

PAD QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

PROCEDURE D'INFORMATION ET PARTICIPATION

RAPPORT DE SYNTHESE

CONTENU DU RAPPORT

I. Introduction.....	1
II. Liste des démarches et réunions.....	2
III. Synthèse des principales observations du public.....	7
IV. Comptes rendus des réunions d'information et de participation.....	11

I. INTRODUCTION

L'article 6 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur précise ceci :

Art. 6. § 1^{er}. Le déroulement de la phase d'information et de participation préalable à l'adoption du projet de PAD fait l'objet d'un rapport de synthèse rédigé par l'Administration.

§ 2. Ce rapport de synthèse comprend :

- 1° La liste complète des démarches entreprises, des réunions organisées et de toute autre initiative prise par l'Administration dans le cadre de l'exécution du présent arrêté;
- 2° La synthèse des principales observations formulées par le public concerné à propos du projet de PAD envisagé ;
- 3° Les comptes-rendus visés aux articles 3, § 4, et 5, § 2.

§ 3. Ce rapport de synthèse est :

- 1° joint au dossier soumis au Gouvernement en vue de l'adoption du projet de plan ;
- 2° publié sur le site internet de l'Administration, où il reste accessible jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

§ 4. Dans sa décision d'adoption du projet de PAD, le Gouvernement, motive expressément sa décision sur chaque point à propos duquel il s'est écarté des observations émises.

II. LISTE DES DÉMARCHES ET RÉUNIONS

Voici la liste des démarches et réunions qui ont été entreprises dans le cadre de la procédure d'information et de participation du PAD Quartier de la gare de Bruxelles-Midi :

- Mise en ligne d'une page internet propre au projet sur le site internet de Perspective en 2017
- Le 17 mai 2018, publication d'une pleine page dans les éditions bruxelloises de 3 journaux francophones (Le Soir, La Libre Belgique et La Capitale) et 2 journaux néerlandophones (Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad) informant les citoyens de la tenue des réunions d'information et de participation ;
- Le 2 juin 2018, publication d'un quart de page dans les éditions bruxelloises de 3 journaux francophones (Le Soir, La Libre Belgique et La Capitale) et 2 journaux néerlandophones (Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad) informant les citoyens de la disponibilité, sur le site internet de perspective.brussels de :
 - o L'instruction du ministre-président adressée à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un PAD ;
 - o Un document explicatif synthétisant le périmètre d'intervention envisagé, le diagnostic, les principaux enjeux identifiés et objectifs poursuivis ;
 - o L'adresse courriel, postale et le numéro de téléphone du point de contact auprès duquel le public concerné peut obtenir des informations à propos du PAD envisagé et demander à être invité aux réunions d'information et participation du 4 au 11 juin ;
 - o Un formulaire en ligne par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation ;
- Le 18 mai 2018, envoi d'un mail aux communes sur lesquelles s'étend le périmètre du projet de PAD concernant les réunions d'information et de participation, pour publication aux valves communales et sur leurs sites Internet ;
- Le 6 juin 2018, envoi d'un mail aux communes sur lesquelles s'étend le périmètre du projet de PAD, les informant de la disponibilité, sur le site internet de perspective.brussels de :
 - o L'instruction du ministre-président adressée à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un PAD ;
 - o Un document explicatif synthétisant le périmètre d'intervention envisagé, le diagnostic, les principaux enjeux identifiés et objectifs poursuivis ;
 - o L'adresse courriel, postale et le numéro de téléphone du point de contact auprès duquel le public concerné peut obtenir des informations à propos du PAD envisagé et demander à être invité aux réunions d'information et participation du 4 au 11 juin ;
 - o Un formulaire en ligne par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation ;
- A partir du 24 mai, distribution de 7 500 cartes postales toutes-boîtes dans le quartier du PAD, invitant les citoyens aux réunions d'information et de participation et les informant des différents moyens de s'informer et de participer (permanences, point de contact) ;
- Du 18 mai au 6 juillet, tenue de permanences chez perspective.brussels, deux demi-journées par semaine (mercredi après-midi et vendredi matin) ainsi qu'un soir sur rendez-vous (jeudi soir) ;
- Du 18 mai au 6 juillet, tenue d'un point de contact par mail, téléphone et courrier papier ;
- Le 18 juin (9h-11h30), tenue d'une permanence dans la commune d'Anderlecht (maison communale) ;
- Le 20 juin (9h-11h30), tenue d'une permanence dans la commune de Saint-Gilles (maison communale) ;
- Le 7 juin 2018 (18h) et le 11 juin 2018 (11h), tenue de 2 réunions d'information et de participation chez perspective.brussels ;

- Le 12 juin (19h30), tenue d'une réunion d'information et de participation dans le quartier Midi (Hotel Pullman).

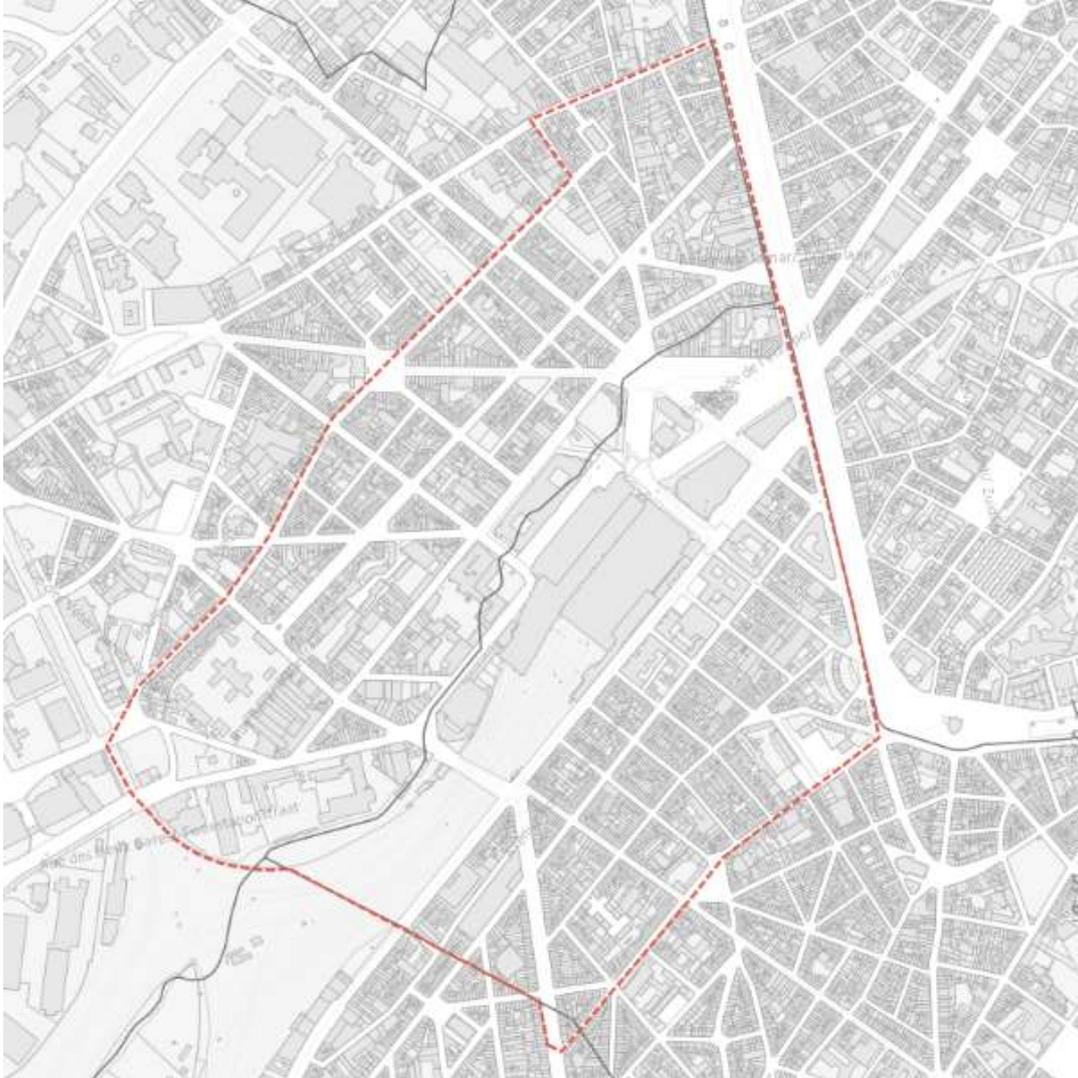


Figure : Zone de distribution des toutes-boites



07/06/18 18:00
11/06/18 11:00

Midi / Zuid

Plan d'Aménagement Directeur/
Richtplan van Aanleg

Réunions d'information et de participation/Info- en participatiesessies

Votre quartier bouge ! Uw wijk, in volle beweging !

