

*PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR  
ET DE SON RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (R.I.E.)  
PAD MIDI*

---

*AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT*

*17 MARS 2022*

---

Secrétariat Commission  
Régionale de Développement  
Gewestelijke Ontwikkelings-  
Commissie Secretariaat

Rue de Namur, 59  
1000 Bruxelles  
Naamsestraat, 59  
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56  
F +32 2 435 43 99  
@ crd-goc@perspective.brussels  
www.crd-goc.brussels

[ici](#)  
[ici](#)

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1.CONTEXTE HISTORIQUE DU PROJET .....                                | 6  |
| 2.DESCRPTION ET OBJECTIFS DU PROJET DE PAD .....                     | 7  |
| 3.ETAT ACTUEL DU LOGEMENT PUBLIC/A FINALITÉ SOCIALE EN RBC.....      | 11 |
| 4. AVIS .....                                                        | 12 |
| 1. PRÉAMBULE.....                                                    | 12 |
| Ambitions du projet.....                                             | 12 |
| 2. GOUVERNANCE ET PARTICIPATION.....                                 | 14 |
| Pertinence de l'outil /nécessité d'un PAD .....                      | 14 |
| Manque de flexibilité d'un PAD ? .....                               | 14 |
| Déficit démocratique/participatif.....                               | 15 |
| Délais trop courts pour l'examen du dossier ?.....                   | 15 |
| Demande de moratoire .....                                           | 16 |
| PAD fonctionnaliste/manque de vision de l'immatériel .....           | 16 |
| Cohérence entre les différents projets de PAD .....                  | 17 |
| 3. INTERACTIONS AVEC LES AUTRES QUARTIERS.....                       | 17 |
| 4. GABARITS/FORME URBAINE/PAYSAGE .....                              | 18 |
| Densité.....                                                         | 18 |
| Manque d'espaces verts.....                                          | 21 |
| Trame paysagère .....                                                | 23 |
| 5. PERSPECTIVES.....                                                 | 25 |
| Construction îlot Jamar/perspective maison communale Anderlecht..... | 25 |
| 6. PROGRAMMATION – STRATÉGIE Gare.....                               | 26 |
| Gare.....                                                            | 26 |
| Bureaux.....                                                         | 27 |
| Équilibre bureaux/logements .....                                    | 28 |
| Évolution des besoins (crise covid) .....                            | 28 |
| Bilan carbone.....                                                   | 30 |
| Logement/logement social.....                                        | 31 |
| Qualité des logements.....                                           | 31 |

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Logement à finalité sociale.....                                                                                         | 31 |
| Équipements.....                                                                                                         | 35 |
| Commerces.....                                                                                                           | 37 |
| Activités productives/PME .....                                                                                          | 38 |
| Peu d'attention aux activités productives, PME/logistique/économie circulaire.....                                       | 38 |
| 7. MOBILITÉ .....                                                                                                        | 39 |
| Réduction en amont du trafic de transit .....                                                                            | 39 |
| Accès poids lourds via le boulevard Industriel .....                                                                     | 39 |
| Flux automobile rue Bara/boulevard Jamar.....                                                                            | 39 |
| Stationnement .....                                                                                                      | 40 |
| Trafic routier .....                                                                                                     | 41 |
| Réduire versus gérer les flux de circulation .....                                                                       | 41 |
| Équilibre entre avenue Fonsny et rue Bara.....                                                                           | 41 |
| Transports publics .....                                                                                                 | 42 |
| Cohabitation des usagers .....                                                                                           | 43 |
| Piétons.....                                                                                                             | 43 |
| La marche et la traversée de la Petite Ceinture à pied .....                                                             | 43 |
| Signalétique - Lisibilité pour les déplacements .....                                                                    | 43 |
| Cheminement piéton agréable entre les terminus de bus .....                                                              | 43 |
| Vélos .....                                                                                                              | 44 |
| Rue de l'Argonne.....                                                                                                    | 44 |
| Bus .....                                                                                                                | 44 |
| Terminus tram 51/53 .....                                                                                                | 44 |
| Espaces sous voie « quadrilatères » .....                                                                                | 44 |
| 2 <sup>ème</sup> pôle bus/taxis.....                                                                                     | 45 |
| Livraisons/distribution.....                                                                                             | 45 |
| Stationnement .....                                                                                                      | 46 |
| Stationnement TC.....                                                                                                    | 46 |
| Déplacement 2 <sup>ème</sup> pôle TP : impact sur place Constitution ? Autres solutions? Quid électrification bus? ..... | 46 |
| Mutualisation des parkings .....                                                                                         | 46 |
| Stationnement véhicules partagés.....                                                                                    | 47 |
| Bus courte et moyenne distance.....                                                                                      | 47 |

|                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Stationnement Vélos .....                                                                                    | 47 |
| 8. MAILLAGE BLEU ET GESTION DE L'EAU .....                                                                   | 47 |
| Lit de la Senne trop peu présent .....                                                                       | 47 |
| Gestion de l'eau .....                                                                                       | 47 |
| La nature de l'eau en ville.....                                                                             | 48 |
| 9. ÎLOTS DE CHALEUR .....                                                                                    | 49 |
| 10. ÉNERGIES RENOUVELABLES/réseau de chaleur .....                                                           | 49 |
| 11. RIE.....                                                                                                 | 50 |
| Actualisation RIE et PAD .....                                                                               | 52 |
| Scénarios alternatifs dans le RIE.....                                                                       | 54 |
| Atlas du sous-sol .....                                                                                      | 54 |
| 12. LOGISTIQUE/CHANTIER .....                                                                                | 54 |
| Terminus technique du tram 51 .....                                                                          | 54 |
| 13. QUESTIONS DES COÛTS.....                                                                                 | 55 |
| 14. PHASAGE ET OPÉRATIONNALISATION.....                                                                      | 55 |
| 15. VOLET RÉGLEMENTAIRE .....                                                                                | 56 |
| 5.CONCLUSION/RECOMMANDATIONS POUR UN NOUVEAU PROJET DE PAD.....                                              | 56 |
| 6.ANNEXE 1 : RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD MIDI..... | 60 |
| 7.ANNEXE 2 : RAPPEL DE L'AVIS général DE LA CRD SUR LES PAD .....                                            | 61 |
| 8.ANNEXE 3 : ETAT DU LOGEMENT PUBLIC/A FINALITE SOCIALE AUX ENVIRONS DU PAD ..                               | 62 |

*Vu la demande d'avis sollicitée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le **projet de plan d'aménagement directeur (PAD) MIDI et de son rapport sur les incidences environnementales (RIE)**, reçue en date du 21 janvier 2022 ;*

*Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;*

*La Commission s'est réunie les 3 et 17 février, ainsi que les 10, 15 et 17 mars 2022 ;*

*Après avoir entendu le représentant du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, effectué une visite de terrain, entendu le Référent logement et le nouveau Facilitateur Quartiers durables;*

*La Commission émet en date du 17 mars 2022 l'avis unanime suivant.*

## **1. CONTEXTE HISTORIQUE DU PROJET**

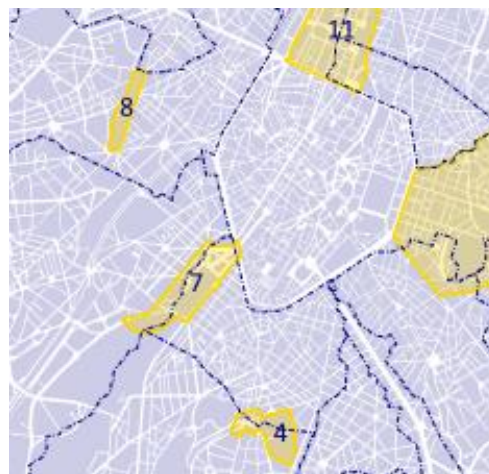
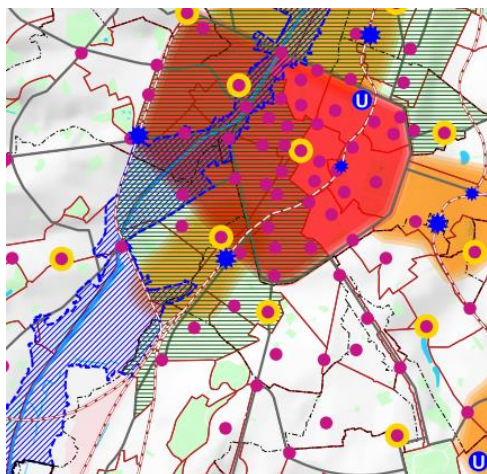
*Le site de la gare du Midi a fait l'objet de nombreuses réflexions depuis plusieurs dizaines d'années. Avec le bouclage du métro au Midi (1988) et surtout l'arrivée du TGV dans les années 1990-1994, un schéma de développement est proposé en 1991 pour répondre aux nouveaux besoins. Sa position de hub ferré nord-européen (TGV, Thalys, Eurostar) a incité Bruxelles à miser sur l'attrait international de son statut pour l'établissement de sociétés et bureaux étrangers dans le quartier de la gare. De nombreux promoteurs ont investi en ce sens et la S.N.C.B., pour les terrains dont elle était propriétaire, avec l'appui de la Région, fait de même en établissant un master plan pour la gare du Midi et ses abords. Plusieurs projets voient ainsi le jour.*

*Cependant, le manque de vision coordonnée a poussé la Région à établir un Schéma directeur sur le principe de « gare habitante » approuvé le 14 janvier 2016 par le Gouvernement et pour lequel la Commission a remis un avis le 23 juin 2015.*

*Réalisé en concertation avec les autorités régionales et communales, la S.N.C.B. et les opérateurs de transport en commun, ce schéma directeur reposait sur une ambition partagée de renforcer la qualité de vie de cette « porte d'entrée » de Bruxelles, avec la création d'une mixité fonctionnelle, l'amélioration de l'espace public et de la mobilité, l'ouverture de la gare sur le quartier, tout en offrant une meilleure visibilité à celle-ci.*

## 2. DESCRIPTION ET OBJECTIFS DU PROJET DE PAD

*Quartier Gare du Midi dans le contexte du PRDD.*



| Légende      Legende                             |                                                      |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <b>Echelle territoriale</b>                      | <b>Ruimtelijke schaal</b>                            |
| Limite régionale                                 | Gewestgrens                                          |
| Limite communale                                 | Gemeentegrens                                        |
| Monitoring des Quartiers                         | Wijkmonitor                                          |
| <b>Structure morphologique</b>                   | <b>Morfologische structuur</b>                       |
| Relief                                           | Relief                                               |
| Vert                                             | Groen                                                |
| Eau                                              | Water                                                |
| Chemin de fer                                    | Spoorweg                                             |
| <b>Armature spatiale</b>                         | <b>Ruimtelijke ruggengraat</b>                       |
| Centre de quartier                               | Wijkcentrum                                          |
| Centre interquartier                             | Interwijken centrum                                  |
| Centre urbain                                    | Stedelijk centrum                                    |
| Hypercentre ville                                | Hyperstadscentrum                                    |
| <b>Accessibilité multimodale</b>                 | <b>Multimodale bereikbaarheid</b>                    |
| Grande voirie urbaine                            | Grote stedelijke weg                                 |
| Axe pénétrant                                    | Invalsweg                                            |
| Ring                                             | Ring                                                 |
| Canal                                            | Kanaal                                               |
| Ligne de chemin de fer                           | Spoorlijn                                            |
| Grande Gare                                      | Groot station                                        |
| Gare                                             | Station                                              |
| <b>Structure socio-géographique à développer</b> | <b>Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur</b> |
| Espace socio-économiquement faible               | Sociaal-geografisch zwakke ruimte                    |
| Territoire du canal                              | Kanaalgebied                                         |
| Pôle universitaire                               | Universitaire pool                                   |

Secrétariat Commission  
Régionale de Développement  
Gewestelijke Ontwikkelings-  
Commissie Secretariaat

Rue de Namur, 59  
1000 Bruxelles  
Naamsestraat, 59  
1000 Brussel

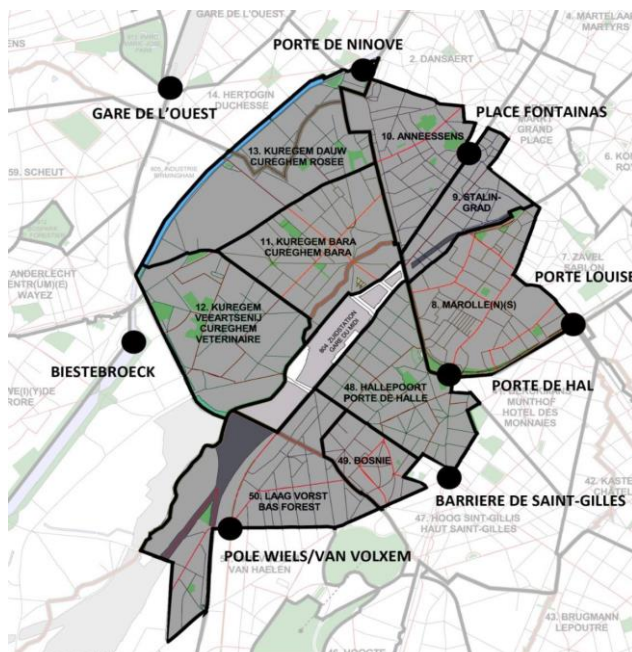
T +32 2 435 43 56  
F +32 2 435 43 99  
@ crd-goc@perspective.brussels  
www.crd-goc.brussels

ici  
ici

### Délimitation du périmètre opérationnel (MB 14/05/2018)



### Périmètre d'observation territoriale du PAD Midi (extrait du CSC RIE Midi du 7/12/2017)



Le projet de PAD s'inscrit dans le cadre des objectifs du PRDD de 2018 et du schéma directeur repris ci-dessus et notamment ceux :

- De la reconnaissance du statut international du quartier de la gare Bruxelles-Midi, grâce à une accessibilité en transport public remarquable, tant au niveau international, national, métropolitain que bruxellois. Ce quartier doit pouvoir s'inscrire dans une vision polycentrique de la ville, tant à l'échelle locale que métropolitaine. L'amélioration des espaces publics et du pôle intermodal doit se réaliser au bénéfice des usagers et des habitants qu'ils accueillent.

En ce sens, le PAD prévoit prioritairement le réaménagement de la rue Couverte, avec une meilleure intégration du tram et la suppression des bus et des taxis. Les autres aménagements

Secrétariat Commission  
Régionale de Développement  
Gewestelijke Ontwikkelings-  
Commissie Secretariaat

Rue de Namur, 59  
1000 Bruxelles  
Naamsestraat, 59  
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56  
F +32 2 435 43 99  
@ crd-goc@perspective.brussels  
www.crd-goc.brussels

ici  
ici

planifiés sont l'aménagement d'une deuxième gare de bus entre l'avenue Fonsny et la place de la Constitution, et l'optimisation de la place Bara et du profil de l'avenue Fonsny.

Du besoin de renforcer la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants, ce qui nécessite le développement des équipements de proximité nécessaires pour renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier (notamment par l'animation des rez-de-chaussée) et pour accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare.

Le rééquilibrage des fonctions du quartier est fondamental : le PAD entend renforcer son caractère résidentiel (objectif de 50% maximum de bureaux), en s'appuyant sur le concept du schéma directeur de « gare habitante » qui établit les lignes de force stratégiques de l'évolution de ce quartier. En effet, le quartier dispose encore d'un certain potentiel de construction de bureaux, mais ceux-ci doivent impérativement être accompagnés d'un développement suffisant desdits logements et équipements ; ils doivent aussi être réalisés à proximité des nœuds de mobilité afin de réduire au maximum le mode automobile en ville. Si la densité globale projetée pour le quartier augmente par rapport à la situation existante, elle s'apparente toutefois à la densité de quartiers de gares similaires, selon une analyse de type benchmarking.

Cet objectif passe obligatoirement par l'amélioration de la qualité des espaces publics (EP) (avec comme trame de fond la vallée de la Senne et le renforcement de continuités nord-sud notamment tout en reliant les EP existants et en les rendant plus qualitatifs) et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles, la valorisation du patrimoine architectural et, le cas échéant, un programme d'occupation temporaire des espaces vacants.

- La verdurisation des espaces publics et des intérieurs d'îlots est maximisée. Le PAD ambitionne de lutter contre la problématique des îlots de chaleur urbains (ICU). L'eau, la végétation, les matériaux et l'ombrage sont pris en compte lors de la conception des espaces publics en vue de développer des îlots de fraîcheur.

Le projet de PAD se veut également une réponse à des projets précis :

- L'élaboration d'un nouveau siège social pour la S.N.C.B. à la rue Fonsny (Tri postal), la vente des autres propriétés de la S.N.C.B. dans le quartier, ainsi que renoncement de la S.N.C.B. à développer le projet d'extension de la gare TGV qu'elle envisageait (rationalisation et diminution de moitié des mètres carrés de bureaux) ;
- L'élaboration d'un nouveau siège pour INFRABEL, distinct de celui de la S.N.C.B., entre la rue de France et le faisceau ferré, couplé au renouvellement de leurs installations techniques (dispatching de roulage des trains) ;
- Le projet Constitution, le métro avec une desserte plus importante ;
- La rationalisation de la circulation des trams sur Fonsny/rue couverte.

La vision de ce PAD devra être accompagnée d'une mise en œuvre et d'outils opérationnels qui la complètent (contrat de quartier durable Midi, le CRU...).

Lors de l'audition, le représentant du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale rappelle les ambitions fondamentales partagées pour le PAD :

- La mixité fonctionnelle et le renforcement de la fonction résidentielle ;
- L'attractivité et l'animation du quartier ;

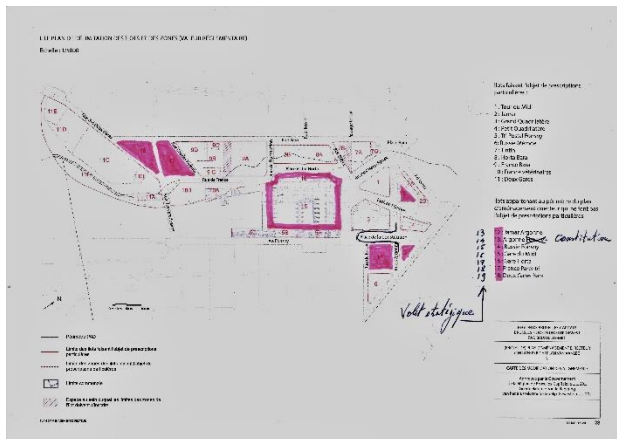
- *La connexion aux quartiers environnants en adoucissant les barrières et les ruptures ;*
- *La qualité des espaces publics, visibles et lisibles, qui doit favoriser leur convivialité et accueillir une multiplicité d'usages ;*
- *L'implantation d'équipements locaux et régionaux ;*
- *L'apaisement de la circulation automobile, en donnant la priorité au piéton ;*
- *La maintenance et la gestion des espaces publics du quartier.*

| Un quartier de gare habité :                                                   |                             |                             |                              |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| tableau des évolutions programmatiques globales annoncées par le projet de PAD |                             |                             |                              |
|                                                                                | Situation existante         | Projet de PAD               | Évolution                    |
| Bureaux                                                                        | 438.500m <sup>2</sup>       | 426.000m <sup>2</sup>       | -12.500m <sup>2</sup>        |
| Logements                                                                      | 66.000m <sup>2</sup>        | 255.000m <sup>2</sup>       | +189.000m <sup>2</sup>       |
| Équipements                                                                    | 7.000m <sup>2</sup>         | 50.500m <sup>2</sup>        | +43.500m <sup>2</sup>        |
| Commerces/services/HoReCa                                                      | 53.500m <sup>2</sup>        | 69.000m <sup>2</sup>        | +15.500m                     |
| Activités productives                                                          | 18.000m <sup>2</sup>        | 19.000m <sup>2</sup>        | +1.000m <sup>2</sup>         |
| Surfaces à réaménager                                                          | 14.000m <sup>2</sup>        | /                           | -14.000m <sup>2</sup>        |
| <b>TOTAL</b>                                                                   | <b>597.000m<sup>2</sup></b> | <b>825.000m<sup>2</sup></b> | <b>+228.000m<sup>2</sup></b> |
| Densité (P/S) nette/brute                                                      | 2,70/1,22                   | 3,67/1,69                   | +0,97/+0,47                  |
|                                                                                |                             |                             |                              |
| Espace public                                                                  | 155.000m <sup>2</sup>       | 166.000m <sup>2</sup>       | +11.000m <sup>2</sup>        |
| Espace vert public                                                             | 0m <sup>2</sup>             | 26.000m <sup>2</sup>        | +26.000m <sup>2</sup>        |

## Erreurs matérielles

La commune de Saint-Gilles relève qu'au Tri postal Fonsny, une superficie de 9.000m<sup>2</sup> de logement est erronément comptabilisée en logement, alors qu'il s'agit d'un établissement hôtelier et non de logement.

La CRMS a relevé une erreur dans la numérotation des îlots cf schéma ci-dessous :



### 3. ETAT ACTUEL DU LOGEMENT PUBLIC/A FINALITÉ SOCIALE EN RBC

A la suite de l'audition du référent logement, il apparaît que sur un total de 592.942 logements (01/01/2021), 52.357 logements (8,8%) sont la propriété de Pouvoirs publics, dont :

- *Sociaux : 40.215 logements (01/01/2021), mais 4.000 en attente de rénovation*
- *Communaux : 10.671 logements (30/06/2020), mais qui ne sont pas tous sociaux ou moyens*
- *Fonds du Logement : 1.573 logements (01/01/2021)*

Il n'y a pas de définition légale du « logement à finalité sociale ». Ce serait le logement produit ou encadré dans le cadre d'une politique publique régionale, que ce soit au niveau de la fixation du loyer ou des conditions d'acquisition et/ou de revente des biens.

Selon la Déclaration de politique régionale (DPG), l'objectif régional est de disposer de 15% de logements à finalité sociale sur l'ensemble du territoire régional répartis de manière équilibrée par commune et par quartier.

Actuellement, il y en a 11,2% (soit 66.164), inégalement répartis sur le territoire régional.

Quelques communes atteignent l'objectif de 15%, à savoir Watermael-Boitsfort (18,49%), Molenbeek-St-Jean (17,82%), Anderlecht (17,73%), St-Josse-ten-Noode (15,59%) et Ganshoren (15,18%).

Bruxelles-Ville (14,38%), Evere (14,74%) et BSA sont proches de l'objectif, mais les autres en sont éloignées, dont Saint-Gilles (10,16%).

Il manque 22 000 logements à finalité sociale pour atteindre l'objectif des 15% à l'échelle de la Région, dont +/- 12 500 logements à finalité sociale sont en projet au sein des opérateurs régionaux de logements. Il faut donc encore prévoir 9.500 logements pour atteindre l'objectif.

Le Cadran sud-est presque vide en terme de logements à finalité sociale, mais nécessite des moyens importants vu l'impact élevé du foncier dans cette partie de la région.

