

«Quartier de la Gare du Midi »

PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

RIE - Résumé non technique

Mars 2021

Projet de PAD « Quartier de la Gare du Midi »

Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE)

Résumé non technique



Table des matières

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	3
1. INTRODUCTION.....	4
1.1. Contexte d'élaboration	4
1.2. Présentation de l'outil PAD	10
1.3. Périmètres du projet de plan	12
1.3.1. Périmètre opérationnel.....	12
1.3.2. Périmètre d'observation territoriale (POT)	13
1.4. Contenu et enjeux du PAD Midi	14
1.4.1. Stratégie de conception	14
1.4.2. Volet stratégique	16
1.4.3. Volet règlementaire	37
1.5. Présentation du RIE.....	39
1.5.1. Objectifs du RIE	39
1.5.2. Contenu du RIE.....	39
1.6. Présentation des acteurs.....	42
1.6.1. Initiateur de l'élaboration du PAD : Perspective Brussels	42
1.6.2. Membres du comité d'accompagnement et de pilotage	42
1.6.3. Equipes de réalisation du PAD et de son rapport sur les incidences environnementales.....	43
2. ANALYSE DES INCIDENCES DES ALTERNATIVES ET DU PROJET DE PLAN.....	44
2.1. Situation existante et de référence.....	44
2.2. Conclusion sur les incidences.....	49
2.3. Synthèse des mesures visant à répondre aux ambitions et à limiter les incidences négatives du PAD.....	74
2.4. Synthèse des interactions.....	79
2.4.1. Divergentes :	79
2.4.2. Convergentes :.....	80
2.5. Adaptation suite à l'analyse du scénario préférentiel	81

Résumé non technique

1. Introduction

1.1. Contexte d'élaboration

Le quartier de la gare du Midi a connu plusieurs évolutions urbanistiques radicales, qui ont notamment contribué à isoler la gare de son environnement immédiat et à le séparer des quartiers voisins. La première gare sur la ligne Bruxelles-Mons, la gare des Bogards, est construite en 1840 dans le centre-ville à 400 mètres de la Grand Place. Située à l'emplacement de l'ancien couvent des Bogards sur l'actuelle place Rouppe, elle reliait déjà à l'époque la Belgique à la France. Au niveau belge, elle était le terminus des trains en provenance de Mons, Charleroi et la Louvière. Rapidement saturée, soumise à de fréquentes inondations, la gare des Bogards fut déplacée de quelques centaines de mètres à l'extérieur du pentagone, sur le territoire de Saint-Gilles. Cette nouvelle gare, datant de 1869, de facture éclectique et monumentale a été conçue par Auguste Payen. La gare était alors toujours un terminus. La nouvelle gare, avec une large place 'Constitution' jouant le rôle de parvis, joue pleinement son rôle de porte d'entrée de ville magistrale. Véritablement mise en scène dans le tissu urbain, la gare était vue depuis la drève du Midi (l'actuelle avenue de Stalingrad) et son portique avancé par rapport à l'alignement permettait d'en percevoir l'entrée depuis les extrémités de la rue de l'Argonne. Aux abords de cette nouvelle gare sont aménagées un ensemble de voiries parallèles et perpendiculaires aux voies ferrées qui forment une géométrie en damier encore lisible aujourd'hui.

Les îlots côtés Saint-Gilles sont alors complètement remodelés. On y construit des maisons de maître ou de rapport de style néoclassique pour accueillir hôtels, commerces et maisons d'ouvriers. En 1900, la gare terminus Auguste Payen est déjà à saturation. À ce moment, Bruxelles était dotée de deux gares terminus au sud et au nord. En raison de l'importance du trafic et de la volonté de desservir au mieux le centre de Bruxelles, l'idée s'est imposée de créer une jonction ferroviaire entre les deux. La jonction nord-midi mettra 50 ans à sortir de terre. Ces travaux ont conduit à la démolition totale de la gare du Midi d'Auguste Payen pour la remplacer en 1952 par un bâtiment de facture fonctionnaliste implanté en retrait de 150 mètres par rapport à la précédente gare. Le tissu urbain qui mettait en scène la gare, est déstructuré par le passage de la jonction. Le viaduc accueille des commerces et une rue couverte où s'installent les tramways. Après la seconde guerre mondiale et de façon accélérée à partir des années 1960, les entreprises quittent le tissu urbain dense, peu propice à des agrandissements. Elles se délocalisent vers l'ouest dans des zonings industriels, notamment le long du boulevard Industriel, ou disparaissent. Avec la désindustrialisation, de nombreuses friches industrielles apparaissent. Les commerces se regroupent sur les grands boulevards du centre. C'est à cette époque que le déclin économique et social des quartiers du périmètre d'observation est amorcé.

Fin des années 1980, la Région bruxelloise se positionne comme hub d'un réseau ferré nord-européen à grande vitesse. L'arrivée du TGV impose de réaménager une partie de la gare afin de satisfaire aux contraintes de ce réseau international. La gare est reconfigurée dans sa partie ouest pour isoler des voies destinées au TGV. A l'occasion de ces travaux, la tour horloge de la gare est supprimée. A l'époque, les villes accueillant le TGV espèrent attirer autour de leur gare TGV des fonctions d'affaires à vocation internationale. Les investisseurs et promoteurs immobiliers prennent position dans le quartier Midi en acquérant du foncier en vue de la réalisation des bureaux mais la faiblesse réside dans le peu de surface disponible. A son tour, la SNCB réalise sur son emprise de premières opérations de rentabilisation foncières. Les premiers projets de bureaux sortent du terre autour des années 2000, avec la réalisation des

blocs 1 et 2 entre la gare et la rue Bara. Entre les deux, la rue de France a été tronquée pour permettre la création de la Place Horta au sortir de la Gare internationale. Des commerces, équipements et hôtels y étaient prévues afin d'assurer une animation maximale de cet espace.

C'est également durant cette période que l'Avenue Fonsny est profondément remodelée pour accueillir des immeubles de bureaux alors quasi inexistantes dans le quartier.

Depuis lors, le quartier de la Gare du Midi connaît une multiplication de propositions pour des grands projets immobiliers et de transport ... Mais sans réelle cohérence et sans véritable locomotive (la SNCB étant propriétaire d'un très grand nombre de parcelles dans le périmètre).

Depuis la construction de la jonction, la gare n'a plus jamais eu la possibilité de s'extravertir. Cependant, l'architecture administrative du territoire ont limité le pouvoir d'action sur ce pôle. Des efforts importants ont été entrepris pour améliorer la cohabitation de la gare du midi et le quartier qui l'accueille. Ceux-ci n'ont cependant pas encore eu l'envergure nécessaire pour que cette cohabitation réussisse.

La gare du Midi est l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique en niveau de la desserte. Mais dans les faits elle démontre plusieurs incohérences architecturales, par ailleurs le voyageur arrive sur une zone qui lui semble non achevée et peu lisible.

L'architecture administrative du territoire et les responsabilités divisées entre les communes de Saint-Gilles, d'Anderlecht, la ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale ont limité le pouvoir d'action sur ce pôle. De plus, l'interlocuteur omniprésent de la zone qu'est la SNCB dépend, lui, du fédéral. Des efforts importants ont été entrepris depuis la naissance de la Région de Bruxelles-Capitale pour améliorer la cohabitation de la gare du midi et le quartier qui l'accueille. Ceux-ci n'ont cependant pas encore eu l'envergure nécessaire pour que cette cohabitation réussisse.

La **déclaration de politique régionale** du 14 juillet 2014 précise que le développement du Pôle Midi sera poursuivi dans un double objectif : la confirmation du statut international de ce territoire et le renforcement de la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants. Vingt ans après l'arrivée du TGV, ce territoire doit faire l'objet d'un développement ambitieux, cohérent, équilibré et piloté par la Région, en étroite concertation avec les communes concernées.

Devant l'absence d'une vision coordonnée de ces développements et après des années de débats, **la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le 14 janvier 2016 un schéma directeur pour le quartier Midi**. Celui-ci vise à renforcer la qualité de vie de cette porte d'entrée essentielle de Bruxelles.

Réalisé en concertation avec les autorités régionales et communales, la SNCB et les opérateurs de transport en commun, il repose sur une ambition partagée de renforcer la mixité fonctionnelle dans le quartier et d'accroître son animation et sa convivialité au profit des habitants, des Bruxellois en général et des utilisateurs de la gare. Le Schéma directeur (SD) 'Quartier de la gare du Midi' accorde une grande importance à la requalification des espaces publics et à l'amélioration du pôle intermodal. Aux horizons 2020 et 2025, la mise en œuvre du schéma directeur devrait conduire à la construction de logements et d'équipements, à la revalorisation des espaces publics, tout en inscrivant ce pôle dans une stratégie tertiaire rationnelle.

Dans ce cadre, le développement du pôle Midi poursuit un double objectif :

- la confirmation du statut international de ce territoire. Le quartier du Midi est à développer comme « entrée de ville » grâce à sa desserte en transport public remarquable, tant au niveau international, national, métropolitain que bruxellois. La transformation de ce pôle doit donc tirer parti de son exceptionnelle accessibilité. Le quartier de gare Bruxelles-Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole bruxelloise, s'inscrivant pleinement dans une vision polycentrique de la ville.
- Le renforcement de la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants. Ce concept de gare habitante se traduit concrètement dans un rééquilibrage des fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel avec un équilibre (50%/50%) entre surfaces créées pour le logement et pour les bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de nouveaux équipements afin d'y renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Ceci passe obligatoirement aussi par l'amélioration de la qualité des espaces publics 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.

Le schéma directeur préfigure donc les grandes tendances d'aménagement ou de réaménagement de cette zone-levier n°3 dont les grands objectifs sont :

- o Une gare interface connectée et intégrée qui active de nouvelles relations en vue d'une intégration urbaine du secteur sud dans Bruxelles, qui garantit une accessibilité optimale du hub Midi tout en apaisant les quartiers en misant sur le caractère multimodal du quartier ;
- o Un espace public d'échelle métropolitaine qui réorganise les flux et accès dans et autour de la gare permettant de les rendre plus efficace et confortable ;
- o Un quartier de gare composite, afin d'organiser la densification et intensification. Le concept de 'double skyline' permet d'envisager sereinement l'implantation d'immeubles élevés dès lors que les socles sont particulièrement soignés et aménagés à taille humaine pour pouvoir agir sur l'espace public et le renforcement du dynamisme du quartier ;
- o Concept de gare habitante, qui vise explicitement le renforcement du logement et des équipements dans le quartier

Globalement, le Schéma directeur Midi aborde les questions d'aménagement, d'espaces publics et de mobilité. Il propose par ailleurs la déclinaison de la mise en œuvre en états successifs à deux horizons :

Etat 1 – « Optimalisation des espaces et qualité de vie du quartier »

- o Amélioration de la qualité de vie via le réaménagement des espaces publics et la reconfiguration d'espaces clés (Place Bara, Poincaré, Esplanade de l'Europe, Constitution, petit et grand quadrilatère, métro, etc... ;
- o Réaménagement des quadrilatères
- o Réorganisation du pôle multimodal des transports publics
- o Réaménagement du socle de la tour du Midi, enfouissement du tram dans le cadre du projet Constitution

- o Facilitation du cheminement entre Anderlecht et Saint-Gilles au travers de 'l'espace gare' mais aussi vers le centre-ville ;
- o Mise en œuvre de différents projets urbanistiques :
 - Projet Victor ;
 - Projet Jamar ;
 - Projets Fonsny 1 et 2.

Etat 2 – « Rééquilibrage des fonctions objectif 50/50 »

- o Atteindre la mixité logement/bureaux
- o Reconversion de l'îlot France-Bara
- o Reconversion de l'îlot des deux Gares
- o Reconversion du blocs II sur Bara-Horta

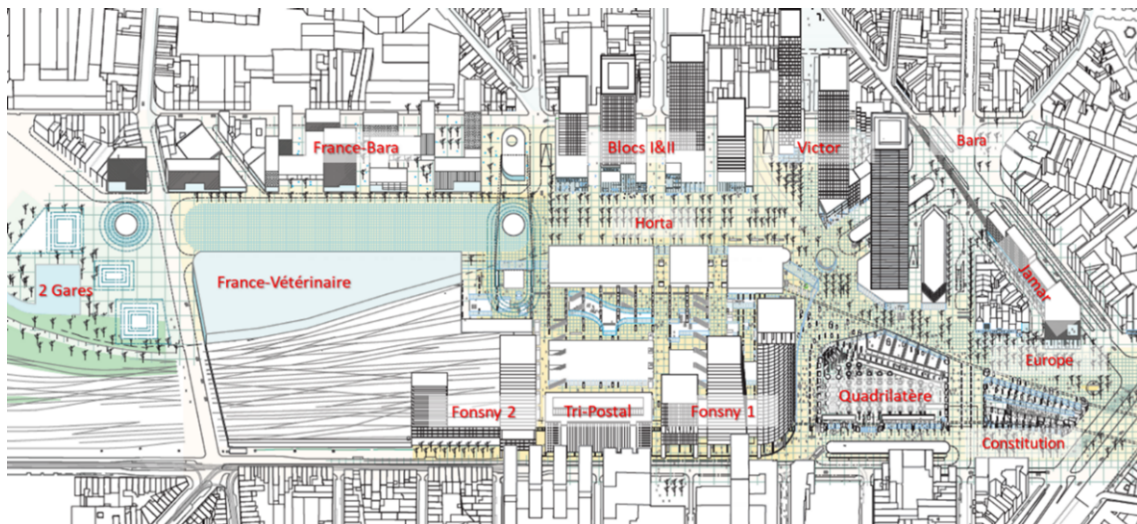


Figure 1: Projection du schéma directeur approuvé en janvier 2016 (AUC)

Cependant, ce document n'a pas force réglementaire et ne se substitue donc pas aux outils existants tels que les PPAS. Il fournit une vision d'ensemble préalable aux autres plans d'aménagement et définit un cadre opérationnel d'actions (principales options d'intervention et moyens requis).

Le Schéma directeur a permis de créer une vision pour le quartier. Elle s'articulait selon trois axes : la mobilité, l'espace public et la forme de la ville. Depuis la réalisation du Schéma directeur et son approbation par le gouvernement le 14 Janvier 2016, le contexte général du quartier du Midi a changé. Les projets de mobilité de la nouvelle Gare internationale souterraine et de Constitution ont été respectivement arrêté et amendé, rendant en partie désuète la stratégie globale de mobilité du quartier. Ces changements ont également impacté la stratégie d'espace public qui était conjointe à celle de mobilité. La stratégie immobilière de la SNCB s'est précisée et le jeu d'acteurs du Schéma directeur s'est étoffé, intégrant de nouveaux porteurs de projets dans le Quartier du Midi.

Au niveau de l'arrière gare, le phasage envisagé par le Schéma directeur est aujourd'hui rendu désuet. D'une part du fait de l'inertie des projets qu'y étaient envisagés en état 1. D'autre part du fait de l'arrivée de nouveaux acteurs de projets actifs dans ce qui était nommé dans le

Schéma directeur « côté Senne » et pensé dans un état 2. Le phasage du projet urbain est à redéfinir dans le cadre du plan d'aménagement directeur.

Quant au projet Constitution, il prévoyait l'enterrement du tramway sur l'avenue de Fonsny, permettant de pacifier du tramway l'avenue de Fonsny et la rue Couverte. Il prévoyait également la création d'une nouvelle station de métro nommée Constitution, au croisement de l'Esplanade de l'Europe et du boulevard du Midi. En 2018, le projet Constitution a été amendé. L'amendement porte sur l'enterrement du tramway avenue Fonsny, impliquant le maintien du tramway dans la rue couverte. Le tramway conserve son tracé actuel, c'est à dire le passage par la trémie en façade du grand quadrilatère vers le dépôt de tramways, empêchant l'ouverture du quadrilatère sur l'Esplanade de l'Europe. Le projet de pôle multimodal est modifié, intégrant désormais un arrêt de tramway dans la rue couverte. Les accès au métro/ tram prévus dans le lobby de la gare sont retirés.

La SNCB est propriétaire de la Gare Bruxelles Midi, des deux Quadrilatères situés sous le faisceau ferré, du Tripostal et de ses deux ailes avenue Fonsny, du bâtiment Atrium boulevard du Midi, d'environ 50% de l'îlot France Bara rue de France ainsi que les bâtiments situés entre la rue des Vétérinaires et la rue de France (Delta). Actuellement, la SNCB souhaite vendre une partie de ce foncier:

- ☐ le foncier de l'îlot France Bara
- ☐ le Tripostal et les deux ailes
- ☐ les bâtiments contre le faisceau ferré entre la rue des Vétérinaires et la rue de France (Delta)
- ☐ le bâtiment Atrium

Un appel à candidature a été lancé en Décembre 2017. La SNCB souhaite vendre ce foncier à un opérateur immobilier qui valorisera ces sites et réalisera ses futurs bureaux sur l'avenue Fonsny (84.000m²).

La création de nouveaux bureaux avenue Fonsny permettra de libérer les bâtiments tertiaires de l'îlot France Bara où l'entreprise a actuellement ses bureaux. En parallèle, la SNCB montre son souhait de réaffecter les quadrilatères, depuis longtemps vides et inutilisés. La réaffectation des Quadrilatères, même temporaire, demande de gros investissements de sécurisation du faisceau ferré. La SNCB est à la recherche de partenaires du secteur privé pour réfléchir à un concept global permettant de faire les investissements nécessaires et d'occuper les Quadrilatères. Pour ce faire, elle souhaite lancer une consultation de marché pour un projet de développement urbain dans les Quadrilatères.

D'autres acteurs ont fait part de leur volonté de faire un projet dans le quartier :

- ☐ L'entreprise Infrabel occupe actuellement des bureaux en location dans des bâtiments propriétés de la SNCB, de l'îlot France Bara. L'entreprise souhaite regrouper ses bureaux dans un seul bâtiment qu'elle réalisera sur un site dont elle est déjà propriétaire en arrière-gare. Il s'agit entre-autre de réaliser un bâtiment technique. Ce projet représente 38.000m² de bureaux.
- ☐ Le promoteur Virix, propriétaire du site Philips de l'îlot des Deux gares, a également manifesté sa volonté de faire un projet sur le site.

Dans ce cadre, perspective.brussels a été mandaté pour actualiser le Schéma directeur Midi approuvé début 2016. Il s'agit de traduire les principes du Schéma directeur dans un Plan

d'Aménagement Directeur (PAD) en confirmant les objectifs du Gouvernement bruxellois pour ce quartier tout en intégrant la nouvelle dynamique de projet apparue depuis l'élaboration du schéma directeur. Le PAD encadrera les opportunités apparues depuis l'approbation du SD, en associant toutes les parties prenantes et en organisant un processus d'information et de participation préalable.

Le PRDD, approuvé en novembre de 2018, reprend l'ensemble du Quartier midi comme pôle de développement prioritaire, en visant à y faire un quartier mixte.

Le PRDD affirme :

« Le quartier dispose encore d'un certain potentiel de construction de bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de logements, de nouveaux équipements de proximité afin d'y renforcer la mixité, notamment par l'animation commerciale des rez-de-chaussée.

Dans le cadre d'une stratégie ambitieuse, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un schéma directeur pour le quartier. [...] L'objectif est de rééquilibrer les fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel (objectif de 50% de logements et 50% de bureaux). Le projet vise à renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, à y développer un pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. »

Le PAD Midi, objet de la présente analyse, vient ainsi répondre aux ambitions régionales définies par les documents stratégiques (et validées récemment par le PRDD), visant à restructurer les implantations de la SNCB dans le périmètre du PAD, sur base de la forme urbaine et les lignes directrices définies par le schéma directeur.

1.2. Présentation de l'outil PAD

Le nouvel outil 'Plan d'Aménagement directeur' (PAD) tel que confirmé dans la nouvelle version du titre II chapitre III du CoBAT (en vigueur depuis le 30 avril 2018) permet de définir en un seul mouvement les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine. Il occupe désormais une place importante dans la hiérarchie des plans régionaux. Cet outil permet de définir les éléments réglementaires ou stratégiques, les densités acceptables sur les parcelles concernées, les ambitions en termes de gabarit et d'implantation, les ambitions en termes d'affectation, les ambitions en termes fonctionnels, en termes de mobilité, et cela pour une partie, des parties ou l'ensemble du périmètre du PAD. Le PAD est élaboré en concertation avec les autorités et opérateurs publics concernés. Ils associent aussi les acteurs urbains privés. Perspective.brussels organise aussi autour des PAD une dynamique de participation avec les habitants et la société civile en vue de mobiliser l'expertise citoyenne.

Dans le périmètre qu'il couvre, un PAD abroge les dispositions réglementaires des autres plans qui lui sont contraires : dispositions réglementaires du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS), des règlements d'urbanisme, des plans régionaux et communaux de mobilité et des permis de lotir en vigueur.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) détermine :

- ☐ les affectations (habitat, commerces, bureaux, etc.) et les superficies qui doivent leur être dédiées ;
- ☐ la trame générale des espaces publics (structuration des voiries, espaces publics, paysage) ;
- ☐ les caractéristiques des constructions ;
- ☐ la protection du patrimoine
- ☐ l'organisation de la mobilité et du stationnement.

Le PAD comporte trois volets :

- ☐ **Le volet informatif** explique ce qu'est un PAD, quels sont ses objectifs ;
- ☐ **Le volet stratégique** indique les grands principes, les lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre considéré ;
- ☐ **Le volet réglementaire** reprend les éléments fondamentaux qui doivent être réglementés et qui s'imposent tant aux particuliers qu'aux autorités publiques.

Ainsi, le PAD s'articule autour d'éléments invariants, garants des ambitions souhaitées pour la zone et d'éléments flexibles qui permettent une liberté architecturale innovante.

L'arrêté ministériel donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi » a été publié le **8 mai 2018**.

Cet arrêté ministériel a émis une série de considérants :

Considérant que la Région bruxelloise enregistre une croissance démographique soutenue ; Qu'eu égard aux statistiques et prévisions du Service public fédéral (Bureau du plan) et de l'Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyses (IBSA), cette croissance a vocation à perdurer jusqu'au milieu du XXIème siècle ; Que mobiliser le foncier et répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements, équipements et services associés est indispensable.

Que le quartier midi est repris dans la zone levier n° 3 « Midi » dans le PRD ;

Considérant que la Déclaration de politique régionale du 20 juillet 2014 précise que le développement du Pôle Midi sera poursuivi dans un double objectif : la confirmation du statut international de ce territoire et le renforcement de la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants ; Considérant le schéma directeur « La gare habitante – Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 14 janvier 2016 ;

Considérant que ce schéma directeur vise à garantir une mixité fonctionnelle, une densification maîtrisée du quartier, une activation des rez-de-chaussée, une amélioration de la qualité de l'espace public avec le réaménagement – voire l'affectation – des espaces sous la Jonction ferroviaire Nord-Midi et la cohabitation des modes de transports ainsi qu'un renforcement du dynamisme du quartier ;

Que ce schéma directeur démontre que le quartier Midi recèle toutes les potentialités pour la construction d'une identité renouvelée et le développement d'un véritable quartier mixte avec un équilibre entre les différentes fonctions urbaines ; Que le quartier de la gare de Bruxelles-Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole bruxelloise, s'inscrivant pleinement dans une vision polycentrique de la ville ; Qu'à côté de la mixité fonctionnelle, une mixité sociale est requise, en privilégiant une variété dans l'offre de logements au niveau de la typologie et de la taille dans les nouvelles constructions et au sein du périmètre ; Que le développement des logements doit être complété par la création d'équipements de type local pour répondre aux besoins du quartier et de type régional permettant une plus grande animation du quartier et profitant de son excellente accessibilité ;

Considérant que bien que le quartier soit très accessible, son intermodalité doit être renforcée

Qu'une attention particulière doit être accordée aux modes de déplacement actif ;

Considérant qu'il paraît nécessaire de déterminer, pour ce périmètre, une vision d'aménagement régionale stratégique et réglementaire d'ensemble, et que le plan d'aménagement directeur paraît être l'outil le plus adéquat pour ce faire.

Le périmètre opérationnel est aussi validé par cet arrêté :

1.3. Périmètres du projet de plan

1.3.1. Périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel (PO) du PAD définit le territoire sur lequel le PAD sera d'application. Ce dernier couvre une superficie de 45 ha. Il se situe entre l'avenue Fonsny, la rue des Vétérinaires, le faisceau de voies ferrées, la rue des deux Gares, la rue Bara, la place Bara, le boulevard Jamar et le boulevard Poincaré, l'ensemble des portions de ces espaces publics étant compris dans le périmètre ainsi que sur l'îlot « Atrium ». Dans ce périmètre vont se réaliser les opérations publiques et privées qui constituent les principaux leviers de développement et de redéploiement du territoire. Ce périmètre a été publié au moniteur le 8 mai 2018.



Figure 2: Délimitation du périmètre opérationnel (MB 14/05/2018)

1.3.2. Périmètre d'observation territoriale (POT)

Un **périmètre d'observation territoriale (POT)**, est retenu pour l'analyse du territoire, de ses besoins et l'identification des enjeux. Il est plus large que le périmètre opérationnel dans la mesure où il permet d'appréhender le périmètre opérationnel dans un contexte plus global: le restituer dans son environnement géographique, et prendre en compte les besoins de la population locale et des usagers. Il s'agit de veiller à intégrer dans sa réflexion les autres échelles (internationale, métropolitaine et régionale) en lien avec le quartier.

Comme dans l'étude d'orientation de l'ADT 2012 et dans l'analyse de Perspective de 2018 par rapport à la démographie et par rapport aux besoins en logements et en équipements, le POT a été défini, pour des facilités d'accès aux données, en fonction des secteurs statistiques, compte tenu de leur proximité avec les sites opérationnels et de la présence d'éléments structurants. Il prend en considération les principaux pôles urbains des alentours immédiats, et notamment : centre-ville (rue de Stalingrad, boulevard Lemonnier, rue de Terre-Neuve et quartier des Marolles), Anderlecht (quartier Cureghem, abattoirs d'Anderlecht/station de métro Delacroix, Maison Communale), Saint-Gilles (Volders-porte de Hal, place Bethléem, parvis de Saint-Gilles, « Barrière »), Forest (pôle culturel du Wiels, etc.). Pour la mobilité routière, le périmètre à considérer s'étend du Ring O, bd Industriel à la Petite Ceinture, en veillant à englober les principales voies de pénétration et de sortie de la Région, vers et depuis le centre-ville.

Les aires géographiques d'étude, sont précisées au point 4 « Définition et contenu des thématiques environnementales. »

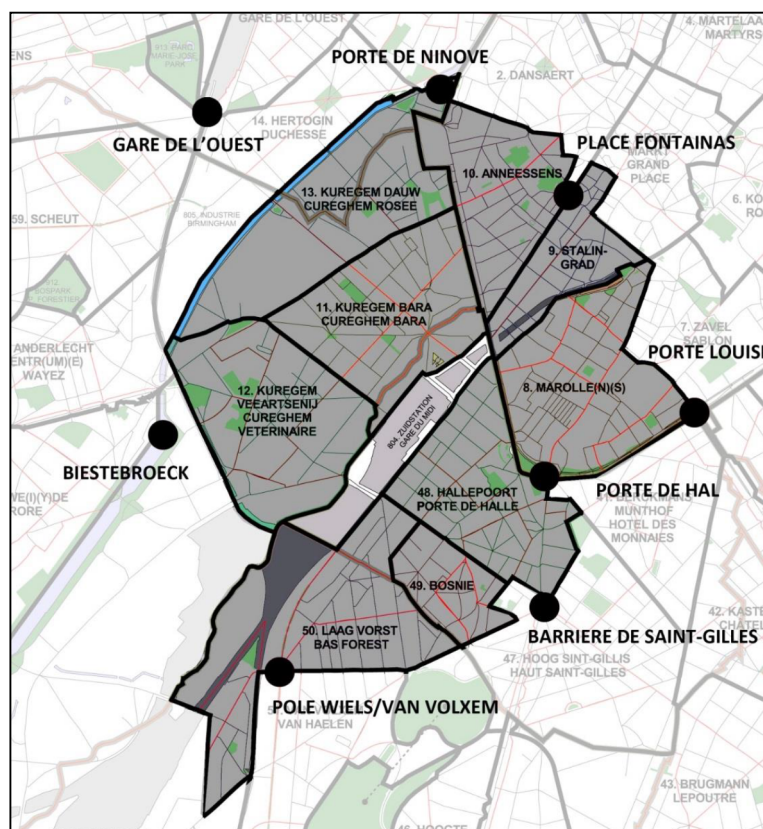


Figure 3 : Périmètre d'observation territoriale du PAD Midi (extrait du CSC RIE Midi du 7/12/2017)

1.4. Contenu et enjeux du PAD Midi

1.4.1. Stratégie de conception

Ce territoire, marqué par une infrastructure routière très présente qui structure les ilots construits, est composé d'un ensemble d'éléments possédant chacun une logique propre (quartier résidentiel, gare, entrepôt, viaduc chemin de fer, bureaux, etc.). Actuellement, la percée du chemin de fer prend le pas sur la qualité de vie au sein du périmètre. La gare agit comme une frontière empêchant le développement d'une vie urbaine dynamique. Il faut donc repenser le site en tenant compte de cet objet central qui doit justement devenir la locomotive pour repenser la dynamique de la vie urbaine.

Le plan d'aménagement directeur (PAD) Quartier de la gare du Midi porte sur un territoire de 45 ha comprenant le boulevard du midi, l'avenue Fonsny, la rue Bara et la rue des deux gares qui constitue l'une des principales entrées en Région de Bruxelles-Capitale. Le périmètre opérationnel du PAD est profondément marqué par le réseau ferré qui le traverse de part en part ainsi que par différents sites avec des caractéristiques très distinctes (Tour du Midi, Bloc 2, Fonsny).

Les ambitions du PAD sont :

- ☐ Garantir un pilotage régional fort et priorisant les actions;
- ☐ Assurer une coordination régionale, active et pérenne, de l'ensemble des acteurs;
- ☐ Déterminer une vision urbaine claire, portée par la Région et partagée par tous les acteurs servant de ligne directrice pour les différents projets publics et privés
- ☐ Renforcer la qualité des espaces publics,
- ☐ Renforcer l'équilibre entre les espaces dédiés au logement et au bureau,
- ☐ Renforcer les connexions entre les quartiers d'une part, et avec le centre-ville d'autre part,
- ☐ Activer des espaces disponibles sous les voies pour stimuler la dynamique du quartier

Globalement, l'objectif est de mettre en œuvre le concept de gare habitante en vue de faire évoluer la porte d'entrée internationale de Bruxelles vers un quartier métropolitain convivial et agréable à vivre pour tous.

