

GARE DU MIDI

Note d'orientation pour le développement du quartier Midi

Janvier 2012 – mise à jour juin 2012



Ce dossier a été réalisé par l'équipe Développement Territorial de l'ADT :

- Yves ROUYET, responsable ;
- Claire HEUGHEBAERT, chargée de projet zone Midi ;
- Pierre LEMAIRE, chargé de projet ;
- Raphaël MAGIN, chargé de projet ;
- Louise RICHARD, chargée de projet ;
- Cédric VAN MEERBEECK, chargé de projet.

Nous tenons au préalable à remercier l'ensemble des personnes rencontrées et les participants aux ateliers qui ont contribué fortement à la réalisation de cette note.

Cabinet du Ministre-Président

Tom SANDERS

Cabinet de la Ministre des Travaux Publics

Christel STRAETEMANS

Cabinet du Ministre de l'Urbanisme

Thierry MERCKEN

Cabinet du Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité

Arnaud VERSTRAETE

Bruxelles-Ville

Marie-Pierre MATHY

Éric VANDEBERRE

Nicole VANDERAEGHE

Commune d'Anderlecht

Gaëtan GOIDSENHOVEN

Laurent GABELE

Patrice DEMOL

Alain GOSSET

Didier NOLTINCKS

Yvette ZEGE

Commune de Saint-Gilles

Patrick DEBOUVERIE

Olivier PIROTTE

Kamal ADINE

Catherine AVAKIAN

Christophe DE BLIECK

Commune de Forest

Annie RICHARD

bMa

Olivier BASTIN

AATL-DU

Albert GOFFART

Francisco GUILIAN

AATL-DEP

Myriam CASSIERS

Monique COPPENS

Sophie KOEKELBERG

Véronique VAUSSE

AATL-DMS

Sybille VALCKE

Bruxelles-Mobilité

Pierre-Jean BERTRAND

Chris CEUSTERMANS

Thao NGUYEN THI PHUONG

Joséphine NTINU

Chantal ROLAND

Ulric SCHOLLAERT

Koen VANDEKERKHOVE

IBGE

Gaëtan CUARTERO DIAZ

SDRB

Myriam DUBOIS

Martine GOSSUIN

ATRIUM

Amandine BILLON

STIB

Dominique JUNNE

Jean Michel MARY

Amandine STEVEN

Jean-Claude de WILDE d'ESTMAEL

SNCB Holding

Serge DEVEU

Philippe ROSSEELS

EuroImmoStar-Eurostation

Salvatore BONO

Thierry DE LIMBURG STIRUM

Wim MICHIELS

Léo PARDON

Pascal SALMON

Daphné WOUTERS

INFRABEL

Patrick FRENAY

Lucia VAN LAER

Jan VAN NEROM

Jan UITERSPROT

ATENOR

Didier LERINCKX

Stéphan SONNEVILLE

Charve (concessionnaire marché Midi)

M. TRUDON DES ORMES

IEB

Gwenaël BREES

Claire SCOHIER

Cimatics

Muriel CLAES

Nicolas WIERINCK

Arsis / Space syntax

Guido STEGEN

BUUR

Jens AERTS

COOPARCH-RU

Jean De SALLE (indépendant)

Christian FRISQUE

Mati PARYSKI

Construct Eco

Jean-Paul WOUTERS

Espaces Mobilités

Laure VANDENBOSSCHE

MSA

Benoît MORITZ

SUEDE 36

Christophe MERCIER

SUM

Livia de BETHUNE

Patrick MEYERSOEN

Charlotte NOËL

Transurb

Thierry DUQUENNE



Illustration 1 : Participants à l'atelier du 21 Novembre 2011

« Aux abords de la gare du Midi

(...)

L'hésitation n'appartient qu'aux seuls passagers peu habitués au lieu. Environnement gris, lumières artificielles et dédales de couloirs longés de commerces et de fast-foods en tout genre introduisent à Bruxelles. (...) Bruxelles est d'une lecture difficile, disent ses habitants, à commencer par cette gare et le réseau de trams et de bus qui se dessinent par la suite. (...) La reconfiguration récente de la gare du Midi et de ses abords renforce l'impression d'un no man's land urbain pris dans une logique de modernité rimant avec rationalité et uniformisation. Le marché du Midi, l'un des plus importants d'Europe, prend possession des parvis et trottoirs alentours le dimanche matin. Etals de fruits et de légumes exotiques, d'épices, de productions fermières, de vêtements et odeurs de gaufres chaudes ou de frites redonnent alors vie au pourtour de la gare et montent à l'assaut de la Porte de Hal. Chaque dimanche, se sont plus de 400 commerçants qui s'installent et se répartissent entre les communes de Saint Gilles et d'Anderlecht. Brouhaha de voix, mélange des genres, toutes les communautés de Bruxelles se retrouvent.

En ce jour de semaine, rien de tout cela ne transparait. (...) Sur le quai, l'attente se perd dans la vision froide de ce qui l'entoure. Sur le toit d'un immeuble lointain, les têtes de Tintin et Milou sourient, figées.»

Extrait de *Bruxelles Itinéraires* de François Schuiten et Christine Close, Lonely Planet, éditions Casterman, février 2010

TABLE DES MATIERES

1	DIAGNOSTIC	17
1.1	Morphologie urbaine et fonctionnelle	17
1.1.1	Histoire	17
1.1.2	Lecture du tissu urbain dans le périmètre d'observation	40
1.1.3	Lecture du tissu urbain dans le périmètre opérationnel.....	48
1.1.4	Les espaces publics dans le périmètre d'observation	54
1.2	La gare	65
1.3	Les abords de la gare : une question essentielle pour l'image de Bruxelles ?.....	68
1.4	La gestion et l'entretien des espaces du pôle intermodal et des abords de la Gare.....	68
1.5	Mobilité	70
1.5.1	Place de la gare du Midi à l'échelle internationale	70
1.5.2	Place de la gare du Midi à l'échelle nationale.....	71
1.5.3	Place de la gare du Midi à l'échelle métropolitaine	73
1.5.4	Place de la gare du Midi à l'échelle régionale	75
1.6	Situation socio-économique et logement	91
1.6.1	Une Evolution forte de la population.....	91
1.6.2	des quartiers densément peuplés.....	92
1.6.3	Une surreprésentation des enfants et jeunes adultes	93
1.6.4	Une population familiale.....	94
1.6.5	Un manque d'attractivité de certains quartiers.....	96
1.6.6	Un taux de chômage élevé notamment chez les jeunes.....	96
1.6.7	Des revenus faibles	98
1.6.8	Un niveau de formation faible	100
1.6.9	Conclusions population	101
1.6.10	Une surreprésentation de locataires	103
1.6.11	Des petits logements	103
1.6.12	Part des logements sociaux	104
1.6.13	Confort des logements.....	105
1.6.14	Etat du bâti.....	106
1.6.15	Le marché du logement	107
1.6.16	Valeur architecturale du bâti	109
1.7	Equipements.....	114
1.7.1	Equipements d'enseignement et de formation	114
1.7.2	Equipements d'accueil de la petite enfance	114
1.7.3	Equipements culturels.....	115
1.7.4	Equipement d'aide aux sans-abris et démunis	115
1.7.5	Besoins identifiés en termes d'équipements	116
1.7.6	Foire du Midi	117
1.8	Dynamisme économique.....	118
1.8.1	Répartition des activités.....	118
1.8.2	Le secteur hôtelier	122
1.8.3	Commerce et Horeca	122
1.8.4	L'émergence d'un pôle créatif et culturel	127
1.8.5	Le secteur tertiaire	127
1.9	Les enjeux issus du diagnostic	133
1.9.1	La Gare et le pôle intermodal.....	133
1.9.2	Le quartier de la gare et les quartiers alentours	134

2	CADRE STRATEGIQUE, REGLEMENTAIRE ET OPERATIONNEL.....	138
2.1	Le plan de secteur de 1979 : maintien des vocations historiques de quartiers	139
2.2	Le Schéma de Développement pour les abords de la Gare du Midi (1991) : accompagner l'arrivée du TGV dans le quartier	140
2.2.1	Les propositions du Schéma de Développement	140
2.2.2	La mise en œuvre du schéma de développement des abords de la gare du Midi	144
2.2.3	La transposition du Schéma de Développement à travers des PPAS de 1993 à 1999	145
2.3	Le PRD de 1995 : l'affirmation de la vocation tertiaire du quartier du Midi	146
2.4	Le PRAS (2001).....	147
2.5	Le PRD de 2002 : Le PIR Midi devient zone levier.....	150
2.6	Le quartier du Midi dans les documents de planification stratégique des communes.....	153
2.7	Le Règlement régional d'Urbanisme (RRU)	153
2.7.1	Stationnement en dehors de la voie publique	153
2.7.2	Gabarits	153
2.8	Le Plan de Développement International (PDI) : le quartier de la gare du Midi est désigné comme pôle de développement stratégique.....	154
2.9	Masterplan de la gare du Midi	155
2.9.1	Organisation du pilotage du Masterplan : le protocole de coopération.....	155
2.9.2	Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers.....	158
3	PROJETS DÉVELOPPÉS.....	163
3.1	Les projets de réorganisation de la mobilité	163
3.1.1	Schéma de circulation ARSIS	163
3.1.2	Proposition de mobilité EuroImmoStar	166
3.1.3	Projet de transformation progressive du réseau pré-métro en réseau métro	203
3.1.4	Projet de mise en souterrain des tramways sous l'avenue Fonsny	206
3.1.5	Projet de site propre tram rue de Fiennes	214
3.2	Les projets de réaménagement de la Gare et de ses abords	219
3.2.1	Projet de réaménagement de la gare et de ses abords	219
3.2.2	Projet d'aménagement de l'avenue de Stalingrad - Ville de Bruxelles	231
3.3	Les projets immobiliers	233
3.3.1	Projet « Victor »	235
3.3.2	Projets bâtiments « Fonsny » et « V ».....	241
3.3.3	Projet de logements îlot France – Bara	251
3.3.4	Projets et densités.....	257
3.3.5	densités et gabarits	259
3.3.6	Des signaux.....	263
3.3.7	De nouvelles tours dans le quartier ?.....	264
3.3.8	Adéquation des projets avec les caractéristiques du marché immobilier	268
4	RECOMMANDATIONS.....	272
4.1	La définition D'un projet urbain du quartier Midi	273
4.1.1	Un outil opérationnel : le « schéma directeur »	305
4.1.2	Définition d'un programme d'équipements	307
4.1.3	Réorganisation de la mobilité aux abords de la gare	308
4.1.4	Conception des espaces publics.....	310

4.2	Mise en oeuvre du projet urbain.....	314
4.2.1	La gouvernance	314
4.2.2	Points d'attention pour concerter et s'approprier un projet urbain	318
4.2.3	Les moyens.....	321
4.2.4	Financer équitablement les aménagements urbains	321
4.2.5	Le phasage.....	322
4.3	Gestion de terrain : placer l'utilisateur au centre	323

INTRODUCTION

Le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale a confié à l'ADT par courrier en date du 20 juillet 2011 la mission de réaliser une note d'orientation sur le développement du quartier Midi.

Les principaux attendus de cette mission étaient les suivants :

- « *l'analyse de la situation existante du quartier ;*
- *l'analyse des besoins du quartier à l'aune des objectifs du PDI et des données relatives au boom démographique attendu ;*
- *la synthèse des réflexions en cours et compilation des projets existants ;*
- *l'évaluation des potentielles incidences de ces projets sur le quartier. »*

Cette note doit permettre au Gouvernement de se prononcer sur les grandes orientations à mettre en œuvre afin de réaliser un développement cohérent répondant tant aux enjeux locaux que régionaux de ce quartier.

Pour ce faire, l'ADT a rencontré un grand nombre d'acteurs (institutionnels, associatifs, bureaux d'études) et porteurs de projets dans la zone. Trois ateliers de travail relatifs à l'urbanisme, l'architecture et la mobilité ont été organisés. L'objectif des ateliers était double :

- récolter et partager l'information ;
- valider et partager des recommandations.

Le périmètre investigué est volontairement large afin de bien évaluer les relations entre la gare et les quartiers environnants et de déterminer le potentiel de développement pour ceux-ci.

MÉTHODE DE TRAVAIL

Sources d'informations

Cette note d'orientation a été réalisée par l'équipe de l'ADT à partir des éléments suivants :

- Visites de terrain ;
- Rencontres avec les porteurs de projets ;
- Rencontres avec les différents acteurs et parties prenantes de la zone (cf. liste des entretiens ci-avant) ;
- Analyse de la documentation et littérature existante (dont, notamment, le « Schéma de développement des abords de la gare du Midi » de 1991 et « l'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » de 2008) ;
- Organisation de trois ateliers thématiques : avec des urbanistes impliqués dans des projets de la zone sur les thèmes projet urbain/espaces publics et projets architecturaux, avec les acteurs impliqués sur la mobilité. Ces ateliers visaient à récolter et partager l'information, valider et partager des recommandations.
- Recours à deux expertises : immobilière avec DTZ et mobilité avec Constuct-Eco (JP. Wouters).

Parti pris

Pour des questions de temporalité, l'ADT a pris le parti de ne pas traiter les questions relatives aux problèmes de capacité de la Jonction ferroviaire Nord-Midi évoqués par le groupe SNCB. Bien qu'il fasse peser des incertitudes fortes sur le développement du quartier Midi, ce dossier ne pouvait trouver de solutions dans le cadre de la présente note. Or les différentes solutions techniques pour éventuellement opérer ce dédoublement font peser des incertitudes fortes sur le développement des projets dans le quartier, tout particulièrement pour ceux de la SNCB.

Il appartient aux autorités fédérales de proposer une solution technique, un budget et un calendrier. En fonction des choix opérés et validés, le projet urbain du quartier de la gare du Midi et ses déclinaisons devront être adaptés.

Difficultés rencontrées

La difficulté principale du dossier tient à l'existence de visions très différentes chez les acteurs impliqués dans le développement de ce quartier. Au sein même de chaque structure, des points de vue opposés peuvent être adoptés par les techniciens. Il n'y a pas de point de vue unique de la structure. Cette situation est particulièrement forte au sein de la SNCB et de ses différentes filiales. Les points de vue sont également très différents entre techniciens et politiques.

Par ailleurs, la difficulté majeure rencontrée pour la réalisation de la note est la non transmission par la SNCB d'éléments d'informations importants demandés dès le mois d'août sur leurs projets : besoins, programmes, plannings, affectations, schémas fonctionnels, etc.

L'interlocuteur de l'ADT au sein de la SNCB était EuroImmoStar-Eurostation. Dans un premier temps, cette structure était d'accord pour fournir la documentation demandée moyennant la signature d'une clause de confidentialité.

Dans un second temps, EuroImmoStar-Eurostation s'est ravisée. Ils n'ont pas été autorisés à fournir les informations demandées et n'ont pas participé aux deux premiers ateliers organisés. Ils n'ont donc pas présenté leurs projets aux membres de l'atelier comme ils étaient invités à le faire. L'ADT a présenté les projets à leur place. Ils ont participé néanmoins au dernier atelier sur la mobilité.

En conséquence, l'information sur les projets immobiliers de la SNCB repose en grande partie sur des éléments présentés lors des comités de pilotage sur la gare du Midi que nous a fourni le cabinet du Ministre-Président.

Conditions de réalisation de la note

Cette note a été réalisée sur une période de 5 mois entre juillet 2011 et décembre 2011 à partir de la documentation disponible. Seule « l'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » élaborée en 2008 par le cabinet ARSIS pour EuroImmoStar-Eurostation propose une analyse globale et récente de la structure spatiale des quartiers autour de la gare et réalise des propositions d'intervention urbaine. A ce titre, elle a constitué le document de référence pour la réalisation de cette note.

Afin de construire un avis élargi sur l'état des lieux et les recommandations pour un développement organisé du quartier, l'ADT a organisé des ateliers thématiques réunissant pour les deux premiers d'entre eux des urbanistes ayant une connaissance approfondie des quartiers autour de la gare. Il s'agissait des auteurs de projets des contrats de quartier Rouppe, Fontainas, Canal-Midi, St Antoine, du PCD d'Anderlecht, du PPAS de Biestebroeck, du « schéma de développement des abords de la Gare du Midi » de 1991 et de « l'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » réalisée pour EuroImmoStar-Eurostation en 2008. Le troisième atelier sur la mobilité a réuni les administrations en charge de cette question ainsi qu'EuroImmoStar-Eurostation.

Plan du rapport

Le rapport comprend un diagnostic succinct de la zone, une identification des grands enjeux, une analyse du cadre stratégique, réglementaire et opérationnel, une analyse des projets en cours et des recommandations pour la poursuite du développement du quartier Midi.

Périmètres d'études

Afin d'étudier le quartier de la gare et ses relations avec son environnement proche et éloigné, deux périmètres d'étude ont été pris en compte :

- une zone d'observation large permettant de mesurer les relations entre la gare et les quartiers environnants ;
- un périmètre opérationnel restreint autour de la Gare qui permet d'appréhender les liens entre la gare et son environnement immédiat. Ce périmètre est par ailleurs concerné par de grands projets immobiliers en cours de développement.

Les échelles métropolitaines et internationales impactés notamment à travers les projets RER et de grande vitesse ferroviaire ont été abordés également au travers des chapitres sur l'immobilier et la mobilité.

Le périmètre d'observation

La zone d'observation est d'environ 502 ha. Elle est comprise entre les différents pôles régionaux actuels ou en devenir que sont le périmètre du futur PPAS Biestebroeck, le site des Abattoirs, la Porte de Ninove, le pôle Rouppe/Fontainas, la place Louise, la Porte de Hal, la barrière de Saint-Gilles et le Wiels. Elle est délimitée au nord-ouest par le Canal. Elle correspond en grande partie au fond de la vallée de la Senne et son versant abrupt est.

Elle correspond à 10 quartiers tels que délimités dans le cadre du Monitoring des quartiers¹ tous compris dans le croissant pauvre de Bruxelles, soit l'ensemble de Cureghem, le quartier de la Gare du Midi, les quartiers dits du « bas » de Forest et du « bas » de Saint-Gilles (Bosnie et Porte de Hal), les quartiers Anneessens, Stalingrad et les Marolles.

Elle est à cheval sur cinq communes : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Molenbeek Saint-Jean (de façon marginale) et Saint-Gilles.

La gare du Midi est au centre de l'ensemble de ces quartiers, qui sont répartis de part et d'autre de la voie ferrée. Cette dernière peut constituer une barrière urbaine importante.

La gare représente quant à elle une opportunité de développement urbain en lien avec les grands pôles de développement voisins que sont : le pôle du Canal avec Biestebroek et les abattoirs, le pôle autour du Wiels avec la ZIR Van Volxem et le centre-ville.

Le périmètre comprend de nombreux éléments structurants :

- l'urbanisme du XIX^{ème} siècle a organisé l'espace avec de nombreux points de repères et des grands axes rectilignes permettant la mise en scène de ces repères urbains (le boulevard de la Révision et l'École Vétérinaire, le boulevard Jamar et la Maison communale, l'avenue Fonsny tracée dans la perspective de la flèche de l'hôtel de Ville, etc.)
- des infrastructures marquant fortement le paysage et constituant des barrières : la voie ferrée, le Canal et la Petite Ceinture.

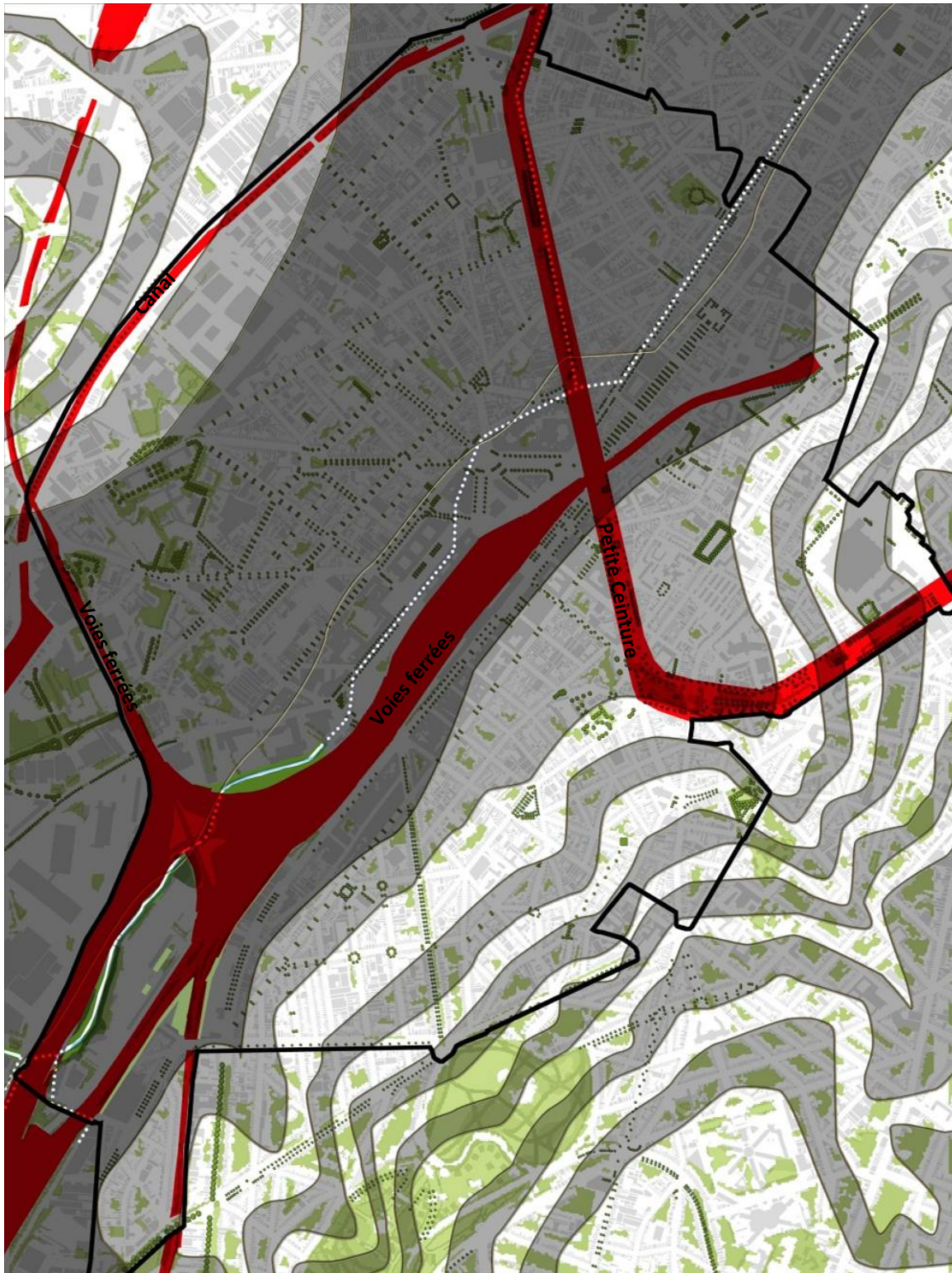
Le périmètre comprend également des points de repère importants à l'échelle régionale :

- la Tour du Midi (et non pas la gare ...) ;
- la Porte de Hal ;
- le Wiels ;
- etc.

¹ *Le Monitoring des quartiers (IBSA – ADT) a délimité la région bruxelloise en 145 quartiers représentant chacun une entité d'observation urbaine cohérente et correspondant au regroupement de secteurs statistiques. Des informations quantitatives sont donc disponibles à cette échelle.*



Carte 2 : Distances des différents pôles depuis la Gare du Midi
Source : ADT, fond de plan Google maps



Carte 3 : Carte des éléments structurants du paysage

Source : ADT, 2011.

Le périmètre d'observation est situé majoritairement dans les terrains plats du fond de la vallée de la Seine et les premiers mètres de son versant est

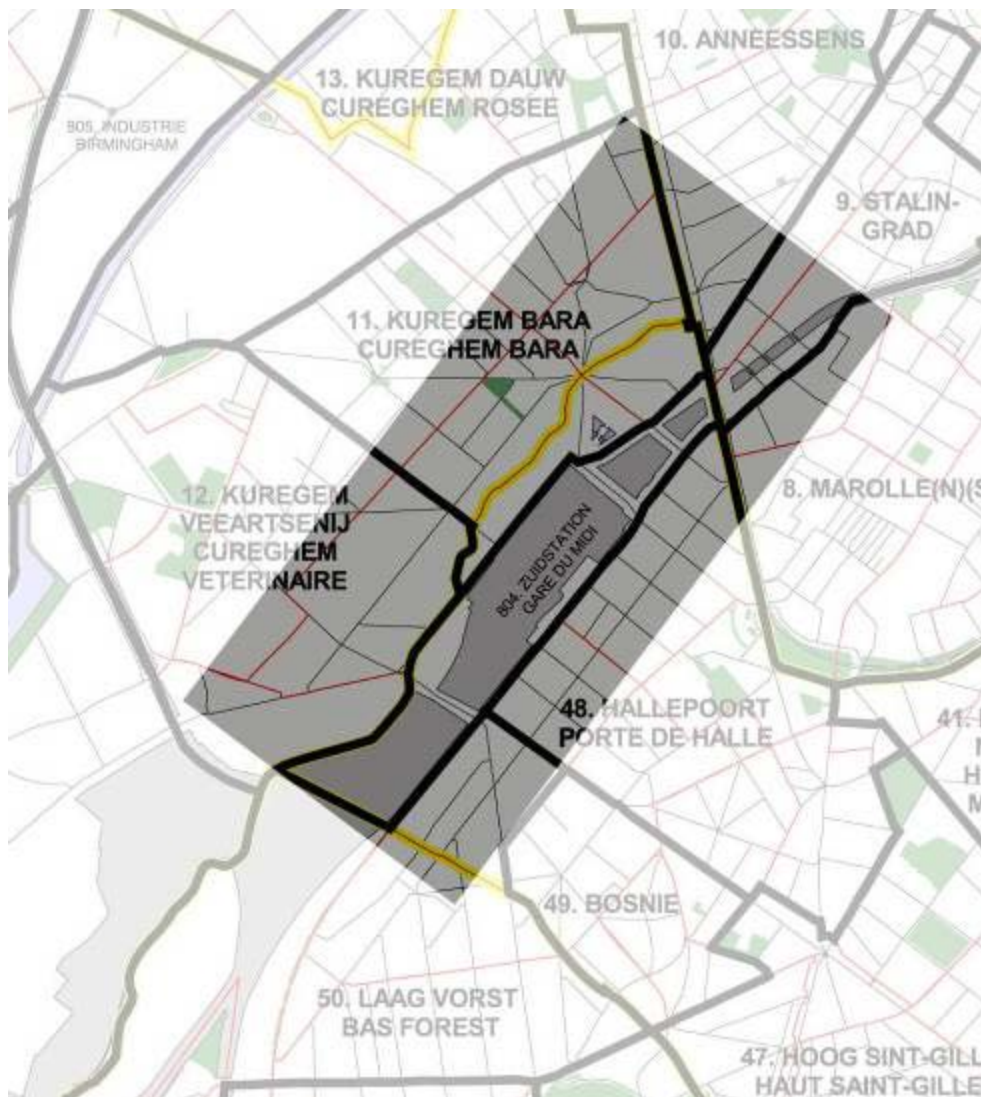
Le périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel est d'environ 150 ha, situés de part et d'autre de la voie ferrée. Il est circonscrit aux îlots proches de la Gare.

Il comprend :

- les îlots limitrophes de la gare qui ont vécu l'ensemble des transformations urbaines liées aux modifications de la gare elle-même;
- les premiers îlots des quartiers traditionnels qui entourent la gare et qui n'ont pas été touchés par les transformations récentes.

Il est à cheval sur le territoire des communes d'Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest (de façon marginale) et Saint-Gilles.



Carte 4 : Périmètre opérationnel

Source : ADT.

Le périmètre opérationnel est un rectangle de 830 mètres de largeur sur 1 800 mètres de longueur. Les limites communales apparaissent en jaune

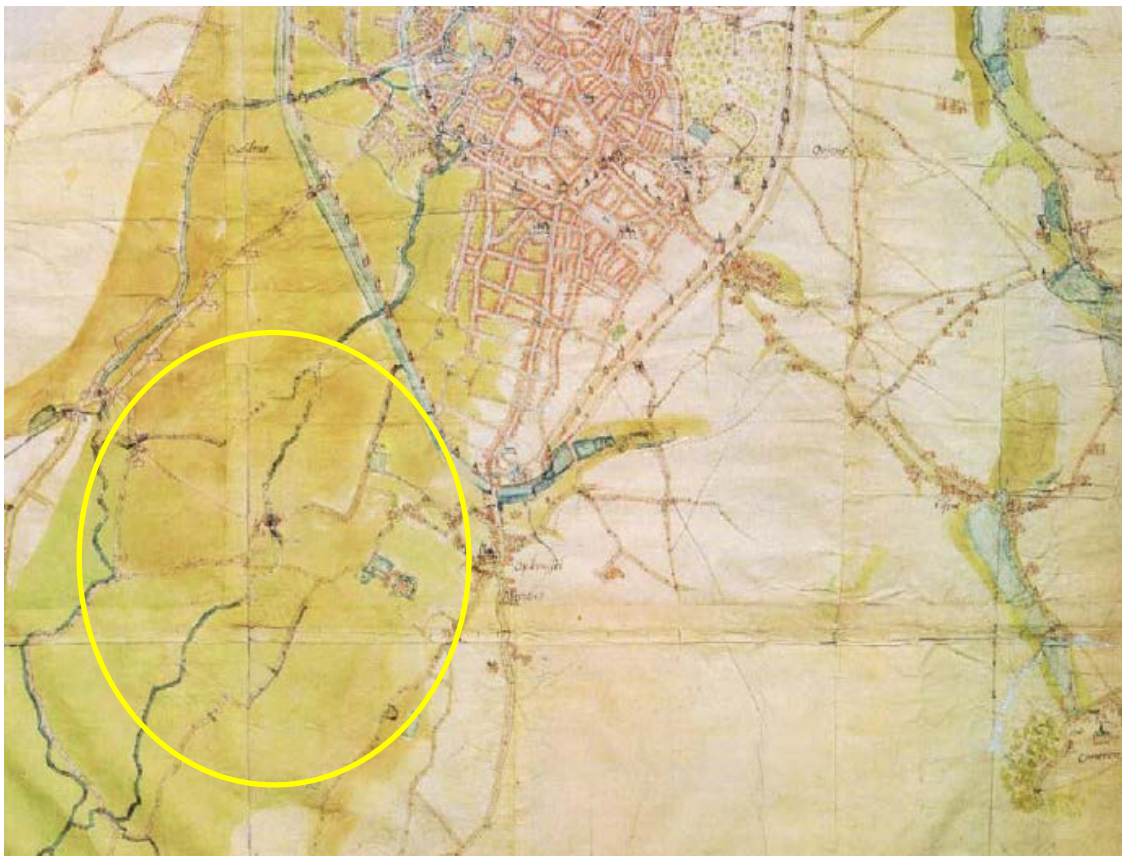
1 DIAGNOSTIC

1.1 MORPHOLOGIE URBAINE ET FONCTIONNELLE

1.1.1 HISTOIRE

XVI^{ÈME} – XVIII^{ÈME} SIÈCLES : UNE ZONE RURALE

Les quartiers du périmètre d'observation sont localisés majoritairement dans le fond de la vallée de la Senne. Situés en grande partie en zones marécageuses, ils n'ont été que tardivement urbanisés après avoir servi de terres de maraîchage et d'élevage pour l'approvisionnement de la Ville.



Carte 5 : Carte manuscrite dressée par Jacob Van Deventer, 1555

Source : © BRA, Cabinet des Manuscrits

La carte de Deventer à la moitié du XVI^{ÈME} siècle fait apparaître en vert pâle le fond de la vallée de la Senne. On distingue clairement les tracés de la Senne et de ses affluents qui contribuent à faire de l'actuel quartier de Cureghem une zone humide. La ville est alors contenue dans l'enceinte du XIV^{ÈME} siècle. Le noyau du faubourg de Saint-Gilles apparaît déjà au-delà de cette enceinte.

XIX^{ÈME} : LA VILLE SORT DU PENTAGONE, CRÉATION DES QUARTIERS AUTOUR DE LA GARE ET INDUSTRIALISATION DE CUREGHEM

AU XIX^{ÈME} siècle, la croissance de la ville due au nouveau statut de capitale de Bruxelles et à l'essor de l'industrialisation va contribuer à transformer radicalement ces quartiers. Deux éléments vont être déterminants :

- la réalisation du canal entre Bruxelles et Charleroi, achevé en 1832, qui permet de rejoindre le bassin hennuyer et ses charbonnages et qui contribuera grandement au développement industriel de Bruxelles et de Cureghem en particulier ;
- le développement du chemin de fer parallèlement à l'axe du canal, dans les zones les plus planes de la Ville.

La gare des Bogards (1840)

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, la gare comportait six voies. Elle était le terminus des trains en provenance de Mons, Charleroi et la Louvière. Elle fut rapidement saturée et le développement industriel du XIX^{ÈME} siècle a conduit à vouloir la faire sortir du centre-ville de Bruxelles. Sa démolition en 1864 a été l'occasion d'assainir le quartier qui subissait fréquemment les inondations de la Senne et de réaliser à l'emplacement des voies désaffectées une avenue majestueuse : la drève du Midi (actuelle avenue de Stalingrad)².

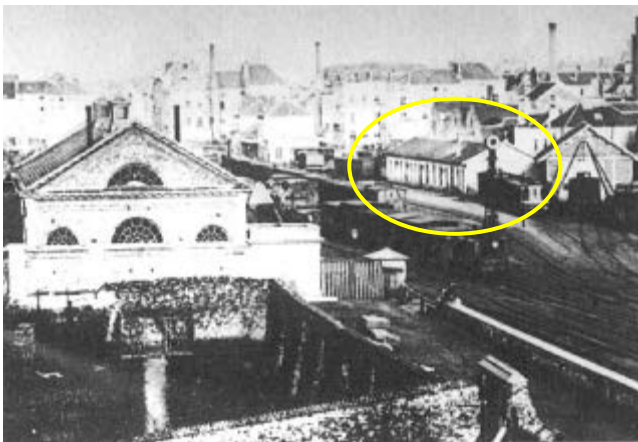
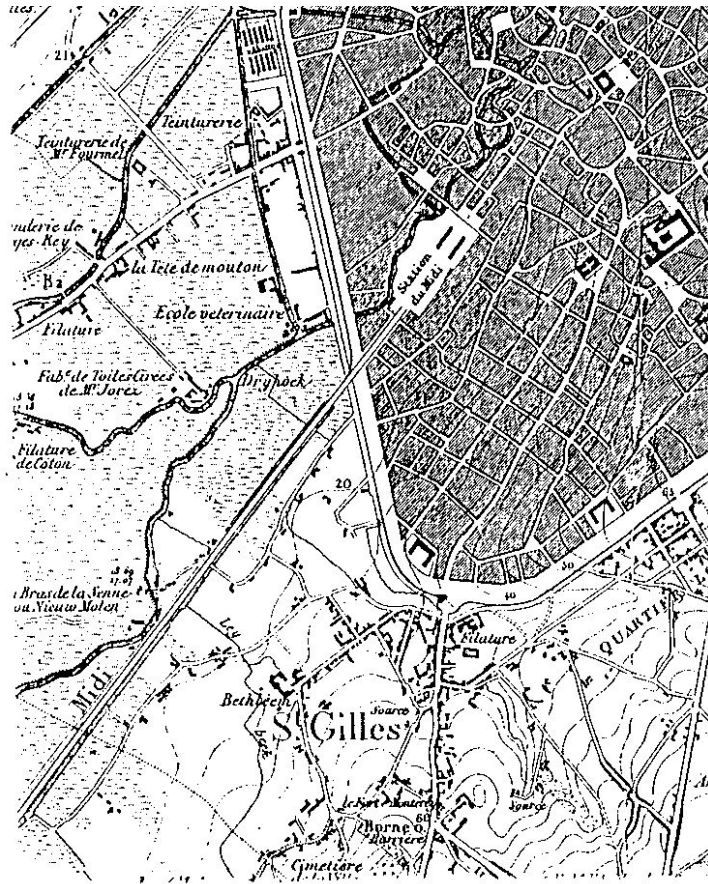


Illustration 2 : La Gare des Bogards en 1845

Source : MEYFROID C. Etude : La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique (images de la collection SNCB)

Les bâtiments de la gare des Bogards sont de facture modeste. Illustration gauche : A l'arrière-plan la station et la place Rouppe. A l'avant-plan, à gauche, la Senne.

² MEYFROID C. Etude : *La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p.



Carte 6 : Plan de Bruxelles et ses faubourgs par Vandermaelen (1858).

Source : IGN

La ligne du « chemin de fer du Hainaut » est établit dès 1840 dans le fond de la vallée et pénètre en ville. La Gare des Bogards est implantée au droit de l'actuelle Place Rouppe

Devenue très rapidement sous dimensionnée, la gare est déplacée vers Saint-Gilles pour y créer la « gare du Midi ». Son déplacement a conduit à des transformations urbaines radicales selon un plan d'aménagement d'ensemble mené par l'inspecteur-voyer Victor Besme (« Plan général pour l'Extension et l'Embellissement de l'Agglomération Bruxelloise », 1862). Quelques sociétés privées vont intervenir dans l'aménagement de la zone qui s'avérera lucratif : la Compagnie immobilière de Belgique (qui percera la rue de l'Argonne et l'avenue Clémenceau), la société immobilière du Midi et la société immobilière de Cureghem³.