Actuellement, le GRBC a une logique d'opportunité foncière, mais peu/pas de stratégie foncière.

#### 4. AVIS

##### 1. PRÉAMBULE

*Avant toute chose, la Commission est interpellée par le fait que le Gouvernement ait approuvé en première lecture le projet et le mette à l'enquête publique, alors que d'emblée, il affiche sa volonté de revoir la densité et le gabarit de la tour de l'îlot Tintin sur la base de la recommandation y relative dans le RIE et décide de lancer une étude du potentiel traversable de l'îlot France-Vétérinaire (pour laquelle il s'engage à privilégier cette forme urbaine si les conclusions de cette étude sont positives et si les résultats de l'enquête publique, au travers des réclamations, révèlent l'opportunité de sa mise en œuvre).*

*Lors de l'audition, le représentant du Gouvernement a confirmé que le projet sera nécessairement remis à l'enquête publique.*

*La Commission estime que l'approche suivie s'avère coûteuse au niveau procédural et logistique. Elle recommande de partir sur de nouvelles bases, en étant plus ambitieux pour cette partie stratégique de la ville. Ce projet devrait être un projet phare pour toute la région et bien au-delà.*

##### Ambitions du projet

*La Commission estime qu'il faut compléter le concept de « gare habitante » par des ambitions liées à la spécificité de la gare du Midi comme lieu métropolitain.*

*Il s'agit d'intégrer une réflexion approfondie sur le rôle de cette gare internationale. La gare étant aussi bien la vraie porte d'entrée pour la capitale de l'Europe et ses fonctions internationales (TGV) qu'un quartier d'arrivage et d'accueil de populations immigrées pauvres, et qui marque la séparation duale de Bruxelles (Cureghem).*

*Il faut intégrer le fait qu'il existe aussi une « mondialisation par le bas » soutenue par les liens des populations étrangères avec notamment leur pays d'origine, ainsi que les effets de la gentrification.*

*L'entrée principale de la gare est la porte vers la capitale de l'Europe. Cette capitale (en formation) n'est pas en premier lieu une ville internationale (entre nations, concept du XIXe siècle), mais hybride, mixte et très cosmopolite. La capitale de l'Europe représente l'Europe de l'urbanité. On entre et sort de la gare sur la place du marché le plus cosmopolite de la ville et le plus interclassiste, socialement mixte. Aussi, l'ouverture de la gare vers le Pentagone doit être réfléchi dans cette ligne. Un espace urbain, qui devrait être animé culturellement hors période du weekend (de marché), marqué non pas par la « diversité » mais surtout par l'hybridité, le mélange, les spécificités bruxelloises... Dans ce sens, l'idée du marché couvert, mais non pas comme une galerie commerçante, mais plutôt comme un marché couvert méditerranéen, une forme permanente et esthétisé du marché du Midi du dimanche. Ce côté demande aussi une certaine monumentalité. Une décoration artistique du viaduc. Nous devons donc travailler sur une vision forte et intégrée pour tout le domaine entre la gare et la Petite*

*Ceinture (grand et petit quadrilatère, esplanade de l'Europe, tour du midi, Move HUB (ex Victor), Bara-Spaak, gare de bus...).*

*Mais il y a une contrepartie importante. Ce n'est pas seulement un environnement de gare de la capitale de l'Europe. C'est aussi un territoire de Cureghem. Pour analyser ce côté (est) il faut situer la dynamique dans le triangle entre la gare du Midi, les abattoirs de Cureghem (le canal) et la Petite Ceinture. Il faut développer la vision et l'ambition du PAD Midi dans le cadre du PRDD et une vision élargie sur les polarités à Bruxelles. Il faut réfléchir à ce triangle aussi par rapport à la jonction nord-sud et les plans d'expansion du métro. Ce quartier va se peupler, se mixifier et être confronté à des manques de logistique et de services. Le quartier a été défavorisé par le développement raté du projet Midi (à vocation haut de gamme d'un business district selon les vues de l'époque) et, en plus, avec la construction d'une barrière de bureaux autour... Faire un grand projet pour la capitale de l'Europe à la façade implique que nous fassions aussi un grand effort pour cette population défavorisée qui ressent toujours un sous-investissement par rapport à ce qui est fait pour les besoins de ceux de la mondialisation par le haut. Ce geste fort doit comporter trois aspects : un geste culturel fort montrant leur présence en ville, du logement abordable, et de l'emploi (manufacturier et artisanal et non tertiaire comme l'est déjà 91% du marché du travail de Bruxelles).*

*Pour répondre à ce double défi, on pourrait faire de l'arrière gare, de la sortie rue de l'Instruction aussi, une porte, mais cette fois-ci à la diversité, la multiculturalité, la migration populaire, une porte vers une ville accueillante, qui maintient une politique sociale et d'intégration. Le quartier (et la ville) manque de services et de logistiques orientés vers ces nouveaux arrivants. On pourrait réfléchir à un geste (architectural) fort en mettant sur l'îlot de l'arrière gare (îlot 9) un centre TRANSIT qui héberge en même temps un musée de l'immigration (un projet déjà évoqué de longue date à Bruxelles), combiné avec des services et logistiques de guichet, information, formation (langues), soins de santé, douches, médiation, etc., et de formes de logement temporaires alternatifs (hôtel bon marché, auberge de jeunesse, pieds à terre...). Cette porte aurait aussi une forte identité méditerranéenne au niveau commerces, HoReCa, etc. Cet îlot formera la tête de pont et une entrée vers Cureghem (à prolonger vers le canal et Abattoirs). Cet îlot devrait être prolongé vers l'îlot Bara qui a une fonction mixte, et qui pourrait être pensé comme un vrai développement mixte avec une industrie urbaine et des emplois (et formations d'emplois) basée sur les talents présents dans le quartier.*

*La méthode d'élaboration du nouveau projet devrait aussi être novatrice et intégrer des workshops contributifs à différents niveaux, pour permettre une construction partagée avec tant les habitants que les utilisateurs de la gare, les secteurs publics et privés. Enfin, comme cela sera développé dans l'avis, la Commission estime que la méthodologie d'élaboration devra aussi intégrer des préoccupations environnementales, économiques et sociales qui ne figurent pas encore dans le Rapport d'incidences environnementales (comme par exemple, le bilan carbone des opérations de démolition-reconstruction).*

## 2. GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

### Pertinence de l'outil /nécessité d'un PAD

La Ville de Bruxelles approuve l'initiative de la Région de disposer d'une vision globale sur cette zone, mais s'interroge sur l'utilité de réaliser un PAD pour ce faire. En effet, les récentes évolutions l'amènent à penser que les projets urbanistiques à venir (*Move'Hub*, réaménagement bâtiment S.N.C.B.) pourraient être autorisés via l'application de la réglementation en vigueur. Le seul intérêt du PAD résiderait dans l'augmentation du seuil de commerces sous les bâtiments « quadrilatères », problème qui aurait pu être résolu via une modification ponctuelle du PRAS.

Un réclamant pense que les réaménagements positifs de l'espace public aux abords de la gare du Midi contenus dans le PAD, qui visent à améliorer les conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun sont nécessaires mais peuvent être mis en chantier par les communes sans avoir besoin de l'outil PAD pour se réaliser. Ils peuvent notamment être réalisés dans le cadre du contrat de rénovation urbaine en cours d'élaboration (CRU 7). Dans les faits, les aspects positifs de l'amélioration des espaces publics, qui n'ont pas besoin du PAD, sont atténués ou annulés par les effets négatifs liés à l'augmentation importante des déplacements routiers qu'engendre la densité prévue par le PAD.

Selon plusieurs réclamants, dont le Conseil de l'Environnement de la Région Bruxelles-Capitale (C.E.R.B.C.), le PAD Midi aurait été réalisé dans le but de valoriser au mieux le foncier des gros acteurs immobiliers privés ou semi-publics présents dans le périmètre. Il reprend, d'ailleurs, globalement les projets immobiliers connus de ces derniers. Le PAD Midi opèrerait ainsi une confusion entre intérêt général et intérêts immobiliers particuliers des gros propriétaires fonciers, fussent-ils semi-publics.

*La Commission constate en effet que le projet de nouveau siège de la S.N.C.B. par exemple est déjà à l'instruction (l'avis de la Commission de concertation date du 25 janvier dernier) et ne requiert, pour être autorisé, que de simples dérogations au RRU. Toutefois, il diffère fortement de ce qui était prévu dans le projet de PAD avec la suppression de la tour, mais maintient les objectifs qualitatifs d'activation du rez. En centralisant ses bureaux, la S.N.C.B. libère 4 sites situés autour de la gare : la Commission estime qu'avant toute délivrance de permis pour la S.N.C.B. et Infrabel qui bénéficieront d'une très grande surface complémentaire de bureaux avenue Fonsny (30 000 m²), il y a lieu de s'assurer que les immeubles qu'elle quittera seront bien réaffectés en logements et équipements, ce que ne garantissent pas les prescriptions réglementaires du PAD (notamment à cause de la « clause de sauvegarde »).*

### Manque de flexibilité d'un PAD ?

BE s'interroge sur la capacité de l'outil PAD de garder une certaine flexibilité pour accompagner les changements de nos sociétés amenés par les crises climatique et sanitaire (bouleversements sociaux, environnementaux et économiques). Selon BE, la recherche d'un équilibre entre densification d'un quartier existant tel que celui de la gare du Midi – via le renforcement de la fonction d'habitat principalement – passe nécessairement par la création d'espaces ouverts de qualité, par le développement d'une mobilité apaisée et par une offre de services et d'équipements de proximité. Même si la vision proposée par le projet, articulée autour du concept de « gare habitante », rejoint

ces enjeux, Bruxelles Environnement estime que le projet de PAD pourrait davantage prendre en compte les enjeux climatiques et les risques qu'un tel développement fait peser sur le quartier quant au phénomène d'îlots de chaleur urbain, à la carence en espaces verts, à la saturation de la circulation automobile, au gaspillage des ressources, etc.

*La Commission estime en effet qu'il convient d'intégrer le temps long, de gérer l'incertitude dans l'évolution des différents îlots et de mettre en place un monitoring permettant d'atteindre les objectifs fixés.*

#### Déficit démocratique/participatif

De nombreux réclamants contestent l'outil PAD : étant dérogatoire, il mettrait à mal la hiérarchie des plans et induirait un déficit démocratique, n'offrant que des visions parcellaires et ne faisant pas l'objet d'études appropriées à l'échelle de la région.

Ils déplorent la pauvreté du processus de consultation préalable à l'élaboration du projet de PAD et remarquent qu'un tel projet doit être élaboré avec toutes les parties qui présentent un intérêt (notamment les habitants).

Un réclamant est défavorable au PAD en général car l'outil ne garantit pas en l'état un outil urbanistique démocratique favorable à l'amélioration du cadre de vie de tous les Bruxellois. Le PAD Midi devrait en tout état de cause être profondément repensé et soumis à une nouvelle enquête publique sur la base d'un rapport d'incidence environnemental réactualisé.

La commune d'Anderlecht rappelle que le PRDD souligne « la nécessité d'une collaboration entre tous les acteurs de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir » et « d'associer le citoyen au développement régional ».

*La Commission renvoie à ses remarques générales sur les PAD, notamment le manque de consultation en amont et de co-construction d'un projet.*

*Même si on ne peut dire qu'il y a eu un déficit d'information et de publicité, elle est d'avis que collecter des opinions différentes sans procédure de co-production a pour conséquence de s'inscrire dans un schéma de contestation. Il manque une pratique d'« élaborer ensemble », d'élargir la plateforme pour développer la vision et le programme.*

#### Délais trop courts pour l'examen du dossier ?

Plusieurs réclamants estiment qu'ils n'ont pas eu le temps nécessaire pour examiner et réagir de manière appropriée. Ainsi, la Commune d'Anderlecht indique qu'il a été difficile pour elle d'analyser l'ensemble de ce projet en une trentaine de jours, en tenant compte de la période des grandes vacances et des dates fixées du Conseil communal.

*La Commission estime également que les délais légaux sont trop courts, vu l'importance des dossiers, et devraient être revus à l'occasion de l'évaluation prochaine du CoBAT.*

*À cet effet, la Commission estime aussi nécessaire de réintroduire au CoBAT l'obligation d'une synthèse des réclamations dans le dossier à transmettre à la Commission.*

### Demande de moratoire

Plusieurs réclamants dont le Collectif Bas-les-PAD et I.E.B, souhaitent un moratoire sur l'ensemble des PAD qui ont démarré à l'automne 2019 aussi longtemps que n'a pas été évaluée la réforme du COBAT qui a introduit les PAD dans l'arsenal réglementaire. Sur les huit premiers PAD lancés en 2019, quatre ont été largement revus ou remis fondamentalement en question (Josaphat, Loi, Porte de Ninove, Mediapark) démontrant que l'outil est très problématique.

I.E.B. souligne que la rapidité avec laquelle sont adoptés ces différents PAD a pour conséquence que:

- 1° les instances consultées n'ont pas le temps de se pencher de façon suffisante sur les documents soumis au vu de l'ampleur des enjeux des territoires concernés et de rendre dès lors des avis aidant à une prise de décision convenablement éclairée ;
- 2° les PAD sont assez flous sur leur articulation avec les autres textes stratégiques et réglementaires de la Région. Ceci rend la compréhension de leur impact très difficile à estimer ;
- 3° les PAD ne s'accompagnent pas d'étude d'impact suffisantes et reposent sur des données obsolètes dès lors qu'ils concernent souvent des dossiers en cours depuis de nombreuses années avec des données non actualisées ;
- 4° tous les PAD ont été lancés quasiment en même temps sans qu'il y ait d'étude d'impact des effets cumulatifs ;
- 5° alors que l'impact local et dans les quartiers des PAD est évident, ceux-ci ne font pas l'objet de commission de concertation (contrairement aux PPAS).

*Pour l'ensemble de ces aspects, la Commission, comme déjà indiqué dans ses avis précédents et ci-dessus, estime qu'il y a lieu d'améliorer le processus. La Commission souligne également, que procéder à des concours d'architecture pour le développement d'un projet (comme pour le siège S.N.C.B.) ne laisse pas de place à la concertation/co-production. Il faudrait organiser une participation citoyenne en amont pour que les riverains puissent donner leur avis sur le programme du projet et les principes d'aménagement avant le lancement d'un concours ou de la demande de permis.*

### PAD fonctionnaliste/manque de vision de l'immatériel

*La Commission constate que le projet de PAD reste malheureusement assez fonctionnaliste dans sa conception. Elle estime que pour un projet de cette importance, qui va affecter toute l'image de Bruxelles (laquelle ambitionne de devenir capitale culturelle de l'Europe en 2030), il faut penser au-delà d'une simple planification de la mobilité, des bâtiments, de l'espace public, et y ajouter une vision de « l'immatériel ».*

*Actuellement, l'ambiance de la gare est morose et introvertie. Il revient donc au projet de PAD de monter plus d'ambition et de renverser cette tendance en faisant de la gare, un lieu d'attraction en soi, au-delà d'un simple lieu d'arrivée et de départ.*

*Pour ce faire, la Commission est d'avis que le projet de PAD devrait intégrer au sein du volet stratégique, un concept qui permette de créer une atmosphère particulière et caractéristique pour cette gare, en plus du marché du Midi déjà fort réputé.*

*Ainsi, la nécessité d'éléments qui favorisent le « séjour », la rencontre et l'échange dans l'espace public (art public, événements, actions culturelles, équipements de portée locale mais aussi régionale ou métropolitaine permettront d'atteindre cet objectif (voir aussi plus loin chapitre commerce)*

*Comme indiqué plus haut, vu la complexité du projet du point de vue urbanistique, la logique de l'aménagement doit impérativement être soutenue par une vision et une planification forte de l'atmosphère voulue, de l'évènementiel dans ces espaces, des composantes immatérielles de l'urbanisme. Cela nécessite non seulement un narratif consistant (voir plus haut) pour soutenir le plan, mais aussi une régie forte pour la mise en place. Cette régie comporte différents éléments qui structurent le caractère de la zone, et un renforcement de l'ambition au niveau de la réflexion sur les types d'activités et sur les esthétiques à mettre en place.*

*Ainsi, il convient de favoriser les éléments de "séjour", "rencontre" et "échange" dans l'espace public, tout en intégrant la diversité des publics présents dans ces espaces.*

### **Cohérence entre les différents projets de PAD**

De façon globale, Bruxelles Environnement s'interroge sur la cohérence entre les différents projets de PAD. Elle estime, en effet, qu'il est essentiel de rechercher une harmonisation des concepts et des termes entre les PAD afin d'éviter des particularismes spécifiques à chaque PAD qui complexifieront d'autant l'instruction des demandes de permis et risquent d'introduire un flou juridique.

I.E.B. rappelle que le PAD Midi jouxte les périmètres de deux autres PAD (Porte de Ninove et Heyvaert) ainsi que celui du PPAS Biestebroek. Or, selon ce réclamant, rien ne permet de disposer d'une vue d'ensemble de l'impact cumulé des 3 PAD et du PPAS ni de bien saisir leurs articulations. Une bonne gouvernance et une hiérarchie cohérente des plans voudrait d'ailleurs que le PAD Midi soit adopté avant l'élaboration du CQ et du CRU. En principe, les PAD visent en effet à dresser les lignes directrices d'aménagement en élaborant une stratégie globale pour faire des territoires concernés des leviers de développement urbain régional durable, anticiper et accompagner avec cohérence les changements à venir. I.E.B. considère qu'en l'état les PAD constituent surtout des lignes pour accompagner (et non cadrer) de gros projets immobiliers dérogeant aux règles d'urbanisme.

*La Commission rejoint les réclamants demandant davantage de cohérence entre les PAD et rappelle son avis général qui suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD de manière à clarifier tous les concepts utilisés et si possible, des prescriptions claires.*

### **3. INTERACTIONS AVEC LES AUTRES QUARTIERS**

Urban regrette que certains objectifs, dont le 2<sup>e</sup> qui était de relier Anderlecht à Saint-Gilles, ne soient pas atteints.

La commune d'Anderlecht estime que le périmètre du projet de PAD Midi doit reprendre la place Bara. La commune d'Anderlecht estime que le développement de ce périmètre doit faire l'objet d'une transparence et d'une concertation suffisante. Il estime dommage que les communes n'aient pas pu assister aux discussions concernant la création du parc de la Senne sis îlot des Deux Gares.

La Ville de Bruxelles estime que les contours du périmètre du PAD ne permettent pas d'aller au bout de la réflexion d'améliorer la qualité de vie des quartiers. En effet, la Ville estime impératif de combiner ce projet de réaménagement avec un aménagement convivial et sécurisé du carrefour

stratégique entre le quartier du Midi et le Pentagone, en ce compris les espaces publics situés sous le pont enjambant la Petite Ceinture, afin de solutionner la dangerosité, le statut de coupure et le « no man's land » qui y règne (continuité de l'esplanade de l'Europe – Petite Ceinture et la liaison entre la gare du Midi et le centre-ville, portion qui n'est pas incorporée au périmètre du PAD), au regard notamment du périmètre envisagé pour le CRU 7 Midi.

*La Commission demande que le projet de PAD étudie les interactions possibles avec les projets dans l'environnement proche (Biestebroek, piétonisation du centre-ville...).*

*La Commission estime également que la réflexion urbaine et paysagère doit sortir du territoire strict du PAD Midi et doit s'étendre jusqu'au Palais du Midi/boulevard du Centre, ainsi que vers les abattoirs d'Anderlecht.*

*Un des leviers pour renforcer l'image du quartier et de Bruxelles (une des portes d'entrée de la capitale de l'Europe) passe par la qualité et l'animation des espaces publics. À l'heure du numérique, l'animation des façades, des espaces au sol (tant intérieurs qu'extérieurs), par exemple, avec des projections permanentes thématiques vaudrait la peine d'être expérimentée.*

*Ainsi, une plus forte ambition dans ce sens renforcerait certainement l'attractivité de la gare.*

#### 4. GABARITS/FORME URBAINE/PAYSAGE

##### Densité

Un réclamant constate que la forte augmentation de la densité dans le périmètre du projet de PAD s'explique aussi par la volonté de rééquilibrer les fonctions 50% bureaux – 50% autres fonctions (augmenter les parts du logement, des équipements publics, des commerces) mais sans toutefois diminuer significativement les surfaces de bureaux. Pour ce réclamant, il n'est pas pertinent de maintenir autant de mètres carrés de bureaux (426.228m<sup>2</sup>) dans le périmètre du PAD et est donc tout à fait possible, et même souhaitable, de créer un nombre important de logements (abordables !) et d'équipements publics sans devoir augmenter la densité actuelle du bâti.

La commune d'Anderlecht rappelle que le projet de PAD prévoit une moyenne P/S nette de l'ensemble du projet de PAD qui ne dépasse pas la valeur de 4, ce qui équivaut un quartier très dense sans un aménagement qualitatif de la zone des points de vue paysager et environnemental. Suivant l'aménagement imaginé par le projet de PAD pour l'îlot « Tintin », celui-ci dépasse largement le seuil de P/S de 10.

Urban estime que la densité trop importante ne permet pas un aménagement qualitatif du cadre de vie du quartier en ce que les tours créent, entre autres, des ombres larges, continues et sont des barrières visuelles.

Le PAD Midi opère une densification conséquente de ce territoire en faisant passer le P/S net de 2,70 à 3,67, soit une augmentation de la densité construite de 40 %. Pour I.E.B., la volonté d'imposer au quartier Midi 2.000 nouveaux logements au chausse-pied conduit à des densités et à des hauteurs écrasantes.

Un réclamant rappelle que la densité de population moyenne en 2016 s'élevait à 18.177 habitants/km<sup>2</sup> pour ce périmètre, soit une densité de population bien supérieure à la moyenne

régionale de 7.360 habitants/km<sup>2</sup>. La densité du quartier double alors que les quartiers adjacents (Cureghem et le bas de Saint-Gilles) sont déjà très denses.

Sur un plan de morphologie urbaine, la densification projetée s'opère par des formes horizontales massives comme la rehausse du centre de Tri postal ou des formes verticales très élevées. À plusieurs endroits le PAD autorise des hauteurs allant de 100 à 150m de haut (îlots Tintin, Horta-Bara). Les îlots Tintin et Tri postal-Fonsny atteignent d'ailleurs des densités supérieures à celles de la tour du Midi. L'ensemble de l'ancien Tri postal et les immeubles de la S.N.C.B. sur l'avenue Fonsny, 47-48-49, pourrait voir ses hauteurs fortement augmentées (jusqu'à 90 m), sans même que ne soit prévu un recul depuis l'avenue Fonsny. Une telle intervention en détruirait la perception et écraserait ces bâtiments historiques d'une surélévation disproportionnée. L'actuelle cohérence historique et esthétique due à la palette de matériaux et à l'articulation des hauteurs de construction pourrait être fortement détériorée par une telle surélévation.)

