'occuper à nouveau des logements vides diminue la demande de nouveaux logements et donc de ressources nécessaires pour ces nouveaux logements	Si des travaux de rénovation sont nécessaires, privilégier les matériaux de récupération et les matériaux durables.
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Paysage urbain	+	Le fait d'occuper à nouveau des logements vides remet ces bâtiments à nouveau en valeur ce qui est positif pour le paysage urbain	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

### Conclusions générales :

- Logements :
  - Minimum 10 unités de logements sociaux et communaux assimilés à du social
  - Activation des « contrats logement » avec la Ville de Bruxelles et les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles
 Cette opération va améliorer l'offre en logements sociaux, trop basse dans la situation actuelle.  
 La création de logements sociaux a un impact positif sur le prix des logements en assurant un prix accessible à un public moins favorisé.
- Paysage urbain : le fait d'occuper à nouveau des logements vides remet ces bâtiments à nouveau en valeur ce qui est positif

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : (5.4) Ensemble du périmètre – Maillage récréatif</b>				
<b>Objectifs :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- amélioration du maillage jeux et développement d'un éventail des possibles en termes de ludicité</li> <li>- activation de l'espace public à l'échelle du quartier</li> <li>- réalisation de minimum 2 unités de maillages par commune</li> </ul>				
<b>Type d'opération : CRU</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	+	Les zones de maillage jeux sont des zones de rencontre pour les habitants du quartier.  L'utilisation de cette infrastructure améliore l'activation de l'espaces public	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	+	La création de minimum 2 unités de maillages par commune a un impact positif sur l'offre de loisir, en carence dans la situation actuelle	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Îlot de fraîcheur	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Pollution sonore	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Énergie	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	-	Utilisation de ressources	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Automobile	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Vélos	0	Sans effet	Le confort et la sécurité des cheminements cyclables vers les espaces de jeux doivent être assurés. Des arceaux vélos doivent être prévus.
	Piétons et PMR	0	Sans effet	L'accessibilité, le confort et la sécurité des cheminements piétons vers les espaces de jeux doivent être assurés.
	Alternatives à l'automobilité	0	Sans effet	Aucune recommandation
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Sans effet	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Paysage urbain	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Sans effet	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Sans effet	Aucune recommandation

**Conclusions générales :**

- Cohésion sociale : les zones de maillage jeux sont des zones de rencontre pour les habitants du quartier. L'utilisation de cette infrastructure améliore l'activation de l'espaces public
- Equipement : La création de minimum 2 unités de maillages par commune a un impact positif sur l'offre de loisir, en carence dans la situation actuelle

#### 4.4.6 Opérations autres parties du périmètre

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Projet : Ensemble du périmètre – plusieurs projets</b>				
<b>Objectifs :</b>				
(018) Boulevard Lemonnier – remise en état et aménagements complémentaires – à initier				
<b>(019) Palais du Midi – aménagements complémentaires et remise en état des caves – à initier</b>				
<b>(020) Ilot des Tanneurs – à initier</b>				
<b>Histoire et héritage</b>	Patrimoine bâti	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Patrimoine naturel	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
<b>Population</b>	Densité de la population	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Pyramide des âges	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Cohésion sociale	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
<b>Logements</b>	Typologie des logements	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Prix des logements	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Equipements</b>	Adéquation offre/demande accueil petite enfance	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande scolaire	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande en santé et social	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Adéquation offre/demande culturelle et de loisir	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
<b>Economie</b>	Mixité des fonctions	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Emploi, chômage et revenus	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
<b>Environnement</b>	Pollution de l'air	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Cycle de l'eau	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Maillage vert et bleu, réseau écologique	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Faune et flore	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
	Îlot de fraîcheur	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Pollution sonore	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Énergie	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Etat du sol	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Gestion des déchets et des ressources	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
<b>Mobilité</b>	Transports en commun	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Automobile	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Vélos	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Piétons et PMR	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Alternatives à l'automobilité	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation

Thématique	Critère	Impact	Impact	Recommandations
<b>Cadre de vie</b>	Espaces verts (quantitatifs)	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Espaces verts (qualitatifs)	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Paysage urbain	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Nuisances	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Sécurité	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation
	Alimentation durable	0	Projets pas assez détaillés pour évaluer l'impact	Aucune recommandation

## 4.5 Analyse des incidences globales du programme du CRU 7 et recommandations

### 4.5.1 Histoire et héritage

#### 4.5.1.1 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. De 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.