Une gare plus lisible et plus visible dans la ville, qui joue son rôle d'interconnexion, non seulement entre des transports mais aussi entre des quartiers.

Une gare remaillée, qui ouvre de nouvelles galeries confortables et équipées pour rendre son propre espace plus lisible, plus efficace et plus accessible en reliant l'est et l'ouest et en trouvant des prolongements dans l'espace public entre Saint-Gilles et Anderlecht.

Une gare espace public au cœur d'un quartier animé, vivant et divers, un lieu de vie qui, par ses services, ses commerces et ses espaces, son paysage et son architecture, apporte du confort autant pour les voyageurs et les navetteurs que pour le public, habitants du quartier ou de la ville, et renouvelle à travers cela son identité propre.

Une gare « hybridée » et contemporaine, qui joue très efficacement son rôle de lieu du transport tout en intégrant de nouvelles fonctions de travail, de services, de commerce, de loisirs, de culture et de sociabilité (le marché du Midi est pour cela un point d'appui très fort)

Une gare qui doit devenir un véritable hub de vie, d'activités et de culture urbaine au cœur d'un quartier contemporain, actif et habité, en rupture avec la notion de quartier d'affaires monofonctionnel.

Le projet pour le quartier de la gare Bruxelles Midi a le potentiel d'activer de nouvelles relations entre urbain et paysage, entre figure centrale du pentagone et faubourgs, entre les quartiers de Saint-Gilles, d'Anderlecht, de Forest et de Bruxelles. Il se positionne dans la métropole bruxelloise comme le centre névralgique d'une intégration urbaine du secteur sud, en s'appuyant sur les atouts existants comme le canal, les infrastructures culturelles, et la figure publique héritée.

Inscrite dans le maillage public des quartiers environnants, la gare met en mouvement différentes logiques qui étendent son influence. Elle est dès lors l'interface à la fois entre le ring et le pentagone, et entre les deux communes, Anderlecht et Saint-Gilles qu'elle mettait autrefois à distance.

La réorganisation des flux et des accès dans et autour de la gare permet de les rendre à la fois plus efficace et plus confortable. La gare s'ouvre sur toutes ses faces et son sol s'étend sur l'espace public sous la forme d'une surface d'échange.

Cette surface est un espace « capable » qui élargit le territoire d'influence de la gare, et offre ainsi la possibilité à de nouveaux rapports d'émerger entre les espaces construits, le sol, les nouveaux développements et les quartiers. En éliminant toute référence au parvis de gare traditionnel, cette surface d'échanges de la gare de Bruxelles Midi permet d'éviter l'écueil d'une différence de traitement et de définition entre "avant gare" et "arrière-gare", côté est et côté ouest, et acquiert ainsi l'échelle et la visibilité des grands espaces publics bruxellois.

L'ouverture de la gare permise par la réorganisation des flux et le déploiement de la surface d'échanges comme espace public métropolitain offre la possibilité aux développements alentours de s'intégrer pleinement dans le territoire d'influence de la gare. Réciproquement, le développement des différents tissus à proximité directe et l'intégration des espaces voisins en mutation dans le processus de transformation de la gare habitante ont le potentiel d'asseoir une nouvelle identité, et d'accompagner l'ancrage de la gare dans ses quartiers.

Le logement peut devenir à la fois l'opportunité et l'outil de transformation du territoire de gare. Par la mise en place d'une diversité de situations et expériences habitantes, d'une diversité de typologies et de qualités de logement, d'une réflexion fine sur son lien au grand territoire et sur le rapport des logements entre eux, et le développement des espaces communs et aménités publiques qui constituent un quartier habité, la nouvelle identité Bruxelles Midi se constitue progressivement.

L'un des principes fondamentaux du Schéma directeur est le « Concept habitant ». Il se manifeste notamment par la construction d'une parité à l'échelle du quartier entre les programmes de logements et de bureaux. L'objectif de 50% bureaux - 50% logements était tenu par le Schéma directeur au travers des différents projets immobiliers alors envisagés. Du fait du changement de contexte, ces projets sont à repenser.

Les projets de bureaux, comme Victor, le projet de la SNCB, Infrabel TOC, assurent la construction de bureaux dans le quartier. En revanche, les principaux projets de logements, les îlots France Bara et Deux Gares, sont à redéfinir à la lumière des enjeux actuels de l'arrière-gare.

Afin d'assurer la parité entre logements et bureaux le PAD devra articuler les densités et les programmes à l'échelle du quartier de la Gare Bruxelles Midi.

1.4.2. Volet stratégique

Les objectifs du PAD Midi sont :

- ☐ Un espace public métropolitain
- ☐ L'intermodalité au service des usages
- ☐ Un quartier de gare habité

Ces objectifs sont invariants, au même titre que les dispositifs identifiés pour mener au renouveau du quartier.

1.4.2.1. Un espace public métropolitain

La trame de la vallée de la Senne, et la localisation stratégique de la gare entre l'enceinte et les grands axes historiques de Bruxelles au Nord et les axes contemporains au sud soulèvent l'importance du renforcement des connexions nord-sud pour permettre au quartier Midi d'embrasser pleinement un rôle d'espace public d'échelle métropolitaine. Le PAD recherche en premier lieu une continuité d'alignements arborés le long de des axes qui la bordent. Autour de la gare les continuités Nord-Sud existantes sont renforcées, notamment sur la rue Bara et la place de la Constitution, élargie jusqu'à la rue couverte. Une nouvelle continuité nord-sud est instaurée de l'Esplanade de l'Europe à la rue des deux gares en passant par la place Horta et la rue de France. Il faut envisager la mise en place d'un système de plantation qui parcourt ce nouvel axe du nord au sud et réintroduction ponctuelle de l'eau en continuité avec la Senne jusqu'au centre du quartier à proximité de la gare. Le quartier de Bruxelles-Midi retrouve ainsi une connexion forte avec les grands axes structurants du centre-ville comme le boulevard Stalingrad et le boulevard Maurice Lemonnier. La structure paysagère Nord-sud devient prépondérante à celle préexistante du ring ceinturant le pentagone. Une gare desserrée, étendue vers le nord par une nouvelle façade, réadressée sur le Pentagone du centre-ville, et vers le sud, pour ouvrir vers l'intégration urbaine des faubourgs industriels jusqu'au canal, et trouvant à travers cet étirement le moyen d'inscrire plus durablement le quartier dans la géographie bruxelloise et le paysage de la vallée de la Senne.

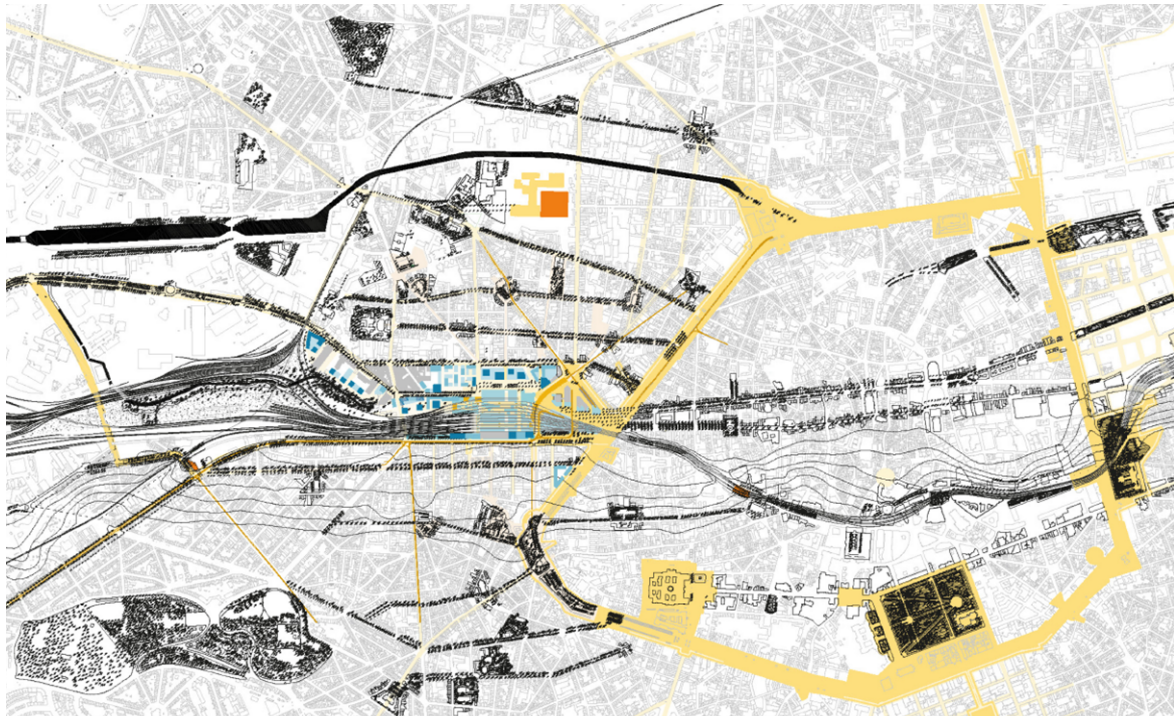


Figure 4: Vallée de la Senne comme fondement de l'espace public (AUC, 2019)

Les alignements peuvent être prolongés et renforcés, les alignements et les trames d'arbres mis en place sur certaines places (comme l'Esplanade de l'Europe, la place Horta et la place de la Constitution) doivent pouvoir intégrer d'importantes contraintes fonctionnelles (marchés, livraisons etc.). A proximité de la Senne, à l'endroit où elle apparaît encore à ciel ouvert et au niveau de la place Delta, entrée du futur parc, les boisements plantés aléatoirement doivent être renforcés.

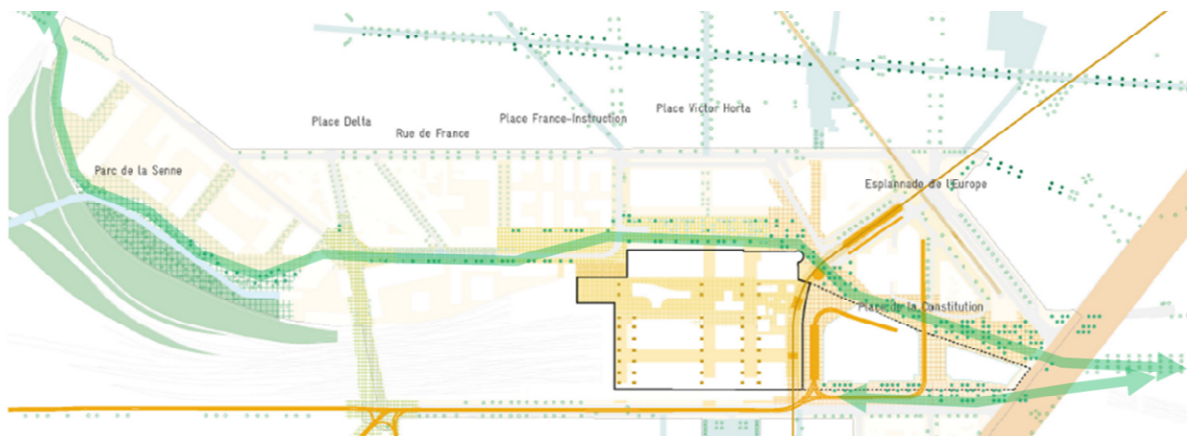


Figure 5: Principe d'aménagement de la connexion nord sud (AUC, 2019)

1.4.2.2. Intermodalité au service des usages

Une « surface d'échanges » qui déploie ses ramifications pour aller chercher les espaces publics emblématiques des quartiers comme le Parvis de Saint-Gilles, le parc de Forest, la place du Conseil à Anderlecht, les équipements régionaux voisins (le Wiels, le projet des abattoirs), les lieux de travail et le centre-ville. Un hub d'interconnexion entre réseau européen, réseau régional et réseau local des transports urbains, hyper efficace, réorganisé pour faire une place plus clairement assumée et plus qualitative aux piétons, aux circulations douces, aux espaces publics et au paysage.

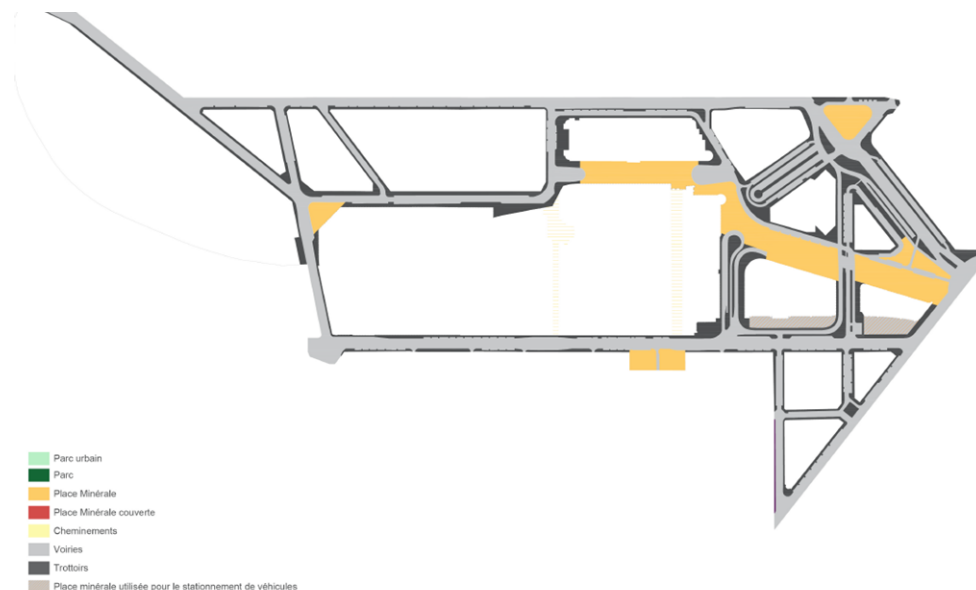


Figure 6: Evolution de l'espace public – Situation existante (AUC-2019)

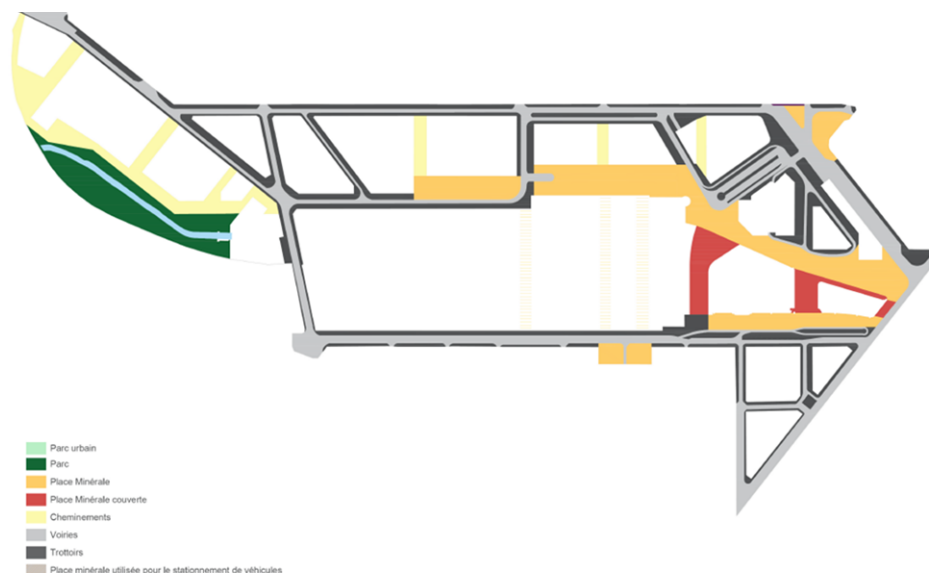


Figure 7: Evolution des espaces publics – Projet de PAD (l'AUC, 2019)

Le PAD vise premièrement à renforcer et intégrer mutuellement les modes de transports publics, de manière à réaliser un lieu d'**intermodalité** sans précédent à Bruxelles, allant de l'échelle locale à l'internationale. En parallèle, le plan de circulation automobile est revu de manière équilibrée, et se propose comme l'amorce progressive d'une nouvelle vision de la mobilité, faisant le lien entre nécessité actuelle et modes futurs. Conservant dans un premier temps les capacités actuelles, le nouveau schéma de circulation automobile restaurera la convivialité des axes et quartiers habités, notamment par la mise à double sens de certains grands axes. L'harmonisation de l'ensemble du plan de mobilité permet de désenclaver, de desserrer la gare et ses abords, dans une volonté constitutive d'espace public. Aussi, le premier aboutissement visé par le PAD est l'installation en périmètre de gare d'une réelle surface d'échange publique et piétonne. Ce « sol facile » devient caractéristique de l'approche de gare et permet son ouverture continue à tous les quartiers qui l'entourent.

L'axe Ring RO - Boulevard Industriel - Boulevard du Midi constitue l'un des itinéraires les plus courts et les plus efficaces pour lier le Ring ouest et le centre-ville, ce qui en fait un des axes privilégiés par les automobilistes pour accéder à Bruxelles et la Petite Ceinture depuis l'extérieur. Le quartier Midi est ainsi l'un des plus congestionnés de l'agglomération.

Les nouveaux projets envisagés en son sein vont inévitablement contribuer à accroître la demande de déplacements, avec le risque d'accroître la pression automobile, notamment sur les axes Bara et Fonsny qui sont aujourd'hui les plus chargés du secteur. Il importe donc dès à présent d'envisager des mesures volontaristes pour favoriser des modes de transport alternatifs ainsi qu'une surface sécurisée et lisible pour les modes actifs au sein du périmètre.

Le rôle du PAD n'est pas de solutionner le transit sur ce périmètre dont les solutions se trouvent en amont et en aval du quartier du Midi (Blvd Industriel et petite ceinture). La situation automobile et le schéma de mobilités acte le fait que la croissance de déplacements attendue par les nouveaux développements du quartier du Midi devra se traduire, durant les hyperpointes circulatoires, par une augmentation du recours aux mobilités alternatives à la voiture individuelle et certainement sur un Hub de transport aussi performant que celui de la gare du Midi. En effet, le quartier Midi, de même que la Région Bruxelloise, n'étant plus en capacité de satisfaire des trafics routiers supplémentaires.

Pour soulager le fonctionnement des interfaces principales, le **schéma de mobilité** (étudié en parallèle au PAD) qui sera intégré au PAD propose :

- La mise à double-sens du tronçon ouest de la rue Bara, avec une logique de dimensionnement en 2x1 voie de circulation générale sur l'ensemble de l'axe (à l'exception ponctuelle des besoins de stockage en approche des carrefours principaux Vétérinaires, Deux Gares et Eloy). Cette refonte de la rue Bara permet de mettre en place deux pistes cyclables.
- Une nouvelle traversée modes actifs régulée pour être mise en œuvre sur le milieu du tronçon Vétérinaires / Eloy, de sorte à favoriser et sécuriser les porosités avec les développements attendus sur l'îlot France Bara. Cette proposition intègre également la mise en sens unique ouest>Est de la rue des Deux Gares et le maintien à 2x1 voies de la rue de France/Instruction.
- La suppression du système automobile de l'esplanade de l'Europe et de la rue d'Argonne (pour la circulation générale).
- La rue Blerot sera redéployée au profit de la liaison bus/taxis entre l'axe Bara (site propre en voie latérale Ouest>Est et voie réservée sur tronçon principal

Est>Ouest). L'accès nord au parking Q-Park sera déplacé vers la rue Bara et intégré au sein du dispositif d'accès du futur aménagement de l'îlot Tintin (Victor).

- Les carrefours Bara/Blerot et Bara/Q-Park /Tintin seront intégrés dans un même système de régulation par feux tricolores qui sécurisera également la continuité douce depuis l'esplanade de l'Europe vers le square Grisar. Avec ces deux derniers réaménagements il ne sera plus possible pour les automobilistes de traverser le quartier Midi entre les axes Bara et Fonsny.
- Le boulevard Jamar sera redimensionné avec suppression des places de stationnement situées en bordure du faisceau central et restitution des emprises libérées aux espaces publics et aux mobilités alternatives.
- Les espaces publics de la place Bara seront reconfigurés autour d'un système de double-carrefours régulés et coordonnés, dont la charge de trafic aura été soulagée grâce aux déplacements de mouvements pénalisants (accès au pôle Spaak réorienté au sud via la rue Blerot, Tourne-à-Gauche Bara vers Fiennes reporté en amont vers le carrefour Bara/Rossini régulé).
- L'interface entre le quartier Midi et la Petite Ceinture sera optimisée, en cohérence avec les projets Constitution et de mise construction de pistes cyclables sur la Petite Ceinture. Le nombre de files de circulation automobile sera réduit d'une bande par sens de sorte à permettre l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles qualitatives. Le système de latérales automobiles sur le tronçon entre Fonsny et la Porte de Hal sera repensé au profit des espaces publics et des circulations locales.
- Les carrefours Fonsny, Jamar et Lemonnier seront rationalisés, avec une adaptation du phasage des feux de sorte à faciliter les traversées modes actifs entre le quartier Midi et la ville de Bruxelles.
- Au niveau de la rue Fonsny, le profil automobile à 2x1 bandes (+ élargissement en entrée des carrefours Midi et Vétérinaires) sera conforté, et pour simplifier et sécuriser les conflits entre les différents usagers il est proposé de déporter ces emprises automobiles sur la partie sud des emprises disponibles, côté quartier Mérode, et de reporter le dispositif de sites propres transports en commun en latéral sur la partie nord, du côté de la gare. Le passage du dispositif de site propre bidirectionnel axial actuel vers un dispositif de site propre bidirectionnel latéral côté gare permettra d'améliorer l'accessibilité tramway/bus du diptyque rue couverte (tramway) et gare de bus des quadrilatères, en décomposant les conflits piétons/transports collectifs des conflits piétons/circulation automobile générale.
- Enfin, au niveau de l'axe Vétérinaire, un principe de 3 bandes de circulation générale est proposé. Dans la partie tunnel une bande est prévue dans le sens sud>nord pour deux bandes dans le sens nord>sud vers le carrefour Fonsny, dont une bande de Tourne-à-Gauche en direction de la gare. Les emprises ainsi libérées permettront de mettre en œuvre des continuités modes actifs confortables dans un espace aujourd'hui très marqué par les nuisances automobiles.
- Dans la partie nord, les deux bandes de circulation seront ménagées dans le sens sud>nord, avec au terme du tronçon au niveau du carrefour Bara une bande spécifique de Tourne-à-Gauche en direction de la sortie de ville (il ne sera plus possible de Tourner à gauche vers la rue des deux gares, mise en sens unique vers le quartier Midi).

Les principes retenus en matière de **stationnement** visent à réduire les capacités au minimum nécessaire, dans la mesure où l'objectif du PAD est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au sein d'un quartier particulièrement accessible par les mobilités alternatives, lesquelles seront encore valorisées. Toutefois une attention particulière doit être portée au stationnement des riverains dans un quartier où les garages privés sont peu nombreux. À cette double volonté vient se heurter les besoins que vont générer les nouveaux projets prévus et qui risquent de venir accroître les trafics en heure de pointe sur des axes déjà bien chargés. Les capacités de stationnement liés à ces projets seront volontairement bridées, compte tenu du niveau d'accessibilité de la zone, des objectifs de mobilité à atteindre en RBC, de la faible marge d'absorption de trafic routier supplémentaire du réseau viaire principal, et enfin des capacités de stationnement résiduelles dans le parking principal Q-Park et les autres parkings dans le quartier (tour du Midi, ...).

Une suppression de stationnement de l'ordre de 400 places en voirie est envisagée, et concernera essentiellement

- ☐ l'esplanade de l'Europe et les abords du système Spaak / Tour des pensions, en cohérence avec la stratégie de pacification autour de l'espace public métropolitain
- ☐ Le stationnement en marge du tronçon central du boulevard Jamar
- ☐ La place de la Constitution
- ☐ Le tronçon terminal de la rue Bara (entre la rue Parenté et la rue des Deux Gares, suppression d'une rangée), et la zone actuelle de stationnement aménagée au niveau de la latérale
- ☐ La rue des Vétérinaires (suppression d'un côté)
- ☐ Le versant sud de la rue Fonsny côté Mérode est également concerné par cette suppression.

Partout le stationnement résiduel sera réglementé (et contrôlé) pour limiter les durées de stationnement tout en préservant le stationnement des riverains et les besoins locaux. Une harmonisation des politiques de stationnement communales sera instaurée.

Le parking Q-Park conservera sa fonction de parking principal du pôle gare du Midi, pour les stationnements moyenne et longue durée. Une négociation doit être opérée avec la région afin de mutualiser le parking qui présente un taux de vacance important (il en va de même pour le parking de la tour du Midi).

Son accès principal rue de France, jalonné pour les automobilistes en provenance de l'extérieur du Bruxelles, sera préservé tel qu'en configuration actuelle tandis que son accès nord, moins utilisé, sera reporté depuis l'esplanade de l'Europe vers les abords de la rue Bara, en mutualisation avec l'accès de parking du futur projet sur ilot Tintin

Pour développer le concept de ville 'habitante', le PAD propose de favoriser la **marche à pied** dans tout le quartier de la gare et de réduire tous les effets de coupure engendrés par la présence importante des infrastructures ferroviaires. Les trottoirs et cheminements piétons feront systématiquement l'objet d'un traitement qualitatif visant à rendre agréable pour tous (personnes à mobilité spécifique, déplacements à poussette, voyageurs avec valise à roulettes, personnes âgées...) et donc attractive pour la pratique de la marche à pied.

La libération de la rue couverte et de la rue d'Argonne, ainsi que la réorganisation des circulations intérieures de la gare du midi, rendront la gare plus poreuse et faciliteront les déplacements piétons à la fois 'Nord/Sud' mais également 'Est/Ouest' entre Anderlecht et

Saint-Gilles. Les traversées piétonnes des voies structurantes bordant la surface d'échanges (rue Bara, rue Fonsny, boulevard du Midi) seront ainsi élargies, multipliées et sécurisées par une meilleure lisibilité et une gestion favorable des feux aux carrefours.

Le franchissement du boulevard du midi sera facilité pour rejoindre plus aisément le centre-ville par la rue de Stalingrad grâce à la réduction du nombre de voies (2x4 au lieu de 2x5) et à une coordination des feux qui assure davantage de confort pour traverser.

Les connexions Est/Ouest seront également favorisées grâce au système d'espaces publics successifs esplanade de l'Europe, place Horta, rue de France jusqu'à l'ancien site Philips. Elles seront également améliorées du fait de la requalification des trottoirs et traversées des différentes voiries réaménagées.

La Région a pris la décision de reporter le stationnement des **bus internationaux** vers un site plus favorable, à priori Erasme, alors que la navette en lien avec l'aéroport de Charleroi sera maintenue et redistribuée vers le pôle H. Spaak.

Le PAD n'a pas retenu l'idée de rassembler les trois opérateurs **De Lijn, STIB et TEC** en un lieu unique compte tenu du manque d'espace nécessaire pour accueillir l'ensemble des véhicules et la distribution équitable des arrêts dans l'espace public en fonction de l'orientation des itinéraires. Cette difficulté est renforcée par le fait que la plupart des lignes sont en terminus ce qui induit une gestion des temps d'attente des véhicules nécessitant encore plus d'espace et exigeant de ne pas être trop éloignés de la gare routière, en plus de la nécessité de garder une proximité de cet équipement avec le métro et le tram avec lesquels le bus a le plus d'interaction. En outre il s'avère que les correspondances bus entre opérateurs sont assez faibles, ne rendant pas indispensable la concentration des lignes de bus des trois opérateurs.

La gare de bus Spaak, vers laquelle se déploie majoritairement De Lijn (aussi navettes vers aéroport) restera opérationnalisée par De Lijn. Quelques lignes de la STIB y seront ajoutées. Son efficacité sera optimisée grâce à une accroche spécifique via le carrefour Blerot/ Bara. La place Spaak sera ainsi dévolue aux bus ainsi qu'une circulation purement locale.

Côté Fonsny, le PAD propose de créer le pendant sud de la place Spaak avec l'aménagement d'une nouvelle gare de bus au droit du grand quadrilatère sur la place Constitution. Cette gare de bus s'inscrirait le long de la façade et proposerait 6 quais (dimensionnement bus articulés) de dépose et prise de voyageurs. Ces quais seront à destination de la STIB et des TEC. L'activation du grand quadrilatère avec de l'Horéca et autres commerces permettrait de rendre cette nouvelle gare de bus très qualitative et plus agréable qu'actuellement sous la rue couverte.

Les lignes sud de De Lijn pourront quant à elles préserver leurs quais dans la rue d'Angleterre.

La distribution des lignes de bus entre les pôles Spaak et Fonsny sera de plus en plus établie sur base de logiques géographiques d'itinéraires plutôt que par affectation par opérateur.

Dans le cadre du projet Constitution amendé, les tramways seront maintenus en surface sur la rue Fonsny et dans la rue couverte. Au sein de cette dernière, on profitera néanmoins des espaces libérés sur les files de circulation bus et taxis pour aménager la surface d'échange pacifiée dans la rue couverte. Cette configuration permettra d'avoir une meilleure lisibilité de cette entrée de gare (position centrale) en lien également avec le métro.

Du fait du projet Constitution amendé, la ligne de **tramway** n°51 en provenance du nord devra opérer son terminus au niveau de la gare du Midi. Le terminus voyageur sera opéré dans la rue couverte, le terminus technique permettant le retournement sera aménagé sur la partie nord de l'actuelle rue d'Argonne au pied de la tour du Midi. Depuis la rue couverte une

continuité bidirectionnelle tramway/bus sera donc aménagée le long du grand quadrilatère (avec aménagement de la nouvelle gare de bus de part et d'autre) et dans la percée Argonne. La traversée de l'esplanade de l'Europe par les tramways de la ligne 51 et par les bus des quelques lignes traversantes (liant les pôles Fonsny et Spaak) sera réalisée à vitesse réduite et avec un impact minimal sur le socle d'espace partagé.

Il est proposé le déplacement du site propre transports collectifs bidirectionnel de la rue Fonsny en latéral côté nord de la voirie (côté gare), le débouché sud de la rue couverte ne constituera plus qu'un carrefour en T entre les circulations tramway et bus et les transitions modes actifs, Le conflit actuel avec la circulation automobile sera donc supprimé.