Un réclamant considère que l'analyse sur les nouvelles densités proposées réalise une comparaison avec les quartiers de gare d'autres villes qui ne sont pas toujours comparables et ne prend pas en compte le fait que les quartiers adjacents à la gare sont déjà très denses tant en matière de bâti que de populations : Saint-Gilles et Cureghem se caractérisent actuellement par des densités de population parmi les plus élevées à l'échelle régionale. Après Saint-Josse, Saint-Gilles est la commune la plus densément peuplée à l'échelle régionale (19.892,33 habitants/km<sup>2</sup>) contre une moyenne régionale de 7.440 habitants/km<sup>2</sup>). La densité de Cureghem est appelée à encore s'accroître en raison de l'adoption du PAD Heyvaert et de la mise en œuvre du PPAS Biestebroek.

Bruxelles Environnement met en doute le benchmarking réalisé : le niveau de densité nette, supérieur à 3,5, est régulièrement justifié car comparable à d'autres grands quartiers de gare européen. Or, Bruxelles Environnement se demande si le benchmarking a aussi analysé les incidences environnementales dans ces quartiers, la qualité du cadre de vie, l'accès à des espaces verts de proximité, etc. pour justifier cette orientation du PAD. La nouvelle stratégie Good Soil de la Région vise justement à préserver des sols vivants en pleine terre comme support à la nature et la gestion de l'eau, et à consommer les sols de moins bonne qualité ou pollués pour le bâti, en suivant la logique « du bon usage pour le bon sol ». Le PAD Midi doit avoir, dans ce sens, des objectifs très ambitieux en matière de déminéralisation/désimperméabilisation afin de restaurer les sols et de leur permettre de remplir des fonctions d'infiltration d'eau, de support pour la nature et la biodiversité, de catalyseur d'îlots de fraîcheur et comme réservoir de carbone pour lutter contre le réchauffement climatique, dans une recherche de synergie sol/eau/plante. Afin de déterminer les parties qui sont potentiellement déminéralisables, Bruxelles Environnement encourage Perspective et les maîtres d'ouvrage à intégrer la réalisation d'études de sols aux étapes clés du PAD et de sa mise en œuvre, au moyen de l'Indice de Qualité des Sols Bruxellois (IQSB).

Le C.E.R.B.C estime que la densification imaginée est trop importante dans un environnement dépourvu de grands espaces verts. Le C.E.R.B.C demande donc de revoir celle-ci à la baisse sur l'ensemble du PAD pour équilibrer les besoins de densification et de verdurisation. Le C.E.R.B.C regrette également que le PAD se concentre principalement sur les bureaux sans réflexion sur l'intégration des PME (avec des commerces/services divers au rez-de-chaussée).

La commune de Saint-Gilles ne se montre pas non plus favorable au projet de PAD du fait des gabarits trop élevés, et de la trop grande densité.

*La Commission estime que le benchmarking mis en évidence n'est pas de nature à justifier la densité envisagée, les situations n'étant pas comparables. Par ailleurs, elle s'est vue confirmer, lors de la présentation par le cabinet, la décision du gouvernement de reconsidérer la densité pour certains îlots (parmi lesquels l'îlot Tintin) et d'ainsi revoir les prescriptions pour une densité maximale (modifications suffisamment conséquentes pour que le projet de PAD soit à nouveau soumis à enquête publique).*

*La Commission suit Perspective qui propose, de plus, de revoir les prescriptions relatives à la hauteur des constructions de même que celles relatives à un équilibre entre les affectations. Ce qui permettrait une meilleure intégration dans le contexte urbain et garantirait des surfaces de logement suffisantes dans la mixité d'affectation de cette zone.*

En ce qui concerne la densité et la construction de tours, plusieurs réclamants, dont le C.E.R.B.C., la CRM et Brupartners, considèrent la concentration de tours et les effets de microclimat (problématique des îlots de chaleur, impact sur les espaces publics et les déplacements) et de rupture urbaine trop importants. Le C.E.R.B.C., notamment, souhaiterait que les hauteurs autorisées 5x90m, 2x100m et 2x150m soient revues à la baisse l'émergence la moins problématique pour le C.E.R.B.C. est celle au niveau du Tri postal.

En outre, le C.E.R.B.C. estime que la concentration de nouveaux immeubles plus hauts entravera l'objectif de diminuer les niveaux de pollution et aura une incidence importante sur la réflexion et sur la diffusion du bruit, en particulier ferroviaire, vers les quartiers habités alentours.

Plusieurs réclamants, dont Perspective, demandent des formes urbaines qui n'écrasent pas les espaces publics. Les formes urbaines massives et hautes rendent très peu qualitatifs les espaces publics qui se trouvent à leurs pieds du fait des ombres, effets de vent ou encore « masquage » du ciel que cela engendre.

Les « marqueurs » ont des formes hétéroclites (tours et barres plus ou moins hautes et larges), ce qui empêche la cohérence d'ensemble. La multiplication d'immeubles hauts fait perdre en visibilité et banalise le marqueur actuel de l'entrée de la gare, la tour du Midi.

Plusieurs réclamants s'appuient sur l'étude réalisée à la demande de la Région sur les immeubles tours, il n'est, d'une manière générale, en matière d'impact paysager, pas recommandé de construire en hauteur en fond de vallée. En effet, l'intérêt éventuel d'un bâtiment haut comme « signal urbain » est annulé par une implantation encaissée. Ces immeubles hauts en fond de vallée ne font que mettre des barrières aux vues d'un versant de la vallée vers celui d'en face, détériorant l'appréhension de la topographie de la ville.

La commune d'Anderlecht rappelle que le Ministre-Président a signalé « qu'il ne souhaite pas d'une tour de 56.000m<sup>2</sup> de bureaux dans l'îlot Tintin [...] [et que] sur la base des recommandations émises par le rapport d'incidences environnementales (RIE), la densité de l'îlot Tintin sera revue à la baisse ».

D'une manière générale, Urban estime que les tours impactent inévitablement les percées visuelles et Urban souhaiterait avoir des informations complémentaires des incidences du skyline sur les grandes perspectives et bâtiments protégés plus lointains. Il demande qu'un point d'attention soit

apporté sur les grandes perspectives et sur le potentiel patrimonial de la zone qu'il faut tenter de protéger et mettre en valeur.

*La Commission a pris acte des explications du représentant du Gouvernement concernant l'abandon du projet Move'Hub (ex-tour Victor) et les prescriptions réglementaires qui n'autorisent pas la réalisation concomitante de toutes les tours identifiées par le C.E.R.B.C.*

*Concernant l'avenue Fonsny, elle n'a pas d'objection au projet de la S.N.C.B. de surélévation du Tri postal : ce rehaussement en recul ne sera pas visible depuis l'avenue, et les ombres portées ne nuiront pas à des habitations. Il n'en va pas de même pour les possibles tours sur l'îlot Horta Blérot Bara qui auront un impact fort négatif sur les quartiers habités de Anderlecht. De plus, la Commission ne peut admettre que le projet de PAD opte pour la démolition des bâtiments de cet îlot qui ont à peine plus de 20 ans, sans une étude approfondie des possibilités de reconversion. Les immeubles (situés place Horta) datant de 2004 et rénovés par la régie des bâtiments il y a 3 ou 4 ans devraient être démolis pour mettre 4 tours, 2 de bureaux et 2 de logements. Or, dans le volet stratégique, on évoque la possibilité d'étudier la reconversion de ces immeubles. Il est donc étrange de dire que cette analyse doit encore être faite alors que d'autre part, on propose une démolition.*

*La Commission plaide pour qu'une analyse soit faite pour déterminer la possibilité de reconversion des immeubles.*

*La Commission rejoint URBAN et demande également que le RIE étudie attentivement tous les effets des immeubles élevés sur le paysage urbain bruxellois.*

### Manque d'espaces verts

Plusieurs réclamants, dont BE et Urban, font remarquer le manque d'un grand espace vert dans le quartier et notent que le RIE met en évidence une situation existante de 95% de surfaces imperméables dans le quartier qui se voit diminuée à 90% pour le projet de PAD. Le projet de plan ne permet de répondre qu'en partie à la zone de carence en espaces verts publics. Il n'offre pas l'opportunité de développer une connectivité écologique au travers du site. Au regard du Plan Nature de la Région et de la nécessité d'avoir un espace vert à 400m de tout logement, pour la moitié de son périmètre, le PAD n'arrive pas à répondre à cette ambition.

Bruxelles Environnement note, comme le RIE, la difficulté de concilier les nombreuses infrastructures souterraines avec l'ambition de mixité et de densité sur un pôle multimodal aussi important tout en limitant l'emprise au sol des constructions. Comme l'indique le RIE, il convient donc de travailler îlot par îlot pour obliger à végétaliser toutes les nouvelles toitures et les intérieurs d'îlots actuellement minéralisés tout en portant une réelle ambition de végétalisation au niveau de la nouvelle place France, de l'esplanade de l'Europe ainsi que place Bara et le long de l'îlot Jamar (végétalisation sur dalle) (p. 1444 du RIE).

Plusieurs réclamants, dont le C.E.R.B.C., considèrent que les contraintes du sous-sol empêchent des plantations profondes en pleine terre, comme la place Horta, mais que ce n'est pas le cas partout : certains îlots (en particulier France-Bara et Deux Gares) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, voire d'une plus grande ampleur en cas de démolition totale des immeubles présents.

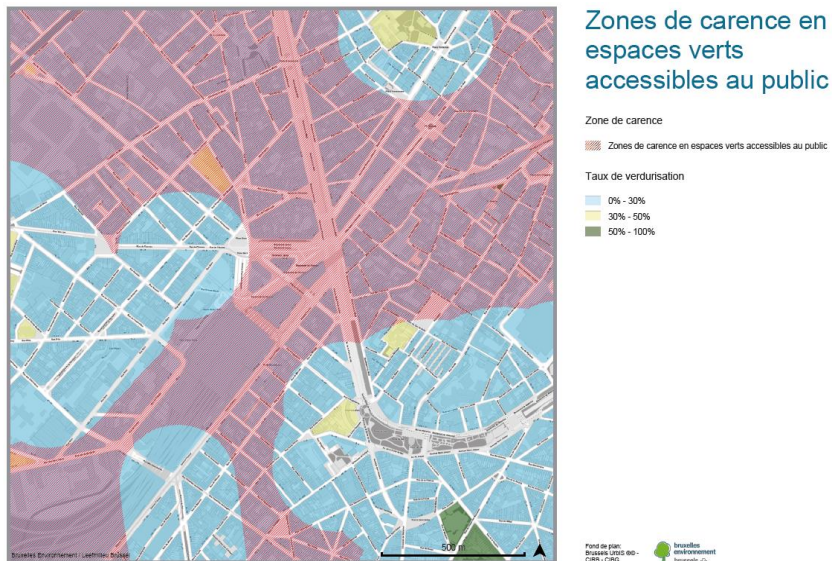
Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Environnement, estiment qu'au vu de la densité projetée, le seul parc de l'îlot des Deux Gares ne permettra pas de répondre aux besoins du périmètre du PAD en matière d'espaces verts de qualité, déjà en carence avec la densité actuelle.

Comme le constatent plusieurs réclamants dont le C.E.R.B.C. , BE ou I.E.B., le parc prévu le long de la Senne aura un usage de parc restreint, notamment du fait des contraintes de sécurité liées à la présence de la Senne, étant de sa très petite superficie (2,4ha) , de son peu d'accessibilité (entrée via le carrefour rue des Vétérinaires/rue des Deux Gares) et du fait qu'il ne comprend que des réaménagements limités (plantation d'arbres, espaces interstitiels entre les nouveaux immeubles de l'îlot des Deux Gares ou France-Bara).

En effet, outre son rôle paysager et écologique, BE rappelle qu'un parc remplit un rôle social et récréatif en offrant un espace de détente au public, fonction qu'il sera difficile d'assurer au vu de ces conditions. BE envisage davantage cet espace comme un chaînon important du maillage vert et bleu, avec un rôle de connexion écologique et de préservation de la biodiversité que comme un réel parc récréatif.

Bruxelles Environnement rappelle que le parc des Deux Gares comprend également les abords de la Senne et, notamment, la berge en rive gauche, du côté de la rue des Deux Gares. À l'instar de ce qui est spécifié dans le volet réglementaire, Bruxelles Environnement demande de préciser dans le volet stratégique qu'un travail de renaturation des berges doit être effectué pour améliorer leur qualité écologique et paysagère. Ce volet stratégique devrait préciser que les berges renaturées pourront faire l'objet d'une rétrocession pour une gestion publique, de la même manière que ce qui est précisé pour les cheminements : « Les cheminements [...] pourront faire l'objet d'une rétrocession afin que leur gestion devienne publique ». Plusieurs réclamants, dont le C.E.R.B.C., estiment que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait tout à fait adapté à la création d'un espace vert bénéficiant à la fois aux habitants du quartier et aux usagers de la gare.

La CRMS, quant à elle, estime que la non construction du boulevard Jamar, permettrait de réaliser un espace vert public de qualité malgré la présence d'une trémie tram, là où existe un déficit comme montré sur la carte ci-après.



Perspective souligne le manque d'espaces verts mis en évidence par le PAD dans le quartier Midi. Elle met en évidence la difficulté (le marché, les impétrants, etc.) pour la concrétisation des espaces verts prévus dans le projet de PAD. Elle souligne qu'aucune prescription réglementaire spécifique de verdurisation n'est prévue dans le projet de PAD et que par ailleurs la majorité des espaces publics sont minéralisés. Perspective demande, lors de la mise en œuvre des espaces publics, de laisser une flexibilité suffisante pour l'organisation spatiale du marché, afin qu'un équilibre puisse être trouvé entre les différents besoins (le marché, la verdure, le mobilier urbain, la mobilité...).

*À l'instar de plusieurs réclamants, la Commission estime que tout projet de « redéveloppement » de cette partie de la ville ne peut se permettre de faire l'impasse sur les enjeux et les besoins actuels et futurs. La création d'un espace vert de taille suffisante constitue le pendant indispensable à la densification du quartier, singulièrement avec l'augmentation du nombre de logements et donc d'habitants. La Commission demande ainsi d'examiner d'autres possibilités de créer un parc offrant de meilleures opportunités d'utilisation (plus grande taille, mieux accessible).*

*Tout comme Urban, elle estime pour ce qui concerne le projet des deux gares qu'il aurait été utile d'aller plus loin dans la réflexion en y intégrant la promenade verte.*

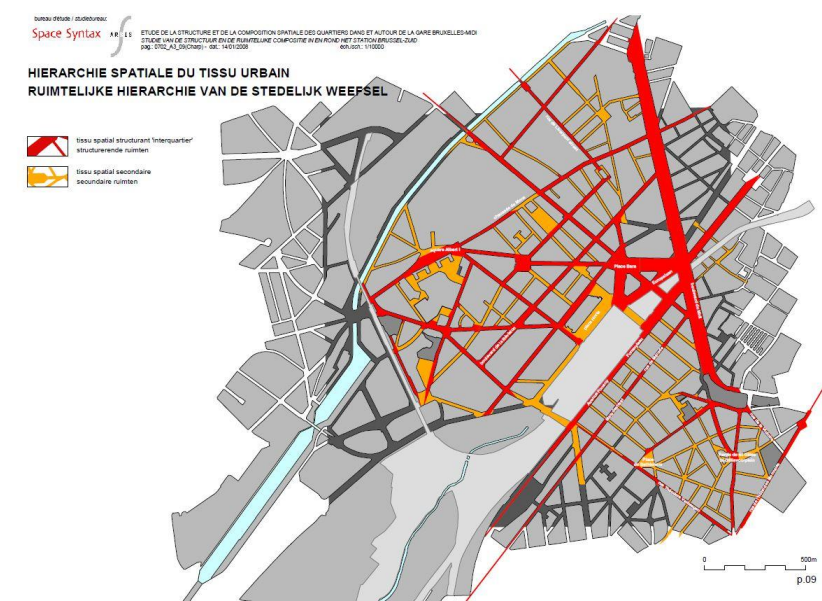
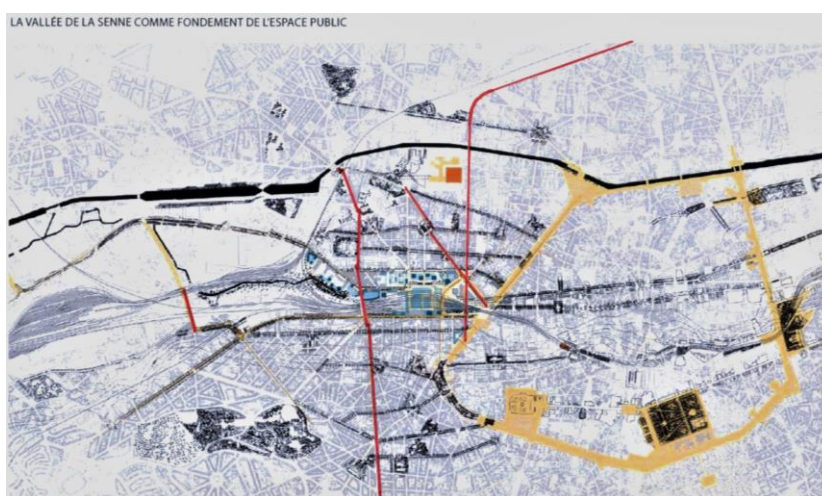
*La Commission est consciente que la création du parc est conditionnée à l'acquisition de plusieurs morceaux de parcelles privées, qui nécessite un montage complexe.*

### Trame paysagère

Bruxelles Environnement salue la proposition qui se fonde sur la trame paysagère de la vallée de la Senne comme nouvelle continuité de l'espace public et la mise en valeur de la Senne en tant que telle, mais s'interroge sur son réel impact en tant que couloir frais traversant tout le quartier, tel qu'indiqué dans le volet stratégique du PAD. L'espace public reste en grande partie minéral, contraint par un sous-sol densément occupé qui permettra peu de surfaces réellement perméables capables de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU). Le réclamant rappelle que le RIE reproduit une carte de son étude sur les îlots de fraîcheur qui montre que la totalité du périmètre du PAD est très

marquée par le phénomène d'ICU : il se trouve dans une des zones les plus chaudes de la région. Si ce phénomène est pris en considération dans les ambitions du projet de PAD pour l'atténuer autant que possible, Bruxelles Environnement estime que la densification prévue par le PAD en tant que telle est discutable à plusieurs égards, ce que relève à différentes reprises le RIE : « Une densité excessive, globalement supérieure à un P/S de 4, ne permet pas un aménagement qualitatif de la zone en termes paysagers et environnementaux » (p. 1438).

La CRMS fait cependant remarquer qu'en privilégiant une lecture paysagère de la vallée « Senne », le projet semble oublier les interventions du XIXe qui ne se limitent pas à un quadrillage d'îlots : il s'agit en particulier de la rue de l'Argonne et ses prolongements, la rue de Fiennes prolongeant Jamar et même l'axe Waterloo / Théodore Verhaegen / Vétérinaires, programmé comme Grande Ceinture dans la version 1863 du plan Besme. (La version 1866, définitive, retiendra l'axe Charroi / Paepsem plus au sud). Dans le PRDD, on se souviendra qu'Argonne et prolongement constituent la limite sud de « l'hyper centre-ville », qui ne se limite dorénavant plus au seul Pentagone.



La vision Space Syntax (2008) (fig dessus), financée en son temps par Eurostation, mériterait d'être prise en compte et exploitée dans la future mise à jour du projet.

La CRMS demande de rétablir la composition urbaine au moyen d'interventions paysagères structurantes et fortes, et intégrer les objectifs à propos des espaces publics au volet réglementaire. Si les espaces publics fragmentés, peu attrayants et isolés de leur contexte constituent les principales déficiences du quartier, ils présentent en même temps un potentiel important mais sous-exploité par le PAD. L'occasion se présente ici de structurer le développement du quartier selon des axes lisibles et fédérateurs. La CRMS demande de redéfinir en ce sens les espaces publics envisagés et d'intégrer les objectifs paysagers du PAD au volet réglementaire afin de fonder les développements urbanistiques portés par les acteurs privés et publics.

*La Commission demande de se baser sur la structure urbaine ainsi que sur l'augmentation systématique de la verdurisation de l'espace public ainsi que des façades et toitures (cf. chapitre Environnement sur la lutte contre les îlots de chaleur et la nécessité de maintenir des surfaces perméables).*

## 5. PERSPECTIVES

### Construction îlot Jamar/perspective maison communale Anderlecht

Comme le souligne la CRMS, la création d'un nouvel îlot (n° 2) en plein espace public du boulevard Jamar impactera très négativement les vues sur et depuis la maison communale d'Anderlecht et portera préjudice à l'une des perspectives urbaines les plus significatives du quartier. Les bâtiments prévus priveront les habitants d'un dégagement et d'un espace public précieux dans le quartier.

Urban se réjouit de la réflexion sur la restructuration du boulevard Jamar et sur l'intégration de la trémie du tram. Néanmoins il estime que les gabarits proposés écrasent l'îlot existant par leur hauteur et proximité importante. Il en est de même pour le gabarit proposé pour l'équipement en début de voirie, (28 mètres) alors qu'un gabarit réduit à 16m jouerait tout autant le rôle d'appel en impactant moins l'existant.

*La Commission s'étonne de constater que l'idée de construire au milieu du boulevard et de la Petite Ceinture a été maintenue. Elle rappelle que Citydev a reçu la mission de développer ce projet, alors que la S.T.I.B. et la Région s'occupent du projet Constitution. La Commission a noté, en effet, que ce projet est conditionné par celui de Constitution et ne se réalisera qu'après celui-ci. Elle estime ainsi qu'une coordination/coopération est nécessaire pour garantir la meilleure implantation du bâti qui dégage les perspectives.*

*La Commission rappelle, à cet effet également, son avis sur le schéma directeur Midi (SD), où elle attirait déjà l'attention sur « l'importance de préserver les perspectives visuelles créées durant le 19ième siècle ». Elle y suggérait de « mieux affirmer l'axe "Petite Ceinture/maison communale d'Anderlecht", constitué par l'axe du boulevard Jamar (67m de large), et de la rue de Fiennes(20m) ». Elle demandait, ainsi, « de renoncer au bâtiment sur la trémie de tram au milieu du boulevard Jamar ». En ce qui concerne le tracé de l'ancienne place de la Constitution, qui couvrait les deux côtés du petit*

*quadrilatère, elle demandait de « garder l'alignement ancien de l'îlot Argonne, Jamar, esplanade de l'Europe, lequel se prolonge par l'alignement de l'îlot Jamar, rue de l'Autonomie, boulevard du Midi ». La Commission considère que le projet tel que présenté est difficilement acceptable (trop grande hauteur du bâtiment, rue créée est trop étroite par rapport aux bâtiments existants). Elle souligne aussi que la trémie actuelle présente un souci d'autant plus que le boulevard est très large à cet endroit et qu'il manque donc une articulation des différents espaces publics.*

*Le nouveau projet de PAD devra présenter une proposition qui soit compatible avec le logement existant et prévoir une meilleure articulation avec l'espace public, comme, par exemple, l'implantation d'un équipement.*

## 6. PROGRAMMATION – STRATÉGIE GARE

### Gare

Plusieurs réclaments estiment qu'il manque un projet ambitieux pour la gare et qu'il est étrange que la gare du Midi, elle-même au centre du périmètre du PAD, ne fasse l'objet d'aucune prescription particulière. L'absence de prescription concernant les gabarits est inquiétante dès lors que la construction d'immeubles hauts au voisinage direct pourrait autoriser une surhausse du bâtiment écrasant encore plus l'espace public.