³ MEYFROID C. Etude : *La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p

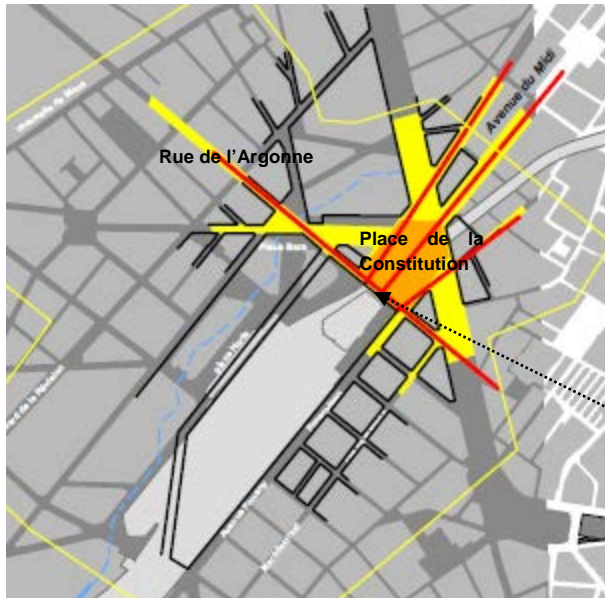


Carte 7 : Extrait de la carte de repérage de Victor Besme (vers 1865)

Victor Besme projette autour de la nouvelle gare du Midi un tracé de voies parallèles et perpendiculaires aux voies ferrées permettant de délimiter des îlots. Côté Saint-Gilles, les îlots sont de forme carrée d'environ 90 mètres de côté.

La gare d'Auguste Payen (1864-1869)

La Gare du Midi est créée avec une vaste place dite de « la Constitution » jouant le rôle de parvis de la gare et d'entrée dans la Ville. Érigée par l'architecte Auguste Payen, cette gare de facture éclectique et monumentale jouait pleinement le rôle de porte de la ville en lien étroit avec son vaste parvis accentuant la monumentalité de la gare. 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.



La carte montre la superposition de la structure urbaine créée à l'occasion de la réalisation de la gare d'Auguste Payen et la structure urbaine existante.

La gare est mise en scène dans le tissu urbain, grâce à la création de la Place de la Constitution qui permet de relier la gare au centre-ville. Le lien avec les quartiers de Saint-Gilles et d'Anderlecht est assuré par la création de la rue de l'Argonne.

entrée de la gare

Carte 8 : La gare d'Auguste Payen, une gare connectée sur le tissu urbain

Source : ARSIS. Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers – Partie 1 Analyse de la situation existante, 2008



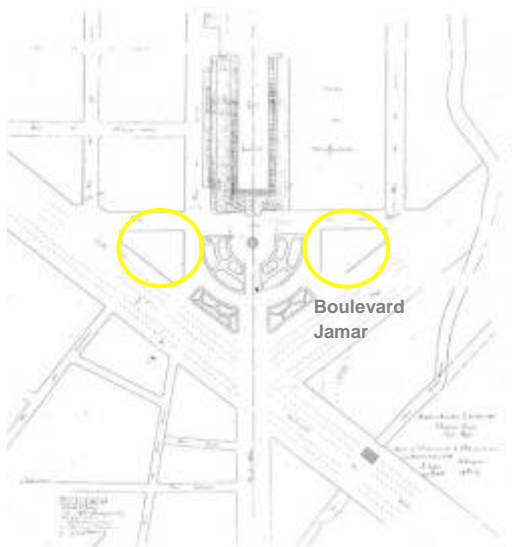
Illustration 3 : Vue de la gare du Midi d'Auguste Payen

Source : www.irismonument.be, Collection cartes postales de Dexia Banque, s.d.

La Gare du Midi est créée à l'emplacement de l'actuelle Place de la Constitution en 1864. Elle comporte trois bâtiments en « U » enserrant une halle métallique couvrant les voies. La façade principale est coupée par un portique monumental prenant la forme d'un arc de triomphe romain dominé par un quadrigé ailé illustrant la rapidité des moyens de communication.

La transformation des quartiers

Le tracé de la place de la Constitution s'accompagne de la création du boulevard Jamar et de la création d'un quartier d'îlots en damier du côté de St Gilles. Ce quartier est alors destiné à l'artisanat (en témoignent les portes cochères encore présentes destinées à accéder aux locaux artisanaux situés en cœur d'îlot) et au logement (ouvriers et petits rentiers). La rue Fonsny est tracée dans la perspective de la flèche de l'hôtel de ville.



Auguste Payen crée la gare et son parvis, mais propose également la réalisation du boulevard Jamar, ce qui va être accepté par AR du 17 mai 1864. Le boulevard doit être prolongé sur le territoire d'Anderlecht mais faute de moyens, la voie s'arrêtera au territoire de Saint-Gilles, d'où sa dénomination de « faux » boulevard. Le parvis de la gare est encadré par deux îlots en triangle qui subsistent encore aujourd'hui.

Illustration 4 : Plan d'Auguste Payen décrétant l'ouverture du « faux » boulevard Jamar approuvé par arrêté royal du 17 mai 1864

Source : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2 Définition de l'opération, collecte de données, synthèse des données existantes, mars 1990

Dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, dans le sillage des voies ferrées autour des gares Forest-Midi (ouverte en 1851 sur la ligne Bruxelles-Tubize) et de la gare de marchandises de la Petite île (1910), se développe côté Forest une importante activité industrielle (fabriques de chaussures, brasseries, imprimeries et fabriques chimiques)⁴. La brasserie Wielemans-Ceuppens implantée en 1882 et son bâtiment art déco de 1932, vitrine de la réussite de cette entreprise, en sont les actuels témoins.



Illustration 5 : Photo des bâtiments subsistants de l'ancienne brasserie Wielemans Ceuppens

Source : ADT

De l'époque industrielle subsistent des bâtiments de grande valeur architecturale, dont la reconversion peut être le moteur du développement des quartiers. Ici les bâtiments du Wiels (ancienne salle de brassage des brasseries Wielemans-Ceuppens, actuellement centre d'art contemporain) et du Brass (ancienne salle des machines, en centre culturel) dans le quartier de Saint Antoine à Forest.

⁴ Sous la direction de Serge JAUMAIN. *Histoire et patrimoine des communes Belges. La Région de Bruxelles-Capitale*, éditions Racine – Dexia, Bruxelles, 2008, 624p.

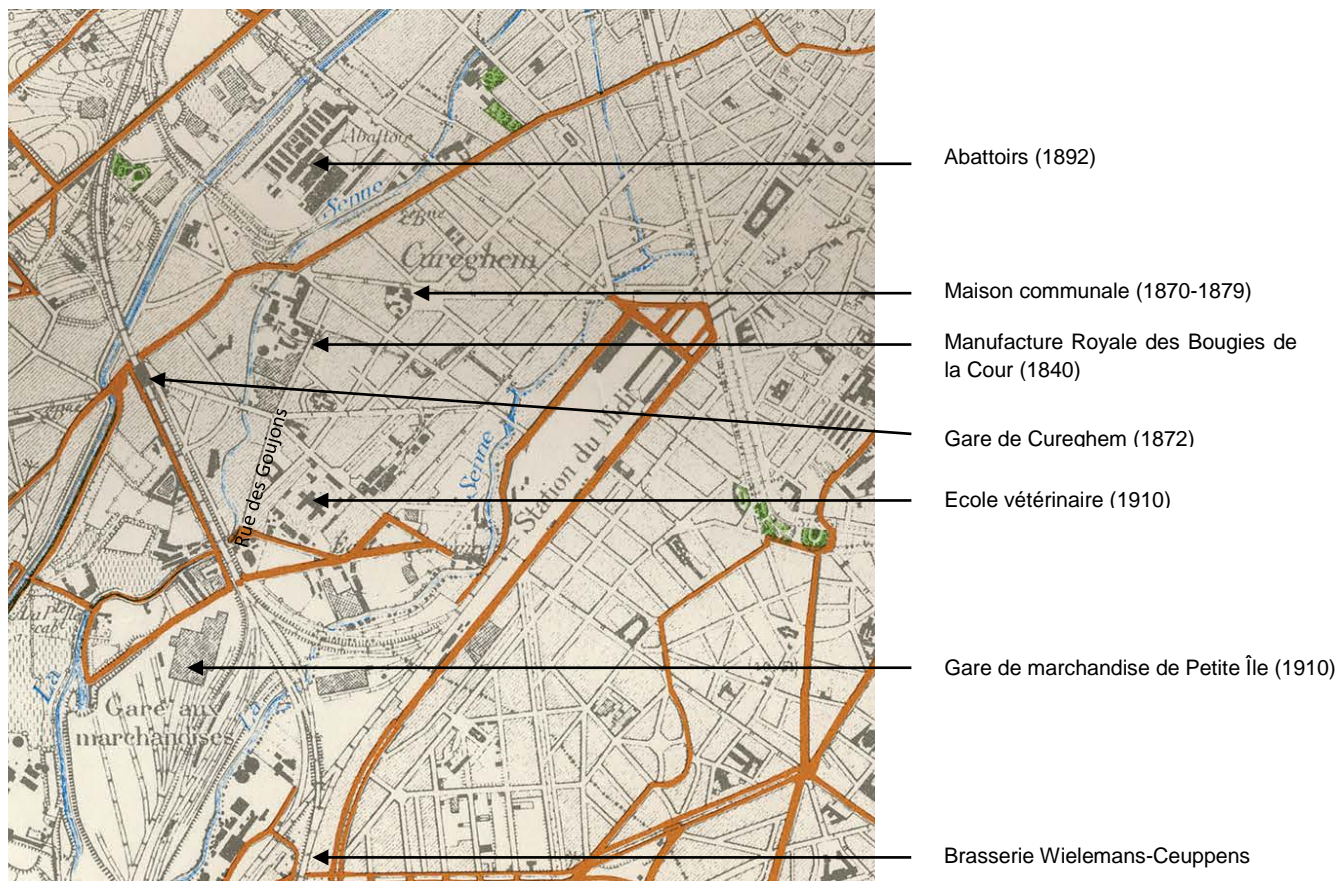
Côté Anderlecht, la Senne a permis l'installation précoce de manufactures textiles. Le percement du canal de Charleroi en 1826 a renforcé la vocation industrielle d'Anderlecht. La conjonction du chemin de fer et du canal a conduit à la création d'un quartier industriel et ouvrier très actif. Les industries y sont très diversifiées : industries d'alimentation liées au commerce de la viande (création des abattoirs vers 1890) et à sa transformation, fromageries, chocolateries (Côte d'Or, Léonidas), ateliers de peausserie et de travail du cuir, textile, fabrication métallique et d'appareillages électriques (ex. MLBE devenue Philips), etc..



Illustration 6 : Vue de la halle des Abattoirs

Source : ADT

Le marché aux bestiaux couvert de Cureghem construit en 1890 par Emile Tirou est un bel exemple de l'architecture métallique industrielle belge. Il abrite aujourd'hui le marché des abattoirs tous les week-ends. Sous la halle, des caves accueillent une espace de fête et d'exposition de 10 000 m².



Carte 9 : Plan IGN de 1930 des quartiers autour de la Gare du Midi

Source : IGN

La carte de 1930 montre la prospérité acquise par le quartier de Cureghem grâce à la présence notamment de la Senne, du canal de Charleroi, de la gare de marchandise de la Petite île et de la gare de Cureghem. Cette prospérité explique la décision d'y implanter l'hôtel communal.

Jusqu'en 1950, le quartier de Cureghem et notamment sa partie comprise entre le canal et la rue des Goujons constitue un pôle d'emploi très important⁵.

Les boulevards centraux (1865-1880)

L'accès à la gare du Midi depuis le centre-ville s'effectue depuis les boulevards centraux et l'avenue de Stalingrad. L'aménagement des boulevards centraux est lié aux premiers grands travaux de voûtement de la Senne (1867-1871). Ils assurent une liaison rapide entre la gare du Midi et la Gare du Nord. Jusqu'à leur construction les voyageurs devaient emprunter une voie très étroite entre les deux gares (par la rue du Midi, la rue des fripiers et la rue Neuve)⁶. C'est à l'époque de leur aménagement qu'est construit par la Compagnie générale des Marchés, le grand marché couvert du Palais du Midi (1875-1880) destiné à stimuler l'activité commerciale de la partie du boulevard du Hainaut (aujourd'hui boulevard Maurice Lemonnier) sur lequel il est implanté.

⁵ SUM. *Contrat de quartier durable Canal-Midi 2011-2014. Phase 1 : Analyse et diagnostic du quartier, version définitive*, novembre 2010, 123 p.

⁶ DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier. Volume 1 : Du voûtement de la Senne à la Jonction Nord-Midi*, Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1990, 343 p.

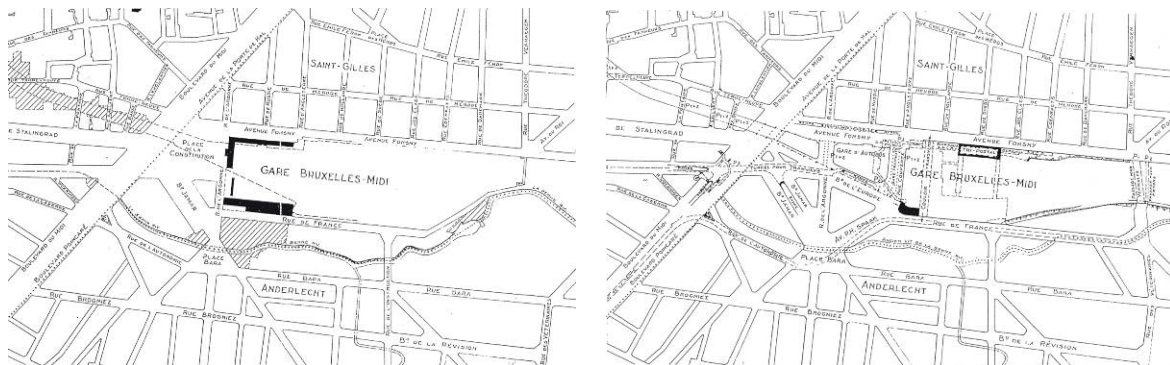
La Jonction (1911-1952)

Bruxelles était dotée de deux gares terminus : la gare du Midi et la Gare du Nord. En raison de l'importance du trafic de ses deux gares 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. Les travaux de cette Jonction débutèrent en 1911 pour s'achever en 1952.

Ces travaux ont conduit à supprimer en 1947 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 nouveau bâtiment en briques jaunes de Fauquemberg est doté d'une tour horloge. Ses architectes sont Yvan Blomme et Fernand Petit. Ils ont été désignés suite à un concours lancé par la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCB) en juillet 1936⁷.

Les travaux de la Jonction ont déterminé une nouvelle organisation de la gare. Les voies sont surélevées de 6 mètres et se prolongent en viaduc vers le centre-ville. Le viaduc accueille des commerces et une rue couverte (ancienne rue de l'Argonne) où s'installent les tramways. Le parvis de la Gare n'existe plus. Le tissu urbain qui mettait en scène la gare, est déstructuré par le passage de la jonction. La gare n'est plus aisément perceptible. Elle possède désormais deux façades, est et ouest de part et d'autre du viaduc ferroviaire.

« L'édifice de la gare ne se distingue désormais plus du dispositif ferroviaire : seule une tour d'horloge signale le hall d'entrée, côté rue de France, aux abords proches. La gare n'apparaît plus ni depuis le faubourg ni depuis la ville : elle cesse d'en manifester la proximité et la continuité. C'est au contraire la continuité du réseau ferroviaire qui s'impose désormais, indifférente à la distinction de la ville et du faubourg marquée par la ceinture des boulevards qu'il enjambe : disparition de la continuité et perte de la distinction de la ville et du faubourg. »⁸



Carte 10 : La deuxième et la troisième gare du Midi, avant et après la Jonction

Source : F. BRUNFAUT, *La Jonction*, 1959⁹

A gauche : La gare d'Auguste Payen (la 2^{ème} gare du Midi) possède un parvis donnant sur le centre-ville : la Place de la Constitution. L'entrée dans la gare s'effectue depuis ce parvis.

A droite : La gare d'Y. Blomme et F. Petit (la 3^{ème} gare du Midi) est construite en retrait de 150 mètres par rapport à la Place de la Constitution. L'entrée dans la gare s'effectue par deux entrées latérales situées de part et d'autre du viaduc ferroviaire

⁷ MEYFROID C. Etude : *La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p.

⁸ J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. *Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2*, p.21

⁹ In : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. *Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2 Définition de l'opération, collecte de données, synthèse des données existantes*



Illustration 7 : Vue de la gare du Midi depuis la rue de France (actuelle Place Horta)

Source : <http://www.reflexcity.net>

La gare est dotée d'une tour avec horloge servant de signal de la gare.

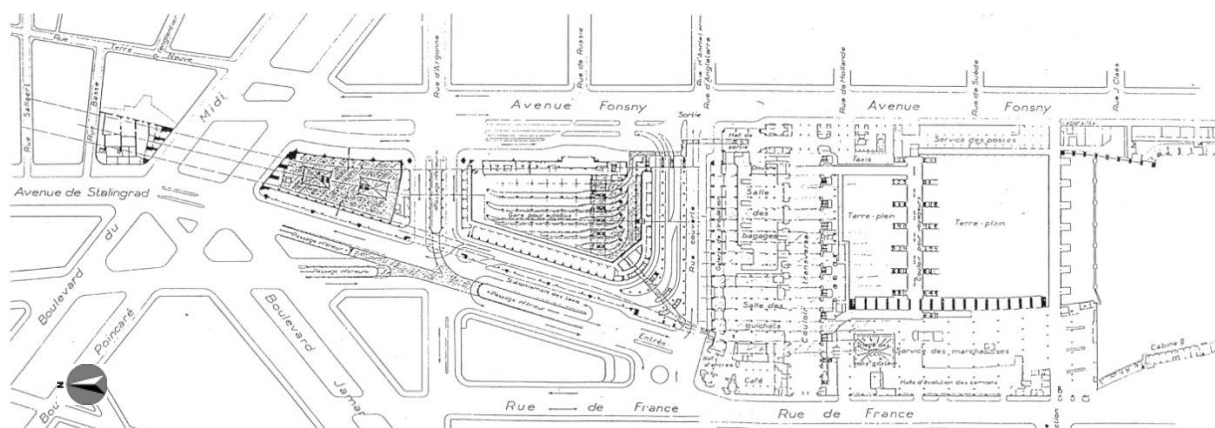


Illustration 8 : Plan de la gare du Midi

Source : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Phase 2 Définition de l'opération, collecte de données, synthèse des données existantes.

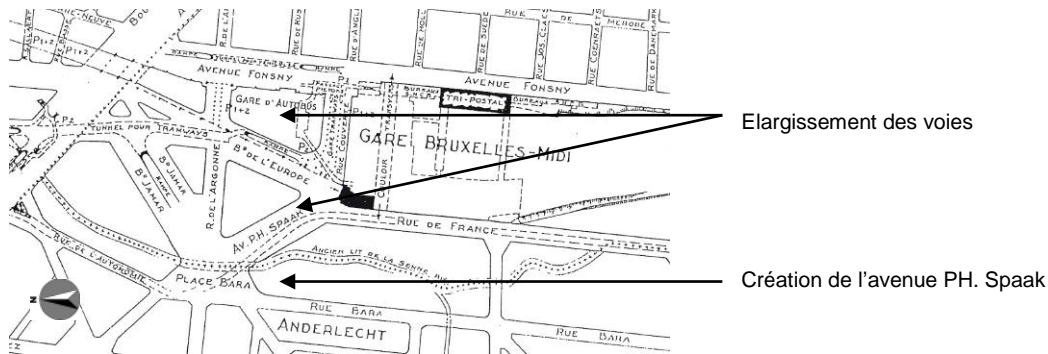
La gare du Midi est réorganisée le long d'un grand couloir traversant orienté est-ouest.

Les transformations de l'infrastructure ferroviaire s'accompagnent par ailleurs d'un accroissement de la voirie aux alentours de la gare et de réalisations immobilières.

Voirie

Deux larges voies sont créées de part et d'autre de la Jonction pour rejoindre depuis la petite ceinture d'un côté, la rue de France et de l'autre côté, l'avenue Fonsny. Ces voies étaient initialement de petites voies de desserte pour les quartiers. Elles sont élargies de 25 mètres.

L'avenue PH. Spaak est percée. Elle crée une boucle de circulation permettant d'augmenter le trafic automobile vers et depuis la gare et l'extérieur de la ville.



Carte 11 : Les alentours de la gare du Midi suite au passage de la Jonction

Source : F. BRUNFAUT, *La Jonction*, 1959

Réalisations immobilières

Le tracé de la Jonction n'a pas été accompagné d'une planification par les pouvoirs publics des espaces à reconstruire¹⁰. La reconstruction s'y est passée au fil des opportunités.

Dans le quartier Midi, ont été édifiés suite à la réalisation de la Jonction :

- la Tour du Midi (1962-1967), alors symbole de modernité. Elle est toujours avec ses 150 mètres de hauteur (38 étages) la plus haute tour du Royaume ;
- l'immeuble abritant notamment les éditions du Lombard et des logements, situé à l'angle de l'avenue PH. Spaak au droit de la place Bara. Son gabarit est R+7. Cet immeuble est actuellement surmonté d'une enseigne mobile représentant Tintin et Milou (élément classé).



Illustration 9 : A gauche : La construction de la Tour du Midi (1961), architectes : R. Aerts, P. Ramon, Y. Blomme, J.F. Petit, A. Bressers, A. Van Acker, M. Lambrichs, J. Van Dooselaere. A droite : Vue sur le bâtiment à l'angle de l'avenue PH. Spaak et de la place Bara

Source : MRBC Iris monument - Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. Histoire de l'architecture à Saint-Gilles, p.24 ; (© IRPA-KIK Bruxelles) et ADT

¹⁰ DESSOUROUX Ch., sous la direction de PUISSANT J. *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*. Editions du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 149 p.

Le voûtement tardif de la Senne à Cureghem (1948-1955)

Frontière entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, la Senne a été canalisée relativement tardivement dans cette partie du territoire, lors de la phase du second voûtement de la Senne (entre 1931 et 1955). D'après Thierry Demey¹¹, les travaux de voûtement à Cureghem ont été ralentis par ceux de la gare du Midi.

La présence de la Senne canalisée en sous-sol constitue aujourd'hui une contrainte technique à prendre en compte. Son voûtement débute à la rue des Vétérinaires, passe sous la rue de France et la place Bara.

Elle apparaît encore à ciel ouvert à Anderlecht au sud du périmètre d'observation. Elle peut à cet endroit constituer un atout dans le réaménagement paysager des lieux et dans l'élaboration d'une continuité verte au-delà même du périmètre d'observation.



Illustration 10 : Vues de la Senne à ciel ouvert à l'arrière de l'îlot compris entre les voies ferrées et la rue des Deux Gares

Source : ADT

La vue de droite montre le passage de la Senne passant sous les voies ferrées de la L28.

La désindustrialisation (seconde moitié du XX^{ème} siècle)

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 en raison des processus de modernisation et de concentration. C'est à cette époque que le déclin économique et social des quartiers du périmètre d'observation est amorcé.

Avec la désindustrialisation, de nombreuses friches industrielles apparaissent. Selon Michel de Waha et Christian Vandermorten, Cureghem devient « une zone économique de pauvreté¹² » dont l'exemple le plus marquant est celui du commerce de voitures dans le quartier Heyvaert. De nouvelles activités y émergent cependant, comme dans l'active partie dite du « Triangle » où s'est développée, en lien avec la proximité de Bruxelles, une activité de grossiste en vêtements.

¹¹ DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 1 : Du voûtement de la Senne à la Jonction Nord-Midi, Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1990, p.85.

¹² Sous la direction de Serge JAUMAIN. *Histoire et patrimoine des communes Belges. La Région de Bruxelles-Capitale*, éditions Racine – Dexia, Bruxelles, 2008, 624p.

Aujourd'hui, l'héritage infrastructurel de l'industrialisation se traduit par des barrières urbaines fortes isolant Cureghem des quartiers environnants avec d'un côté, les installations ferroviaires entre Bruxelles Midi et Petite île et de l'autre côté, le canal de Charleroi.

Apparition de nouvelles formes urbaines (1960-1970)

C'est également à cette époque que de nouvelles formes urbaines sont promues. A Anderlecht, sort de terre en 1958 le quartier de barres de logement social autour du square Albert 1^{er}. Les plans initiaux, beaucoup plus ambitieux, ne seront jamais réalisés en totalité. A proximité de ce quartier, la tour des Goujons est, elle, livrée en 1968.

L'héritage de cette période est une série de barres isolées dans un îlot de verdure sans lien avec leur environnement. Ceci nécessite de repenser le lien entre ces espaces et la ville plus ancienne qui les entoure, ainsi que de requalifier les espaces publics dont la conception et la gestion ont été peu prises en compte. C'est l'objet de l'actuel contrat de quartier Canal Midi.



Illustration 11 : Tours Albert à Cureghem et Tour des Goujons à Cureghem (Foyer Anderlechtois)

Source : ADT

A Saint-Gilles, le quartier Fontainas rompt de même avec le quadrillage du XIX^{ème} siècle avec l'implantation de bâtiments modernistes des années 1970 non reliés à la rue.

La petite ceinture (1960-1984)

La petite ceinture est le dernier grand élément marquant du périmètre d'observation, avec le canal et la voie ferrée. Elle constitue également une barrière urbaine forte.

Les boulevards de la petite ceinture sont aménagés entre la fin XVIII^{ème} siècle et le XIX^{ème} siècle sur le tracé de la seconde enceinte de Bruxelles construite au XIV^{ème} siècle. De cette enceinte ne perdure plus qu'un seul vestige : la Porte de Hal, dont la physionomie actuelle est le résultat de travaux du XIX^{ème} à la manière de Viollet-Le-Duc.



Illustration 12 : Porte de Hal et Petite Ceinture (boulevard du Midi) en direction du centre-ville

Source : EAS ADT

Ces boulevards sont réaménagés à partir des années 60 dans une optique autoroutière avec des tunnels et passerelles. Les travaux du tunnel autoroutier de la Porte de Hal ne sont réalisés qu'entre 1980 et 1984¹³. Au niveau de la Gare du Midi, le trafic est en surface. D'une largeur d'environ 67 mètres, la coupure entre les abords de la gare du Midi et le centre-ville est profonde. De surcroît, les désagréments liés à la circulation automobile intense sur cet axe ont conduit à déqualifier les immeubles situés sur son pourtour.

Le métro (1970-1980)

La percée du métro dans les années 1970 et 1980 a laissé de vives traces à Saint-Gilles et Anderlecht.

Dans la rue d'Angleterre à Saint-Gilles, à partir de 1985, l'ensemble du côté pair est détruit. Des immeubles de bureaux et à appartements sont reconstruits à la fin des années 1980 et dans les années 1990 ainsi qu'un hôtel (IBIS) occupant tout le premier tronçon de la rue. Tous ces bâtiments sont conçus par l'association momentanée des bureaux d'architecture Jourquain, De Borman & Gérard, Vandebossche et Archi + i¹⁴.



Illustration 13 : Rue d'Angleterre n°2 et n°24, hôtel et immeuble à appartements réalisé suite à la percée du métro

Source : ADT

¹³ DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 2 : De l'Expo' 58 au siège de la C.E.E., Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1992, p.328 p..

¹⁴ http://www.irismonument.be/fr/Saint-Gilles.Rue_d_Angleterre.html

A Anderlecht, la percée du métro sera plus longue à être cicatrisée. Elle laisse encore des traces dans le tissu urbain comme dans le passage entre la rue Bara et la rue Grisar, sommairement aménagée en parc, mais toujours fermé pour des raisons de sécurité. Le parc Clémenceau a quant à lui été livré en 2009.



Illustration 14 : les traces de la percée du métro à Anderlecht : à gauche, le passage entre la rue Bara et la rue Grisa ; à droite, le parc Clémenceau

Source : ADT

LES TRANSFORMATIONS RÉCENTES LIÉES À L'ARRIVÉE DU TGV (1990-2010)

Les prémices du projet de redéveloppement du quartier de la gare du Midi : « Le schéma de développement des abords de la Gare du Midi » (1991)

Fin des années 1980, la Région bruxelloise se trouve au centre d'un réseau ferré nord-européen à grande vitesse, la gare du Midi va accueillir le TGV Nord (PBKA : Paris-Bruxelles/Brussel-Köln – Amsterdam) et le terminal de l'Eurostar. La gare doit être aménagée pour accueillir cette fonction internationale.

A l'époque les villes accueillant le TGV espèrent attirer autour de leur gare TGV des fonctions d'affaires à vocation internationale¹⁵, c'est le cas notamment à Lille avec le projet Euralille mais également à Bruxelles. Les investisseurs et promoteurs immobiliers prennent à cette époque position dans le quartier Midi en acquérant du foncier.

La volonté d'encadrer ce développement a conduit la toute jeune Région à lancer la réalisation d'un « schéma de développement des abords de la gare du Midi » dont la réalisation est confiée à Jean de Salle et Christian Frisque. Le schéma porte la volonté de créer une gare « extravertie » permettant la création de retombées de la présence du TGV aux échelons local, régional et international. Cette vision s'oppose à une conception plus « introvertie » de la gare portée alors par la SNCB qui concevait la gare comme un « terminal aérien moderne¹⁶ ».

¹⁵ ULB, Université de Liège, pour le compte du Ministère de la Région wallonne – CPDT. Rapport final de la subvention 2000. Thème 2 Gestion de la Mobilité et de la multimodalité. Tome 1 : *Le transport ferroviaire, rapport principal*, septembre 2001, 171p.

¹⁶ EUROSTATION. *TGV-Terminal Bruxelles Midi*, juin 1990

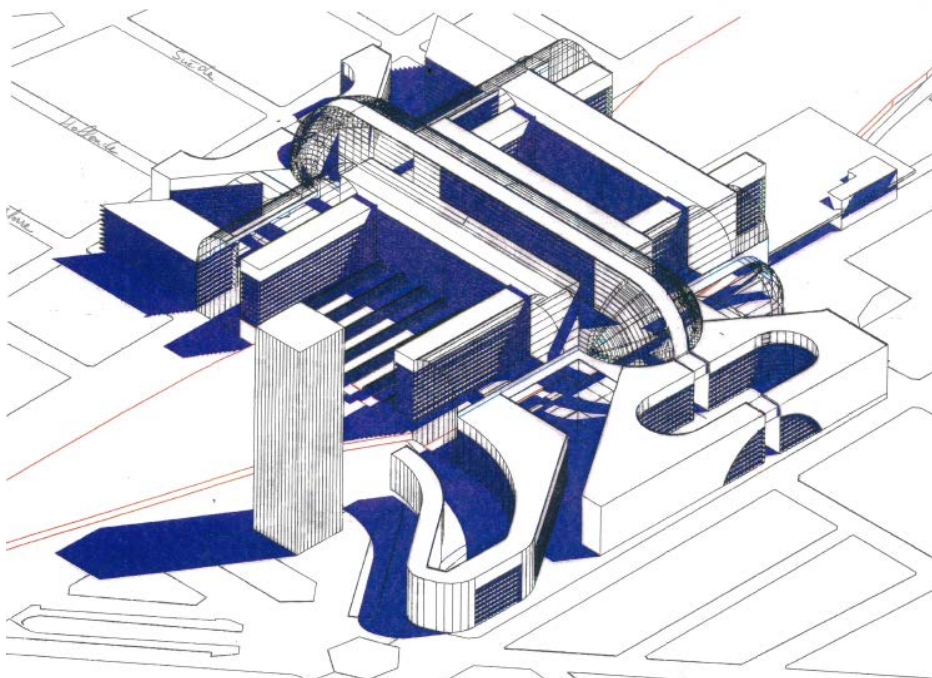
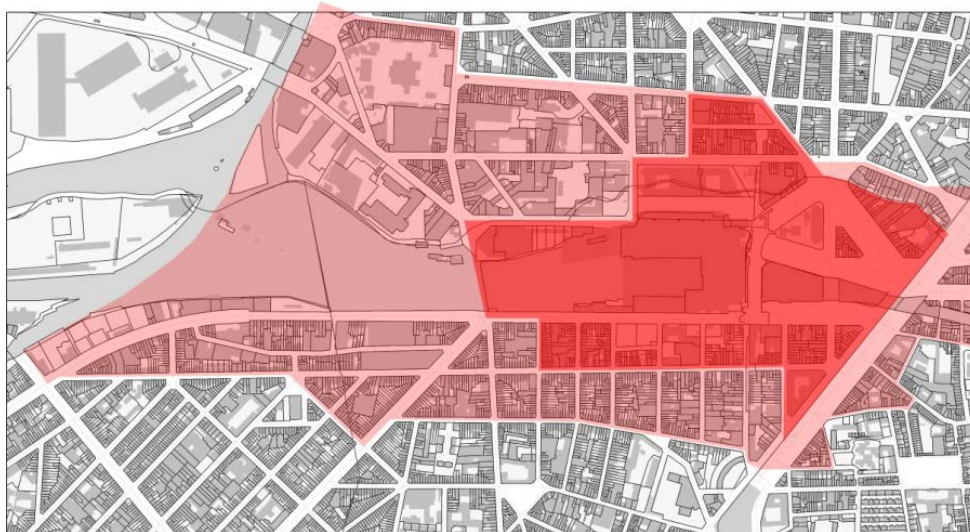


Illustration 15 : Perspective du projet de la gare TGV par la SNCB selon la vision en terminal aérien

Source : EUROSTATION. TGV-Terminal Bruxelles Midi, juin 1990

Le schéma propose la distinction suivante :

- la « zone Bruxelles-Midi » où il est proposé de concentrer la fonction tertiaire tout en préservant une certaine mixité fonctionnelle ;
- la « zone de consolidation et de rénovation », initialement proposée sur le périmètre de 4 communes (Forest, Saint Gilles, Bruxelles et Anderlecht) qui sera réduite à Anderlecht et Saint Gilles, où il est proposé de favoriser les investissements pour la rénovation du logement, tout en conservant la mixité fonctionnelle existante.



Carte 12 : Les périmètres Bruxelles-Midi et de la zone de consolidation et de rénovation

Source : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Synthèse de l'étude, avril-mai 1991, p.16

En rouge foncé, figure le périmètre Bruxelles-Midi, le reste de la zone constitue le périmètre de consolidation et de rénovation.

Grands principes d'aménagement proposés

- Créer une gare « extravertie » :
 - o les retombées du TGV doivent avoir des effets aux trois échelons : local, régional et international
 - o large ouverture sur les quartiers environnements : création d'une place de Hollande (NDLR : plus grande que l'existante) et d'une place de France (devant assurer le lien avec le quartier du Conseil) capables de jouer le rôle de pôle d'animation à proximité de la gare, de marquer les entrées et de créer des liens avec les quartiers avoisinants.
- Créer une porte : lien entre la Gare et le centre-ville (« on redonne la gare à la ville »), située entre petit quadrilatère et le grand quadrilatère (soit à l'emplacement de la gare d'A. Payen de 1869 sur la place de la Constitution) et avec un principe de mixité fonctionnelle (commerces en rez-de-chaussée, loisirs, logements, équipements SNCB).
- Hauteurs maximales définies par le gabarit du bâtiment de la Poste situé avenue Fonsny : tous les nouveaux bâtiments réalisés doivent être en dessous.

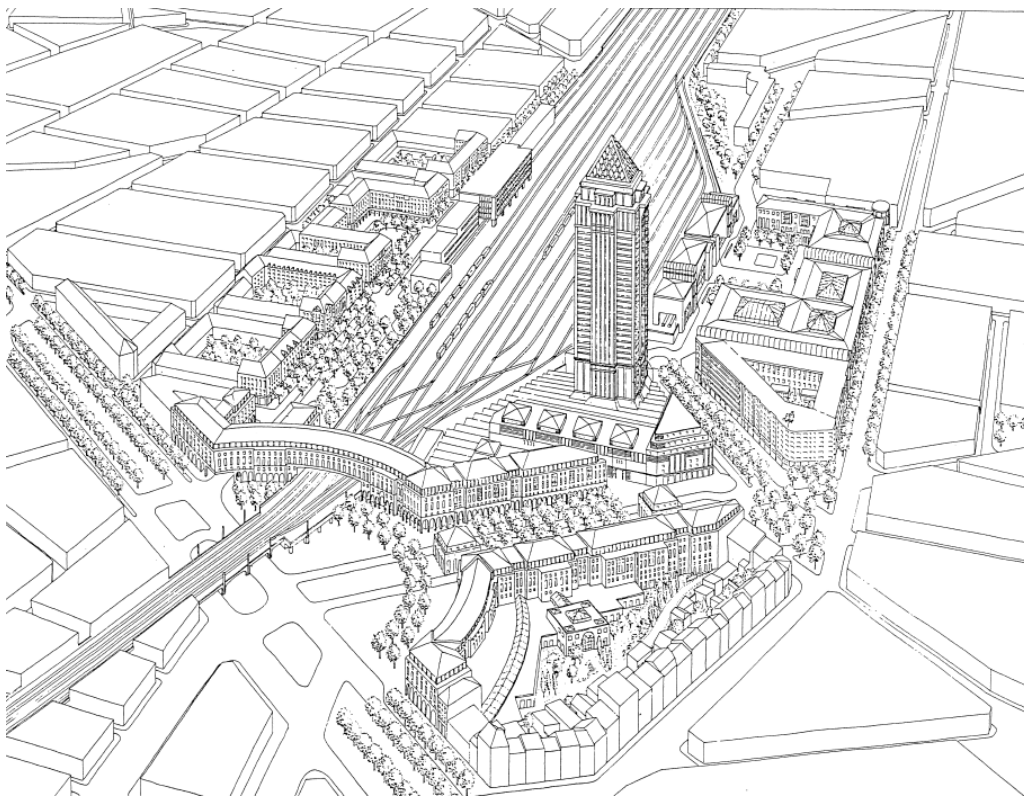


Illustration 16 : La porte de ville vue par atelier d'Art Urbain - Source : J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. Schéma de développement des abords de la gare du Midi – Synthèse de l'étude, avril-mai 1991, p.20

Réalisations suite au schéma de développement

La gare TGV

L'arrivée du TGV impose de réaménager une partie de la gare afin de satisfaire aux contraintes de ce réseau international, notamment Shenghen. 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 ainsi que le porche

d'entrée, le hall d'entrée circulaire, la salle des bagages, le restaurant et la salle des guichets¹⁷. La SNCB réalise sur son emprise de premières opérations de rentabilisation foncières. Le bloc 1 (situé au-dessus de l'entrée internationale au droit de la place Horta, architecte Marc de Vreese) d'environ 40 000 m² est livré en 2003, il accueille l'ONSS et un hôtel en cours d'installation.