Tirer parti de la gare la plus fréquentée de Belgique pour en faire une véritable entrée de ville accueillante ainsi qu'un quartier mixte et vivant.

RÉUNIONS DE PARTICIPATION

Lieu : perspective.brussels (métro Porte de Namur)
Jeudi 7 juin 18h-19h30 ou lundi 11 juin 11h-12h30*

PERMANENCES du 18 mai au 11 Juillet

Sur www.perspective.brussels/PAD
Chez **perspective**, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles
Les mercredis de 13h30 à 16h30
Les jeudis de 17h à 19h (uniquement sur rendez-vous)
Les vendredis de 9h30 à 12h30

Dans les communes de 9h à 11h30

Anderlecht : **lundi 18 juin**
Bruxelles : **lundi 18 juin**
Saint-Gilles : **mercredi 20 juin (9h-11h)**

CONTACT

courriel : pad-rpa@perspective.brussels
courrier : perspective.brussels, Département
Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles

Informations complémentaires, prises de rendez-vous, invitations à la réunion d'information et autres moments participatifs : www.perspective.brussels

Rond het drukste station van België een diverse en levendige wijk maken als toegangspoort tot de stad.

PARTICIPATIEMOMENTEN

Locatie : perspective.brussels (metro Naamsepoort)
Donderdag 7 juni 18u-19u30 of maandag 11 juni 11u-12u30*

INFOPUNTEN vanaf 18 mei tot en met 11 juli

Via www.perspective.brussels/RPA
Bij **perspective**, Naamsestraat 59, 1000 Brussel
Op woensdagen, van 13u30 tot 16u30
Op donderdagen, van 17u tot 19u (enkel op afspraak)
Op vrijdagen, van 9u30 tot 12u30

In de gemeenten van 9u tot 11u30

Anderlecht : **maandag 18 juni**
Brussel : **maandag 18 juni**
Sint-Gillis : **woensdag 20 juni (9u-11u)**

CONTACT

e-mail : pad-rpa@perspective.brussels
postadres : perspective.brussels, Departement
Strategie, Naamsestraat 59, 1000 Brussel

Voor bijkomende informatie, het maken van een afspraak, of uitnodigingen voor de informatiemomenten en participatieve bijeenkomsten : www.perspective.brussels

Editeur responsable/Verantwoordelijke uitgever: Christophe Soll, Directeur général / Directeur-generaal perspective.brussels - rue de Namur / Naamsestraat 59 - 1000 Bruxelles / Brussel - Photo / Foto : © perspective.brussels



* Une réunion de participation aura lieu dans votre commune. Plus de précisions sur www.perspective.brussels
Een participatiemoment zal plaatsvinden in uw gemeente. Meer informatie op www.perspective.brussels

Figure : Toutes-boîtes

Bruxelles bouge !

Du 4 au 11 juin 2018 : la semaine des grands projets urbains

Les quartiers stratégiques de la Région bruxelloise vont profondément se transformer dans les années à venir. Pour accompagner leur développement, le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale a chargé* perspective.brussels (administration bruxelloise en charge de la planification territoriale) d'élaborer des projets de Plans d'Aménagement Directeurs (PAD). L'état des lieux et les grands enjeux des 10 premiers d'entre eux seront présentés au public du 4 au 11 juin 2018. Toute l'info sur www.perspective.brussels



Participez !

Réunions de participation

Lieu : perspective.brussels (métro Porte de Namur).
Chaque quartier fera l'objet de deux réunions de présentation, pour permettre à un maximum de personnes intéressées de participer.

	Lundi 4 Juin	Mardi 5 Juin	Mercredi 6 Juin
11h-12h30	Herrmann-Debroux	Mediapark	Heyvaert
13h-14h30	Casernes	Gare de l'Ouest	Porte de Ninove
18h-19h30	Heyvaert	Casernes	Mediapark
20h-21h30	Porte de Ninove	Herrmann-Debroux	Gare de l'Ouest
	Jeudi 7 Juin	Vendredi 8 Juin	Lundi 11 Juin
11h-12h30		Josaphat	Midi
13h-14h30		Loi	Bordet
18h-19h30	Midi		Loi
20h-21h30	Bordet		Josaphat

Contact

courriel : pad-rpa@perspective.brussels / courrier : perspective.brussels,
Département Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles.

Permanences

A partir du 18 mai et pendant 30 jours après la date de la présentation, nous répondons à vos questions, recueillons vos observations et suggestions.

Sur www.perspective.brussels/PAD

Chez perspective.brussels, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles

- Les mercredis de 13h30 à 16h30
- Les jeudis de 17h00 à 19h00 (uniquement sur rendez-vous)
- Les vendredis de 9h30 à 12h30

Dans les communes de 9h à 11h30

Anderlecht (Heyvaert, Porte de Ninove, Midi) : **lundi 18 juin**

Auderghem (Delta-Herrmann-Debroux) : **mercredi 20 juin**

Bruxelles (Porte de Ninove, Heyvaert, Bordet, Loi) : **lundi 18 juin**

Evere (Josaphat, Bordet) : **lundi 18 juin**

Ixelles (Casernes) : **jeudi 21 juin**

Molenbeek (Heyvaert, Porte de Ninove, Gare de l'Ouest) : **mardi 19 juin**

Saint-Gilles (Midi) : **mercredi 20 juin (9h-11h)**

Schaerbeek (Mediapark, Josaphat) : **lundi 18 juin**

Watermael-Boitsfort (Delta-Herrmann-Debroux) : **lundi 18 juin**

Informations complémentaires, prises de rendez-vous, invitations à la réunion d'information et autres moments participatifs : www.perspective.brussels



* Par Arrêtés ministériels du 8 mai 2018 (M.D. 14 mai 2018), conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plans d'aménagement directeurs.
Éditeur responsable : Christophe Soli, Directeur général de perspective.brussels - rue de Namur 59, 1000 Bruxelles / Photos : Droits Réservés.

La semaine des grands projets urbains

À partir du 4 juin

retrouvez toute l'information relative aux projets de Plans d'Aménagement Directeurs (PAD) sur www.perspective.brussels*

- **L'instruction du Ministre Président** adressée à perspective de procéder à l'élaboration d'un projet de PAD
- **Un document explicatif** par PAD, synthétisant :
 - le périmètre d'intervention envisagé
 - le diagnostic
 - les principaux enjeux identifiés et les objectifs poursuivis
- **L'adresse courriel, l'adresse postale et le numéro de téléphone du point de contact** auprès duquel le public concerné peut :
 - obtenir des informations à propos du PAD envisagé
 - demander à être invité aux réunions d'information et de participation du 4 au 11 juin
- **Un formulaire en ligne** par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

* Conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plans d'aménagement directeurs.
Éditeur responsable : Christophe Soil, Directeur général de perspective.brussels - rue de Namur 59, 1000 Bruxelles
courriel : pad-rpa@perspective.brussels / courrier : perspective.brussels, Département Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles /
téléphone : 02 435 42 00

Figure : Publication journaux du 2 juin 2018

III. SYNTHÈSE DES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Ci-dessous un résumé des observations exprimées pendant les réunions publiques et recueillies pendant les 30 jours après.