*La Commission constate que le projet est très déficitaire du point de vue du rôle de la gare. La S.N.C.B. ne prévoit rien, et le PAD non plus, ce qui est assez effrayant lorsque l'on considère le terminal TGV avec son affluence touristique. Le PAD devrait être l'occasion pour négocier avec la S.N.C.B. un réaménagement complet de la gare avec une qualité urbanistique tout à fait différente, avec une ouverture sur l'extérieur.*

*Un autre aspect qui mérite d'être soulevé est le fait que c'est une zone d'accueil, en particulier pour les gens qui viennent d'ailleurs et qui s'établissent à Bruxelles. C'est la tradition de voir des vagues d'immigration successives dans les quartiers des gares. Or cette approche n'est pas mise en évidence voire absente de la thématique du PAD.*

*La Commission souligne que l'on a rénové les principales gares de Belgique sauf à Bruxelles. Cela paraît inacceptable, alors que c'est la capitale de l'Europe et qu'il s'agit de la gare internationale la plus importante du pays (première gare du pays). La rénovation de la gare du Midi est vitale pour Bruxelles et ne peut être victime de la politique fédérale de répartition des fonds S.N.C.B. 40/60 (40 pour la Wallonie, 60 pour la Flandre, situation anormale par rapport à l'ampleur des besoins que ce soit au Midi, à la gare Centrale ou au Nord).*

*La Commission rappelle que le changement modal dépend de cette infrastructure majeure. Il y a donc urgence. Il s'agit de la gare la plus importante au niveau de l'image de la région : un projet de rénovation de la gare pourrait devenir un projet mobilisateur et porteur pour tous.*

*Le manque d'un accès principal, directement connecté aux boulevards du centre, donne peu de visibilité à la gare, étant donné que les accès se font actuellement par les côtés Fonsny et Bara. La question de la réaffectation des quadrilatères est donc un enjeu stratégique de ce point de vue-là. La manifestation d'un lieu central avec d'autres ambitions qu'uniquement du logement et des*

*commerces trouverait idéalement sa place esplanade de l'Europe, où aboutissent les boulevards centraux et l'avenue de Stalingrad.*

*Comme le souligne Perspective, le volet stratégique du projet de PAD donne les directives pour une meilleure lisibilité et intégration de la gare dans le quartier, sans pour autant donner de proposition concrète. Vu les enjeux de la gare du Midi, la Commission est d'avis qu'il est important d'avoir un engagement des autorités compétentes, en accord avec la Région, afin que les travaux de rénovation puissent démarrer rapidement, en ce compris les infrastructures ferroviaires et les espaces publics.*

### Bureaux

Le C.E.R.B.C. estime que la S.N.C.B. ou Infrabel pourrait très bien conserver leur présence historique dans le quartier sans qu'il n'y ait nécessité d'y construire de nouveaux immeubles plus hauts, d'autant que la tendance va vers une diminution des surfaces de bureaux nécessaires. La décision de la S.N.C.B. de regrouper ses bureaux répond plus particulièrement à une volonté d'optimisation immobilière qu'à une nécessité liée à l'organisation du travail : TUC Rail ou le centre de formation pourrait très bien occuper des immeubles différents que ceux des bureaux de la S.N.C.B.

La logique d'établir du bureau près d'une connexion de trains et TC est compréhensible, mais le BRAL, considérant les nouvelles habitudes de travail (télétravail) pense qu'il serait judicieux de revoir l'offre de bureaux à la baisse, afin d'éviter un taux de vacance des bureaux.

La commune de St-Gilles souligne que le périmètre pris en compte est trop réduit et ne reflète donc pas l'ensemble de l'offre de bureaux à proximité de la gare. Elle estime que le modèle urbanistique du regroupement des bureaux autour des gares doit être réexaminé. Tout comme le soulignent plusieurs réclamants, l'expérience du télétravail avec le covid doit amener à revoir l'offre de bureaux à la baisse, afin d'éviter un taux de vacance des bureaux. La commune de Saint-Gilles s'interroge sur la pertinence de la création de nouveaux sites de bureaux au détriment de logements.

*La Commission rappelle que dans les années 90, quand on prévoyait l'arrivée des TGV, comme dans toutes les autres villes, la gare devait devenir un centre international tertiaire avec des gens venant de Paris, de Londres, etc. Or les seuls bureaux ont été occupés par des entreprises publiques belges (la sécurité sociale). Elle estime qu'il est paradoxal de continuer à miser sur un grand nombre de mètres carrés de bureaux alors que l'Histoire a montré que cela n'a jamais fonctionné.*

*Elle estime qu'il faudrait en tirer une leçon et les conséquences de cet échec. Manifestement, la zone n'a jamais été assez attractive pour que les entreprises importantes s'y implantent. Or cette zone présente toujours des enjeux globaux pour la Région.*

*Le projet de PAD montre une légère diminution des mètres carrés de bureau. Si l'on analyse îlot par îlot, il apparaît que les mètres carrés sont soit des bureaux existants (comme la tour du Midi), soit ils sont réservés pour des fonctions déjà définies (S.N.C.B., Infrabel).*

*La Commission est d'avis qu'un benchmarking pourrait être intéressant ici aussi.*

*Comme pour d'autres PAD, la Commission considère que les conséquences de la crise du Covid, notamment, amènent à une réduction des besoins en superficies de bureaux ce qui implique la prise en compte d'un périmètre différent de celui du PAD (les m<sup>2</sup> de bureaux en dehors du périmètre n'étant pas pris en compte).*

### Équilibre bureaux/logements

Bruxelles Environnement adhère à l'idée que l'introduction d'une plus grande mixité de fonctions proposée par le PAD est positive pour le quartier et pour ses habitants actuels et futurs. Cependant, elle continue de s'interroger sur la volonté du PAD de densifier un quartier déjà très dense, notamment via la construction de tours et de bâtiments très élevés (îlot Horta-Bara, îlot Tintin, Tri postal Fonsny), justifiée par cette recherche de plus grande mixité entre les fonctions. La création de surfaces de bureau est équivalente à 248.000m<sup>2</sup> alors que la démolition de surfaces de bureaux avoisine près de 250.000m<sup>2</sup> ; et, parallèlement, le PAD prévoit la construction de 205.000m<sup>2</sup> de logements (multiplication par 3 du nombre d'habitants). Par ailleurs, Bruxelles Environnement rappelle qu'il est précisé dans le RIE que le quartier Midi présente comme caractéristique d'être le quartier de bureaux le plus récent à l'échelle régionale, à la suite d'importants développements ces 20 dernières années, et avec un taux de vacance moyen entre 6 et 8,4 %. Bruxelles Environnement s'interroge sur la possibilité de créer les surfaces de logement nécessaires à la mixité du quartier.

La commune d'Anderlecht rappelle que le concept de « gare habitante » a l'ambition d'équilibrer la programmation du quartier en y injectant du logement. Selon elle, il semble que le phasage donne la priorité à la réalisation de bureaux, remarque déjà émise dans l'avis du 23 juin 2015 de la Commission concernant le projet de schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi. En effet, la création de logements semble « secondaire » par rapport à celle des bureaux et l'objectif « 50 % bureaux/50 % de logements » ne sera jamais atteint.

La commune d'Anderlecht rappelle que le projet de PAD Midi prévoit (en tenant compte de la surface du projet PAD Midi et des surfaces de l'existant conservé) : 426.229m<sup>2</sup> de bureaux (soit 52%) et 255.091 m<sup>2</sup> de logements (soit 32%). Par exemple, le schéma directeur 2016 visait plutôt 403.923m<sup>2</sup> de bureaux cette réduction de m<sup>2</sup> pouvait permettre d'autres affectations comme le logement, des équipements. et/ou des activités productives.

Depuis 2020, en raison de la crise sanitaire et du télétravail ce fait devrait pouvoir être confirmé

La commune d'Anderlecht rappelle que, selon l'arrêté du 6 juin 2021, le solde de bureaux restant à réaliser dans cette zone est, au moment de l'adoption de cet arrêté, de 93.798m<sup>2</sup>. Il est important que le zone administrative Midi (PRAS – Casba), dans laquelle ce minimum de superficie de bureaux doit être réalisé, dépasse le périmètre du présent projet de PAD.

Le projet de PAD ne prévoit pas, en cas de bâtiment mixte, l'affectation en logements en partie haute, et en bureaux en partie basse. Il ne prévoit pas, en cas de bâtiment mixte, l'affectation en logements au sud et l'affectation en bureaux au nord.

*La Commission, tout comme la commune d'Anderlecht estime qu'il faut une juste répartition de ces deux affectations entre le territoire communal de Saint-Gilles et le territoire communale d'Anderlecht.*

### Évolution des besoins (crise covid)

Pour le C.E.R.B.C., il semble que le PAD ne contient aucune interrogation sur les impacts durables et structurels de la pandémie de la covid-19 (tendances : augmentation du télétravail et donc besoin différent de bureaux, occupation intensifiée des logements, besoin accru d'espaces verts et extérieurs, etc.). Pour lui, aujourd'hui, les outils numériques et la téléphonie rendent caduque une

organisation du travail nécessitant la présence conjointe de tous les travailleurs d'une entreprise de ce type dans un même lieu.

Perspective souligne l'importance d'une flexibilité d'affectation tant entre le bureau et le logement qu'entre le commerce et les équipements. Elle souligne en effet que le projet de PAD ayant été établi avant la crise sanitaire, cette flexibilité permettra de prendre en compte l'impact de cette crise sur le marché du bureau.

Des réclamants, dont la commune de Saint-Gilles, souscrivent entièrement au concept de gare habitante, mais mettent en doute la pertinence de poursuivre le développement tertiaire du quartier sur base d'une conception qui ne tient pas compte des évolutions récentes en matière d'organisation du travail et dont découle directement la densité excessive proposée sur la zone.

La commune défend l'idée que le logement devrait être privilégié dans la tour Tintin. Elle estime que cet îlot est l'occasion de rééquilibrer, avec de meilleures garanties, le ratio logement/ bureau (50/50) annoncé sur l'ensemble du périmètre.

Urban souligne que le projet propose pour l'îlot Tintin, un P/S de 10. Cette haute densité associée à une mixité de fonction horizontale risque, selon lui, de générer des conflits d'usage et des nuisances trop impactants pour assurer un logement qualitatif. Par ailleurs Urban estime que cette proposition est en rupture totale avec le tissu environnant de la rue Bara qui ne semble pas intégré dans ce nouveau développement. Urban émet donc des réserves sur cette proposition. Du côté de la rue Blerot, le constat est similaire ; Urban propose une autre affectation tel que du bureau ou de l'équipement qui serait préférable pour néanmoins profiter de l'effet de barrière sonore du bâtiment et protéger par ce biais les autres logements.

Plusieurs réclamants, dont les commune d'Anderlecht et de Saint-Gilles estiment qu'il n'y a pas de garantie de réalisation des logements même si on démolit certains îlots ; rien n'oblige, en effet, un propriétaire à démolir et reconstruire du logement. Il n'y a aucun instrument pour contraindre le propriétaire qui procède à une démolition, de construire du logement à la place. La commune précise un nombre de cas où il n'y aura pas de contrainte (Tintin, Jamar...). Un bon moyen serait de changer le plan réglementaire et de modifier les affectations. Il y a dans le volet réglementaire une clause de sauvegarde qui permet de démolir et de reconstruire la même chose et d'augmenter le volume de 20 % même si c'est contraire à la nouvelle affectation ; ceci au sein d'îlots qui ne font pas l'objet de prescriptions particulières dans le PAD.

*La Commission souligne qu'il s'agit d'une question plus générale pour l'ensemble des PAD. Il est logique, dans une logique de nouvelle planification, que le PAD ait une prescription différente de celle du PRAS et qu'on n'autorise plus cette sauvegarde.*

*La représentante du Cabinet Vervoort a expliqué que la clause de sauvegarde a été modifiée en supprimant la possibilité, lors de rénovations lourdes, d'augmenter la superficie plancher lorsque l'îlot est soumis à des prescriptions particulières dans le PAD et la possibilité de démolir/reconstruire sans prendre en compte le PAD et la nouvelle réglementation.*

*Pour ce qui concerne l'îlot Russie, le volet réglementaire prévoit de « dédensifier » (en passant de 35.000m<sup>2</sup> de bureaux à 30.000m<sup>2</sup>) et au moins 20.000m<sup>2</sup> de logements. Mais la clause de sauvegarde joue toujours son rôle si le propriétaire veut garder ses bureaux.*

*La Commission s'interroge, comme d'autres réclamants parmi lesquels la commune de Saint-Gilles, sur le développement de mètres carrés de bureau supplémentaires prévus dans le projet, au regard du parc existant et indépendamment des reconversions partielles envisagées par le PAD.*

*Elle souligne que cela implique dès lors aussi la prise en compte d'un périmètre élargi (côté Fonsny, notamment) afin que rentrent également dans le calcul les m<sup>2</sup> de bureaux situés en dehors du périmètre actuel, ceux-ci n'étant pas pris en compte actuellement.*

### **Bilan carbone**

Brupartners encourage les autorités à examiner les arguments avancés afin de ne pas hésiter à refuser une démolition-reconstruction non pertinente et obliger les promoteurs à mener des rénovations. Tout projet devrait prévoir sa reconversion et garantir au maximum la reconversion des matériaux.

Plusieurs réclamants, dont Bruxelles Environnement et le C.E.R.B.C., s'inquiètent des nombreuses opérations de démolition-reconstruction lourdes et énergivores (création de déchets, charroi de camions, etc.), dont la démolition de nombreux immeubles (250.000m<sup>2</sup>) ayant parfois à peine 20 ans pour reconstruire plus densément (500.000m<sup>2</sup>).

Ils regrettent que le RIE ne comprenne pas d'évaluation chiffrée pour comparer la « situation 0 » (existante) et la situation envisagée par le PAD en matière d'opérations de démolition-reconstruction qui sont prévues dans le PAD. Le C.E.R.B. rappelle à cet égard que, même s'il y a un manque de transposition dans la législation belge/bruxelloise, la législation européenne (directive 2011/92/EU) exige d'étudier toutes les incidences, dont celles sur le climat, des grands projets immobiliers. Il y a donc une exigence légale qui s'applique à cette analyse.

Plusieurs réclamants demandent la réalisation d'un bilan carbone du PAD Midi avant son adoption et l'analyse d'un scénario avec maintien de l'existant.

Plusieurs réclamants, dont le C.E.R.B., constatent également que le projet de PAD ne prévoit pas d'objectif particulier pour les performances énergétiques des bâtiments qui seront construits, mais annonce néanmoins un bilan carbone positif du PAD qui aboutirait à une empreinte carbone moindre. Il présume donc que les exigences s'inscriront simplement dans les critères régionaux à cet égard. Le RIE affirme que le projet permettrait de diviser par trois la consommation énergétique des bâtiments. Cette assertion est formulée sans considérer les importants coûts environnementaux des opérations de démolition-reconstruction. À ce sujet, le C.E.R.B. attire l'attention sur les mises en garde des bilans carbone étudiés par le collectif des Shifters pour le PAD Mediapark et par l'A1 pour le Projet Urbain Loi (PUL).

Le PAD reporte les exigences de l'analyse du bilan carbone à la demande de permis d'urbanisme alors que le PAD, par les volumétries, par les répartitions de fonctions qu'il impose dans son volet réglementaire, présuppose la démolition de plusieurs bâtiments existants. Or le bilan carbone d'un PAD est réalisable sans attendre les demandes de permis d'urbanisme.

Bruxelles Environnement souhaiterait que le volet stratégique renvoie explicitement au Référentiel Quartiers durables/Be Sustainable, ainsi qu'au Guide Bâtiments durables de Bruxelles Environnement (tous deux disponibles en ligne), pour plus de contenu sur les thématiques liées à la durabilité.

La commune de Saint-Gilles, comme d'autres réclamants, souligne que la portée du plan est très inquiétante en termes de développement durable et d'impact environnemental. Outre la durée et l'impact des différents chantiers (immobilier, espace public, transports en commun) qui vont s'étaler dans le temps et de leur bilan carbone, pour n'évoquer que cet indicateur, elle estime que les démolitions de bâtiments de moins de 25 ans sont une aberration (Atrium, Bloc 2, Delta...) et ne sont dès lors pas justifiables.

En ce qui concerne l'îlot France-Bara, où une connexion, via démolition, est prévue au travers du long bâtiment en voirie, URBAN estime nécessaire une étude sur l'impact de cette démolition avant d'imposer celle-ci via un plan réglementaire.

*La Commission estime avec plusieurs réclamants, parmi lesquels Brupartners, qu'il faut maintenir au maximum le bâti existant et de ne démolir qu'en cas d'« extrême nécessité ». Si la prescription générale n°11 du PAD est un pas dans ce sens (en imposant une note explicative à joindre au permis ou au certificat d'urbanisme), il est essentiel de systématiser le calcul de l'empreinte carbone des PAD à l'occasion des études et rapports d'incidences environnementales, et de prendre en compte les résultats dans la version finale du PAD lui-même.*

#### Logement/logement social

*La Commission est d'avis que d'un point de vue urbanistique, le logement, surtout dans un quartier de gare, ne peut être abordé seulement par les catégories administratives habituelles. Le logement fait partie d'un habitat particulier fortement déterminé par « l'arrivage », le mouvement et le temporaire. Il serait bien de planifier « le logement » dans une vision intégrée qui incorpore les différentes formes de logement classique avec d'autres 'provisions' de « logement » dans les hôtels de différentes catégories, des provisions pour les nouveaux arrivants, des provisions pour les SDF etc, afin d'obtenir une vision sur la composition (plus ou moins stable) de la population dans le quartier. Une approche par trop sectorielle et administrative de la question du logement, pourrait bloquer par après les efforts de socialisation et de participation dans le quartier de la gare.*

#### Qualité des logements

Urban doute de la qualité de logements sur la trémie et donc de l'affectation prévue à cet endroit. De plus, Urban souligne que la crise sanitaire et ses confinements ont mis en exergue la nécessité de promouvoir la qualité des logements et de leur cadre de vie plutôt que la quantité de ceux-ci au risque de voir les centres se vider au profit des périphéries. Il estime que la densité de logements proposée pose dès lors question en ce que certains espaces dédiés à cette fonction permettent difficilement d'établir du logement qualitatif. En effet, la promiscuité présente dans certains îlots (Jamar/Tintin/Russie) génère les nuisances liées aux vis-à-vis trop proche (ombre portée, manque d'intimité, conflits d'usage).

*La Commission estime que cela relève d'une question d'urbanisme et d'architecture.*

#### Logement à finalité sociale

Bruxelles Environnement s'interroge sur la construction des nouvelles surfaces prévues dans le programme du PAD, d'autant plus que les dernières prévisions démographiques pour la Région

bruxelloise sont revues à la baisse et que le Plan d'Urgence Logement (P.U.L.), dans son introduction, précise que : « La pression du marché locatif ne proviendrait donc pas d'un manque de logements mais de la possibilité pour les ménages d'accéder à un logement abordable. Le problème est moins la présence de logements disponibles que l'inaccessibilité grandissante à ces logements pour une partie de plus en plus importante de la population ». S'il s'agit, comme l'indique le P.U.L., d'un problème d'accès au logement, la question de la production de logements sociaux dans le PAD se pose avec plus d'acuité, et pourrait s'inspirer du PAD Heyvaert qui prévoit que les projets de construction de plus de 2.000m<sup>2</sup> de superficie plancher de logements comportent au moins 25% de logements sociaux ou assimilés aux logements sociaux.

Le C.E.R.B.C. rappelle que la note stratégique fait référence à la nécessité d'intégrer du logement social pour atteindre les ambitions gouvernementales d'une moyenne de 15% avec une répartition équilibrée. Cependant, d'une part, aucune analyse en ce qui concerne la présence de logement social ou non dans le quartier n'est menée et, d'autre part, aucune prescription réglementaire ne précise les obligations en matière de logement social ou à finalité sociale. Le C.E.R.B.C. déplore l'absence complète de cet enjeu dans le PAD alors qu'il s'agit d'un enjeu bruxellois fondamental (en effet, la liste d'attente est de l'ordre de 49.000 ménages). Sans qu'il ne doive nécessairement imposer la moyenne de 15% (en tenant compte des éventuels effets négatifs sur l'accessibilité des logements non sociaux), le PAD devrait concrétiser l'intention de développement de logements sociaux.

La commune d'Anderlecht estime qu'il est important de veiller à la qualité de tous les types de logements et de veiller à une mixité entre tous ces types. Le RIE du PAD aborde très peu ces questions. La commune d'Anderlecht signale qu'au niveau des nouveaux immeubles, la possibilité de regrouper différentes affectations par immeuble doit être étudiée et appliquée. Est-il judicieux de répartir l'ensemble de la superficie de logements seulement sur le territoire communal d'Anderlecht ? Lors des réunions, les techniciens des deux communes ont plaidé pour une répartition équitable des différentes affectations.

Un réclamant attire l'attention sur l'objectif du PAD de développer des logements accessibles et qualitatifs : La production de 2.000 nouveaux logements est un des axes majeurs du PAD. Néanmoins, le volet stratégique du PAD se contente de reprendre les objectifs de la déclaration de politique régionale quant à la typologie de logements à produire alors que celle-ci est essentielle pour déterminer si les logements seront accessibles. Le volet stratégique dit vouloir atteindre 15 % de logements à finalité sociale sur le territoire concerné.

En l'état, les deux territoires adjacents : Cureghem et Saint-Gilles comptabilisent un très faible pourcentage de logements sociaux : 4 %. Saint-Gilles comptabilise 27.000 logements dont 1.117 logements sociaux, 1.000 logements communaux, 360 logements en A.I.S., ce qui représente 10 % de logements à finalité sociale (la moyenne régionale est de 11%). Selon le diagnostic du RIE, la part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) pour les quartiers concernés serait supérieure à la moyenne régionale avec 10,62 % de logements sociaux contre 7,26 % à l'échelle régionale : c'est une confusion entre logements sociaux et logements à finalité sociale. Les territoires concernés contiennent non pas 10,62 % de logements sociaux mais bien seulement 4 %.