La rue de France a été tronquée pour permettre la création de la Place Horta au sortir de la Gare internationale. La rue Ernest Blerot est créée sur l'emprise de l'îlot Côte d'Or.



Illustration 17 : Démolition de la tour horloge et plan IGN de 1994 permettant de visualiser l'ancienne rue de France

Source : YR et IGN



Illustration 18 : situation du bloc 1 et entrée internationale de la gare

Source : ADT

¹⁷ http://www.irisonument.be/fr.1060.Avenue_Fonsny.47.html



Illustration 19 : Le bâtiment du bloc 1 accueillant l'ONSS et l'hôtel

Image de gauche : à l'arrière-plan, projet immobilier développé par la SNCB à l'occasion de la modification de la gare. Image de droite : l'extrémité du même bâtiment, côté Esplanade de l'Europe, est destinée à accueillir un hôtel.

Les abords

La transcription du « Schéma de développement des abords de la Gare du Midi » à travers les différents PPAS adoptés dans la zone ne sera pas totalement fidèle et complète. La création notamment d'une porte assurant le lien avec le centre-ville ne sera pas réalisée. Par contre, des îlots aux abords immédiats de la gare vont muter, d'une façon qui n'a pas toujours rencontré l'objectif d'ouvrir la gare sur les quartiers voisins.

Il s'agit des îlots suivants

- quatre îlots compris entre l'avenue Fonsny et la rue de Mérode vont faire l'objet d'opérations 'augmentant la densité, en créant des surfaces de bureaux alors quasi inexistantes dans le quartier et des logements.

Ces opérations s'effectuent sans modification de la trame urbaine, mais avec une augmentation des gabarits qui a pu contribuer à créer côté avenue Fonsny « un effet canyon ».



Carte 13 : Situation des quatre îlots de Saint-Gilles (PPAS Fonsny 1)

Source : ADT



Illustration 20 : Réalisations de bureaux sur l'avenue Fonsny

Source : ADT

A gauche, îlot A : immeuble Tuc Rail, architecte : Atelier d'Art Urbain, surface : 10 500 m², gabarit R+8.

A droite, immeuble Swiss Life, architecte : Vizzion Architects, surface : 20 000 m², gabarit : R+6/10, livraison : 2005



Illustration 21 : Réalisations de bureaux le long de l'avenue Fonsny

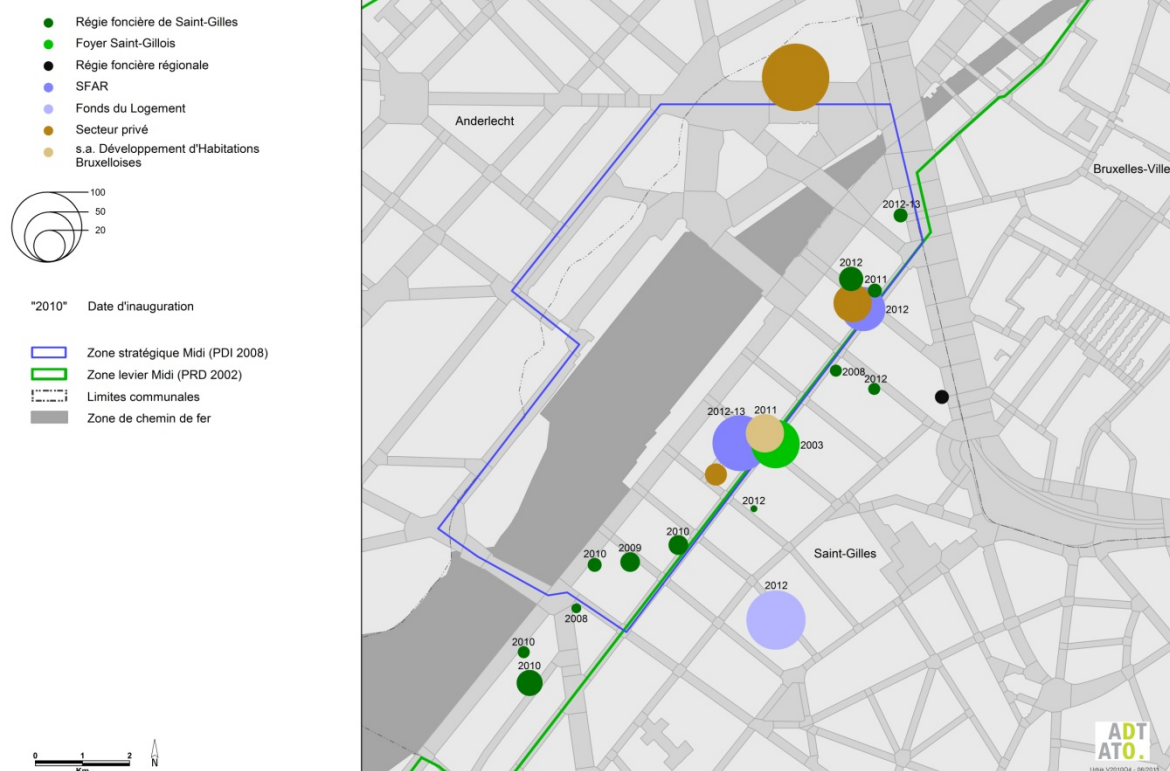
Source : ADT

A gauche, îlot C : immeuble South City, architectes : A2RC et Jaspers&Eyers, surface : 52 500 m², gabarit : R+6/12, livraison : 2010

A droite, îlot D : immeuble South Crystal, architecte : A2RC, surface : 8000 m², gabarit : R+6, livraison : 2010

Les immeubles de logements sont réalisés essentiellement le long de la rue de Mérode. On dénombre en juin 2011 dans un périmètre repris dans la carte ci-après 313 logements publics et 133 logements privés réalisés ou en projet

Projets de logements dans le quartier Midi



Carte 14 : Projets de logements réalisés ou à venir dans le quartier Midi en juin 2011

Source : ADT

- îlot sur la petite ceinture dénommé « Atrium Midi » délimité par le boulevard du Midi, la rue de Russie et la rue de Mérode. Cet îlot abrite depuis 2002 un ensemble de 41 000 m² de bureaux occupés par la SNCB (qui en est propriétaire). Cette construction de la SA Louis De Waele remplace un ensemble de maisons de ville et de petits immeubles de rapport avec des rez-de-chaussée commerciaux qui ont été acquis dans leur quasi-totalité par le promoteur. L'architecte est le bureau A+U (Jacques Baudon). Le nouvel ensemble conçu se caractérise par son rez-de-chaussée aveugle et son nombre limité d'entrées sur la rue (trois dont une seule en fonction).



Carte 15 : Situation de l'îlot Atrium Midi

Source : ADT



Illustration 22 : Vue sur Atrium Midi

Source : ADT

L'îlot est composé d'un seul bâtiment.



Illustration 23 : Rez-de-chaussée du bâtiment Atrium Midi depuis le boulevard du Midi et la place de l'Argonne

Source : ADT.

- un îlot entre la place Horta et la rue Bara (ancien îlot de l'usine Côte d'Or¹⁸ également dénommé bloc 2) accueille un immeuble de bureaux avec en rez-de-chaussée place Horta, des locaux pour de l'HORECA. Cet ensemble d'environ 100 000 m² a été développé par Eurostation et livré en 2004. Son architecte est Jean-Philippe Reynders. Il accueille le ministère des affaires sociales et de la santé publique.

Cet îlot constitue une barrière urbaine avec le quartier de Cureghem en ne permettant pas d'établir une liaison viaire entre la gare et la place du Conseil.



Carte 16 : Situation îlot Côte d'Or (bloc 2)

Source : ADT

¹⁸ L'usine Côte d'Or implantée rue Bara à Anderlecht depuis 1899 a disparu dans les années 1980.



Illustration 24 : Vues depuis la rue Bara de l'ancien îlot Côte d'Or et depuis la place du Conseil à Anderlecht

Source : ADT

Sur la rue Bara, le bâtiment n'entretient aucun lien avec la rue. Son niveau nécessite d'y accéder par une série de marches. Son rez-de-chaussée est sans animation.

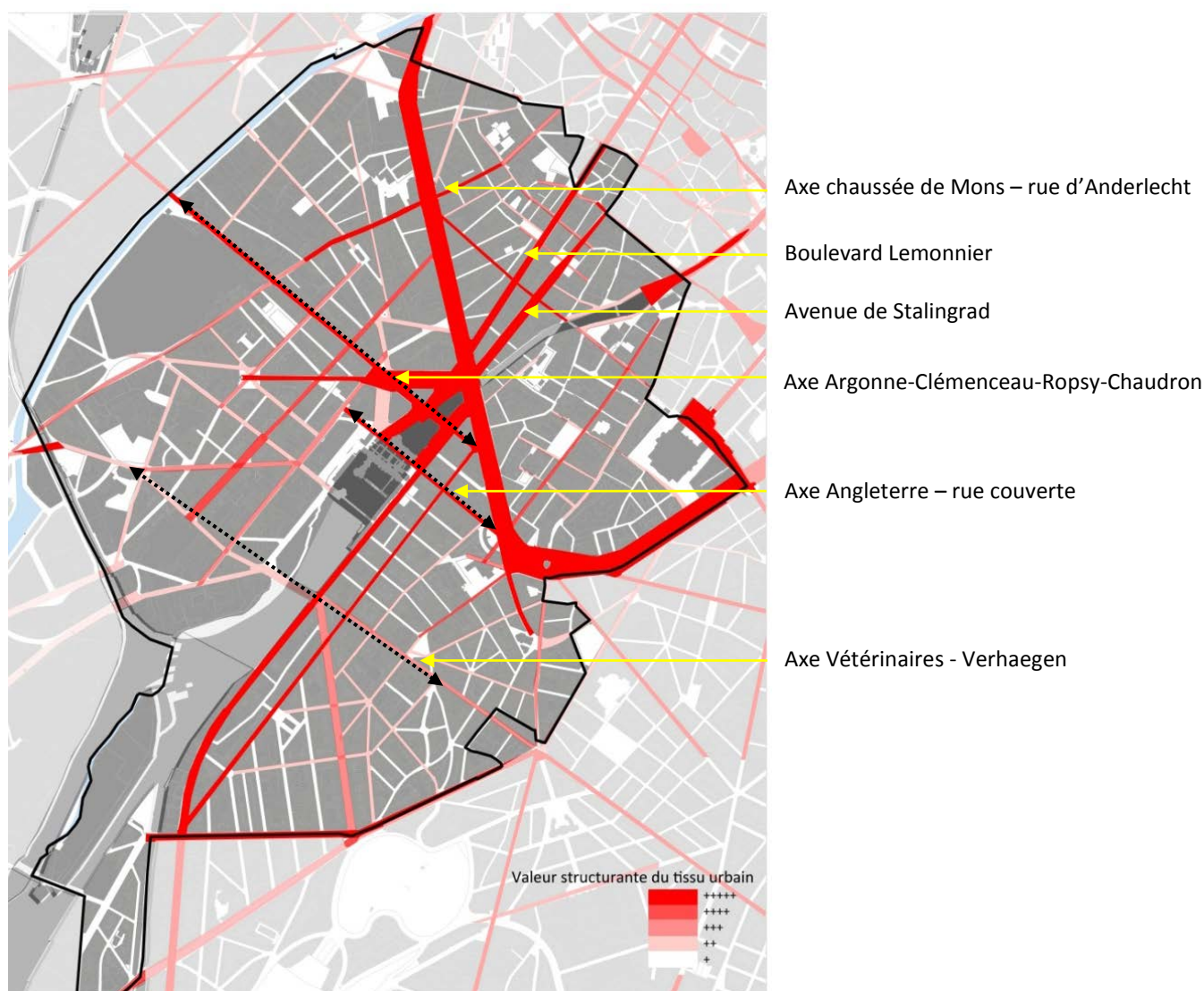
Depuis la place de la maison communale, la vue bute sur le bâtiment de l'îlot Côte d'Or privant d'un lien visuel avec la gare du Midi située juste derrière.

1.1.2 LECTURE DU TISSU URBAIN DANS LE PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION

La hiérarchie des axes urbains

La hiérarchie des axes urbains à l'échelle du périmètre d'observation établit une distinction entre les axes structurants et les axes secondaires des quartiers¹⁹. Tant au niveau des quartiers que de la Région, ces axes se distinguent par leur lisibilité dans la ville (ils contribuent à réduire les distances perçues par rapport aux distances réelles). La configuration spatiale des axes structurants leur donne vocation à accueillir de nombreuses activités.

La carte suivante est réalisée à partir des données de « l'Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » réalisée en 2008 par ARSIS. Elle montre les espaces structurants et espaces secondaires des cinq quartiers faisant partie de l'analyse. Elle met en évidence les continuités inter quartiers établies pour certaines en franchissant de grandes barrières urbaines (voie ferrée et petite ceinture).



Carte 17 : Hiérarchie des axes urbains dans le périmètre d'observation

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

¹⁹ ARSIS pour le compte d'EuroImmoStar - Eurostation. *Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers*, 2008. Cette étude sera présentée de façon plus complète dans la partie 2.9.2 Etude urbanistique de la Gare de Bruxelles Midi dans le contexte des quartiers, p.158

La majorité des axes structurants se sont établis dans le sens de la vallée de la Senne, à l'exception notable de la petite ceinture qui s'articule avec la vallée.

Les seuls axes qui traversent la voie ferrée et représentent donc un lien important entre les quartiers de part et d'autre de la gare sont :

- L'axe rue de l'Argonne – avenue Clémenceau – avenue Ropsy-Chaudron ;
- l'axe rue d'Angleterre – rue couverte;
- l'axe Vétérinaires – rue Théodore Verhaegen.

Les principales voiries et l'axe qui représentent un lien important avec le centre-ville sont :

- le boulevard Lemonnier ;
- l'avenue de Stalingrad ;
- l'axe chaussée de Mons – rue d'Anderlecht.

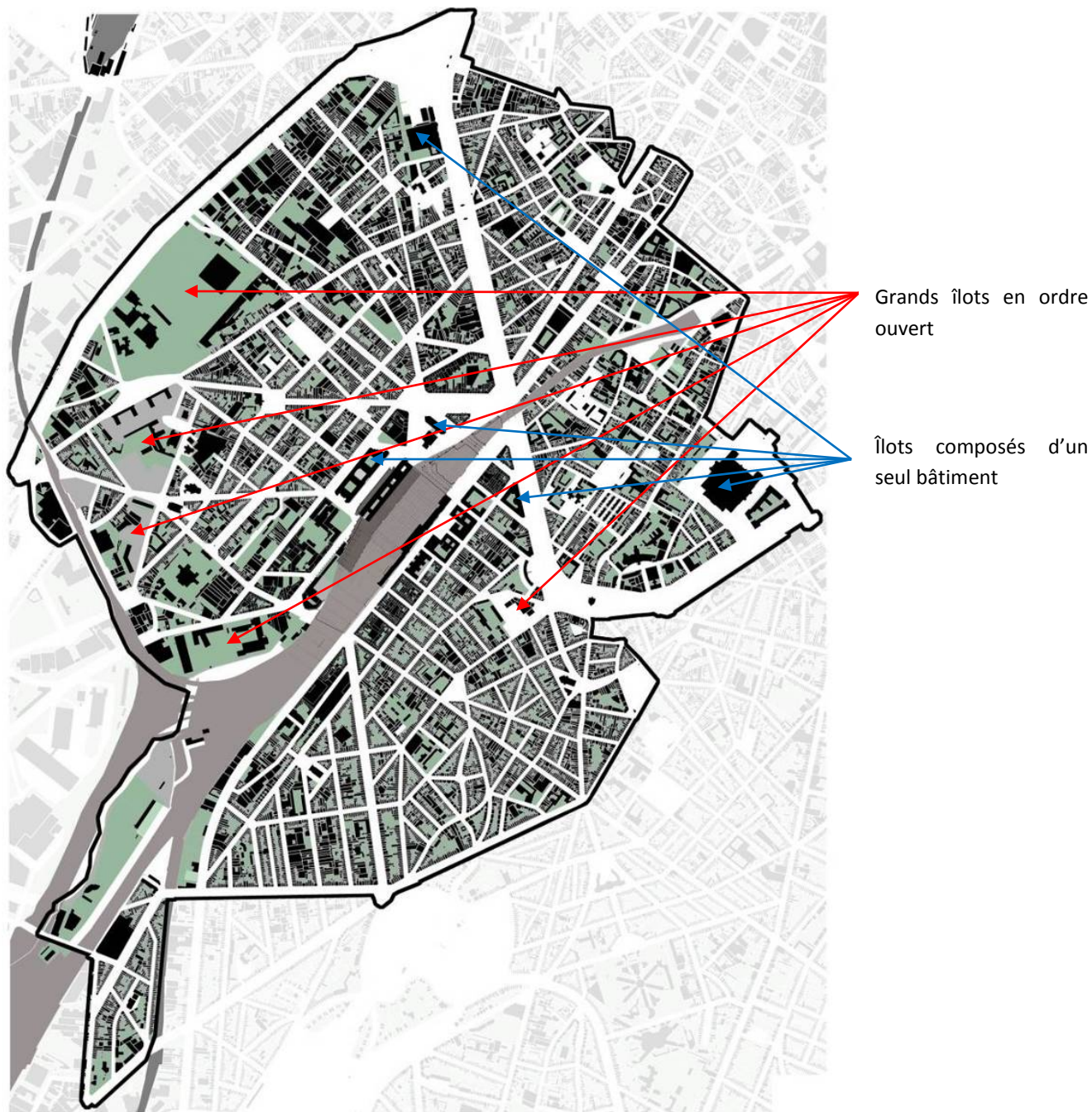
Les axes contribuent à structurer le tissu urbain²⁰. C'est sur les axes structurants les plus importants que la densité et la mixité fonctionnelle doivent être recherchées. Les axes moins structurants doivent quant à eux être protégés d'une circulation de transit.

La structure du bâti

La structure du bâti dans le périmètre d'observation n'est pas homogène, même si l'îlot traditionnel fermé prédomine. Quelques poches de bâti en ordre ouvert existent, correspondant à des sites d'activités, d'équipements ou des ensembles de logements sociaux.

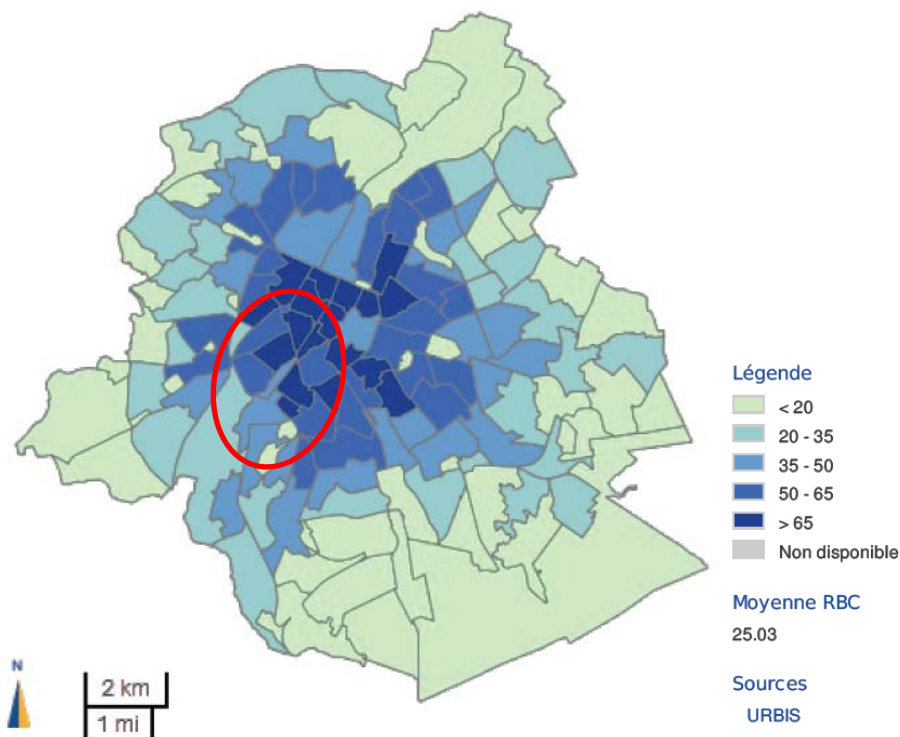
Quelques îlots se distinguent car ils sont occupés par un seul bâtiment (Palais de Justice, Institut des Arts et Métiers, Tour du Midi, bloc 2, Atrium Midi). Pour le Palais de Justice et l'Institut des Arts et métiers, ce dispositif permet de mettre en valeur des équipements singuliers. Pour les autres exemples, érigés dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle ou au tout début du XXI^{ème} siècle, cette mise en valeur ne fait pas réellement sens dans la mesure où il s'agit de banals ensembles de bureaux fermés au public.

²⁰ ARSIS pour le compte d'EuroImmoStar - Eurostation. *Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers*, 2008



Carte 18 : Bâti et intérieurs d'îlots
Source : ADT
Les espaces libres figurent en vert.

Les îlots sont généralement très denses avec très peu d'espace libre. Le taux d'occupation du bâti des îlots (rapport entre la surface au sol des bâtiments et la surface de l'îlot) dans les quartiers du périmètre d'observation oscille entre 46 et 75 % alors que la moyenne régionale est de 25 %. Les cœurs d'îlot sont occupés par des ateliers, des entrepôts ou des garages.



Carte 19 : Taux d'occupation du bâti des îlots en 2003

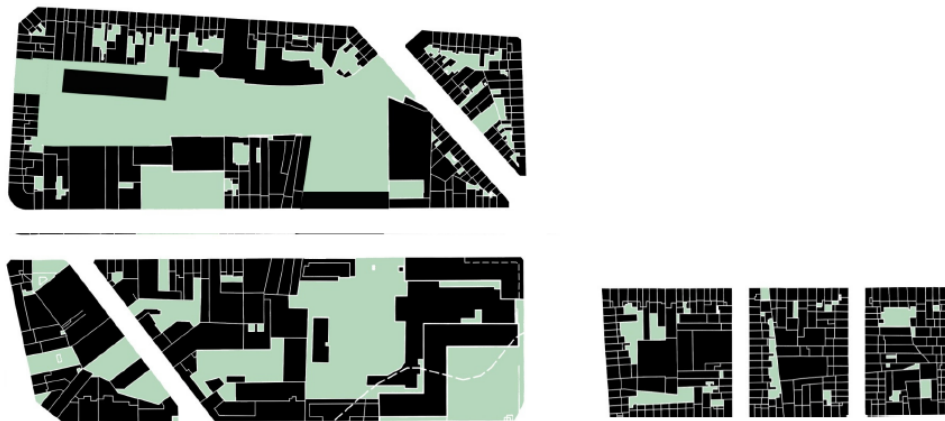
Source : Monitoring des quartiers

Code	Territoire	Taux d'occupation du bâti des îlots (%) en 2003
804	GARE DU MIDI	45,95
50	BAS FOREST	47,56
13	CUREGHEM ROSEE	52,64
12	CUREGHEM VETERINAIRE	53,58
8	MAROLLES	61,14
9	STALINGRAD	73,98
48	PORTE DE HAL	74,25
11	CUREGHEM BARA	74,29
10	ANNESENS	75,33
49	BOSNIE	75,70
	Périmètre d'observation	60,69
	Moyenne RBC	25,03

Tableau 1 : Taux d'occupation du bâti des îlots

Source : Monitoring des quartiers

Le passé industriel de Cureghem explique la présence de certains très grands îlots (exemple : îlot Bara de Lijn : environ 4.5 ha) constitués de vastes parcelles. Ces îlots contrastent avec les îlots plus petits (exemples des îlots le long de l'avenue Fonsny : entre 0.6 et 0,9 ha) dédiés majoritairement au logement, où les parcelles sont généralement très étroites et en lanières.



Îlots de Cureghem

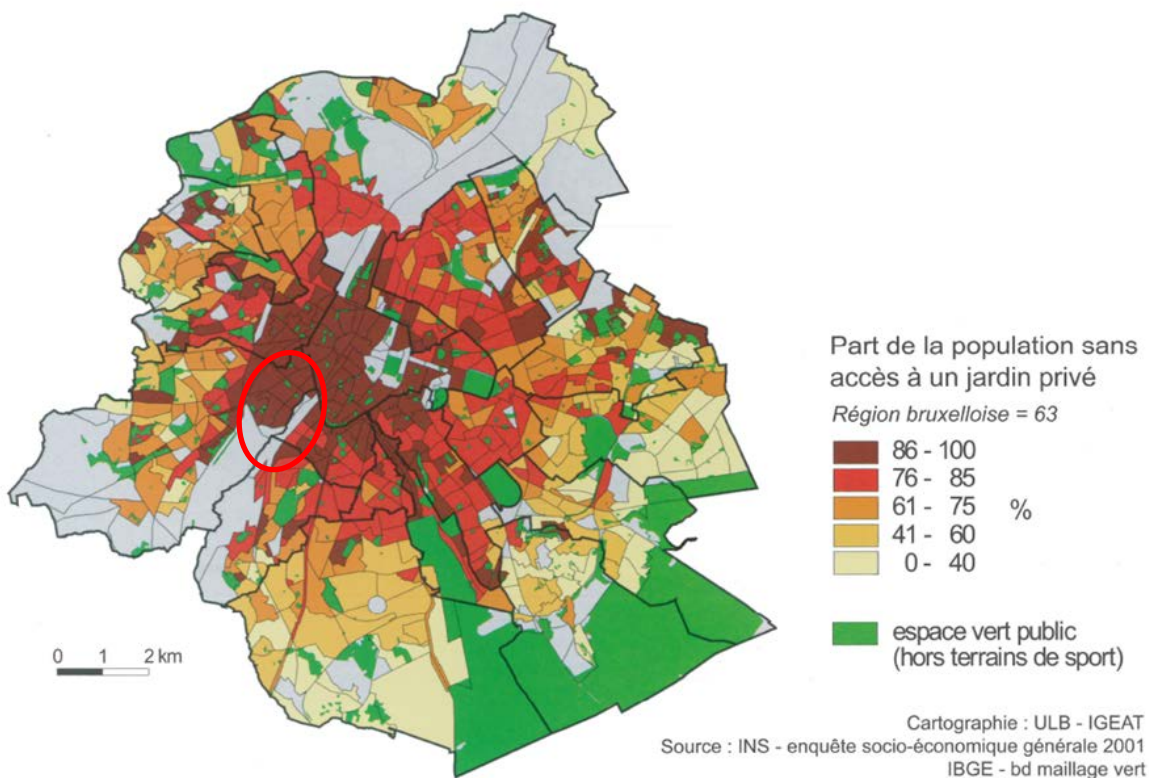
Îlots de St Gilles

Illustration 25 : Représentation d'îlots de Cureghem et de St Gilles le long de l'avenue Fonsny, à la même échelle
Source : ADT

Ces grands îlots font l'objet de projets qui consistent généralement à les sous-diviser afin d'améliorer leur constructibilité et d'améliorer les circulations et l'animation dans le tissu urbain. Il s'agit notamment des projets réalisés par la SDRB (Compas, Bara de Lijn) ou le projet d'Abatan sur le site des abattoirs.

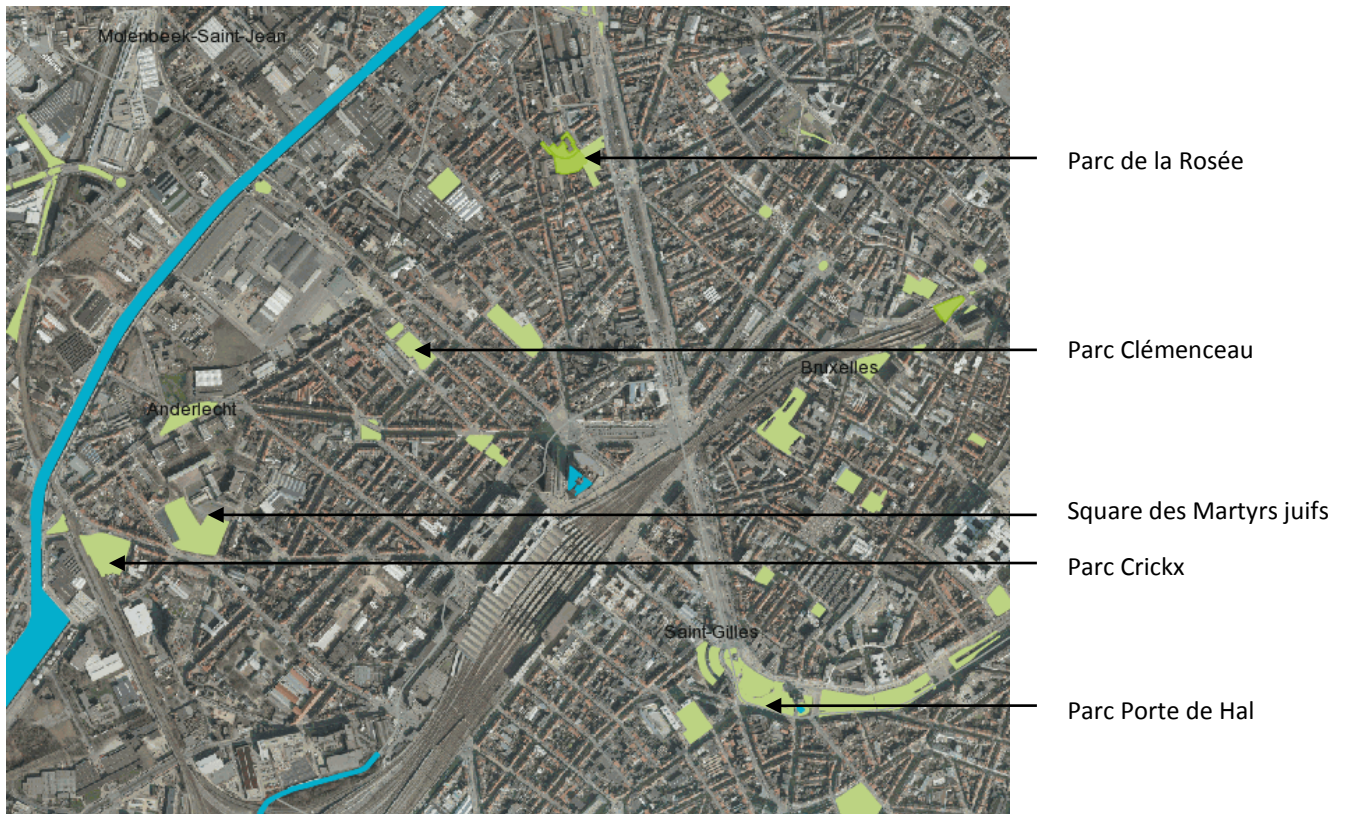
Une carence en espaces verts

Les quartiers du périmètre d'observation se caractérisent par le manque d'espaces verts publics et la très faible verdurisation des cœurs d'îlots. Ce manque d'espaces verts est d'autant plus criant que les quartiers se caractérisent par un nombre élevé d'enfants et des logements densément peuplés (cf. partie Situation socio-économique et p.91) En 2001, plus de 76 % des habitants du périmètre d'observation n'avaient pas accès à un jardin privé.



Carte 20 : Jardins privés et parcs publics en 2001

Source : Observatoire de la Santé et du social Bruxelles. Atlas de la santé et du social de Bruxelles-Capitale 2006, 152p.



Carte 21 : Espaces verts publics

Source : IGE

Les espaces verts les plus importants sont :

- le parc de la Porte de Hal (3.2 ha gérés par l'IBGE) qui permet d'atténuer la coupure liée à la petite ceinture entre Saint-Gilles et Bruxelles-Ville ;
- le square des Martyrs juifs (1.25 ha) ;
- le parc Crickx (0.9 ha) ;
- le parc de la Rosée (0,7 ha géré par l'IBGE) qui connaît un franc succès avec une fréquentation pouvant aller jusqu'à 400 personnes en heure de pointe ;
- le parc Clémenceau (0.4 ha) qui est un parc minéral.

Remarque : Les berges de la Senne (là où elle apparaît à ciel ouvert) ne sont pas accessibles. Aujourd'hui cet élément n'apporte aucune qualité d'usage pour les habitants du quartier.

L'espace public

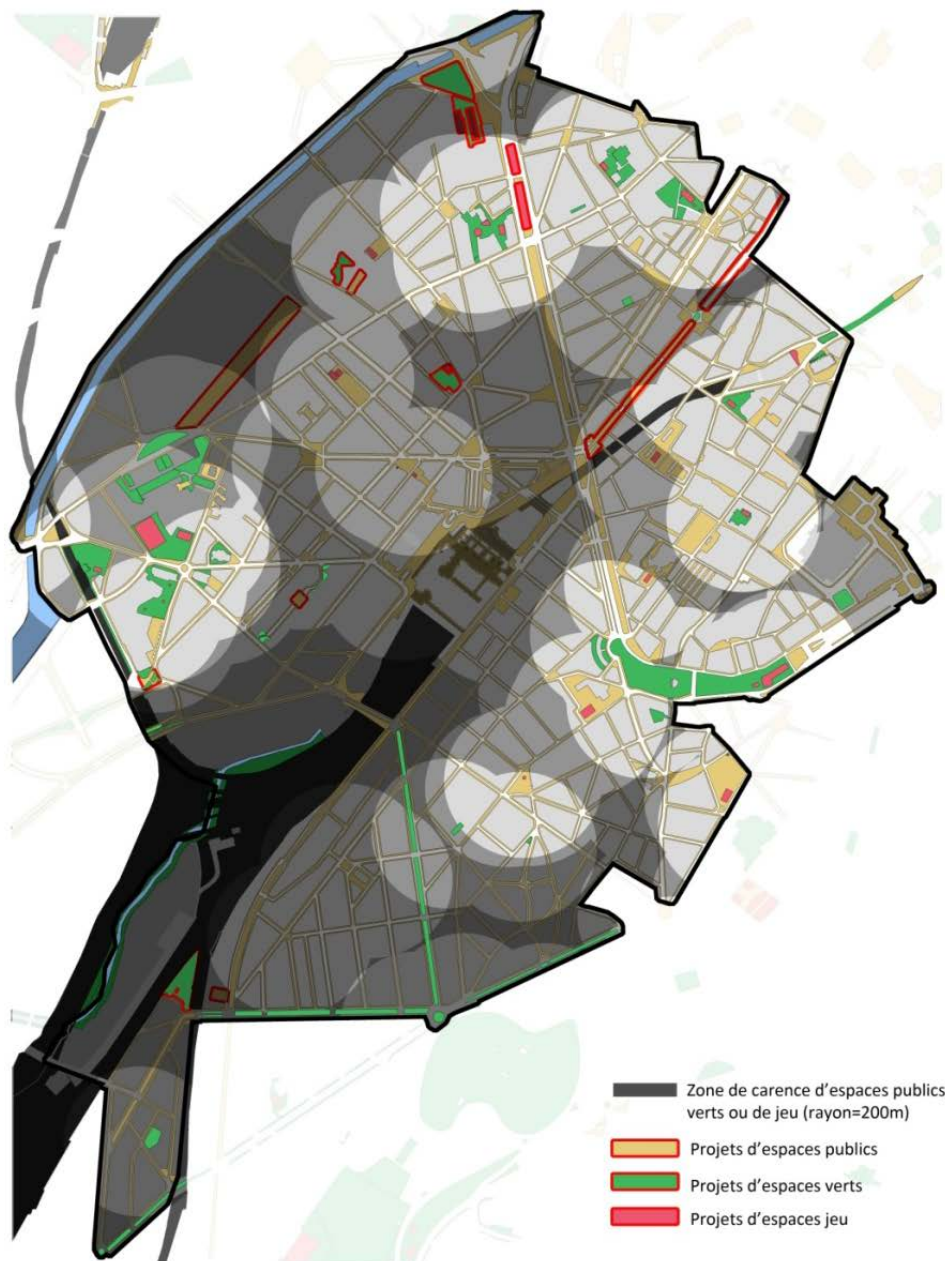
La carte ci-après reprend le réseau d'espaces publics, les espaces verts et les espaces de jeu existants et en projet. Autour de chacun des éléments existants ont été réalisés des cercles d'un rayon de 200 mètres²¹ permettant de visualiser au-delà, les zones en situation de carence relative. Cette représentation ne prend pas en compte le rayon d'influence plus large de certains grands espaces tel le parc de la Porte de Hal.

On remarque que de part et d'autre des infrastructures lourdes que sont le canal et les voies ferrées, les carences en espaces publics, espaces verts et espaces de jeux sont fortes. Ces espaces accueillent historiquement des activités. La prise en compte du cadre de vie n'était pas une priorité de leur aménagement, ce qui en fait aujourd'hui des zones quelque peu délaissées.