Plus au sud, l'arrêt de tramway Suède, en lien avec le couloir sud de la gare SNCB, sera lui-aussi conforté du fait du déplacement du dispositif bidirectionnel tramway/ bus en latéral côté gare, avec des quais voyageurs qui gagneront en ampleur du fait de leur synergie avec les trottoirs.

Le PAD prévoit plusieurs zones de stationnement dédiées à la fonction de **Kiss & Ride**, importante pour le fonctionnement de la gare Midi:

- ☐ Une zone en latéral du tronçon Fonsny au sud du couloir M de la gare SNCB, dans le sens Est>Ouest Petite Ceinture vers Vétérinaires ;
- ☐ Une zone en latéral de la rue de France, dans le sens Ouest>Est Vétérinaires vers Bara ;
- ☐ Une zone en latéral du tronçon Bara entre la rue de France et la rue Blerot, dans le sens Ouest Est Vétérinaires vers Jamar.

Pour chaque zone des emplacements dédiés au Kiss & Ride (dépose de voyageurs, temps de présence véhicule max 5 minutes) et au Pick-Up (récupération de voyageurs, temps de présence véhicules max 15 minutes) seront dissociés.

Des emplacements réservés aux véhicules en libre- service (Cambio...) et à la charge des véhicules électriques viendront compléter ces dispositifs de stationnement particulier.

Le PAD propose de créer une station de **Taxi** unique pour la prise de voyageurs au niveau de la place Horta au débouché de la rue multimodale Blerot. Cette station unique, localisée au niveau de l'actuelle station taxi principale, est implantée à proximité immédiate des quais des trains internationaux, du secteur Horéca de la place et de l'hôtel qui sont les principaux pourvoyeurs de clients taxis. Un jalonnement déployé sur l'ensemble du quartier et au sein de la gare (y-compris au niveau des quais) renverra les usagers vers cette station.

En amont de cette station unique de prise de voyageurs une voie de stockage des taxis sera confortée en provenance de l'angle Bara/France/Instruction au niveau de la latérale Bara et de la rue Blerot (la voie de stockage taxis viendra en complément du site propre bus).

En complément de cette station de prise de passagers, deux zones de dépose Taxis sont prévues :

- ☐ Une zone de dépose rue Fonsny côté gare en provenance de la Petite Ceinture, entre les couloirs principaux et M de la gare SNCB
- ☐ Une zone de dépose rue de France côté gare en provenance du boulevard industriel.

Les taxis commandés et VTC seront invités à emprunter le niveau -1 du 0-Park où des places réservées sont disponibles.

Par rapport à la situation existante, le système de sites propres bus/tramway de la rue Fonsny ne sera plus ouvert aux taxis, la zone de dépose Fonsny étant aménagée en latéral du faisceau de circulation générale. En revanche les sites propres des rues Bara et Blerot leur seront bien accessibles.

La **livraison** est l'un des points les plus délicats dans la mesure où ce besoin vital pour le fonctionnement du quartier de gare vient se heurter aux réductions de voirie que le PAD propose aux abords de la gare.

Le schéma global de mobilités propose de distribuer et concentrer les livraisons sur des sites spécifiques et réglementés, au plus près du lieu de destination. Pour le versant ouest du quartier, l'approvisionnement de la gare et de l'hôtel s'effectuera par la place Horta depuis la rue de France (avec le maintien, sur cette dernière, de zones de collecte pour les déchets de la gare).

Pour le versant est du quartier des points de livraison sont prévus au niveau de la boucle de la rue d'Argonne, de sorte à approvisionner les quadrilatères et les commerces de la gare. Pour la partie sud, des places spécifiques de livraison sont déployées ponctuellement dans les rangées de stationnement à proximité des commerces et services, notamment sur la partie nord de la rue Fonsny.

Pour les nouveaux développements (projet Fonsny SNCB...) un principe de livraisons hors-voirie sera priorisé.

Les espaces de livraison seront réglementés et contrôlés, de sorte à minimiser les nuisances aux heures les moins pénalisantes de la vie du quartier. En particulier l'accès à la place Horta fera l'objet d'un contrôle d'accès afin de limiter au strict nécessaire la pression des véhicules. En fonction des opportunités foncières et techniques futures la zone de livraison de la place Horta pourrait être avantageusement remplacée par une solution logistique en sous-sol, mais à ce jour la crédibilité de cette option apparaît trop incertaine pour figurer dans la version actuelle du PAD.

À terme, le recours à un centre de distribution urbaine permettra encore de limiter les flux de camions dans le quartier.



1.4.2.3. Un quartier de gare habité

Les axes stratégiques défendus par le PAD traduisent spatialement la vision élaborée dans le schéma directeur approuvé en 2016 pour le quartier de la gare Bruxelles-Midi. Cependant certaines mutations notables ont eu lieu depuis, comme l'arrêt du projet de la gare internationale, l'amendement du projet Constitution ainsi que les précisions d'un certain nombre de projets. Dans ce cadre les opportunités apparaissent pour atteindre l'objectif d'un équilibre bureau / logement sur le périmètre afin de garantir le développement d'un quartier de gare habité.

Passer d'un quartier monofonctionnel à un quartier composite n'est pas chose simple. La stratégie du PAD est donc d'instaurer un nouveau programme mixte axé sur un apport conséquent en logements (de tous types) ainsi que les équipements y afférents. Dès-lors, un équilibre est recherché entre bureaux et logements afin de faire du quartier de gare un véritable quartier habité et pratiqué par des populations hétéroclites, à des rythmes variés. Pour se faire une stratégie spécifique doit aussi être développée dans le PAD pour animer le quartier notamment avec une juste répartition des commerces/Horeca dans un périmètre qui est actuellement en déclin.

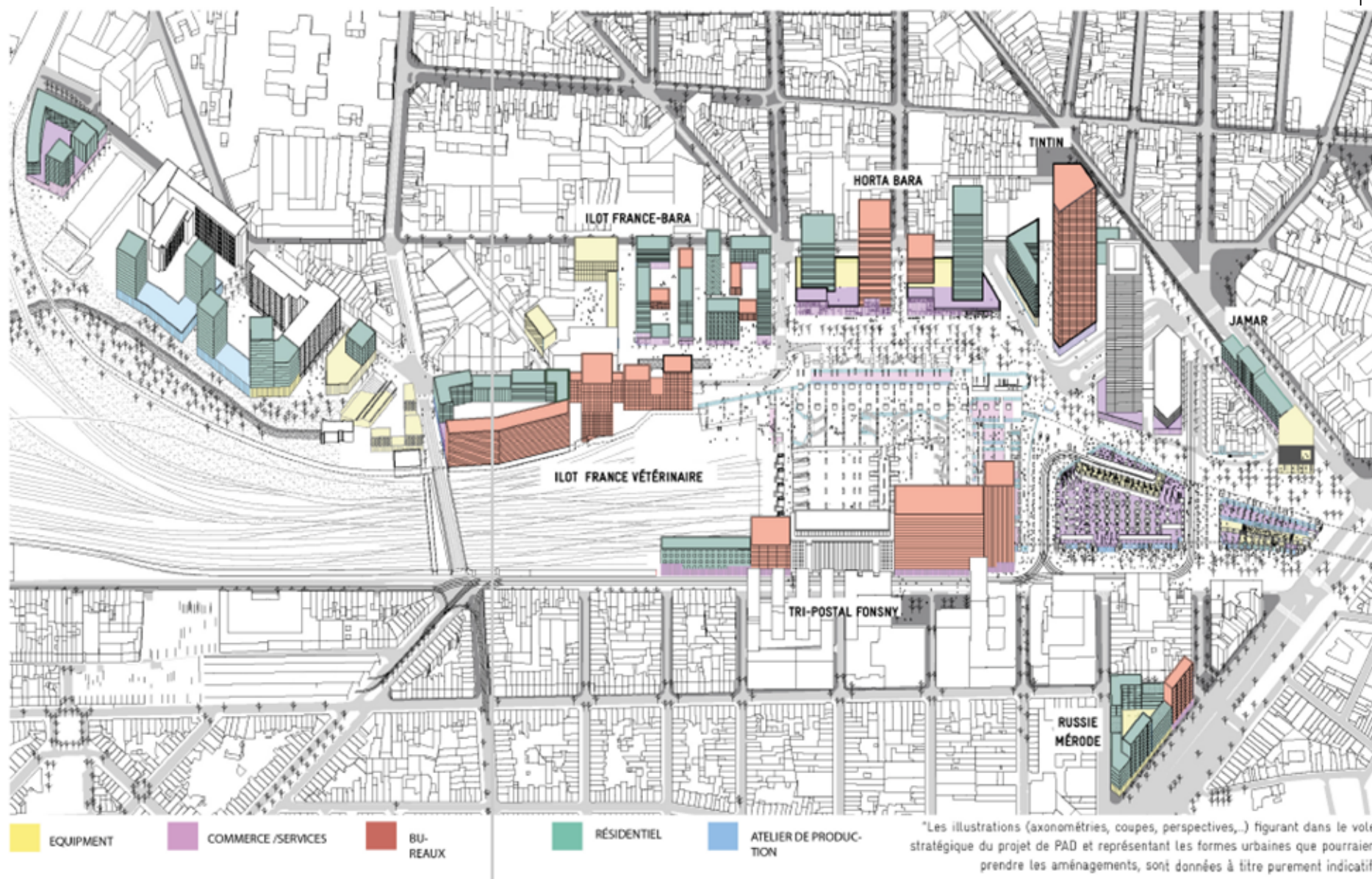
Le chemin de fer restera quoiqu'il arrive une frontière qu'il faut rendre la plus perméable et la plus vivante possible. Le passage du tunnel vétérinaires doit être rendu plus agréables et sécurisé. Les différentes entrées de gare perpendiculaires à Anderlecht et Saint Gilles doivent être mieux marquées et activées de part et d'autre. Le passage de la rue couverte doit également être apaisé et doit véritablement faire le lien entre la place de l'Europe et la place Constitution. Enfin, ce PAD ne pourrait être « habitant » et ne pourrait pas permettre de liaisonner Saint Gilles à Anderlecht sans une réelle volonté d'aménagement des quadrilatères (commerces, Horeca, équipements).

Actuellement la part de bureaux dans le périmètre se situe aux alentours des 75% contre seulement 12% de logements. L'objectif du PAD est de ne pas diminuer les surfaces de bureaux sur un pôle intermodal aussi important que celui de la gare du Midi (disposant du stock le plus faible de la Région), mais l'objectif est de réorganiser la mixité et de trouver des opportunités pour augmenter significativement la part de logements sur l'ensemble du périmètre. Toutefois, l'augmentation de densité ne doit pas se faire à outrance sous prétexte d'atteindre un équilibre programmatique de 50/50. Le PAD doit étudier au travers son RIE les opportunités de densité sur chaque îlot.

Les analyses menées dans le cadre du PAD mènent à la définition de la **clé de répartition programmatique** suivante (cette répartition a été affinée tout au long de l'étude):

- Bureaux : 50-55%
- Logements : 30-35%
- Commerces et Horeca : 10%
- Equipement : 5%
- Activité prod : 5%

Afin de garantir cette mixité, sur certains îlots, une proximité entre bureaux et logements devra s'opérer cette mixité peut se faire horizontalement mais également verticalement. Le PAD et son RIE identifieront les îlots les plus aptes à accueillir cette mixité.



□ Nouvelles constructions ou rénovation dans le PAD

	Bureaux 47%	Commerces/Services 5%	Equipement 8%	Logement (sauf Fonsny*) 39%	Activités Productives 1%	Surface totale des nouvelles constructions
Ilots	248 000 m²	27 000 m²	43 500 m²	205 000 m²	6 500 m²	530 000 m²
1 - Tour du Midi		500 m²	500 m²			1 000 m²
2 - Jamar		500 m²	3 500 m²	10 000 m²		14 000 m²
3 - Grand Quadrilatère		10 000 m²	2 000 m²			12 000 m²
4 - Petit Quadrilatère		1 000 m²	2 500 m²			3 500 m²
5 - Tri-postal Fonsny	80 000 m²	2 500 m²	1 000 m²	9 000 m²*		92 500 m²
6 - Russie Mérode	7 000 m²	500 m²	2 500 m²	20 000 m²		30 000 m²
7 - Tintin	56 000 m²	3 000 m²	2 000 m²	26 000 m²		87 000 m²
8 - Horta Bara	40 000 m²	3 000 m²	6 000 m²	40 000 m²		89 000 m²
9 - France Bara	7 000 m²	1 500 m²	11 500 m²	40 000 m²		60 000 m²
10 - France Vétérinaires	58 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		71 000 m²
A - Zone Toc Infrabel	38 000 m²					38 000 m²
B - Zone Delta Zennewater	20 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		33 000 m²
11 - Ilot des deux Gares		3 000 m²	10 500 m²	50 000 m²	6 500 m²	70 000 m²
A - Zone Vétérinaires			5 000 m²			5 000 m²
B - Zone Delta Deux Gares			2 000 m²	3 000 m²		5 000 m²
C - Zone Ring Station		1 000 m²	2 000 m²	32 000 m²	5 000 m²	40 000 m²
E - Zone Brico		2 000 m²	1 500 m²	15 000 m²	1 500 m²	20 000 m²

*L'ilot Fonsny pourra accueillir une fonction résidentielle limitée aux établissements hôteliers et au logement étudiant

Situation existante	Bureaux 438 224 m²	Commerces/Services 53 628 m²	Equipement 7 101 m²	Logements 65 978 m²	Activités Productives 18 146 m²	Surface totale 583 077 m²
	Surfaces à réaménager 13 822 m²					Surface totale 596 899 m²
Surfaces de l'existant conservé	Bureaux 181 228 m²	Commerces/Services 42 180 m²	Equipement 7 101 m²	Logements 61 091 m²	Activités Productives 12 668 m²	Surface totale 304 268 m²
TOTAL Projet de PAD et surfaces de l'existant conservé	Bureaux 429 228 m²	Commerces/Services 69 180 m²	Equipement 50 601 m²	Logements 266 091 m²	Activités Productives 19 168 m²	Surface totale 834 268 m²

La surface d'échanges est ainsi autant constituée de sols à aménager que de sous-faces à traiter, auxquels s'ajoutent également les sous-sols dévoués aux réseaux de mobilité souterrains. Les espaces en sous-face, vastes mais resserrés et sombres nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique. Ils ont le potentiel d'être habités par des programmes ouverts sur l'espace public (halle alimentaire, commerces, espace vélo, restaurants) qui valoriseraient l'infrastructure du faisceau ferré et en feraient le premier acte fort de développement du quartier. Les espaces en sous-sol quant à eux manquent de visibilité. Les liens entre le réseau métro/tram et la surface d'échange peuvent être facilités et les émergences être mises en évidence par un nouveau lobby de gare qui organiserait les mobilités et redistribuerait les flux. Entre les sous-sols de mobilité, la sous-face habitée et la surface d'échange ouverte sur la ville, un environnement fluide est construit. Il concentre intérieur et extérieur, dessus et dessous, mobilité et commerce, habitants et voyageurs. Des espaces verts à amplifier, la vallée de la senne à révéler.

L'ambition du PAD est d'accueillir plus d'habitants dans un périmètre élargi autour de la gare. La déclinaison spatiale d'un concept habitant sur l'ensemble de ces situations est l'occasion de penser le développement du quartier à partir de la qualité et de la diversité des logements pourvus. Déclinaison des modes d'habiter selon quatre modèles afin de répondre aux situations diverses présentes dans le quartier et d'enrichir l'offre en matière de logement et assurer une plus grande mixité des futurs habitants.

- Habiter le paysage : objet compact posé dans le paysage ouvert, les quatre façades sont ouvertes et le bâtiment est desservi par un noyau central pour permettre une répartition des logements en double orientation, la largeur du volume est de 20 mètre minimum, le skyline est relativement haut, les bâtiments peuvent jouer le rôle de marqueurs à l'échelle du quartier. Les socles actifs sont en dialogue direct avec le paysage.
- Habiter l'interface : bâtiment faisant office de frontière, aligné sur la rue d'un côté et ouvert sur un intérieur d'îlot plus intime de l'autre. Le rez de chaussée actif est poreux pour permettre une visibilité (et un accès possible) depuis la rue sur l'intérieur d'îlot. Volume linéaire, sa largeur idéale est entre 13 et 15 mètres pour permettre une répartition en logements traversants.
- Habiter la mixité : Bâtiment avec une visibilité à l'échelle métropolitaine. Le mode d'habiter est plus métropolitain et peut être associé, dans un même bâtiment, à des activités du secteur tertiaire. Cette mixité d'usage induit un gabarit particulier et noyau de circulation important pouvant être partagé entre les différents usages. Le socle actif du bâtiment est également imposant, il peut accueillir des équipements et des commerces attractifs à l'échelle métropolitaine.
- Habiter l'intériorité : Les bâtiments sont situés en intérieur d'îlot, dans un environnement plus domestique. Notion de communauté de quartier et de rapport de voisinage plus développées. Les volumes sont plus fins et compacts pour permettre une disposition assez dense, libérant des interstices d'échelle domestique et intime. Les socles actifs des bâtiments peuvent accueillir des petits commerces et services attractifs à l'échelle du quartier mais peuvent aussi accueillir des activités du secteur tertiaire de petite échelle sous la forme de SOHO (small office / home office).

Le skyline haut s'adresse à la grande échelle du paysage métropolitain. Il assure la visibilité lointaine de la gare et organise sa densité. Architectures iconiques symboles de la mutation du quartier. Principalement situés autour de la gare comme des marqueurs du paysage.

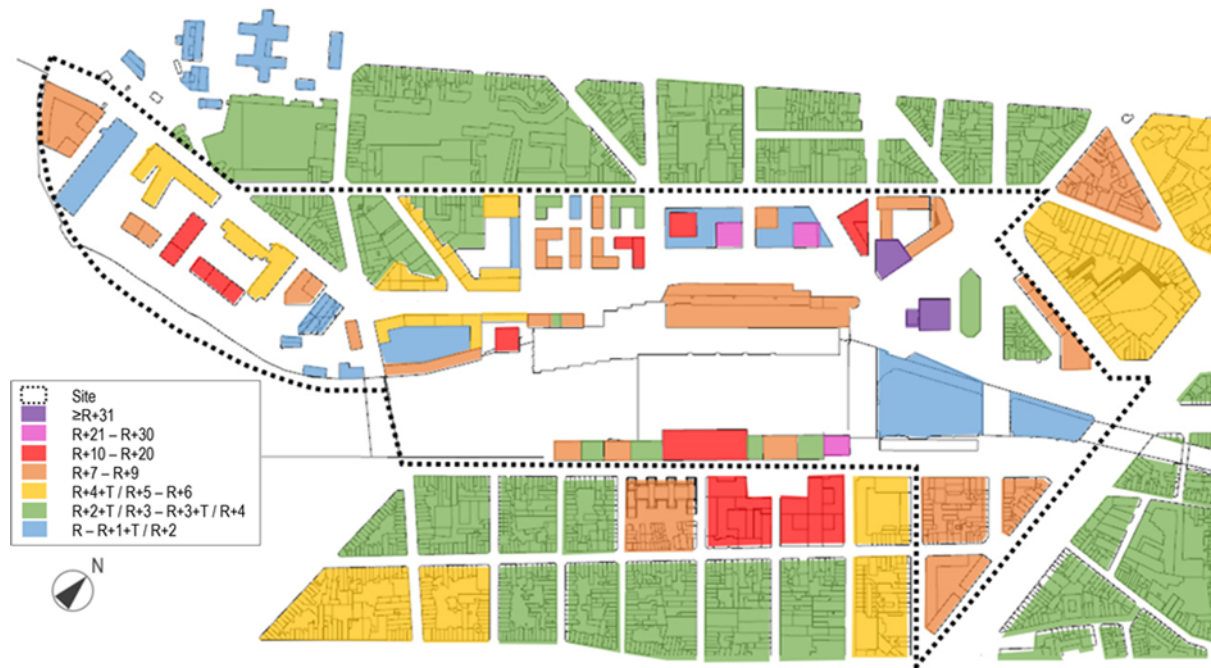


Figure 9: Distribution des gabarits dans le projet de PAD (ARIES 2019)

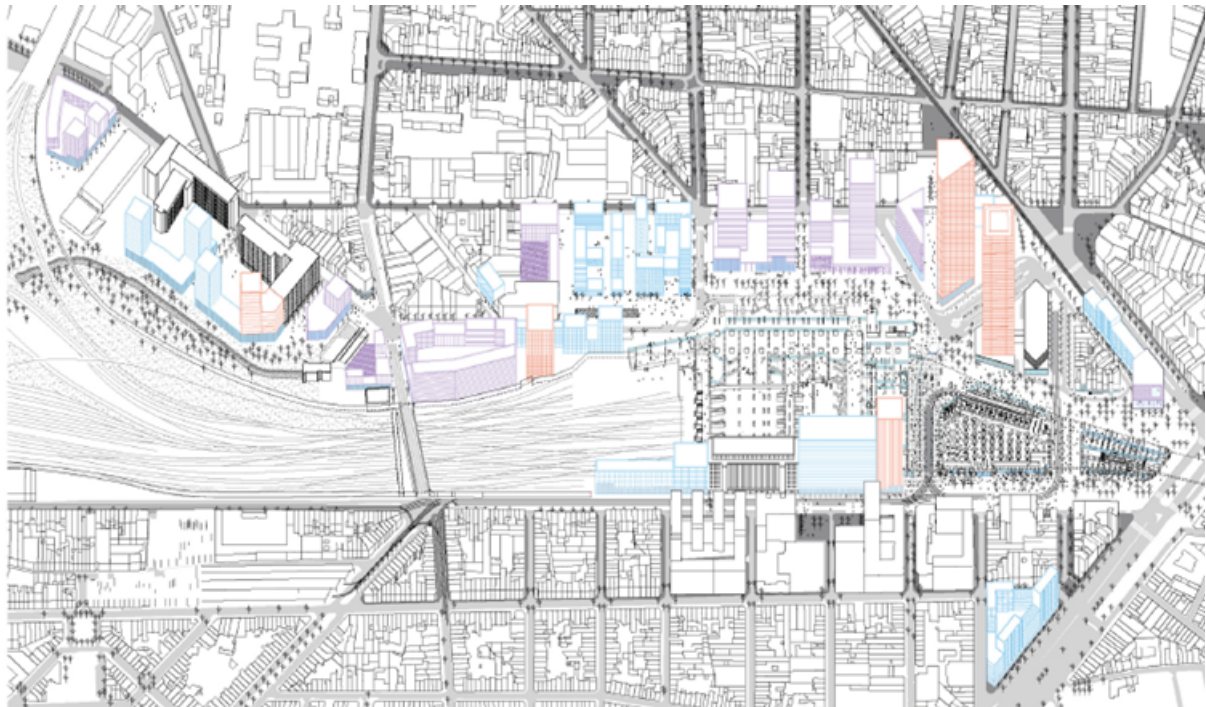


Figure 10: Schéma indicatif des volumes capables dans le PAD (I'AUC, 2019)

Le skyline bas assure l'intégration délicate des nouveaux développements avec les habitations existantes. Il est indissociable de l'animation et mise en place de la surface d'échanges, à la fois par l'identité architecturale qu'il développe et par la programmation ouverte qu'il permet. Bien que les socles qui le composent permettent d'articuler précisément chaque nouveau développement avec son environnement, en continuité avec l'espace public, ils ne sont pas pensés indépendamment. Leur architecture et programmation sont coordonnées à l'échelle du quartier. Le Skyline bas rentre en résonance avec le tissu bruxellois existant et participe ainsi autant de la spécificité du quartier que les émergences qu'il accompagne. Le Skyline bas aboutit une logique de mixité et de synergie tant avec les programmes tertiaires que des logements, de l'espace public et la mobilité. Il est un dispositif majeur dans le développement d'un quartier de gare habité. Il garantit l'attractivité du quartier en activant l'espace public de celui-ci par des activités diurnes et nocturnes, commerciales et culturelles. La Skyline bas correspond à un travail délicat des socles des nouveaux développement (mais aussi des bâtiments remarquables réhabilités) pour assurer leur intégration avec les habitations existantes ainsi qu'une activation des espaces publics. Ces pieds d'immeubles dessinent une véritable identité du quartier et du piéton qui pratique la gare habitante. On y vise les équipements de quartier, grands commerces, marché couvert, Horeca, petits commerces et services de quartier, atelier de production, petites surfaces de bureaux.

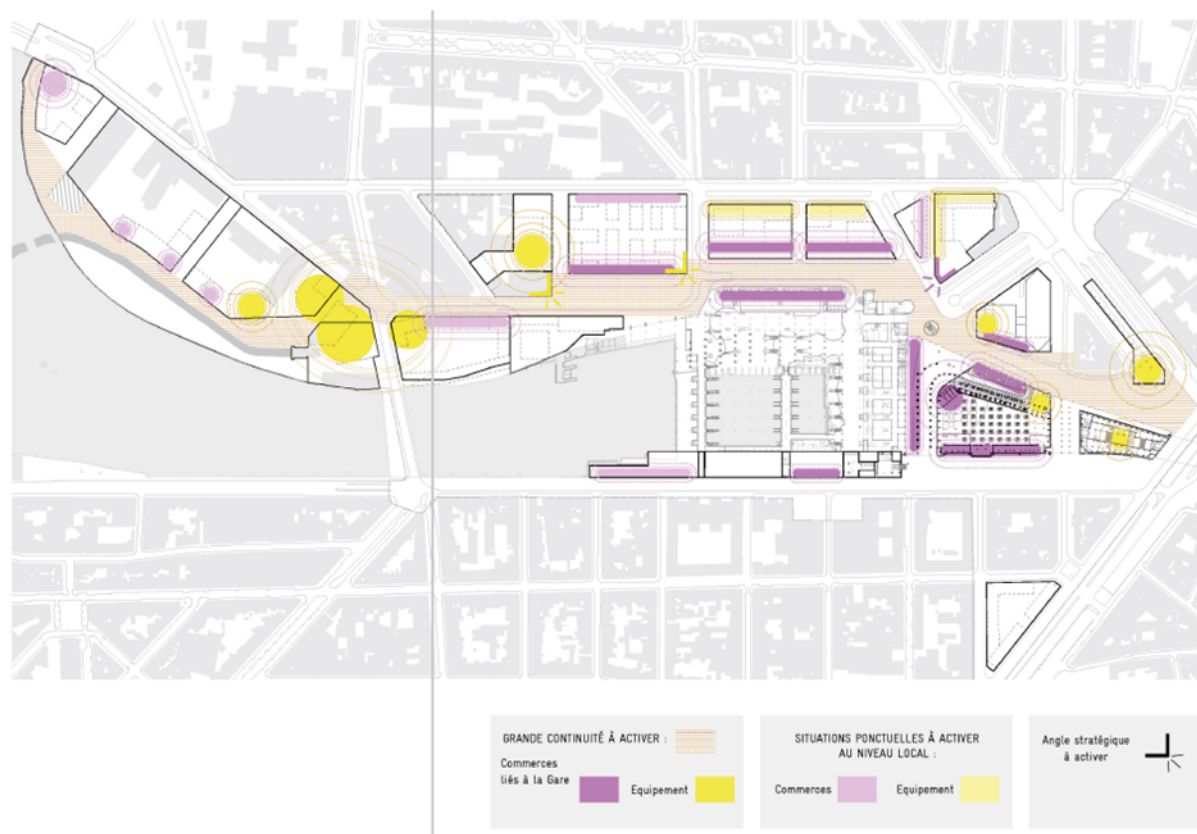


Figure 11: Détail du skyline bas à l'échelle du PAD (l'AUC, 2019)

Les principes spatiaux visent à redéfinir les espaces ouverts au sein du périmètre, en vue de constituer un réseau d'espaces ouverts qualitatifs, en lien avec le contexte environnant.

Les principes spatiaux s'articulent autour de 3 enjeux fondamentaux :

A.1. L'axe est-ouest :

Le long de la vallée de la Senne, l'ambition du projet de PAD est d'ouvrir la « zone pacifiée », de rythmer la perspective, de créer une animation urbaine continue et qualitative. Il vise à redessiner cet axe en tant qu'espace continu et le redéfinir comme un repère dans la ville. L'axe est jalonné par des lieux spécifiques qui permettent de multiplier les expériences dans son parcours et d'enrichir les représentations.

A.2. La perméabilité nord sud

Le projet de PAD vise à tisser des liens avec les quartiers au nord et au sud pour aboutir à une véritable perméabilité transversale à la gare. Il considère que les différents passages existants constituent l'opportunité de relier Saint Gilles à Anderlecht et à la vie locale des quartiers environnants (porte de Hal, Marolles, Forest, etc...). Ce principe se décline dans les points suivants de mise en œuvre :

- Remaillage aux quartiers existants : points d'articulation et rues transversales
- Création de nouvelles percées ;
- Création de cœurs d'îlot végétalisés.

