

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

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public¹, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de l'Arrêté ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Midi », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) «Midi » en date du « 12 juin 2018 ».

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

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

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

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

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

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

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

Perspective:

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

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

Notion de quartier ouvrier : l'idée n'était pas du tout d'attacher de connotation négative à ce terme. Il s'agit avant tout d'une description du profil socio-économique des habitants du quartier. Les analyses montrées ne confirment pas encore les tendances récentes dans le quartier. Une

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

analyse plus fine avec des chiffres plus récents est en cours pour vérifier l'ampleur de l'évolution du profil socio-économique de la population en cours.

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

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

Quels seront les occupants des bureaux supplémentaires ?

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

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

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

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

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

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

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

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

Perspective

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

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

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

Mobilité : pour gérer l'augmentation de la mobilité, des décisions de principe sont prises pour appréhender la navette automobile entrante, entrant à Bruxelles par le boulevard Industriel. L'idée est d'offrir une solution alternative aux navetteurs via un parking de dissuasion situé en amont avec une liaison en transports publics pour le relier à la gare du Midi. L'autre levier pour la mobilité est le stationnement. Le PAD envisagé offre la possibilité d'agir sur l'offre de stationnement dans les nouveaux développements, pour éviter que des développements soient générateurs de demandes de mobilités nouvelles. Il y a de nombreuses places de stationnement sous-utilisées dans le quartier et nous travaillons sur la mutualisation de ces places.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Perspective

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

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

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

Dans le plan, nous prévoyons des surfaces dédiées à de l'équipement public. Si des opérateurs compétents se manifestent, ils pourront utiliser ces espaces pour la problématique des SDF. Marché : il a bien été pris en compte pendant l'élaboration du Schéma directeur. La proposition pour l'espace public s'accorde à ces besoins et une halle alimentaire a été proposée dans les quadrilatères.

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

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

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

Perspective

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

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

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

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

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

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

27 juin 2018