²¹ Référence prise par l'IBGE pour les jeux

Néanmoins, plusieurs projets importants d'espaces publics et d'espaces verts devraient avoir un impact positif sur les quartiers dans les cinq ans à venir :

- la création du parc de la Porte de Ninove d'environ 2 ha (Beliris) ;
- la création des espaces de jeu de la berme centrale entre le boulevard du Midi et le boulevard Poincaré ;
- le réaménagement du site des abattoirs (Abatan – masterplan réalisé dans le cadre de la programmation FEDER 2007-2013) ;
- la rénovation des espaces verts au pied des ensembles de logements sociaux des Goujons, du square Albert 1^{er} (Contrat de quartier Canal Midi), Fontainas (Contrat de quartier Fontainas) ;
- la création d'un espace vert dans le quartier du Pont de Luttre (Contrat de quartier) ;
- le réaménagement de l'avenue de Stalingrad (Contrat de quartier Ruppe – Beliris) .



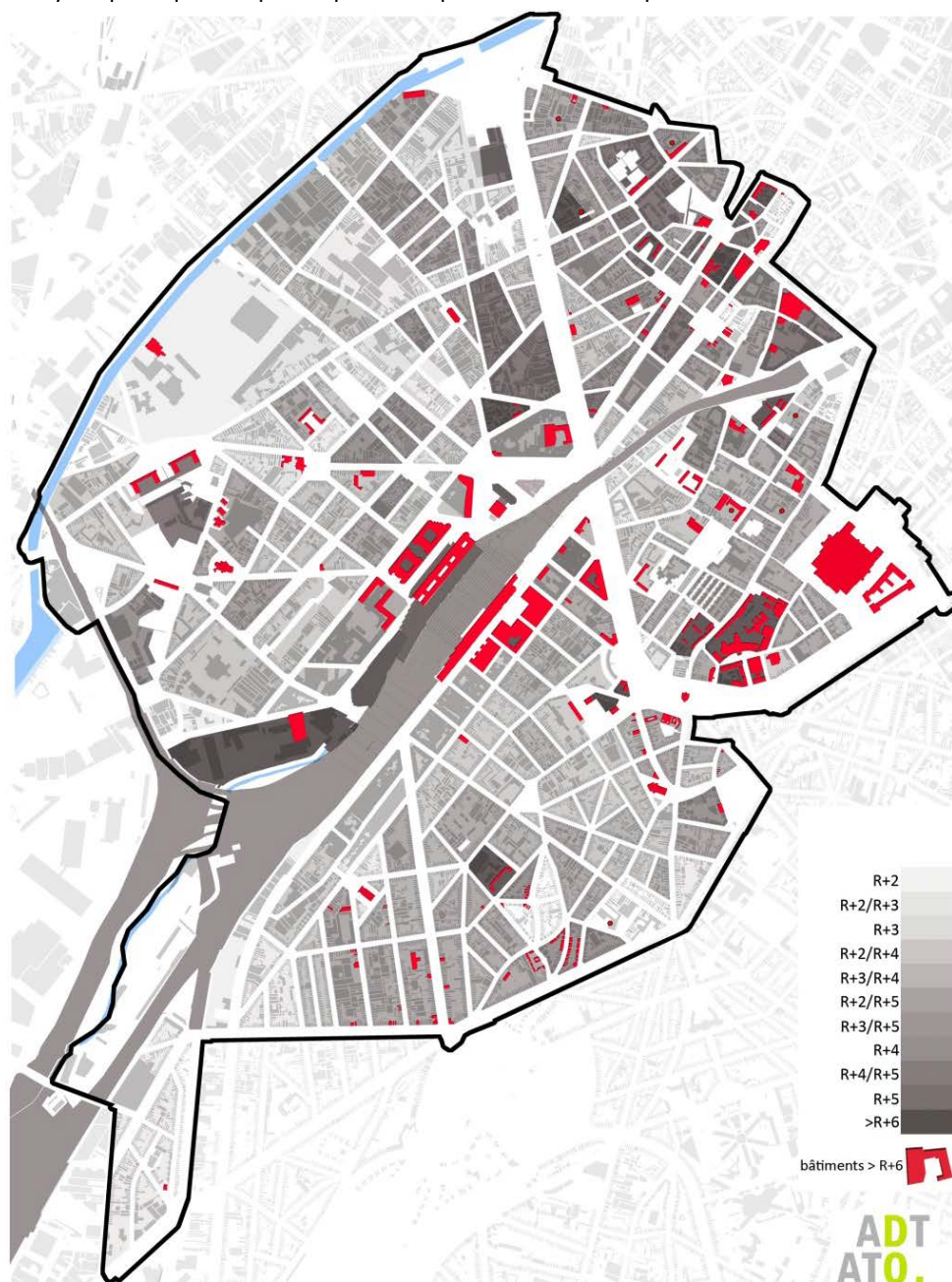
Carte 22 : Carence en espaces publics, espaces verts et espaces de jeux existants et mention des projets en cours

Source : ADT, sur base d'éléments fournis par Bruxelles Environnement, 2011

Gabarit moyen par îlot et bâtiments hauts : des ruptures d'échelle aux abords de la gare

La carte du gabarit moyen des îlots et des bâtiments de + de 6 niveaux à l'échelle du périmètre d'observation montre que les îlots compris dans le Pentagone ont des gabarits plus élevés (R+4/R+5) que dans le reste du périmètre d'observation qui oscille entre R+2 et R+3 (gabarits caractéristiques de la première couronne).

La concentration de bâtiments hauts s'est réalisée dans les abords immédiats de la Gare, contribuant à créer une rupture morphologique entre ces espaces et le reste des quartiers. En outre si les espaces libres au pied des bâtiments peuvent contribuer à leur mise en valeur, dans le cas présent ils sont réduits notamment avenue Fonsny ce qui ne permet pas de percevoir positivement les ruptures d'échelles.



Carte 23 : Gabarit moyen des îlots et bâtiments hauts

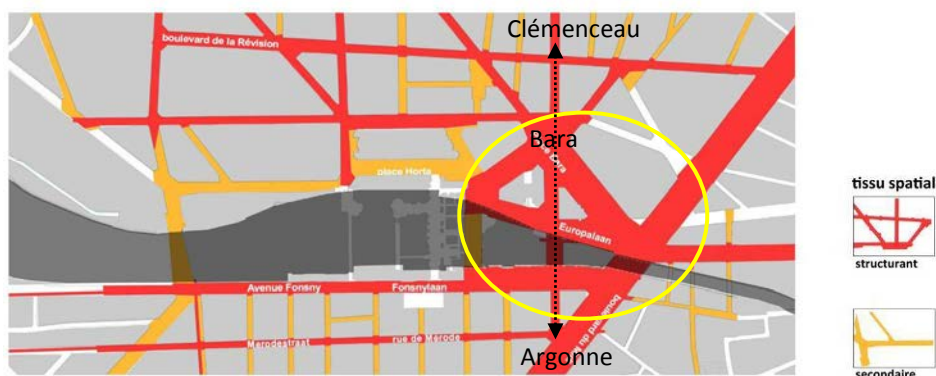
Source : ADT

1.1.3 LECTURE DU TISSU URBAIN DANS LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

Un dialogue difficile entre la gare et ses environs

L'évolution du tissu urbain depuis la réalisation de la Jonction a conduit à dégrader le dialogue entre la gare et ses abords :

- la Jonction et le déplacement de la gare ont affaibli la relation forte qui existait entre la gare et le centre de la ville. Le lien avec le centre-ville manque aujourd'hui de lisibilité. D'après ARSIS²², cette relation s'est d'autant plus dégradée qu'une perte de mixité fonctionnelle dans la zone située entre la gare et la Petite Ceinture a conduit à distendre les relations entre la rue Clémenceau, la rue de l'Argonne et la Place Bara, faute de continuité et d'animation.

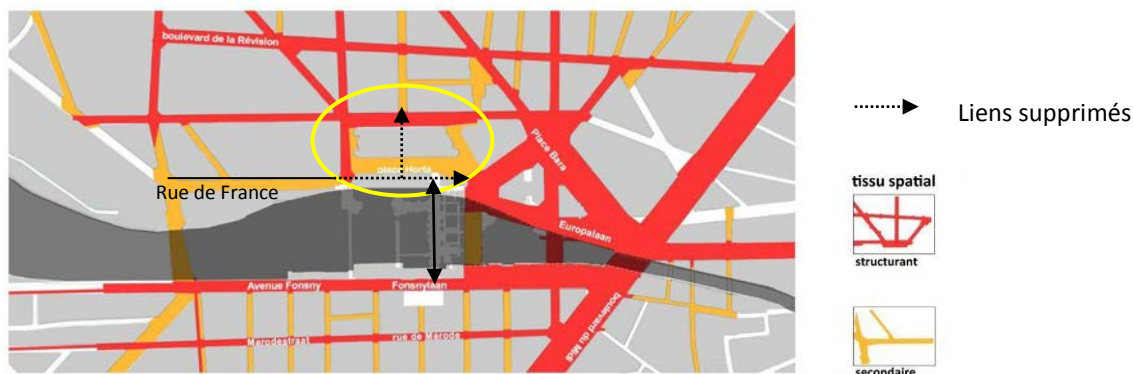


Carte 24 : Le lien avec le centre-ville

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

L'abondance d'axes structurants entre la gare et la Petite Ceinture ne permet pas une lisibilité aisée du lien avec le centre-ville faute de hiérarchie des espaces.

- La Jonction a conduit à orienter les couloirs de la gare dans une direction est-ouest entre l'avenue Fonsny et la rue de France, permettant de relier Saint-Gilles à Anderlecht. Or les travaux de la gare internationale et de ses abords côté Anderlecht (suppression d'une partie de la rue de France, création de la Place Horta et opération de bureau sur l'ancien îlot Côte d'Or) ont coupé la gare de son lien avec Anderlecht, ce qui a eu pour conséquence de déstructurer l'orientation dominante est-ouest.



Carte 25 : Marginalisation du côté nord-ouest de la gare

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

²² ARSIS, pour le compte d'EuroImmoStar - Eurostation. Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

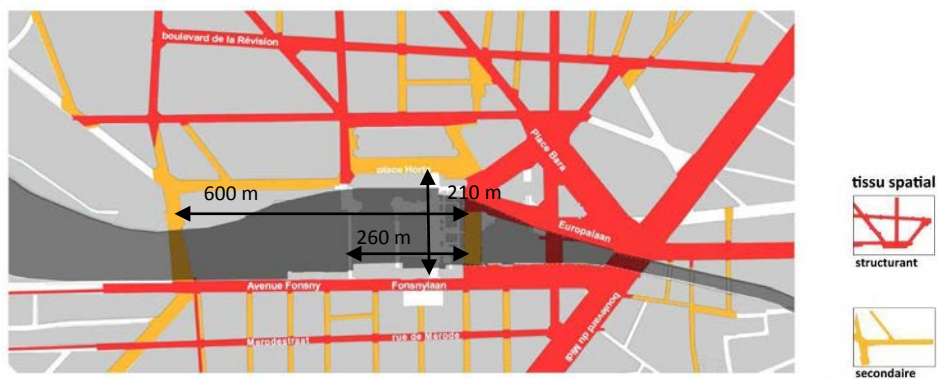
- Au sud-ouest, aucune relation forte avec la gare n'est organisée, alors que cela pourrait permettre de redynamiser le tissu urbain.



Carte 26 : Absence de relation organisée au sud-ouest entre la gare et le tissu urbain

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

- La grandeur de l'îlot de la gare, ne facilitant pas ses traversées et quasi hors de proportion par rapport aux îlots avoisinants, conduit à marginaliser son environnement immédiat.

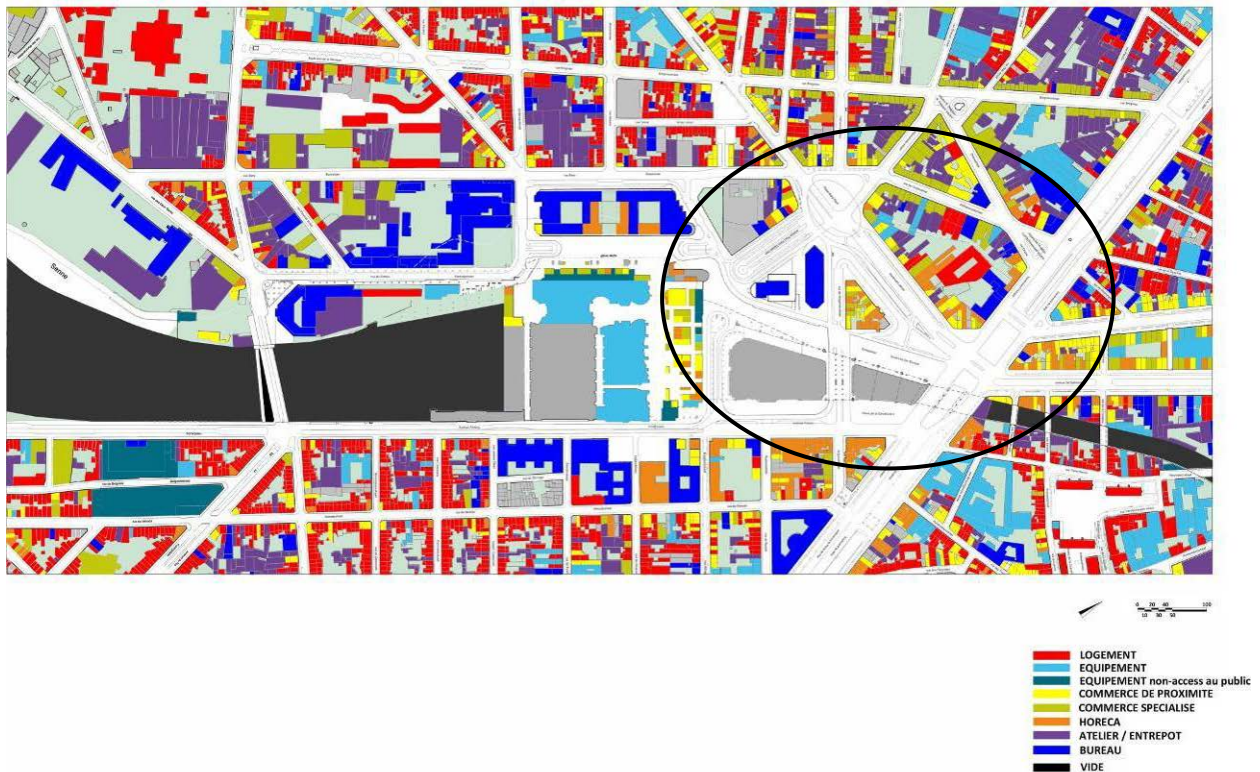


Carte 27 : Un îlot de gare immense

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

Répartition des fonctions

Affectations Rez-de-chaussée



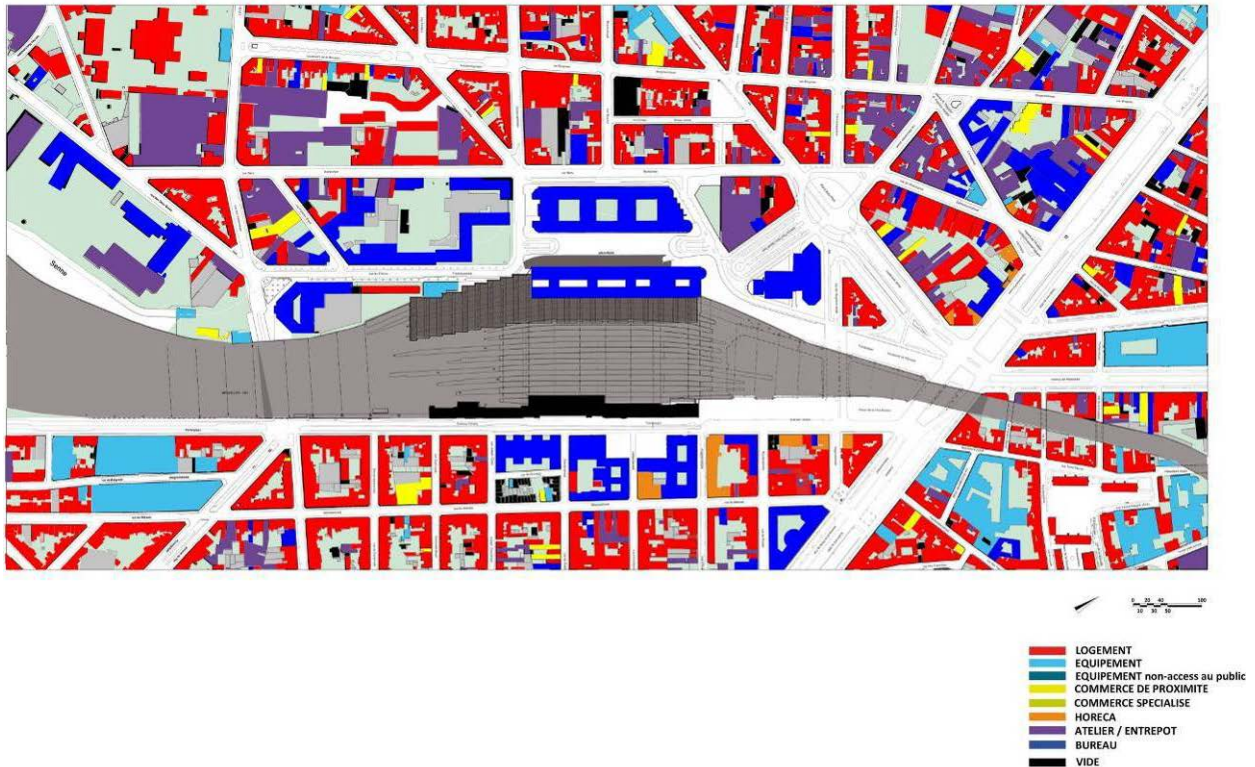
Carte 28 : Affectation des rez-de-chaussée

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

- La fonction commerces et HORECA est concentrée dans la zone comprise entre la place Bara, la gare, l'avenue Fonsny et l'avenue de Stalingrad. Cette concentration est à mettre au regard de la centralité que joue cet espace dans la structure spatiale. Ce pôle pourrait être renforcé pour faciliter le lien entre la gare et le centre-ville à condition de réaménager les quadrilatères et les espaces publics situés de part et d'autre de ceux-ci.
 - Les bureaux sont regroupés quant à eux de part et d'autre de la gare sans aller en profondeur dans les quartiers. Cette fonction est abritée dans des bâtiments aux caractéristiques suivantes :
 - o monofonctionnalité, ce qui se traduit par des rez-de-chaussée peu ou pas animés ;
 - o fréquentation pendulaire liée aux horaires de bureaux ;
 - o rapport réduit à la rue en raison d'un nombre limité d'entrées dans le bâtiment.
- Ces caractéristiques ont pour conséquence ne pas permettre une animation forte et permanente des espaces publics autour de ces bureaux.
- Au-delà d'un îlot de la gare, la fonction logement domine.

Affectations étages

La carte d'affectation des étages montre la prédominance de la fonction logement hormis dans les îlots attenants à la gare qui sont monofonctionnels et dédiés au bureau.



Carte 29 : Affectation des étages

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

Des relations faibles du bâti avec l'espace public

L'examen du gabarit moyen des îlots et de la présence des bâtiments hauts (plus de 6 niveaux) dans le périmètre opérationnel montre que les îlots traditionnels du quartier sont majoritairement bas (R+2/R+3). C'est au moment du passage de la Jonction qu'une rupture morphologique a été opérée entre les nouvelles constructions et le tissu traditionnel environnant.

Les constructions suivantes sont en rupture avec les gabarits traditionnels :

- les bâtiments réalisés suite à la réalisation de la Jonction : la gare elle-même, la tour du Midi et l'ensemble de bâtiments de l'avenue Spaak ;



Illustration 26 : Vue de la Tour du Midi et de l'îlot traditionnel voisin, vue de la Gare du Midi sur l'avenue Fonsny

Source : ADT

- les bâtiments érigés dans les années 60 et 70 d'inspiration moderniste : immeubles de bureaux de l'îlot compris entre la rue des deux gares et les voies ferrées et sur l'îlot entre la rue de France et Bara, immeubles de logements sociaux de la Querelle et de la Place Fontainas ;



Illustration 27 : Bâtiment de la SNCB sur l'îlot France-Bara et logements sociaux de la Querelle

Source : ADT

- les bâtiments réalisés à partir des années 1990 dans l'optique de créer un quartier d'affaires autour de la Gare : les bâtiments des 4 îlots de St Gilles sur l'avenue Fonsny (PPAS Fonsny 1), le bâtiment unique sur l'îlot Atrium Midi, les bâtiments de part et d'autre de la Place Horta et entre la rue de France et les voies ferrées).



Illustration 28 : Bâtiment Swiss Life et le bâti traditionnel de la rue de Hollande ; Bâtiment Atrium Midi et le bâti traditionnel de la rue d'Argonne

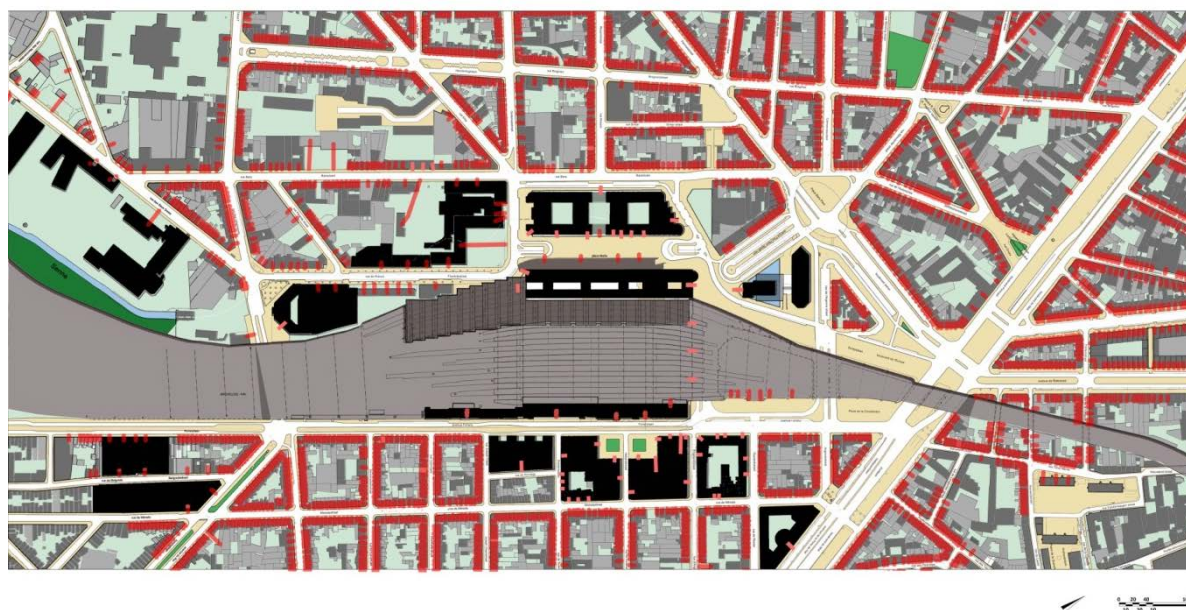
Source : ADT



Carte 30 : Gabarit moyen des îlots et bâtiments haut dans le périmètre opérationnel

Source : ADT

Ces constructions ont diminué de façon drastique le nombre de bâtiments accueillis dans un îlot (souvent l'îlot est réduit à un seul bâtiment) et, de là, la possibilité d'animation de l'espace public. Le nombre d'entrées sorties sur l'espace public est réduit, ce qui nuit à la connectivité entre le bâti et l'espace public comme le montre la carte suivante. Ceci crée un véritable problème d'animation de l'espace et de contrôle social sur celui-ci.



Carte 31 : Connectivité du bâti aux espaces publics

Source : ADT 2011 d'après ARSIS « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », février 2008

Le trait rouge indique la présence d'une entrée/sortie de bâtiment sur l'espace public. On constate que dans les nouveaux îlots aux abords de la gare, contrairement à ce qui se passe dans les îlots traditionnels du quartier, cette connectivité avec l'espace public est très réduite, ce qui est un facteur explicatif des problèmes d'animation et d'absence de contrôle social des vastes espaces publics autour de la gare.

1.1.4 LES ESPACES PUBLICS DANS LE PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION

L'observation des espaces publics dans le périmètre d'observation montre qu'il n'y a souvent pas de lien entre l'état d'un espace et sa qualité.

L'état des espaces publics : un niveau globalement satisfaisant

De façon générale, l'état des espaces publics, évalué par l'ADT à partir des éléments en place (trottoirs, chaussée, mobilier urbain, éclairage, plantations, signalétique) est très satisfaisant. Cette situation s'explique en grande partie par la réalisation récente de travaux d'aménagement (notamment, travaux Beliris aux abords de la gare).

Seuls quelques espaces sont dans un état très dégradé :

- sur Anderlecht : portions de la rue des Vétérinaires de part et d'autre de la rue Bara, rue Kuborn, rue Charles Parenté, rue Memling.
- sur Saint Gilles : rue Joseph Claes et rue de Suède, mais celles-ci attendent d'être rénovées suite au réaménagement de la partie de l'îlot compris entre ces deux rues et la rue de Mérode.
- sur Forest : rue de l'Imprimerie.

La Petite Ceinture est globalement dans un état délabré, hormis quelques petites portions réaménagées plus récemment.

Quelques espaces aux abords de la gare sont dans un état moyen (place Horta, boulevard Jamar et portion de l'avenue de Fonsny comprise entre l'entrée de la gare et la Petite Ceinture). Ceci s'explique en partie par le fait que ce sont des espaces très sollicités.



Carte 32 : Etat des espaces publics dans le périmètre opérationnel

Source : ADT, d'après relevé de terrain des 4 et 5 janvier 2012

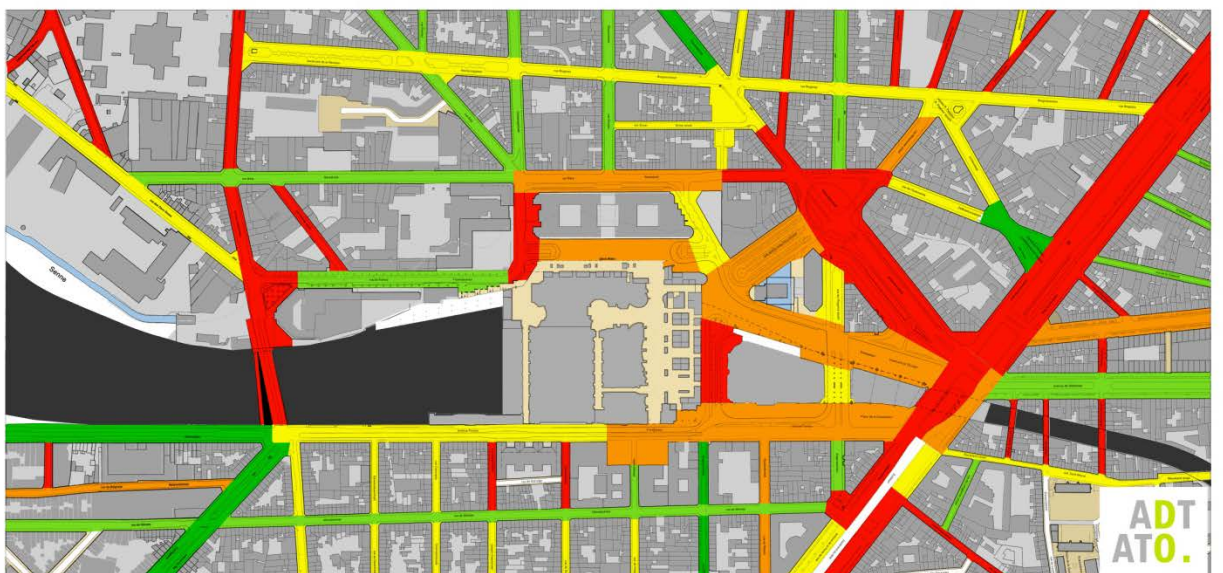
Un niveau de qualité des espaces publics problématique

De façon générale et souvent, à l'exact opposé de l'état, la qualité des espaces publics est faible, ce qui révèle une conception défailante de ceux-ci. L'appréciation de la qualité a été effectuée par l'ADT en fonction du statut de l'espace public (boulevard, place, etc.) sur base des critères suivants : confort du piéton, confort du cycliste, confort des PMR, qualité du revêtement, qualité des plantations, valeur d'usage et qualité paysagère.

Les principaux espaces de mauvaise qualité sont les suivants : Place Bara, boulevard Jamar, Petite Ceinture, rue Couverte, rue des Vétérinaires, portion de la rue de l'Instruction comprise entre la Place Horta et la rue Bara.

Les principaux espaces de très moyenne qualité sont les suivants : place Marcel Broodthaers, portion de l'avenue Fonsny entre l'entrée de la gare et la Petite Ceinture, Place de Russie, Esplanade de l'Europe, avenue PH. Spaak, place Horta, boulevard Lemonnier, rue de Russie, portion de la rue Bara entre la rue de France et le passage Grisar.

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, du piéton. Les espaces publics aux abords de la gare ne sont pas conviviaux pour lui, alors même que la présence même de la gare génère un trafic piéton conséquent (125 000 usagers de la gare par jour).



Légende (Qualité des Espaces Publics)
Très bon - Erg goed
Bon - Goed
Moyen - Middelmatig
Très moyen - Zeer middelmatig
Mauvais - Slecht

Carte 33 : Qualité des espaces publics dans le périmètre opérationnel

Source : ADT, d'après relevé de terrain des 4 et 5 janvier 2012

Les espaces à proximité immédiate de la gare, dont la qualité est qualifiée de mauvaise à très moyenne, sont présentés ci-après.

- **Place Bara** (état : bon / qualité : très mauvais)

La Place Bara (0.25 ha) a été réaménagée en 1998. Sa conception a été dominée par les besoins de régulation de la circulation. Le lieu est d'ailleurs dévolu pour près de sa moitié aux circulations automobiles et de transport public. Aujourd'hui on y constate des difficultés pour l'ensemble des modes de transport (transport public, automobile et piétons) : manque de visibilité, congestion, insécurité.

L'espace triangulaire qui constitue réellement la partie « place » comporte un aménagement minéral avec quelques bancs et un éclairage de type autoroutier. Aucun arbre n'y est planté. Elle est occupée régulièrement par du stationnement sauvage. Le trafic important sur les voies qui délimitent cet espace ne permet pas de protéger cette place des nuisances de la circulation. Les connexions piétonnes vers l'espace triangulaire sont peu lisibles notamment vers la gare (par l'avenue PH. Spaak).



Illustration 29 : Vues de la place Jamar

Source : Google Maps et ADT

- **Boulevard Jamar** (état : moyen / qualité : très mauvais)

Le boulevard Jamar, qui devait initialement rejoindre la maison communale, n'a jamais été achevé. De ce fait, il est très large (environ 66 mètres) avec une courte longueur (environ 240 mètres). Il est organisé avec des latérales. La voiture occupe une place dominante dans cet espace. L'aménagement intègre, tant bien que mal, la présence d'une trémie de tramway. Cet élément de rupture important n'a pas fait l'objet d'un traitement paysager particulier permettant son intégration.

Le front bâti le long du boulevard est peu élevé au regard de sa largeur, ce qui ne permet pas de bien encadrer l'espace public.

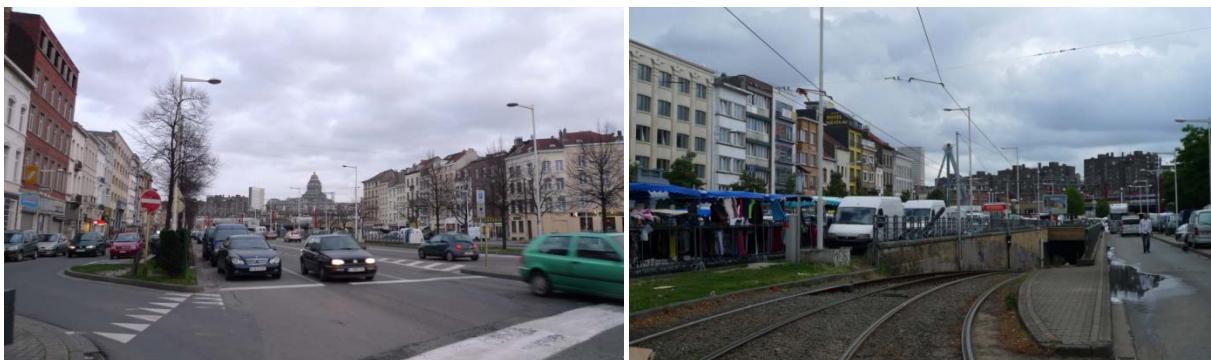


Illustration 30 : Vues du boulevard Jamar

Source : ADT. Sur l'image de droite apparaît la trémie du tramway

- **Rue couverte** (état : bon / qualité : très mauvais)

La rue Couverte est un espace public particulièrement singulier. Elle est accessible depuis la gare, l'Esplanade de l'Europe et la place de Russie. Cette rue passe sous les voies de la Jonction (d'où son nom de rue couverte).

Elle accueille le tramway, les bus, les taxis et un ICR. Elle est traversable par les piétons. La coexistence de ces différents modes a rendu difficile son aménagement. Très fréquentée (entre 6000 et 7000 personnes aux heures de pointe du soir et du matin), elle souffre d'un problème de propreté et de nuisances olfactives fortes. L'absence d'éclairage naturel, la faible qualité de la lumière artificielle, la font percevoir comme insécure notamment aux horaires tardifs.



Illustration 31 : Vues de la rue Couverte

Source : ADT

- **Rue de l'Instruction (portion entre la Place Horta et la rue Bara) (état : bon / qualité : très mauvais)**

La portion de la rue de l'Instruction entre la rue Bara et la place Horta est aménagée avec sur son côté nord un vaste trottoir. Celui-ci accueille une piste cyclable non signalée. Il s'élargit au gré du recul des entrées de parking et des entrées de desserte du bâtiment qui le longe. Il en résulte des espaces résiduels très vastes occupés par les poubelles des immeubles et divers dépôts clandestins.

Le carrefour avec la rue Bara et sa contre-allée taxis est aménagé, depuis très longtemps, de façon provisoire avec des blocs de béton pour contraindre la circulation à cet endroit.



Illustration 32 : Vues de la rue de France entre la rue Bara et la Place Horta

Source : ADT

- **Rue Bara (portion entre le passage Grisar et la place Bara)** (état : bon à dégradé / qualité : mauvais à très mauvais)

La rue Bara a un statut de voie métropolitaine. Sa fonction la voue donc à une importante circulation routière. Son aménagement actuel, avec ses trottoirs étroits et non arborés dans sa partie entre Jamar et Blerot, renforce la sensation d'une artère uniquement routière alors qu'elle pénètre des quartiers densément habités. Ses carrefours mal aménagés nuisent également à sa qualité. La zone de recul pratiquée au droit du bloc 2 (ancien îlot Côte d'Or), aménagée en voie latérale à la rue Bara avec une voie taxis contribue à déstructurer son gabarit.

L'ambition pourrait être de transformer cette artère en véritable boulevard urbain qualitatif.



Illustration 33 : Vues de la rue Bara

Source : ADT

- **Avenue Paul Henri Spaak** (état : très bon / qualité : mauvais)

L'avenue PH. Spaak se présente comme une large avenue (environ 52 mètres) mais sur une courte longueur (environ 128 mètres). Elle accueille en son centre la gare de bus de De Lijn. Les abris bus sont très étroits et non réglementaires.

Situé au pied de la Tour du Midi, cet espace est très exposé au vent ce qui le rend inconfortable.



Illustration 34 : Vues de l'avenue PH. Spaak

Source : ADT

- **Avenue Fonsny** (état : moyen à bon / qualité : moyen à mauvais)

L'avenue Fonsny a été tracée dans la perspective de la flèche de l'hôtel de ville. Elle accueille dans sa portion jusqu'à la rue Couverte, deux voies de tram en son centre. Aucune traversée sécurisée de l'avenue n'est aujourd'hui possible. La coexistence du tramway, de la circulation routière et du bus est difficile sur cette voie d'une faible largeur (entre 23 et 25 mètres trottoirs compris, entre 16 et 20 mètres pour la voirie). L'avenue est donc très dangereuse pour les piétons. Le carrefour avec la rue d'Angleterre est le plus accidentogène de toute la Région.

La conjonction de l'étroitesse de l'avenue et de la présence de bâtiments allant jusqu'à R+12 pour les îlots du PPAS Fonsny I, lui confère un aspect de « canyon ».

Les plantations le long de l'avenue sont en mauvais état.



Illustration 35 : Vues de l'avenue Fonsny

Source : ADT

- **Petite Ceinture** (état : dégradé / qualité : très mauvais)

La Petite Ceinture est représentative de la période où la ville était conçue pour la suprématie de la voiture. Elle présente donc la configuration d'une autoroute urbaine. Les traversées piétonnes se font systématiquement en deux temps. La berme centrale arborée est utilisée pour du stationnement, ou pour la Foire du Midi durant l'été.