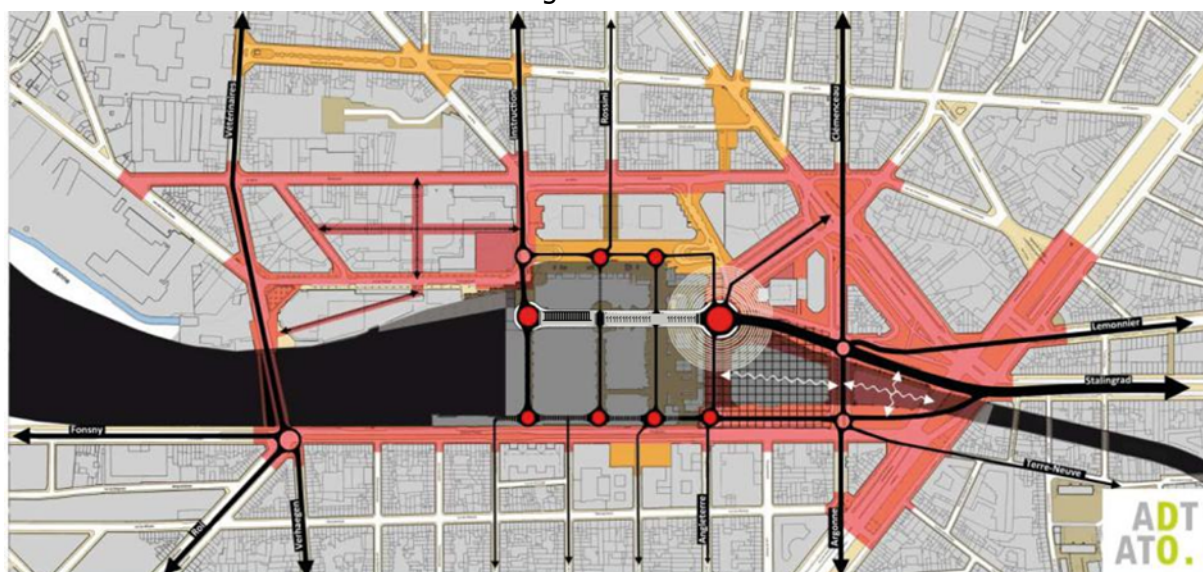


Figure 12: Percées transversales et longitudinales à créer dans le périmètre (ADT-2012)

A.3. Les pôles identitaires

Le projet de PAD propose la création de pôles identitaires qui participent à l'articulation spatiale et fonctionnelle avec les grandes structures urbaines et locales qui traversent le périmètre. Ces pôles constituent la base de la mixité des fonctions :

- **Zone Fonsny-Europe** : il s'agit du lieu d'articulation entre les différentes plateformes multimodales et les grands espaces publics. Cette zone est primordiale pour opérer le lien vers le centre-ville via 4 espaces publics majeurs (Bara, Europe, Fonsny, Mérode). Au niveau de ces 4 entrées, sont disposés plusieurs marqueurs notamment pour signaler la gare au niveau régional. Cette zone reste axée majoritairement sur le bureau mais la volonté est de mixer un maximum de logements tout en activant les quadrilatères (3-4) avec du commerce et de l'équipement. La principale contrainte est également de ne pas entraver le célèbre

marché du Midi (qui pourrait toutefois être déplacé ponctuellement pour assurer la circulation de tous les modes). Dans cette optique, le grand quadrilatère est considéré comme une « extension quotidienne » du marché du Midi et permet également de rendre qualitatif la nouvelle gare des bus Place Constitution.

La rue Fonsny retrouve une deuxième vie grâce à la réaffectation des bâtiments SNCB (5 - rénovation et/ou reconstruction) et l'activation des rez avec quelques commerces et de l'équipement. L'espace public est élargi et le transfert modal facilité pour rendre plus agréable les accès sud de la gare.

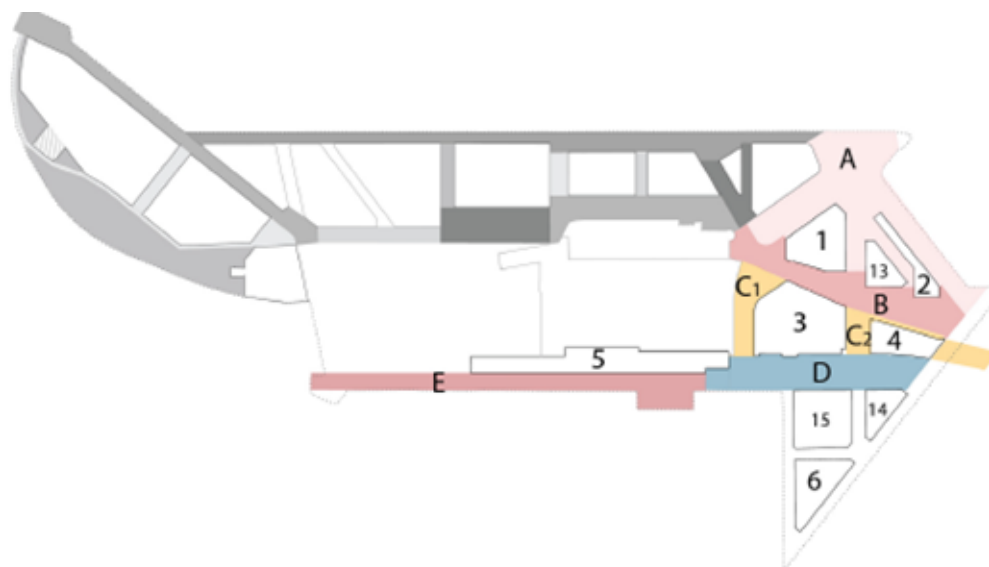
Le quartier Russie accueillera de nouveaux habitants via la transformation de l'îlot Russie/Mérode (6).

Le pôle Spaak est réaménagé pour devenir un espace perméable et sécurisé pour la mobilité active.

L'îlot Jamar-Argonne (13) n'est plus isolé comme actuellement mais fait désormais partie intégrante de la dynamique du quartier avec une circulation purement locale offrant de larges espaces public (Place de l'Europe qui s'étend). Cet îlot actuellement isolé à côté de la tour du Midi se trouve désormais entouré par de véritables espaces publics. Le nouvel îlot Jamar (2) devrait faire la transition entre l'îlot Jamar-Argonne et les immeubles existants de l'autre côté du Blvd.

La place Bara est réaménagée pour augmenter la traversabilité piétonne, les flux de circulation sont réorganisés pour offrir désormais un réel espace public connecté au trottoirs permettant une réelle appropriation par les habitants et les commerces ce qui n'est pas possible actuellement.

La rue couverte (C1) est aujourd'hui un espace inconfortable, bruyant et sombre. Ce lieu doit devenir un lieu de passage accueillant, éclairé, libéré des flux de taxis et autres véhicules avec du mobilier urbain adapté confortable et utilisable pour tous. L'objectif est de permettre à l'utilisateur de se retrouver sur une plateforme apaisée, sécurisée et lisible. Cet espace est intimement lié à l'aménagement du grand quadrilatère. Cet espace constitue la clé de l'activation centrale du PAD qui ne pourra être réellement opérationnel que si les quadrilatères sont activés avec des commerces, équipements, entreprises, et zone d'accueil pour SDF.

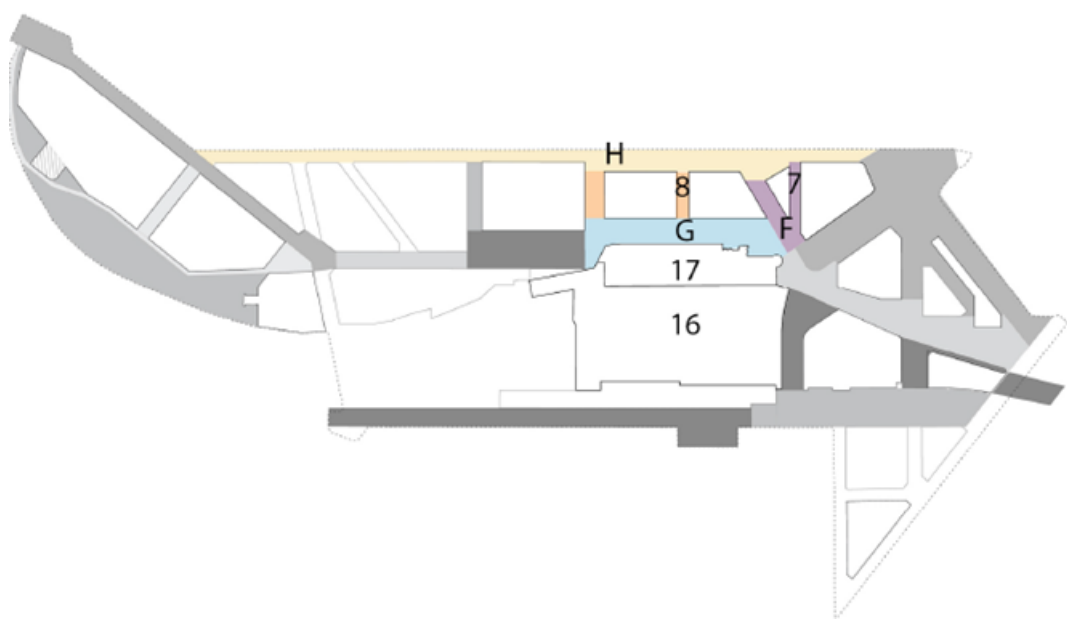


- **Zone Horta :** Lieu d'articulation entre la surface d'échange multimodale et le nouveau quartier plus habité de la rue de France. Ce pôle reste axé, en skyline bas, sur de l'Horeca et le commerce, cela pour préserver cette surface d'échange entre les locaux et les voyageurs. Alors que le skyline haut bénéficie d'une mixité bureaux/logements ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est important que cette espace bénéficie d'une nouvelle percée majeure vers Anderlecht (8). Ce pôle proche de la gare reste logiquement et préférentiellement en lien avec le secteur tertiaire mais le PAD insère de la mixité avec une proportion importante de logements.

Situé entre les deux grands accès à la gare et le long de la galerie commerçante, ce pôle est identifié comme un mini quartier d'affaires, accueillant des équipements métropolitains et de l'Horeca, renforçant le rôle du noyau multimodal qui le jouxte. Côté gare de la place Horta, le changement ne sera pas fondamental sinon à mettre en lumière la galerie commerçante. L'objectif du PAD est d'avoir désormais une véritable interactions avec l'îlot Horta-Bara (8) mais également avec les quartiers anderlechtois situés de l'autre côté de la rue Bara.

Une émergence est possible sur l'îlot Tintin (7) en dialogue avec la tour du midi symbole du renouveau du quartier. Le reste de l'îlot est limité en gabarit ce qui lui permet de se raccorder aux bâtiments existants. Comme la nouvelle percée vers Rossini, la nouvelle percée vers le passage Grisar (7) est importante pour la liaison entre Saint Gilles et Anderlecht via l'esplanade de l'Europe. La rue Blérot est aujourd'hui peu accueillante, le PAD crée une percée publique dans l'îlot Tintin afin de permettre une continuité piétonne depuis la place Horta vers Anderlecht. Il s'agit également d'élargir les espaces publics le long de la rue Blérot afin que cet espace soit désormais approprié par les modes actifs. Les taxis restent accessibles au niveau de la place Horta.

La gare du Midi souffre d'un manque de visibilité et de fluidité. Les ambitions pour la gare (16) sont de démultiplier et clarifier les accès en les identifiant clairement depuis l'espace public (rue de France, Place Horta, rue Couverte, place constitution, rue Fonsny)



- **Zone France Bara instruction** : lieu d'articulation avec les quartiers mixtes alentours. Ce nouveau quartier fait le lien tant avec l'axe Nord/Sud que l'axe Est/Ouest. En position centrale, la fonction logement prend le dessus sur la fonction bureau.

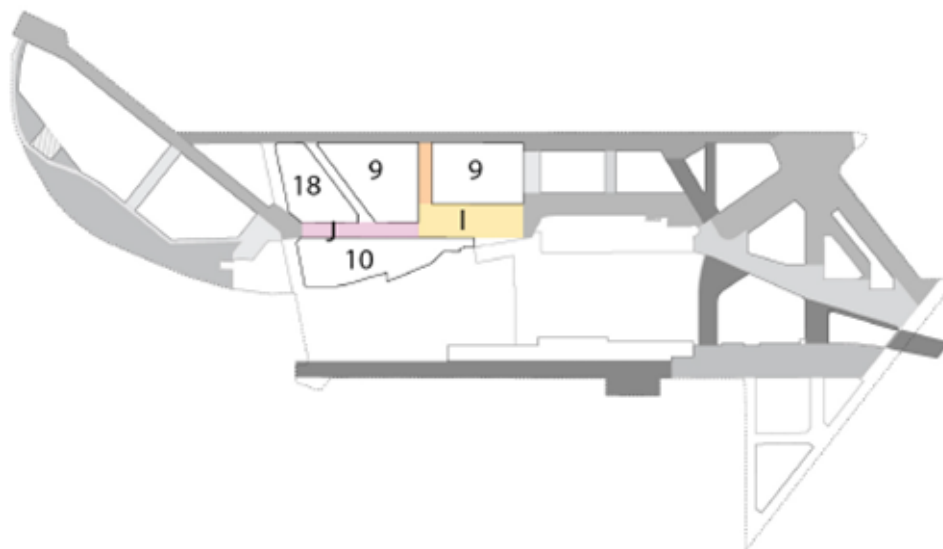
Le projet de PAD vise à faire de ce pôle un quartier convivial dans lequel sont développée des micro-centralités à l'échelle résidentielle, avec des cœurs d'îlot ouverts et accueillant des équipements et des services locaux ainsi que des commerces de proximité. Cette zone centrale est également favorable pour recevoir un grand équipement scolaire.

Les futures constructions doivent être développées avec des gabarits similaires aux immeubles en vis-à-vis de l'autre côté de la rue Bara, alors que des gabarits plus élevés sont possibles du côté de la rue de France. Les bâtiments d'angle ont une importance particulière comme marqueur urbanistique et paysager. Une nouvelle traversée piétonne est créée entre la rue de France et la rue Bara afin de rendre cet îlot perméable et connecté aux quartiers alentours.

Les bureaux sont eux disposés principalement le long du chemin de fer (10) mais toujours avec une mixité de logements commerces et équipements.

L'intérêt de cette zone est de créer un nouvel espace public (I) qui doit à termes faire partie de la séquence : Europe-Horta-parc de la Senne. Cet espace doit également permettre un recul et donc une meilleure lisibilité de l'entrée principale de la gare depuis le nord. Il doit devenir un espace public convivial grâce à la présence de commerces, végétations, mobilier urbain et plans d'eau.

L'îlot France-Parenté (18) reste inchangé.



- **Zone Delta Senne** : Nouveau quartier à vocation principalement résidentielle mais disposant également de larges surfaces pour les entreprises historiquement installées sur ce site.

Le parc de la Senne est une surface récréative bénéficiant directement aux nouveaux résidents mais il permet également de faire le lien entre la gare et les nouveaux quartiers de Biestebroek situés à l'extérieur du périmètre. L'enjeu principal au niveau de l'ilot des deux gares est de garantir une visibilité et une attractivité au parc qui est une composante importante de la stratégie des espaces publics pour le quartier. Un parcours piéton lisible doit être instauré de la place de l'Europe au parc de la Senne. L'enjeu pour cet ilot est de créer un véritable espace vert public en lisière des nouvelles constructions et en lien avec la Senne. Plusieurs percées doivent être créées entre le parc de la Senne et la rue des Deux Gares.

Le nouveau développement devra suivre les principes établis pour respecter la vision d'un quartier de gare habité. Il se doit d'être mixte à dominante résidentielle. Les typologies des bâtiments doivent favoriser la mixité d'usages, notamment dans cette zone d'entreprise en milieu urbain. Le Skyline bas est donc assuré par les socle actifs, supports d'émergences résidentielles.

Les bureaux actuels sont destinés à être rénovés et intégrés dans les nouvelles constructions. Le bâtiment Ring station (11) possède des qualités urbanistiques qui doivent être mise en valeur.

Le nouvel espace public « Delta » situé au droit du carrefour entre la rue des Deux Gares et Vétérinaires, doit permettre l'intégration de qualités fonctionnelles et paysagères. Il s'agit d'une séquence indispensable à la connectivité entre Saint-Gilles et Anderlecht ainsi que vers le nouveau quartier de Biestebroek. Pour se faire le tunnel Vétérinaires doit également être rendu plus éclairé, sécurisé, et modernisé dans ses matériaux.

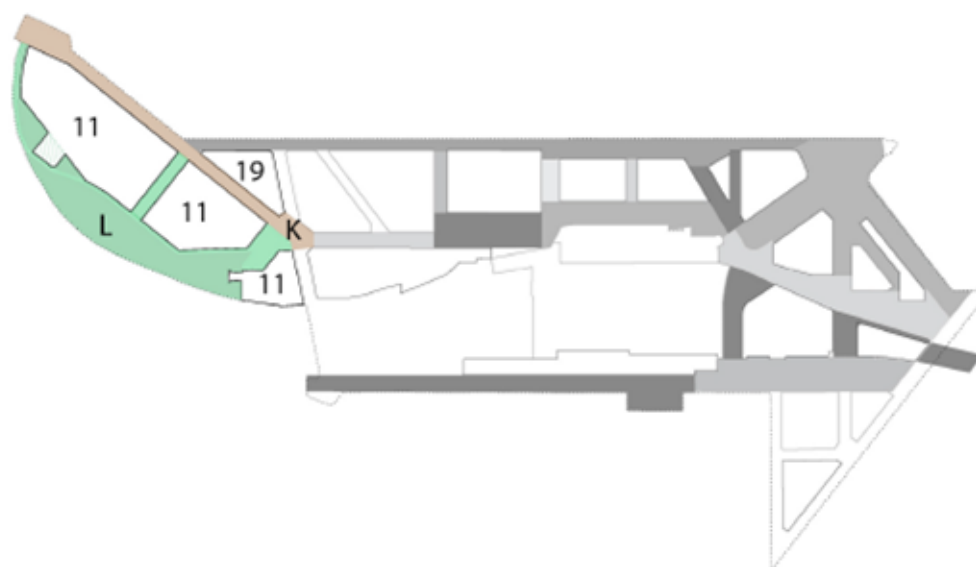


Figure 13: Cartes issues du volet stratégique

1.4.3. Volet règlementaire

Ce volet énonce les éléments du projet de PAD qui ont valeur règlementaire. Ils sont basés sur les principes stratégiques présentés dans le point précédent, en apportant des précisions par rapport à ceux-ci.

Cette partie se décline entre :

- Les prescriptions graphiques ;
- Les prescriptions générales et particulières, qui définissent les conditions relatives aux affectations, aux gabarits et implantations et à l'aménagement des espaces publics et ouverts ;

Les affectations du PRAS sont maintenues sur 15 des 19 ilots du PAD. Pour les 4 ilots qui sont modifiés :

- L'îlot des Deux gares est celui qui présente la plus grande modification au niveau du dessin, par contre dans les faits cela reste mineur. En effet, il s'agit de la mise en place de la zone de parc qui couvrira désormais 1/3 de l'îlot actuellement en ZEMU et dans les faits en parking. Ce changement d'affectation implique également une nouvelle morphologie en formant une entrée majeure au droit du carrefour Deux Gares/Vétérinaires et donc la suppression de plusieurs éléments construits.
- L'îlot France-Bara : Actuellement une zone administrative recouvre 7100m² de l'îlot France-Bara. Le découpage actuel du PRAS a été fait à l'époque, pour permettre l'activité de bureau du bâtiment 'en Z'. Dans le cadre du PAD et du plan d'implantation, toute cette partie de l'îlot est revue afin de permettre la création d'un grand espace public ainsi que de mixé les fonctions qui l'entoure. La pertinence d'étendre ou non la zone de forte mixité en vue d'y créer un véritable espace public (espace privé rétrocédé au public) est une question juridique car elle nécessite de tenir compte de l'aspect éventuel privé du sous-sol de cette place nouvellement créée (éventuels garages en sous-sol).
- Les deux quadrilatères : Ces deux ilots sont actuellement en zone de chemin de fer. Cela correspond effectivement à la situation existante pour laquelle le train passe en viaduc. Pour le rez de chaussée par contre une affectation spécifique est souhaitable afin de permettre l'activation des deux Quadrilatères avec un minimum de contraintes du point de vue des fonctions. Il s'agit en effet d'un point crucial dans les objectifs du PAD. C'est pourquoi la zone de chemin de fer reste d'application mais elle est complétée avec une zone « commerce et équipement au rez de chaussée ». Il serait toutefois utile d'étendre les fonctions admissibles (pas uniquement commerces et équipements) afin de permettre l'activation rapide suivant les opportunités qui viendraient à se manifester.
- Les autres modifications concernent principalement des adaptations et mise à jour des affectations sur base d'une cohérence d'implantation des futures constructions (il faut superposer le PAD et le plan d'implantation).
- L'îlot Jamar est une nouvelle donnée qui ne figure pas au PRAS car pour l'instant il s'agit de la trémie de tram reprise en espace structurant. Le PAD délimite cette zone pour implanter un bâtiment mixte principalement voué au logement.

- Le PAD est utile dans son volet règlementaire graphique et littéral car il admet de nouvelles hauteurs qui ne correspondent pas à celle du RRU. En effet, depuis de nombreuses années le périmètre a été laissé en désuétude et les ensembles servant de référence sont désormais incohérents d'une part avec le bâti actuel mais également avec le bâti projeté. Le PAD balise les gabarits et les implantations envisageables afin de permettre la mise en œuvre de certaines émergences et/ou éléments emblématique tout en préservant une cohérence entre ilots mais aussi avec les ilots riverains (sauf pour Tintin et Horta-Bara pour lesquels des choix urbanistiques doivent être opérés indépendamment ou non des considérations microclimatiques).

L'analyse complète du volet règlementaire est réalisée en partie 5 du RIE.

1.5. Présentation du RIE

1.5.1. Objectifs du RIE

L'objectif du rapport est d'identifier, décrire et évaluer :

- ☐ Les objectifs, besoins et enjeux du périmètre visé, justifiant le projet de plan ou règlement du projet de plan ou règlement ;
- ☐ Les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ou règlement, et les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser ;
- ☐ Les alternatives raisonnables envisagées lors de l'élaboration du projet et de l'évaluation de ses incidences, permettant de réaliser les objectifs du projet de plan ou règlement.

Dans ce cadre, le présent rapport vise également à répondre à trois questions fondamentales :

- ☐ 1. Les besoins et les objectifs en termes sociaux, économiques, environnementaux et territoriaux justifient-ils la réalisation d'un PAD ?
- ☐ 2. Le périmètre visé permet-il de rencontrer les besoins et les objectifs ?
- ☐ 3. Les incidences prévisibles sont-elles acceptables et quelles sont les mesures pour les réduire, les supprimer ou les compenser ?

1.5.2. Contenu du RIE

La structure du présent RIE respecte l'Annexe C du CoBAT définissant le contenu du RIE des plans, à savoir :

1° un résumé du contenu, une description des objectifs du plan ainsi que ses liens avec d'autres plans et programmes pertinents ;

2° les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre ;

3° les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable ;

4° les problèmes environnementaux liés au plan, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;

5° les problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan, de zones dans lesquelles est autorisée l'implantation d'établissements présentant un risque d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses au sens de la directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, ou, pour le cas où le plan ne comprend pas pareilles zones, les problèmes environnementaux liés à l'inscription, dans le plan, de zones destinées à l'habitat ou à être fréquentées par le public ou présentant un intérêt naturel particulier, ou comportant des voies de communication

et qui sont situées à proximité de tels établissements ou de zones dans lesquelles ils sont autorisés ;

6° les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du plan ;

7° les effets notables probables, à savoir notamment les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs sur l'environnement, y compris sur la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, la mobilité, les biens matériels, le patrimoine culturel en ce compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

8° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;

9° la présentation des alternatives possibles, de leur justification et les raisons des choix retenus ;

10° une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées lors de la collecte des informations requises ;

11° les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan ;

12° un résumé non technique des informations visées ci-dessus. »

Il respecte également la structure de rapport définie par l'annexe 1 « Structure de rapport sur les incidences environnementales visé aux articles 15/1 et 87/1 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire », dont les chapitres et sections sont :

- ☐ Chapitre I : Introduction et présentation du projet de plan ou règlement
- ☐ Chapitre II : Diagnostic de la situation existante
- ☐ Chapitre III : Mise en évidence des incidences environnementales
 - Partie 1 : Méthodologie pour la mise en évidence des incidences environnementales
 - Partie 2 : Présentation des alternatives raisonnables et de la méthode d'évaluation retenue
 - Partie 3 : Evaluation des incidences du projet de PAD
 - Partie 4 : Evaluation des incidences des alternatives
 - Partie 5 : Analyse du volet réglementaire
- ☐ Chapitre IV : Conclusions, recommandations et mesures de suivi
- ☐ Résumé non technique

Signalons en outre qu'aucune incidence n'est à signaler quant au recensement d'incidences environnementales spécifiques étant donné que :

- ☐ Le site et le programme du PAD ne concernent pas :
 - Des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, désignées conformément à la directive 2009/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages et la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage ;
 - Des zones dans lesquelles est autorisée l'implantation d'établissements représentant un risque d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses au sens de la directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil ;
- ☐ Le site n'est pas situé à proximité de ces dernières.

1.6. Présentation des acteurs

1.6.1. Initiateur de l'élaboration du PAD : Perspective Brussels

Le Pouvoir Adjudicateur, et acteur étant à l'initiative du présent projet de PAD, est le Bureau Bruxellois de la Planification (Perspective Brussels), Direction Stratégie Territoriale.

1.6.2. Membres du comité d'accompagnement et de pilotage

Un Comité d'Accompagnement et de pilotage, institué en début de mission, a été chargé de suivre la procédure de la réalisation du rapport sur les incidences environnementales. Plus précisément, le rôle des Comités a été de :

- ☐ Donner un avis sur la philosophie d'approche de la mission ;
- ☐ Participer à la définition du contenu des documents ;
- ☐ Emettre tout avis relatif à l'accomplissement de la mission.

Le Comité de Pilotage (Copil) est composé des organismes suivants :

- ☐ Perspective
- ☐ L'AUC /NFA / EGIS
- ☐ ARIES
- ☐ Ministre en charge du Développement territorial ;
- ☐ Ministre en charge de la Mobilité et des Travaux Publics ;
- ☐ Secrétaire d'état de l'Urbanisme ;
- ☐ Secrétaire d'état du Logement ;
- ☐ Bruxelles Mobilité
- ☐ Urban
- ☐ BMA
- ☐ Bruxelles Environnement
- ☐ Commune de Saint-Gilles
- ☐ Commune d'Anderlecht
- ☐ SNCB

Le Comité d'Accompagnement est composé des membres supplémentaires suivants :

- ☐ STIB
- ☐ De Lijn
- ☐ TEC
- ☐ Commune de Bruxelles-ville
- ☐ Citydev
- ☐ Bruxelles Propreté

- ☐ Infrabel

1.6.3. Equipes de réalisation du PAD et de son rapport sur les incidences environnementales

L'association momentanée entre le groupement des urbanistes, piloté par l'AUC, ont été désignés par le pouvoir adjudicateur pour réaliser le projet de PAD. ARIES a été désigné pour la réalisation du rapport sur les incidences environnementales sur base de la proposition qui a été faite en réponse à l'appel d'offres élaboré par le Bureau Bruxellois de la Planification (perspective.brussels). Le travail a été organisé de manière à mettre en place une interaction dynamique autour des compétences spécifiques de chaque bureau et permettant de garder leur indépendance rédactionnelle :

- ☐ **ARIES** (Aries Consultants) a été désigné responsable de la mission, et en charge de la réalisation du **rapport d'incidences sur l'environnement**.
- ☐ **Le groupement des urbanistes** a réalisé les alternatives et la proposition de projet de PAD ainsi que son volet réglementaire.

Les personnes affectées à la mission du RIE ont été les suivantes :

ARIES Consultants :

- Direction des études : Gilles LEDENT
- Coordination et chef de projet : Quentin PAUWELS
- Collaborateurs : Arnaud Gossiaux, Niels Regnier, Michael Allaer, Alejandro Rodriguez, Nathan Delbecq, Severine Delstanche, Yves Mathieu

2. Analyse des incidences des alternatives et du projet de plan

2.1. Situation existante et de référence

La situation existante correspond à celle qui a été étudiée dans le diagnostic. Celle-ci correspond à la situation existante de fait au moment de réalisation du diagnostic (en 2018).

Le quartier de la gare du Midi a connu plusieurs évolutions urbanistiques radicales, qui ont notamment contribué à isoler la gare de son environnement immédiat et à le séparer des quartiers voisins. La gare n'a jamais eu la possibilité de s'extravertir. Cependant, l'architecture administrative du territoire ont limité le pouvoir d'action sur ce pôle. Des efforts importants ont été entrepris pour améliorer la cohabitation de la gare du midi et le quartier qui l'accueille. Ceux-ci n'ont cependant pas encore eu l'envergure nécessaire pour que cette cohabitation réussisse. Depuis le début de la décennie 2010 une multiplication de grands projets immobiliers et de transport qui nécessitent d'être encadrés. Dans la foulée du « Masterplan » de la Gare du Midi, le quartier de la Gare du Midi connaît une multiplication de propositions pour des grands projets immobiliers et de transport depuis 2010. Ces projets concernent principalement la modernisation de la gare elle-même, des projets d'aménagement d'espaces publics en lien avec l'organisation de la mobilité et des projets immobiliers de grande envergure.

La SNCB a développé un projet de réaménagement de la gare et de reconquête des deux quadrilatères dont elle est propriétaire. Plusieurs propositions sont présentées dont la création d'une place publique à la place du petit quadrilatère, l'avancée de la gare jusqu'au grand quadrilatère qui accueillerait des locaux commerciaux, la suppression de la rue couverte, et le réaménagement de la gare.

Même si les projets de bureau créé en début des années 2000 n'ont pas attiré les entreprises internationale espérées, des énormes projets immobiliers ont été proposé dans le quartier. La SNCB présente trois projets : un programme de bureaux développé sur la rive ouest de l'avenue Fonsny dessiné par l'architecte Jean Nouvel, un programme de bureaux dénommé «V » sur les voies ferrées et un programme de logements sur l'îlot France-Bara. Le quatrième projet, développé par un promoteur privé, consiste à un grand programme de bureaux dénommé « Victor ».

Le PPAS Biestebroek se situe au sud-est de la commune d'Anderlecht et couvre un territoire de 47 hectares. Le site de Biestebroek se trouve à la charnière topographique entre les coteaux urbanisés d'Anderlecht et la plaine industrielle de la vallée de la Senne. Le PPAS Biestebroek a pour objectifs de :

- ☐ Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;
- ☐ Recréer des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal et renforcer les liens entre les quartiers;
- ☐ Répondre à la croissance démographique et renforcer l'attractivité résidentielle ;
- ☐ Encourager la mixité de fonctions et favoriser une meilleure intégration des activités portuaires, de transport et productives en milieu urbain ;
- ☐ Prévoir le développement adéquat d'équipement d'intérêt collectif et en particulier d'équipements scolaires.

Le PPAS définit trois zones aux potentiels programmatiques propres :

- ❑ Le front habité : création de plus ou moins 500 nouveaux logements de long de la rive gauche. Des petits équipements de quartier et des commerces sont développés dans la logique des liserés commerciaux existants au sein des îlots.
- ❑ Le Pôle urbain : le masterplan propose à la fin du bassin de Biestebroek une forme urbaine concrète. Celle-ci permet la densité élevée, avec la création de 420 logements, 15.000m² de commerces, 15.000m² d'activités productives et de bureaux et 2.000m² d'équipements.
- ❑ Le Campus vert habité : la création d'un campus verdurisé à vocation économique et urbaine.