En ce qui concerne le processus d'élaboration du PAD, les principales observations ont porté sur :

- La coordination de l'opération immobilière de la SNCB avec l'élaboration du PAD ;
- Associer la population à l'élaboration du PAD ;
- Etudier les incidences des interactions entre les différents PADs en cours d'élaboration.

En ce qui concerne le périmètre du PAD, les principales observations ont porté sur :

- Intégrer le boulevard du Midi dans le périmètre du PAD, ainsi que ses connexions avec le boulevard Lemonnier et l'avenue de Stalingrad.

En ce qui concerne l'opérationnalisation du PAD, les principales observations ont porté sur :

- Respecter la proportion 50/50 entre bureau et logement dès les premières phases ;
- Lier les permis Victor pour s'assurer que la partie logement se fasse avec la partie bureau ;
- Prévoir un périmètre de préemption lié au PAD pour réduire le risque de spéculation ;
- Agir à court terme, de manière urgente, notamment pour améliorer les espaces publics ;
- Prévoir un instrument de captation des plus-values (les charges d'urbanisme sont insuffisantes) ;
- Prévoir une articulation entre le PAD et les charges d'urbanismes ;
- Prévoir un Contrat de Quartier dans le quartier Midi ;
- Prévoir un dialogue entre le projet et les zones et projets autour du périmètre (contrats de quartier, CRU).

En ce qui concerne l'urbanisme, l'aménagement du territoire et le patrimoine, les principales observations ont porté sur :

- Densité :
 - o Un questionnaire sur l'opportunité de densifier le quartier, vue la saturation actuelle au niveau automobile et transport public ;
 - o La liaison de la densification à l'amélioration de la mobilité à l'échelle bruxelloise ;
 - o Tenir compte des rues et du contexte dans lequel le projet s'implante (des appartements petits, des familles nombreuses, des espaces verts privés et publics quasi inexistantes) ;
 - o Un questionnaire sur la densification dans des quartiers déjà denses, ou il s'agit surtout d'augmenter les espaces publics et verts ;
 - o Un questionnaire sur l'impact de la densification du quartier sur le partage de l'espace public ;
 - o La densification ne doit pas se faire au détriment de l'équilibre du quartier comme espace d'accueil, de production et disposant des infrastructures et équipements suffisants.
- Programme :
 - o Justifier l'équilibre de 50% de logement et 50% de bureau en motivant le besoin de bureau dans le quartier et à l'échelle régionale ;
 - o Pour la même surface, un bureau peut accueillir 4 fois plus de personnes qu'un logement. La proportion des personnes n'est donc pas 50/50. En conséquence, un questionnaire sur la vie dans le quartier le soir et les weekends et sur l'appropriation des lieux et l'identité d'un quartier avec ¼ d'habitants et ¾ d'usagers ;
 - o Inciter la SNCB, en tant qu'acteur public, à ne pas faire de projet spéculatif de bureau et de logements haut de gamme ;
 - o Faire en sorte que l'équilibre bureau/logement soit préservé à toutes les phases ;
 - o Réinterroger les proportions des typologies de logements prévu dans le schéma directeur ;
 - o Besoin des logements modérés/moyens, vu la population dans les quartiers autour de la gare ;

- Prévoir impérativement des logements sociaux dans les projets privés afin d'assurer une mixité sur l'ensemble du territoire régional : projets > 1.000 m² : 15% ; projets > 10.000m² : 25% ;
- Développer exclusivement du logement public et en particulier du logement social sur foncier public ;
- Prévoir différents typologies de logement dans le projet Victor ;
- Préciser que la reconversion de l'îlot France-Bara puisse se réaliser conformément aux prescriptions de la zone de forte mixité du PRAS en revenant expressément sur l'intention du Schéma directeur d'un 'parc métropolitain' ;
- Accroître la mixité fonctionnelle, l'animation et la convivialité du quartier ;
- Prévoir une interaction entre les rez-de-chaussée des projets et l'espace public ;
- Planifier les équipements locaux nécessaires pour faire une « gare habitante » : crèches, écoles, équipements sportifs et culturels, etc. ;
- Réfléchir l'intégration du marché du dimanche dans la vision ;
- Envisager une halle alimentaire couverte (grâce à la densité augmentée) ;
- Prévoir des activités d'économie locale et circulaire, qui font le lien avec les quartiers Cureghem et Saint-Gilles ;
- Cadrer des occupations temporaires, pour attirer tous les publics, y compris fragilisés, ainsi que des dynamiques locales et activités à haute valeur sociale ajoutée.
- Formes urbaines et gabarits :
 - Les tours créeront une barrière au fond de vallée, avec de problèmes des perspective et de visibilité ;
 - Les tours se situent trop proche de l'habitation existante ;
 - Un questionnement sur l'impact du projet sur le gabarit et la qualité du bâti du quartier existant ;
 - les gabarits très élevés rendront les espaces publics prévus au pied des tours inhospitaliers et inconfortables, que le soin apporté aux socles ne parviendra pas à compenser ;
 - Encadrer strictement les affectations et gabarits autorisés ;
 - Un questionnement sur la possibilité de l'intégration des bureaux de la SNCB à l'avenue Fonsny, vu la massification ;
 - Imposer au projet Victor des gabarits à échelle humaine ;
 - De bâtiments à gabarits élevés remplaçant le Bloc 2 rendraient les liaisons peu qualitatives / attractives ;
 - L'immeuble Jamar renforcera les ruptures dont souffre déjà le quartier ;
 - La construction de l'immeuble Jamar est peu crédible parce que très coûteuse ;
 - Reconvertir profondément les bâtiments Delta et Atrium, pour mieux les intégrer dans le quartier ;
 - Organiser des concours d'architecture, entre autres pour le projet SNCB et le projet Victor ;
- Espace public :
 - Améliorer la qualité de vie dans le quartier, notamment la qualité des espaces publics ;
 - L'espace public est primordial pour tisser le lien social fragile entre les habitants ;
 - Améliorer la lisibilité et la praticabilité des cheminements piétons autour de la gare ;
 - Rééquilibrer l'usage de l'espace public ;
 - Les liaisons de tram en surface pourraient contribuer à la requalification des espaces publics et à la lisibilité des cheminements ;
 - Réaliser le concept de gare traversante, aussi bien vers le centre-ville qu'au niveau du lien vers Anderlecht et Saint-Gilles :
 - Rétablir le lien vers le centre-ville, notamment au niveau de la Petite Ceinture ;
 - Étendre le parc de la Porte de Hal jusqu'à la gare du Midi, voire jusqu'à la Porte de Ninove ;
 - Rendre l'avenue Fonsny plus perméable ;
 - Atténuer l'effet de rupture au niveau du faisceau du chemin de fer ;
 - L'espace inutilisé sous les voies peut jouer un rôle important comme espace public couvert ;
 - Enlever la barrière créée par le bâtiment entre la gare et Cureghem (Bloc 2) ;
 - Commencer par réaffecter la galerie/traversée du Bloc 2 en fonction de sa réouverture ;
 - Réaménager le boulevard Jamar et la place Bara au profit des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, mais aussi des fonctions de séjour ;

- Reboucher la trémie Jamar grâce à la remise en surface des trams ;
 - Rouvrir le parc Grisar grâce à une meilleure gestion ;
- Soutient pour la plantation des arbres dans les espaces publics ;
- Valoriser la Senne, qui coule sous le territoire du PAD, avec des aménagements paysagers ;
- Lier la gare du Midi au tronçon de la Senne derrière la rue des Vétérinaires. Plus loin, une connexion de mobilité douce vers le boulevard Paepsem pourrait voir le jour ;
- Préconiser un espace vert à moins de 400m de chaque domicile (Plan Nature de la RBC).
- Patrimoine :
 - Un questionnement sur le futur pour le Tri Postal et les bâtiments de part et d'autre ;
 - Faire collaborer la SNCB à la concrétisation des options du Schéma directeur pour les quadrilatères.