Illustration 36 : Vues de la Petite Ceinture

Source : ADT

- **Place Marcel Broodthaers** (état : très bon / qualité : mauvais)

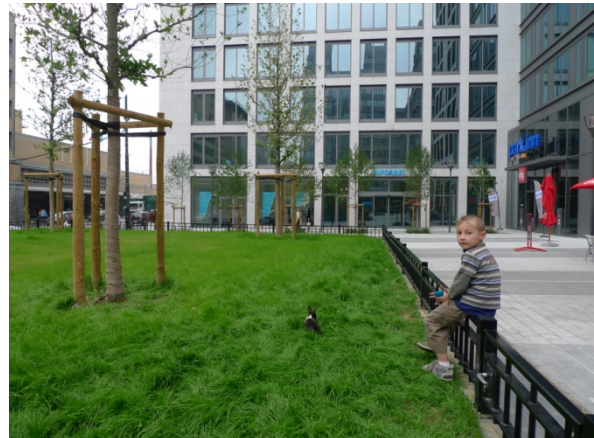
La place Marcel Broodthaers²³ (0.2 ha) a été aménagée récemment par Beliris²⁴ (début des travaux 2008). Elle ne se situe pas en face de l'entrée de la gare. Elle n'est donc pas un lieu nécessairement fréquenté par le voyageur sortant de ce côté-ci de la gare. Elle est constituée de deux espaces répartis de part et d'autre de la rue de Hollande. Son animation par des commerces est assurée uniquement sur l'espace nord par un seul café et un hôtel. Dans la partie sud, la Police y occupe un local.



Carte 34 : Situation place Marcel Broodthaers

Source : ADT

L'espace verdurisé n'est pas accessible, afin d'empêcher son occupation notamment par des sans-abris, ce qui a pour conséquence que 30 % de la superficie de la place ne peuvent être utilisés. Les bancs sont implantés pour empêcher le passage de la voiture mais ne sont pas localisés de manière optimale pour les usagers. Les arbres sont implantés dans l'alignement de la porte d'entrée de l'hôtel et la masque (l'hôtel prend donc le soin de tailler l'arbre le plus gênant de cet alignement).



²³ Elle correspond à la place dite de Hollande proposée dans le schéma de développement des abords de la Gare du Midi de 1991.



Illustration 37 : Vues de la place Marcel Broodthaers

Source : ADT

- **Place Horta** (état : moyen / qualité : mauvais)

La Place Horta (0.9 ha) fonctionne de façon déséquilibrée. Son animation est assurée par les rez-de-chaussée commerciaux de son flanc ouest occupés par de la petite restauration et des brasseries. Son animation n'est assurée qu'en journée et en semaine.

Le flanc Est de la Place Horta est quant à lui sans vie, en raison d'une implantation des commerces de la gare en retrait par rapport à la façade. Une galerie les dessert sans ouverture sur la Place Horta.

La place peut être perçue comme un grand couloir en raison de ses proportions. Il s'agit d'un long rectangle de 240 mètres et large d'environ 36 mètres. Pour l'animer dans sa totalité, il serait nécessaire que les rez-de-chaussée des bâtiments qui la bordent accueillent des fonctions accueillant du public et ouvertes sur l'espace public.

Elle est aménagée avec une berme centrale surélevée par rapport au reste de la place, dotée de bancs et arborée.

Les extrémités de la Place sont occupées par les entrées/sorties du parking public Q Park.

Les pavés sont utilisés comme revêtement de sol, ce qui est peu confortable notamment avec des valises à roulettes.



Illustration 38 : Vues sur la Place Horta

Source : ADT

Une servitude de passage publique existe à travers l'ancien îlot Côte d'Or entre la Place et la rue Bara mais elle est peu connue et peu fréquentée. Elle traverse un espace commercial aujourd'hui occupée par l'enseigne *Midi Station*. Le passage doit être possible entre l'heure du 1^{er} TGV et l'heure du dernier, mais dans les faits, le passage est uniquement possible dans les heures d'ouverture du café.

- **Esplanade de l'Europe et places de la Constitution et de Russie** (état : bon à très bon / qualité : mauvais)

L'Esplanade de l'Europe (1.2 ha) et la place de Russie (0.7 ha) sont situées de part et d'autre de la Jonction et sont donc délimitées par son viaduc. Ce viaduc héberge des locaux murés qui ne permettent pas d'animer l'espace public. Tant l'esplanade que la place de Russie n'accueillent aucune fonction en semaine, hormis du stationnement sur une partie de la place de Russie (40 places). Elles accueillent le dimanche matin le marché du Midi.

Ces espaces ont été réaménagés récemment par Beliris (livraison : 2005, concepteurs : A2RC, JNC International et Lipski). Pour permettre une installation facilitée du marché, aucun mobilier urbain permettant de s'attarder sur ces espaces (bancs, sculptures, etc.) ne sont installés. Des blocs en pierre bleue sont disposés dans l'espace public dans l'optique, soit de protéger les arbres des camions des marchands du marché, soit pour délimiter leurs emplacements. Hors période du marché, ces éléments ne répondent à aucun autre usage alors qu'ils auraient pu être conçus pour être multifonctionnels.



Illustration 39 : Vue de l'Esplanade de l'Europe

Source ADT

Toute la semaine, ces espaces sont traversés par les voyageurs se rendant à pied à la gare. Paradoxalement ce passage n'empêche pas un certain nombre de nuisances dues notamment à l'absence de toilettes publiques.



Illustration 40 : Vue de l'Esplanade de l'Europe et de la Place de Russie

Source ADT

L'aire de livraison située au sortir de la gare sur l'Esplanade de l'Europe ne fonctionne pas bien. Elle est occupée en permanence par du stationnement sauvage. L'accès y était rendu possible parce que la chaîne qui empêchait l'accès était brisée. Depuis la fin de l'année 2011, des blocs de béton ont été installés de façon provisoire pour tenter de solutionner ce problème. Cela a permis de réduire en partie le stationnement sauvage, mais avec une conséquence dommageable sur l'effet visuel.



Illustration 41 : Vue sur l'aire de livraison

Source : ADT

- **Passage Grisar** (état : moyen / qualité : moyen)

Cet espace est la conséquence de la percée du métro à travers le tissu résidentiel. Il prend place entre les pignons aveugles des constructions voisines et a été aménagé en square avec une aire de jeux, du mobilier et de la végétation. Il est actuellement fermé au public, ce qui est regrettable.

Il se poursuit au-delà de la rue Grisar par une petite place donnant sur la rue de Fiennes

Un bâtiment récent donnant sur cet espace est apparemment en vente. Il pourrait être envisagé d'y implanter un équipement local, ce qui assurerait un contrôle social du lieu qui pourrait ainsi être remis en service. Le manque particulièrement d'espaces verts et de jeux dans le quartier justifie cet investissement qui permettrait sa réouverture rapide.



Illustration 42 : Passage Grisar

Source : ADT

- Tunnel de la rue des Vétérinaires

Le tunnel de la rue des Vétérinaires qui permet le franchissement des voies entre Anderlecht et Saint-Gilles sur 100 mètres environ est organisé avec la séparation de la circulation automobile et des circulations douces. La faible qualité de la lumière artificielle et son état dégradé, rend sa traversée particulièrement inhospitalière notamment pour le piéton.



Illustration 43 : Tunnel de la rue des Vétérinaires, partie voitures, partie piétons

Source : ADT

L'absence de lisibilité des espaces

Le lien avec le centre-ville

Le centre-ville n'est pas perceptible depuis la gare tant du côté de l'avenue Fonsny que de la Place Horta, alors que la Grand Place n'est qu'à 15 minutes à pied.

Côté avenue Fonsny, la perspective sur la flèche de l'hôtel de ville ne suffit pas à orienter le voyageur ne connaissant pas Bruxelles vers le centre-ville.

A la sortie de la gare Place Horta, le voyageur n'a pas d'élément pour percevoir le centre-ville. L'espace public y est très confus. La largeur des voies n'est pas un bon indicateur pour le mener au centre par une voie principale. Le boulevard Jamar, plus large que l'avenue de Stalingrad, peut inciter le voyageur à l'emprunter en pensant se rendre vers le centre-ville.



Illustration 44 : Piétons désorientés au sortir de la gare

Source : ADT

Le lien avec les transports en commun

Pour le voyageur en train descendant à la Gare du Midi, il est peu aisé de se repérer et de savoir quel mode de transport en commun il peut prendre. Les différentes possibilités modales (bus, tram, métro, taxis, vélos en libre-service) ne sont pas visibles en un seul lieu, mais sont réparties en différents endroits. De plus, la signalétique est défailante et ne compense pas cette absence de lisibilité de l'espace lui-même.

1.2 LA GARE

Qualités de la gare actuelle

La gare

La conception de la gare actuelle est le résultat du placement de tous les services sous les voies surélevées. Il en résulte : une faible hauteur sous plafond et un très faible éclairage naturel.

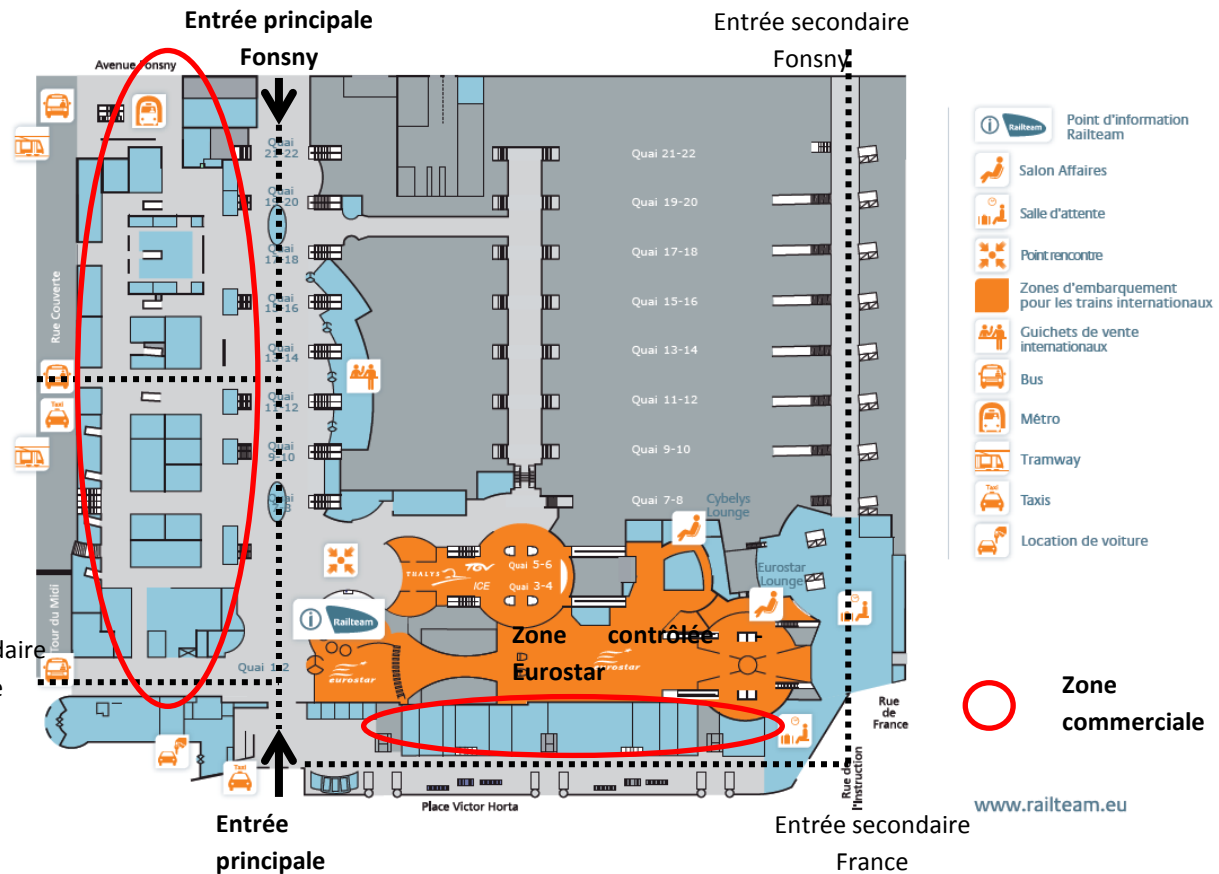


Illustration 45 : Plan de la Gare du Midi

Source : <http://www.b-europe.com/>

La structure des circulations internes est difficile à appréhender pour l'utilisateur non familier de la gare.

Les deux entrées principales du bâtiment sont situées sur l'avenue Fonsny (côté voies trafic intérieur) et sur la place Victor Horta (côté voies trafic international). Les trois entrées secondaires sont situées sur l'avenue Fonsny au droit de la rue de Russie, sur la rue de France et sur l'Esplanade de l'Europe.

La gare possède en tout trois couloirs orientés est-ouest qui desservent les quais auxquels on peut accéder par des escalators (hormis le couloir central) et des escaliers. Les différents couloirs ne sont pas reliés entre eux pénalisant une lecture aisée des circulations au sein de la gare.

Deux couloirs traversent l'ensemble de l'îlot de la gare :

- le couloir principal, long de 190 mètres, qui relie les deux entrées principales. Il accueille l'ensemble des services de la gare et permet de rejoindre les espaces dédiés au trafic international ; La structure métallique qui supporte les voies y est apparente dans le couloir central.
- le couloir sud qui relie l'avenue Fonsny à la rue de France, qui n'a pour fonction que l'accès aux voies, aucun commerce ni service n'y est présent.



Illustration 46 : Vues du couloir principal (à gauche) et du couloir sud (à droite) de la gare du Midi.

Source : ADT

Le couloir central ne traverse pas l'ensemble de l'îlot de la gare et fini en cul-de-sac. Contrairement aux autres il n'a pas fait l'objet d'un réaménagement récent. Il n'a pour fonction que l'accès aux voies.

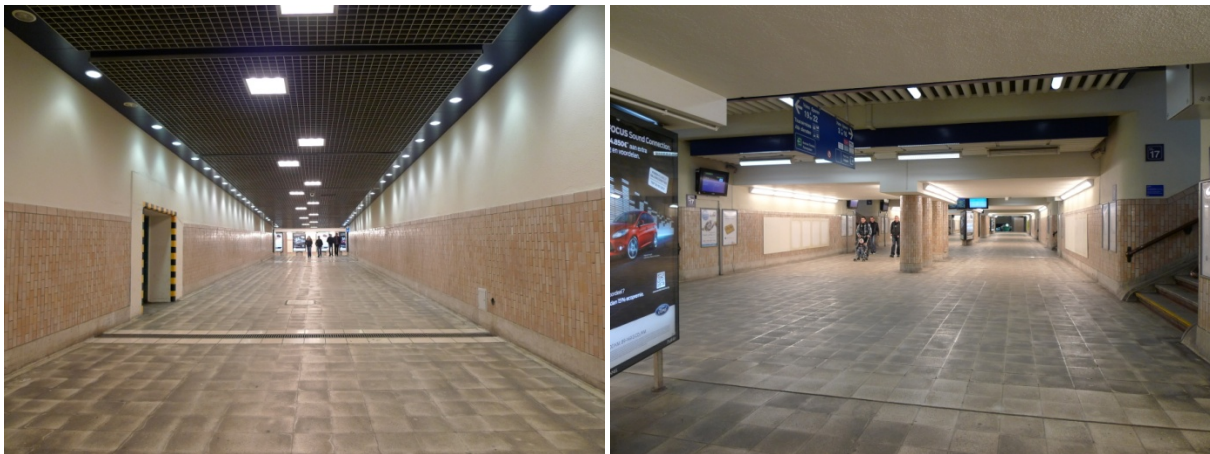


Illustration 47 : Vues de l'accès au couloir central (depuis couloir principal) et couloir central

Source : ADT

Des espaces commerciaux de l'ordre de 10 000 m² sont implantés le long de la rue couverte et le long d'une galerie longeant la place Horta. Les espaces commerciaux côté rue couverte contribuent à fractionner l'espace et rendent plus complexe le passage entre le couloir central de la gare et la rue couverte. Ceux-situés le long de la place Horta ne donnent pas directement sur l'espace public, mais sur une galerie de la gare, ne permettant pas d'assurer l'animation de l'espace public de cette place.



Illustration 48 : Vues extérieure et intérieure de la galerie longeant la place Horta

Source : ADT

Les quais

La gare de Bruxelles-Midi comporte 22 voies.

Les quais des voies 1 et 2 sont longs de 400 mètres et sont réservés au trafic Eurostar. Les espaces d'attente et l'accès aux quais sont contrôlés comme dans un aéroport. Ces zones en sont accessibles qu'aux usagers de la ligne Eurostar.

Les quais des voies 3 à 6 sont longs de 400 mètres et utilisés principalement par les Thalys et les TGV.

Dans l'attente de décisions relatives aux problèmes de capacité de la Jonction Nord-Midi évoqués par le groupe SNCB, les voies 7 à 22 n'ont pas été rénovées contrairement aux voies 1 à 6.



Illustration 49 : Vues voies trafic intérieur (à gauche) et trafic international (à droite)

Source : ADT

L'accueil du touriste au sein de la gare

L'accueil des touristes est effectué dans un stand fermé « Visit Brussels » à la sortie de la gare, côté Place Horta. Ce stand n'est pas indiqué.

Le contact avec un interlocuteur s'effectue après être entré dans un compartiment fermé, pour lequel il est précisé dès la porte d'entrée que pas plus de 4 personnes ne peuvent y entrer. Ce dispositif manque de convivialité.



Illustration 50 : Vues du stand Visit Brussels dans la gare du Midi

Source : ADT

1.3 LES ABORDS DE LA GARE : UNE QUESTION ESSENTIELLE POUR L'IMAGE DE BRUXELLES ?

Les nouveaux îlots qui enserment la gare dans sa partie la plus proche du centre-ville, quand on y ajoute également l'îlot de la Tour du Midi, contribuent à donner au voyageur sortant de la gare une image impersonnelle de Bruxelles. L'architecture fonctionnelle de style international donne un front urbain banal à des quartiers qui eux possèdent une grande richesse architecturale.

L'absence de lisibilité du lien avec le centre-ville assorti à une signalétique déficiente contribue à perdre le voyageur. Il se retrouve alors confronté à un espace public peu accueillant.

1.4 LA GESTION ET L'ENTRETIEN DES ESPACES DU PÔLE INTERMODAL ET DES ABORDS DE LA GARE

Malgré un nombre relativement réduit de gestionnaires (Région, communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, SNCB, STIB, et De Lijn) en charge de l'entretien et de la maintenance des différents espaces du pôle multimodal et des abords de la gare, les résultats sur le terrain sont très mitigés.

Les pratiques de ces gestionnaires étant non unifiées et non concertées ou manquant de réactivité et de moyens, il en résulte une extrême confusion sur le terrain. Cette situation contribue à créer une image négative des lieux.

Or les espaces concernés sont des espaces extrêmement sollicités au vu du nombre d'usagers et de passants qui les fréquentent (125 000 usagers de la gare par jour). La dégradation de ceux-ci est rapide et nécessite des moyens importants tant en termes d'entretien que de maintenance pour garantir la convivialité des lieux.

La gestion de ces lieux est rendue d'autant plus difficile que leur conception n'a pas toujours bien intégré cette problématique en amont.

Quelques exemples de dysfonctionnements dans la gestion des abords de la gare :

- la rue couverte appartient à deux propriétaires distincts (Région et SNCB) et dépend de plusieurs gestionnaires (la Région, la SNCB, la STIB et Bruxelles Propreté). Malgré des améliorations récentes, le lieu souffre toujours de pratiques de gestion non uniformisées. L'un repeint sa partie de plafond, l'autre non. La propreté des trottoirs varie grandement d'une zone à l'autre.

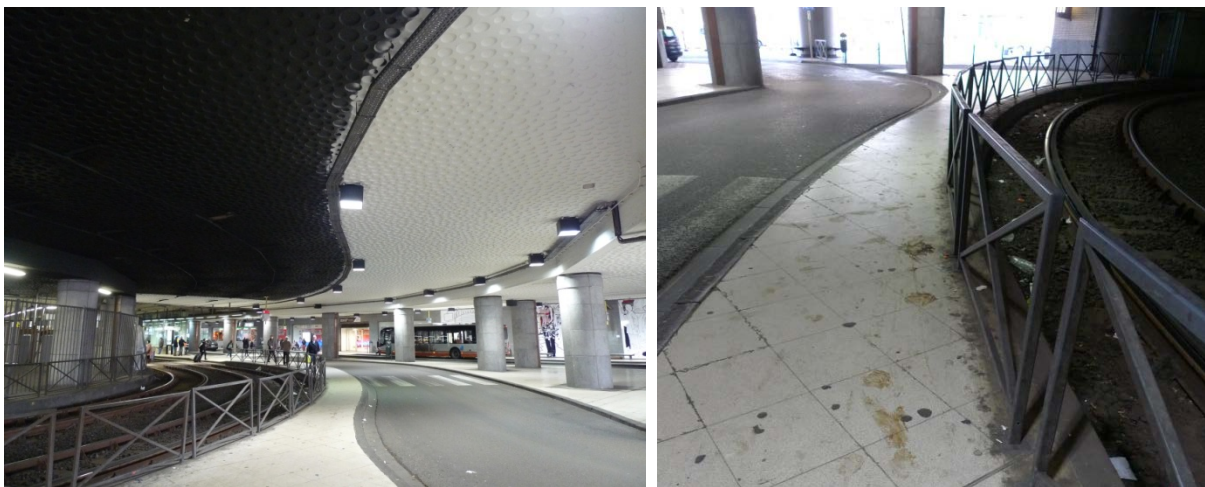


Illustration 51 : Plafond de la rue couverte et trottoirs sales

Source : ADT

- Les espaces publics autour de la Gare (rue Bara, Place Bara, Place Horta, rue Ernest Blerot, avenue PH. Spaak, rue couverte, Esplanade de l'Europe, Place de la Constitution, tronçon de la rue de l'Argonne

entre Place Bara et avenue Fonsny, avenue Fonsny, place Broodthaers et le tronçon de 30 mètres de la rue de Hollande au droit de la Place Broodthaers) sont la propriété de la Région et gérés par celle-ci.

Face aux problèmes constatés sur le terrain qui peuvent être relayés par des agents communaux, la Région n'est pas outillée pour y répondre de façon très réactive. La contrainte notamment pour certaines tâches de lancer une procédure de marché public ne lui permet pas d'agir avec rapidité..

La zone de livraisons située sur l'Esplanade de l'Europe, au droit de l'entrée de la gare, se révèle particulièrement complexe à gérer. Malgré le positionnement récent d'importants chasse-roues et de barrières à cet endroit, le stationnement sauvage y perdure. La gestion de ce lieu n'ayant pas été envisagée dans sa phase de conception, il est désormais très difficile de trouver un dispositif satisfaisant et s'intégrant esthétiquement dans ce lieu.

La gestion et l'entretien des aménagements aux abords de la gare du Midi a fait l'objet d'une convention en date du 23 décembre 2003 qui définissait les responsabilités suivantes :

- La Région assure les frais découlant de l'entretien de la gestion des voiries, des trottoirs du mobilier urbain, des plantations, de l'éclairage publics, des œuvres d'art, des feux de signalisation, des bornes d'alimentation électrique du marché Midi (à l'exclusion des frais d'électricité) ;
- La SNCB prend en charge les frais de gestion et d'entretien du revêtement du trottoir de la rue Couverte, côté gare ;
- La STIB prend en charge les frais de gestion et d'entretien de la paroi vitrée de la rue Couverte et de la gare pré-métro de la rue Couverte.
- De Lijn prend en charge les frais de gestion et d'entretien des installations de sa gare de bus (y compris éclairage et espaces publicitaires)
- La commune de Saint-Gilles prend en charge les frais de consommation électrique de la borne d'alimentation du « Marché du Midi » ;
- La commune d'Anderlecht prend en charge les coûts de gestion, d'entretien et de renouvellement du réaménagement de la rue Bara ;
- La commune de Saint-Gilles prend en charge les coûts de gestion, d'entretien et de renouvellement du réaménagement de la rue des Vétérinaires.

Dans la pratique, malgré la convention établissant les responsabilités de chacun, il manque en effet une coordination d'ensemble et un dispositif pour faire remonter à chaque gestionnaire les avaries qui peuvent être constatées au jour le jour sur le terrain.

La Région avait mis en place un coordinateur pour la gestion des espaces, dispositif qui s'avérait efficace pour assurer une coordination de tous les acteurs. Il conviendra d'affecter des moyens permettant de renforcer cette coordination, condition sine qua non pour une gestion optimale de ces espaces publics.

Les sans-abris

Lieu de passage important, la gare accueille de façon privilégiée des sans-abris et mendiants. De nombreuses associations apportent une assistance à ceux-ci, mais sans réelle coordination. La commune de Saint-Gilles a initié en 2011 une série de rencontres entre associations afin de lancer une réflexion collective sur la prise en charge des sans-abris.

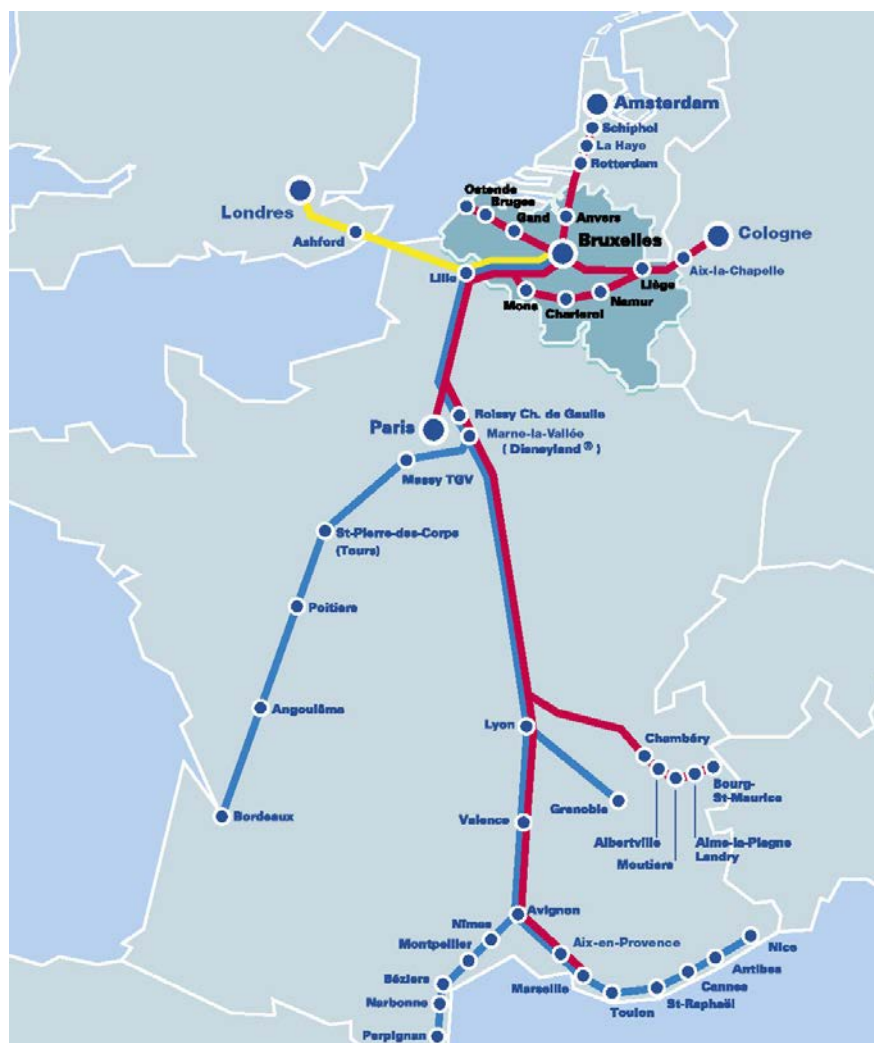
1.5 MOBILITÉ

L'étude de la situation existante en termes de mobilité pour le quartier Midi suppose de sortir des périmètres définis pour l'analyse urbaine (périmètres d'observation et opérationnel) car la gare du Midi en tant qu'équipement de transport permet de positionner le quartier Midi à différentes échelles : internationale, métropolitaine et locale. De surcroît les liens avec les grands axes de transport existant en région bruxelloise imposent d'étudier la mobilité à des échelles variables selon le mode pris en considération.

1.5.1 PLACE DE LA GARE DU MIDI À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

La gare de Bruxelles-Midi est la plus grande gare du réseau ferroviaire belge (en raison de son nombre de voies), grâce notamment à sa fonction de terminal international. C'est la seule gare bruxelloise accueillant les trafics Thalys, Eurostar et TGV. Elle occupe une position de carrefour entre Paris (1h20), Londres (2h00), Cologne (1h40) et Amsterdam (1h30).

Elle est également un des points de départ de différentes lignes de bus Eurolines vers des destinations internationales ou de cars allant vers le Maroc. Cette vocation internationale implique que la qualité de l'image véhiculée par la gare et son quartier auprès des voyageurs internationaux est un enjeu important pour la Région.



Carte 35 : Carte des connexions TGV directes depuis Bruxelles

Source : <http://www.belrail.be>

La connexion Thalys capte l'essentiel du trafic de passagers entre Bruxelles et Paris. La part de marché de l'avion est quasi nulle pour ce type de destination, comme l'indique le graphique suivant montrant l'évolution plongeante du trafic aérien entre Bruxelles et Paris entre 1995 et 2008.

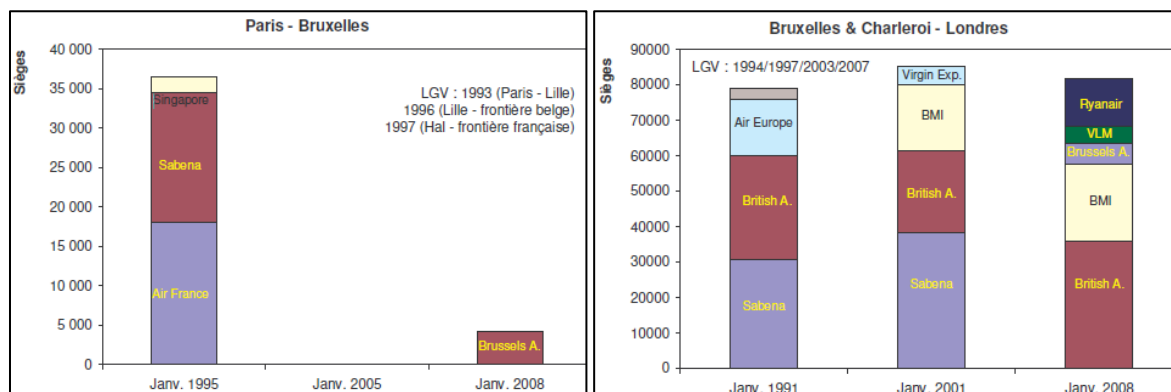


Illustration 52 : Evolution du trafic aérien entre Paris et Bruxelles et entre Bruxelles/Charleroi et Londres entre 1995 et 2008

Source : Frédéric Dobruszkes, ULB-IGEAT, mars 2009

La connexion Eurostar entre Londres et Bruxelles est, quant à elle, toujours nettement concurrencée par l'avion. Le graphique ci-après montre l'évolution du trafic aérien entre Bruxelles et Londres entre 1991 et 2008. Cette évolution est légèrement positive. Contrairement au Thalys, l'Eurostar n'a pas permis de diminuer le recours à l'avion pour effectuer ce trajet. Les tarifs pratiqués par l'Eurostar et la difficulté d'accéder à la gare du Midi (en raison de la congestion routière) notamment depuis l'extérieur de Bruxelles peuvent expliquer le choix d'emprunter l'avion plutôt que le train.

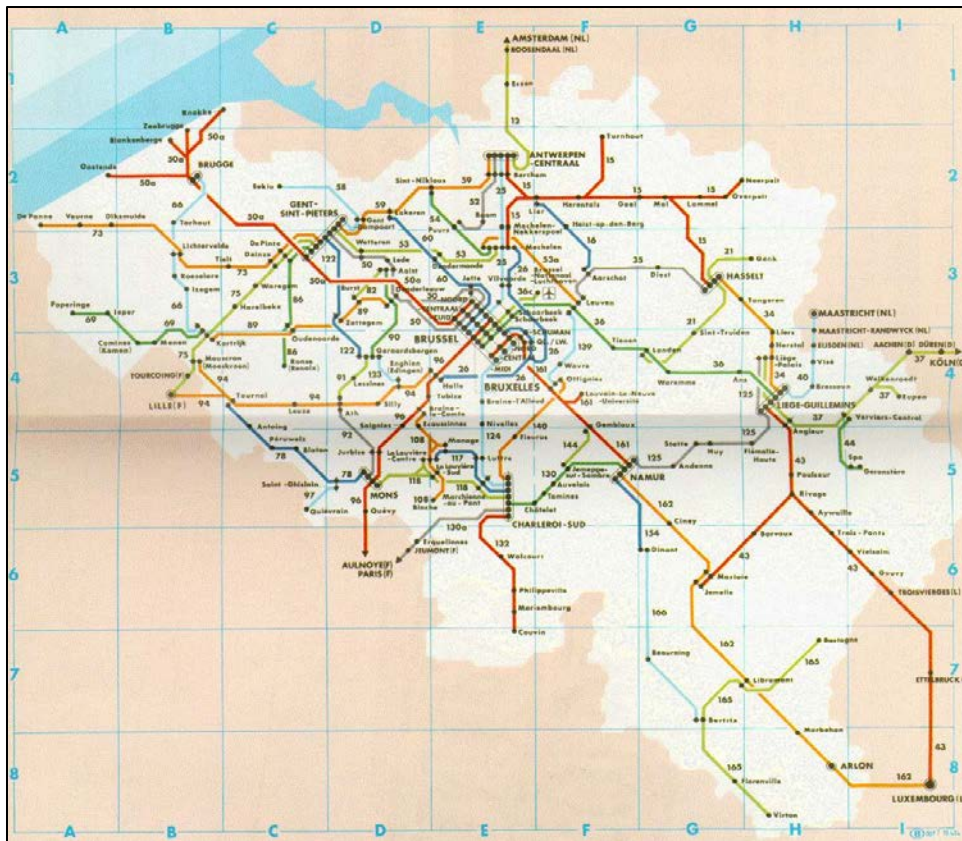
1.5.2 PLACE DE LA GARE DU MIDI À L'ÉCHELLE NATIONALE

La gare de Bruxelles-Midi est un point de passage principal des trains du service intérieur belge. En termes de nombre de voyageurs, elle est la seconde gare du réseau ferroviaire belge avec plus de 100.000 voyageurs par jour²⁵ (derrière la gare de Bruxelles Centrale totalisant 140 000 voyageurs / jour).

Une majorité de lignes traversant la Région bruxelloise emprunte le tronçon de la Jonction Nord-Midi. La Gare du Midi en bénéficie directement car elle est desservie par l'ensemble des lignes y passant, au même titre que la Gare du Nord ou la Gare Centrale.

Par ailleurs, ses 16 quais destinés au trafic intérieur lui permettent au départ de très nombreuses lignes passant au sein de la Région bruxelloise.

²⁵ Comptage SNCB 2011



Carte 36 : Réseau ferré belge

Source : <http://www.belrail.be>

La saturation de la Jonction Nord-Midi

La Jonction Nord-Midi (ligne 0 du réseau SNCB) est la liaison ferroviaire existant entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Longue de 2,8 km, elle comporte six voies (situées dans 3 pertuis distincts) utilisées presque uniquement par les trains de voyageurs. Avec 1.200 trains par jour, la Jonction est la ligne ferroviaire la plus utilisée de Belgique. Elle peut accueillir actuellement 96 trains/heure.

Limitée par ces 6 voies et par des contraintes de cisaillement, et compte tenu de l'accroissement de la demande, la Jonction Nord-Midi serait aujourd'hui saturée.

En 2008, la SNCB a entamé une réflexion sur les mesures à prendre pour augmenter la capacité de la Jonction. Plusieurs options sont envisagées, parmi lesquelles, notamment :

- l'élargissement de la Jonction actuelle ;
- la réalisation d'un nouveau tunnel sous la Jonction actuelle. Plusieurs tracés sont envisagés : sous la rue Bara, sous la gare actuelle, sous l'avenue Fonsny, ainsi que plusieurs points de « plongée » : avant la gare du Midi (s'il s'agit d'un tunnel à grande profondeur), ou au niveau de la gare Chapelle ;
- le contournement de la Jonction, pour une partie du trafic ferroviaire, par l'Est de la Région ;
- le contournement de la Jonction, pour une partie du trafic ferroviaire, par l'Ouest de la Région (L28).

Par ailleurs, la SNCB a entrepris des mesures pour améliorer les performances de la Jonction actuelle (notamment limitation des effets de cisaillement).

A l'heure actuelle, les résultats des études menées par la SNCB pour l'augmentation de la capacité de la Jonction ne sont pas encore connus. Aucune décision n'est prise. Cela complique singulièrement la donne à l'heure d'analyser les projets au sein du quartier Midi tant le dédoublement éventuel de la Jonction pourrait

avoir des impacts urbanistiques importants pour l'ensemble de la Région. Au niveau du quartier Midi, seraient directement impactés tant les projets immobiliers développés par la SNCB (voire éventuellement le projet « Victor », en fonction de la localisation exacte et des caractéristiques de l'éventuel futur tunnel) que les projets de relocalisation des différents modes de transport aux abords de la gare. L'implantation de la gare internationale pourrait être modifiée dans l'hypothèse d'un dédoublement de la Jonction pour venir s'implanter soit du côté de l'avenue Fonsny, soit du côté de la rue de France. Outre l'impact immobilier, le lien avec les différents modes de transport devrait être repensé en fonction de cette future localisation.

Ceci étant, en date du 11 mai 2012, le gouvernement bruxellois s'est prononcé en faveur d'une alternative au dédoublement de l'actuelle Jonction visant notamment à renforcer la desserte de l'ouest (ligne 28) et de l'est (ligne 26) de Bruxelles.

Il est donc nécessaire pour permettre une vision d'ensemble du devenir du quartier Midi, de connaître les décisions prises rapport aux problèmes de capacité de la Jonction Nord-Midi.