Le seul type de logement public prévu est du logement réalisé par Citydev, 26.000m<sup>2</sup>, ce qui représente 13 % de l'ensemble des logements réalisés dans le cadre du PAD. Ce qui veut dire

qu'indépendamment de la confusion opérée, le PAD ne permet même pas d'atteindre les objectifs de la DPG. Par ailleurs, il s'avère, à la lecture du RIE, que ces opérations de logements publics sont aléatoires :

Sur l'îlot Tintin Move'Hub (ex tour Victor), le promoteur Atenor tente depuis des années de ne construire que du bureau et refuse de construire du logement.

Sur l'îlot Jamar, I.E.B. estime très hypothétique, à la lecture du RIE, le projet de logements sur la trémie du tram 81: « L'implantation de surfaces de logement sur le nouvel îlot Jamar ne semble pas utile au regard des contraintes de bruit, de vibration et de l'impossibilité d'y implanter un parking privé souterrain ».

La S.T.I.B. ne s'oppose pas au projet de construction d'un immeuble abritant principalement du logement par Citydev au-dessus de la trémie des trams du boulevard Jamar. Elle rappelle à Citydev la nécessité de la part de Citydev de la prise en charge des dispositions techniques nécessaires pour renforcer les fondations et infrastructures souterraines, ainsi que la mise en place de dispositifs techniques limitant la transmission des vibrations aux futurs logements. Il doit donc être tenu compte de cette surcharge de coût de construction dans l'équilibre des affectations projetées.

Un réclamant estime que le volet réglementaire ne garantit la réalisation d'aucun logement social malgré leur déficit avéré dans le périmètre. Les habitants du périmètre ont une moyenne de revenus faible, nettement en dessous de la moyenne régionale. Le diagnostic réalisé dans le cadre du CQ Midi, en grande partie situé dans le périmètre du PAD, montre que les quartiers concernés font partie des plus pauvres de la commune et de la Région, avec un taux de chômage élevé avec 2/3 des chômeurs de longue durée. 80 % des habitants sont des locataires et donc dépendants de l'offre sur le marché privé. Selon une étude de l'IBSA de juin 2021, le prix médian des appartements à Saint-Gilles sont passés de 60.000 EUR en 1995 à 225.000 EUR en 2020. Tandis que le prix médian des appartements était multiplié par 2,2 à l'échelle de la Région, à Saint-Gilles il l'était par 4, alors qu'entre 2006 et 2016, le revenu médian des habitants de Saint-Gilles n'a cru que de 4 %. Saint-Gilles était la 2ème commune la moins chère après Saint-Josse en 1995, elle est aujourd'hui la 8ème commune la plus chère pour le prix médian des appartements.

Sachant que la plupart des terrains appartiennent à des propriétaires privés, il souligne que les logements produits seront au prix du marché privé et donc sans doute bien au-dessus des bourses des habitants actuels du quartier. Face à ces constats, le PAD devrait surtout veiller à mettre en place une réglementation visant à assurer la production de logements correspondant à la bourse des habitants de la Région et particulièrement de ce quartier. Le RIE lui-même pointe comme menace le risque d'un développement de logements en inadéquation avec le profil socio-économique des quartiers et demande de renforcer l'offre en logements sociaux dans des quartiers où la population est aujourd'hui particulièrement précarisée. Si les loyers n'ont pas encore explosé, la dynamique immobilière en cours et le manque de maîtrise foncière dans le périmètre peut faire craindre une augmentation nette des loyers. L'Observatoire des Loyers 2016 montrait que c'est dans les quartiers centraux que les loyers ont augmenté le plus rapidement, dans l'espace dit de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) qui bénéficie d'une dynamique de rénovation impulsée par les pouvoirs publics. On notera enfin que le périmètre d'observation territorial du RIE

n'inclut pas la zone autour du bassin de Biestebroek où, pourtant, sont développés ou se développent environ 4.000 nouveaux logements dont seulement 6,7 % de logements sociaux.

Un réclamant souligne que le PAD reporte en quelque sorte, la création du logement social sur les charges d'urbanisme à venir, ce qui ne constitue pas une garantie suffisante, primo parce qu'elles peuvent être affectées à d'autres finalités, deusio parce que l'Arrêté sur les charges d'urbanisme exonère le promoteur de devoir payer cette charge à la Région lorsque les logements nouvellement construits sont issus d'une reconversion de bureaux, ce qui sera le cas dans la majorité des projets de logements prévus.

Il estime d'autre part, que les quartiers adjacents à la gare étant très denses, il y a peu de possibilités de construire du logement supplémentaire en-dehors des opérations prévues par le programme de PAD. Ce programme est donc l'une des rares occasions pour produire du logement accessible, à l'instar de ce que prévoit le PAD Heyvaert, qui vient d'être adopté par le Gouvernement et qui porte sur un territoire présentant des caractéristiques assez similaires. Le PAD Heyvaert impose 25 % de logements sociaux dans tout projet de logement de plus de 2.000m<sup>2</sup>. Il n'y a donc manifestement pas de frein législatif à l'introduction d'une telle prescription dans le PAD Midi, d'autant que le Conseil d'État a déjà eu l'occasion de se prononcer sur le PAD Heyvaert. Vu le peu de maîtrise foncière publique autour de la gare, une telle clause est la seule façon de garantir la mixité sociale présentée comme un objectif du PAD Midi. Un rapide calcul pour la commune de Saint-Gilles permet de conclure que l'application de la clause « Heyvaert » aux projets de logements envisagés dans le cadre du PAD permettrait au mieux à la commune de passer d'un seuil de 4 % de logements sociaux à un seuil de 5,5 %, bien en deçà de la moyenne régionale déjà faible (6,84%) au regard de la liste d'attente pour les logements sociaux (49.000 ménages).

Le Conseil consultatif du Logement (CCL) soutient unanimement la nécessité d'augmenter le nombre de logements sociaux à Bruxelles. À ce titre, il estime que ce plan devrait être un levier de production pour ce type de logement en vue d'atteindre pour le territoire concerné la norme de 15 % de logements sociaux. À ce sujet, certains de leurs membres considèrent que la prévision d'une proportion significative obligatoire de logement social constitue une condition sine qua non pour pouvoir considérer que le PAD Midi respecte le droit au logement et demandent l'introduction d'un pourcentage conséquent de logements sociaux dans le volet réglementaire du PAD. A contrario, d'autres membres préfèrent privilégier les partenariats « public-privé » pour le développement de logements sociaux dans le périmètre du PAD.

*Tout comme de nombreux réclamants, parmi lesquels Brupartners et la CRM, la Commission souligne la nécessité de diversifier les logements et de prévoir un quota de logement social ou à finalité sociale et des logements adaptés. Ils estiment que ces enjeux bruxellois importants doivent être pris en compte dans ce périmètre de très bonne accessibilité.*

*Elle s'étonne, en effet, qu'aucun quota de logement public à caractère social ou à prix abordable ne soit avancé dans le projet de PAD et a fortiori pas dans le volet stratégique, alors même que ce besoin est annoncé dans le projet.*

*La Commission constate qu'en dehors des objectifs généraux de la RBC, aucune indication relative au pourcentage de logement public à des prix accessibles ne figure dans les prescriptions réglementaires*

du projet de PAD. La Commission estime comme Perspective et d'autres réclamants que le PAD devrait effectivement afficher clairement des objectifs quantitatifs en termes de logement public.

La Commission, pour se forger une meilleure idée de la situation en Région Bruxelloise et comprendre surtout comment l'objectif qui figure dans la DPG se traduit dans les quartiers, a auditionné le Référent Logement avant la remise de cet avis. Il est apparu qu'il existe un déficit plus grand dans les quartiers de Saint-Gilles ( - 10,16%) que pour ceux de d'Anderlecht (+ 17,73%), alors que le projet prévoit du logement dans la zone d'Anderlecht.

La Commission suit les demandes de réclamants d'être plus volontariste en matière de logement public et de viser un maximum de logement à finalité sociale et suivre ainsi les objectifs du PRDD ainsi que les recommandations du RIE de « veiller à garantir l'accessibilité financière d'une part importante de ces nouveaux logements et renforcer l'offre en logements sociaux étant donné le profil socio-économique de ces quartiers présentant un niveau de précarité élevé. Le PAD Midi à lui seul n'arrivera pas à enrayer ce phénomène mais, au regard de sa localisation sur un pôle de transport, il est logiquement en tête de liste pour y répondre favorablement. Comme signalé dans le PRDD, tout projet de logement dans le PAD devra contenir au minimum 15% de logements publics. Ce chiffre étant le résultat obtenu par l'application simple et stricte de l'arrêté Charges d'Urbanisme, il serait judicieux de le monter à 20-25% sur le PAD Midi car c'est une réelle nécessité dans ce périmètre ».

Pour la Commission il ne s'agit pas seulement de prévoir du logement à un endroit. Il faut aussi élargir la notion de logement en incluant du logement temporaire dans les quartiers d'accueil (ex hôtels de différentes catégories,...).

### Équipements

De nombreux réclamants comme Urban constatent le manque d'équipements dans le quartier et donc aussi le manque d'ambition pour ce qui est de la qualité de vie.

Ce constat est mis en évidence dans le RIE. L'offre de 28.000m<sup>2</sup> d'équipement est insuffisante pour répondre aux besoins du programme même. Il en va notamment des équipements sportifs, de l'accueil de la petite enfance, d'écoles, d'espaces verts et aires de jeux. Un manque d'écoles primaires et secondaires se fait même sentir au-delà du périmètre de la zone Midi.

La CRM, tout comme Brupartners, recommande de développer des équipements dans l'îlot « Tri postal-Fonsny où ils semblent manquer. Ils soulignent que la gare forme une barrière dans le quartier et que ces équipements devraient bénéficier prioritairement aux habitants du quartier.

La Ville demande une attention particulière sur la nécessité de mutualisation des équipements dans et autour du PAD Midi, considérant la saturation de ceux présents sur le territoire de la Ville de Bruxelles à proximité de son périmètre. Des équipements tels que des points vélo/repair-vélo devraient être privilégiés pour renforcer aussi l'intermodalité.

Brupartners soutient le projet de développer des équipements sportifs, culturels, liés aux personnes âgées et d'actions sociales dans le PAD. Brupartners rappelle que les gares sont des lieux de vie et de passage de tout type de citoyens (notamment aussi des personnes migrantes et sans-abris). Brupartners estime dès lors qu'il faut impérativement prendre en compte cet aspect social dans la réflexion des « équipements » dans le PAD.

En outre, pour Brupartners et pour le C.E.R.B.C., les équipements du côté de la rue Fonsny semblent presque absents. Or, la gare formant une barrière dans le quartier, il serait judicieux d'en développer quelques-uns de ce côté-là aussi, en augmentant la part dédiée dans l'îlot « Tri postal-Fonsny ». Ces équipements devraient, en priorité, profiter aux habitants du quartier.

Plusieurs réclamants dont la CRM estiment, comme l'indique le RIE, que ce manque d'équipement est déterminant pour les conditions d'habitat des habitants du quartier et qu'il est donc impératif de prévoir l'installation de crèches, de maternelles et au minimum d'une école primaire dans le périmètre du PAD pour y améliorer les conditions d'habitabilité.

Selon le RIE, en 2016, il n'y avait, dans le périmètre, qu'une place pour 4 enfants en crèche (il y en a 1 pour 3 au niveau régional). Afin d'atteindre un taux de couverture de 33% correspondant aux normes européennes, et sans compter les besoins des nouveaux habitants, il faudrait renforcer l'offre existante en milieu d'accueil de la petite enfance de 241 places supplémentaires. Rappelons que le programme sur le bassin de Biestebroek ne prévoit aucune crèche alors qu'Anderlecht a un des taux de couverture en crèche le plus bas de la Région et que 700 places devraient être créées dans les quartiers alentours.

Selon les chiffres de l'IBSA 2016, dans l'ensemble des quartiers du périmètre d'observation territoriale, 12.427 enfants étaient en âge de fréquenter l'école fondamentale (4.540 enfants en âge de fréquenter l'école maternelle et 7.887 enfants en âge de fréquenter l'école primaire). La capacité d'accueil dans l'enseignement maternel et primaire était alors respectivement de 80 % (soit 8 places en maternel pour 10 enfants) et 73 % (soit 7,3 places en primaire pour 10 enfants), ce qui correspond à un déficit de 908 places en maternelle et de 2.129 places en primaire. Le RIE signale que, concernant l'enseignement fondamental, il y a un déficit de 3.000 places. Perspective Brussels souligne que l'offre prévue dans le POT d'ici 2025 ne permettra pas de venir résorber entièrement ce déficit et que 1.959 places resteraient toujours nécessaires. L'offre développée dans le cadre de ce projet de PAD s'avérera donc insuffisante pour répondre à ce déficit, aggravé par celui existant à 1km de là, au bassin de Biestebroek destiné à accueillir 4.000 nouveaux ménages.

Le Conseil consultatif du Logement (CCL) s'interroge sur la faible proportion d'équipements (écoles, crèches, espaces verts) et leur capacité à absorber les besoins des habitants actuels et futurs vu les 2000 logements supplémentaires annoncés sur un territoire déjà déficitaire en équipement. Il suggère en outre un monitoring régulier en vue d'assurer le suivi des besoins du quartier au travers des différents phasages prévus par le plan,

Un besoin total de 16 plaines de jeux est également identifié comme prioritaire par le diagnostic au niveau des quartiers d'Anderlecht, de Saint-Gilles et de Forest.

Si la clause « Heyvaert » est appliquée pour imposer la production de logements sociaux dans le cadre de projets privés, cela permettra de consacrer les charges d'urbanisme à la production des équipements déficitaires : réalisation de crèches et d'écoles en suffisance. Par ailleurs, une corrélation devrait être prévue entre la production de logements et d'équipements de façon à contraindre la production d'équipements proportionnellement à la réalisation de logements.

Citydev souligne qu'en matière d'équipement, le Contrat de Rénovation Urbaine 7 autour de la Gare du Midi, lancé en avril 2021, devra jouer un rôle important dans la mise en œuvre du projet et l'aménagement d'équipements dont le quartier a et aura besoin (notamment pour l'îlot Jamar).

À propos du développement par un groupe privé, des équipements dédiés à la jeunesse / événementiel sur l'îlot Jamar, Citydev soulève l'interrogation de la notion d'équipement d'intérêt public d'un équipement développé par un privé. La définition générale d'un équipement, pour laquelle le glossaire et les prescriptions du PRAS s'avèrent trop restrictives par rapport à la réalité sur terrain, puisque dès lors qu'il existe un objectif de lucre (inhérent à tout porteur de projet privé), la nature du projet le fait basculer dans les affectations commerciales, ce qui peut porter préjudice aux autorités délivrantes vu que le but premier (accessibilité au grand public) peut totalement leur échapper.

Citydev demande donc que le PAD donne la possibilité d'élargir la définition de l'équipement (et de ne pas se fixer sur la définition du PRAS) selon des paramètres à définir pour permettre la réalisation de ce projet complexe.

*La Commission estime nécessaire de prévoir non seulement des équipements de quartier, mais également de portée métropolitaine tels un Musée de l'immigration., de la diversité, etc ., voire un skate park couvert. L'îlot Russie-Mérode (îlot S.N.C.B.) pourrait se prêter à l'accueil d'un grand équipement.*

### Commerces

Pour plusieurs réclamants, les commerces et les équipements publics devront répondre en priorité aux intérêts des habitants, en particulier aux besoins qui ne sont pas rencontrés actuellement.

La commune de Saint-Gilles suggère ainsi d'activer la place Horta, côté gare, par la création de commerces ouverts sur la place. Cela permettrait de leur donner une meilleure visibilité et donc aussi une meilleure viabilité.

Plusieurs réclamants parlent de suroffre commerciale et d'une fragilisation du marché du Midi. En effet, le PAD prévoit 27.000m<sup>2</sup> de commerces supplémentaires, ce qui pose la question de la viabilité tant des commerces existants que des futurs commerces. Surtout qu'il y a déjà un taux de vacance élevé des commerces hors de la gare : le taux de vacance en dehors de la gare étant actuellement de 20% et jugé comme critique. Ce risque est d'ailleurs pointé par le RIE. Vu l'absence de stratégie de développement commercial, il y a un risque de se voir développer un énième pôle commercial standardisé sans lien avec le quartier.

*La Commission est d'avis, comme certains réclamants, que les superficies de commerce sont assez importantes. Elle estime qu'il devrait y avoir des arbitrages pour décider de lieux où le commerce sera concentré et suffisamment actif. Il faut en effet éviter d'avoir des commerces vides.*

*En outre, la Commission estime qu'il est nécessaire, tout comme le propose le projet, d'assurer une continuité avec le marché du Midi, qui pourrait avoir une permanence à l'intérieur même des bâtiments de la gare, tout en ouvrant le plus possible vers l'extérieur les commerces existant dans la gare. Cela leur donnerait plus de visibilité et faciliterait les échanges extérieur/intérieur.*

*Par ailleurs, la Commission, estime que des petits commerces d'artisanat avec production locale trouveraient leur place autour de la gare où circulent de nombreux de touristes, ce qui contribuerait à l'animation de la gare. On pourrait imaginer une offre productive diverse, gastronomique /artisanale,*

*en lien avec de futurs grands équipements à prévoir par exemple en extrémité du Bd Jamar et en lien avec l'esplanade de l'Europe, (ex. un musée de l'immigration ou de la mode).*

### Activités productives/PME

#### Peu d'attention aux activités productives, PME/logistique/économie circulaire

Un réclamant souligne la faible part laissée aux activités productives (5%) au regard du tertiaire qui continue à être largement dominant alors que ces activités peuvent aussi bénéficier de la proximité de la gare du Midi. L'îlot des Deux Gares étant affecté en ZEMU, il est important de permettre l'installation d'activités productives de biens matériels et non, par défaut, de services, comme c'est trop souvent le cas. Les quadrilatères semblent également mieux adaptés à ce type d'activités qu'à la fonction commerciale.

Le projet de PAD propose le développement de l'économie urbaine à travers le renforcement des activités commerciales et productives au sein du quartier. Bruxelles Environnement salue cette orientation qui vise à équilibrer la mixité des fonctions et demande que le choix de ces activités donne la priorité à l'économie locale et circulaire, en lien avec la volonté de la Région de mener une politique volontariste de transition de l'économie. Le PAD doit permettre des activités productives dans certains îlots en élargissant certaines affectations « commerce » à des activités qui permettraient d'accueillir de l'économie circulaire, à condition que le contexte de l'îlot le permette en matière de nuisances sonores, d'accessibilité, de taille... Bruxelles Environnement pense notamment aux quadrilatères, pour lesquels elle rejoint les conclusions du RIE qui proposent d'étendre les fonctions admissibles afin de permettre une activation rapide suivant les opportunités et les besoins du quartier. Aussi, la volonté de placer une halle alimentaire dans le grand quadrilatère lui paraît une bonne idée qui permettrait de créer une synergie avec le marché du midi, et les invendus notamment, dans une démarche en cohérence avec la stratégie Good Food régionale, qui vise à relier les différents maillons de la filière alimentaire durable en circuits courts : production, récupération d'invendus, transformation, distribution et restauration. Toutefois, au vu de la mixité des fonctions prévues par le PAD, parfois au sein d'un même îlot ou d'un même bâtiment, une attention particulière sur la cohabitation entre les fonctions devra être portée, notamment en termes de confort acoustique. Le cas de l'îlot des Deux Gares, affecté en ZEMU, et bordé par le parc est particulièrement sensible à ce niveau. Le traitement architectural des projets aura une forte influence dans l'impact du bruit, notamment au niveau de l'implantation des fonctions et du choix des matériaux de façade.

Citydev partage globalement les intentions du PAD dans ce quartier stratégique, notamment ceux inhérents à ses missions, comme la mixité fonctionnelle. Il fait remarquer que le projet global CityGate est partiellement inscrit dans ce périmètre.

*La Commission estime qu'un quartier de gare ne doit pas être traité comme un quartier industriel mais doit permettre le maintien ou l'implantation d'une production artisanale en lien avec des éléments thématiques d'aménagement repris dans le quartier de la gare.*

## 7. MOBILITÉ

En dehors de ses recommandations spécifiques, la Commission renvoie à l'avis de la CRM et à Good Move

### Réduction en amont du trafic de transit

Le quartier du Midi souffre d'une grande pression automobile, due en grande partie au trafic de transit qui emprunte cette voie d'entrée de ville, notamment via le boulevard industriel.

Le projet de PAD, pour diminuer le trafic entrant, prévoit de transformer le boulevard industriel en boulevard urbain en le réduisant de 2x2 bandes de circulation à 2x1 bande.

### Accès poids lourds via le boulevard Industriel

La CRM rappelle que le plan Good Move indique de faciliter l'accès des poids lourds depuis le ring vers les zones logistiques et industrielles (action B.7). Au sud, cet accès passe par le boulevard Industriel.

Perspective demande de limiter la capacité d'accès du boulevard industriel, tout en renforçant l'alternative d'offre en transports en commun sur cet axe. Cela permettrait de diminuer la pression automobile sur le quartier Midi, et de revoir, comme le prévoit le projet de PAD, le profil du boulevard Jamar et de la Petite Ceinture, au profit d'un espace public de meilleure qualité pour les différents usagers.

*La Commission se réfère au plan Good Move pour diminuer la pression automobile entrante (objectif majeur) et combiner cela avec une accessibilité suffisante pour la distribution des marchandises.*

*Elle soutient ainsi la proposition de la CRM de développer un système de gestion dynamique du trafic permettant tant l'accès des zones logistiques aux poids lourds, qu'un accès fort en transports publics et l'accès général à la ville.*

### Flux automobile rue Bara/boulevard Jamar

À propos de l'intermodalité au service des usages, Bruxelles Environnement note que les propositions du PAD soutiennent une mobilité durable, articulée autour des modes actifs (piétons, cyclistes...) et des transports en commun en s'appuyant sur le hub intermodal exceptionnel qu'est la gare du Midi. Mais elle craint que la densité proposée, tant en bureaux qu'en logements, risque d'attirer de nouveaux flux automobiles dans un quartier qui souffre déjà de saturation, notamment au vu de sa situation en entrée de ville. Dans ce contexte, Bruxelles Environnement estime qu'une attention particulière doit être portée sur la rue Bara et sur le boulevard Jamar, qui sont définis comme voiries AUTO+ par le Plan Good Move. Afin d'éviter d'importantes nuisances pour les riverains au niveau de la qualité de l'air et du bruit, des mesures doivent être prises pour leurs aménagements qui limiteront la vitesse des voitures et favoriseront les traversées piétonnes vers Anderlecht au risque d'en faire une nouvelle barrière urbaine au sein du quartier. Ces traversées devront se situer dans la continuité des cheminements publics prévus par le PAD au travers des îlots 7, 8 et 9. De façon générale, le choix des couples flux/revêtement/vitesse des véhicules devra être optimisé pour toutes les voiries du quartier Midi et singulièrement pour la Rue Bara.