En ce qui concerne le développement socio-économique, les principales observations ont porté sur :

- Profiter de la transformation récente du statut social de la population : des nouveaux propriétaires achètent et rénovent des maisons ;
- Améliorer la sécurité dans le quartier ;
- Améliorer la situation des SDFs dans le quartier ;
- Tenir compte des besoins des commerces de gros et activités productives existants, comme le (dé)chargement ;
- Prévoir des mesures pour les commerçants durant les phases de chantier.

En ce qui concerne la mobilité, les principales observations ont porté sur :

- Le besoin d'une meilleure organisation de la mobilité ;
- Pas d'augmentation de la pression automobile ;
- Mettre à l'honneur les modes de déplacement actifs ;
- Améliorer la sécurité routière autour de la gare ;
- Faire respecter les sites de tram et la limitation de vitesse ;
- Un questionnement sur l'efficacité d'un parking de dissuasion pour résoudre les problèmes de mobilité ;
- Agir de manière volontariste dans le volet réglementaire du PAD sur l'offre de stationnement dans les nouveaux développements ;
- Prévoir des connexions performantes en transport public aux centres de décision à Bruxelles (comme le quartier européen) ;
- Améliorer l'intermodalité entre vélo, train, tram, bus et métro ;
- Faire circuler les trams en surface au lieu de les envoyer en souterrain ;
- Améliorer les aménagements pour le vélo ;
 - Améliorer les connexions à la petite ceinture ;
 - Prévoir du stationnement vélo, dans les alentours des quais et accessible depuis les itinéraires vélo ;
 - Améliorer le RER-vélo sud (L26), le long de l'avenue Fonsny et le long du faisceau ferré (RER-vélo de 4m large) ;
 - Connecter l'ICR rocade A au RER-vélo sud ;
 - Aménager la rue Brogniez (ICR9) en zone résidentielle et à terme en rue cyclable.

En ce qui concerne le bruit, les principales observations ont porté sur :

- Bruit lié à la vitesse excessive et aux voitures sur le site de tram (revêtement).

En ce qui concerne la faune et la flore, les principales observations ont porté sur :

- Prévoir un grand espace vert et public de qualité ;
- Compenser la manque de biodiversité avec des toitures intensives.

En ce qui concerne sols et eaux, les principales observations ont porté sur :

- Compenser l'imperméabilité du quartier avec des toitures intensives, permettant la temporisation des eaux de pluie et de lutter contre les îlots de chaleur ;
- Utiliser la Senne comme exutoire aux eaux de pluie de toutes les toitures et l'espace public.

En ce qui concerne les déchets, les principales observations ont porté sur :

- Manque de poubelles ;
- Améliorer la sensibilisation ;
- Besoins d'agents de proximité: prévention, nettoyage.

En ce qui concerne l'énergie, les principales observations ont porté sur :

- Améliorer la gestion de l'éclairage public.

En ce qui concerne le microclimat, les principales observations ont porté sur :

- Analyser l'impact du projet Victor et d'autres projets sur le quartier, entre autres en terme de vents et d'ensoleillement ;
- Tester les effets des bâtiments hauts en soufflerie pour connaître l'impact des courants d'air dans les espaces attenants.

En ce qui concerne l'air, les principales observations ont porté sur :

- Inclure la qualité de l'air comme paramètre pour le plan.

En ce qui concerne la durabilité, les principales observations ont porté sur :

- Le projet actuel est déséquilibré par rapport au développement durable, car trop axé sur l'économique ;
- Une conception durable est évolutive, pour pouvoir s'adapter aux changements sociétaux ;
- Les bâtiments ont une durée de vie trop courte. Le secteur démolition/construction est très polluant.

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 7 JUIN 2018 SUR LE PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI »

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public¹, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Quartier de la gare de Bruxelles-Midi» en date du « 7 juin 2018 ».

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

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

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

Un riverain s'interroge sur le lien entre le plan d'AUC et le projet de la SNCB qui a l'air d'une massification.

Un habitant de Saint-Gilles demande ce qui justifie d'avoir encore 50 % de bureau alors qu'il y a beaucoup de bureaux vides à Bruxelles et demande à la SNCB s'il y a une réflexion sur les espaces commerciaux sous le pont.

Un habitant demande si le patrimoine vendu par la SNCB sera démoli, si les bâtiments plus récents revendus seront maintenus en bureau, s'il y a une possibilité d'ouvrir ces bâtiments au rez-de-chaussée. Comment réaliser le concept de gare traversante ? Quid du projet Victor ?

Un intervenant demande à qui s'adressent les logements et quels types sont prévus. La station Constitution va provoquer d'importants travaux : il se demande comment les commerces vont survivre.

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

Perspective partage le constat sur les espaces publics, le fait qu'il faut mettre du logement et du logement accessible. Pour le pourcentage de bureau, le raisonnement est que, s'il faut des nouveaux bureaux à Bruxelles, alors il vaut mieux les construire près des gares. Le marché de bureau du quartier du Midi est celui qui se porte le mieux. Mais il y a une volonté de mixité fonctionnelle, pour l'animation et l'amélioration de la qualité de vie. Les mouvements de la SNCB libèrent des espaces qui pourront être reconvertis en quartiers résidentiels. Le but est de parvenir à partager à terme une vision avec tous les acteurs. Il y a une certaine difficulté technique (les contraintes de sécurité sont importantes puisque ces espaces sont situés sous la jonction nord-midi) à réaménager les espaces sous la Jonction (voir Recyclart) mais cela reste un objectif important. En ce qui concerne le logement : pour chaque plan, le département Connaissance Territoriale de Perspective objective la situation en logement pour chaque quartier, à l'aune aussi des besoins qui existent à l'échelle de l'ensemble de la Région. Le PAD envisagé ne sera probablement pas le lieu de la décision en la matière mais une décision pourra être prise par le Gouvernement parallèlement sur base des besoins précisés mis en évidence par Perspective. Pour les bâtiments vendus par la SNCB, la plupart seront obsolètes au moment de la vente, ce sera donc l'occasion de voir si une reconversion en logement est possible. Certains immeubles sont mieux situés que d'autres pour du logement. Victor est un projet qui date d'avant le Schéma directeur (SD) et qui était presque entièrement dévolu au bureau. Dans le cadre du SD, on a fait évoluer le projet pour obtenir un tiers de logement. Maintenant, la Région exige une réalisation concomitante des deux fonctions. Cela se discute en ce moment. La rue intérieure (Midi Station) pourrait être carrément ouverte pour recréer la rue de l'Instruction. La SNCB réfléchit à une réaffectation de ce bloc, ce qui est un point positif. Avenue de Stalingrad, il y aura effectivement des impacts sur les commerces du projet Constitution, c'est pourquoi le projet a été revu, réduit et que les différentes instances s'attachent à réduire l'impact du chantier. Sur metro3.be, des informations seront prochainement annoncées pour une réunion publique dans les semaines à venir.