Les projets City Gate sont des projets mixtes développés par Citydev. Ils ont une position stratégique d'entrée de ville à Anderlecht dont le développement permet d'emmener le quartier essentiellement industriel vers plus de mixité. Les projets proposent le développement d'un programme mixte : activités, production de biens matériels et immatériels, équipements, et résidentiel, qui s'accompagneront d'un projet d'espace public. Comme ils se déploient principalement le long du faisceau ferré, une distance minimum de recul entre les bâtiments et le faisceau a été prévu afin de permettre la continuité piétonne publique depuis l'îlot des Deux gares vers le canal.

Le projet City Gate 1 jouxte le périmètre du PAD et s'étend sur trois îlots à l'intersection de la rue des Deux gares et du faisceau ferré. City Gate 2 se situe sur l'ancien site Vesdre dans une zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Il est prévu entre autres la réalisation d'une école secondaire de 750 élèves. City Gate 3 se situe à l'intersection des rues des Bassins et Prévinçaire.

Une stratégie pour le développement et la rénovation du quartier Heyvaert permet notamment de faire évoluer l'économie du quartier vers une activité plus adaptée à un mode de vie urbain de qualité. La reconversion est un défi pour ce quartier, historiquement marqué par une activité industrielle intense et dédié aujourd'hui principalement au commerce de voitures d'occasion.

La Porte de Ninove se trouve à la charnière entre l'ouest et l'est de la ville, à l'endroit où le Canal forme un coude et accueille une écluse. Il s'agit de transformer ce triangle résiduel en un véritable lieu de convivialité et d'attractivité pour toutes les populations. La stratégie de développement a pour objectifs le réaménagement des espaces publics et la création d'un nouveau paysage urbain. Dans ce cadre, des logements, une amélioration des équipements et un grand parc ouvert sont développés.

Le site des Abattoirs est un site industriel depuis la fin du 19^e siècle. Le projet prévoit une densification progressive du site des Abattoirs autour d'une grande plaine pour les marchés, tout en maintenant le mélange des fonctions industrielles et urbaines. L'objectif est de développer un quartier plein de vie sur base du matériel génétique issu de l'urbanisme existant, qui s'intensifiera du point de vue du programme, et touchera une plus grande diversité d'utilisateurs. Le but est d'organiser les espaces publics et les architectures en une seule dimension à la fois locale et régionale.

Structure urbaine

L'installation de la Gare du Midi sur son emplacement actuel a entraîné une configuration urbaine spécifique. Du côté de Saint-Gilles, les îlots ont été construits de façon relativement homogène. La structure du côté d'Anderlecht est différente avec des îlots dimensionnés en fonction de l'activité industrielle de l'époque et ils possèdent donc une taille plus importante mais également plus variable. Cette disposition est toujours d'actualité alors que la jonction coupe véritablement le quartier en deux.

Mixité fonctionnelle

La relation entre la gare et la ville s'est dégradée suite à une perte de mixité fonctionnelle dans les alentours immédiats de la gare. Les nouveaux îlots aux abords de la gare, contrairement à ce qui se passe dans les îlots traditionnels du quartier, sont monofonctionnel. Aujourd'hui, la fréquentation du quartier de la gare est fortement liée aux horaires et jours d'ouverture des bureaux et du marché du Midi le dimanche matin. Ces activités ne suffisent pas à créer une animation urbaine continue. En outre, les entrées/sorties des bâtiments sur l'espace public sont très limitées, ce qui réduit la connectivité avec l'espace public et explique des problèmes d'animation et d'absence de contrôle social des vastes espaces publics autour de la gare.

Pôle tertiaire

Bien que la Gare de Bruxelles-Midi soit la gare la mieux desservie en transport en commun, avec de nombreuses connections à l'international, le quartier ne tire pas vraiment profit de cette localisation. En effet, le quartier attire peu d'entreprise, surtout peu d'entreprises internationales, dû principalement à l'aspect négatif que reçoit ce quartier, au manque d'espace de taille variable et au parc vieillissant de bureaux disponibles. Le stock de bureaux reste le plus faible des quartiers de bureau de la Région. Le stock disponible est principalement utilisé par les services publics fédéraux et le secteur ferroviaire. Le taux de vacances dans le quartier est très faible. Le quartier Nord et le Quartier Européen restent plus attractifs pour les entreprises mais ces quartiers ne peuvent à eux seuls implémenter tous les espaces tertiaires de Bruxelles. Sachant également que des grands programmes sont lancés sur ces 2 zones pour y apporter de la mixité.

Avec les nouveaux espaces que la SNCB va libérer, avec la nouvelle mixité programmée, le quartier du Midi peut rapidement devenir attractif.

Habitat, habitants

Le quartier se caractérise par une population avec un taux de précarité élevé. En outre, le quartier est marqué par une pénurie de logement. Peu d'opérations résidentielles ont été réalisées depuis 1989 et l'offre résidentielle actuelle ne permet pas de suivre l'essor démographique bruxellois. Le taux de logements sociaux est assez faible au regard du nombre de ménage avec de faibles revenus dans le quartier. L'état général du bâti est sensiblement dégradé qui traduit des logements anciens et peu confortables, majoritairement occupés par des locataires.

Equipements

Le manque d'équipement public au sein du quartier, en particulier équipements sportifs, accueil de la petite enfance, écoles, espaces verts et aires de jeux est également un facteur traduisant les conditions d'habitat des habitants du quartier. L'analyse du périmètre d'observation élargi nous indique également un manque en école primaires et secondaires. Même si actuellement, côté Anderlechtois, ce manque va être partiellement comblé via la construction d'un établissement dans le quartier Biestebroek, il subsistera un déficit sur le court et moyen termes. A cela se rajoute le déficit de Saint Gilles mais aussi les besoins propres au programme du PAD Midi. Il est donc impératif de penser l'installation de crèches, de maternelles et au minimum d'une école primaire dans le périmètre du PAD.

Commerces

Excepté les commerces au sein de la gare, qui visent la clientèle de navetteurs, l'offre commerciale est peu diversifiée et principalement constituée de magasins alimentaires. Le quartier souffre d'une faible attractivité même si la multiculturalisme pourrait présenter un atout. Le taux de vacance à l'extérieur de la gare est particulièrement important.

Pourtant, le quartier Midi se caractérise notamment par la présence du marché du Midi, l'un des cinq plus importants marchés d'Europe. Le marché est implanté sur les espaces publics de part et d'autre des voies à Saint-Gilles. C'est l'un des seuls éléments qui traverse les voies et relie la place de la Constitution et l'Esplanade de l'Europe. Malheureusement en dehors de ce marché, les espaces publics ne sont que trop peu valorisés. L'image négative des quadrilatères (à l'abandon) donne également un mauvais signal aux promeneurs, navetteurs et habitants du quartier.

Espace public

De manière générale, la qualité des espaces publics est faible, ce qui révèle une conception défaillante de ceux-ci. Très souvent ces espaces ont été conçus selon des logiques de canalisation des flux automobiles ou au profit du marché du Midi, plus que selon le confort des usagers et, en premier lieu desquels le piéton. Les espaces publics aux abords de la gare ne sont pas conviviaux alors même que la présence même de la gare génère un trafic piéton très conséquent. L'effet de coupure engendré par la présence importante des infrastructures routières et ferroviaires limite la place du piéton. Les passages sous voies sont particulièrement insécurisés et peu accueillants. Les entrées de gare ne sont pas lisibles.

Mobilité

La gare du midi a depuis sa création toujours été à la pointe du transport et une zone multimodale de premier plan. Aujourd'hui, cette gare est le centre névralgique du transport en étant la gare la mieux desservie du pays et la mieux connectées aux autres modes de transport collectifs. La présence de la gare TGV (TGV et Eurostar) ainsi que la desserte en Thalys et ICE la place au centre du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Elle est située sur la jonction Nord-Midi et avec ces 22 quais elle bénéficie de la meilleure accessibilité ferroviaire du pays au même titre que la Gare Centrale et la Gare du Nord. Elle est totalement connectée au métro, au tram, aux lignes de bus régionales (STIB, de Lijn, TEC) et européennes, ce qui en fait la meilleure desserte de la Région. Néanmoins la localisation et distribution des transports en commun souffrent de clarté et lisibilité dans l'espace urbain confus de la gare du Midi.

Au niveau de la voiture, le quartier du Midi connaît un contexte particulièrement difficile puisque le quartier est situé sur l'un des axes routiers d'entrée de ville privilégié entre le Ring ouest et la petite-ceinture. Même si ceci rend la gare du Midi très accessible, le quartier doit supporter un trafic routier de transit important. En outre, la gare du Midi, en tant que pôle multimodal, génère également beaucoup de déplacements. En conséquence, les voiries qui structurent le périmètre (l'Avenue Fonsny, la Rue Bara, la Rue de Vétérinaires, le Boulevard Jamar et la Petite Ceinture) souffrent d'une congestion très importante, notamment en heures de pointe, ce qui induit un trafic de fuite via les voiries locales.

À l'échelle du quartier, la situation n'est pas reluisante non plus. Même si sous terre la connectivité est bonne et ponctuelle, en surface les cheminements cyclistes et piétons sont de mauvaise qualité. La lisibilité vers la gare, comme vers le centre-ville, est faible. La situation du stationnement automobile est représentative de ce qui est généralement observé dans les quartiers denses de Bruxelles, à savoir une saturation de l'offre dans les quartiers habités et une offre abondante au niveau du parking public et pour les fonctions tertiaires.

Le parking Q-Park connaît de grosses fluctuations dans son taux d'occupation et plusieurs études démontrent qu'il serait possible de garantir une occupation maximale sur base de différentes mutualisations possibles.

2.2. Conclusion sur les incidences

Le nouvel outil 'Plan d'Aménagement directeur' (PAD) tel que confirmé dans la nouvelle version du titre II chapitre III du CoBAT (en vigueur depuis le 30 avril 2018) permet de définir en un seul mouvement les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine. Il occupe désormais une place importante dans la hiérarchie des plans régionaux. Cet outil permet de définir les éléments réglementaires ou stratégiques, les densités acceptables sur les parcelles concernées, les ambitions en termes de gabarit et d'implantation, les ambitions en termes d'affectation, en termes de mobilité, de protection du patrimoine, les ambitions en termes fonctionnels et cela pour une partie, des parties ou l'ensemble du périmètre du PAD. Ce dernier est élaboré en concertation avec les autorités et opérateurs publics concernés. Ils associent aussi les acteurs urbains privés. Perspective.brussels organise aussi autour des PAD une dynamique de participation avec les habitants et la société civile en vue de mobiliser l'expertise citoyenne.

Dans le périmètre qu'il couvre, un PAD abroge les dispositions réglementaires des autres plans qui lui sont contraires : dispositions réglementaires du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS), des règlements d'urbanisme, des plans régionaux et communaux de mobilité et des permis de lotir en vigueur. L'arrêté ministériel donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi » a été publié le 8 mai 2018.

Le PAD Midi vise à répondre et à concrétiser les ambitions régionales qui portent sur le quartier du midi. Celles-ci ont été exprimées et développées à travers le schéma directeur adopté en 2016 qui préfigurait les grandes tendances d'aménagement.

L'objectif stratégique du PAD reprend donc les grandes lignes du schéma directeur (SD) qui est de créer un quartier de gare composite suivant le concept de « gare habitante » en organisant la densification et la mixité sur ce hub intermodal de premier plan. Le concept de gare habitante vise explicitement à renforcer le logement et les équipements dans ce quartier actuellement majoritairement dévolu aux bureaux. L'objectif est également de réorganiser les connexions à la gare ainsi qu'aux autres modes de transports collectifs actuellement peu lisibles sur cette plateforme de transport. La restructuration des implantations de la SNCB dans le périmètre offre également l'opportunité de libérer du foncier pour accroître la mixité. Actuellement le périmètre est bridé via le PRAS et RRU mais via aucun autre plan spécifique à l'échelle du quartier. La situation actuelle ne permet pas de s'adapter aux contraintes d'urbanisation ambitionnées par le PRDD (zone levier n°3) et le schéma directeur. Cette réorganisation horizontale et verticale doit se faire au travers d'un plan global qui a force réglementaire et qui permet de répondre aux différents objectifs. Dans son concept, le PAD est l'outil qui permet de développer cette nouvelle dynamique.

Au niveau de la conception du PAD, le schéma directeur a servi de base pour créer une vision pour le quartier. Elle s'articulait selon trois axes : la mobilité, l'espace public et les formes bâties dans la ville. Depuis la réalisation du Schéma directeur et son approbation par le gouvernement le 14 Janvier 2016, le contexte général du quartier du Midi a changé. Les projets de mobilité de la nouvelle Gare internationale souterraine ont été abandonnés et le projet de tram « Constitution » a été amendé, rendant en partie désuète la stratégie globale de mobilité du quartier. Ces changements ont également impacté la stratégie d'espace public qui était conjointe à celle de mobilité.

Depuis, la stratégie immobilière de la SNCB s'est précisée et le jeu d'acteurs du Schéma directeur s'est étoffé, intégrant de nouveaux porteurs de projets dans le Quartier du Midi.

Au niveau de l'arrière gare (rue de France, rue des Deux gares), le phasage envisagé par le Schéma directeur est aujourd'hui rendu désuet. En effet, le projet de gare internationale a été abandonné rendant inerte les projets qu'y étaient envisagés en état 1 du SD. Depuis lors, de nouveaux acteurs de projet se sont manifestés alors que le groupe SNCB manifeste sa volonté de regrouper ses activités tout en libérant des espaces situés du côté de la rue de France. Le PAD offre l'opportunité d'obtenir une mise en œuvre cohérente et plus rapide que cela était prévu dans le SD.

Quant au projet Constitution, il prévoyait l'enterrement du tramway sur l'avenue de Fonsny, permettant de pacifier l'avenue de Fonsny et la rue Couverte. Il prévoyait également la création d'une nouvelle station de métro nommée Constitution, au croisement de l'Esplanade de l'Europe et du boulevard du Midi. En 2018, le projet Constitution a été amendé. L'amendement porte sur le positionnement du tramway avenue Fonsny, impliquant le maintien du tramway en surface dans la rue couverte. Le tramway conserve son tracé actuel, c'est à dire le passage par la trémie en façade du grand quadrilatère, empêchant l'ouverture du grand quadrilatère sur l'Esplanade de l'Europe.

La rénovation/création de nouveaux bureaux (en concours) pour la SNCB avenue Fonsny permettra de libérer les bâtiments tertiaires des îlots Atrium et Delta/zennewater où l'entreprise a actuellement ses bureaux. En parallèle, il est important de réaffecter les quadrilatères, depuis trop longtemps vides et inutilisés. Mais la réaffectation des Quadrilatères, même temporaire, demande de gros investissements de sécurisation du faisceau ferré. La SNCB devra chercher des partenaires du secteur privé ou public pour réfléchir à un concept global permettant de faire les investissements nécessaires et d'occuper les Quadrilatères.

Dans ce cadre, le plan d'aménagement directeur (PAD) Quartier de la gare du Midi porte sur un territoire de 45 ha compris entre le boulevard du Midi, l'avenue Fonsny, le boulevard Jamar, la rue Bara, la rue des Vétérinaires et la rue des deux gares qui constitue l'une des principales entrées en Région de Bruxelles-Capitale. Le périmètre opérationnel du PAD est profondément marqué par le réseau ferré qui le traverse de part en part ainsi que par différents sites avec des caractéristiques très distinctes (Tour du Midi, Bara/Horta, Fonsny, îlot Deux Gares).

La situation existante au sein du périmètre se caractérise d'une part par plusieurs aspects négatifs en termes de qualité urbaine (qui impactent divers domaines de l'environnement) mais, d'autre part, par un grand potentiel d'amélioration et de mise en valeur de son espace urbain (en raison des fonctions présentes et de sa localisation stratégique). Ce territoire, marqué par une infrastructure routière très présente qui structure les îlots construits, est composé d'un ensemble d'éléments possédant chacun une logique propre (quartier résidentiel, gare, entrepôt, viaduc chemin de fer, bureaux, etc.). Actuellement, la percée du chemin de fer prend le pas sur la qualité de vie au sein du périmètre. La gare agit comme une frontière empêchant le développement d'une vie urbaine dynamique.

Cette partie du territoire bruxellois est à l'heure actuelle l'une des pires images que l'on peut donner de la capitale de l'Europe lorsque les voyageurs arrivent en train, en bus ou en voiture. Depuis les aménagements du pôle Eurostar plus aucune réelle avancée n'a eu lieu. Ni sur la gare elle-même ni sur les quartiers aux alentours. De ce fait le périmètre du PAD est connu pour être peu sécurisé, potentiellement dangereux pour les modes actifs, bruyant et peu attractif au niveau des espaces publics.

L'espace urbain dans ce périmètre est marqué par la présence d'importants flux de voitures sur les rue Bara, Jamar et Fonsny et les nuisances qui leur sont associées (bruit, pollution, insécurité...). Les espaces ouverts sont peu conviviaux et mal organisés. Le bâti participe également à ce manque de convivialité par son caractère monofonctionnel en termes de

fonctions (le bureau n'attire de l'activité dans le périmètre qu'en journée en semaine, et il se configure souvent avec des rez peu connectés à l'espace public) et par la monotonie de son architecture (sauf élément ponctuel comme la tour du Midi). En outre, le caractère fortement minéralisé de l'espace urbain est peu qualitatif par le manque d'îlot de fraîcheur, de réseau écologique, de biodiversité, et de gestion des eaux.

Actuellement, la mixité entre fonctions est quasi inexistante à cause de la part importante du bureau qui représente 75% des 600.000m² construits, contre seulement 12% pour le logement. Les bureaux couvrent ainsi 438.000m² contre 66.000m² de logements. Tout cela est à remettre en question au regard de la position centrale de cette zone bruxelloise et de la faible densité actuelle dans ce périmètre. Faible densité vis-à-vis du rapport plancher/sol qui est en net à globalement 2.70 et en brut à 1.22. Au regard d'autres zones entourant les gares internationales en Europe et d'autres gares importantes en Belgique, ce périmètre est actuellement peu dense.

Mais cette image négative qui apparaît en première lecture n'a pas toujours été le cas. En effet, la gare du midi a depuis sa création toujours été à la pointe du transport et une zone multimodale de premier plan. Encore aujourd'hui, cette gare est le centre névralgique du transport en étant la gare la mieux desservie du pays et la mieux connectée aux autres modes de transport collectifs. La gare de Bruxelles Midi est en effet connectée à toutes les lignes internationales (Eurostar, TGV, Thalys, ICE, Intercity Benelux), toutes les lignes nationales, le métro, des lignes de tram, de bus, TEC et de Lijn et des lignes de bus longue distance. Cependant, située à la limite entre Forest, Saint-Gilles, Anderlecht et Bruxelles, depuis la démolition de la 2^{ème} gare, elle n'a plus jamais eu la possibilité de s'extravertir et cela malgré les investissements débutés pour y créer la gare internationale. Les équipements annexes à la gare ont toujours eu du mal à se développer et ce pôle autrefois magnifique avec sa gare en terminus a perdu sa magnificence dans cette partie hautement stratégique du territoire bruxellois.

Paradoxalement à son excellente desserte, au niveau des mètres carrés, la surface dévolue à la fonction de bureau, même si elle est largement excédentaire par rapport au logement, reste la plus faible de Bruxelles. Le pôle de bureau du quartier du Midi présente le plus faible stock de bureaux du business district. En effet, même si 300.000 m² de bureaux ont été produits en 20 ans, actuellement avec moins de 500.000 m² de bureaux, la gare du midi présente paradoxalement le plus faible stock dans une zone d'intermodalité bruxelloise forte. Pour l'instant ce stock est utilisé à plus de 70% par le secteur public ce qui ne laisse que peu de place pour des nouveaux investisseurs qu'ils soient nationaux ou internationaux. Les bureaux sont actuellement disposés principalement autour de la gare dans des gabarits hétérogènes et, dans la majorité des cas, dans des bâtiments âgés de plus de 30 ans. Un des enjeux du PAD est d'accroître l'attractivité d'un quartier de bureau actuellement peu privilégié par les entreprises privées (notamment internationale), faute notamment au manque de diversité et de modernité dans l'offre disponible mais aussi, dès le départ, de l'image très négative de ce quartier et du manque de signal fort tant du public que du privé.

Le modèle de gestion des bureaux est également en pleine mutation via une forte demande en espaces de co-working, des espaces modulables, ainsi qu'une mutualisation des installations entre les fonctions (parking, chauffage, égouttage, recyclage des eaux claires et grises, etc...), la mixité a donc tout son sens.

Actuellement, le quartier est principalement tourné vers les entreprises publiques de dimension nationale. L'objectif principal du PAD est d'accroître l'offre en logements mais il ne faudrait pas que cela se fasse au détriment des bureaux sur un pôle de gare aussi important que celui de

la gare du Midi. En effet, la gare du nord et le quartier européens ne pourront répondre seuls aux nouveaux défis de mobilité et donc de relocalisation des bureaux, à l'augmentation de la mixité en faveur du logement et au besoin de regroupement des bureaux autour des gares bruxelloises. Ce regroupement autour de hub multimodaux de premier plan est une nécessité d'une part pour libérer d'autres espaces dans la ville moins bien desservis et qui peuvent dès lors être reconverti en logements et autres fonctions (avenue Louise par exemple) mais aussi pour endiguer l'exode des entreprises vers la périphérie bruxelloise ce qui n'est ni avantageux pour les finances et l'image de Bruxelles capitale de l'Europe, ni pour le climat puisque on constate une explosion de l'utilisation de la voiture dans la périphérie en lien avec les nouveaux pôles tertiaires isolés dans nos campagnes.

La gare du Midi, au regard de sa localisation et de son offre exceptionnelle se devrait de préserver son stock de bureaux. L'accroissement raisonné et la diversité de cette offre pourrait notamment induire une amélioration de l'image du quartier mais également une ouverture vers l'international. Ceci n'est absolument pas incompatible avec l'injection de surfaces conséquentes de logements. En effet, la volonté est d'avoir un quartier vivant via les logements, les équipements et les commerces nouvellement construits et non plus un quartier monofonctionnel qui ne vit que la journée en semaine (et le dimanche jour de marché).

Dans ce cadre, le PAD fait partie des outils permettant d'activer rapidement ce périmètre depuis trop longtemps délaissé et source de conflits. Il permet à tous d'avoir des informations précises quant aux opportunités foncières, aux ambitions visées pour ce périmètre et balise clairement le développement de cette zone.

Dans sa conception, sur la base des ambitions définies par le Gouvernement, plusieurs alternatives spatio-programmatiques ont été élaborées. Ces dernières doivent viser les mêmes objectifs que le projet initial et qu'elle puisse les atteindre. Si la localisation de l'alternative ou le manque d'ambition hypothèque la réalisation de ces objectifs, l'alternative ne peut pas être assimilée au projet de base et donc non retenue.

L'étude des **alternatives de localisation** a démontré que le pôle Quartier du Midi est bien prioritaire pour répondre à l'ambition régionale sollicitée au travers du PRDD, du schéma directeur et de la note d'ambition pour le PAD.

L'**alternative 0** représente la situation probable en cas de non mise en œuvre du plan. Dans le cadre du Pad Midi cela correspond à une évolution des fonctions similaire à celle qui est observée actuellement et dans le respect du cadre réglementaire existant. À noter que le périmètre n'est régi actuellement par aucun plan spécifique type PPAS ou règlement zoné. Actuellement il s'agit donc d'appliquer le PRAS et le RRU. Dans cette optique, peu de changements sont attendus même si la part de logements pourrait au maximum être doublée (123.000m²), ce qui reste trop faible pour répondre adéquatement à l'ambition et aux déficits observés dans le diagnostic. La surface dévolue aux bureaux serait rognée pour atteindre 428.000m². La proportion globale serait donc toujours déséquilibrée en faveur du bureau avec 67% contre 19% de logements. Les activités productives, équipements et commerces pourraient progresser que très légèrement.

L'**alternative schéma directeur 2016**, outre le fait que ce schéma directeur n'a jamais été testé en incidences, l'intérêt de cette alternative réside aussi dans l'analyse des grandes lignes directrices approuvées en 2016 afin de comprendre comment cette version d'aménagement répond (ou pas) aux différentes ambitions (communales, régionales, riverains, usagers) ainsi qu'au manquements décelés dans le diagnostic de l'étude PAD. Le schéma directeur est un outil de spatialisation mais il reste indicatif. Les ambitions n'ont jamais été traduites dans un rapport d'incidences. L'objectif de cette alternative est donc de traduire plus précisément le

programme, les fonctions et les gabarits envisagés lors de son élaboration. Cependant cette alternative multiplie presque par quatre les surfaces en logement (254.000m²) mais diminue la surface dévolue au bureau (400.000m²) et aux activités productives (9.600m²). Cette alternative offre par contre une place plus importante aux espaces publics, aux équipements (63.000m²) et commerces (53.000m²).

L'alternative maximaliste vise à tester le maximum de densité notamment sur les îlots à enjeux (Deux Gares, France, Bara, Tintin). L'objectif de cette alternative est de répondre aux défis régionaux en termes de logements, d'équipements et de bureaux en étant plus ambitieux que les prévisions annoncées pour 10 prochaines années. En effet, la connaissance et les outils statistiques notamment sur le logement à Bruxelles sont encore trop peu développés pour chiffrer et caractériser précisément la demande non exprimée. Il est dès lors nécessaire de se référer à une série d'indications indirectes pour anticiper au mieux les besoins. La situation sur le marché du logement bruxellois est aujourd'hui interpellante, en raison de la hausse des prix immobiliers, de l'insuffisance en logements accessibles aux ménages modestes, mais aussi des situations de mal-logement que vivent de plus en plus de ménages. Cette crise du logement insuffisamment anticipée favorise l'accroissement des prix et le déséquilibre en logements accessibles. Une autre lecture de la situation se dégage : l'attrait qu'exerce Bruxelles en tant que pôle d'emploi, capitale de l'Europe et métropole de rang international. Cette situation favorise le regroupement des travailleurs dans la capitale et certainement autour des gares et des stations de métro.

C'est pourquoi l'alternative maximaliste vise à répondre de façon significative à la demande en logements, équipements et bureaux autour de ce nœuds de transport communal, régional, national et international. Par ailleurs, l'objectif de cette alternative est de pouvoir tester, en incidences, plusieurs grands projets pour le quartier du Midi qui ont été déposés sur la table ces 10 dernières années et cela afin d'en retirer d'éventuelles incidences positives.

Avec 293.000m² de surfaces de plancher pour les logements et 532.000m² de bureaux, cette alternative est la plus volontariste en termes d'injection de nouveaux logements et bureaux. Cette densité est similaire à celle que l'on observe autour des gares des grandes capitales européennes.

L'alternative projet 2018 est une actualisation de l'alternative Schéma Directeur 2016 suivant l'évolution des négociations entre les différents acteurs du périmètre et suivant l'abandon du projet initial de gare internationale (rue de France). Cette alternative vise à respecter l'objectif principal du Schéma Directeur consistant à établir pour le quartier de la Gare du Midi un équilibre programmatique 50/50 entre logements et activités économiques pour les nouvelles constructions. Par ailleurs, le SD 2016 restait sur un schéma de principe d'aménagement des différents îlots situé le long de la rue de France et Deux gares. Le projet 2018 actualise les informations et rend plus concret les schémas d'urbanismes de ces différents îlots. Cette alternative vise à maintenir la surface actuelle de bureaux tout en augmentant significativement la part dévolue aux logements (266.000m²), aux équipements (28.000m²), activités productives (22.000m²) et commerces (50.000m²).

Le projet de PAD est une évolution du projet 2018 bénéficiant des inputs positifs des autres alternatives sans toutefois parvenir à un équilibre 50/50 (logements bureaux) sur les nouvelles constructions. L'équilibre se situe autour de 46% de bureaux contre 40% de logements. Les équipes en charge de l'élaboration du projet de PAD ont estimé que cette proportion représente le compromis de densité le plus adéquat au regard des surfaces au sol disponibles. Encore une fois la densité reste relative car le projet de PAD injecte 235.000m² soit 1/3 de

nouvelles constructions en plus par rapport à la situation existante essentiellement du logement et sans ajouter de bureaux.

Le rapport P/S net de l'ensemble du projet de PAD ne dépasse pas la valeur de 4 et reste donc inférieur aux autres quartier de gare de la jonction mais aussi d'autres villes européennes se situant généralement entre 4 et 5.

Les alternatives de programmation et de spatialisation, validées par le comité de pilotage, ont permis de mettre en évidence l'impact environnemental associé à chacune des tendances programmatiques ou spatiales pouvant être mises en œuvre dans le périmètre.

En termes de programme, les alternatives ont permis d'identifier que l'introduction de logement, d'équipements et services est positive pour rendre plus convivial l'espace urbain (fonctions plus connectées à l'espace public, qui génèrent une fréquentation du périmètre hors heures de bureau). Cependant il est également nécessaire de maintenir le bureau comme fonction principale afin de répondre aux besoins en surfaces des entreprises belges et étrangères et d'en faire un pôle d'emploi majeur de la Région connecté à un réseau de transport performant.

De manière plus spécifique, pour ce qui concerne **le logement**, il est nécessaire d'en introduire une part significative pour que son impact au niveau de la mixité soit significatif (sinon la fréquentation dans le périmètre qui lui serait associée serait peu significatif). Le projet de plan va venir développer environ **2.000 logements supplémentaires** soit une quantité de logement permettant de répondre à 48 % de la croissance démographique attendue à l'échelle du périmètre d'observation territorial (POT qui couvre les quartiers hors périmètre) au cours des dix prochaines années. Cela représente environ **4.200 nouveaux habitants** sur le périmètre, on multiplie donc par 3 le nombre d'habitants sur ce pôle Midi.

Cette offre, couplée à l'offre prévue sur les zones identifiées comme ressources foncières par le PRDD et localisées à l'intérieur ou à proximité du POT, viendra répondre à l'ensemble de la demande estimée sur les dix prochaines années. La mise en œuvre du projet de PAD permettrait de redynamiser un parc de logements ancien datant pour l'essentiel d'avant 1919, mais surtout de développer des logements présentant un niveau de confort élevé, le diagnostic ayant mis en évidence que le niveau de confort des logements actuellement présent à l'échelle du POT laisse à désirer.