## Stationnement

En matière de stationnement, Bruxelles Environnement rejoint les objectifs du PAD qui visent à limiter les capacités nécessaires, en lien avec la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Cependant, elle estime qu'au vu du nombre de nouveaux logements et de bureaux prévus par le PAD, conjugué à la saturation actuelle du quartier et à l'ambition du PAD de supprimer 400 emplacements de stationnement dans les principaux espaces publics, la seule solution pour le PAD passe par la mutualisation des capacités disponibles hors voirie et l'activation d'un réel shift modal vers les modes actifs. Dans ce sens, Bruxelles Environnement demande à ce que le PAD prévoise l'obligation pour tout nouveau parking d'une certaine taille de posséder une entrée séparée des fonctions aux étages afin de permettre la mutualisation du parking avec d'autres usagers du quartier. Ainsi, dans le cadre de l'opérationnalisation du PAD, des emplacements de stationnement pourraient être proposés à la location aux habitants et travailleurs du quartier, ou éventuellement aux visiteurs des équipements et des commerces. De même, Bruxelles Environnement appuie l'avis du Comité régional de développement territorial (C.R.D.T.) qui souhaitait « que les autorités s'interrogent sur la possibilité de prévoir les parkings hors sous-sol pour les projets de bâtiments dans un souci de reconversion éventuelle des parkings en d'autre affectation à moyen terme ». Pour les places de stationnement qui seront maintenues dans l'espace public, Bruxelles Environnement recommande que le PAD s'inspire des mesures du Beeldkwaliteitsplan (B.K.P.) du territoire du canal en matière de déminéralisation, de végétalisation et de gestion de l'eau de ces espaces.

Le C.E.R.B.C. insiste sur une plus forte anticipation de l'utilisation des vélos et des trottinettes (au niveau du stationnement et des points de recharge).

Dans son volet stratégique, le PAD entend limiter au maximum la création de nouvelles places de parking en lien avec les futurs logements. Néanmoins, la densité prévue est telle qu'il y a un déficit de plus 1.000 emplacements de stationnement. Le volet stratégique souhaite donc développer la mutualisation du parking existant. Dans la mesure où la création de nouvelles places de parking constitue un incitant pour l'utilisation d'un véhicule privé, et que les voiries à proximité du projet sont déjà saturées, I.E.B. soutient cette proposition.

Toutefois, un réclamant déplore l'absence de cadre juridique régional pour rendre cette volonté opérationnelle, nous regrettons également que cette mutualisation ne soit pas coulée dans le volet réglementaire du PAD qui, s'il autorise à faire moins de parking que prescrit par le RRU, ne l'impose pas. En l'absence de solution structurelle, la mutualisation sera laissée à l'appréciation des promoteurs dans chaque projet privé et risque de ne pas être effective en raison des complexités juridiques et financières qui demeurent en l'absence d'un cadre clair établi par la Région. La volonté de mutualisation pour les nouveaux logements n'empêcherait dès lors par la création de centaines de nouvelles places de parking.

Dans son volet réglementaire, le PAD indique que le seuil minimal du RRU (1 place par logement) ne doit pas être respecté. I.E.B. estime que ceci dit, il semble s'agir plus d'une recommandation que d'une disposition contraignante.

## Trafic routier

### Réduire versus gérer les flux de circulation

La CRM note que la hausse attendue des déplacements est liée à l'augmentation importante de la densité immobilière sur lequel subsiste de plus des incertitudes. Le PAD ne semble pas tenir compte de l'évolution des pratiques de mobilité comme le développement de l'e-commerce et de la livraison à domicile pour les bureaux, les commerces ou les logements qui contribuera probablement aussi à l'augmentation des flux automobiles. Par exemple, Londres ne voit pas une réduction de son trafic, en dépit d'un déclin de possession de voitures individuelles.

Un autre réclamant estime que l'habitabilité du quartier passe par la réduction du trafic automobile. Le C.E.R.B.C. souligne que la demande de déplacement globale va fortement augmenter, dont une part importante de trafic automobile (dans une zone pourtant bien desservie par les transports publics). Le RIE analyse d'ailleurs que « le périmètre est actuellement saturé par le trafic de transit et de destination. Même si des améliorations sont mises en place pour limiter les flux et la vitesse sur les grands axes du PAD, la volonté du PAD, traduite dans le volet stratégique, n'est pas de répondre aux problèmes de circulation dans le périmètre [...]. La seule solution réside dans la mise en œuvre de dispositifs « verrous » du trafic routier à l'entrée de la Région bruxelloise » (RIE, p. 1445). Le C.E.R.B.C. constate donc un manque d'objectifs, de cohérence et de solutions structurelles au niveau du quartier. De nombreuses questions se posent sur le flux des automobiles déjà saturé (avec un accroissement de 10 à 12% de circulation attendu), notamment dû au stationnement (déficit de 1.500 places de parking) et des livraisons. Le C.E.R.B.C. se demande si l'utilisation de la gare pour les marchandises est prise en considération.

### Équilibre entre avenue Fonsny et rue Bara

La CRM appuie la volonté du PAD de vouloir fluidifier le trafic venant du Ring en le canalisant sur les grands axes. Elle craint cependant une augmentation du trafic dans les quartiers pour les raisons expliquées ci-dessus, mais également par la fermeture, du passage Est-Ouest secondaire entre la rue Bara et l'avenue Fonsny, ce qui serait contraire à l'ambition régionale de Good Move d'apaiser les quartiers.

Urban s'interroge sur la rue Fonsny qui doit accueillir un transit de poids lourds de même qu'un trafic cyclo et piéton important le tout sur un gabarit étroit. Par ailleurs, Urban demande qu'une analyse des incidences des charrois et de l'accessibilité pour les livraisons des activités productives du quadrilatère soit établie.

I.E.B. estime que la densité de construction prévue amènera forcément un supplément de trafic automobile, même dans une zone bien desservie par les transports publics. Or, ce quartier est déjà un des plus saturés de la région par le trafic automobile et de camions qui y transitent du et vers le ring. Le RIE analyse d'ailleurs que « le périmètre est actuellement saturé par le trafic de transit et de destination. Même si des améliorations sont mises en place pour limiter les flux et la vitesse sur les grands axes du PAD, la volonté du PAD, traduite dans le volet stratégique, n'est pas de répondre aux problèmes de circulation dans le périmètre [...] La seule solution réside dans la mise en œuvre de dispositifs "verrous" du trafic routier à l'entrée de la Région bruxelloise ». En l'absence de la mise en

place volontariste d'une taxation kilométrique et/ou d'un péage urbain, la saturation va perdurer avec un accroissement de 10 % à 12 % de la circulation et donc une détérioration de la situation présente déjà problématique et accentuera les reports de circulation dans les quartiers alentour qui sont densément peuplés.

Un réclamant rappelle que le PAD prévoit aussi la fermeture à la circulation automobile du passage est-ouest secondaire entre la rue Bara et l'avenue Fonsny via la rue de l'Argonne et la rue Blérot. Si cette option permet effectivement une amélioration de l'espace public au sein du périmètre du PAD, elle aura pour corolaire de reporter d'autant plus la circulation automobile sur le pourtour du PAD, obligeant notamment les taxis – grands utilisateurs de cet itinéraire – à faire le tour par la Petite Ceinture et le tunnel Vétérinaires, au risque de prendre un itinéraire d'évitement de l'avenue Fonsny via les rues de Mérode ou Féron et, de la rue Bara par la rue Brogniez et le boulevard de la Révision, ce qui aura des conséquences négatives pour ces quartiers densément habités. Y augmenter la charge automobile va à l'encontre des objectifs du plan Good Move, à savoir canaliser le trafic routier sur les grands axes et apaiser les quartiers.

Il fait remarquer que le tunnel Vétérinaire est régulièrement encombré, étant l'un des trois seuls points de passage est-ouest « traversant » le chemin de fer au sud du Pentagone (Petite Ceinture, tunnel Vétérinaires et pont de Luttre). Cette congestion engendre déjà un trafic d'évitement vers les quartiers habités (rue de Mérode, rue d'Angleterre). Il demande d'ajouter un trafic de destination dans le tunnel, à savoir vers les îlots Deux Gares et France-Vétérinaire (mal desservis en transport public), augmentera la saturation des voiries.

### Transports publics

Un réclamant souligne que si la création d'une nouvelle demande en matière de déplacement en transport public ne devrait pas excéder 5 % de la capacité théorique des véhicules, il est très difficile d'estimer aujourd'hui quelle sera la demande réelle tant celle-ci sera déterminée par la typologie des équipements et des commerces à créer, et qui ne sont pas connus au stade du PAD. Le RIE assure que l'augmentation de la demande de déplacements en transport public pourra être absorbée grâce à deux projets : l'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et la création d'une nouvelle ligne de métro 3. Or, si ces deux projets font l'objet d'accords politiques, le calendrier de leur mise en œuvre dépend de décisions budgétaires. L'automatisation des lignes de métro a déjà été repoussée dans le passé suite à un manque de budget. Quant à la création de la ligne de métro 3, elle devait initialement être inaugurée en 2021 et n'a cessé d'être repoussée pour une ouverture aujourd'hui prévue, au mieux, en 2032 (mais tous les permis ne sont pas encore obtenus et la complexité du chantier entraînera à coup sûr de nouveaux retards). Quelles sont les garanties que ces projets seront opérationnels au moment de l'accroissement de la demande de déplacements générée par le programme du PAD ?

Actuellement, la présence des arrêts de bus S.T.I.B. dans la rue Couverte permet aux voyageurs d'effectuer toutes les correspondances à l'abri des intempéries entre les bus S.T.I.B., les trams de surface, la gare S.N.C.B. et les transports en sous-sol (trams et métros de la S.T.I.B.). I.E.B. indique que le déplacement des arrêts de bus S.T.I.B. envisagé par le PAD obligera les voyageurs à se déplacer à

pied, parfois avec bagages, sur une plus longue distance et à ciel ouvert. La rue d'Angleterre n'est pas adaptée pour accueillir des arrêts de bus (présence d'écoles et crèches).

La création d'une nouvelle gare de bus place de la Constitution générera un impact non négligeable sur l'organisation du marché du Midi. La gare des bus pourrait être envisagée sur un des îlots à remembrer mais cela supposerait l'étude de scénarios alternatifs qui n'existent pas.

Urban s'interroge sur le choix de transformer la place de la Constitution en terminus alors que les opérateurs des TC se sont mis d'accord sur une solution alternative. Il estime qu'un point d'attention devrait être mis sur la place de la constitution surtout si le quadrilatère est développé.

Un réclamant estime que la création d'un terminus technique du tram 51 (portion nord) dans le prolongement l'esplanade de l'Europe est particulièrement dommageable pour l'espace public du quartier. Une solution alternative devrait être trouvée, d'autant que les travaux nécessaires à cet aménagement viendront se rajouter aux chantiers nécessaires pour le métro 3 (station Toots Thielemans, tunnel, trémie Lemonnier), qui vont encore durer des années et dégrader les conditions de mobilité dans le quartier.

### Cohabitation des usagers

La CRM demande d'assurer la bonne cohabitation des usagers - personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes et transports publics – dans les espaces partagés.

#### Piétons

##### *La marche et la traversée de la Petite Ceinture à pied*

La CRM demande le respect du principe STOP2 qui implique une réflexion basée d'abord sur les besoins des piétons. Il faut assurer notamment des largeurs de trottoirs suffisantes, une continuité et bonne visibilité des aménagements piétons en ce compris en assurant une perméabilité des grands bâtiments.

Le PAD Midi envisage à plusieurs endroits la création de passages publics sur des terrains privés (îlots Deux Gares, France-Bara, Horta-Bara et Tintin). Pour un réclamant, il y a un risque bien réel, au vu des expériences passées, de privatisation de ces passages (par exemple, la traversée du Bloc 2).

##### *Signalétique - Lisibilité pour les déplacements*

*Partant du constat que toute la zone de la gare sera essentiellement piétonne et que l'on a affaire à des déplacements potentiellement éprouvants du fait des bagages, de l'âge, des distances à parcourir, la Commission estime comme certains réclamants, comme Brupartners, que la question de la lisibilité et de la simplicité des différentes offres devrait être analysée et mise en avant. Une vision globale de la signalétique dans et aux abords de la gare sera nécessaire quels que soient les opérateurs.*

##### *Cheminement piéton agréable entre les terminus de bus*

Des terminus de bus se situeront de part et d'autre de la gare, plus éloignés qu'ils ne le sont actuellement.

*La Commission partage l'avis du C.E.R.B.C., lequel recommande de particulièrement soigner le cheminement piéton entre les deux pour permettre une traversée agréable via la rue Couverte. De ce*

*point de vue, la suppression de la voirie aujourd'hui empruntée par les bus et taxis est une bonne chose. Le revêtement et l'éclairage devront également être confortables.*

### Vélos

*En lien avec les aménagements cyclables prévus, la Commission demande faire en sorte qu'une liaison cycliste soit possible au travers du futur parc de la Senne. Cela permettrait un parcours plus agréable, mais aussi d'offrir un contrôle social supplémentaire.*

### Rue de l'Argonne

#### *Bus*

La CRM souligne que De Lijn insiste sur l'importance du site propre de la rue de l'Argonne, partagé avec la S.T.I.B., qui permette d'assurer un haut niveau de qualité à la ligne structurante 136 (kernnet A), Alsemberg – Brussel-Zuid (– Dilbeek) et la nécessité de maintenir la possibilité de passage des bus dans l'hypothèse d'aménagement du terminus tram sous le tunnel Argonne, en ce compris les jours de marché.

#### *Terminus tram 51/53*

*La Commission estime dommageable pour l'espace public le terminus du tram à la rue de l'Argonne. Elle encourage la S.T.I.B. à trouver une alternative afin que la rue couverte puisse être destinée à d'autres activités*

*D'une manière générale, la Commission estime qu'il serait utile pour une meilleure compréhension de la situation d'avoir un plan détaillé, graphiquement et/ ou techniquement avec l'ensemble du projet Constitution y compris la gare de tram complémentaire avec la station Toots Thielemans, les entrées et sorties piétonnes, etc...*

### Espaces sous voie « quadrilatères »

La CRM souligne l'opportunité importante qu'offrent les espaces sous voie appelés « quadrilatères » pour rencontrer les besoins de mobilité : gare de bus, parking vélos, catering pour les trains internationaux, continuité piétonne publique, commerces, fonction productive, etc. Elle demande de leur accorder réglementairement la priorité dans les affectations. Elle souligne cependant également les risques inhérents à ce type d'espaces souterrains (occupation informelle, petite délinquance, etc. - cf. le CCN gare du Nord). La Commission propose de regrouper les propositions d'exigences programmatiques sur l'ensemble des deux quadrilatères afin de donner plus de flexibilité et de chances de réalisation à de futurs programmes.

Les investissements sont très coûteux notamment pour respecter les conditions de sécurité incendie sous les voies ferrées imposées par Infrabel et la S.N.C.B.

La S.T.I.B. souligne que l'étude de mobilité qui a été menée montre donc tout l'intérêt que le PAD prévoie l'affectation d'une partie significative du grand quadrilatère à une gare de bus, et qu'en l'absence d'utilisation du grand quadrilatère par la gare de bus il sera nécessaire d'utiliser l'intégralité de la place de la Constitution pour les arrêts et terminus des trams et bus. Accessoirement, il y a lieu de noter qu'en raison de la présence d'un terminus de trams dans la rue d'Argonne sous les voies, il

est nécessaire que les aménagements permettent en tout temps le passage des véhicules de secours (en particulier les jours de marché) ainsi que les bus De Lijn devant se rendre au pôle Spaak.

Par ailleurs, la S.T.I.B. rappelle que comme le Schéma Directeur, le projet de PAD envisage d'installer le pôle sud des terminus de bus sur la Place de la Constitution en lieu et Place de la Rue Couverte qui doit devenir une rue piétonne avec un front commercial et une entrée améliorée du côté de la Gare du Midi. Cependant, en raison du plus faible espace public disponible par rapport au scénario du Schéma-Directeur, le pôle bus Fonsny y a été réduit, passant d'une douzaine d'emplacements à six ; soit une réduction de 50% de capacité. Le nombre d'emplacements bus aux terminus est de ce fait désormais inférieur aux besoins actuels des opérateurs des transports publics (TEC, De Lijn et S.T.I.B.).

*La Commission estime qu'il y a lieu d'étudier les possibilités d'aménagement, afin de tenir compte des besoins des opérateurs de transports publics, tout en préservant au maximum les espaces publics.*

### 2<sup>ème</sup> pôle bus/taxis

Des réclamants ont évoqué l'impact qu'aurait la création d'un 2<sup>ème</sup> pôle de transport public bus/taxi le long de la rue Fonsny, sur place Constitution et se questionnent sur de possibles alternatives. Certains s'interrogent également sur l'électrification des bus, ce qui aura un impact sur l'espace public lors de la recharge.

*La Commission a pris note qu'un deuxième pôle de TP serait établi rue Fonsny, sur la place de la Constitution à la fois pour les taxis et les bus. Cela créera une sorte d'arc de mobilité, entre la gare et les deux pôles de bus. Les bus étant répartis selon dans un pôle ou l'autre selon leur direction de destination (encore à discuter avec les opérateurs. Nécessité d'une bonne signalisation. –lors d'un transfert bus/bus la distance de transfert entre les deux stations est/ouest sera très longue.*

*La Commission appuie également l'idée de déplacer la circulation tram/bus de la rue Fonsny, côté gare, ce qui donnera un accès plus facile des passagers sans avoir à traverser la bande de circulation cf c'est le cas actuellement.*

*Par ailleurs, la Commission rejoint les réclamants qui craignent que la fermeture de la rue de l'Argonne n'oblige les taxis à faire une boucle supplémentaire via la Petite Ceinture, notamment, qui est déjà encombrée. Elle recommande qu'une solution soit trouvée avec Bruxelles mobilité pour régler ce problème. Les taxis étant considérés comme des transports publics, une exception pourrait être faite pour eux à la rue de l'Argonne avec, par exemple, une reconnaissance électronique, comme déjà utilisée dans certains aéroports pour l'accès des taxis au parking.*

### Livraisons/distribution

Des réclamations portent sur le problème des livraisons pour la gare. Il faut des boucles de livraison, des plages horaires spécifiques pour éviter l'encombrement de l'espace public (esplanade de l'Europe).

La CRM demande de ne pas créer des conflits inutiles entre les taxis et le catering, avenue Fonsny et rue de France. Elle estime que le point de livraison côté Fonsny est mal localisé à l'emplacement actuel (accès actuel parking Tri postal). Il est donc important, par ailleurs de prévoir une zone d'attente d'accès au bâtiment à proximité et éviter ainsi le blocage des camions de livraison.

Vu l'augmentation attendue des flux de livraison la CRM demande la mise en place d'une stratégie, à l'échelle du quartier et à l'échelle régionale, assortie de prescriptions réglementaires dans le PAD, concernant la création d'un hub de livraisons et la mise-en-place d'un système de "last mile" à vélo. Il faut des boucles de livraison, des plages horaires spécifiques pour éviter l'encombrement de l'espace public (esplanade de l'Europe).

*La Commission rappelle que la problématique de la distribution s'est posée lors de l'examen de plusieurs PAD, où la CRD s'interrogeait sur la stratégie régionale qui à l'époque du PRDD prévoyait des centres de distribution (CDU) au Nord/Sud Est/Ouest de manière à avoir des endroits de conditionnement différents pour avoir une distribution urbaine. Cela ayant un impact direct sur le fait de ne plus autoriser la circulation de gros camions de 32 tonnes en ville.*

### Stationnement

La CRM déplore le manque de précision et d'ambition du volet stationnement dans son ensemble : vélos, véhicules partagés et privés, arrêts et terminus des transports en commun, publics et autocars. Un réclamant demande de fixer des normes de stationnement beaucoup plus strictes.

La CRM demande que l'outil PAD soit exemplaire au niveau de la gestion du stationnement pour dégager les espaces publics du stationnement et pour inciter à l'usage des modes de déplacements dans le respect du principe STOP et respecte les quotas pour les emplacements réservés aux personnes handicapées, principalement aux abords et accès des bâtiments.

### Stationnement TC

La CRM attire l'attention sur le fait que l'augmentation de l'offre des trois opérateurs ainsi que les contraintes liées à l'électrification des bus, nécessitant des positions supplémentaires de rechargement, a pour conséquence un besoin accru d'espace pour les terminus des bus qui doit être intégré dans la vision du PAD.

### Déplacement 2<sup>ème</sup> pôle TP : impact sur place Constitution ? Autres solutions? Quid électrification bus?

La CRM souligne et appuie la demande des trois opérateurs estiment nécessaire de disposer de deux pôles de terminus de bus, compte tenu de la destination des différentes lignes. Alors que les TEC souhaitent disposer de quais bus côté Fonsny.

### Mutualisation des parkings

La CRM estime qu'il faut une stratégie concrète de mutualisation des parkings.

Etant donné le retard pris par le Règlement Régional d'Urbanisme, elle demande d'ajouter les prescriptions réglementaires relatives au stationnement :

- Pour l'ensemble des nouvelles constructions, garantir suffisamment de stationnement pour les vélos, pour les véhicules partagés
- pour les nouveaux immeubles de bureaux, rendre obligatoire un accès au parking séparé de celui direct pour les usagers du bâtiment pour permettre une mutualisation
- pour les nouveaux immeubles de bureaux, être plus ambitieux sur le nombre de places alors que le PAD prévoit une place par 400m<sup>2</sup> de bureau

- pour les nouveaux immeubles de logement, rendre obligatoire la suppression du seuil minimal du RRU (1 place par logement).
- Pour le stationnement vélo : rendre obligatoire la création d'un emplacement vélo sécurisé « par oreiller » pour les logements et de deux emplacements par 100m<sup>2</sup> de bureaux.

### Stationnement véhicules partagés

La CRM demande de développer le volet réglementaire du PAD concernant les espaces réservés à la mobilité partagée en voirie et hors voirie.

### Bus courte et moyenne distance

En attendant la création d'une gare internationale la CRM demande d'intégrer l'amélioration des conditions d'accès et de stationnement des autocars à la gare du Midi (action C.10 du plan Good Move) et de l'inscrire dans les prescriptions réglementaires.

### Stationnement Vélos

La CRM demande d'améliorer le stationnement.

Elle souligne la demande croissante et urgente de parkings sécurisés pour vélos à Bruxelles. À proximité d'une gare importante, cette demande est d'autant plus importante pour permettre l'intermodalité entre transports publics et vélos.

## **8. *MAILLAGE BLEU ET GESTION DE L'EAU***

### *Lit de la Senne trop peu présent*

Le C.E.R.B.C. insiste pour que les réflexions sur le maillage bleu puissent représenter une ligne directrice dans la gestion des eaux du quartier Midi.