La SNCB revient sur le lien avec le SD. La SNCB s'inscrit dans le SD. Les terrains seront revendus avec des conditions qui en tiennent compte. Les équipes devront prendre en compte le PAD envisagé.

Un riverain s'interroge sur la chronologie car on en est déjà aux offres alors que le PAD n'est pas encore très avancé.

Perspective explique que des réunions et présentations faites par ses services sont prévues dans le cadre de la remise des offres.

Un habitant de Saint-Gilles demande de détailler les idées sur l'environnement de la gare et notamment les pistes cyclables. Il n'y a pas de place pour passer ni pour se garer, actuellement.

Een bewoonster zegt dat de connecties heel moeilijk zijn voor fietsers en voetgangers. Om de veiligheid te garanderen, is een PAD niet genoeg maar het moet erg in de details bestudeerd worden.

Une intervenante se demande quel sera l'impact des élections communales et régionales.

Een buurtbewoner vraagt of de gebouwen aan beide kanten van het postsorteercentrum behouden zullen zijn.

Een bewoner merkt op dat de bebouwing dens is en de openbare ruimtes schaars.

Un intervenant se renseigne sur la hauteur de la tour Victor.

Un intervenant demande quel sera l'aspect de l'avenue de Stalingrad.

Perspective dit que les contingences électorales sont difficiles à maîtriser. Un point positif nouveau est la clarté sur les intentions de la SNCB. Il est donc possible de discuter. En outre, pour le Tri postal, il y a des initiatives d'occupation temporaire qui permettent d'enclencher des dynamiques positives. Les précisions sont difficiles à apporter sur les plans d'espace public, c'est difficile d'en fournir à ce stade. Il y a une réflexion sur un parking de transit en amont du ring qui pourrait régler une partie des problèmes. Il y a une possibilité d'avoir un parking vélo dans les quadrilatères.

Le PAD envisagé n'a pas vocation à régler le détail des infrastructures vélo ou voiture, par exemple. Il y a une réflexion sur les espaces publics avec les communes pour supprimer des emplacements en voirie. Des aménagements provisoires de voirie ont également été réalisés. Les aménagements définitifs pourront être réalisés une fois les gros chantiers terminés.

Le projet Victor propose à ce stade une tour de logement aussi haute que la tour du Midi, et des bureaux moins hauts.

Il faut rappeler que tous les impacts du plan envisagé seront étudiés par un RIE qui proposera aussi, le cas échéant, des recommandations pour diminuer d'éventuelles incidences négatives. Le projet devra donc éventuellement évoluer sur cette base.

La SNCB explique que, pour les immeubles entourant le Tri Postal, la possibilité de réutiliser des parties est ouverte, cela sera analysé par les équipes d'architectes, mais on pense que ce sera difficile. Le Tri Postal en tout cas sera maintenu.

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

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public², l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour

² Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public, préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur, M.B. du 9 juin 2018, p. 39070.

la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi » en date du « 11 juin 2018 ».

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

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

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

Asbl convivence: s'interroge sur la réflexion des espaces de bureaux pour des entreprises internationales, compte tenu qu'il n'y a pas de vacance dans le quartier ?

Comme dans le PRDD, il y a une volonté affichée de travailler des 'skylines'. En quoi, ces immeubles élevés peuvent apporter un plus-value, vu qu'il y a très peu de recul dans le quartier ?

Intervenant : demande si les autres fonctions, comme des services et des commerces, sont comprises dans la répartition affichée de 50% de logement et 50% de bureau.

Conseillère en urbanisme/environnement pour les entreprises : est-ce qu'on traite la question des écoles dans le PAD ?

Demande la vision sur le futur des commerces de gros, qui sont nombreux dans le quartier et qui ont des besoins particuliers, comme le chargement et le déchargement. En outre, il y avait des activités réellement productives dans le quartier.

Elle craint que l'outil PAD peut faire de l'ombre à d'autres plans et règlements en permettant à la Région de passer au-dessus de certaines prérogatives des communes. Pourquoi a-t-on créé un nouvel outil, plutôt que de transformer les outils existants qui n'apportait peut-être pas une réponse complète pour aux problématiques bruxellois ?

Perspective :

Nouvel outil PAD : l'outil répond à une situation qui était problématique dans le passé, à savoir que la Région n'avait pas de voie réglementaire pour ces plans stratégiques. Elle devait systématiquement demander aux communes d'élaborer un plan réglementaire sur base d'une vision régionale. Pour Tour&Taxis par exemple, cela a pris 9 ans entre l'approbation de la vision et du PPAS. Il est important de souligner que les communes sont systématiquement partie prenante de l'ensemble du processus d'élaboration des PADs.

Bureaux dans le quartier Midi : le raisonnement pour la création de maximum 50% des bureaux est le suivant : s'il faut des nouveaux bureaux dans la Région, correspondant aux standards modernes, il faut les prévoir à proximité immédiate des nœuds de mobilité pour éviter une demande supplémentaire des voitures en ville. En outre, ça ouvre parfois la possibilité de reconverter des bureaux moins bien situés, notamment en deuxième couronne. Un deuxième

élément est le constat que le marché de bureau à Bruxelles-Midi se porte le mieux des quartiers avec bureaux dans la Région.

Immeubles élevés : la qualité urbaine et architecturale d'un immeuble élevé dépend du projet tel que proposé, avec notamment la façon dont elle s'insère dans le tissu urbain et dont son socle anime le quartier. Le PAD donne un cadre urbanistique qui offre la possibilité de réaliser des immeubles élevés à certains endroits à certaines conditions, sans l'imposer, et ces éléments de qualité sont examinés plus en détail au niveau du projet. En outre, les aspects ombrage, vent... sont analysés dans le rapport sur les incidences environnementales à l'échelle du quartier, et le seront de manière plus détaillée via des études d'incidences au niveau du projet.

Équilibre logement/bureau : la répartition 50/50 montre l'ambition de manière claire. En réalité, c'est plutôt 43/43, avec en plus des commerces, activités, services et équipements.

Écoles : l'analyse des besoins des équipements a été faite et montre qu'il y a déjà aujourd'hui des manques dans le quartier, aussi bien au niveau de la petite enfance, des écoles primaires que des écoles secondaires. La création des nouveaux logements dans le quartier doit donc s'accompagner du développement des équipements.

Commerces de gros : ils sont situés à Cureghem, juste en dehors du périmètre. Ils vont pouvoir fonctionner comme actuellement. Le PAD ne se prononcera pas sur leur fonctionnement.

Activités productives : sont déjà parties depuis quelques années. Aujourd'hui, dans le périmètre du PAD, l'îlot des Deux Gares est affecté en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), depuis le PRAS démographique. C'est un endroit plus opportun pour des activités productives qu'au pied de la gare.

BRAL : se demande quel est l'apport du PAD, par rapport au Schéma directeur et au PRAS, au niveau des gabarits des bureaux et des affectations autorisées. Quelle sera la quantité de bureaux autorisée sur les terrains en vente par la SNCB ?

Comment s'articule le PAD avec les charges d'urbanisme ? Est-ce que ce sera la Région qui les négociera dans le cadre du PAD, et quelles fonctions cela permettra d'apporter ?

STIB : la Petite Ceinture est une barrière pour le cheminement piéton vers le centre-ville. Est-ce que le PAD mettra en exergue la manière de rétablir ce lien ?

Habitant du quartier : En quoi consiste la participation au courant de l'élaboration du PAD ? Comment se déroule le processus de la création du plan ?

Pourquoi il n'y a pas eu un contrat de Quartier dans le quartier Midi ?