En absence de décision, il conviendra que les réflexions à ce sujet soient menées en synergie avec la stratégie de développement élaborée par la Région..

1.5.3 PLACE DE LA GARE DU MIDI À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

A l'échelle métropolitaine, le renforcement du réseau RER²⁶ reliant Bruxelles à sa périphérie permettra de multiplier par deux l'offre existante à l'horizon 2019. Ce projet vise à encourager le transfert modal de la voiture vers les transports en commun en mettant à disposition des navetteurs une alternative confortable, régulière et avec une fréquence importante aux heures de pointe. Le principe de la desserte RER, fixé dans la convention du 4 avril 2003, se fonde sur quatre dessertes horaires au moins pendant les heures de pointe en semaine (7-9h30 et 16-20h) dans chaque gare de la zone RER et la moitié de cette fréquence hors pointe et le week-end. Les services sont offerts de 6 à 24h en semaine et de 7h à 1h le week-end et les jours fériés.

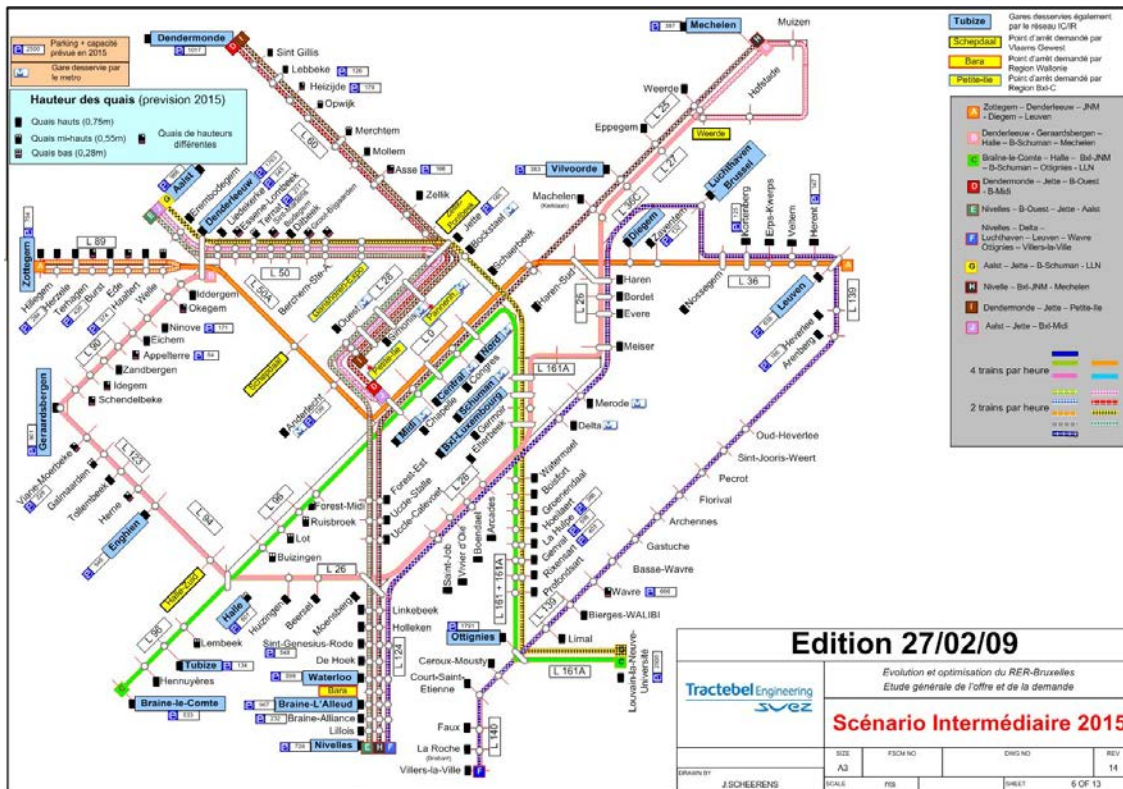
Le schéma ferroviaire du RER repose sur les lignes ferroviaires existantes (qui seront doublées) dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. A ces lignes s'ajoutent des lignes rapides de bus (TEC et De Lijn) venant compléter l'offre ferroviaire dans les zones ne pouvant être desservies.

Le réseau RER est en étroite connexion avec les lignes de la STIB (tram, bus et métro). Afin d'assurer une optimisation du réseau de transports publics urbains à Bruxelles, il est nécessaire de viser à la complémentarité des réseaux RER et STIB, plutôt qu'à un dédoublement des infrastructures

Le RER viendra, quoi qu'il en soit, renforcer l'intermodalité déjà présente à la Gare du Midi.

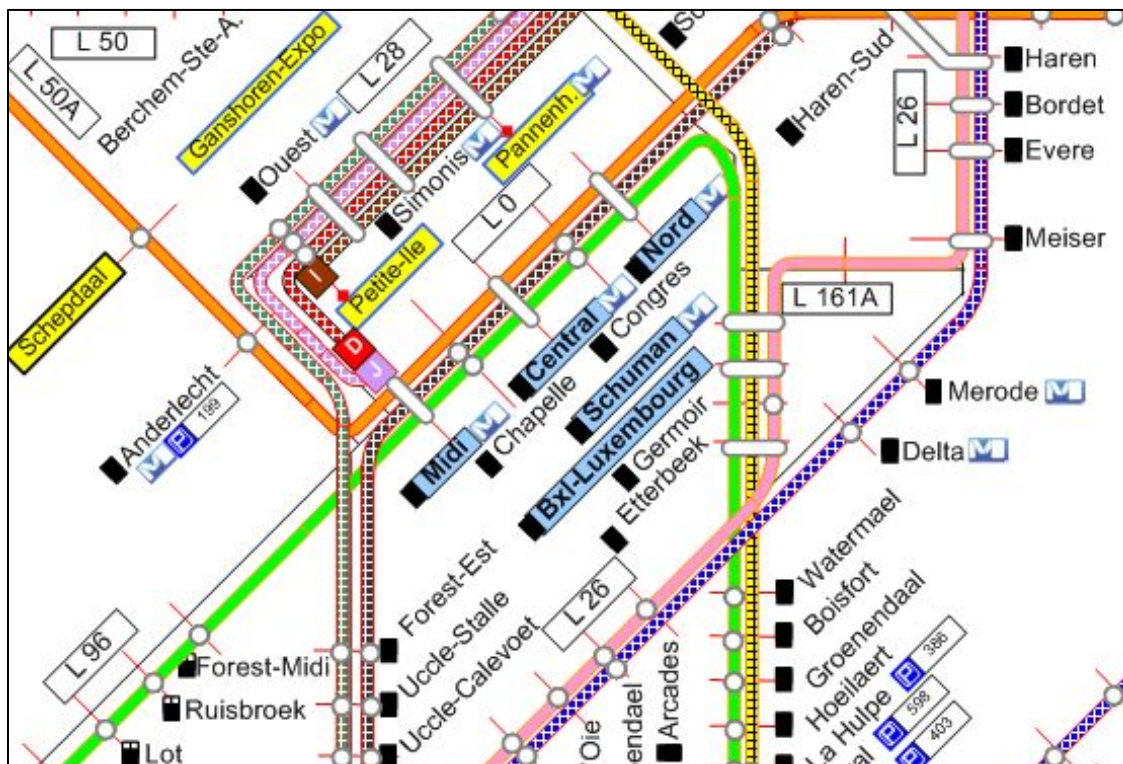
Au niveau du futur schéma d'exploitation (haltes et arrêts) du réseau RER, il existe aujourd'hui un débat sur les haltes de RER au sein de la Région et en l'occurrence dans le périmètre d'observation, sur celles situées sur le territoire d'Anderlecht et de Forest. Dans le dernier plan présenté en comité de pilotage de l'étude RER en juin 2009, non encore validé politiquement (présenté ci-après), c'est la halte Petite île qui est reprise, là où certains acteurs, et en premier lieu la commune d'Anderlecht, souhaiterait y voir figurer la halte Cureghem (qui serait située à l'emplacement de l'ancienne gare de Cureghem). Le lancement d'un processus de transformation de la zone comprise dans le périmètre du PPAS de Biestebroek rend cohérente la volonté d'implanter, dans cette zone, la halte RER, permettant de contribuer également au développement du quartier de Cureghem. Par ailleurs et également dans le périmètre d'observation, la commune de Forest demande un arrêt Wiels, également non repris dans le plan de juin 2009.

²⁶ Acté le 4 avril 2003, lors de la signature de la convention RER entre l'Etat fédéral et les trois Régions



Carte 37 : Réseau RER projeté, dernière version présentée en comité de pilotage RER en juin 2009.

Source : SIGNIFICANCE-STRATEC-TRACTEBEL-TRITEL, pour le compte du SPF Mobilité et Transport. Evolution et optimisation du Réseau Express Régional de Bruxelles et ses environs, développement 2015 et vision aux horizons 2020 et 2030, rapport du 22 juin 2009



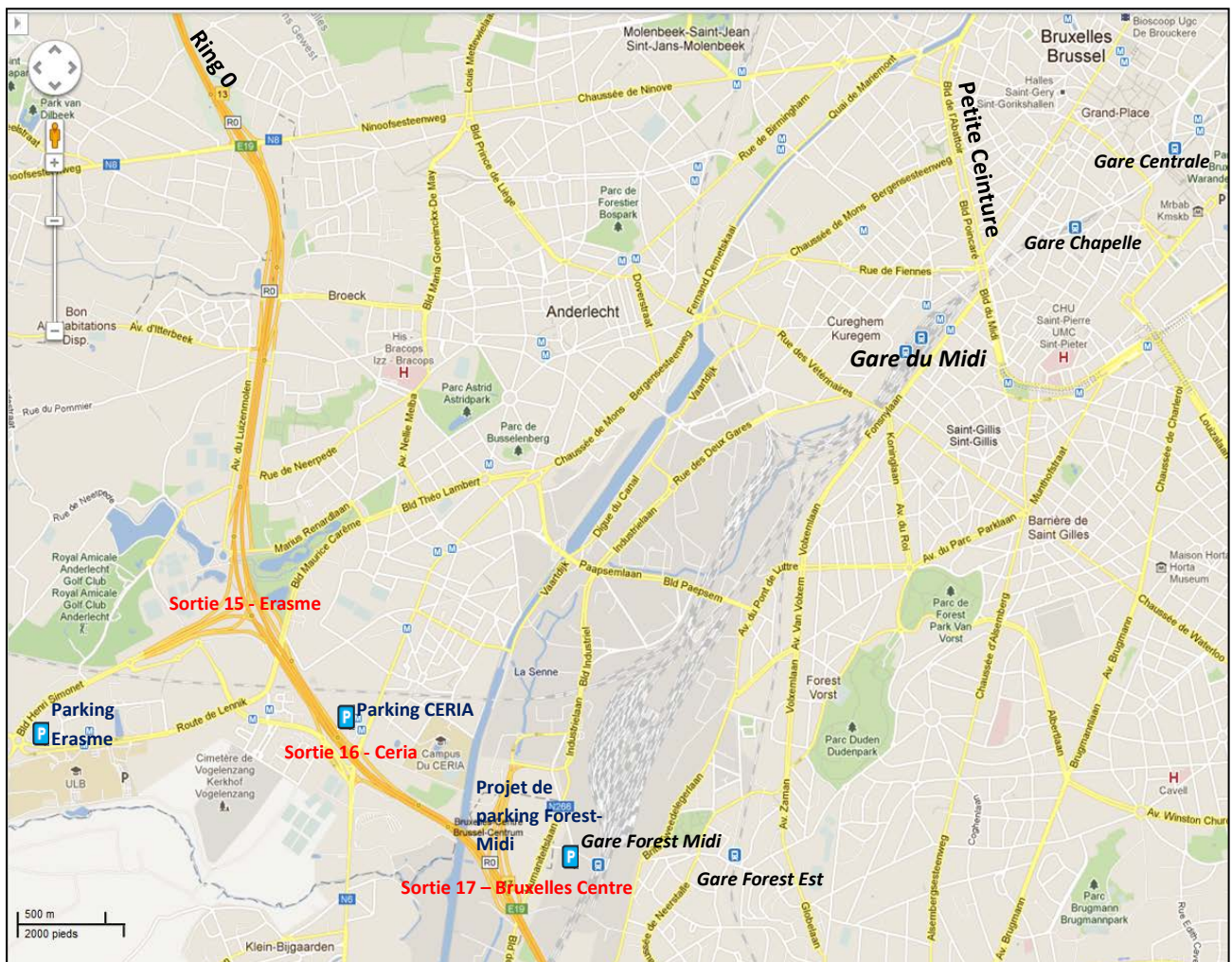
Carte 38 : Zoom sur le réseau RER projeté, dernière version présentée en comité de pilotage RER en juin 2009.

Source : SIGNIFICANCE-STRATEC-TRACTEBEL-TRITEL, pour le compte du SPF Mobilité et Transport. Evolution et optimisation du Réseau Express Régional de Bruxelles et ses environs, développement 2015 et vision aux horizons 2020 et 2030, rapport du 22 juin 2009

1.5.4 PLACE DE LA GARE DU MIDI À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

La gare du Midi est un nœud intermodal majeur de la Région bruxelloise. Par ailleurs son quartier est situé en bordure de la Petite Ceinture sur un accès important depuis le périphérique (sortie 17), il constitue donc une porte automobile importante de la Région.

La carte suivante nous permet de bien appréhender les infrastructures lourdes principales innervant la zone d'étude. Sont effet visibles sur cette carte, les infrastructures ferroviaires et les différentes gares existantes « passagers », le Ring 0 et ses principales sorties vers le quartier Midi (sortie 17 « Bruxelles-centre », via le boulevard Industriel, sortie 16 « CERIA », via la chaussée de Mons, et la sortie 15 « Erasme », via la route de Lennik, les boulevards Maurice Carême et Théo Lambert puis la chaussée de Mons), l'infrastructure métro et ses stations, les parkings de transit, existants (Erasme, Ceria) ou dont la création est souhaitée dans le cadre d'IRIS II (Forest-Midi, « près du Ring et du RER »), ainsi que le canal Bruxelles-Charleroi. L'enchevêtrement de ces infrastructures est une opportunité à exploiter en vue de favoriser une réflexion mobilité durable.



Carte 40 : Principales infrastructures de mobilité près de la gare du Midi

Source : ADT, fond de plan google maps

Situation tramway et métro

La gare du Midi bénéficie d'une excellente accessibilité métro et tramway.

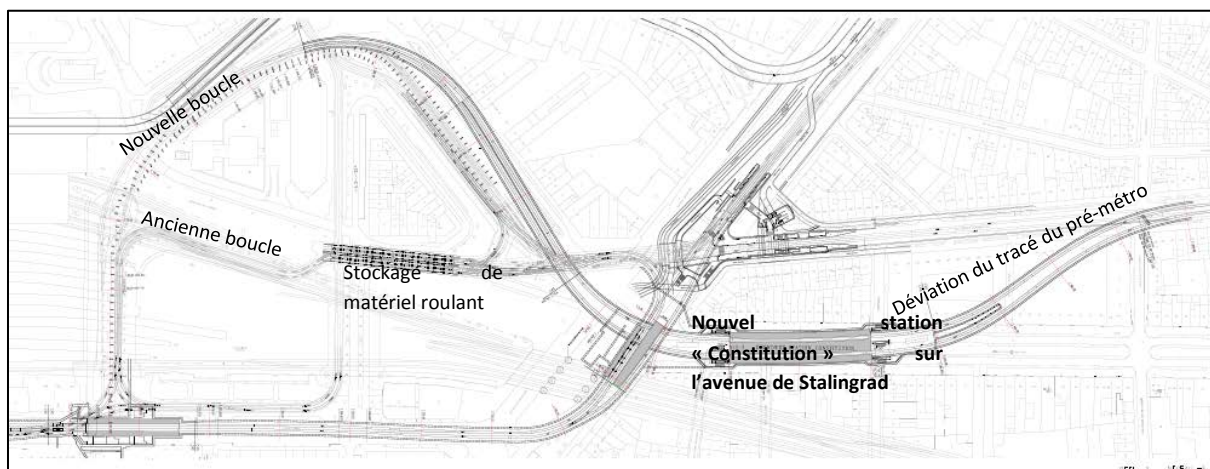
Les deux lignes de métro 2 (Simonis Léopold II – Simonis Elisabeth) et 6 (Roi Baudouin – Simonis Elisabeth) offrent des connexions rapides et faciles avec les stations métro Gare de l'Ouest, Beekant et Arts-Loi, qui constituent toutes les trois des points de liaison avec les lignes 1 (Gare de l'Ouest – Stockel) et 5 (Erasmus – Hermann Debrox).

Cette desserte métro serait encore intensifiée suite à la décision prise dans le cadre du Plan IRIS II d'amplifier l'offre métro de la STIB. Dans un premier temps, il s'agit de prolonger le pré-métro et le métro à Schaerbeek, avec dépôt à Haren. Dans un second temps est envisagée la prolongation de cet axe nord-sud (passant actuellement en pré-métro sous les boulevards centraux et jusqu'à Albert) vers Uccle. Au niveau du quartier Midi, cela aurait pour conséquence de devoir mettre en place des changements infrastructurels lourds, notamment le retraitement de la section de tunnel entre la gare du Midi et Lemonnier-Anneessens. La courbe actuelle de ce tunnel est trop serrée pour le passage en configuration métro.

La Direction Infrastructures et Travaux Publics de Bruxelles-Mobilité examine donc actuellement :

- la déviation du tracé du pré-métro actuel, peu après la station Anneessens (en allant vers le Sud), en passant sous le Palais du Midi,
- la création d'une nouvelle station de métro sous l'avenue de Stalingrad, dénommée 'Constitution'

Ce qui est représenté par la situation projetée suivante :



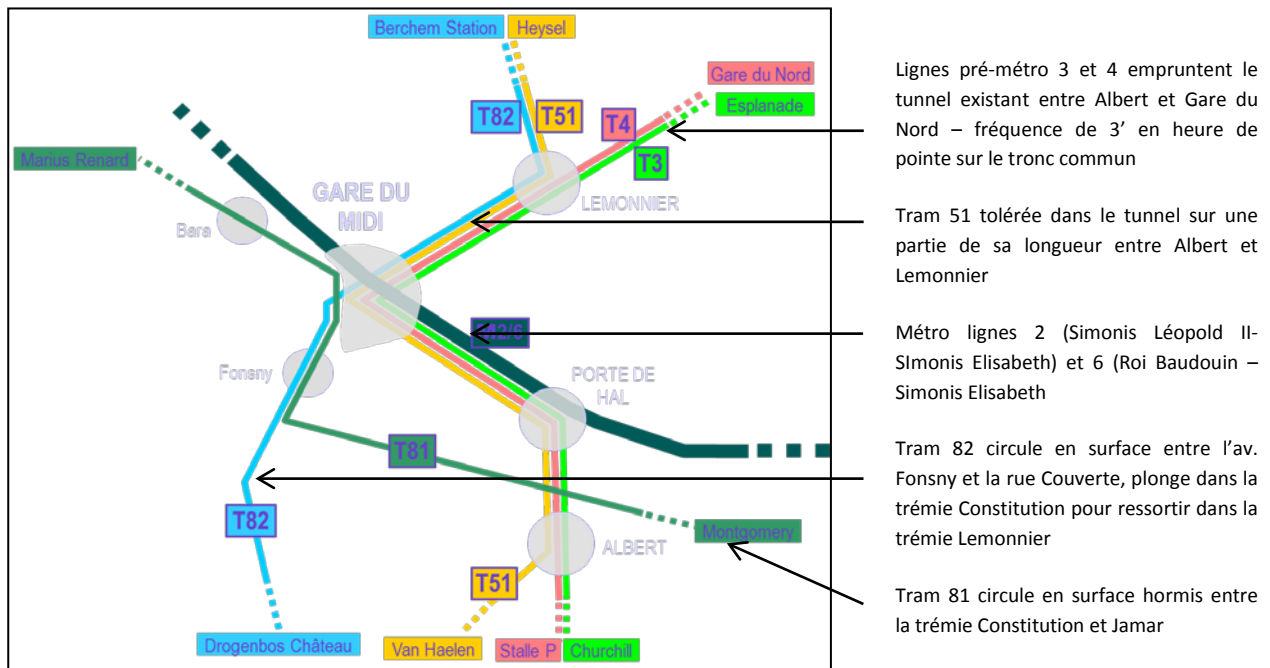
Carte 41 : Situation projetée Métro Gare du Midi

Source : Bruxelles Mobilité

Le coût de ces nouvelles infrastructures métro s'élèverait, d'après les premières estimations, à quelques 85 millions d'euros.

Compte tenu de cette extension projetée du réseau métro sur l'axe Nord-Sud, la Gare du Midi verrait son accessibilité encore accrue, non seulement par l'augmentation de capacité et de fréquences qui en découleraient, mais aussi par l'offre supplémentaire apportée aux populations du Nord et du Sud de la Région

En situation actuelle, le réseau métro et tramways de la STIB autour de la gare du Midi se présente comme suit :



Plan 1 : Réseau métro et tramways existant

Source : ADT, d'après plan STIB

Cette situation est issue de l'application du plan tram-bus de 2005, par lequel la STIB a été amenée à opérer une restructuration du réseau en vue d'une plus grande régularité. Mais l'une des conséquences de cette réorganisation a été la perte pour les usagers de l'ancienne ligne 52, reconvertie en tram 82 de la connexion directe avec le centre-ville. Cette ligne n'est plus tolérée sur le réseau pré-métro que jusqu'à Lemonnier, contraignant ainsi les voyageurs désireux de se rendre vers le centre-ville à effectuer une correspondance soit à la Gare du Midi, soit à Lemonnier.

Différentes mesures, destinées à rendre moins pénible la rupture de charge pour les Forestois et Drogenbossois, ont été envisagées par la STIB :

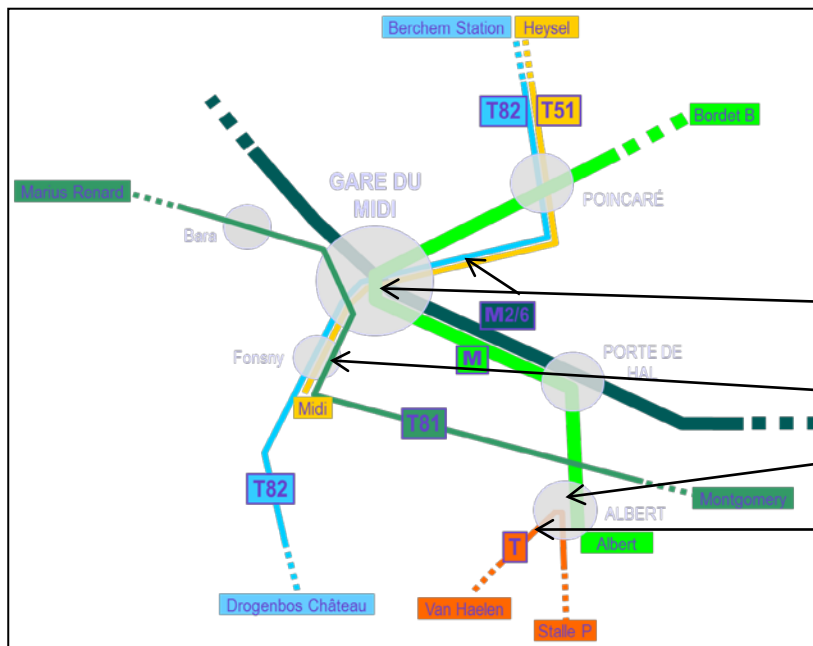
- mise en place d'ascenseurs à la gare du Midi pour passer plus facilement du tram en surface aux niveaux -2 et -3, ce chantier est en cours
- réaménagement de la station Lemonnier
- poursuite du 82 dans le tunnel après 20h00 vers la gare du Nord (le 82 est alors baptisé 32)

Outre ces mesures, une des solutions envisagée par la STIB pour améliorer le confort des usagers forestois est la mise en souterrain des lignes de tram 81 et 82 sous l'avenue Fonsny, ce qui permettrait une correspondance plus aisée avec le métro. Cette solution serait accompagnée de la création de deux nouvelles stations en relation avec le réseau métro (Midi et Constitution). La STIB justifie cette option par la présence pour partie d'un tunnel souterrain déjà existant sous l'avenue Fonsny qui pourrait être utilisé à cette occasion, limitant ainsi les investissements nécessaires. Ceux-ci s'élevaient, pour la création de la trémie d'accès, les connexions tunnels complémentaires au tunnel existant, et la création de deux nouvelles stations à environ 16 millions d'€²⁷, selon les informations transmises par la STIB.

Par ailleurs, afin de remédier aux difficultés de la ligne de tramway 81 en surface (Montgomery - Marius Renard) engluée dans le trafic au droit de la rue de Fiennes et la place Bara, la STIB envisage le réaménagement de la rue de Fiennes pour permettre d'améliorer la régularité et la vitesse commerciale.

²⁷ Ce qui peut sembler très peu élevé.

La situation future projetée pour les tramways et les métros serait donc la suivante :



Réorganisation du tracé des lignes 81 et 82 :

- création de deux stations souterraines : gare du Midi et Constitution (av. Stalingrad)
- mise en souterrain sous Fonsny,

Correspondance avec le métro

Fusion des lignes de tram 51, 3 et 4 après Albert (ne peuvent plus emprunter l'infrastructure pré-métro devenue métro) pour faire une boucle sur les tracés actuels.

Carte 42 : Réseau métro et tramways existant

Source : ADT, d'après plan STIB

Situation bus

La zone Midi accueille sur son territoire aussi bien des lignes de bus publiques (des réseaux STIB, De Lijn et TEC), que des lignes d'autocars privées (connexions régulières vers l'aéroport Brussels South – Charleroi ou lignes Eurolines et autres autocaristes permettant de rejoindre l'Afrique du Nord, dont bon nombre d'agences sont situées avenue de Stalingrad et boulevard Lemonnier).

Réseau public

La carte ci-après, extraite du plan de réseau actuel de la STIB, montre l'importance de la gare du Midi dans les différents réseaux de transports publics. Elle est non seulement une gare terminus (pour 4 lignes STIB – lignes 27, 50, 49 et 78 ; pour 2 lignes De Lijn – lignes 144 et 145 ; pour 2 lignes TEC – lignes 365 et W) mais aussi un important point de passage, tant pour les lignes du réseau De Lijn se rendant jusqu'au terminus de Bruxelles-Chapelle, que pour celles qui ne font que traverser la Région bruxelloise.

Il existe, autant de points d'arrêts différents que de réseaux et opérateurs distincts : les bus de la STIB s'arrêtent dans la rue couverte, en lien direct avec les réseaux tram et métro, les bus De Lijn s'arrêtent quant à eux au niveau de la gare de bus située avenue Paul-Henri Spaak et les bus TEC s'arrêtent à hauteur de la place de Russie, côté avenue Fonsny. Cette situation n'est pas au bénéfice de l'usage. Par exemple, une personne voulant se rendre chaussée de Waterloo à Uccle, a la possibilité soit d'emprunter le 136 ou le 137 de la compagnie De Lijn vers Alsemberg ou d'emprunter le W ou le 365 de la compagnie TEC vers Braine l'Alleud et Charleroi. Elle ne sait donc pas où attendre pour avoir le premier bus disponible.



Carte 43 : Réseau de transport existant autour de la gare du Midi

Source : STIB

En heure de pointe du matin (7-8h), la situation actuelle relevée par EuroImmoStar²⁸ est la suivante :



Carte 44 : Comptages du trafic bus entre 7 et 9h du matin

Source : EuroImmoStar - Eurostation

Plusieurs goulets d'étranglement dus au grand nombre de bandes de circulation à traverser ont été mis en évidence par EuroImmoStar :

- pour les bus TEC, STIB et De Lijn, au niveau des carrefours Fonsny/rue d'Angleterre et Fonsny/rue de Russie
- pour les bus De Lijn, au niveau de la Place Bara et de la rue Bara

²⁸ Le service mobilité d'EuroImmoStar a entrepris dans le cadre du masterplan de la Gare du Midi une analyse de la situation existante en termes de mobilité et a effectué des propositions de relocalisation des modes de transport.



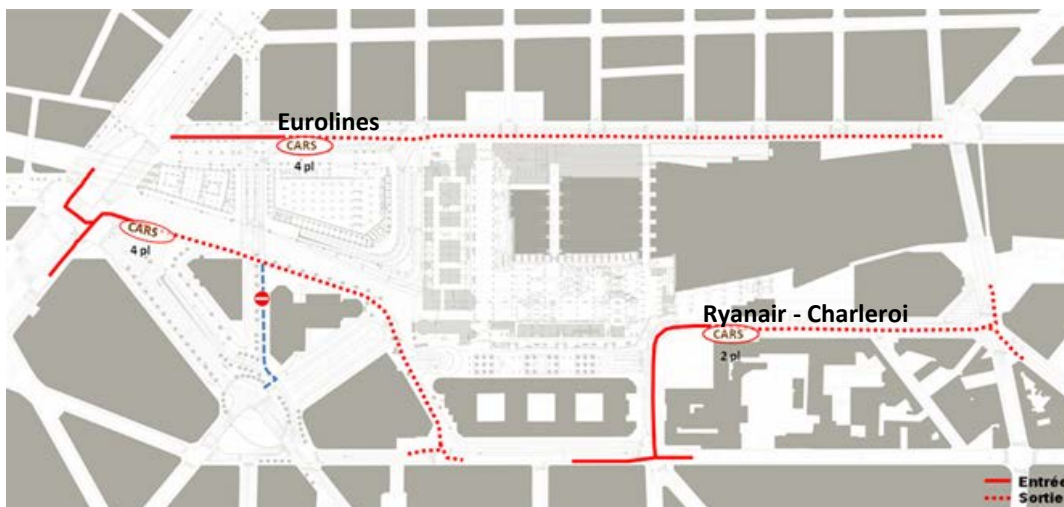
Carte 45 : Relevés des goulets d'étranglement bus

Source : EuroImmoStar – Eurostation

La gare de bus, située avenue Paul-Henri Spaak, serait par ailleurs surdimensionnée (ce que contesterait toutefois De Lijn), tandis que les espaces de stationnement pour les bus TEC pourraient être rendus plus qualitatifs et confortables pour les usagers.

Réseau privé

A l'heure actuelle, de nombreux départs de cars de tourisme s'effectuent depuis l'avenue de Stalingrad et le boulevard Lemonnier, dans le Pentagone. Mais il existe par ailleurs une série de lignes au départ de la Gare du Midi, reprises sur la carte ci-après :



Carte 46 : Emplacement des cars de tourisme

Source : EuroImmoStar – Eurostation

Aucun de ces emplacements n'est doté de lieux d'attente confortable pour leurs usagers (pas d'abri, pas de banc d'attente, aucune traversée piétonne sécurisée, etc.).

Pour les connexions vers l'aéroport de Charleroi, la situation peu satisfaisante est d'autant plus criante qu'une série d'emplacements de stationnement voitures, réservés « Corps Diplomatique », libres quasiment en permanence, pourraient très bien servir, dès à présent et moyennant de légères adaptations, de lieu d'embarquement/débarquement pour ces lignes régulières. L'attente pourrait alors être organisée dans le hall de la gare contigu.

Dans le cadre du contrat de quartier Rouppe, l'avenue de Stalingrad va être réaménagée. Les emplacements de cars situés actuellement sur l'avenue seraient déplacés sur la berme centrale du boulevard du Midi.

Situation livraisons

A l'heure actuelle, les livraisons de la gare du Midi s'effectuent de manière désordonnée.

Un emplacement est prévu à cet effet, sur l'Esplanade de l'Europe au droit de l'entrée de la gare. Une simple chaîne de sécurité, en empêchant l'accès mais celle-ci a été brisée. Un parking sauvage s'y est développé rendant cet emplacement difficilement disponible pour les livraisons quotidiennes. Celles-ci se s'organisent dès lors en voirie, tant bien que mal.



Illustration 53 : Vues de la zone de livraison (Esplanade de l'Europe)

Source : ADT et image Google Maps

Cette situation chaotique est réglée depuis peu, partiellement (il y a toujours du stationnement sauvage, mais en plus faible quantité), par un aménagement temporaire peu qualitatif. Des blocs de béton (du genre de ceux qu'on utilise pour délimiter des voies de circulation) ont été mis en place pour empêcher en partie le stationnement.



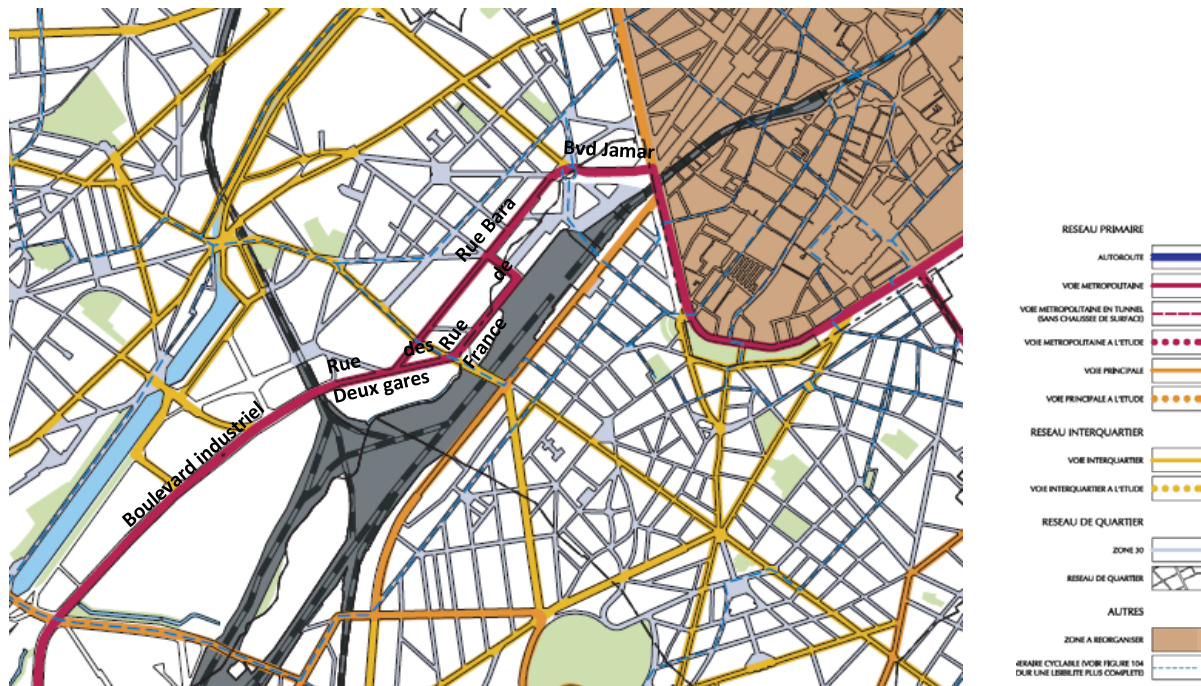
Illustration 54 : Stationnement sauvage pour la livraison, avenue Fonsny au droit de l'entrée de la gare

Source : ADT et image Google Maps

Situation véhicules particuliers

Au niveau régional, la hiérarchie des voies à proximité de la gare implique la division suivante :

- voies métropolitaines : boulevard Industriel, rue des Deux Gares, rue de France, rue Bara, boulevard Jamar, boulevard du Midi ;
- voies principale : avenue Van Volxem, rue Fonsny ;
- voies interquartiers : rue des Vétérinaires, Chaussée de Mons, quai de l'Industrie, rue Ropsy Chaudron, avenue Clémenceau.



Carte 47 : Hiérarchie des voiries PRD 2002

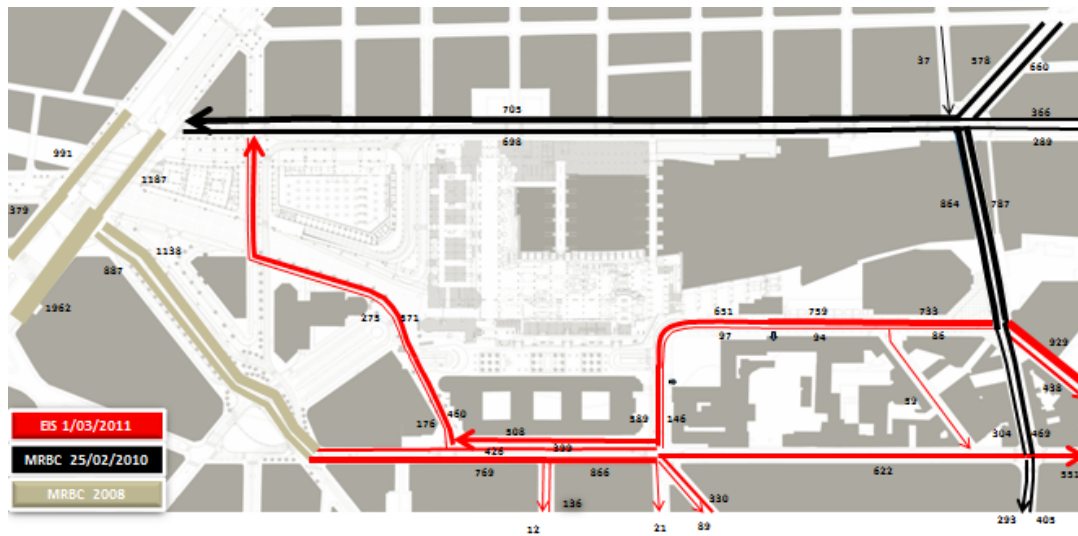
Source : PRD 2002

Cette hiérarchie établie au niveau stratégique régional n'est cependant pas respectée dans les faits en raison de la congestion du trafic qui induit énormément de trafic de transit dans les zones habitées.