Plusieurs réclamants, dont le C.E.R.B.C., rappelle notamment que la Senne et son double pertuis passent sous la rue de France et la place Horta. Les développements futurs devront tenir compte de ces pertuis sans y toucher et, du fait de la présence de ces pertuis, le réseau d'égouttage actuel n'est que partiel. Le Conseil recommande donc que les développements futurs intègrent, au besoin, des développements complémentaires du réseau d'égouttage en en prévoyant l'espace nécessaire. Le Conseil se demande également si, dans certains cas, la possibilité de créer de petits réseaux de récolte d'eau de pluie séparés des égouts généraux a été étudiée. Ces eaux de pluie pourraient être, le cas échéant, directement redirigées vers la Senne.

Une évaluation est en cours avec le bureau d'études en charge du CRU pour rendre la Senne ouverte jusqu'à Vétérinaire, plus loin vers le Nord en lien avec l'installation technique de Vivaqua. De manière générale, le projet de parc est finement analysé dans le cadre du CRU, pour voir combien cela coûterait d'acquérir certaines parcelles et les rendre accessibles et qualitatives.

La valorisation de la Senne et de la reconnexion des égouts sur les collecteurs sont des éléments mis en évidence dans certaines réclamations.

### *Gestion de l'eau*

Concernant la gestion de l'eau, un réclamant rappelle que le PAD Midi se situe en fond de la vallée de la Senne dans une zone soumise à de potentielles inondations (voir carte d'aléa d'inondation de

Bruxelles Environnement, en ligne). Or, le périmètre du PAD Midi est aujourd'hui imperméabilisé à 95 %, ce qui augmente cet aléa. Pourtant, le PAD ne prévoit pas de réduire significativement cette imperméabilisation du sol (toujours de 90 % dans le scénario « préférentiel ») alors que le RIE considère que les besoins en eaux et les quantités d'eaux générées par le projet de plan seront doublées par rapport à la situation existante. De plus, la création d'immeubles massifs et haut oblige à la création de fondations profondes et, potentiellement, de nouveaux espaces de parking en sous-sol. Ces structures souterraines risquent d'avoir une incidence négative sur l'écoulement naturel des eaux souterraines ou de leur absorption, augmentant d'autant plus l'aléa d'inondation dans les quartiers environnants (bas de Saint-Gilles et Cureghem). Si, sur certains espaces publics, comme la place Horta, les contraintes du sous-sol empêchent des plantations profondes en pleine terre, ce n'est pas le cas partout : certains îlots (en particulier France-Bara et Deux Gares) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, voire d'une plus grande ampleur en cas de démolition éventuelle des immeubles présents. Il rappelle que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait idéal pour accueillir un nouvel espace vert à proximité de la gare.

Brupartners se demande si la possibilité de créer, dans certains cas, des petits réseaux de récolte d'eau de pluie séparés des égouts généraux a été étudiée. Ces eaux de pluies pourraient être, le cas échéant, directement redirigées vers la Senne toute proche.

Le C.E.R.B.C. rappelle que l'amélioration de la gestion des eaux pluviales représente un enjeu important au vu de la saturation du réseau d'égouttage unitaire. Il y a un réel défi au niveau de ce périmètre car il est actuellement densément bâti en surface. De plus, le chemin de fer occupe 25% de sa surface, et presque tout l'ensemble est construit sur un véritable gruyère composé de parkings, pertuis métro, pertuis tram, pertuis Senne, collecteurs, etc. Le tout situé seulement à quelques mètres de la nappe. Il est donc presque impossible d'infiltrer sur une grande partie du PAD.

*Pour la Commission, la problématique de l'égouttage et de l'évacuation des eaux usées doit faire partie de la réflexion.*

*Il y a là un enjeu très fort, on est au bout d'une connexion verte très importante avec la vallée de la Senne sur Anderlecht avec l'enjeu de la biodiversité à y développer. Certaines zones vertes sont inaccessibles (car situées entre les lignes de chemin de fer). Ce projet continue beaucoup plus loin, sinon il n'a pas de sens tel que dessiné.*

*Les rives de la Senne, comme le souligne la commune de Saint-Gilles, sont actuellement inaccessibles au public, et sont certainement l'endroit le plus intéressant pour la biodiversité dont le haut niveau de naturalité doit être préservé par des prescriptions explicites.*

*L'augmentation des espaces verts telle qu'évoquée supra doit également favoriser l'amélioration de la biodiversité sur le site.*

### La nature de l'eau en ville

À propos de la nature en ville, Bruxelles Environnement estime que la création d'un espace vert doit s'accompagner de la végétalisation maximale des espaces ouverts et bâtis, tant publics que privés, de type Pocket parcs, espaces végétalisés, toitures et façades vertes, etc. Le PAD prévoit une verdurisation via notamment la plantation d'arbres. Outre la plantation d'arbres, il ne faut pas négliger le rôle des espaces végétalisés non arborés et le maintien de la pleine terre dans la lutte

contre les îlots de chaleur urbains et la gestion de l'eau. Les esquisses présentées restent très minérales, notamment esplanade de l'Europe, alors que l'on peut combiner perméabilité des matériaux, végétalisation en bosquets et présence de l'arbre sur un large espace public selon un concept de « place-parc » (voir par exemple le parc Draï Eechelen au Grand-Duché du Luxembourg).

## 9. ÎLOTS DE CHALEUR

Le RIE reproduit une carte de Bruxelles Environnement sur les îlots de fraîcheur qui montre que la totalité du périmètre du PAD est très marquée par le phénomène d'îlot de chaleur et se trouve dans une des zones les plus chaudes de la région. Plusieurs réclamants craignent que la densification prévue par le PAD n'amplifie ce phénomène.

*La Commission s'inquiète de la qualité du paysage offert, avec un espace trop minéralisé. La question, si elle doit être évoquée dans la stratégie du PAD, relève avant tout du talent des auteurs de projet pour arriver à rendre cet espace plus résilient à tous les niveaux.*

*Elle est d'avis qu'il faut prévoir les modalités techniques qui permettent aux auteurs de projet d'exploiter tout leur talent (notamment une profondeur de terre suffisante, ...).*

*La Commission demande que les prescriptions réglementaires indiquent une hauteur suffisante de pleine terre pour permettre suffisamment de plantations de hautes tiges. Un atlas du sous-sol serait donc nécessaire pour avoir une meilleure connaissance de la situation et permettrait de mettre en évidence les possibilités d'« urban mining ». Les sous-sols des villes contiennent effectivement de nombreuses richesses exploitables.*

*Elle souligne qu'au niveau du marché, il est vrai qu'il est difficile de combiner toutes les fonctions. Mais une évaluation au niveau des dimensions entre les arbres avait déjà été faite dans le schéma directeur (SD), avec le concessionnaire du marché, sur la possibilité de planter des arbres tout en garantissant les accès et l'évacuation des étals pour le marché. Le concessionnaire avait confirmé que c'était possible.*

*Au niveau du CRU, des contacts sont pris avec la commune de Saint-Gilles pour renforcer le marché en termes spatial, de boucles de circulation, d'offres, de gamme de produits. Le PAD peut donner le cadre général d'aménagement des espaces publics.*

## 10. ÉNERGIES RENOUVELABLES/RÉSEAU DE CHALEUR

Bruxelles Environnement rappelle à propos du potentiel d'énergie renouvelable que, dans le RIE, il est fait mention de mesures à prendre aux étapes ultérieures au PAD (permis de lotir, permis d'urbanisme, etc.) en matière de technologies innovantes et durables comme par exemple la géothermie, les réseaux de chaleur urbains par îlot, les synergies entre besoins en chaud, en froid ou des installations produisant ou nécessitant localement de la chaleur. Or, le niveau permis, à l'échelle des bâtiments, ne lui semble pas le niveau indiqué puisqu'il faut ici une approche au niveau du quartier. De plus, le Plan National Énergie Climat, adopté par le Gouvernement fin décembre 2019, impose d'« envisager pour tout nouveau projet de quartier, ou de grands projets immobiliers, la réalisation d'une étude de faisabilité technico-économique d'implantation d'un réseau de chaleur », ce qui appelle les réflexions suivantes :

- c'est à l'échelle du PAD que la réalisation d'une telle étude prend tout son sens, et non à l'échelle des permis individuels (on ne connaît pas les périmètres des futurs permis et ceux-ci pourraient être inappropriés pour envisager la mise en place d'un réseau de chaleur) ;
- cette réflexion doit avoir lieu en amont des demandes individuelles de permis ; Bruxelles Environnement ne comprend pas très bien comment le PAD pourrait garantir qu'elle ait lieu lors du dépôt des demandes de PU/PE alors qu'elle n'a de sens qu'à l'échelle minimale d'un îlot. Dans ce sens, le chapitre 3 du RIE relève que « le potentiel géothermique existe donc même si, bien entendu, il y a lieu de développer davantage et de réaliser une étude de faisabilité approfondie » (p. 1181).

En conclusion, sur la base de ces éléments, Bruxelles Environnement préconise la réalisation d'une étude de faisabilité technico-économique d'implantation d'un réseau de chaleur au niveau du PAD ; il lui semble qu'il y a suffisamment de données quant à la programmation dans le projet de PAD pour pouvoir faire une telle étude à ce niveau-là (cf. notamment toutes les données utilisées pour calculer la répartition des émissions eqCO2 par affectation, selon les variantes envisagées, et celles relatives à la programmation par îlot). A minima, Bruxelles Environnement estime que le PAD devrait contenir une disposition dans son volet stratégique et/ou réglementaire qui garantisse la réalisation d'une telle étude avant toute délivrance de permis. Elle relève le constat du RIE selon lequel « le volet stratégique ne traduit pas d'ambition particulière en matière de performances énergétiques de nouvelles constructions ou des rénovations » : il semble effectivement opportun que ce volet fasse référence aux objectifs de la stratégie de rénovation à l'horizon 2050 définis à l'article 2.1.2 du COBRACE.

*La Commission insiste sur la nécessité de prise en compte des enjeux climatiques et énergétiques au niveau du PAD et rejoint parfaitement Bruxelles Environnement dans ses réflexions de réseau de chaleur. Elle estime que le PAD doit prendre en compte les opportunités de la gestion au niveau du quartier et pas seulement au niveau des immeubles. La gestion énergétique combinée bureau/logement permettrait une économie non négligeable. Le RIE a par ailleurs fait une analyse assez poussée du potentiel énergétique qui va dans ce sens. Si le gouvernement veut s'inscrire dans la transition énergétique, il devra développer les moyens nécessaires pour contraindre les propriétaires fonciers à s'inscrire dans cette démarche.*

## 11. RIE

La commune d'Anderlecht souligne qu'elle n'a pas eu accès à l'ensemble des corrections apportées au RIE ni aux prescriptions réglementaires depuis février 2020. Elle indique qu'il est primordial de pouvoir identifier l'impact de ce plan et de ses effets combinés de densité sur les quartiers voisins et sur la gestion communale (mobilité, stationnement, gestion des espaces publics ou encore sécurité).

*La Commission estime, en effet, qu'une analyse de l'impact de la densité du PAD et de ses effets cumulés sur les quartiers voisins serait utile. L'augmentation prévue d'habitants dans ce projet de PAD, combinée aux autres projets alentours aura certainement des répercussions dans diverses matières notamment, comme le souligne la commune en ce qui concerne la mobilité, le stationnement, la gestion des espaces publics ou encore la sécurité.*

Bruxelles Environnement a été associée au processus d'élaboration du RIE. Elle a eu l'occasion à plusieurs reprises de faire les observations nécessaires afin d'obtenir un rapport d'incidences complet, conformément à la réglementation en vigueur. À la lecture des documents finaux, elle relève les éléments suivants :

#### Chapitre 2 : diagnostic

La Carte du potentiel d'infiltration reprise en 5.3.4 (p.316) est soumise à caution : étant construite sur la base d'hypothèses restreintes, la méthodologie n'est valable qu'à l'échelle de la Région mais pas pour une interprétation à la parcelle.

#### Chapitre 3 : incidences

À la lecture de l'ensemble de l'étude du PAD, Bruxelles Environnement regrette que le RIE ne fournisse pas de comparaison en matière d'empreinte carbone des différents scénarios. Cette analyse aurait pu être prise en compte dans la définition du scénario préférentiel ainsi que dans les recommandations finales. À l'avenir, Bruxelles Environnement pense que l'analyse de l'empreinte carbone et la définition d'une alternative « bas carbone » sont des éléments à même de répondre à une meilleure prise en compte des enjeux climatiques au sein des PAD.

#### Chapitre 4 : Conclusions – Recommandations – EAU

À la page 1444, le RIE affirme que « l'infiltration est à favoriser mais restera peu efficace au regard de la proximité avec la masse d'eau souterraine et le nombre très important d'ouvrages en sous-sol ». Bruxelles Environnement veut nuancer cette affirmation, sachant que :

- a. Par rapport à la proximité de la nappe, ce qui est demandé est de maintenir 1m de distance entre le fond d'un ouvrage et la hauteur de nappe (les données de profondeur de nappe montrent que ce critère pourra quand-même être rencontré dans une majeure partie du périmètre) ;
- b. La présence d'une nappe sous-jacente ne va pas pour autant empêcher l'infiltration, ceci va surtout ralentir les capacités d'infiltration (Ks), mais ce qui pourra être composé en augmentant les superficies d'infiltration ;
- c. La présence d'impétrants ne signifie pas non plus de facto l'impossibilité d'infiltrer, cela signifie de devoir travailler différemment (par exemple, pour la distribution, respect d'une profondeur minimale entre l'impétrant et l'ouvrage pour la protection par rapport au gel, etc.). Il existe a contrario des exemples de métropoles où les impétrants (excepté le gaz) sont placés de préférence dans des ouvrages d'infiltration (ceci facilite les interventions ultérieures, évitant de devoir casser des revêtements).

À la page 1431, concernant les mesures d'évitement des incidences relatives à l'hydrologie et l'égouttage prévues au PAD :

- a. Sur la proposition de « mise en place d'un réseau d'égouttage séparatif », Bruxelles Environnement attire l'attention sur le fait que ceci doit être circonscrit à la proximité de la Senne (aux endroits où l'infiltration n'est pas possible, par exemple), car il faut éviter de tirer de longs cheminements qui vont avoir pour effet de concentrer les polluants dans les tuyaux. Par ailleurs, ce type d'infrastructures a un coût non négligeable par rapport à des ouvrages décentralisés de tamponnage-infiltration, que Bruxelles Environnement privilégie.
- b. Sur la proposition de « mise en place de toitures vertes extensives favorisant la rétention et l'évapotranspiration des eaux pluviales », comme le relève Ariès plus loin, si l'objectif est la rétention

et l'évapotranspiration des eaux pluviales, alors ces toitures doivent avoir une couche de substrat suffisante et donc être semi-intensives et non extensives. Si la végétalisation n'est pas réalisable, il est également possible de prévoir la création de toitures « stockantes » qui permettront une rétention.

c. Sur la proposition de « récolte et réutilisation des eaux pluviales sur les espaces publics via la mise en œuvre de bassins et autres aménagements favorisant le maillage bleu », il faut préciser également le maillage vert ; en effet, les ouvrages de gestion de l'eau doivent en priorité être végétalisés.

d. Sur la proposition concernant « en dernier recours, le tamponnement des eaux pluviales avant rejet à la Senne, à débit limité (maximum 51/s/ha) », il n'y a pas lieu de fixer a priori un débit limité. L'autorisation du gestionnaire de la Senne (BE – Service Réseau hydrographique) devra être sollicitée en cas de rejet et le gestionnaire fixera, si nécessaire, un débit limité. Fixer à un débit limité de 5 l/s/ha est une contrainte assez forte et peu incitative pour un rejet des eaux claires à la Senne.

Au niveau des recommandations 2.4.6 : égouttage et eaux de surfaces, page 1491 :

a. La proposition 6.6, relative à la saturation du réseau d'égouttage, semble être pour Bruxelles Environnement une proposition très intéressante et qui mérite d'être soutenue.

b. Pour la proposition 6.7, elle conseille, dans l'intitulé de l'incidence, de ne pas opposer ouvrages d'infiltration et ouvrages de tamponnement. En effet, la plupart des ouvrages d'infiltration (noue, massif stockant) sont également des ouvrages de tamponnement.

c. Les recommandations comportent deux mesures 6.7. D'ailleurs, la seconde, à la p. 1492, pose question concernant la mise à ciel ouvert car cela suppose de détruire la rue de France, une partie de la gare Midi, la place Bara...

d. Vu le feuillet diagnostic qui identifie une série de points noirs dans la zone avec des rejets d'eaux usées d'égouts non raccordés ou de déversoirs d'orage à adapter, Bruxelles Environnement s'étonne de ne pas voir de recommandations spécifiques à ce sujet.7

Ces points noirs mettent à mal des projets de réouverture et de mise en valeur de la Senne à l'aval. Les recommandations en matière d'énergie (2.4.8 : Energie, page 1495), et spécifiquement les recommandations 8.1, 8.2 et 8.3 du RIE, font mention « d'échange gratuit chaud-froid » ; or, pour Bruxelles Environnement, ces échanges pourraient avoir lieu sur la base d'un contrat commercial : Elle suggère de supprimer le terme « gratuit ».

Pour la recommandation 8. 7, Bruxelles Environnement indique qu'améliorer l'isolation des façades n'est pas toujours la solution la plus pertinente pour réduire l'empreinte carbone d'un bâtiment lorsqu'il a déjà une certaine performance énergétique (bâtiment récent par exemple) : ceci doit être étudié au cas par cas dans le cadre des demandes de permis.

Bruxelles Environnement demande que les mesures citées dans cette recommandation le soient à titre d'exemples, en spécifiant « des mesures telles que ».

*La Commission demande de prendre ce point en considération.*

### Actualisation RIE et PAD

Le C.E.R.B.C. pointe un manque de cohérence et d'actualisation entre les plans présentés dans le RIE d'un côté, et la dernière mouture du PAD Midi ainsi que plusieurs plans et programmes dans la zone

(CQD Midi, CRU, CLM de Saint-Gilles, mise en œuvre de la maille Parvis) de l'autre. D'après lui, certaines données statistiques retenues pour l'étude des incidences du RIE sont vieillissantes, voire obsolètes (datant de la période précédant la pandémie de la Covid-19) et ne sont donc plus valides pour les plans présentés à l'enquête publique. Aux yeux du Conseil, ce manque de vue d'ensemble se répercute également sur les différents projets de construction impliqués par le PAD (par exemple, Tri postal-Fonsny vs France-Bara, qui risquent de provoquer des incidences négatives l'un envers l'autre), ainsi que sur les différents PAD et PPAS trop réfléchis en silo (par exemple, les 4.000 nouveaux logements prévus par le PPAS de Biestebroek à moins d'1km de la gare du Midi, créant un déficit en équipements et en espaces verts). À ce sujet, le Conseil souligne que le RIE reconnaît que le projet de PAD Midi ne pourra pas répondre à la demande en crèches, écoles et espaces verts.

Un réclamant note que le RIE n'a pas été actualisé en fonction de la dernière mouture du PAD soumis à l'enquête concernant notamment les îlots Tintin et France-Vétérinaire. Ce qui explique que les plans présents dans le RIE ne correspondent pas aux plans du volet stratégique et du volet informatif. Les projets, plans, programmes proposés ne sont pas identiques, ce qui rend difficile la construction d'une position sur le PAD. Le RIE doit donc être mis à jour et le PAD soumis à une nouvelle enquête publique.

Un réclamant constate que le PAD repose sur les données démographiques de 2016, lesquelles tablaient sur une augmentation de 6.000 habitants par an. Le RIE qui date de mars 2021 utilise les données démographiques de l'IBSA de 2016. Or, du nombre de 10.000 nouveaux habitants par an annoncés en 2012, les projections sont ensuite passées à 5.000, puis à 3.600. Aujourd'hui, d'ici à 2070, l'IBSA annonce un accroissement moyen de 1.900 personnes en moyenne par an, soit moins de 1.000 ménages. Ceci est particulièrement problématique pour un plan dont l'objectif premier est de construire 2.000 nouveaux logements notamment pour répondre au boom démographique.

Plusieurs réclamants soulignent que d'autres données statistiques retenues pour l'étude des incidences du RIE sont vieillissantes, voire obsolètes. Par exemple, les données quantifiant les besoins de bureaux datent de 2017. Globalement, ces données datent de la période précédant la pandémie de covid-19, de laquelle découleront des changements importants pour ce secteur. Même si la pandémie n'est pas encore terminée et que l'ampleur de certaines évolutions n'est pas connue, de nombreuses observations parues dans divers articles et publications permettent de dégager des tendances et évolutions claires, en particulier sur la mise en application plus massive du télétravail. Il y a donc des évolutions durables et structurelles de la pandémie qui doivent être prises en considération. On pourrait globalement en déduire : un besoin diminué de bureaux, de commerces et d'hôtels, et un besoin accru d'espaces verts publics et privés.

Un réclamant note aussi que le périmètre d'observation territorial (POT ()) du RIE n'inclut pas la zone autour du bassin de Biestebroek où, pourtant, sont développés ou en développement de nouveaux lotissements denses (4.000 nouveaux logements en construction ou annoncés) et peu (zone B) ou mal (zone C) desservis par les transports publics, mais situés sur l'axe routier principal menant vers la gare du Midi et la Petite Ceinture. Il serait nécessaire d'étudier dans le RIE l'incidence de ces développements immobiliers au niveau de la circulation routière sur la zone du PAD Midi et environs.

Selon la commune d'Anderlecht, la chronologie des études et des projets ne permet pas de déboucher sur un PAD qui respecte les contraintes existantes (paysagères, la Senne, la pollution et le bruit).

### Scénarios alternatifs dans le RIE

Un réclamant estime que, si le RIE du PAD analyse des alternatives pour l'ensemble du programme de gare habitante, il étudie peu de scénarios alternatifs projet par projet.

Effet cumulé des plans et programmes

La CRM demande d'étudier les effets cumulés des différents PAD approuvés et des programmes et projets en cours dans la zone comme celui du bassin de Biestebroek (4.000 logements), le contrat de quartier Midi, du contrat de rénovation urbaine CRU 7 ou l'élaboration du Contrat local de mobilité de Saint-Gilles et de la mise en œuvre de la maille Parvis au niveau de la mobilité.

La commune de Saint-Gilles demande d'actualiser le RIE, en prenant en compte les évolutions récentes en matière d'organisation du travail liés à la crise sanitaire. Une adaptation en termes de surfaces de bureau et de logement s'avère nécessaire.

La commune d'Anderlecht rappelle qu'un projet de CRU 7 est prévu pour la mise en œuvre de ce projet de PAD. Elle se demande s'il n'aurait pas été judicieux de lancer ce projet de CRU 7 après l'approbation définitive du PAD Midi.