Au niveau des logements, il faudra 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 quartier présentant un niveau de précarité élevé. On constate par ailleurs que la demande régionale en logement social reste particulièrement forte (40.000 ménages sur liste d'attente pour les logements gérés par le SISP en 2015 + note du PRDD). 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 les **équipements et commerces**, l'intérêt est d'introduire des surfaces permettant de répondre de manière significative aux besoins, mais pas de manière excessive afin d'éviter la présence d'espaces destinés aux équipements qui soient vides (car n'ayant pas de gestionnaire) et d'éviter la création d'un pôle commercial à caractère régional (qui ne s'avère

pas nécessaire au regard des besoins). En effet, actuellement le taux de vacances des commerces à l'extérieur de la gare est très élevé. Etant bien entendu que l'arrivée de nouveaux habitants va offrir de nouvelles opportunités commerciales cette offre doit toutefois être raisonnée et ciblée afin de ne pas concurrencer la galerie commerçante de la gare ainsi que les commerces des boulevards centraux. En termes de superficies, le projet de PAD tel qu'initialement envisagé viendrait considérablement renforcer l'offre commerciale avec une croissance de l'ordre de 32.000m². L'analyse RIE actuelle estime que cette superficie est trop conséquente et des ajustements sont à opérer dans le projet de PAD final au bénéfice des équipements. La priorité est de privilégier le renforcement de l'offre commerciale sur des localisations spécifiques en relation avec le développement. Concrètement le renforcement de l'offre commerciale devra être privilégié sur les deux quadrilatères ainsi que de façon plus limitée sur l'îlot Tintin et la Tour du Midi. La volonté de placer une halle alimentaire dans le grand quadrilatère constitue une opportunité de prolonger l'attrait du marché du midi tout au long de la semaine comme cela se fait dans d'autres grandes villes. Le marché du midi devrait largement bénéficier des retombées positives de la nouvelle mixité voulue par le PAD.

La place Horta devrait rester majoritairement dévolue au secteur de l'Horéca avec une mixité d'équipements diversifiés.

La nouvelle place France devra s'équiper de commerces mais en quantité très limitée afin de ne pas concurrencer la gare et la place Horta. Enfin l'îlot Deux gares dispose de différentes opportunités pour développer des implantations commerciales de petite taille et de taille moyenne à destination des nouveaux habitants.

Au niveau des équipements, le projet de Plan va venir accroître les besoins en équipements de base (école fondamentale, secondaire, crèches, maison de repos, etc.). Outre ces besoins générés par le programme, des besoins existant à l'échelle du POT et régionale (3.000 places manquantes dans le fondamental, 241 places dans l'équipement de la Petite enfance, déficit en école secondaire à l'échelle régionale, etc.) ont été mis en évidence. Même avec l'aménagement du quartier de Biestebroek le déficit restera présent. Bien que le projet de PAD, n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble des déficits de la région, le développement d'une offre supplémentaire permettant de répondre partiellement aux besoins des populations des quartiers environnants apparaît nécessaire.

Au niveau de l'offre produite, l'offre proposée de 28.000 m² est insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins générés par le programme même. Dans le volet stratégique, il faudra donc veiller à renforcer et concrétiser cette offre en équipement au travers de l'imposition d'un à deux équipements d'accueil de la petite enfance, d'un établissement d'enseignement fondamental et secondaire. Les équipements sportifs sont également inexistantes et le PAD offre l'opportunité spatiale d'en prévoir de même que des plaines de jeux et agoraspaces. La mise en œuvre du PAD nécessiterait l'installation de minimum 3 plaines de jeux et 1 hall de sport à destination des écoles mais aussi des bruxellois.

Au niveau du bureau, le PAD va résulter en une légère décroissance du stock de bureau disponible par rapport à la situation existante de -7.700 m² soit une diminution d'1,4 % du total des superficies de bureau présentes en situation existante. Le PAD va également venir répondre à une opportunité : Celle de venir concentrer (rationnaliser) les surfaces de la SNCB et d'Infrabel en un nombre limité d'îlots : les îlots Tri-postal Fonsny, et France vétérinaires ce qui permet de libérer des superficies de bureaux pour de nouveaux arrivants (toutes fonctions). Le projet de PAD via la rationalisation des surfaces de la SNCB et d'Infrabel sur un nombre limité d'îlots permettra d'envisager une diminution de la concentration des superficies de bureaux au niveau des secteurs nationaux en faveur d'autres investisseurs. Néanmoins, le maintien d'un stock de bureau dans le cadre du PAD proche de la situation existante implique

que la mise en œuvre de celui-ci ne devrait pas résulter en un bouleversement du quartier de bureau de la Gare du Midi qui sera toujours majoritairement occupé par les secteurs nationaux (occupation estimée à 62 % des superficies de bureau du Périmètre Opérationnel) et restera le stock de bureau le plus limité de la Central Business District (CBD) alors que ce quartier se situe sur la gare la mieux desservie de la capitale. Il est important de signaler le fait que cette information est calculée sur l'ensemble des bureaux « zone midi » qui regroupe également des bureaux extérieurs au périmètre du PAD (notamment le long de l'avenue Fonsny).

Le projet de PAD ne vient donc pas renforcer l'offre en bureaux au niveau d'une des zones les mieux desservies à l'échelle régionale, nationale et internationale. En effet, au regard des interactions entre les incidences, le compromis a été d'opter pour une densité moyenne ne permettant pas (au regard de la surface au sol disponible) d'augmenter davantage les surfaces de logements et de bureaux.

L'enjeu au regard de ces fonctions (logements, équipements et commerces), n'est pas seulement au niveau des surfaces prévues mais également des typologies. Ainsi pour le logement, le besoin est de prévoir une variété dans les typologies et d'assurer que les fonctions plus « faibles » répondant aux besoins soient implantées (logement abordable, logements familiaux et logements adaptés aux personnes âgées). Pour le commerce il est nécessaire également de venir diversifier l'offre existante (qui est essentiellement dirigée vers le bureau et les navetteurs), d'implanter les nouvelles surfaces dans les lieux visibles et connectés à des centralités et à l'espace public (afin d'assurer leur survie et favoriser la convivialité de ces espaces), tout en faisant attention de rester dans une échelle de pôle local.

La mixité de fonctions précitée est également positive pour d'autres aspects environnementaux (mixité verticale ou horizontale). Elle permet des synergies positives entre fonctions dans certains domaines : échanges chaud-froid permettant des économies énergétiques, réutilisation des eaux grises entre bureaux et logements, utilisation plus effective des transports en commun (le logement et les équipements ont des besoins complémentaires à ceux du bureau en termes de direction du déplacement et d'heures d'utilisation : le soir, sens sortie du périmètre). Elle favorise également les déplacements à pied (commerce de proximité, proximité entre lieu de travail et de résidence). A noter toutefois que certaines des synergies précitées ne constituent qu'un potentiel (théorique). Les impacts positifs précités ne seront présents que si des mesures spécifiques à cet égard sont prévues au stade des permis.

Pour ce qui concerne **la densité**, les alternatives mettent en évidence qu'une densification du périmètre est nécessaire afin d'introduire la mixité précitée tout en conservant une part importante de bureau permettant de répondre aux besoins sur un pôle de gare aussi important. Un benchmark a été réalisé pour constater que les grandes gares européennes disposent d'un P/S net supérieur à 3 et d'un P/S brut supérieur à 2. Pour rappel, actuellement le P/S net est globalement à 2.70 et le brut à 1.22. L'objectif du PAD a été de baliser la croissance ambitionnée en trouvant un compromis entre densité et qualité des espaces. La moyenne du projet de PAD établit un P/S net autour de 4.

Le RIE estime qu'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. En effet, la densité des tours va créer une ombre large, plus continue et un effet de barrière visuelle, les espaces ouverts créés sont peu aérés.

Le centre du périmètre, autour de la gare, est densifié et monte progressivement en gabarit mais dans une perception qui sera beaucoup plus ouverte qu'actuellement (actuellement un front continu sur îlot France et Bloc 2). Alors que les îlots aux extrémités du PAD restent soit en situation actuelle soit dans une densité maîtrisée et bien en recul de la voirie. Quelques

ilots sont supérieurs à cette valeur mais inférieurs à 10. Cette densité plus importante est localisée sur les ilots en contact direct avec la gare, principalement les ilots proches de la gare qui ne disposent pas davantage de surface au sol puisque l'objectif du PAD est d'augmenter la taille et la qualité des espaces publics.

Seuls l'îlot Tintin, plus éloigné de la gare, dépasse largement le seuil de P/S de 10. Une attention particulière doit être portée sur cet îlot très dense afin qu'il présente une transition harmonieuse des hauteurs entre l'existant et le projeté. Il faut également qu'il présente un intérieur d'îlot verdurisé et qualitatif ainsi qu'un passage public suffisamment large et non couvert que pour être apprécié par les utilisateurs.

Globalement le P/S net envisagé dans le périmètre se trouve en-dessous des densités nettes existantes sur d'autres quartiers d'affaires bruxellois. Il est important de signaler que les chiffres communiqués ci-dessus tiennent compte d'une hypothèse maximale de surfaces de plancher autorisables par îlot (au stade du PAD on établit des volumes capables et m² max). Il est donc tout à fait possible de faire moins au stade des permis ultérieurs.

D'un point de vue des **affectations**, la partie centrale du PAD avec les îlots qui sont autour de la gare présentent un caractère mixte (logements et bureaux) en gardant toutefois une proportion plus importante de bureaux. Cette affectation entraîne un point de charnière entre le pôle de bureaux et le quartier résidentiel aux abords. Les ilots Tri-postal Fonsny et France-Vétérinaires restent prioritaires pour le maintien d'une activité de bureau au regard des nombreuses nuisances ne permettant pas d'y placer sereinement des affectations sensibles (voir l'ensemble de l'analyse RIE).

La partie Ouest (l'îlot Deux gares) a pour objectif de faire la liaison entre la gare et le futur quartier de Biestebroek, cet îlot en ZEMU sera donc orienté vers le logement avec un accroissement d'activités productives. La partie Est (côté Esplanade de l'Europe) est vouée davantage aux activités commerciales et équipements en lien avec la réorganisation de la desserte en transport en commun et les espaces publics rendus apaisés en lien également avec le centre-ville.

La partie centrale côté gare (Horta) reste prioritaire pour l'Horéca, les commerces et la nouvelle mixité logements-bureaux. La partie centrale côté France se développe avec une mixité en faveur du logement. Les bureaux sont relocalisés principalement le long du chemin de fer afin de préserver davantage les fonctions sensibles vers la nouvelle place France.

Au niveau des équipements et des commerces, le projet de PAD laisse la possibilité de créer une école au sein de l'îlot France Bara. Il vise aussi à l'occupation des deux Quadrilatères par des commerces et des équipements et à l'insertion de ces deux fonctions au niveau rez de plusieurs des nouveaux bâtiments. Cela s'avère positif pour l'animation des espaces publics aux abords ainsi que pour la connexion du PAD avec le reste du quartier.

Se pose la question de la mixité entre bureaux et logements sur un îlot aussi étroit que celui de Tintin. Une attention très particulière devra être menée au stade des permis ultérieurs pour permettre la bonne cohabitation entre ces deux fonctions (mais aussi les commerces au rez). En effet, la mixité est horizontale mais pas verticale ce qui est problématique sur cet îlot qui disposera de nombreux vis-à-vis relativement à peu de zone « au calme ». Le PAD ne peut présager des techniques urbanistiques et des défis qui attendent les architectes puisqu'il reste en priorité un outil planologique. Les autorités devront porter une attention particulière et challenger les architectes sur l'aménagement final de cet îlot.

En ce qui concerne les gabarits, le projet de PAD présente des gabarits qui sont globalement plus élevés qu'en situation existante. En général, les hauteurs descendent progressivement depuis les abords de la Tour du Midi vers le sud-ouest. Les gabarits plus élevés se concentrent donc autour de la gare et de la Tour du Midi ce qui est intéressant pour mettre en valeur le pôle de gare tout en profitant du faisceau ferré pour en limiter les nuisances. Toutefois, des incidences ont été identifiées dans différents domaines et des recommandations ont été émises en vue d'améliorer le projet de PAD qui est aujourd'hui traduit en volet réglementaire. Les alternatives mettent en évidence l'impact associé à la manière dont les volumes bâtis et les espaces ouverts sont disposés, ainsi que ceux liés à la localisation des différentes fonctions au sein du périmètre.

L'augmentation des gabarits qui est associée à la création des espaces ouverts a des impacts notamment sur le vent, l'ensoleillement et le paysage. Dans ces trois domaines, il apparaît comme positif d'implanter des gabarits bas et gabarits intermédiaires afin de réduire les effets de vent qui sont associés à l'implantation des gabarits élevés (qui sont créés principalement par le contraste avec le gabarit existant autour), créer une variété de situations en termes d'ensoleillement (favoriser les ruptures de gabarit pour que l'ensoleillement pénètre), et avoir des volumes qui articulent les gabarits hauts avec l'existant en créant des transitions et une échelle plus proche de celle de l'espace public. Les gabarits envisagés sur France-Bara, le long de la rue de France et sur Deux gares sont donc similaires à l'existant.

La localisation des gabarits plus élevés le long de Fonsny n'apparaît pas problématique au regard de la course du soleil.

À l'inverse, des constructions élevées le long de la rue Bara sont plus problématiques pour les riverains en dehors du PAD. Dans ce cas, l'imposition d'un recul et de larges espaces entre les tours est positif, il en va de même pour la perception vers et depuis la gare. Il est évident que la hauteur des tours a un impact sur le microclimat (ombrage et vent) mais il a été démontré dans les simulations que l'effet est moins préjudiciable que ça ne l'est actuellement avec ce bloc 2 massif et continu.

Le PAD prévoit la présence d'une émergence de taille similaire à celle de la tour du Midi sur l'îlot Tintin. D'après les urbanistes, cette tour ainsi que la Tour du Midi établiraient un certain dialogue visuel qui contribue à ne pas faire estomper le caractère de repère de la Tour du Midi. Au niveau des vues lointaines également, l'analyse environnementale pénalise une nouvelle émergence sur cet îlot étroit. Mais d'un point de vue urbanistique le RIE n'est pas opposé à la proximité d'une nouvelle tour de grande taille permettant de ne plus isoler la tour du Midi dans le Skyline Bruxellois tout en marquant le renouveau du quartier. La tour du midi a été conçue à l'époque pour prouver le savoir-faire des ingénieurs et travailleurs belges. Également pour montrer le renouveau du quartier. Longtemps décriée et isolée, elle est pourtant devenue au fil du temps un véritable patrimoine bruxellois, un repère dans la ville. Aujourd'hui il n'est pas envisageable pour la majorité des bruxellois d'entrevoir sa démolition... Une nouvelle tour à proximité de celle du Midi, si elle est aussi avant-gardiste que ne l'était la tour du midi à son époque, peut avoir un sens urbanistique afin de montrer le renouveau du quartier et donner un nouveau symbole à cette partie du territoire trop longtemps décriée. Par-contre, au niveau des thématiques environnementales, il est logique que cette nouvelle tour produise essentiellement des effets négatifs puisque par sa définition elle sort du cadre bâti traditionnel. Sur base d'un volume capable et sans projet concret, le RIE donne des indications objectives quant aux impacts et des recommandations ont été émises dans différentes thématiques pour limiter les incidences d'une éventuelle tour. Mais concernant cet îlot, au-delà des considérations techniques, il y a en réalité un véritable choix urbanistique (entre une tour ou plutôt des bâtiments bas) qui doit être porté par les autorités permettant enfin d'aménager ce

chancre urbain. À noter également que ce type de projet devra obligatoirement faire l'objet d'une étude environnementale lors de la demande de permis.

Sur les îlots Tintin et Bara/Horta une réelle attention doit être portée sur la hauteur et l'écartement des tours. La mise en œuvre d'un socle est conseillée. Cet aménagement se doit d'être techniquement réfléchi (pour éviter les effets de vent), peu élevé (pour éviter l'effet de masse côté Bara), accessible (pour éviter son isolement et bénéficier du bon ensoleillement pour y créer des espaces publics). Ailleurs sur le PAD, le RIE estime que les gabarits envisagés sont optimisés pour permettre la juste répartition des fonctions. Les nouvelles constructions prévoient de gabarits moyens qui contribuent à créer une transition entre les bâtiments plus élevés du PAD et ceux existants aux abords tout en limitant les nuisances sur le microclimat.

Différentes impositions en termes de fonctions, gabarits et de superficie de plancher sont appliquées dans le volet réglementaire. Cela apparaît comme positif dans différents domaines. Cette imposition permet de baliser l'élément construit afin de favoriser la création d'espaces ouverts augmentant la convivialité, la création d'un paysage urbain plus riche et divers, la verdurisation et le renforcement du réseau écologique, l'aménagement de plus de surfaces perméables, l'augmentation des surfaces pour piétons et cyclistes, l'aménagement de cheminements facilitant les parcours pour modes doux... A noter toutefois qu'une partie des impacts positifs précités dépendent en grande partie de la manière exacte dont les nouveaux espaces ouverts seront aménagés.

Au niveau de la conception des îlots et des nouveaux espaces ouverts ceux-ci peuvent avoir des impacts négatifs dans la mesure où la protection qu'offrent actuellement ces fronts bâtis vers les intérieurs d'îlot est en partie supprimée. Ainsi le bruit essentiellement, mais aussi la pollution de l'air et le vent sont plus susceptibles de pénétrer vers les cœurs d'îlot. Ce qui souligne l'intérêt de maintenir une certaine notion de front bâti le long des voiries malgré des percées ponctuelles, afin de protéger en partie ces intérieurs d'îlot. On pense notamment aux îlots Jamar, Tri-postal Fonsny Horta/Bara France/Bara et France Vétérinaires.

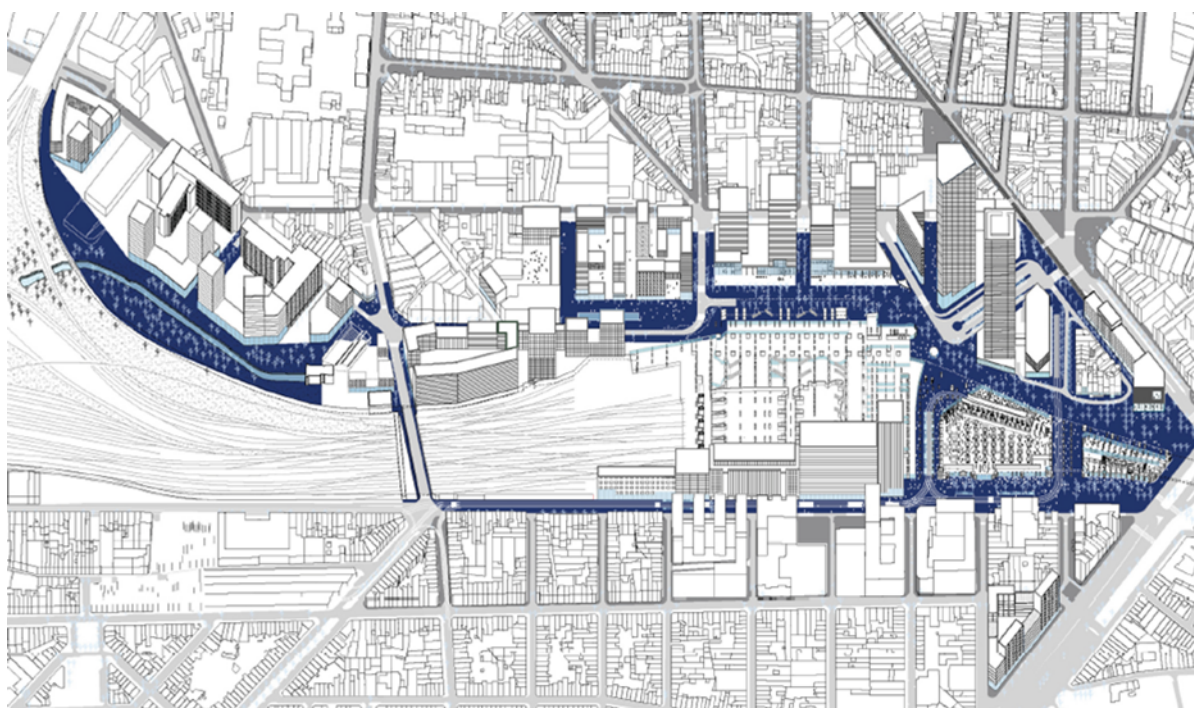


Figure 14: Schéma indicatif des volumes max autorisables sur le PAD Midi (I'AUC, 2019)

D'un point de vue **patrimonial** et urbanistique le périmètre opérationnel a été largement défiguré par trois vagues successives de démolitions et reconstructions sans avoir une réelle vue d'ensemble sur ce quartier. Aucun bâtiment n'est classé au patrimoine dans le périmètre. Le RIE souligne cependant l'importance de préserver l'identité et de mettre en valeur certains vestiges du passé comme l'îlot Tri-postal Fonsny (surtout le tri-postal), les quadrilatères, certains bâtiments de l'îlot des Deux Gares mais aussi les bâtiments de l'îlot triangulaire Argonne/Esplanade (ensemble construit fin 19^{ème}), le viaduc du Boulevard du Midi et la fameuse enseigne Tintin. Tout en perdant pas de vue la tour du Midi. Au stade du PAD, l'impact des nouvelles constructions reste cependant théorique et subjectif, en outre, il dépendra fortement de la qualité architecturale des projets développés qui seront soumis à permis.

Spécifiquement pour l'îlot Tri-postal Fonsny, une ou plusieurs options sont possibles, soit en rénovation lourde soit en reconstruction. À ce sujet, le RIE estime que la préservation du Tri postal est une priorité grâce aux volumes capables qu'il renferme, grâce à son architecture emblématique d'une certaine époque, grâce aux richesses patrimoniales qu'il abrite, mais aussi dans l'esprit d'économie circulaire qui reste le fil conducteur de ce PAD. C'est pourquoi, une attention particulière doit y être menée au stade des permis ultérieurs visant à préserver tout ou partiellement l'immeuble n°48 de la rue Fonsny (mais il est évident qu'un rafraîchissement important est nécessaire...).

Si le bâti existant de l'îlot Tri-postal Fonsny est conservé (total ou partiellement), les constructions projetées sur cet îlot, devraient prévoir une volumétrie mettant en valeur ce bâti existant. Pour ce faire, sont recommandés, par exemple, la création de reculs par rapport à celui-ci, et/ou les décrochages de gabarit entre existant et nouveau. Il est également possible de joindre différents modules à l'arrière du front bâti actuel en jouant sur la profondeur des bâtiments n°47-49 et en travaillant davantage vers les quais de la gare. A noter que ce qui est recommandé ne vise pas à aller à l'encontre de la mise en place d'éléments communs en termes de gabarit ou de traitement architectural, qui permettent de donner une cohérence d'ensemble aux constructions.

Cependant, si les bâtiments existants ne sont pas conservés, et si les constructions projetées présentent des hauteurs différentes, il est recommandé d'implanter celle de gabarit plus élevé en face de la place Constitution (extrémité nord-est de l'îlot), en lien avec l'entrée principale de la gare. La construction de gabarit plus élevée devrait avoir un gabarit inférieur à celui de la tour du Midi.

En ce qui concerne plus spécifiquement chacun des domaines, signalons qu'au niveau du **vent** de manière générale les valeurs atteintes sont confortables pour la détente (malgré l'implantation de tours) à l'exception de quelques zones ponctuelles dont principalement autour de la place Spaak et au pied de la tour du Midi. Toutefois, la création d'émergence ou de bâtiments élevés est de nature à provoquer des effets de vent au pied de ces édifices. Il est dès-lors recommandé d'opter pour l'aménagement de socles, auvent, casquettes, etc... afin d'en limiter les incidences négatives. Les outils actuellement à notre disposition permettent de contrer efficacement ces dernières. C'est pourquoi des études spécifiques devront être menées au stade des permis.

En termes d'**ensoleillement** le périmètre et ses abords se caractérisent par un ombrage limité sur le bâti avoisinant sensible (logement) du fait notamment de la place centrale que prend l'infrastructure ferroviaire de la gare du Midi et du faible nombre d'immeubles élevés qui l'entoure. Par rapport à la situation existante, globalement les gabarits périphériques à la gare restent identiques à l'existant. Au niveau des nouvelles implantations autorisées, dans la plupart des cas les nouveaux gabarits s'alignent sur l'existant. Par contre le PAD autorise

ponctuellement de nouvelles émergences notamment en position centrale (proche de la gare). La situation générale tend donc vers dégradation des conditions d'ensoleillement sur un îlot extérieur au PAD (îlot formé par les rues Grisar-Rossini-Fiennes-Bara) mais l'étude et les modèles démontrent que cela restera peu préjudiciable à la qualité de vie attendue dans ces espaces grâce aux ouvertures prévues entre les tours. Au niveau interne au PAD, et pour les futurs habitants de cet îlot, l'îlot Tintin reste problématique au regard de la forte densité et des gabarits autorisés. Au regard de la course du soleil, la montée éventuelle en gabarit sur l'îlot Tri-postal Fonsny n'est pas problématique si les recommandations du RIE sont bien suivies (la montée en gabarit est limitée sur une partie spécifique de l'îlot).

Sur le reste du périmètre, le PAD implique davantage de percées et d'espacement entre d'éventuelles tours ce qui permet d'apporter plus de lumière sur le premier front bâti (notamment de la rue Bara qui bénéficie actuellement de peu d'ensoleillement). La montée en gabarit à l'intérieur de l'îlot des Deux Gares n'est pas problématique ni pour les riverains ni pour le projet sur lui-même. La montée en gabarit de l'îlot France/Bara reste très maîtrisée ce qui limite l'impact sur les quartiers riverains. La mise en place d'un nouvel îlot Jamar n'est pas problématique pour l'ensoleillement ni pour le projet en lui-même ni pour les riverains (même si cet îlot pose des questions au niveau de son implantation). La montée en gabarit de l'îlot Russie-Mérode se ferait du côté du Bvd du Midi (idem que situation existante) alors que le reste de l'îlot reste à la norme RRU ce qui ne pose donc pas de problème d'ensoleillement.

Par contre l'îlot Tintin est actuellement en grande partie en friche, il est inévitable que les nouvelles constructions ainsi que l'émergence prévue par le projet de PAD n'induisent une perte de luminosité pour les riverains situés en vis-à-vis.

Pour les autres espaces publics aucune modification majeure positive ou négative n'est attendue en termes d'ombrage et de vent. Concernant les impacts du projet sur lui-même, la réalisation de tours de grand gabarit engendrera inévitablement un impact du projet sur lui-même notamment sur les socles bas de ces mêmes tours (Horta/Bara). Il est dès lors recommandé de réaliser une étude approfondie de l'ombrage et des effets éoliens lors de l'introduction de chaque permis afin de déterminer le meilleur écartement, les meilleures opportunités d'utilisation des toitures de ces socles au vu de leur situation d'ensoleillement.

L'ensoleillement sur les espaces publics existant et projetés présentent des bonnes conditions que ce soit aux équinoxes ou en été. À certaines heures du jour la superposition des ombres peut être plus sensible qu'en situation actuelle notamment autour de la place Bara et place H. Spaak mais cela reste acceptable par rapport à l'ensoleillement moyen sur l'année. L'Esplanade de l'Europe, la place Horta, la nouvelle place France, la promenade de la Senne bénéficient d'un bon ensoleillement du printemps à l'automne.

Des mesures peuvent être prises pour réduire les impacts comme la localisation et l'épaisseur des tours, moins de densité bâtie sur l'îlot Tintin, augmenter la distance entre tours, créer des ruptures de gabarit dans les fronts de gabarit intermédiaire, créer des socles progressifs etc.

Au niveau **du bruit**, le périmètre opérationnel est particulièrement sujet à des niveaux de bruit élevés. L'augmentation de la mixité et plus particulièrement de la part de logement à l'échelle du périmètre augmente la sensibilité au bruit ainsi que les possibles nuisances acoustiques inter fonctions. Il a été mis en évidence que les constructions proches des voiries et des voies de chemin de fer seront soumises à des niveaux de bruits importants. Etant donné que le projet de PAD prévoit des ouvertures dans la plupart des îlots (et donc la propagation du bruit vers l'intérieur des îlots) il est important d'envisager différentes mesures constructives ou d'implantation en vue de limiter la propagation. Différentes interactions entre facteurs démontrent ainsi que dans la mesure du possible il serait judicieux de donner l'exclusivité aux

bureaux, commerces et autres affectations moins sensibles au bruit sur les îlots Tri-postal Fonsny et France/Vétérinaires. Pour France/Vétérinaires privilégier le bureau le long du chemin de fer permettrait de limiter la propagation du bruit vers la rue de France et les logements qui y seraient prévus. À l'inverse, la place Horta (faible niveau de bruit) et l'intérieur de l'îlot Deux gares pourront accueillir des fonctions plus sensibles. La présence des lignes ferroviaires, de métro et de tram nécessite d'en tenir compte dans le développement du périmètre. Celles-ci sont sources importantes de vibration et de bruit. Il est recommandé d'éviter de construire des affectations sensibles tels que des logements le long des voies de chemin de fer ainsi que de prévoir des mesures d'isolation adéquate vis-à-vis des vibrations provenant du train mais aussi du tram en ce qui concerne l'îlot Jamar.

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 déficit 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 quasi impossible d'infiltrer sur une grande partie du PAD.**

Dans le cadre du PAD, il sera indispensable de prévoir des dispositifs de rétention/infiltration des eaux pluviales des toitures, des voiries et des espaces imperméabilisés. Les volumes d'eaux pluviales à gérer suite à des événements pluvieux extrêmes dépassent 15.000 m³ pour le projet de PAD ce qui implique d'agir à la source sur tous les îlots du PAD. La priorité est donc d'agir directement sur les toitures et les espaces sur dalle en installant des toitures vertes, des zones de rétentions et autres systèmes de temporisation. Ensuite la priorité est de valoriser cette eau en la réutilisant ou en la valorisant sur les espaces privés et publics (même sur dalle il est alors possible de multiplier les bassins). Tertio, 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. Enfin, et seulement après avoir appliqué les points qui précèdent, le rejet dans la Senne plutôt qu'à l'égout est une finalité pour les eaux pluviales.