Si aucune étude globale pour un périmètre élargi n'a été réalisée, différents comptages ont néanmoins été effectués dans un périmètre restreint autour de la Gare du Midi, par les autorités régionales (en 2008 et 2010) et par EuroImmoStar (en 2011).

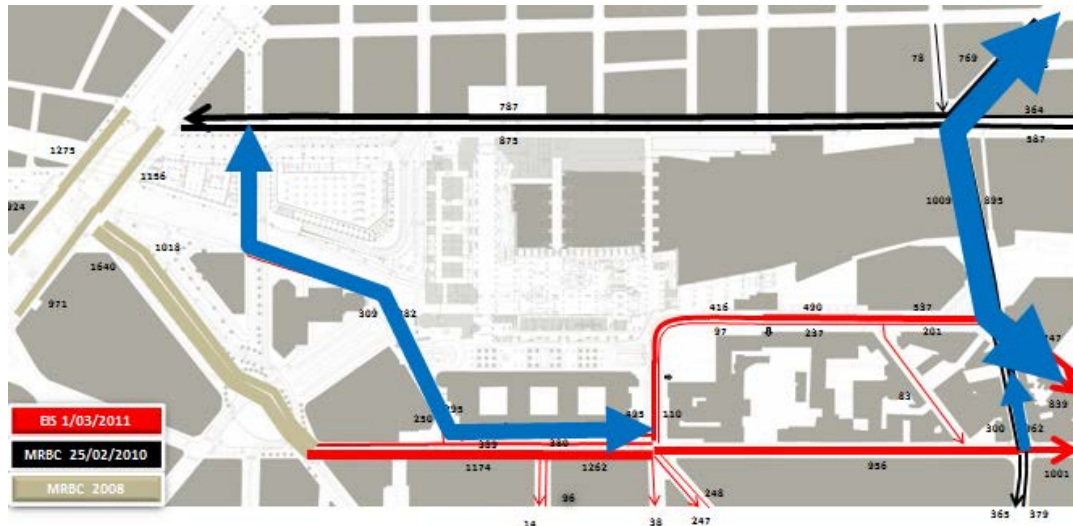
De façon générale, la saturation des voiries du quartier est particulièrement marquée, et ce quasiment tout au long de la journée, ce qui la différencie de nombreux autres espaces de la capitale, qui ne sont en général atteints qu'aux heures de pointe du matin et du soir.

Les comptages ont mis en évidence les niveaux de trafic suivants aux heures de pointe du matin (première illustration ci-après) et du soir (deuxième illustration)



Carte 48 : Trafic véhicules particuliers matin (08h00-09h00)

Source : EuroImmoStar - Eurostation



Carte 49 : Trafic véhicules particuliers soir

Source : EuroImmoStar - Eurostation

A la pointe du matin, le trafic en provenance de la périphérie est de l'ordre de 930 véhicules /h par la rue des Deux Gares, 470 véhicules/h par la rue des Vétérinaires, 370 par l'avenue Fonsny (coté Wielemans), 580 par l'avenue du Roi, avec pour résultat de charger la rue de France de 760 véhicules/h et l'avenue Fonsny de 710 véhicules/h. Ces trafics s'écoulent difficilement, suite à l'encombrement des carrefours avec la Petite Ceinture, elle-même surchargée. Du côté ville à la pointe du matin, le trafic est de 890 véhicules /h en provenance du boulevard Jamar et de 700 véhicules/h en provenance de l'avenue Fonsny.

A la pointe du soir, la rue Bara se charge de 1300 à 1000 véhicules/h suivant les sections, mais son débit est limité par les carrefours Vétérinaires et Deux Gares. L'avenue Fonsny se charge de 880 véhicules /h, le tunnel de la rue des Vétérinaires de 1010 véhicules/h et la rue des Deux Gares (avant son intersection avec la rue Bara) de 840 véhicules/h. On peut donc estimer à 1800 véhicules/h le trafic résultant sortant par la rue des Deux Gares, à comparer avec les 930 véhicules/h cités plus haut pour l'entrée ville du matin sur le même axe.

Alors que la géométrie de la voirie a la même section (2x2 bandes), le frein à l'écoulement dû à la congestion est le double le matin par rapport au soir. L'entièreté de cet axe de pénétration (boulevard Industriel prolongé par la rue des Deux Gares) est saturée le matin, à tel point que les voiries de quartier comprises entre le boulevard Industriel et la chaussée de Mons (dont la digue du Canal), sont engorgées de trafic parasite.

Deux autres trafics parasites sont constatés également le soir : au départ de l'avenue Fonsny, via la rue d'Argonne et la rue Blerot et, en provenance de l'avenue du Roi, via le tunnel de la rue des Vétérinaires pour rejoindre l'attractive sortie de ville via la rue des Deux Gares.

Des comptages effectués par le bureau d'études ARSIS dans le cadre de « *l'Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers* » confortent la situation constatée ci-avant :

- il y a peu de fluctuations entre les niveaux de trafic voitures observés en semaine et les week-ends : cela s'expliquerait essentiellement par le niveau de saturation élevé des voiries du quartier (même quand il y a moins de trafic, on s'approche du niveau de saturation des voiries)
- les différences entre heures de pointe et heures creuses sont également moins nettes que pour les mouvements piétons par exemple, pour la même raison.

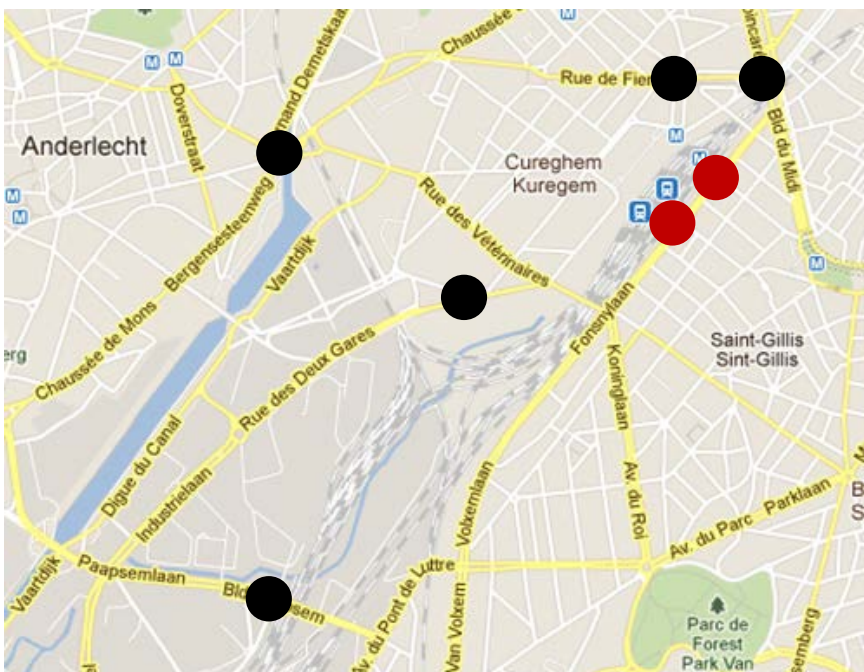
Notons que les données collectées dans le cadre de ces différents comptages ne permettent toutefois pas de se faire une idée de la répartition entre trafics de transit et trafics à destination, ce qui aurait été utile.

Points noirs sécurité routière

Plusieurs carrefours de la zone d'étude sont par ailleurs repris en tant que points noirs en termes de sécurité routière dans la banque de données Irissafe :

- boulevard Poincaré / boulevard du Midi (point noir n°6) ;
- rue des Deux Gares / rue Docteur Kuborn (point noir n°20) ;
- place Bara (point noir n°25) ;
- chaussée de Mons / quai Fernand Demets (point noir n°46) ;
- boulevard de l'Humanité / boulevard Paepsem (point noir n°55).

D'autre part, des conflits importants sont constatés au niveau de la rue couverte, qui constitue une barrière au franchissement par les piétons et au carrefour Fonsny / Angleterre (un des carrefours les plus accidentogènes en région bruxelloise) et au carrefour Fonsny / rue de Suède (sortie de la gare vers les arrêts de tramway).



Carte 50 : Points noirs aux abords de la gare du Midi

Source : ADT, d'après données IRISSAFE et fond de plan Google Maps

Situation stationnement

Les dernières études mobilité réalisées dans le quartier n'ont pas analysé finement la question du stationnement, que ce soit en voirie, ou hors-voirie.

EuroImmoStar a par contre évalué le nombre de places de parking publiques situées dans un périmètre restreint autour de la gare du Midi. Elles sont reprises sur la carte suivante.

Seule une étude approfondie permettrait de donner des conclusions sur ce point.

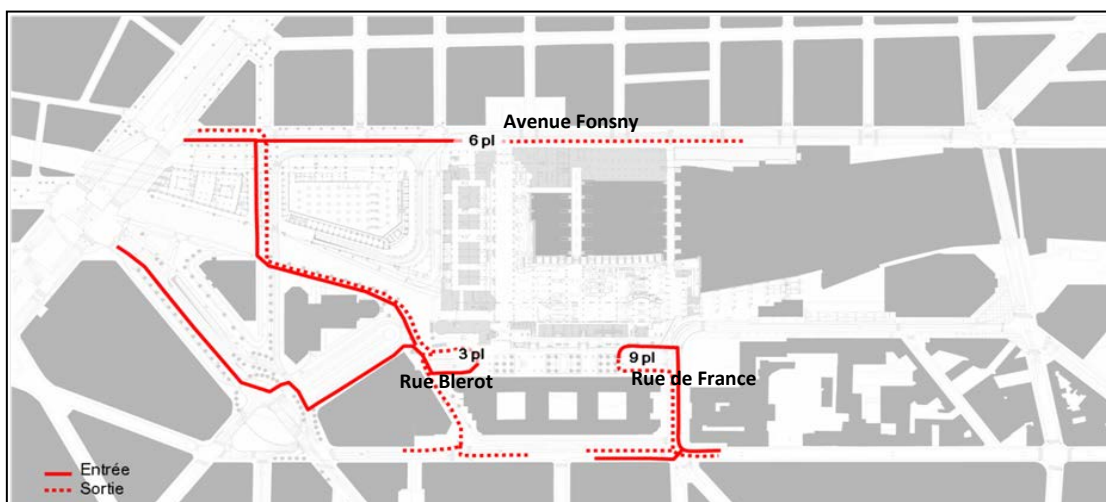


Carte 51 : Emplacement des parkings publics à proximité de la gare

Source : EuroImmoStar - Eurostation

Situation Kiss&Ride

Actuellement, plusieurs emplacements « Kiss&Ride » existent autour de la gare :



Carte 52 : Emplacement des kiss&ride à proximité de la gare

Source : EuroImmoStar – Eurostation

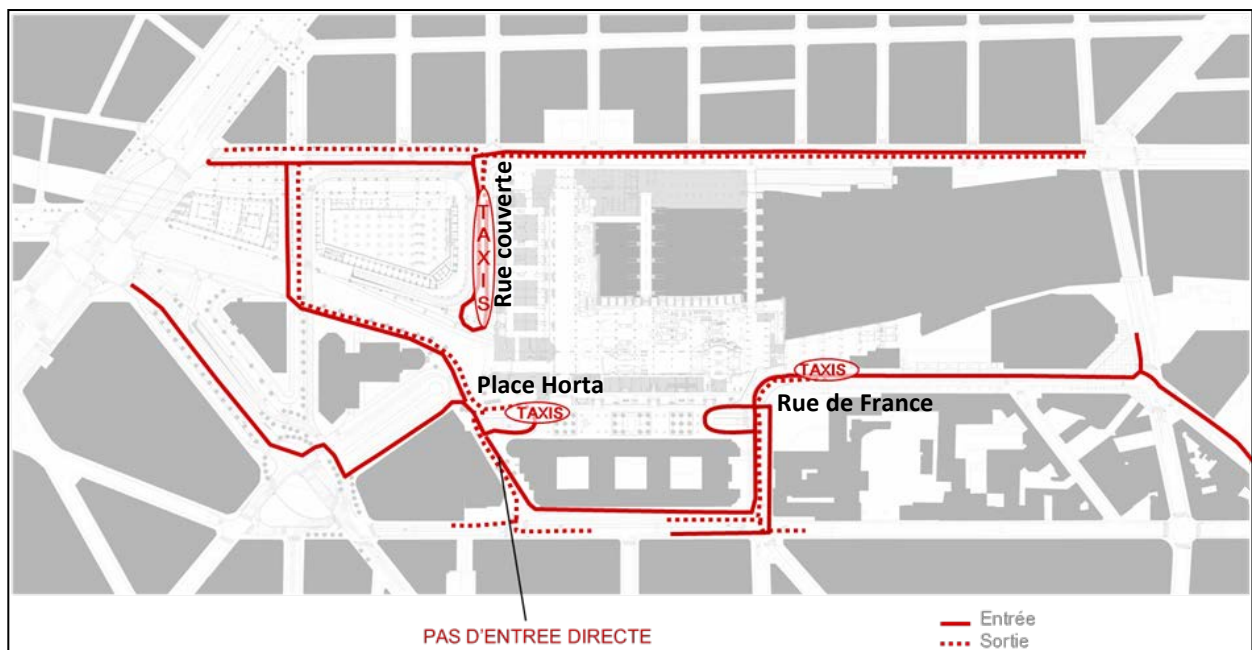
Dans les faits, l'emplacement situé rue Blerot, à hauteur de la place Horta, semble être le plus connu des habitués, alors même qu'il est le moins capacitaine des trois emplacements « Kiss&Ride ». Cette situation est due essentiellement à la présence des terminaux Thalys et Eurostar de ce côté-là de la gare.

L'emplacement « Kiss&Ride » de la rue de France ne semble pas poser de problème particulier. En revanche, celui de l'avenue Fonsny, également fortement utilisé, participe à la congestion de l'avenue. Les emplacements de « Kiss&Ride » étant régulièrement « squattés » pour du parking de courte-moyenne durée, le dépose-minute se réalise dans les faits en double-file, sur la première bande de circulation des voies dans le sens centre-ville/Forest. Cela a pour effet de participer à la congestion du carrefour Fonsny/rue couverte/rue d'Angleterre, ce qui a des implications en amont sur l'avenue Fonsny.

Situation Taxis

Actuellement, plusieurs points d'embarquement taxis sont disponibles pour les usagers de la gare du Midi :

- un point d'embarquement fortement utilisé, surtout aux pics d'arrivées des trains internationaux, situé devant la place Horta, autour d'une des trémies d'accès au parking Q-Park
- un point d'embarquement secondaire situé rue de France
- un dernier point d'embarquement, relativement méconnu, situé rue couverte



Carte 53 : Emplacements taxis à proximité de la gare

Source : EuroImmoStar – Eurostation

Les principaux problèmes constatés pour ce qui est des emplacements taxis concernent le point d'embarquement place Horta et la contre-allée rue Bara :

- en ce qui concerne la contre-allée rue Bara :
 - o pour pouvoir rejoindre cette contre-allée depuis la rue Bara, les taxis doivent normalement emprunter la rue de France et opérer leur demi-tour au niveau de la trémie d'accès du Q-Park (cf. illustration suivante)

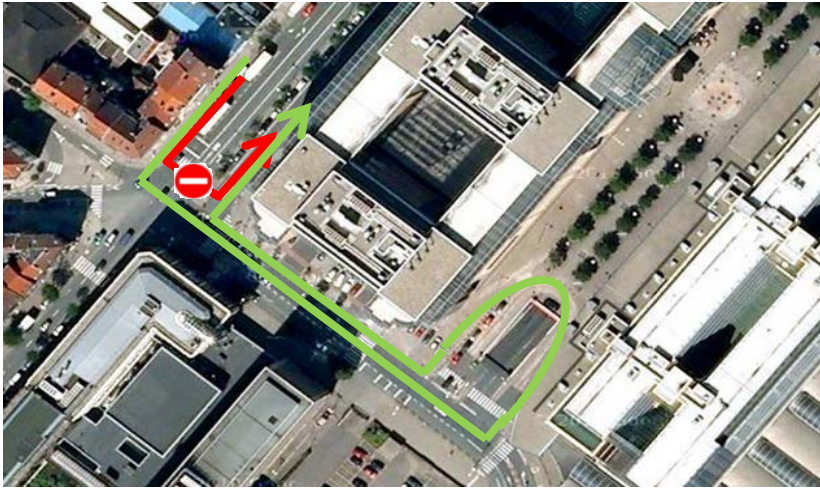


Illustration 55 : Circulation taxis au niveau de la rue de France et la contre-allée Bara

Source : ADT d'après EuroImmoStar – Eurostation

- o un aménagement sommaire, au carrefour Bara-Instruction, a été créé pour empêcher le demi-tour des taxis rue Bara, mais, d'après les comptages effectués par EuroImmoStar, 60% des taxis exécutent cette manœuvre interdite, et 40% seulement se dirigeant vers la rue de France

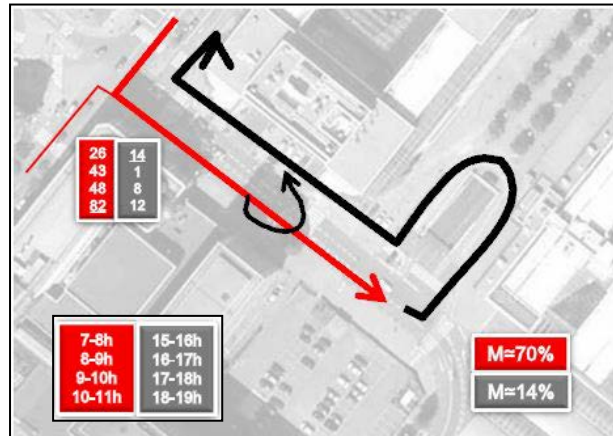


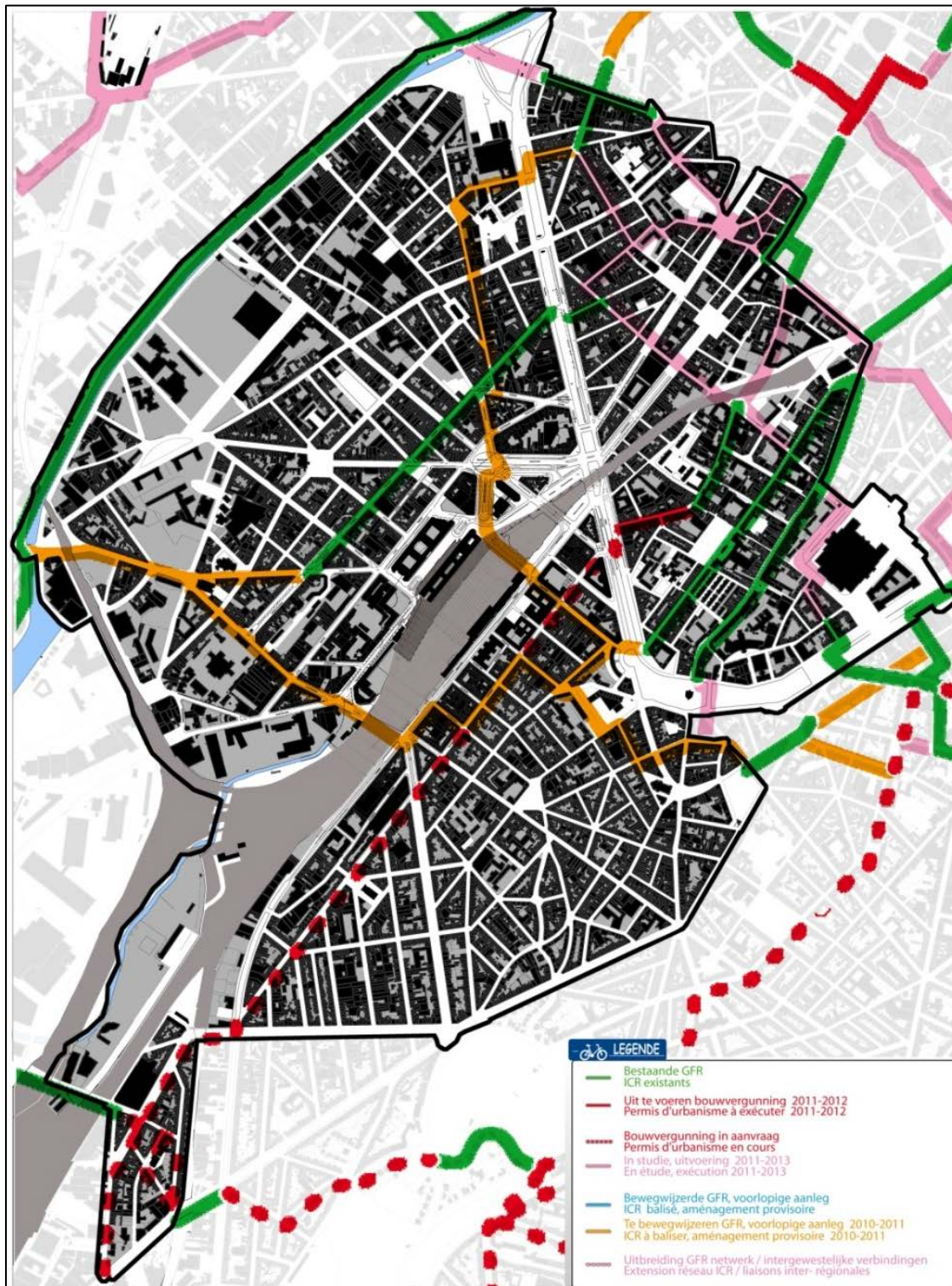
Illustration 56 : Circulation taxis au niveau du carrefour rue de l'Instruction – rue Bara

Source : EuroImmoStar – Eurostation

- o sur ces 40 %, 70% effectuent une manœuvre de demi-tour (également interdite) plutôt que de faire leur manœuvre autour de la trémie d'accès au parking public ;
 - o dans la rue de l'Instruction, les taxis ne disposent pas d'un feu séparé pour le tourne-à-droite vers la rue Bara ;
 - o les remontées de files, sur une grosse partie de la contre-allée à certaines heures de la journée, empêchent le tourne-à-droite ;
 - o à l'heure de pointe du matin, on constate un important by-pass des voies de la rue Bara par la contre-allée : il y a alors plus de trafic dans la contre-allée que dans la rue Bara pour rejoindre la Petite Ceinture !
 - o à noter qu'une manœuvre comparable de demi-tour non-souhaitée est opérée par les taxis en face du point d'embarquement situé rue de France.
- en ce qui concerne le point Taxi place Horta :
- o de nombreux conflits de circulation sont constatés entre l'embarquement, le débarquement, la sortie du parking Q-Park et le flux sur la rue Blerot ;
 - o il y a un manque de clarté au niveau des priorités entre ces 4 mouvements (signalisation horizontale et verticale lacunaire).

Situation vélos

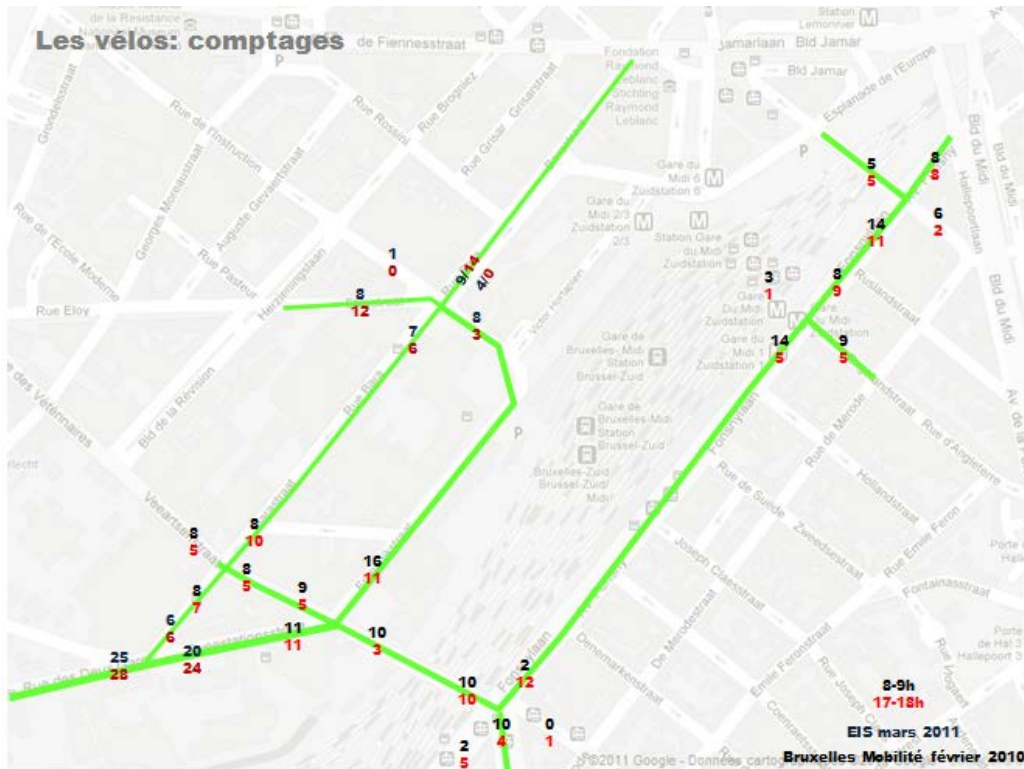
Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) existants qui permettent de traverser les voies ferrées passent par deux points problématiques : le tunnel Vétérinaires et la rue Couverte. Ces deux traversées sont particulièrement inhospitalières au vu de l'aménagement des espaces publics à ces endroits. On note par ailleurs que la connexion vers la gare depuis le Canal est plus aisée par l'ICR située près du bassin Biestebroek que par l'ICR situé près de la Petite Ceinture lorsque l'on vient du Nord.



Carte 54 : Carte des ICR actuels et projetés dans le périmètre d'observation

Source : ADT d'après PRD 2002

Le comptage des vélos indique aujourd’hui des mouvements très faibles qui devraient toutefois s’amplifier, au vu aussi bien de la volonté politique marquée (cf. Plan IRIS II) d’augmenter la part des modes doux que de la présence futur d’un pôle intermodal de qualité.



Carte 55 : Comptages vélos à proximité de la gare du Midi

Source : EuroImmoStar – Eurostation, présentation du 6 décembre 2011

On compte au total 209 places de stationnement vélo, ce qui est très limité pour une gare de cette ampleur. Pour exemple, la nouvelle gare de Sint Pieters à Gand va être équipée de 10 000 places vélo !

Un point cyclo pour la réparation des vélos est installé avenue Fonsny, mais il est peu visible.



Carte 56 : Emplacements de stationnement vélos

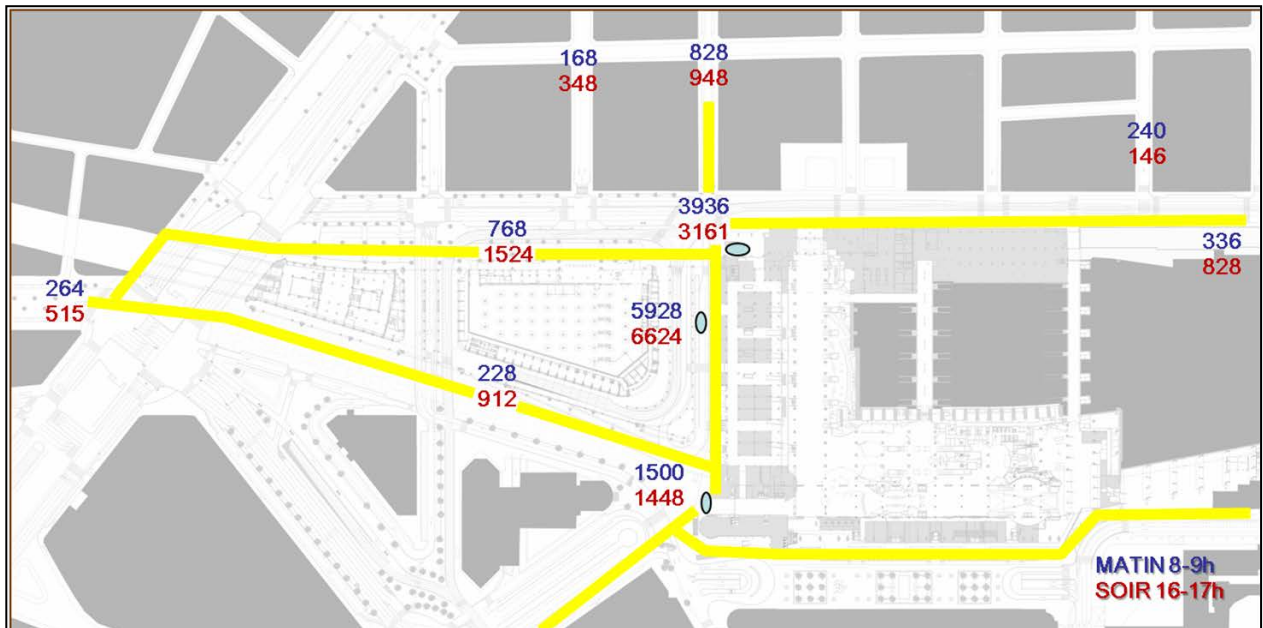
Source : EuroImmoStar - Eurostation

Situation piétons

En raison de la présence de la gare et du pôle intermodal, les flux de circulation piétons sont particulièrement denses dans la zone. On dénombre effectivement 125 000 usagers par jour dans la gare.

De façon générale, les traversées piétonnes des carrefours sont particulièrement inconfortables notamment avenue Fonsny, rue Bara, rue Couverte et les traversées de la Petite Ceinture. Les conflits avec les autres modes de transport, en premier lieu la voiture, sont importants.

La rue Couverte, peu confortable, représente une barrière pour les piétons et pour les vélos.



Carte 57 : Comptages piétons à proximité de la gare

Source : EuroImmoStar - Eurostation

1.6 SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE ET LOGEMENT

1.6.1 UNE ÉVOLUTION FORTE DE LA POPULATION

Le périmètre d'observation comprenait 77 602 habitants en 2008. L'âge moyen y était d'environ 33.2 ans en 2006 (contre 37, 9 pour la moyenne régionale).

	Population en 2008	Age moyen en 2006	Evolution de la population entre 1981 et 2001	Evolution de la population entre 2001 et 2006	Evolution de la population entre 1981 et 2006
8. MAROLLES	10.008	36,2	-6,54	7,20	0,18
9. STALINGRAD	3.489	38,0	3,34	11,21	14,92
10. ANNEESSENS	9.433	31,6	-3,68	11,48	7,38
11. CUREGHEM BARA	9.466	31,4	-10,61	15,91	3,62
12. CUREGHEM VETERINAIRE	8.105	31,9	-8,18	5,71	-2,93
13. CUREGHEM ROSEE	4.435	30,7	-21,27	8,46	-14,61
48. PORTE DE HAL	12.608	34,0	-11,30	4,25	-7,52
49. BOSNIE	7.253	34,2	-7,16	4,37	-3,10
50. BAS FOREST	12.805	32,1	-7,12	5,36	-2,14
TOTAL	77.602	33.2	-8,40	7,68	-1,37
RBC	1.044.340	37.9	-3,28	5,19	1,74

Tableau 2 : Population totale et évolution

Source : Monitoring des quartiers

Entre 1981 et 2001, l'ensemble du périmètre d'observation perd une grande partie de sa population (-8.40 %) et ce de façon beaucoup plus importante que l'ensemble de la région bruxelloise (-3.28 %). Mais un renversement complet de tendance se produit après 2000. La hausse de la population entre 2001 et 2006 est considérable (+7.68 %). Ce phénomène suit le retournement de tendance général, mais de façon amplifiée, qui s'est produit en Région bruxelloise (hausse de la population entre 2001 et 2006 de 5.19 %). En effet, à la faveur d'une croissance naturelle positive et d'un solde migratoire positif, la population régionale s'accroît depuis 1995.

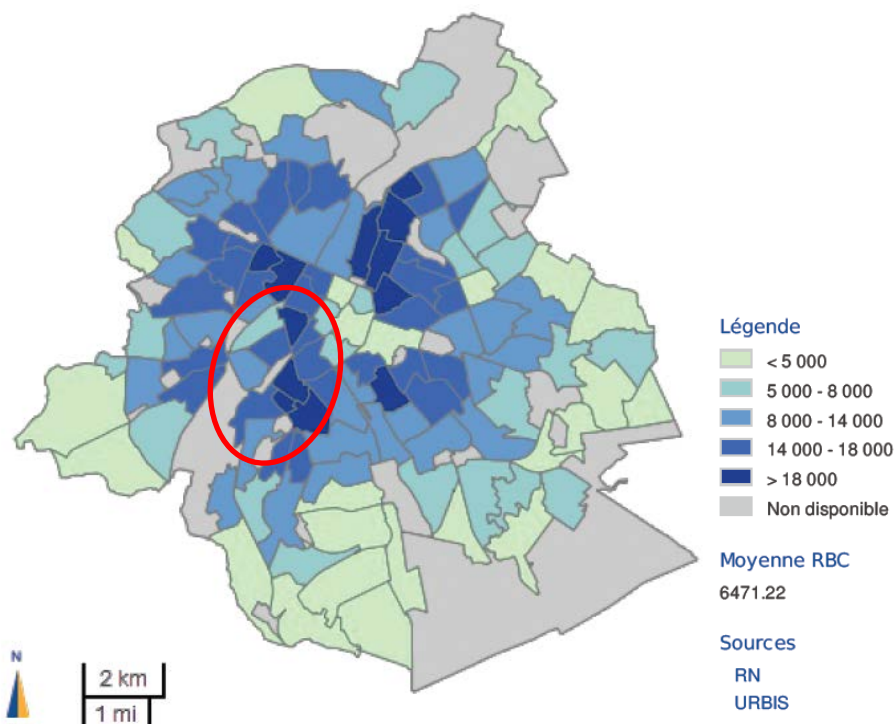
Une évolution contrastée de la population de part et d'autre de la voie ferrée

A l'intérieur du périmètre d'observation, des situations contrastées apparaissent de part et d'autre de la voie ferrée. A l'ouest les quartiers notamment de Cureghem connaissent entre 2001 et 2006 une évolution de la population très importante (entre 5.71 et 15.91 %). Cette évolution est beaucoup plus mesurée dans les quartiers de Saint-Gilles et de Forest (entre 4.25 et 5.36 %) où la part des couples avec enfants est plus faible, ce qui se traduit par un âge moyen plus élevé.

Comme dans de nombreux autres quartiers centraux de la Région, l'évolution de la population se traduit ici en besoins de logements et d'équipements supplémentaires.

1.6.2 DES QUARTIERS DENSÉMENT PEUPLÉS

La densité de population est élevée dans le périmètre d'observation (moyenne de 16 249 hab. au km² contre 6 471 pour la moyenne régionale) notamment dans les quartiers de Saint-Gilles (Porte de Hal : 23 677 hab /km² et surtout Bosnie : 36 243 hab /km²). Ce niveau de densité est caractéristique des quartiers du XIX^{ème} siècle en bordure de centre-ville comme la partie basse de Molenbeek, la partie orientale de Saint-Josse-ten-Noode et le sud-ouest de Schaerbeek²⁹.



Carte 58 : Densité de la population en 2008 (hab/km²)

Source : Monitoring des quartiers

Tableau 3 : Densité de la population en 2008

N°	Territoire	Densité de population (hab/km ²) en 2008
13	CUREGHEM ROSEE	6.554,93
12	CUREGHEM VETERINAIRE	12.150,70
9	STALINGRAD	14.649,20
8	MAROLLES	15.672,03
11	CUREGHEM BARA	15.958,06
50	BAS FOREST	15.999,25
10	ANNESENS	21.979,64
48	PORTE DE HAL	23.677,00
49	BOSNIE	36.243,25
804	GARE DU MIDI	ND
	Moyenne du périmètre d'observation	16.249,31
	Moyenne RBC	6.471,22

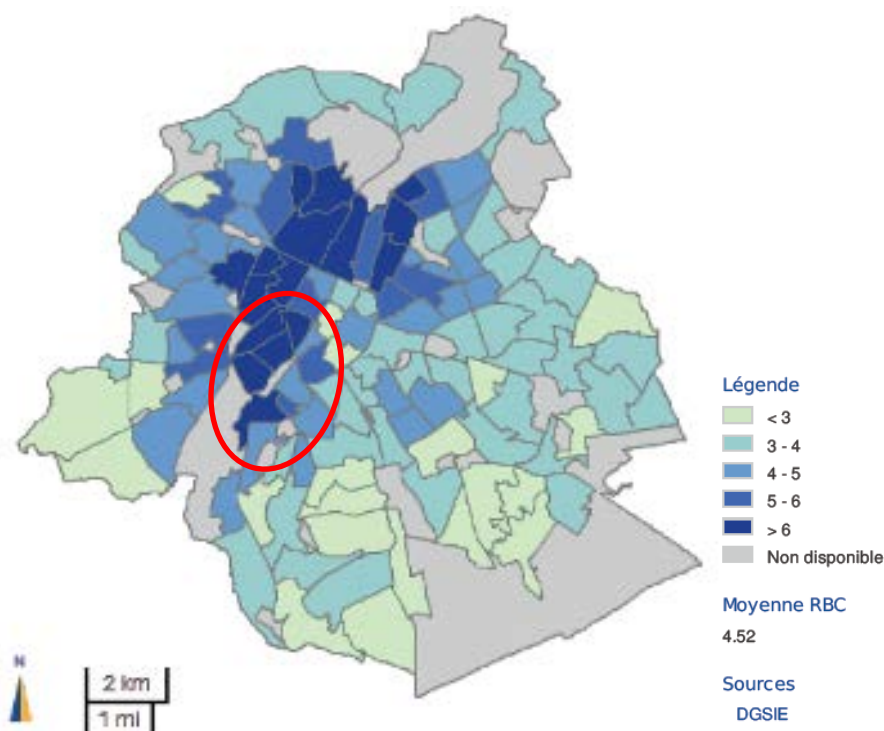
Source : Monitoring des quartiers

²⁹ IBISA. WILLAERT Didier, DEBOOSERE Patrick. *Atlas des quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale au début du 21^{ème} siècle*, éditions Iris, 2005, p.25

1.6.3 UNE SURREPRÉSENTATION DES ENFANTS ET JEUNES ADULTES

En 2008, 26.12 % de la population a moins de 18 ans (pour une moyenne régionale de 21.89) et 46.39 % de la population a moins de 30 ans (pour une moyenne régionale de 39.56 %).