ARAU : rejoint la question de l'affectation future des îlots en vente de la SNCB : est-ce que l'idée est de réaffecter ou plutôt de conserver en bureaux ?

Quelle est la position actuelle de la SNCB par rapport à l'occupation des quadrilatères ?

Perspective :

Bureaux de la SNCB : la Région est associée aux procédures initiées par la SNCB, pour faire valoir l'intérêt de la Région. Il s'agit notamment de rappeler le cadre urbanistique actuel et de le faire évoluer. En effet, la position de la SNCB a évolué et la démarche actuelle réinterroge le Schéma

directeur, donc on est en train de l'évaluer et de l'actualiser. L'essentiel du Schéma directeur reste d'actualité : le renforcement des fonctions de logement, d'équipement et d'espace public.

Charge d'urbanisme : le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) ne prévoit pas que le PAD puisse s'occuper des charges d'urbanisme. Ceci n'exclut pas que des propositions dans ce cadre peuvent être élaborées en marge de l'élaboration du plan. Ils serviront aux différentes autorités qui vont s'occuper des charges après.

Quadrilatères : ce sont des endroits extrêmement important pour activer l'espace public et le lien avec le centre-ville. Vu leur situation sous la jonction nord midi, Infrabel impose des contraintes onéreuses en terme de sécurité. Trouver un levier pour l'occupation de ces espaces reste une priorité pour la Région.

Parcelles de la SNCB : les négociations sont en cours. Néanmoins, quelques principes semblent se dessiner de manière naturelles. Pour les parcelles au bord du faisceau ferré, il n'est pas évident de créer du logement. Les bâtiments dans l'îlot France Bara sont vétustes et une prédominance résidentielle semble opportune. Le bâtiment Atrium est problématique dans son contexte, donc on étudie les possibilités de reconversion.

Petite ceinture : on analyse avec le Ministre compétent, Bruxelles Mobilité et la STIB les possibilités à court et long terme. Il s'agit de coordonner les différents projets dans la zone : notamment avec le projet Constitution qui aura un chantier impactant dans la zone et la cyclabilité de la Petite Ceinture. Le Schéma directeur contient une proposition de concentrer les bandes de circulation pour pouvoir intégrer la grande berme centrale dans les espaces publics.

Participation : nous sommes au début du processus d'élaboration du PAD. La phase de participation actuelle est un premier échange. Nous examinerons les possibilités de coproduction au niveau des projets, sous forme de workshops avec les riverains, les associations....

Contrat de quartier : c'est vrai que le Gouvernement ne l'a pas choisi jusqu'à maintenant. Peut-être, le caractère frontalier du quartier, avec une partie sur Saint-Gilles et une autre sur Anderlecht, a joué un rôle.

Député au parlement bruxellois : le raisonnement actuel est de dire qu'il faut densifier la zone, vue les connexions de transport public. Néanmoins les études préliminaires montrent que les connexions sont saturées : la Jonction Nord-Midi, les marges en transport public sont faibles et il n'y a pas de marge au niveau automobile. Combien d'augmentation estimez-vous raisonnable en terme d'habitants et de travailleurs, sachant que les quartiers aux alentours sont très denses ? Est-ce qu'il restera de la place pour les espaces verts ?

Selon le projet Constitution, le parcours des trams 81, 82 reste comme aujourd'hui, avec une partie en sous-sol. Néanmoins, le parcours le plus naturel et le plus court est de rester en surface.

Pourquoi cette solution n'est pas prévu dans les plans ?

Comment peut-on rendre l'avenue Fonsny plus perméable, vu sa largeur limité, le flux automobile, le site tram et l'étroitesse des trottoirs ?

Comité de défense de Saint-Gilles : se demande si des logements modérés et moyens seront produits, vu la population pauvre dans les quartiers autour de la gare ? Il s'agit d'éviter que les gens les plus pauvres soient repoussé vers l'extérieur.

Inter-Environnement Bruxelles: se pose la question de la répartition des rôles dans les procédures entre communes et Région. Quid des PPAS abrogés qui cadraient les développements ? Est-ce que le Rapport sur les incidences environnementales porte sur les PPAS ?

Est-ce que le PAD réinterrogera les proportions des typologies de logements, avec une forte proportion de logements haut de gamme, des logements étudiants et peu de logements sociaux, prévu dans le schéma directeur ?

À part des bureaux de la SNCB, quel est l'intérêt de construire des superficies de bureaux supplémentaires ? La dernière publication de l'observatoire des bureaux montre que la vacance immobilière a augmenté dans le quartier. En outre, il est important que la proportion 50/50 entre bureau et logement soient respecter dès les premières phases, contrairement au phasage prévu dans le Schéma directeur.

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

Intervenant: Le quartier est actuellement 100% imperméable. Il n'y a pas de biodiversité et 100 % des eaux pluviales est rejeté à l'égout, alors que la Senne coule en pertuis dans la zone. Est-ce que des toitures intensives avec de la biodiversité ne peuvent pas compenser cette imperméabilité totale ?

Federale Pensioendienst Zuidertoren : vraagt zich af of het behalen van het evenwicht wonen/kantoren een impact heeft op de Zuidertoren.

Habitant du quartier : pense que des tours au fond de vallée créent des problèmes des perspectives et de visibilité. On crée une barrière et en plus, les tours projetés se situe proche de l'habitation existante avec les nuisances que ça amène. Cette aspect doit être étudié. Est-ce qu'un vrai rapport sur les incidences environnementales est mené, selon la réglementation ?

Est-ce qu'on étudie de manière globale les incidences des interactions entre tous les PADs dans la Région ? Est-ce que le transport public sera en capacité d'absorber l'augmentation de la population et des superficies de bureaux prévue ?

Quelle est la finalité de la phase de participation actuelle ? À quel moment est-ce qu'on pourra s'exprimer sur les projets comme le tri postal et son gabarit futur ?

Perspective :

Densification : il s'agit de répondre à l'échelle des quartiers aux défis régionales comme des logements, des équipements et des bureaux. Dans le quartier midi, des décisions de principe sont prises pour appréhender la navette automobile entrante, venant du boulevard Industriel. L'idée est d'offrir une solution alternative aux navetteurs via un parking de dissuasion situé en amont avec une liaison en transports public pour le relier à la gare du midi. En outre, le PAD offre la possibilité d'agir sur l'offre de stationnement dans les nouveaux développements.

Procédure d'élaboration du PAD : le gouvernement bruxellois à approuver le schéma directeur en 2016. Maintenant, il s'agit d'actualiser cette vision dans le cadre d'un plan. Le PAD fera l'objet d'une enquête publique, qui aura probablement lieu vers la fin de l'année, après l'approbation en première lecture par le Gouvernement prévue pour l'automne.

Rapport sur les incidences environnementales (RIE) : le rapport sur les incidences environnementales est fait à l'échelle du plan, selon les directives européennes. Il sera soumis à l'enquête publique avec le plan. Après, les incidences environnementales seront encore étudiées et une enquête publique aura encore lieu à l'échelle du projet, pour les grands projets particuliers.

Interactions entre les PADs : les RIEs de chaque PADS doivent prendre en compte la situation existante et la situation projetée, dans laquelle on inclut le développement des autres PADs comme étant l'évolution prévisible.

Typologie des logements : Perspective est en train de finaliser une note sur la situation actuelle et les besoins du quartier. Éviter une gentrification exagérée est une préoccupation constante. Il reste à voir dans quelle mesure le plan peut fixer les typologies de logement, sinon cette question sera soumise au Gouvernement en parallèle. Contrairement à d'autres PADs, le foncier public dans le quartier Midi est très limité.

PPAS : les PPAS abrogés resteront. Il y aura donc plus de PPAS.