En ce qui concerne les eaux grises il existe un réel potentiel de valorisation au travers de la mixité envisagée pour la plupart des îlots. C'est une réelle opportunité à mettre en place dès la négociation en vue de l'obtention de permis.

En ce qui concerne l'égouttage les mesures doivent être prises pour ne plus disposer d'aucun rejet direct à la Senne (bâtiment existant également).

Au niveau des **espaces verts**, le site est actuellement largement minéralisé (95%), les contours des îlots déjà définis et le périmètre est très complexe au niveau des impétrants (métro, Senne, collecteur, viaduc, tunnels, parkings etc...) il n'est donc pas évident d'améliorer cette situation qui passera dans le scénario préférentiel à 90%. Le projet de plan ne permet de répondre qu'en partie à la zone de carence en espaces verts publics. Il n'offre toutefois 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.

Au stade actuel du projet seul l'îlot Deux Gares présente une superficie adéquate en espace vert. Pour le reste du PAD, la difficulté est de concilier les nombreuses infrastructures souterraines avec l'ambition de mixité et de densité sur un pôle multimodal aussi important tout limitant l'emprise au sol des constructions. 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, Esplanade de l'Europe ainsi que place Bara et le long de l'îlot Jamar (végétalisation sur dalle).

Au niveau de **l'énergie**, le projet de plan représente une opportunité de maximiser les sources d'énergies renouvelables, de technologies innovantes profitant d'apports solaires passifs. La mixité de fonction proposé permet également des synergies entre affectations.

Au niveau de **l'être humain**, même si le PAD est fort limité en potentiel de végétalisation il permet d'augmenter le cadre du vie des utilisateurs présents et futurs. Via la modification des voiries dans le centre du PAD, via les propositions de réaménagement de la rue Couverte et des différentes plateformes TC. Également via la création du parc de la Senne et de la nouvelle place France. Mais aussi via la réorganisation de la rue Fonsny et de la place Bara. Cela passe aussi par une volonté de planter l'Esplanade de l'Europe et la place Constitution en tenant compte des contraintes du marché du Midi (volet stratégique). Mais les propositions de végétalisation restent inférieures aux besoins moyens en espace vert par habitant à Bruxelles.

L'augmentation de population attendue par le PAD engendrera d'une part des impacts négatifs sur la qualité de vie au sein du périmètre, en termes d'intensification de la pression automobile, d'intensification du bruit, potentiellement de diminution de la qualité de l'air, et de risque de malpropreté publique. Mais sur d'autres aspects, cette densification aura au contraire des conséquences positives sur la qualité de vie, en contribuant à animer l'espace public, créer une occupation plus continue du quartier et à générer un sentiment de sécurité.

Le projet de PAD, de par la requalification des principaux îlots permettra de moderniser le bâti et les espaces publics tout en donnant une nouvelle dynamique aux quartiers alentours. Une attention particulière doit être menée sur l'aménagement des quadrilatères, de la rue Couverte, du tunnel vétérinaires et de l'arrière gare constituant actuellement une zone particulièrement peu sécuritaire.

Au niveau **des déchets**, la fraction produite par le bureau reste la même qu'en situation existante voire très légèrement inférieure. La fraction produite par les commerces et équipements sera probablement le double de la situation actuelle. Cette nouvelle situation pourra être absorbées par les organismes de collecte. L'enjeu sera toutefois de diminuer la fraction de déchets en favorisant autant que possible les zones de recyclage (si possible enterrées) et le compostage notamment sur l'îlot Deux Gares. Les déchets de démolition sont l'un des enjeux principaux concernant la production de déchets. En effet, la mise en place du PAD implique des démolitions et reconstructions significatives. Ces démolitions et la gestion des déchets produits génèrent des nuisances en termes de : volumes à traiter, charroi, bruit, énergie, pollution, etc. Des principes d'économie circulaire (visant la réutilisation et le recyclage) appliqués à la conception des futurs bâtiments et aux étapes de démolition de l'existant peuvent contribuer à réduire ces nuisances. Différentes recommandations ont été émises dans le RIE.

La gestion des déchets de démolition n'apparaît toutefois pas problématique au regard de la localisation du périmètre du PAD Midi permettant d'opter soit pour un itinéraire canal (transport par péniche conseillé) soit un itinéraire vers le Ring.

Au niveau de la mobilité, 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 - plan de circulation, n'est pas de répondre au problème de circulation présents dans le périmètre. Il prévoit toutefois de restructurer la circulation afin de développer l'espace pour les autres

modes de déplacements (favoriser les modes actifs). La seule solution permettant d'envisager une amélioration du fonctionnement circulatorie actuelle et projeté réside donc en la mise en œuvre de dispositifs de « verrous » de trafic routier en entrée de région bruxelloise et préconiser notamment dans le cadre du PRDD et Projet de plan de Mobilité Régional. Ces mesures devront être accompagnées des mesures de report modale.

La mise en œuvre du PAD générera un accroissement des flux qui vendront s'additionner à la saturation aux heures de pointe. À relativiser pour trois aspects :

Le premier étant la localisation du PAD Midi sur la plateforme multimodale n°1 de Belgique. Cette situation laisse entrevoir un changement de comportement en faveur du transport public et une volonté marquée du PAD de limiter l'usage de la voiture pour l'ensemble des nouveaux occupants. C'est un changement de comportement qui s'observe dans toute la région.

Le second, et tout mode confondu, les principaux flux sont générés par la gare en elle-même, les commerces et HORECA, suivit par les bureaux puis les logements et les équipements. L'introduction de mixité au sein de la programmation du PAD permettra un étalement des flux par rapport à une zone monofonctionnelle qui concentre en aller-retours en période de pointe. En outre, l'introduction de la mixité au sein du PAD permettra un redéveloppement des flux In et Out avec un rééquilibrage entre ces deux flux qui actuellement sont exclusivement ou presque pendulaire avec en pointe du matin des flux à destination de la zone et en pointe du soir à l'origine de la zone. Dans le cadre du projet de PAD, l'impact des nouvelles affectations et superficies se marquerait par un accroissement net des mouvements inverses aux flux dominants actuels durant les pointes. L'introduction d'une mixité de fonctions permettra donc un rééquilibrage des « flux » actuellement monodirectionnel vers un flux bidirectionnel optimisant l'usage des structures d'accueil existantes (voirie, trottoirs, pistes cyclable, transports publics...).

Le troisième aspect est la volonté désormais affichée de Bruxelles de limiter l'usage de la voiture à Bruxelles mais certainement aussi pour les navetteurs et visiteurs. L'objectif est de rabattre ces derniers sur des parkings à l'extérieur du ring et de favoriser l'utilisation des transports en commun. Ceci ne doit pas influencer l'ambition première de ce projet de PAD qui est de permettre l'installation de nouveaux habitants sur ce quartier de gare.

En ce qui concerne la circulation automobile, l'accroissement des flux si elle paraît élevée par rapport à la situation de référence, ne l'est pas ou peu élevée par rapport au trafic qui parcourt le périmètre du projet en situation existante. En outre le supplément de circulation se déroulera essentiellement en opposition du trafic dominant à destination ou à l'origine du PAD en situation de référence. Actuellement par jour, plus de 75.000-80.000 Evp circulent en pourtour du périmètre du PAD (hors Petite Ceinture), alors qu'en pointe du matin près de 5.000-5.600 Evp/h circulent sur les axes en pourtour du site et qu'en pointe du soir entre 6.800 et 7.200 Evp/h circulent sur les axes principaux du périmètre du PAD. L'accroissement de trafic lié au projet de PAD constituera un accroissement de la circulation de l'ordre de 10% sur la journée, de 10-12% en pointe du matin et de 10% en pointe du soir. Ces flux de circulation seront donc proportionnellement limités, MAIS, ils engendreront inévitablement un accroissement de la circulation et donc une dégradation des conditions vis-à-vis des points noirs observés en situation existante et projetée. Même si divers aménagements de voirie sont occupés à être mis en place dans le périmètre, il est inévitable que la saturation perdure car le problème est situé bien en amont et en aval du PAD. D'autant que le principal objectif du projet de PAD au niveau de la mobilité est d'augmenter la proportion d'espaces dédiés aux modes actifs, augmenter la lisibilité, la sécurité et la performance de la plateforme multimodale au détriment de l'usage de la voiture.

Concernant la circulation des cyclistes, l'accroissement sera dû principalement aux fonctions de commerces/HoReCa et équipements, même si la pointe du matin sera marquée par un flux principal lié aux logements. L'après-midi le flux cyclistes sera majoritairement en lien avec la gare, les commerces et HoReCa. Le trafic vélos dans le périmètre serait au minimum doublé et plus encore pendant les périodes de pointe. La demande en infrastructure de parcage vélo sera donc un élément clés dans le développement de ce mode de déplacements et dans la sécurisation de ces déplacements vis-à-vis des autres modes de déplacements présents dans la zone. Au vu du nombre important de cyclistes attendus, l'ensemble des voiries situées dans le périmètre du PAD devra faire l'objet d'un traitement/aménagements visant à rendre plus confortable et sécurisée la circulation des vélos et autres cycles (à force électrique ou musculaire). La constitution du maillage cyclable devra permettre de relier les différents points de convergence et quartiers par des itinéraires les plus directs possibles s'articulant sur un véritable réseau d'espaces publics. Un tel nombre de cyclistes attendus dans la zone aura également un enjeu important concernant le stationnement de l'ensemble de ceux-ci au sein des projet et sur l'espace public. Pour rappel, le PAD n'a pas pour vocation de préciser la taille et la localisation des parkings vélos sur l'espace public.

Le volet stratégique du PAD conformément au plan de circulation propose de compléter le réseau existant et d'optimiser la circulation sur Fonsny en y intégrant un site propre vélos bidirectionnel.

Le nombre de piétons et déplacements piétons attendus sur la zone va croître de manière très importante (+39.600 déplacements/jour). Ces déplacements se feront essentiellement en lien avec les points d'arrêts de transports en commun que sont la gare ainsi que les stations métro/tram et le pôle de la STIB/ De Lijn. Un enjeu sera donc l'accroissement de la place du « piéton » dans l'espace public, et le besoin de revoir et adapter les infrastructures en conséquence et en particulier en lien avec les points de convergence que sont les stations de métros/trains/bus, mais aussi les futurs pôles d'équipement/commerces et vers le centre-ville engendrant de très nombreux déplacements de chalands (futurs pôles internationaux – zones commerciales – écoles – équipements,...). Cet accroissement nécessitera de revoir la qualité et la largeur des trottoirs des rues situées de part et d'autre des voies (Fonsny et France-Bara) mais aussi les passages sous voies reliant les deux quartier nord et sud de la gare (effets de coupure).

À l'heure actuelle la plateforme multimodale est très peu lisible. Les visiteurs se perdent facilement car les différents opérateurs sont largement dispersés sur le périmètre et les indications sont très peu explicites. L'objectif du PAD est d'apporter différentes solutions en termes de lisibilité de l'espace et de cohérence des arrêts de TC. Le RIE estime que le nouveau dessin des espaces publics (et des îlots) répond à cette problématique.

Le volet stratégique du PAD, et plus particulièrement le plan de circulation, prévoit la réalisation de continuités et la perméabilité des itinéraires au travers des îlots entre les arrêts de transports publics et les quartiers extérieurs au PAD au travers du PAD. Ce plan prévoit le développement d'espace piétons très importants ainsi que la réduction des traversées piétonnes sur les axes principaux de circulation tel que la Petite Ceinture, l'axe France-Bara-Deux-Gares, la rue des Vétérinaires et Fonsny afin d'améliorer leur perméabilité.

Les entrées de gare seront mises en valeur surtout le long de la rue Fonsny et Esplanade de l'Europe. La rue Couverte devrait être libérée des bus et des taxis. Une réorganisation des arrêts des lignes de bus est prévue en fonction de la direction des lignes de desserte. Les zones taxis seront clairement identifiées en IN et OUT. Des Kiss & ride seront aménagés sur le pourtour de la gare.

Suivant la typologie des équipements qui seront prévus, notamment au droit des équipements scolaires de l'îlot France-Bara, les espaces publics directement en lien avec ceux-ci devront être étudiés, aménagés et planifiés pour intégrer au mieux les piétons mais aussi les cyclistes et fluidifier les circulations des modes actifs.

En ce qui concerne les transports publics, actuellement, le périmètre du PAD est alimenté en période de pointe par près de 70 trains/h/sens, 20 métros/heure/sens, 24 pré-métros/heure/sens, 30 trams/heure/sens ainsi qu'une cinquantaine de bus par sens (De Lijn, STIB et TEC). La capacité nominale globale de ces lignes est très importante et tendra à croître dans les prochaines années (redéveloppement du réseau STIB, automatisation des lignes et métro Nord). L'accroissement de la demande en lien avec le PAD sera inférieur à 5% de la capacité théorique existante. La mixité bureaux/logements/autres fonctions permettra de limiter la demande de déplacements pendulaires en diluant la demande en déplacements vers le site et depuis le site. Suivant la typologie et le public cible des commerces et équipements attendus (non connu au stade du PAD), la destination et l'origine des navetteurs seront fortement différents. Pour des équipements d'envergure internationale, régionale et métropolitaine des liaisons fortes et directes seront nécessaires avec la gare de Bruxelles-Midi et avec l'Aéroport. Pour des commerces et équipements plus locaux, des liaisons vers les autres quartiers à l'est et à l'ouest de la gare seront prioritaires afin de relier les autres quartiers proches au périmètre du PAD et drainer les usagers vers les nouveaux équipements/commerces pour créer des nouvelles polarités. Outre les transports publics « classiques » Train-Tram-Bus-Métro, suivant les équipements projetés une demande plus ou moins importante devra être traitée au sein du site en ce qui concerne les autocars/bus scolaires et taxis, ce qui impliquerait également un besoin en espaces spécifiques en voirie.

À noter la volonté régionale de créer une gare routière sur le site Erasme ce qui permettrait (conditionnel) de libérer notamment le quartier du Midi du parking des bus. C'est pourquoi le PAD ne prévoit pas de zone de stationnement pour ce type d'activité.

Le volet stratégique prévoit une réorganisation et optimisation des pôles de transports public de la zone ainsi que la création de nouveaux sites propre bus, notamment sur la rue Bara

En ce qui concerne le **stationnement** automobile, pour les bureaux, le diagnostic a mis en évidence qu'une très grande partie des travailleurs du pôle midi utilisent logiquement les TC. La volonté du PAD est de maintenir et d'accroître cet usage via l'imposition d'un ratio de 1place/400m². L'offre en stationnement actuelle et projetée pour les bureaux permettra de répondre à la demande.

Pour les commerces et équipements, en considérant les places existantes ainsi que le parking public actuel (hypothèses maximalistes), globalement l'offre répondra à la demande. Dans la zone directe de la gare (dont le potentiel Q-Park non utilisé), un pôle de 1.000 places environ serait disponible le cas échéant pour les besoins autres (stationnement en lien avec la gare, stationnement nécessaire pour les quartiers voisins, suppression de stationnement en voirie projeté par le volet stratégique -400 places...).

Pour les logements par contre, l'offre actuelle liée aux logements sera très nettement dépassée. Ce constat est logique vu la faible proportion actuelle de logements dans le périmètre d'étude. Le PAD envisage par ailleurs la suppression de places en voirie. Afin de réduire la création de places de stationnement automobile, une analyse globale de la gestion du stationnement et du potentiel de mutualisation sera à traiter par îlot et/ou quartiers. Plus la mixité des fonctions sera développée, plus il sera possible de mutualiser le stationnement et ainsi « gagner » du stationnement. **Le stationnement privatif devra se faire exclusivement au sein des îlots et non en voirie.** Le stationnement en voirie sera limité

au maximum au stationnement courte durée. En outre, le volet stratégique du PAD prévoit la suppression de près de 400 places de stationnement en voirie. La suppression de ces places devra être étudiée spécifiquement dans chaque projet de réaménagement de voirie afin de trouver des solutions et alternatives à la suppression du stationnement à proximité des îlots de logements ne disposant pas pour la plupart de stationnement privé. Au vu de l'excellente offre en TC, le RIE estime que les îlots du centre du PAD devraient appliquer un ratio de stationnement aux alentours de 0,5 alors qu'un îlot plus éloigné et voué davantage aux logements et entreprises comme l'îlot des Deux gares est plus enclin à un ratio de 0,7 pl/logement. Il est évident que l'application d'un ratio devra se faire îlot par îlot car les situations projetées sont très hétérogènes et le PAD reste en priorité un document planologique. Cela étant, comme indiqué dans le volet réglementaire, il convient d'être ambitieux tout en se conformant à la réglementation qui évolue continuellement pour s'adapter aux défis des grandes villes. Il serait préjudiciable au PAD de fixer des objectifs 2019 qui seront peut-être dépassés en 2030.

Le stationnement cyclable au sein du périmètre du PAD est et sera un enjeu très important pour le développement de l'usage du vélo. Pour répondre à la demande importante en stationnement vélos deux solutions sont possibles, développer du stationnement au sein même des bâtiments/îlots projetés ou développer du stationnement au sein du parking centralisé (stationnement vélos de grande capacité prévue sur le Grand Quadrilatère) proche du pôle multimodal. Cependant, cette poche de stationnement pourrait fonctionner en partie comme stationnement longue durée pour les employés et habitants du quartier ainsi que pour les navetteurs. La distance limite évoquée par les documents de Bruxelles Environnement est de 20 mètres au maximum pour les « employés » et de 50m pour les « logements ». Ce stationnement ne fonctionnerait cependant pas ou peu avec le stationnement moyenne et courte durée sauf si celui-ci était directement et rapidement accessible depuis les commerces et équipements de la zone.

Le stationnement vélos devra être intégré et étudié le plus en amont possible des futurs projets. En considérant la superficie de 2m² par place de stationnement vélos, le stationnement vélos sur l'espace public sera un enjeu considérable avec près de 4.000m² nécessaires en espace public/hors espace public.

En outre, cette demande en stationnement public n'intègre pas la demande très importante et non complètement satisfaite en situation existante en pourtour du pôle de la Gare de Bruxelles Midi. Afin de réduire ces besoins en stationnement vélos particuliers, notamment pour les logements « classiques » la création de pôles de vélos partagés devrait être intégrée au sein du périmètre (exemple : Billy Bike, O Bike, Gobeek Bike). Le stationnement qui devra être prévu sur les espaces publics devra être visible, sécurisé, judicieusement positionné à proximité directe des pôles de demande (équipements, commerces, visiteurs des logements, usager de la gare...) et muni d'un bon système d'attache. Le développement d'un grand parking vélos dans le Grand Quadrilatère permettra de répondre à une partie seulement de la demande en stationnement public. Le positionnement de minimum un second parking vélos public côté est de la gare (côté Saint-Gilles) semble nécessaire afin de répondre à la demande de ces quartiers. Un autre parking vélo sécurisé doit être localisé sur l'entrée de gare côté rue de France. Ce parking sécurisé existe déjà mais il devra être agrandi pour répondre à la nouvelle demande. Au stade actuel de l'élaboration du projet de plan il est impossible d'évaluer les surfaces nécessaires dans les immeubles car cela dépendra des projets qui seront finalisés et soumis à permis par la suite. De ce fait, le RIE estime que la nouvelle réglementation régionale prévue en la matière devra être respectée et que le PAD ne doit pas y déroger.

A noter que les éléments précités en termes de mobilité, font que dans d'autres domaines de l'environnement les impacts principaux identifiés ne sont pas influencés par le programme du PAD mais par les flux de voiture de transit qui ne dépendent pas de celui-ci. C'est le cas notamment de la qualité de l'air et du bruit.

La **notion de pôles** caractérisant le niveau programmatique et spatial des différentes parties du périmètre est intéressante pour structurer le tissu urbain et renforcer les liens de celui-ci avec les fonctions alentours et les éléments présents. Le pôle central 'Horta' apparaît le plus favorable pour l'implantation du commerce (visibilité et nœud de transport), les pôles aux extrémités (Deux gares et Russie/Mérode) sont les plus favorables pour l'implantation de logements et de gabarits moins élevés qu'au centre du périmètre (échelle plus locale, voiries avec moins de nuisances de bruit, vent etc...). La zone centrale est la plus adéquate pour installer la zone mixte bureaux logements (en lien avec les nœuds de transport et axes métropolitains). La zone Fonsny est propice à la mise en valeur du patrimoine tout en développant les bureaux et les équipements (en lien avec la gare). La localisation des espaces ouverts principaux en connexion avec l'Esplanade de l'Europe et avec ses centralités (pôles avec nœuds de transport et commerce et équipements) est également positive pour renforcer la convivialité de l'axe majeur que constitue l'Esplanade de l'Europe, Horta, France, Promenade de la Senne. Dans ce cadre, l'activation en commerces et équipements des deux quadrilatères est une priorité.

De manière générale, le projet de base (alternative préférentielle et projet de prescriptions du PAD) prend en compte les impacts précités, et il prévoit des mesures visant à limiter et/ou maîtriser les effets négatifs pouvant se donner dans certains domaines. En ce sens, une grande partie des recommandations émises au regard des alternatives de programmation et de spatialisation, ont été intégrées dans le projet de PAD.

Les prescriptions du projet de PAD prévoient en effet une mixité de fonctions, densification maîtrisée, et l'obligation de créer des espaces ouverts, limite l'implantation et la hauteur des tours, préconisent l'amélioration de l'aménagement des voiries notamment de la rue Fonsny et Bara en faveur des modes doux, la création d'un maillage vert, etc. Elles donnent également des indications (méthodologies, objectifs, etc.) sur la plupart des domaines environnementaux, qui sont à prendre en compte dans le cadre des projets qui vont se développer dans le périmètre.

A noter toutefois que certains effets pervers et points d'attention ont été identifiés dans le cadre de l'analyse des prescriptions, en lien avec les difficultés de mettre en œuvre le PAD et l'effectivité de certaines des mesures proposées. Les recommandations finales formulées dans le présent rapport concernent ces aspects ainsi que les recommandations non intégrées dans les prescriptions du projet de PAD et celles qui s'appliquent à des documents autres que le PAD (car trop détaillées pour un plan urbanistique ou qu'elles concernent des mesures à prendre hors périmètre du PAD).

Signalons enfin que malgré ces quelques aspects et recommandations non intégrés dans les prescriptions, le PAD apporte des améliorations importantes en termes d'impact environnemental et paysager par rapport au cadre réglementaire existant. Rappelons que ce dernier est limité au PRAS et RRU c'est-à-dire moins précis que le PAD et désuet en termes de localisation des fonctions, des espaces ouverts structurants, d'ambitions environnementales pour certains domaines, d'exigences programmatiques, d'implantations, etc.

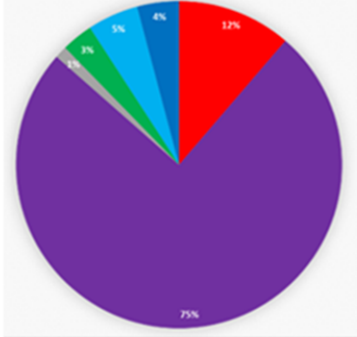
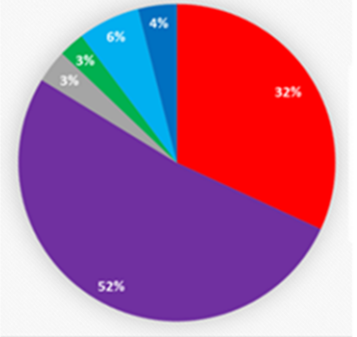
En résumé, le projet de PAD vise à la création de nouveaux quartiers mixtes s'opposant à la mono-fonctionnalité actuelle.

Il va donc résulter en une croissance des superficies pour l'ensemble des fonctions excepté pour la fonction des bureaux qui devrait venir légèrement décroître. De manière générale le projet de PAD va venir accroître la superficie actuelle (de 597.000m²) de +236.000 m² de surfaces de plancher pour un total de 832.500m² ce qui correspond à un accroissement des superficies de l'ordre de 40% par rapport à la situation existante. Cette augmentation est à remettre dans le contexte actuel du périmètre qui totalise 45 ha dont 1 ilot actuellement en friche (Tintin), 1 ilot presque totalement inoccupé (Fonsny) et 25% de cette surface rien que pour les voies de chemin de fer.

La mise en place du projet de PAD permettrait :

- Une légère diminution des superficies de bureau de -7.700 m²;
- Un accroissement des superficies de logement de +200.000 m² ;
- Un accroissement des superficies d'équipements de +21.000 m² ;
- Un accroissement des superficies de commerces et d'HoReCa de +32.000 m² ;
- Légère augmentation des superficies d'activités productives de +3.800 m² ;

Voici le tableau comparatif des proportions des fonctions avant et après mise en œuvre du projet de plan :

Situation existante	Projet de PAD
	
□ Bureau : Part du bureau de 75 % ; □ Logement : Part du logement de 12 % ; □ Equipement : Part des équipements de 1 % ; □ Activités productives : Part des activités productives de 3 % ; □ Commerces et HoReCa : Part des commerces, services et HoReCa de 9 % ;	□ Bureau : Diminution de la part du bureau de 75 à 52 % ; □ Logement : Accroissement de la part du logement de 12 à 32 % ; □ Equipement : Accroissement de la part des équipements de 1 à 3 % ; □ Activités productives : Maintien de la part des activités productives à 3 % ; □ Commerces et HoReCa : Maintien de la part des commerces, services et HoReCa à environ 10% ;

Fonctions*	Surface (m ²)	Proportion
Logements	266.000	32%
Bureaux	430.589	52%
Equipement	28.051	3%
Activités productives	21.955	3%
Commerces	52.719	6%
HoReCa	32.995	4%

Tableau 1: tableau indicatif des surfaces maximales admissibles au stade de l'élaboration initial du projet de PAD. Ces surfaces sont susceptibles d'évoluer dans le volet réglementaire au regard des recommandations du RIE.

Au niveau des nouvelles constructions, la plus grande partie est dévolue au parc de logement avec plus de 200.000m² de nouvelles surfaces de plancher à construire. Suivent ensuite les bureaux (240.000m²) dont presque la moitié vont être construits/rénovés par la SNCB et Infrabel le solde correspond à la mise en œuvre de l'îlot Tintin et la réhabilitation des îlots France/Bara, Deux Gares, Russie-Mérode.

En termes de mixité fonctionnelle, le périmètre opérationnel (PO) est actuellement caractérisé par une surreprésentation des bureaux et entreprises (75 % des superficies présentes dans le périmètre sont dévolues aux bureaux et aux activités productives). Suivant ce constat un des enjeux du PAD est de renforcer la mixité fonctionnelle au sein du périmètre et d'en faire un quartier plus tourné vers les habitants.

Dans sa globalité, le projet de PAD viendra diminuer la proportion des superficies planchers des bureaux dans le périmètre opérationnel qui chutera à 52 % du total des surfaces construites (au lieu des 75% actuels).

Le projet de PAD est donc une réponse à l'objectif régional d'équilibre programmatique pour ce plan, en ramenant la part du bureau aux alentours des 50% et en augmentant significativement la part de logements. Le bureau occupe donc 52% contre 48% pour les autres fonctions amenant de la mixité.

Au niveau de l'opportunité de renforcer l'attractivité internationale du quartier de bureau de la Gare du Midi que représente le Projet de PAD. L'offre complémentaire au secteur ferroviaire et administratif produite est estimée à plus de 100.000m², offre qui pourra être valorisée par des entreprises d'autres secteurs notamment internationaux. Le projet de PAD via la rationalisation des surfaces de la SNCB et d'Infrabel sur un nombre limité d'îlots permettra de revoir la localisation et la disponibilité des superficies de bureau au niveau des secteurs nationaux. Néanmoins, le maintien d'un stock de bureau dans le cadre du Projet proche de la situation existante implique que la mise en œuvre de celui-ci ne devrait pas résulter en un bouleversement du quartier de bureau de la Gare du Midi qui sera toujours majoritairement occupé par les secteurs nationaux et restera le stock de bureau le plus limité de la Central Business District (CBD) alors que ce quartier de bureau se situe sur la gare la mieux desservie de la capitale.

Au niveau du commerce, en termes de superficies, le projet de PAD viendra considérablement renforcer l'offre commerciale. Le risque majeur est de venir développer une suroffre qui risque

de venir concurrencer les commerces alentours et de renforcer le taux de vacance au niveau de la Gare du Midi. Cette offre commerciale conséquente étant, sans doute prévue afin de faciliter l'activation des nombreux socles envisagés. En ce sens le RIE a été suivi et les volets stratégique et réglementaire du PAD ont été adaptés pour décroître les surfaces commerciales au profit des équipements.

Au stade actuel, il est néanmoins complexe de se positionner sur l'adéquation entre l'offre et la demande introduite étant donné qu'aucune information n'est fournie sur la typologie des commerces. Il est par conséquent recommandé dans le cadre de ce PAD :

- D'accompagner ce développement commercial au cours des différentes phases du PAD afin de veiller à ne pas venir développer une suroffre.
- Le développement de cellules commerciales de tailles variables et reconvertibles en d'autres fonctions notamment en équipement.
- De privilégier le renforcement de l'offre commerciale sur des localisations spécifiques en relation avec le développement en priorité :
 - Du pôle commercial au nord de la Gare du Midi afin de créer une véritable continuité commerciale au nord de la Gare en relation avec la plateforme multimodale (nouvelle place France, Place Horta, Tintin) et le centre-ville. Concrètement le renforcement de l'offre commerciale devra être privilégié sur les 2 quadrilatères ainsi que de façon plus limitée sur l'îlot Tintin et la Tour du Midi en relation directe avec la nouvelle place France ;
 - Sur le pôle commercial Russie/Méroude au niveau des îlots tri-postal Fonsny et les 2 quadrilatères ;
 - L'implantation des commerces aux rez-de-chaussée des différents bâtiments devra être privilégiée.

Au niveau des équipements, ceux-ci doivent augmenter proportionnellement au nombre de nouveaux habitants mais aussi pour répondre au large déficit actuellement présent sur la zone. Le projet de Plan va venir accroître les besoins en équipements de base (école fondamentale, secondaire, crèches, maison de repos, etc.). Outre ces besoins générés par le programme, des besoins existant à l'échelle du POT et régionale ont été mis en évidence. Bien que le projet de PAD, n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de ces déficits, le développement d'une offre supplémentaire permettant de répondre partiellement aux besoins des populations des quartiers environnants apparaît nécessaire.