#### 4.5.1.2 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.

#### 4.5.1.3 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 renforceraient 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	

#### 4.5.1.4 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.

## 4.5.2 Population

### 4.5.2.1 Densité de la population

Dans la situation actuelle, la densité moyenne constatée dans le périmètre du CRU 7 est d'environ 19.159 habitants/km<sup>2</sup> en moyenne pondérée des secteurs statistiques. Cette densité est plus élevée que la moyenne régionale (7.500 hab/km<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup> 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.

### 4.5.2.2 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.

### 4.5.2.3 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.

#### 4.5.2.4 Conclusions et tableau résumé des impacts

La cohésion sociale bénéficie d'un impact positif des projets prévus 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
Pyramide des âges		0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cohésion sociale		+	-	-	+	+	+	+	+	+	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	0	+
Cohésion sociale		+	0	0	+	0	+	+	+	0	+	0	0	0	0	0	+

#### 4.5.2.5 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.

### 4.5.3 Logements

#### 4.5.3.1 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.

### 4.5.3.2 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.

### 4.5.3.3 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	

#### 4.5.3.4 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

### 4.5.4 Equipements

#### 4.5.4.1 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.

#### 4.5.4.2 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.

#### 4.5.4.3 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.

#### 4.5.4.4 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/agoraspace.

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 (015) 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.

#### 4.5.4.5 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	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	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	+	

#### 4.5.4.6 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.

### 4.5.5 Economie

#### 4.5.5.1 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 renforceraient 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

#### 4.5.5.2 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 renforceraient encore la création d'emplois :

- 004 La présence du pôle vélo et ses annexes

- 009 l’activation du passage Horta-Blérot
- 015 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.

### 4.5.5.3 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	

#### 4.5.5.4 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.

#### 4.5.6 Mobilité

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

##### 4.5.6.0 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.

##### 4.5.6.1 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.

##### 4.5.6.2 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.

##### 4.5.6.3 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.

#### 4.5.6.4 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.

#### 4.5.6.5 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.

#### 4.5.6.6 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	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	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
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	

#### 4.5.6.7 Recommandations

##### 0) Intermodalité

Maintenir à minima le potentiel d'intermodalité existant

##### 1) 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

##### 2) 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)

##### 3) 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

##### 4) 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)

##### 5) 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)

#### 6) 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.

### 4.5.7 Cadre de vie

#### 4.5.7.1 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup>), 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.

#### 4.5.7.2 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup>), 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.

### 4.5.7.3 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<sup>ème</sup> 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.

### 4.5.7.4 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 ;

#### 4.5.7.5 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-abritisme/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.

#### 4.5.7.6 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...).

#### 4.5.7.7 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	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	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
Espaces verts (quantitatifs)		+	+	+	+	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	
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	

#### 4.5.7.8 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 débordé 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.

## 4.5.8 Environnement

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

### 4.5.8.1 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup> 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.

#### 4.5.8.2 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 m<sup>2</sup>.

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 futurs connexions 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.

### 4.5.8.3 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 m<sup>2</sup>. 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 4.5.8.2) ;
- Une végétalisation significative aura lieu lors de la création du parc des Deux Gares. Il s'agit d'une surface d'environ 21.300 m<sup>2</sup> 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.

### 4.5.8.4 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 m<sup>2</sup>. 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 4.5.8.2), 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.

#### 4.5.8.5 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 parcelles<sup>4</sup> (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 4.5.8.2). 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.

#### 4.5.8.6 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 4.5.6) diminue les émissions de véhicules dans le périmètre. La végétalisation de différents espaces publics (opérations voir 4.5.8.3) 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

---

<sup>4</sup> 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

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). 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.

#### 4.5.8.7 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 4.5.6) 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.

#### 4.5.8.8 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.

#### 4.5.8.9 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'applique 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.

#### 4.5.8.10 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	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	
Cycle de l'eau		+	0	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	+	0
Faune et flore		+	0	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	+	0
Etat du sol		+	0	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	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	-	-
Energie		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
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	

#### 4.5.8.11 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 Biestebroeck 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.
- Eviter 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 opération 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, désimpermeabiliser 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 telle 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 sociétale 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

## 4.6 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.

## 4.7 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.

**Arcadis Belgium sa**

1 Rue du Marquis  
1000 Bruxelles  
Belgique

T. 02 505 75 00