Tracé des trams : le débat par rapport à la question des trams en surface ou en souterrain date déjà de l'époque de l'élaboration du Schéma directeur. Nous pensons que le tram dans la rue Couverte est un élément important pour animer et activer cette espace difficile. L'ambition est d'évacuer les autres modes de transport et d'activer les façades des deux côtés avec des ouvertures et de fonctions. Différentes alternatives ont été étudiées, y compris en surface, dans le cadre du projet Constitution. Une enquête publique sur ce projet aura lieu vers la fin de l'année.

Projet bureau SNCB : un agrandissement du bâtiment existant est nécessaire pour accueillir les m² demandés par la SNCB. Sans vouloir s'avancer sur la forme des projets qui seront élaborés dans le cadre du marché de la SNCB, on trouve que le coin à l'entrée de la gare est important pour marquer l'entrée de la gare et pour créer un dialogue avec la place de la Constitution. Le socle doit être activé.

Biodiversité : la verdurisation du quartier est un enjeu. La plantation des arbres sur l'esplanade de l'Europe est prévue. En outre, le plan prévoit un parc public le long de la Senne à ciel ouvert au fond de l'îlot des Deux Gares. Des toitures vertes et ouvertes sont possibles et à envisager au niveau des projets.

Tour du Midi : le plan n'aura pas d'impact sur l'affectation actuelle de la tour du Midi.

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 12 JUIN 2018 SUR LE PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR «QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI »

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public³, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi », une réunion d'information et de participation du

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

public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Quartier de la gare de Bruxelles-Midi» en date du « 12 juin 2018 ».

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

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

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

Travailleur du quartier : Y-a-t-il un projet pour le terrain vague à côté de l'entrée de la gare ?

Habitant du quartier : Quels sont les délais prévus pour l'élaboration du PAD Midi ?

Habitant du quartier : le descriptif des maisons ouvrières ne correspond pas à mon ressenti. Il y a une réelle qualité du bâti dans le quartier. En outre, ces dernières années il y a une transformation du statut social de la population. Des nouveaux propriétaires achètent et rénovent des maisons parce qu'ils choisissent de vivre dans un quartier de gare.

Comment le programme supplémentaire annoncé va impacter le gabarit du quartier existant ?

Perspective:

Projet Victor : Le projet est toujours d'actualité. Néanmoins, initialement le projet comportait exclusivement du bureau avec plus de 100.000 m². La décision prise dans le cadre du Schéma directeur a été de remplacer une partie des bureaux par des logements. Il s'agit maintenant de 65.000 m² de bureaux et 37.500 m² de logements.

Timing du PAD envisagé : l'élaboration du plan peut être prêt en septembre-octobre 2018. La procédure de validation du plan commencerait à ce moment-là. Cette procédure dure environ 8 mois, si tout se passe comme prévu.

Notion de quartier ouvrier : l'idée n'était pas du tout d'attacher de connotation négative à ce terme. Il s'agit avant tout d'une description du profil socio-économique des habitants du quartier. Les analyses montrées ne confirment pas encore les tendances récentes dans le quartier. Une analyse plus fine avec des chiffres plus récents est en cours pour vérifier l'ampleur de l'évolution du profil socio-économique de la population en cours.

Programmation : la programmation va être localisée dans ces opportunités foncières. Plusieurs opportunités se présentent dans le quartier : le projet de transport public, les quadrilatères, la démarche de la SNCB... Via le PAD envisagé, la Région et les communes se prononceront sur la façon dont elles veulent voir évoluer ce quartier.

Habitant du quartier : le quartier est déjà parmi les plus densément habité du pays. Pourquoi encore autoriser autant de m² de bureaux et de logements? Il y a surtout besoin d'espaces ouverts et d'arbres.

Quels seront les occupants des bureaux supplémentaires ?

Quel est le dialogue entre le projet et les projets dans un périmètre plus large autour, comme les contrats de quartiers et le CRU?

Intervenant : wordt de luchtkwaliteit als parameter in het plan opgenomen ?

Habitant du quartier : wat zal de verbetering van de kwaliteit van de publieke ruimte en de verkeersveiligheid concreet inhouden ? Verkennende wandelingen met verschillende bevolkingsgroepen kunnen helpen om de vele noden te kennen.

Intervenant: est-ce que la réflexion pour le quartier Midi a été nourrie par des exemples d'autres quartiers des villes européennes de même taille, comme Lyon Part-Dieu ?

On constate de plus en plus de bâtiments de bureau qui sont reconvertis en logement. Existe-t-il un vrai besoin de bureaux dans le quartier Midi?

On constate un profil peu internationalisé des occupants des bureaux dans le quartier. Est-ce que ça peut être dû à un manque de connexions performantes aux centres de décision à Bruxelles, comme le quartier européen ?

Quelle est l'articulation avec d'autres projets, comme le projet de la cyclabilité de la Petite Ceinture et l'idée d'un nouveau tunnel pour décharger la jonction Nord-Midi qui irait de la gare du Midi au quartier Européen?

Quelle est la réflexion par rapport au bâtiment qui ferme la perspective entre la gare et Anderlecht (Bloc 2) ?

Perspective

Bureaux : le raisonnement pour la création des bureaux est le suivant : s'il faut des nouveaux bureaux dans la Région, correspondant aux standards modernes, il faut les prévoir à proximité immédiate des nœuds de mobilité pour éviter une demande supplémentaire des voitures en ville. En outre, ça ouvre la possibilité de reconverter des bureaux moins bien situés, notamment en deuxième couronne. Un deuxième élément est le constat que le marché de bureau à Bruxelles-Midi se porte le mieux des quartiers avec bureaux dans la Région. Néanmoins, des bureaux ne peuvent se réaliser qu'à condition que l'ensemble du cadre du quartier soit revalorisée et plus agréable. On pense qu'une dynamique globale peut permettre d'attirer d'autres types occupants qu'aujourd'hui.

Comparaison avec d'autres villes : l'AUC est l'architecte en chef du développement du quartier de Lyon Part Dieu. Ça nous apporte évidemment beaucoup d'expérience par rapport aux défis qu'on partage.

Rapport sur les incidences environnementales (RIE) : un RIE accompagnera le PAD envisagé, ce qui n'était pas le cas pour le schéma directeur. Il sera consultable dans le cadre de l'enquête publique.

Mobilité : pour gérer l'augmentation de la mobilité, des décisions de principe sont prises pour appréhender la navette automobile entrante, entrant à Bruxelles par le boulevard Industriel. L'idée est d'offrir une solution alternative aux navetteurs via un parking de dissuasion situé en amont avec une liaison en transports publics pour le relier à la gare du Midi. L'autre levier pour la

mobilité est le stationnement. Le PAD envisagé offre la possibilité d'agir sur l'offre de stationnement dans les nouveaux développements, pour éviter que des développements soient générateurs de demandes de mobilités nouvelles. Il y a de nombreuses places de stationnement sous-utilisées dans le quartier et nous travaillons sur la mutualisation de ces places.

Lien avec les contrats de quartier et CRU : nous travaillons sur la coordination entre les outils. Les mêmes acteurs sont impliqués dans les différents projets, notamment les communes. Il s'agit par exemple de renforcer le lien entre la gare, le quartier du Wiels, notamment grâce aux projets du CRU.

Espaces publics et sécurité routière : quelques mesures ont déjà été prises pour augmenter la sécurité, comme la réduction de l'avenue Fonsny à deux fois une bande. D'autres mesures sont nécessaires. Le schéma de mobilité du Schéma directeur propose de réduire la place de la voiture de manière générale, avec des mesures précises. La rue Couverte est un autre exemple emblématique à cet égard, pour laquelle on propose de déplacer les bus et taxis en vue d'une requalification complète de cet espace public.