*La Commission est d'avis que le RIE doit être mis à jour et complété.*

### Atlas du sous-sol

*La Commission estime nécessaire de compléter le RIE par un atlas du sous-sol. Ce serait utile non seulement pour la question de plantations de pleine terre, mais aussi pour mettre en évidence les possibilités éventuelles d'« urban mining ». Les sous-sols des villes contiennent effectivement de nombreuses richesses exploitables.*

## 12. LOGISTIQUE/CHANTIER

La Gare du Midi est la plus grande gare du pays et le restera pendant les travaux ; la CRM demande donc de garantir le confort et la sécurité du voyageur pendant ceux-ci.

### Terminus technique du tram 51

Un réclamant souligne que le terminus technique du tram 51 (portion nord) sur l'esplanade de l'Europe est particulièrement dommageable pour l'espace public du quartier. Une solution alternative devrait être trouvée, d'autant que les travaux nécessaires à cet aménagement viendront se rajouter aux chantiers nécessaires pour le métro 3 (station Toots Thielemans, tunnel, trémie Lemonnier) qui vont encore durer des années et impacter la mobilité dans le quartier.

Vu la proximité du bassin de Biestebroek et ses atouts, à savoir des quais de transbordement adaptés ; des zones de stockage de matériaux et une plate-forme de transbordement pour faciliter le transport de matériaux sur palettes, la CRM recommande d'utiliser le transport fluvial pour l'évacuation de déchets de chantier et demande d'ajouter aussi l'acheminement de matériaux de

construction destinés à ces chantiers. Elle demande d'évaluer les incidences de l'utilisation du transport fluvial en terme de mobilité et aussi les incidences environnementales, sociales et économiques, pour en cas de bilan positif, intégrer le recours à la voie d'eau sous forme de prescription dans le PAD Midi et les instruments de mise en œuvre ultérieurs qui en découleront, tels que les permis d'urbanisme/environnement et les permis chantiers.

*La Commission prend acte que le schéma de transport choisi ne permet pas d'autre solution, contrairement à celui en vigueur au moment du démarrage de l'étude du PAD. Alors que de plus, l'enjeu fondamental concerne le foncier appartenant à la SNCB.*

### 13. QUESTIONS DES COÛTS

Un réclamant souligne que le projet de PAD ne présente pas d'analyse financière du projet par rapport au foncier existant et aux alternatives proposées (foncier, échanges de terrains, transfert vers le domaine public ou privé...). Vu l'ampleur du programme du PAD, il aurait été utile de disposer d'un certain nombre de données économiques sur le budget, le coût des opérations, le montant estimé et l'affectation des charges d'urbanisme. Le RIE et le volet stratégique n'abordent pas non plus la question du coût de la dépollution du sol.

Plusieurs réclamants, dont la commune d'Anderlecht, regrettent que le projet de PAD ne présente pas d'analyse financière du projet par rapport au foncier existant et des alternatives proposées (foncier, échanges de terrains, transfert vers le domaine public ou privé...). Comme indiqué lors des réunions techniques, la commune d'Anderlecht est contre le fait d'exproprier des propriétés et de reprendre la gestion d'espace public sur assiette privée.

Le PAD repose sur le postulat que l'accueil de nombreux nouveaux habitants en créant plus de mixité sociale bénéficiera à l'ensemble du quartier et aux résidents actuels. Or, selon I.E.B., ce processus risque surtout d'accroître le prix du foncier (déjà en cours) et la pression sur des équipements (écoles, crèches, espaces verts) déjà en nombre insuffisant.

*La Commission constate en effet que la question de l'absence de maîtrise publique rend les opérations plus complexes (si on ne touche pas à la propriété) ou plus chère si les parcelles doivent être acquises par le secteur public.*

*A l'instar d'Urban, la Commission soulève la question de l'augmentation importante de la surface constructible permise et de la plus-value foncière engendrée sur certaines parcelles. Celle-ci pourrait être associée à l'amélioration du cadre de vie.*

### 14. PHASAGE ET OPÉRATIONNALISATION

À la lecture des documents du PAD et du RIE, Bruxelles Environnement estime qu'il est indispensable de réfléchir à l'opérationnalisation de celui-ci et à comment concrétiser ses ambitions. En effet, le quartier du Midi est caractérisé par un foncier appartenant quasi exclusivement à des propriétaires privés et est soumis à de fortes pressions spéculatives. La mise en œuvre du PAD est donc dépendante de l'action concertée de ces acteurs et des acteurs publics – régionaux et locaux.

Dans ce cadre, l'affectation des charges d'urbanisme des différents projets du périmètre constituera un réel enjeu.

Perspective.brussels demande de commencer à déployer des outils opérationnels dès que possible en fonction des changements visibles sur le terrain. Le CRU 7 jouera un rôle important dans la réalisation partielle des ambitions de la conception du PAD. En outre, il faut prévoir les ressources financières et humaines nécessaires à la gestion efficace du projet urbain dans son ensemble, avec l'engagement des différents acteurs bruxellois. Il s'agit, entre autres, d'élaborer un phasage et un calendrier incluant les projets publics et privés, de définir les études complémentaires à réaliser, d'estimer et de déterminer les budgets nécessaires, de coordonner les différents intervenants en termes de construction et de gestion, d'acquérir éventuellement des terrains et des bâtiments stratégiques, et de mettre l'accent sur la communication et la participation sur le terrain.

*La Commission, comme Bruxelles Environnement, salue la volonté de créer une équipe de projet pour le quartier Midi. Cette équipe devra, de surcroît, veiller à la bonne articulation avec les nombreux projets en cours sur la zone: les CRU 4 et 7, le CQD Midi, les CLM Cureghem et Parvis, etc., qui jouent un rôle important pour la mise en œuvre de la vision du PAD et le financement des opérations publiques.*

*Régulièrement, le PAD et le RIE renvoient des questions essentielles à la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement. Il est donc primordial d'assurer la bonne mise en œuvre du PAD au travers du cadre existant pour accompagner au mieux les porteurs de projets afin de garantir que ces ambitions soient effectivement réalisées dès l'amont. Aussi, les notes techniques accompagnant les demandes de permis prévues au volet réglementaire et détaillant la manière dont les projets répondent aux aspects environnementaux, semblent répondre à cet enjeu de l'opérationnalisation des ambitions.*

*La Commission, tout comme Bruxelles Environnement et Perspective, encourage les phases d'occupation transitoires et de test telles qu'évoquées dans le projet de PAD/l'arrêté, en privilégiant des occupations qui pourront alimenter la construction d'un programme définitif, en lien avec les besoins et les dynamiques existantes dans les quartiers alentours, et favorisant la dimension sociale et l'économie circulaire.*

*Outre une stratégie de communication ambitieuse, c'est une réelle participation active des publics concernés que le PAD et ses futurs développements doivent viser.*

## 15. **VOLET RÉGLEMENTAIRE**

*La Commission, mis à part les remarques qui figurent dans son avis, n'a été en mesure de traiter les réclamations liées aux formulations des diverses prescriptions relatives au volet réglementaire. La Commission demande, de manière générale, que les prescriptions générales et particulières soient revues et adaptées, lorsque les remarques reprises dans son avis ou émises par des réclamants le nécessitent. Elle insiste sur la nécessaire cohérence des textes.*

## 5. **CONCLUSION/RECOMMANDATIONS POUR UN NOUVEAU PROJET DE PAD**

*La Commission a pris acte de la volonté du Gouvernement de revoir sa copie à l'issue du processus de consultation actuel et de représenter ensuite le projet à l'enquête publique. Dans ce cadre, la Commission suggère une méthodologie à suivre pour le réexamen du dossier :*

Secrétariat Commission  
Régionale de Développement  
Gewestelijke Ontwikkelings-  
Commissie Secretariaat

Rue de Namur, 59  
1000 Bruxelles  
Naamsestraat, 59  
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56  
F +32 2 435 43 99  
@ crd-goc@perspective.brussels  
www.crd-goc.brussels

[ici](#)  
[ici](#)

- *Développer un projet ambitieux à partir d'ateliers participatifs afin d'intégrer les multiples enjeux et échelles concernés par cette zone de la ville.*
- *Intervenir au niveau du fédéral pour que la gare du Midi, élément central de la zone et première gare du pays, bénéficie, à l'instar d'autres gares, d'une rénovation substantielle à la hauteur des ambitions de cette porte d'entrée symbolique. La gare du Midi doit être une gare phare avec une mixité de fonctions garantie, avec une visibilité fonctionnelle et symbolique, des connexions évidentes pour tous les quartiers, y compris du côté Horta.*
- *Établir un narratif intégrant la dimension immatérielle et culturelle, co-construit avec les acteurs publics et privés (stakeholders), dont les habitants, associations et autres intervenants; la Commission estime que le développement de la zone ne doit pas seulement réaliser une mixité de fonctions en augmentant le logement et les services. Il s'agit non seulement d'un réaménagement du territoire, le « hardware », mais aussi de lui donner une image urbaine, un « software ». Cela doit être présent, non seulement dans l'esthétique et l'habillage général du quartier, mais aussi dans l'événementiel (festivités, foires, festivals...), comme dans le choix des équipements sociaux et culturels : une opportunité à saisir est la candidature de Bruxelles comme capitale culturelle européenne 2030.*
- *Mettre à jour le RIE (de nombreuses données datant d'avant la crise sanitaire, la généralisation du télétravail et l'inflexion de la tendance démographique), réaliser un bilan carbone du projet de PAD avant son adoption (avec analyse d'un scénario avec maintien de l'existant) et une analyse du sous-sol et des projets d'infrastructure souterraine (besoin de réservation pour des projets potentiels, notamment la jonction Midi-quartier européen) ;*
- *Arbitrer pour décider de lieux où le commerce sera concentré et suffisamment actif en assurant une continuité avec le marché du Midi, qui pourrait avoir une permanence à l'intérieur même des bâtiments de la gare, tout en ouvrant le plus possible vers l'extérieur les commerces existant dans la gare.*  
*Des petits commerces d'artisanat avec production locale trouveraient leur place autour de la gare., en lien avec de futurs grands équipements à prévoir par exemple en extrémité du boulevard Jamar et en lien avec l'esplanade de l'Europe, (ex : un musée du type immigration, diversité, artisanat, mode, etc. ..*
- *Phaser le projet : vu sa complexité et son importance pour la Région, ce projet doit se concevoir dans un temps long, par phases. A l'évidence, seuls quelques îlots vont évoluer à court ou moyen terme. Le PAD est, pour les îlots qui ne vont pas évoluer rapidement, une sorte de vision à long terme, avec tous les aléas que cela implique. Il est essentiel de garder cela à l'esprit et également d'assurer la gestion du transitoire.*
- *Réexaminer ce projet en tenant compte des éléments suivants :*
  - *la gare comme Porte d'entrée (et d'arrivée) vers la capitale de l'Europe, mais aussi place du marché le plus cosmopolite de la ville. La capitale de l'Europe représente l'Europe de l'urbanité.*

- *le périmètre du projet ne permet pas de faire valoir les liens et connexions qu'il y a lieu de créer avec les quartiers voisins. La Commission propose de sortir la réflexion urbaine et paysagère du territoire strict du PAD Midi et de l'étendre (en particulier jusqu'au Palais du Midi/boulevard du Centre, et vers les abattoirs d'Anderlecht). Vu les difficultés opérationnelles du périmètre, la Commission recommande un processus de suivi très complet, dans l'ensemble du « périmètre d'observation ». Il s'agira également de veiller à la cohérence de l'aménagement au travers des permis d'urbanisme privés et publics.*
- *les enseignements du covid qui doivent également être pris en compte, notamment sur les besoins en m<sup>2</sup> de bureaux. Le développement du télétravail a des impacts sur la question des besoins en espaces de vie dans les locaux affectés aux bureaux tant à domicile que sur les lieux de travail.*
- *La densification, les gabarits et le skyline urbain :*  
*La Commission relève que le niveau de P/S est élevé et génère un risque de surdensification. Le choix de la (bonne) densité est donc un paramètre essentiel pour l'ensemble de la programmation et ses conséquences. La Commission propose de limiter l'ampleur de l'augmentation de la densité actuelle. Elle a pris acte de la décision du gouvernement d'abandonner la tour sur l'îlot « Tintin » et demande un abandon similaire des tours prévues sur l'îlot Bara-Horta (en privilégiant par ailleurs la reconversion des immeubles existants). La Commission souhaite, concernant la création des tours dans le périmètre, que le Gouvernement se positionne sur les vues à préserver et les conséquences des tours notamment en termes de perspectives urbaines. La Commission attire l'attention sur la nécessité de créer un appel visuel de la gare du Midi depuis le centre-ville et inversement.*  
*Elle estime que compte tenu de la demande de réduire les m<sup>2</sup> globaux (P/S), les gabarits élevés ne se justifient plus sur tous les îlots.*
- *Les espaces verts et bleus :*  
*La Commission demande à veiller à la qualité et l'accessibilité des espaces verts et bleus et leurs connexions. La Commission demande ainsi d'examiner d'autres possibilités de créer un parc public offrant de meilleures opportunités d'utilisation (plus grande taille, meilleure accessibilité) ;*
- *Le développement d'un projet volontariste dans l'ensemble des matières environnementales sur la base des potentialités relevées dans le RIE, par exemple en matière énergétique, à l'aide de l'outil « be sustainable » qui permet d'élaborer d'une part un diagnostic initial et d'autre part les ambitions du projet selon les 10 thématiques du « compass »;*
- *La circularité de la rénovation du quartier :*  
*La Commission rappelle son avis sur les autres PAD en matière d'économie circulaire. Elle estime que les autres plans et stratégies régionales en matière environnementale, d'économie circulaire ne sont pas suffisamment intégrés dans ce PAD. La préoccupation de plus en plus exprimée d'économie circulaire, de réutilisation des matériaux de construction et plus largement du reconditionnement des bâtiments plutôt que de démolition/reconstruction totale constitue un élément du cadre de réflexion. Les bâtiments futurs devraient en tout état de cause consacrer, d'une part, le principe d'une modularité des fonctions dans le temps et d'autre part, le choix des matériaux et des techniques de*

construction permettant de favoriser la réutilisation des matériaux constituant les bâtiments (principe de l'« Urban Mining »). A ce titre, la Commission demande de prévoir un inventaire ou atlas des matériaux.

- La mobilité/qualité des espaces publics :

La mobilité est une question centrale, dès lors que l'on examine le réaménagement des rues en vue de plus de convivialité. L'amélioration de la qualité des espaces publics doit faire partie de la réflexion, pour stimuler les investissements. Planter du logement est une bonne idée, mais si le cadre de vie reste aussi peu qualitatif qu'actuellement, peu viendront y habiter. La Commission est d'avis que c'est un problème majeur dont découle la convivialité du quartier. Par ailleurs, il convient de concevoir les espaces publics dans le cadre du premier [Plan régional de lutte contre les violences faites aux femmes 2020-2024](#), que le gouvernement bruxellois a lancé en juillet 2020.

- Le Beeldkwaliteitsplan/plan de qualité paysagère :

La Commission estime que l'élaboration d'un « Beeldkwaliteitsplan » pour les espaces publics est une condition sine qua non. Pour garantir la qualité des espaces verts et publics de dimension suffisante et surtout pour assurer une cohérence dans l'aménagement concret (mobiliers urbains, éclairage public, verdurisation des façades et respect du patrimoine urbanistique et architectural). Il manque une signalisation claire des différents parcours.

- La reconversion des immeubles de bureaux quittés par la SNCB et Infrabel

La Commission constate que dans les prescriptions du projet actuel, il n'y a aucune contrainte pour un propriétaire d'un immeuble d'en faire autre chose que du bureau. Elle demande que des règles imposent la conversion de ces immeubles en logements et en équipements.

- Des logements accessibles :

La Commission est d'avis que l'habitat autour d'une gare est très fluide et diversifiée. Il faut une politique spécifique du résidentiel qui embrasse la complexité du logement dans ce cadre (en ce compris les hôtels). Il faut prévoir des logements qui répondent aux besoins et aux fonctions plus « faibles », à savoir : Du logement abordable (en tenant compte des cas particuliers temporaires comme les primo-arrivants et sans-abris à reloger),

- Des logements familiaux,

- Des logements adaptés aux personnes âgées.

- Vu la crise généralisée du logement accessible, la Commission demande de prévoir un quota minimum de logements accessibles (à tout le moins dans le volet stratégique, voire dans le volet réglementaire, comme prévu dans le PAD Heyvaert).

- Les prescriptions :

- La Commission propose au gouvernement de revoir le libellé ou la rédaction des prescriptions afin de les aligner dans la mesure du possible sur celles du PRAS (avoir une rédaction simplifiée suivant l'ordre de celles du PRAS, une liste des prescriptions dérogeant aux règles actuelles et un volet explicatif). Les prescriptions doivent être modifiées pour répondre aux remarques tant générales que spécifiques de la Commission, en particulier la clause de sauvegarde (PG12) qui a été revue par rapport au PRAS : la Commission estime

*nécessaire la correction qui n'autorise plus la démolition reconstruction des immeubles dont la destination ne correspond pas aux prescriptions du PAD*

## **6. ANNEXE 1 : RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD MIDI**

Le Plan Régional de Développement durable approuvé le 12 juillet 2018 (PRDD) structure sa politique territoriale autour de 4 axes prioritaires :

***Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers.*** Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public

***Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel, le maillage vert et bleu ;***

***Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine, en renforçant les axes économiques (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité ;***

***Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant l'infrastructure des transports en commun et les corridors de mobilité (échelle métropolitaine, régionale et locale qui met l'accent sur les nœuds multimodaux [ferroviaire, transports en commun, routier, les modes actifs], y compris pour la logistique intra-régionale en réduisant les besoins de mobilité (voir Plan Régional de Mobilité) ;***

***La concertation avec différents acteurs aux différentes échelles*** est essentielle, avec des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD.

Le PRDD définit 10 pôles de développement prioritaires dont fait partie le quartier de la gare de Bruxelles-Midi, qui représente un enjeu de développement majeur de cette porte d'entrée internationale de Bruxelles, l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique.

## 7. ANNEXE 2 : RAPPEL DE L'AVIS GÉNÉRAL DE LA CRD SUR LES PAD

De manière générale, l'ensemble des objectifs et prescriptions régionaux tels que définis dans les différents plans (PREC, Plan Nature, Énergie Climat, Plan Bruit, Good Move, etc.) doivent être intégrés de manière transversale dans toutes les réflexions stratégiques et opérationnelles et leurs modalités (appels d'offre, concours, etc.) et donc dans les PAD.

La Commission suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD de manière à clarifier tous les concepts utilisés.

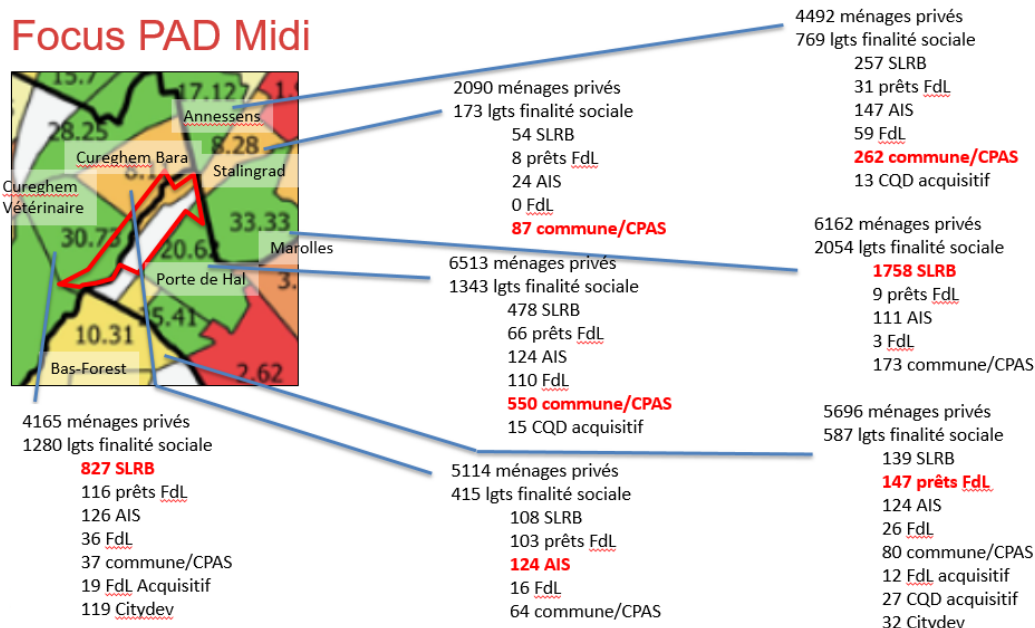
La Commission reprend la plus large partie de l'avis général rendu par la Commission précédente du 24 octobre 2019 sur les PAD tout en l'adaptant en fonction des nécessités pour ce PAD.

Elle en rappelle les grandes lignes :

- **Périmètre** : importance d'en distinguer deux, un stratégique et un réglementaire. Le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte le contexte urbain ainsi que les projets situés aux alentours et leurs liens avec le PAD ;
- **Volet opérationnel** : il est trop souvent absent du projet. Les questions de gouvernance et de participation citoyenne à toutes les étapes du processus, de mise en œuvre et de temporalité (phasage) doivent être abordées, ainsi qu'une (meilleure) première approche des coûts de viabilisation et des montages financiers envisageables (PPP, etc.) ;
- **Logement public** : maintenir le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies, etc.) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen ;
- **Équipements** : profiter de la présence de terrains publics pour développer des équipements publics qui pourraient rendre ces quartiers identifiables rapidement par une thématique à rayonnement large.
- **Occupation temporaire** : elle doit faire partie intégrante du projet et peut concerner les espaces bâtis comme non bâtis ;
- **Espaces verts** : la protection de la nature et de la biodiversité, comme le demande le PRDD, doit être une priorité des PAD de même que la réalisation des maillages verts et bleus, ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature (comme entre autres le Coefficient de Biotope par Surface, qui n'y apparaît pas clairement) ;
- **Durabilité** : faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et développements proposés par les PAD, de même que la résilience face aux changements climatiques. La Commission recommande d'intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » (Be Sustainable) mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement (BE) et Urban, tant pour les PAD que pour les futurs projets dans leurs périmètres ;
- **Mobilité** : dans un territoire polycentrique et multipolaire, l'accessibilité doit aussi être multipolaire et multimodale. La Commission demande l'inscription dans les PAD de principes tenant compte de l'évolution des pratiques de mobilité (mutualisation des parkings, partage de voitures, accessibilité pour les PMR, priorité aux modes actifs...) ;

- **Volet réglementaire** : ce qui n'est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique, qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions réglementaires auxquelles il n'est pas possible de déroger lors de l'examen de projets concrets.

## 8. ANNEXE 3 : ETAT DU LOGEMENT PUBLIC/A FINALITE SOCIALE AUX ENVIRONS DU PAD



Source Référent Logement