Au niveau de l'offre produite, l'offre développée de 28.000 m² ne s'avère pas suffisante pour répondre à l'ensemble des besoins générés par le programme même. Il faudra donc veiller à renforcer cette offre en équipement dans le volet stratégique du PAD via l'installation de plusieurs crèches pour accueillir au minimum 80 enfants, d'un établissement d'enseignement fondamental, d'un établissement secondaire, d'un établissement pour l'accueil des personnes âgées, d'un équipement sportif et de divers équipements culturels, d'équipement d'aide social et de divers équipements de quartier.

Enfin, le PAD permet de définir en un seul mouvement les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine. Pour le développement du quartier du Midi, qui se trouve à cheval sur plusieurs communes, et qui dispose désormais d'un schéma directeur il était primordial de traduire les ambitions de ce dernier et du PRDD dans un plan réglementaire.

Ce plan et la procédure qui l'accompagne permet de mettre autour de la même table les différentes autorités, la société civile et les intervenants de la zone Midi.

A l'heure actuelle le périmètre visé par le projet de plan est règlementé uniquement par le PRAS et le RRU. Il s'agit bien évidemment d'outils très précieux mais ils ne peuvent à eux seuls répondre à un développement ambitieux et qualitatifs de la zone.

Dans les grandes lignes :

- Le PAD permet de définir un programme maximal autorisable par ilot. Celui-ci balise donc les fonctions admissibles et les superficies de plancher admissibles permettant de garantir la mixité au sein du périmètre. Cette mixité a été testée dans le RIE qui la valide.
- Le PAD permet d'avoir une vision planologique précise via son plan d'implantation et son plan des affectations permettant d'accroître la superficie dévolue aux espaces publics tout en limitant l'emprise et la hauteur des constructions. Le RIE émet des recommandations quant à l'aménagement de certains ilots tout en étant conscient du faible potentiel de végétalisation possible (de pleine terre). L'accent doit donc être mis sur la végétalisation sur dalle des espaces privés et publics.
- Globalement, le volet réglementaire du **PAD ne prévoit pas de déroger aux différentes affectations du PRAS**. Sur 19 ilots, 15 restent identiques en affectations du PRAS.

Les affectations dans le périmètre restent donc identiques à la situation 2019 à l'exception de quelques spécificités :

- ☐ Les quadrilatères qui nécessitent une adaptation de la zone actuellement en « zone de chemin de fer ». Les quadrilatères passent ainsi en zone de commerce et équipement au rez de chaussée.
- ☐ Une très petite portion de la zone de chemin de fer entourant les ilots Tri-postal Fonsny et France Vétérinaires passe également en zone administrative afin de permettre un aménagement cohérent du bâti sur ces parcellaires très découpés. Il en va de même pour une petite portion de l'ilot Tintin.
- ☐ L'ilot Jamar nouvellement créé fait aussi l'objet d'une modification par rapport au PRAS (actuellement espace structurant), cet ilot est repris en zone mixte permettant l'implantation de logements, équipements et commerces.
- ☐ La partie de l'ilot France-Bara actuellement en zone administrative bascule, comme le reste de l'ilot, en zone de forte mixité afin de garantir la cohérence d'ensemble et de permettre une plus grande mixité des fonctions en vis-à-vis de l'entrée principale de la gare.
- ☐ Une partie de la ZEMU « ilot des deux gares » bascule en zone de parc afin de permettre l'aménagement d'un véritable espace vert le long de la Senne. L'entrée de ce parc (actuellement construit) au droit du croisement entre la rue des deux gares et Vétérinaires devient un grand espace public repris dans la zone d'espace vert.

Plusieurs ilots restent totalement identiques à la situation 2019 et ne nécessitent pas d'adaptation réglementaire (Russie-Mérode, Argonne-Fonsny, Jamar-Argonne, Deux Gares-Bara, France-Parenté).

Le volet réglementaire précise et/ou abroge certaines parties du RRU principalement pour permettre l'implantation de gabarits élevés et d'émergences. Certaines prescriptions précisent aussi comment les bâtiments devront s'implanter sur les différentes parties du PAD.

Le RRU définit la hauteur admise en fonction de la hauteur des constructions voisines, ce qui donne lieu à des gabarits globalement homogènes dans chaque partie du tissu urbain et une conservation des gabarits existants. Le PAD utilise une logique différente en indiquant directement la hauteur maximale admissible dans les différentes zones.

En cela, le PAD admet ponctuellement la réalisation d'émergences, alors que le RRU l'interdit à moins que d'autres émergences soient présentes dans le contexte existant du projet. L'impact de ces émergences a été analysé dans toutes les thématiques environnementales. Toute une série d'éléments définis par le Titre I du RRU, comme par exemple les éléments en saillie, l'aménagement des zones de recul et de retrait, le maintien d'une surface perméable, les raccordements des constructions, la collecte des eaux pluviales, etc., ne sont pas définis dans le volet réglementaire du PAD (mais bien dans le volet stratégique). Par conséquent, pour tous ces domaines non abordés dans le PAD, les prescriptions du RRU restent d'application dans le périmètre du PAD, sans modification.

La partie 5 du RIE analyse en profondeur les modifications réglementaires et les impacts attendus. Le PAD via sa mise en œuvre dérogera donc principalement au RRU en termes de gabarits et d'implantations. En ce sens, le RIE a été réalisé en plusieurs étapes afin de faire évoluer, via ses recommandations, le PAD depuis les premières esquisses jusqu'au projet de plan actuel.

2.3. Synthèse des mesures visant à répondre aux ambitions et à limiter les incidences négatives du PAD

Dans le cadre du projet de PAD, des mesures spécifiques sont prises permettant d'éviter, de supprimer ou de réduire les incidences négatives actuelles et futures :

- ☐ Concernant le maillage avec les quartiers voisins :
 - Mise en œuvre de « maillages piétons-cyclistes », de connexions d'accès public et accessibles aux modes de déplacement doux.
 - Réalisation/modification de traversées piétonnes sécurisées rue Fonsny, boulevard du Midi, rue Bara, place Bara.
 - Mise en évidence du cheminement central depuis le boulevard du Midi jusqu'à l'îlot des Deux Gares. Ce passage permet de renforcer l'intégration des différents tissus urbains dans la zone et atténue la barrière physique que constitue le chemin de fer.
- ☐ Concernant le maillage au sein du site :
 - Réaménagement de la zone centrale du PAD au niveau de la plateforme bus. Fermeture au transit de la rue Blérot.
 - Conception des ilots en ordre ouvert
 - Mise en place d'un maillage « modes actifs » au travers de tous les ilots au nord des voies.
 - Sécurisation, amélioration de la sécurité subjective dans les passages sous-voie
 - Mise en place du parc de la Senne et liaison avec le quartier de Biestebroek.
 - Mise en évidence des entrées de gare côté Saint-Gilles et Anderlecht et augmentation de la perméabilité des modes actifs vers Anderlecht.
 - Volonté de déplacer le tram sur l'avenue Fonsny en plaçant les rails côté gare afin de limiter les franchissements pour les voyageurs et les croisements avec les véhicules.
- ☐ Concernant les places et autres espaces publics aménagés :
 - Augmentation des espaces verdurisés sur l'îlot des Deux Gares.
 - Création d'un nouvel espace public « Place France »
 - Réalisation d'une trame plantée sur l'Esplanade de l'Europe
 - Atténuation de l'aspect minéralisé de la place Bara
 - Activation des quadrilatères en vue de contribuer à la convivialité du site et à la structuration de l'espace public tant du côté constitution que du côté Esplanade de l'Europe. Création d'un intérieur d'îlot apaisé grâce au nouvel îlot Jamar. Augmentation de la convivialité dans cette zone centrale (triangle Argonne, tour du Midi, Boulevard Jamar)

- Concernant les fonctions :
 - Augmentation de la mixité autour de la gare ;
 - Réaffectation de l'îlot Tri-postal Fonsny principalement en bureaux ;
 - Restructuration de l'îlot France Vétérinaire pour accueillir des bureaux et des logements ;
 - Augmentation de la part de logement sur l'îlot des Deux Gares ;
 - Augmentation de la part d'équipement dans l'ensemble du PAD ;
 - Augmentation de la part de commerces en partie centrale du PAD ;
 - Intégration de mixité à l'échelle de chaque îlot afin d'éviter les zones monofonctionnelles ;
 - La mixité des fonctions entraînera une augmentation de la fréquentation tout en lissant cette fréquentation tout au long de la journée et de la semaine. Cela au bénéfice de l'attractivité du périmètre et de la sécurité subjective.
- Concernant la densité et le cadre de vie
 - La densification prévue par le PAD ne se produit pas au détriment de la qualité des espaces publics et des espaces verdurisés prévus à l'intérieur du périmètre du PAD.
 - La densification reste maîtrisée et les valeurs globales se trouvent inférieures aux autres quartiers de gare Européens. Ces valeurs se trouvent également au-dessous des densités nettes existantes sur d'autres quartiers à Bruxelles
 - Seulement deux îlots présentent des densités nettes supérieures à celle de la Tour du Midi (9,66) : Tintin (13,24) et Tri postal Fonsny (10,46).
 - La distribution du volume maximal dans les différents îlots préserve des incidences les quartiers environnants (sauf pour Tintin, Horta-Bara où des recommandations sont émises).
 - Au regard de la faible disponibilité au sol et en sous-sol, dans la mesure des possibilités techniques, le PAD vise à une utilisation parcimonieuse du sol en augmentant quoiqu'il arrive le cadre de vie des futurs usagers & habitants. L'îlot des Deux gares bénéficiera d'un véritable espace vert public, l'îlot France Bara sera rendu perméable vers les quartiers riverains et bénéficiera d'un nouvel espace public. La place Bara sera modifiée au profit des riverains. La place Horta sera rendue plus attractive avec une augmentation de la mixité et via la remise en place de la liaison vers Rossini. La place Constitution devrait être plus attractive via la mise en place de la plateforme sud des Bus et via l'activation des quadrilatères. La réhabilitation, rénovation de l'îlot Tri-postal Fonsny permettra une nouvelle organisation de son socle (commerce, équipements, entrées de gare) au bénéfice des usagers. L'îlot Russie/Mérode sera rendu plus mixte et convivial avec l'activation du rez et la mise en place de logements.
 - La charnière centrale que constitue la tour du Midi, le bâtiment Jamar, le triangle Argonne et les quadrilatères est activée via la mise en évidence des commerces, et des équipements autour d'un espace public rendu apaisé.
 - De manière générale, l'aménagement doit favoriser l'usage et la qualité des lieux publics : place public (espace de rencontre d'interaction), cheminement (espace de circulation, de balade), parc ou terrain de sport (espace de loisir, de détente, etc.). Les fonctions d'un espace sont multiples, complexes et non

exclusives. L'aménagement doit en outre offrir une souplesse dans son évolution et son adaptation aux besoins spécifiques. L'aménagement englobe de nombreux paramètres : éclairage, caractéristiques du mobilier urbain, revêtement, etc.

- Au stade des PL et PU, il est recommandé d'associer les futurs habitants et ceux des quartiers voisins à la conception et l'aménagement des espaces publics projetés (espaces verts, espaces récréatifs).
- Au stade des PL et PU, il est par ailleurs recommandé de suivre les Vade-mecums, documents et info-fiches publiés par les organismes publics couvrant ces domaines tels que, sans que cette liste ne soit exhaustive :
 - Ceux cités au chapitre Mobilité : les Vade-Mecums vélos et piétons ;
 - Les Info-fiches de Bruxelles Environnement regroupées sous l'appellation : Guide de conception « d'espaces publics » ;
 - Ou encore d'autres publications de Bruxelles Environnement telles, Le jeu dans la ville : Pour un maillage jeux à Bruxelles, publié en 2015.

☐ Concernant les caractéristiques du bâti et le traitement des espaces non-bâti :

- Création d'un paysage urbain varié et structuré (variation de volumes et d'implantation des bâtiments) afin d'apporter de la qualité au cadre de vie des habitants.
- Les volumes des bâtiments du site sont variés tout en présentant une cohérence d'ensemble ;
- La répétition d'immeubles identiques en volume et en mode d'implantation est évitée sur la plupart des zones ;
- L'implantation de bâtiments plus élevés est en lien avec des points du tissu urbain singuliers qui sont « signalées » par l'implantation de ces bâtiments.
- Intégration du bâti du site dans le cadre bâti existant en implantant un gabarit plus réduit sur les parties les plus proches du bâti existant afin de créer des volumes de « transition » entre le bâti existant et les gabarits plus élevés du site (en dehors de la tour Tintin). Reconversion de l'îlot Bara/Horta afin de lui retirer son caractère monofonctionnel tout en prévoyant une alternance de gabarits le rendant moins massif depuis l'espace public.
- Connexion des bâtiments aux espaces publics et aux voiries afin de contribuer à leur qualité.
- Montée progressive des gabarits vers la zone centrale du PAD pour mettre en évidence la centralité de la gare.
- Imposition d'un traitement qualitatif de l'architecture (effet de vent, réverbération, vis-à-vis, ombrage, etc...) et du cadre non-bâti (végétalisation des intérieurs d'îlots, trames plantées, mise en évidence de l'eau dans les espaces public) pour contribuer à la qualité de vie au cadre de vie des habitants.
- Mise évidence du patrimoine historique de l'îlot Tri-postal Fonsny.

□ Concernant la mobilité

Concernant la mobilité de manière transversale, le projet prévoit la création d'un quartier mixte et durable combiné à la gare du Midi. Ces éléments permettent de rapprocher les pôles d'émission et de réception des flux de circulation et ainsi réduire les déplacements globaux induits par le site tout en encourageant les déplacements actifs. Ce nouveau quartier sera également connecté aux quartiers voisins via la sécurisation des traversées piétonnes sur les principales voiries.

Actuellement les cheminements des modes actifs vers Anderlecht, Saint-Gilles et Bruxelles sont clairs et peu lisibles. Le PAD permettra une nouvelle lecture plus efficace de la plateforme multimodale tout en laissant plus de place aux modes actifs. Le passage entre Saint-Gilles et Anderlecht sera amélioré avec un nouvel aménagement de la rue Couverte et un réaménagement de la principale entrée de gare rue Fonsny. Du côté du Boulevard du Midi et de cette transversale majeure entre le centre-ville et la gare, des tests sont en cours afin de sécuriser davantage le passage des piétons et des cyclistes. Le PAD intègre déjà une partie des tests.

Concernant les transports en commun, la gare du Midi dispose de la meilleure desserte de la région. L'objectif du PAD est d'améliorer la lisibilité de l'ensemble de « la plateforme multimodale Midi ». L'amélioration porte tant à partir des nouveaux îlots du PAD qu'à partir des quartiers environnants. L'objectif est de renforcer l'attrait de cette plateforme en réduisant également les temps de parcours entre les transports de surface et le métro.

Concernant la mobilité motorisée, aucune amélioration n'est attendue car le site est actuellement une zone privilégiée pour le transit. L'amélioration de cette situation via une diminution des flux ne peut venir qu'au travers d'une politique volontariste limitant le transport en voiture individuelle à Bruxelles et favorisant les parkings de transit en périphérie bruxelloise. Le PAD encourage cependant la circulation des modes actifs et le changement de comportement des futurs habitants via différentes améliorations de l'espace public et au travers d'un volet stratégique spécifique pour limiter l'usage de la voiture dans ce périmètre.

L'aménagement des voiries et les limitations de vitesse, en lien avec la hiérarchie de celles-ci dans le réseau viaire, contribue à la sécurité routière. Globalement, l'aménagement des voiries, qui sera défini aux stades ultérieures, associées à ces limitations, contribuent ensemble à la sécurité des personnes.

Au niveau du stationnement automobile, au regard de la politique volontariste de ce PAD, l'offre actuelle hors voirie est suffisante pour absorber les fonctions de bureaux, de commerce et d'équipement. Au regard de l'excellente desserte, cette demande est jugée comme faible. Il convient toutefois de négocier avec les opérateurs pour endiguer la flambée des prix. En ce qui concerne les logements, le PAD envisage d'appliquer d'office la nouvelle politique bruxelloise de stationnement (nouveau RRU) tout en étant plus ambitieux. Le stationnement en voirie sera diversifié et mieux orienté, places PMR, voitures partagées et dépose minutes. Tout en restructurant la dépose et la prise en charge des clients pour les taxis.

- ☐ Concernant l'hydrologie et l'égouttage
 - La mise en place d'un réseau d'égouttage séparatif permettant la récolte différenciée des eaux pluviales et des eaux usées domestiques des différents îlots ;
 - En fonctions de la disponibilité en sous-sol, la maximisation des surfaces perméables permettant l'infiltration des eaux pluviales et la recharge de la nappe ;
 - La mise en place de toitures vertes extensives favorisant la rétention et l'évapotranspiration des eaux pluviales ;
 - La mise en place de dispositifs de végétalisation sur dalle dans les intérieurs d'îlot ;
 - La récolte et la réutilisation des eaux pluviales des toitures via la mise en place de citernes de récupération ;
 - La récolte et la réutilisation des eaux pluviales sur les espaces publics via la mise en œuvre de bassins et autres aménagements favorisant le maillage bleu.
 - En dernier recours, le tamponnement des eaux pluviales avant rejet à la Senne, à débit limité (maximum 5 l/s/ha).
- ☐ Concernant l'énergie
 - La mixité voulue par le PAD permettra une synergie entre différentes fonctions.
 - Les étapes ultérieures au PAD (permis de lotir, permis d'urbanisme, etc.), permettront de définir le programme et la répartition spatiale exacte des projets. Au stade de ces étapes, des synergies fonctionnelles à plus petites échelles que celle de l'ensemble du PAD peuvent apparaître. Des besoins en chaud, en froid ou des installations produisant ou nécessitant localement de la chaleur et non prévisibles au stade du PAD pourraient être identifiés. À cette échelle, une étude de pertinence est recommandée si un potentiel est identifié.
- ☐ Concernant la qualité de l'environnement sonore :
 - Favoriser les fonctions de bureau ou d'activités économiques au niveau des façades exposées à la ligne de chemin de fer ;
 - Recourir à des matériaux de hautes performances en termes d'isolation acoustique sur l'ensemble du PAD;
 - Prévoir des appartements traversants pour les logements qui auront une façade vers la voie de chemin de fer ou vers les grands axes routiers. Cette mesure permettra aux futurs habitants de bénéficier au moins d'une façade calme.

☐ Concernant les déchets :

Les grands axes de développement durable auxquels fait référence le PAD visent à prévenir et à réduire les déchets à la source (points de collecte et de recyclage, repair café, composteur collectifs, etc...). La collecte des déchets est à privilégier via des dispositifs enterrés de grande capacité permettant de centraliser les déchets dans des lieux spécifiques réduisant de ce fait les nuisances en fonctionnement et lors du ramassage. Une fois enterré, les dispositifs de collecte peuvent être placés dans des endroits stratégiques afin d'optimiser la récolte auprès des habitants mais aussi des usagers.

La mise en place du PAD impliquera des démolitions et reconstructions significatives. Ces démolitions et la gestion des déchets produits génèrent des nuisances en termes de : volumes à traiter, charroi, bruit, énergie, pollution, etc. Des principes d'économie circulaire (visant la réutilisation et le recyclage) appliqués à la conception des futurs bâtiments et aux étapes de démolition de l'existant peuvent contribuer à réduire ces nuisances. Différentes recommandations ont été émises dans le RIE.

La gestion des déchets de démolition n'apparaît toutefois pas problématique au regard de la localisation du périmètre du PAD Midi permettant d'opter soit pour un itinéraire canal (transport par péniche conseillé) soit un itinéraire vers le Ring.

2.4. Synthèse des interactions

2.4.1. Divergentes :

- ☐ Les prescriptions du PAD admettent que les émergences puissent s'implanter sur différents îlots. Au niveau de l'impact visuel, cette prescription implique de fermer certaines vues proches et lointaines. Au niveau de l'ensoleillement elle réduit également le facteur vue du ciel (traduisant le niveau d'éclairage en lumière diffuse). Cependant en termes de mise en œuvre, cette prescription additionnée aux autres contraintes d'implantation des émergences (progressivité des socles vis-à-vis des constructions existantes, qualité des espaces publics au pied des émergences) risque d'être trop contraignante pour permettre la réalisation de projets.

Dans les deux domaines précités les impacts de cette implantation seront limités dans la mesure où l'implantation d'une tour peut contribuer à mettre en valeur la perspective depuis ou vers le site, et qu'elles se situent à proximité de la gare ce qui limite leur impact en termes d'ensoleillement (sauf pour Tintin) et qu'avec les techniques actuelles elles peuvent représenter un véritable challenge architectural emblématique de la ville (comme la tour du Midi à son époque). Les recommandations en ce sens ont donc été formulées de manière à baliser leurs localisations et à en faire un élément d'attention dans les décisions ultérieures mais sans en faire une contrainte prioritaire. Pour rappel le PAD envisage des volumes maximum capables, il est tout à fait possible de faire moins de surface de plancher dans les permis octroyés par la suite.

- ☐ Il est prioritaire dans divers chapitres (Urbanisme, faune et flore, être humain) de renforcer la végétalisation du site, cependant il est également nécessaire de prévoir des espaces ouverts dont le rôle puisse répondre aux besoins du programme et des flux piétons attendus à niveau de la mobilité (accès métro et équipements, places,

etc.) mais également visant au maintien du marché du midi. Il est par ailleurs primordial de tenir compte des contraintes techniques du sous-sol qui est particulièrement rempli par des ouvrages divers. Certaines recommandations relatives à la verdurisation sont donc nuancées afin de tenir compte d'un espace de pleine terre très réduit. Mais il est tout à fait possible de végétaliser intensivement sur dalle.

- Certaines recommandations relatives à l'ensoleillement risquent d'être trop rigides pour permettre la mise en œuvre du PAD au regard des enjeux fonciers présents et du programme visé. Celles-ci ne sont pas prioritaires par rapport à d'autres recommandations relatives à d'autres domaines qui concernent l'implantation d'un programme plus mixte et la création de nouveaux espaces ouverts (relatives aux aspects urbanistiques, de mobilité, socio-éco, être humain, etc.). Ces recommandations ont donc été nuancées pour tout le nouveau front bâti de la rue Bara de manière à être prises en compte mais de manière moins prioritaire que les autres éléments précités.
- L'implantation du logement mixé dans l'ensemble du périmètre est positive en termes urbanistiques et d'être humain afin d'éviter la création de zones à caractère monofonctionnel. Il est cependant également nécessaire de répondre aux besoins des entreprises dont le PAD vise à restructurer les implantations. La mise en œuvre de logements (de type logement familial) dans l'îlot Tri-posta Fonsny n'a dans ce sens pas été conseillé par le RIE car les contraintes de bruits et de mixité sont majeures. Ce lieu, par sa localisation (entre la rue Fonsny et les voies de chemin de fer), est peu propice à l'aménagement de fonctions sensibles.
- De même, 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. Cependant Au niveau urbanistique ce bâtiment, s'il est réussi architecturalement, est un élément permettant de structurer le boulevard Jamar en réponse au bâti existant, tout en permettant la création d'un intérieur d'îlot apaisé du côté du triangle Argonne et de l'Esplanade de l'Europe (sorte de mur anti-bruit). Une attention particulière doit être portée au maintien de la vue/alignement depuis Poincaré vers la maison communale d'Anderlecht.

2.4.2. Convergentes :

- Augmentation significative de la part de logements, maintien du stock de bureaux. Augmentation très importante des équipements et offre commerciale à adapter au cas par cas en fonction des phases de développement du PAD (recommandations du RIE).
- L'ouverture plus importante des îlots aurait un impact négatif dans plusieurs domaines : le bruit, le vent et la pollution de l'air entrent vers l'intérieur d'îlot et à niveau urbanistique le front bâti est plus déstructuré.
- Les prescriptions prévoient la mise en place systématique de la prescription 0.2 du PRAS, qui impose la réalisation d'un minimum d'espaces verts pour les projets de plus de 5000 m². La verdurisation de l'espace urbain du périmètre constitue une priorité, notamment au niveau du maillage écologique (chapitre faune et flore) et de l'amélioration du cadre de vie (chapitres Urbanisme et Être humain). Le PAD

impose que cette prescription s'applique également sur les espaces au sol construits sur dalle avec un minimum de 100cm de terre arable.

- Les prescriptions limitent la disponibilité en parking pour toutes les fonctions. Cela est logique au regard de la très bonne accessibilité tout en restant pertinent par rapport aux fonctions attendues qui ne nécessitent pas un usage absolu à la voiture. Pour les habitants existants au sein du PAD, sachant que le projet diminue les places en voirie, il faudra toutefois veiller à ce qu'ils soient inclus dans les parkings souterrains des nouvelles constructions ou dans les parking publics via une tarification adaptée (cela ne concerne que quelques ilots dans le PAD).
- Les prescriptions graphiques spécifient l'emplacement des liserés d'activation. Le RIE est favorable quant aux différents liserés indiqués. Par ailleurs le RIE spécifie lesquels devraient être spécifiquement à destination du commerce (priorité d'activation).

L'ensemble des recommandations se trouvent dans le chapitre IV « Conclusions, synthèse des recommandations et mesures de suivi »

2.5. Adaptation suite à l'analyse du scénario préférentiel

L'élaboration du projet de PAD Midi impose une séquence de travail 'proposition – test – correction'. Ce processus est assuré par un travail commun établi entre l'auteur du projet de PAD, l'auteur du RIE et l'autorité responsable de l'élaboration du PAD (perspective.brussels pour la Région). L'auteur du projet de PAD propose. L'auteur du RIE teste la proposition. L'autorité responsable décide, en concertation avec le comité d'accompagnement, de corriger (ou pas) la proposition initiale.

Ce travail abouti à la proposition du scénario préférentiel établi par l'auteur de projet du PAD en concertation l'auteur du RIE sous le contrôle de l'autorité responsable.

Le scénario préférentiel est testé une dernière fois dans le RIE afin de permettre à l'autorité responsable de s'assurer que les incidences sur l'environnement de ce dernier scénario sont acceptables. A ce moment, le RIE formule des conclusions et d'ultimes recommandations. A l'issue de cet exercice itératif, la Région a la possibilité de corriger une dernière fois le projet de plan et boucler ainsi la séquence 'proposition – test – correction' avant que le projet de PAD ne soit soumis à l'approbation et ensuite à l'enquête publique.

Ces dernières corrections concernent :

a. Ilot Tri Postal-Fonsny

- programme 'bureaux' : diminue de maximum 80.000m² à maximum 75.000m²
- programme 'établissements hôteliers/logements' : diminue de minimum 9.000m² à minimum 8.000m²
- programme 'établissements hôteliers/logements' élargi avec 'équipements'

Conclusion RIE : S'agissant d'un grand bâtiment actuellement à l'abandon, la modification est issue d'une erreur de mesurage.

- o c'est une modification à la marge sans modifier les conclusions de l'analyse RIE puisque c'est une diminution du programme de bureaux et de hôtel/logements et une augmentation de l'équipement ce qui est pointé dans le RIE comme manquant justement sur cette zone. C'est donc une modification qui a des incidences positives.
- o la modification permet de conserver le bâtiment existant dans son intégralité, ce qui est recommandée dans la RIE.

b. Ilot France-Vétérinaires

- programme 'bureaux' dans la zone 10A : monte de maximum 38.000m² à maximum 40.000m²
- Le triangle d'espace public qu'on avait donné un statut d'espace bâissable restera espace public.

Conclusion RIE : c'est une modification à la marge sans modifier l'analyse du RIE.

- o Le fait de monter le bureau à cet endroit a été recommandé par le RIE au regard de sa position peu qualitative pour y placer du logement, à l'inverse placer un front bâti avec du bureau le long du faisceau ferré permet de d'optimiser cette fonction sur le pôle de gare tout en permettant de faire barrage à la propagation du bruit vers les ilots résidentiels de la rue de France et de la rue Bara. L'augmentation de superficie est non significative et ne modifie pas l'analyse des incidences pour cet ilot.
- o Finalement, le fait de garder la forme d'origine au coin de la rue de France/Vétérinaires permet de dégager un plus grand espace public en vis-à-vis de celui de l'ilot des deux gares. ça permet de dégager de l'espace public c'est donc une incidence positive.

c. Ilot Tintin

- gabarit bâtiment zone 7B : diminue de 45m à 28m
- programme 'logements' : diminue de minimum 26.000m² à minimum 16.000m²
- cheminement public : a eu le statut de 'suggéré' (plutôt que d'être obligatoire)

Conclusion RIE : C'est une modification importante mais qui suit les conclusions du RIE.

- o La diminution du gabarit de la zone de 45 à 28m est un choix entre confort et urbanisme. En effet, en urbanisme il était pointé l'avantage d'avoir cette déclivité entre les gabarits (150 à 45 à 28m) en lien également avec le bâtiment Horta Bara. Cependant dans les thématiques ombrage, vent, bruit, urbanisme (vis-à-vis), cette proximité entre bâtiment conventionnel de 28m (conforme à l'ilot actuel et aux bâtiments en vis-à-vis) et un bâtiment plus haut était perçu négativement. Le fait de rabattre le socle à 28m sur la totalité de l'ilot et de ne permettre qu'une seule émergence est donc positif en vent, ombrage, bruit et vis-à-vis des constructions du projet de PAD mais aussi avec les bâtiments existants extérieurs au PAD.
- o La diminution du programme est en lien avec cette modification de gabarit MAIS aussi avec les recommandations du RIE puisque ce dernier stipule à plusieurs reprises tant

dans l'analyse des alternatives que du scénario préférentiel qu'il n'est pas recommandé de densifier la fonction logement à cet endroit puisqu'il s'agit d'un ilot très particulier au niveau de sa position, de sa taille et de sa forme et qui cumule beaucoup d'incidences négatives pour cette fonction. À l'inverse, le RIE stipule que la densification du bureau à cet endroit est pertinente et qu'un déséquilibre des fonctions en faveur des bureaux comme proposé dans cette version revue du projet de PAD est positive. Le volet logement diminue en quantité pour augmenter en qualité sur cet ilot ce qui est perçu positivement par le RIE. L'équilibre global du PAD reste inchangé, il n'y a donc pas de modification des incidences à l'échelle du PAD.

- o Le fait de 'suggérer' un passage plutôt que de l'imposer peut-être perçu comme une façon de régler les différentes incidences négatives pour cet espace comme pointé dans l'analyse des alternatives au projet de PAD (être humain, vent, confort global au vu de son étroitesse, gestion de cet espace). Il était suggéré de fermer son passage pendant la nuit.