Jonction nord-midi : la gare internationale, prévu dans le Schéma directeur, répondait à la saturation de la jonction nord-midi. Comme ce projet ne se fera pas, des études sont en cours pour résoudre la jonction nord-midi. La Région ne peut pas se permettre d'attendre une solution définitive pour agir sur le quartier et répondre aux besoins des habitants.

Bloc 2 : le bâtiment est identifié dans le Schéma directeur comme très problématique parce qu'il constitue une vraie barrière entre la gare et la maison communale d'Anderlecht. À court terme, la SNCB travaille sur un projet dans lequel l'enjeu est de recréer la connexion dans le bâtiment existant. À plus long terme, le Schéma directeur avait déjà anticipé la mutation du bâtiment, en l'éclatant pour créer des liens physiques et visuels entre eux.

Habitant du quartier : quelles mesures sont prévues pour améliorer la sécurité, la propreté et gérer la problématique des SDF ?

Habitant du quartier : est-ce que le marché du dimanche a été un paramètre de la réflexion ? Une densité augmentée pourrait permettre d'envisager une halle alimentaire couverte comme à Lyon Part-Dieu.

Association de commerçants Stalingrad-Lemonnier : Comme indiqué, le boulevard du Midi est une barrière entre le quartier et le centre-ville. Dans l'accord de Gouvernement, il y avait une passerelle prévue entre l'esplanade de l'Europe et l'avenue Stalingrad. Quels sont les perspectives actuelles pour relier le quartier Midi au Pentagone ?

Habitant du quartier : la densification proposée semble hors d'échelle de Bruxelles. Dans des quartiers déjà denses, il s'agit surtout d'augmenter les espaces publics et verts.

Quelle sera l'interaction entre le rez-de-chaussée du projet de bureaux de la SNCB et l'espace public ? Est-ce que le BMA est associé au concours de la SNCB ?

Habitant du quartier et Inter-Environnement Bruxelles : même si l'idée de concentrer des bureaux autour des gares semble logique, le quartier a déjà accueilli 300.000 m² de bureaux supplémentaires en une quinzaines d'années.

Je doute qu'un parking de dissuasion soit suffisant pour résoudre les problèmes de mobilité. Autant, qu'on constate que des parkings de dissuasion fonctionnent surtout lorsqu'ils sont à proximité des lieux de départ. A l'entrée de la Région, je vois difficilement des automobilistes prendre le transport public.

Je trouve positif que les permis du projet Victor n'ont pas encore été délivrés et que la Région ait pu imposer une partie de logement. Est-ce que la Région va pouvoir lier les permis pour s'assurer que la partie bureau se fasse avec la partie logement ? Les gabarits du projet ne sont pas acceptables, notamment pour les habitants de l'immeuble du Lombard. Est-ce que le concours d'architecture pour ce projet est toujours d'actualité ?

Est-ce que le périmètre de préemption autour du bâtiment Atrium de la SNCB à Saint-Gilles est toujours d'application ? Existe-t-il un périmètre de préemption coté Anderlecht ? Est-ce qu'un périmètre de préemption lié au PAD est prévu pour réduire le risque de spéculation dans le quartier ?

Habitant du quartier, travaille pour la ville de Bruxelles : demande avant tout une amélioration de la qualité de vie dans le quartier, notamment au niveau de la qualité des espaces publics.

Il faut un travail sur les barrières de la Petite Ceinture et le faisceau du chemin de fer pour atténuer l'effet de ruptures.

Le périmètre du PAD n'englobe pas la Petite Ceinture et ce morceau n'est pas non plus intégré dans le projet de la cyclabilité de la Petite Ceinture, ni dans le projet Constitution. Le PAD et les projets de réaménagement de l'espace public doivent intégrer cette traversée de la petite ceinture.

Est-ce que les m² et gabarits projetés du projet Victor sont déjà acquis par le promoteur ? Une analyse de l'impact sur le quartier, entre autres en terme de vents et d'ensoleillement est indispensable.

Perspective

Sécurité, propreté, pauvreté : ces problématiques ne sont pas directement de la compétence de l'outil PAD mais on les a diagnostiquées et on les prendra en compte autant que nous pouvons le faire à travers un plan. Pour le reste, nous tâchons évidemment de sensibiliser les acteurs directement compétents.

Pour la sécurité, on agit par le biais de l'amélioration du cadre de vie pour augmenter le sentiment de sécurité : favoriser les perméabilités, prévoir des socles actifs, un quartier qui vit 24/7.... Les autorités locales et la police doivent également agir à leur niveau.

La gestion et l'entretien des espaces publics est important pour la propreté. Dans ce cadre, nous avons proposé une structure unique de gestion des espaces publiques pour le quartier, qui regroupe les différents gestionnaires actuels.

Dans le plan, nous prévoyons des surfaces dédiées à de l'équipement public. Si des opérateurs compétents se manifestent, ils pourront utiliser ces espaces pour la problématique des SDF.

Marché : il a bien été pris en compte pendant l'élaboration du Schéma directeur. La proposition pour l'espace public s'accorde à ces besoins et une halle alimentaire a été proposée dans les quadrilatères.

Lien avec le centre-ville : c'est un enjeu important de faciliter le lien avec le centre-ville, qui n'est qu'à dix minutes. L'aménagement des espaces public et l'activation des quadrilatères peuvent favoriser ce cheminement.

Rôle BMA : le BMA accompagne le processus et accompagnera également la SNCB dans son projet de nouveau siège.

SNCB : le rez-de-chaussée du projet participera à l'animation de l'espace public, en y mettant des surfaces commerciales, d'autres fonctions et les fonctions liées aux bureaux qui s'ouvrent le plus à l'extérieur comme l'accueil ou un showroom....

Perspective

Victor : il n'y a pas de droit acquis au niveau des gabarits mais des études urbanistiques nous font penser qu'ils sont acceptables. Il y aura une étude d'incidences au niveau du plan et ensuite au niveau du projet, pour aborder toutes les interrogations. Ces documents sont systématiquement soumis à enquête publique.

Petite ceinture : la demande de permis actuelle du projet Constitution s'est focalisée sur les infrastructures souterraines. Après, le projet sera complété avec un aménagement de surface pour éviter le retour au pristin état. Il n'y a pas de piste cyclable prévue à cette hauteur vu l'impact conséquent du chantier Constitution. Les connexions seront faites lors du réaménagement. Le Schéma directeur comprend des propositions d'amélioration en surface qui sont compatibles avec le projet Constitution, mais la réalisation devra attendre la réalisation de ce projet.

Mobilité : la pression automobile est un enjeu qui dépasse le quartier, elle est forte dans toute la Région. Plusieurs parkings de dissuasion sont prévus à l'ouest de la Région. Il s'agira de bien les signaler sur le Ring. Les alentours du boulevard Industriel changeront dans les années à venir. Il devra muter en un boulevard plus urbain avec une offre de transport public renforcée.

Phasage des développements : il est important de synchroniser les développements de logements et de bureaux. Ça vaut également pour le projet Victor, pour lequel la Région veut l'assurance que les deux parties se feront.

Maitrise foncière : contrairement à d'autres PAD, il y a très peu de foncier public dans le quartier Midi. Le PAD est un outil parmi d'autres pour encadrer les développements. Le périmètre de préemption est un autre outil et son utilité sera étudié.

Espaces publics : on doit travailler la qualité des espaces public, les traversées et la verdurisation. Le Schéma directeur prévoyait déjà des arbres sur l'esplanade de l'Europe et un parc autour de la Senne à ciel ouvert à la hauteur de l'ilot des Deux Gares. On n'a pas nécessairement besoin d'un PAD pour agir sur les espaces publics.