La carte de la part des moins de trois ans dans la population totale en 2008 reprise ci-dessous montre que les quartiers du périmètre d'observation ne sont pas les seuls concernés par une surreprésentation de cette classe d'âge. Ce phénomène est commun à tous les quartiers les plus pauvres de la première couronne.



Carte 59 : Part des moins de 3 ans en 2008 (%)

Source : Monitoring des quartiers

N°	Territoire	Part des moins de 3 ans (%) en 2008
9	STALINGRAD	4,53
48	PORTE DE HAL	4,93
8	MAROLLES	5,22
49	BOSNIE	5,29
10	ANNESENS	6,16
50	BAS FOREST	6,21
11	CUREGHEM BARA	6,40
12	CUREGHEM VETERINAIRE	6,70
13	CUREGHEM ROSEE	6,72
804	GARE DU MIDI	ND
Moyenne du périmètre d'observation		5,81
Moyenne RBC		4,52

Tableau 4 : Part des moins de trois ans en 2008 (en %)

Source : Monitoring des quartiers

1.6.4 UNE POPULATION FAMILIALE

Sont légèrement surreprésentés dans le périmètre d'observation par rapport à la moyenne régionale ; les isolés de moins de 30 ans (notamment pour les quartiers compris dans le Pentagone), les couples avec enfants (de façon très marquée à Cureghem), ainsi que les ménages monoparentaux.

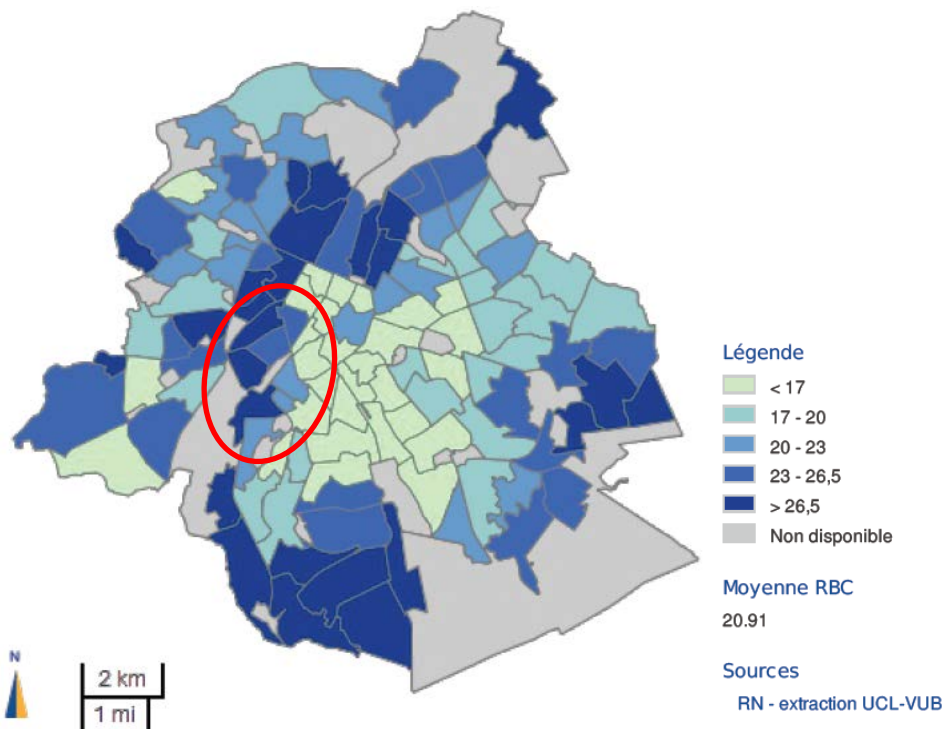
Il semblerait que les logements sociaux situés autour du square Albert 1^{er} à Anderlecht accueillent beaucoup de personnes seules et de femmes seules avec enfants ce qui pourrait expliquer le taux élevé de ménages monoparentaux dans le quartier de Cureghem Vétérinaires (13.55 % pour une moyenne régionale de 10.76%)³⁰.

N°	Territoire	Part des isolés de moins de 30 ans (%) en 2006	Part des isolés de 30 ans et plus (%) en 2006	Part des isolés de 65 ans et plus (%) en 2006	Part des couples avec enfants (%) en 2006	Part des couples sans enfants (%) en 2006	Part des ménages monoparentaux (%) en 2006
8	MAROLLES	10,79	50,56	17,17	16,47	9,29	10,61
9	STALINGRAD	16,80	53,84	16,19	10,64	9,18	6,26
10	ANNEESSENS	13,85	39,30	6,52	23,39	9,84	10,77
11	CUREGHEM BARA	13,57	35,79	6,04	25,56	12,61	9,88
12	CUREGHEM VETERINAIRE	10,29	34,45	8,67	28,34	11,14	13,55
13	CUREGHEM ROSEE	12,54	33,86	5,45	29,91	10,72	11,35
48	PORTE DE HAL	11,45	37,84	8,68	22,13	13,23	12,18
49	BOSNIE	10,99	38,70	10,76	21,14	12,86	13,06
50	BAS FOREST	10,29	31,64	7,26	29,29	13,62	11,97
804	GARE DU MIDI	ND	ND	ND	ND	ND	ND
	Moyenne périmètre d'observation	11,93	39,31	9,69	23,04	11,63	11,31
	Moyenne RBC	9,45	40,06	13,12	20,91	16,55	10,76

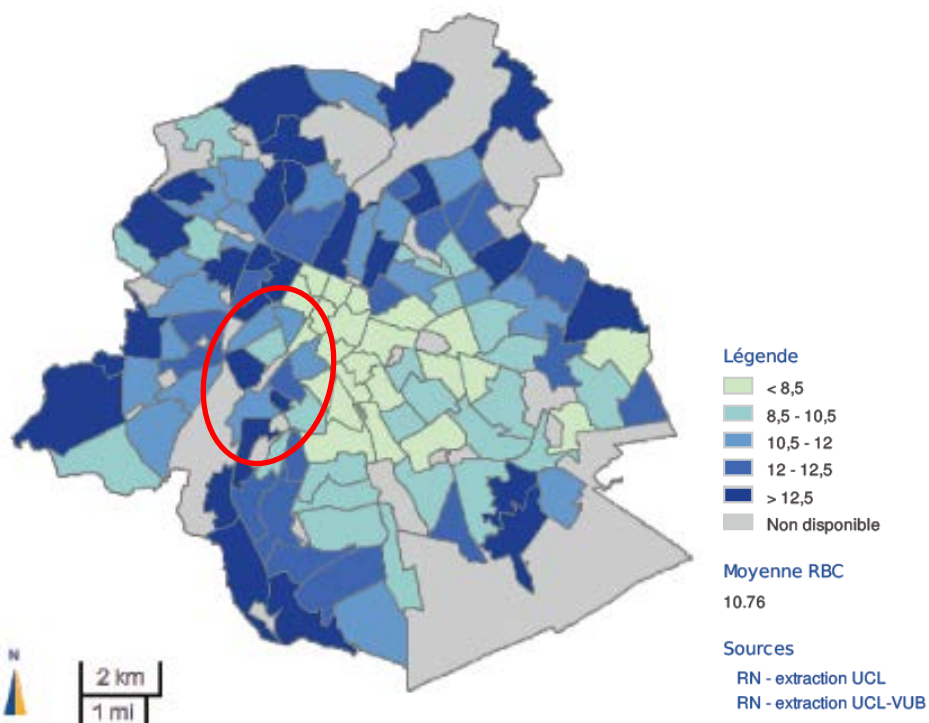
Tableau 5 : Type de ménages en 2006

Source : Monitoring des quartiers

³⁰ SUM Research pour commune d'Anderlecht. *Contrat de quartier durable Canal-Midi 2011-2014, Phase 1 : Analyse et diagnostic du quartier*. Version définitive, novembre 2010, p. 42



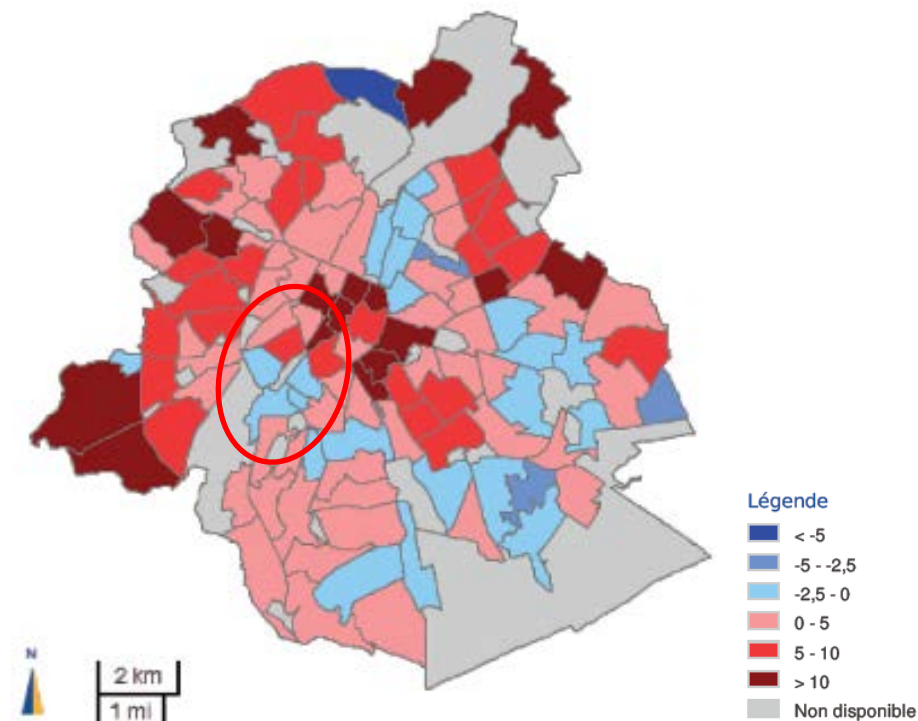
Carte 60 : Part des couples avec enfants en 2006 (en %)
Source : Monitoring des quartiers



Carte 61 : Part des ménages monoparentaux en 2006 (en %)
Source : Monitoring des quartiers

1.6.5 UN MANQUE D'ATTRACTIVITÉ DE CERTAINS QUARTIERS

Le bilan migratoire en 2006 (différence des entrées et sorties sur le territoire) met en évidence un certain manque d'attractivité des quartiers Porte de Hal, Bosnie, Bas Forest et Cureghem Vétérinaires. Ces quartiers perdent des habitants par émigration (même si par ailleurs au niveau global, ils en gagnent grâce à la croissance naturelle).

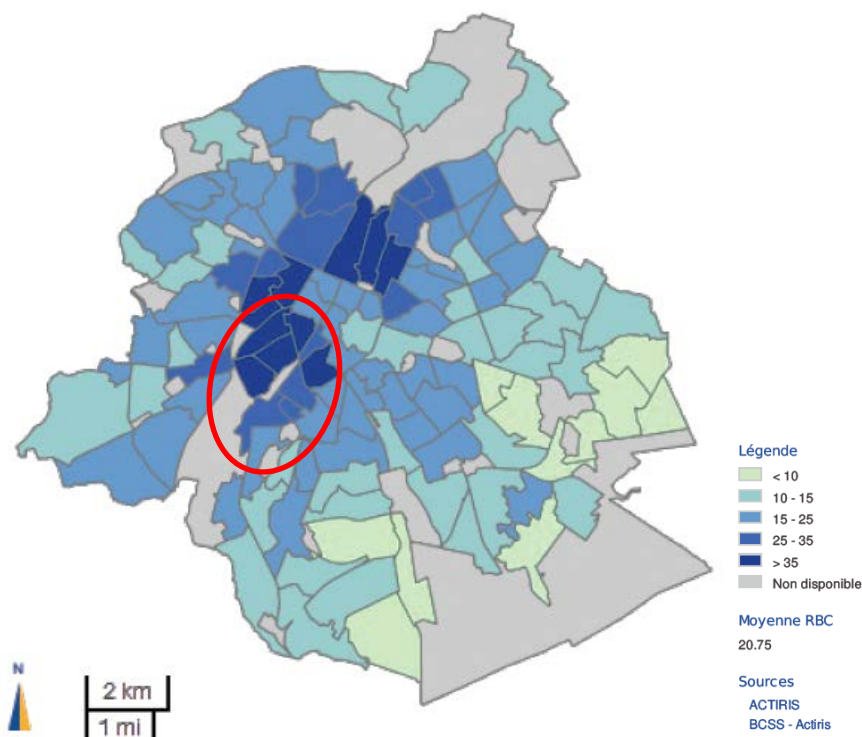


Carte 62 : Bilan migratoire en 2006 (en %)

Source : Monitoring des quartiers

1.6.6 UN TAUX DE CHÔMAGE ÉLEVÉ NOTAMMENT CHEZ LES JEUNES

Les quartiers du périmètre d'observation se caractérisent par leur taux de chômage élevé (34,44 % en 2007) par rapport à la moyenne régionale (20,75 %). Ils sont dans les valeurs les plus hautes des quartiers de la Région.



Carte 63 : Taux de chômage en 2007 (en % de la population active)

Source : Monitoring des quartiers

La part des jeunes chômeurs (18-24 ans) est plus élevée (45.58 %) que la moyenne régionale (34.80%) en 2007. Ce phénomène est en grande partie due au faible niveau de qualification (cf. « Un niveau de formation faible », p. 100).

Code	Quartier	Taux de chômage 2007	Taux de chômage des jeunes en 2007
13	CUREGHEM ROSEE	43,12	45,84
12	CUREGHEM VETERINAIRE	38,83	38,83
8	MAROLLES	36,22	45,12
10	ANNESESSENS	36,11	45,47
11	CUREGHEM BARA	35,22	48,84
49	BOSNIE	34,98	58,15
50	BAS FOREST	31,18	41,09
48	PORTE DE HAL	30,62	41,72
9	STALINGRAD	29,21	45,68
804	GARE DU MIDI	ND	ND
Moyenne périmètre d'observation		34,44	45,58
Moyenne RBC		20.75	34,80

Tableau 6 : Taux de chômage (en % de la population active) et taux de chômage des jeunes en 2007 (en % des actifs de 18-24 ans)

Source : Monitoring des quartiers

1.6.7 DES REVENUS FAIBLES

Les quartiers du périmètre d'observation se caractérisent par leur pauvreté avec un revenu moyen par habitant de 8 017 € pour une moyenne régionale de 12 740 €, soit près de 37 % en moins. Là encore, sur ce critère, les quartiers de Cureghem sont davantage défavorisés que les autres quartiers du périmètre d'observation.

N)	Territoire	Revenu moyen par déclaration (€) en 2008	Revenu moyen par habitant (€) en 2008	Indice de richesse en 2008	Nombre d'habitants pour 100 déclarations (%) en 2008
8	MAROLLES	14222,71	7645,70	50,08	186,02
9	STALINGRAD	17668,89	10244,82	67,11	172,47
10	ANNEESSENS	16184,32	8377,83	54,88	193,18
11	CUREGHEM BARA	14749,94	7448,21	48,79	198,03
12	CUREGHEM VETERINAIRE	14669,71	6964,72	45,62	210,63
13	CUREGHEM ROSEE	14238,42	6417,72	42,04	221,86
48	PORTE DE HAL	16786,48	8567,65	56,12	195,93
49	BOSNIE	15921,18	7845,35	51,39	202,94
50	BAS FOREST	17210,28	8632,69	56,55	199,36
804	GARE DU MIDI	ND	ND	ND	ND
	Moyenne périmètre d'observation	15813,23	8017,47	/	197,23
	Moyenne RBC	23971,51	12740,24	83,45	188,16

Tableau 7 : Revenus en 2008

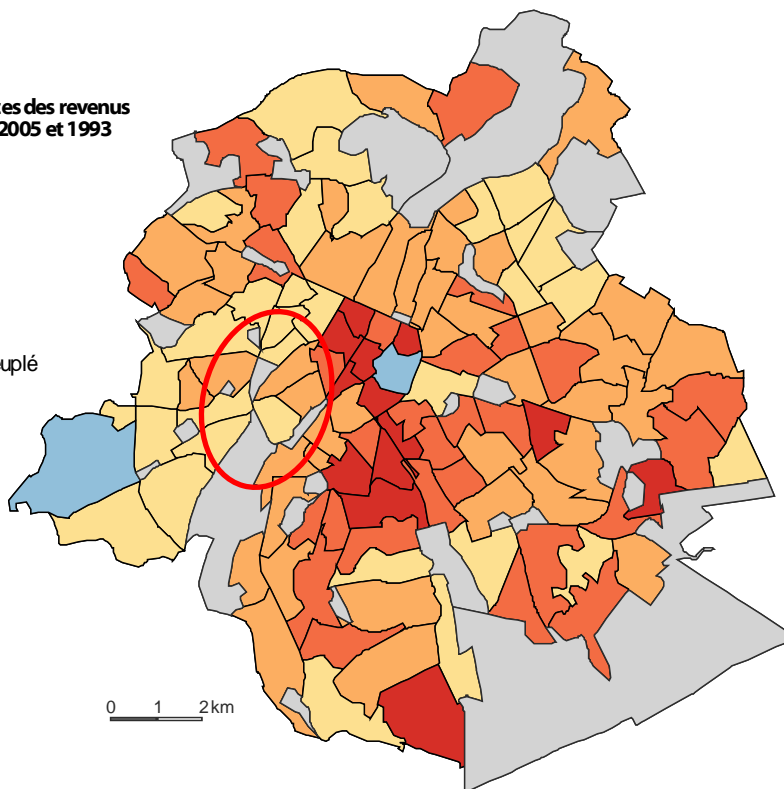
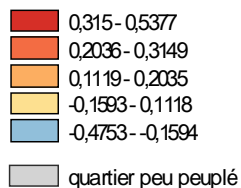
Source : Monitoring des quartiers

La carte ci-après de l'évolution de l'indice du revenu moyen par habitant entre 1993 et 2005 montre une évolution favorable par rapport à la moyenne régionale de tous les quartiers du périmètre d'observation, hormis celui de Cureghem Vétérinaires.

Les quartiers Anneessens et Stalingrad sont ceux ayant l'évolution la plus positive. Ils s'inscrivent en cela dans une tendance observée dans les quartiers initialement les plus pauvres du Pentagone et de la première couronne orientale. Ces quartiers sont aujourd'hui attractifs pour certains jeunes adultes et cadres internationaux. En conséquence, l'accroissement du revenu moyen dans ces quartiers y correspond davantage à un accroissement des écarts internes de revenus liés à une mutation sociologique (arrivée de nouveaux habitants ayant un statut économique plus élevé), qu'à une hausse généralisée du revenu des habitants³¹.

³¹ ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; pour le compte de l'ADT. *La dynamique des quartiers bruxellois (1981-2006)*, octobre 2009, 83p.

**Différence entre indices des revenus
moyens par habitant 2005 et 1993**



Source: DGSIE, statistiques fiscales

Cartographie: IGEAT, ULB

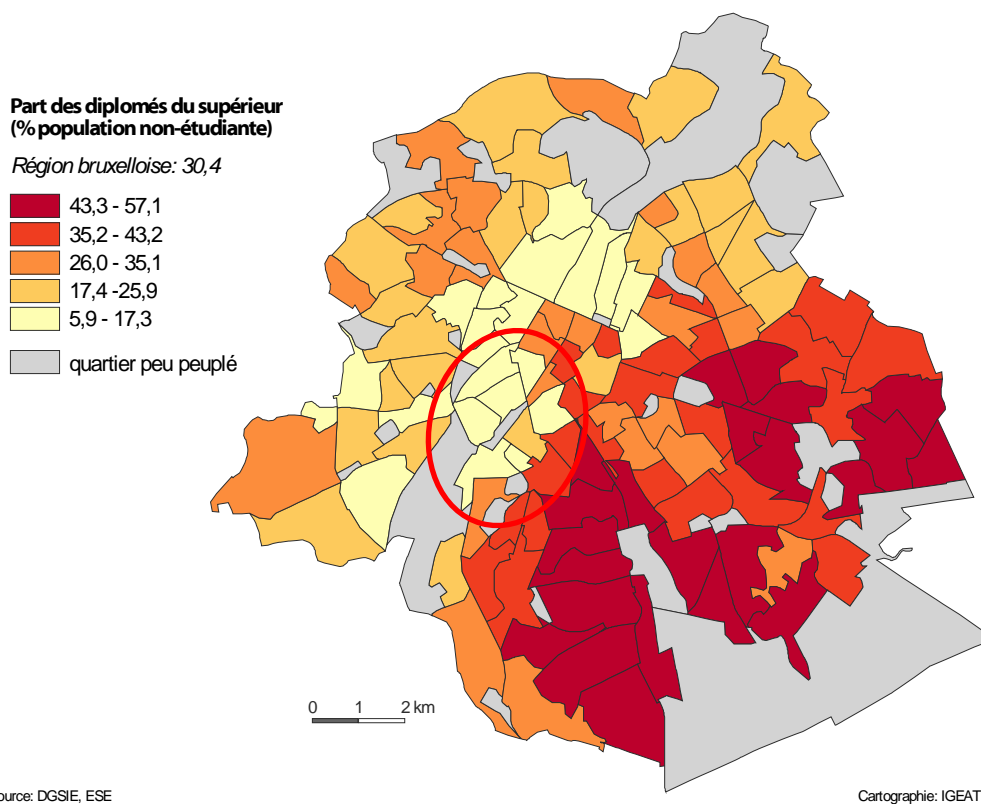
« A chaque date, le revenu moyen par habitant de chaque quartier est exprimé en ratio du revenu moyen par habitant régional. Ensuite, on calcule la différence de cet indice entre 2005 et 1993. Les évolutions observables sur la carte sont donc corrigées de la hausse moyenne du revenu par habitant de la Région. En d'autres mots, on peut préciser si l'évolution d'un quartier est plus ou moins favorable que l'évolution régionale. Si la valeur d'un quartier est proche de 0, le revenu moyen de ce quartier a augmenté au même rythme que la moyenne régionale. Dans le cas d'une valeur négative, l'augmentation est moins rapide que la moyenne régionale, en cas de valeur positive, cette augmentation est plus rapide que la moyenne régionale. Soulignons que cette carte ne porte que sur les évolutions et doit être analysée en regard de la carte du niveau de revenu. »

Carte 64 : Evolutions de l'indice du revenu moyen par habitant entre 2005 et 1993

Source : ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; pour le compte de l'ADT. La dynamique des quartiers bruxellois (1981-2006), octobre 2009

1.6.8 UN NIVEAU DE FORMATION FAIBLE

Les quartiers du périmètre d'observation font partie des quartiers de la Région bruxelloise où le niveau d'instruction est le plus faible.



Source: DGSIE, ESE

Cartographie: IGEAT, ULB

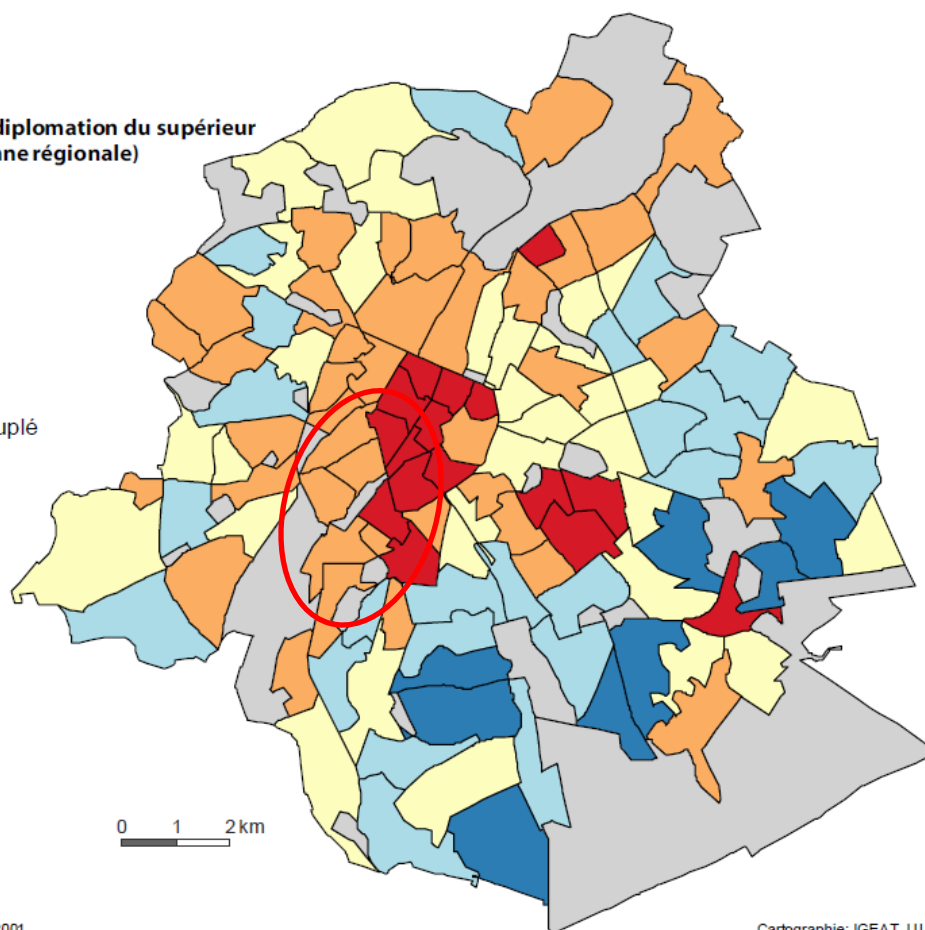
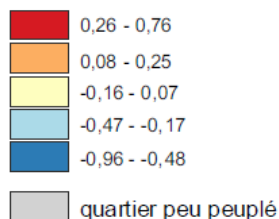
Carte 65 : Proportion de diplômés du supérieur (universitaires et non universitaires) en 2001

Source : ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; pour le compte de l'ADT. *La dynamique des quartiers bruxellois (1981-2006)*, octobre 2009

La carte de l'évolution du taux de diplomation du supérieur reprise ci-après montre l'évolution des quartiers par rapport à la moyenne régionale entre 1981 et 2001. On constate dans le périmètre d'observation une évolution favorable du taux de diplomation du supérieur. Toutefois, cette évolution ne s'est pas traduite par une baisse du taux de chômage³². Ce constat est général à celui des grandes villes européennes, mais il montre aussi le phénomène de discrimination à l'embauche. A niveau de diplôme égal, il est plus difficile pour les habitants de ces quartiers de trouver un emploi.

³² ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; pour le compte de l'ADT. *La dynamique des quartiers bruxellois (1981-2006)*, octobre 2009, 83p.

Evolution du taux de diplomation du supérieur (en indice de la moyenne régionale)



Source: INS, recensements 1981 et 2001

Cartographie: IGEAT, ULB

Carte 66 : Evolution du taux de diplomation du supérieur

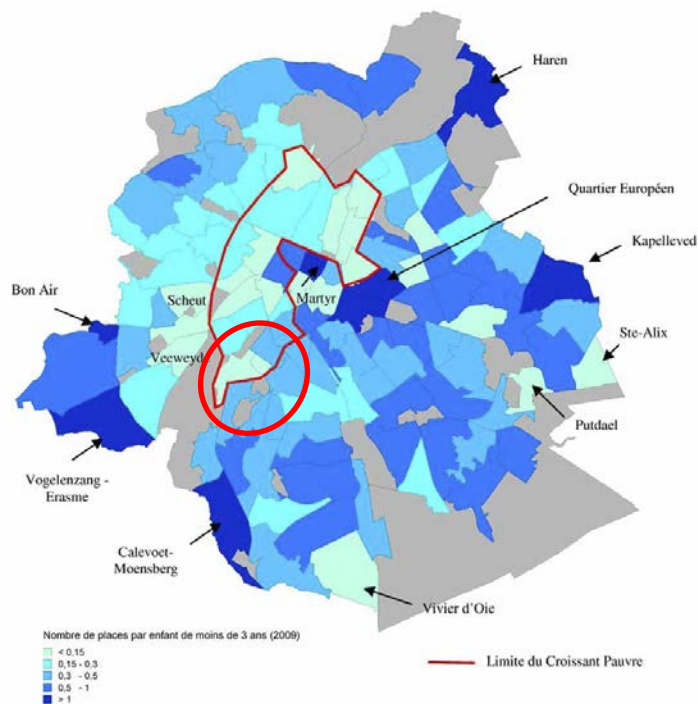
Source : ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; pour le compte de l'ADT. La dynamique des quartiers bruxellois (1981-2006), octobre 2009

1.6.9 CONCLUSIONS POPULATION

Au sein du périmètre d'observation, les différents indicateurs montrent que la situation socio-économique des quartiers de Cureghem est plus préoccupante que celle des autres quartiers.

L'ensemble des éléments présentés ci-avant contribuent à placer les quartiers du périmètre d'observation dans le « croissant pauvre » de la région bruxelloise.

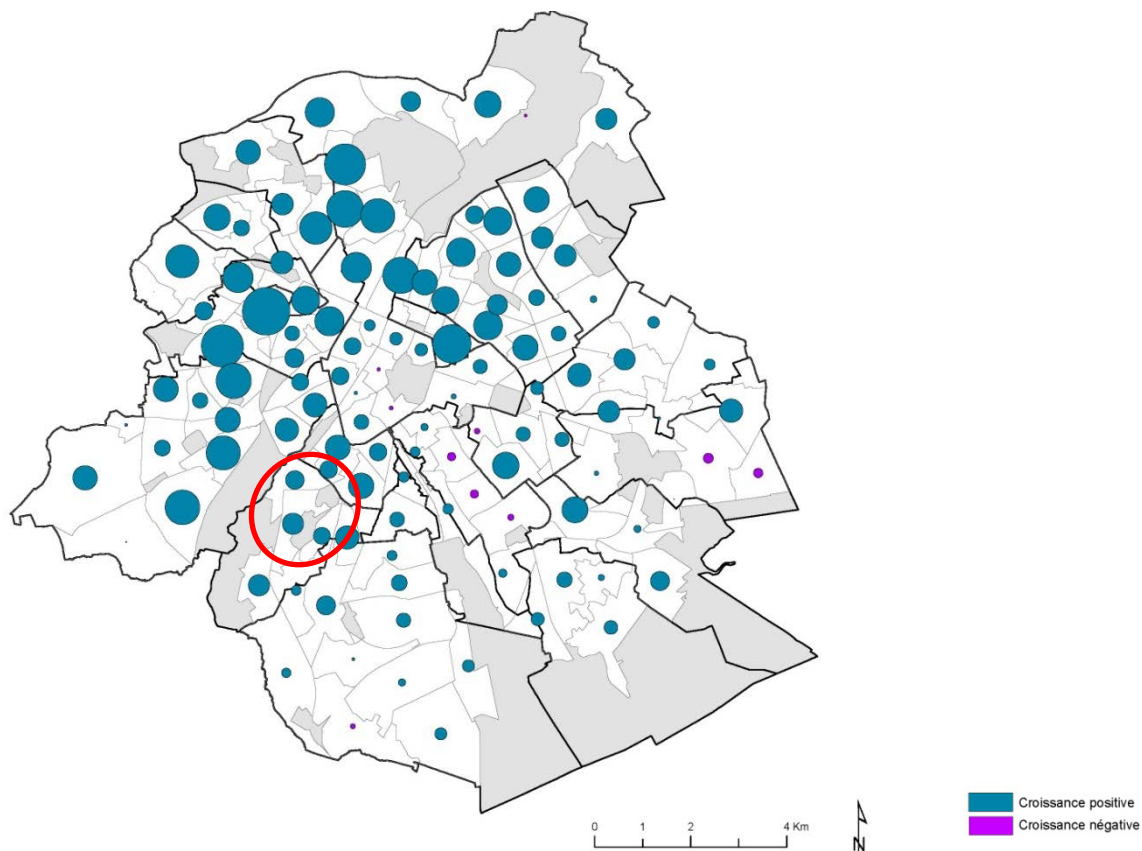
Les caractéristiques de sa population entraînent des besoins spécifiques en termes d'équipements. Par exemple, la carte ci-après reprend le nombre de places d'accueil par enfant de moins de 3 ans. On constate que les quartiers du « croissant pauvre » (entourés d'un liseré rouge) sont défavorisés pour cet indicateur par rapport au reste de la Région.



Carte 67 : Nombre de places d'accueil par enfants de moins de trois ans en 2009

Sources : CERE, Registre National – Carte : Monitoring des Quartiers

Par ailleurs les projections démographiques montrent que la tendance à l'œuvre au niveau régional est légèrement plus intense dans le périmètre observé. Avec une croissance de la population forte, notamment à Anderlecht, les besoins en équipements, mais aussi en logements, services, etc. vont aller croissants.



Carte 68 : Croissance démographique de la population totale en 2010 entre 2010 et 2020 (en %)

Source : ADT, BRAT

1.6.10 UNE SURREPRÉSENTATION DE LOCATAIRES

La part des propriétaires dans le périmètre d'observation était de 22.60 % en 2001 (date du dernier recensement disponible), soit près de deux fois moins que le reste de la Région bruxelloise (41.65%). La présence de logements sociaux dans les quartiers des Marolles et Cureghem Vétérinaires (logements sociaux des Goujons et autour du square Albert I) explique en partie ces données.

N°	Territoire	Part des logements occupés par le propriétaire (%) en 2001
8	MAROLLES	9,07
9	STALINGRAD	15,86
10	ANNEESSENS	19,97
11	CUREGHEM BARA	29,95
12	CUREGHEM VETERINAIRE	21,87
13	CUREGHEM ROSEE	26,91
48	PORTE DE HAL	25,14
49	BOSNIE	18,55
50	BAS FOREST	32,58
804	GARE DU MIDI	ND
	Moyenne du périmètre d'observation	22,60
	Moyenne RBC	41,45

Tableau 8 : Part des logements occupés par le propriétaire en 2001

Source : Monitoring des quartiers

1.6.11 DES PETITS LOGEMENTS

La part des petits logements (moins de 55 m²) en 2001 est beaucoup plus importante que la moyenne régionale (34.71%). Les quartiers situés à l'intérieur du pentagone sont ceux où la part des petits logements est la plus élevée. Ce pourcentage est à mettre au regard du nombre important de ménages isolés.

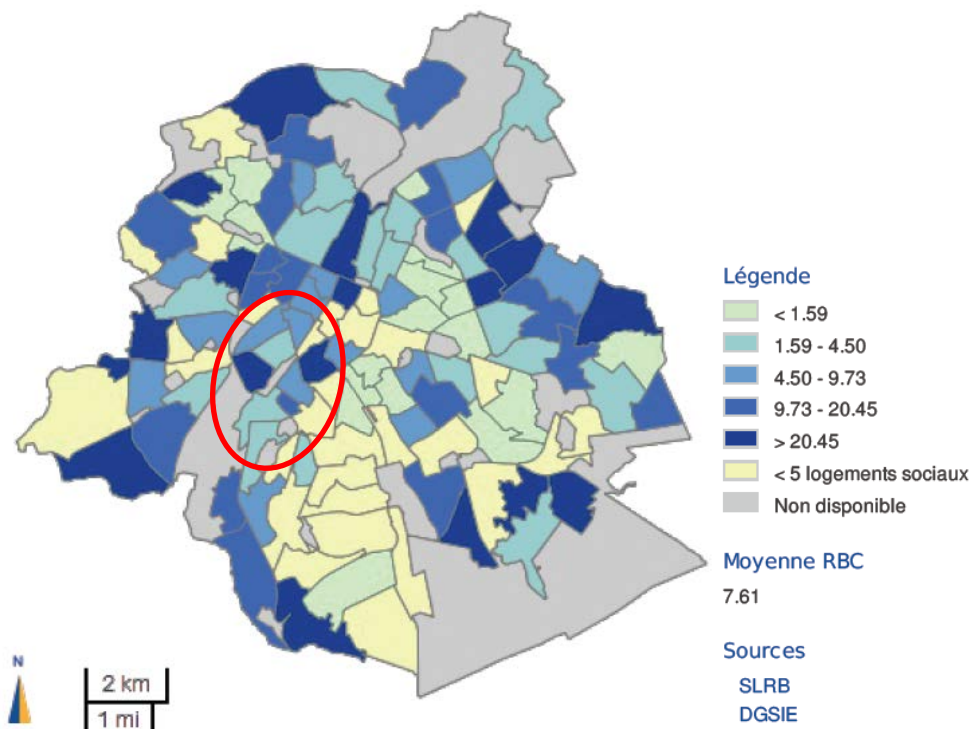
N°	Territoire	Part des logements de moins de 55 m ² (%) en 2001	Part des logements 55-84m ² (%) en 2001	Part des logements 85-104m ² (%) en 2001	Part des logements de plus de 104m ² (%) en 2001	Superficie moyenne par logement (m ²) en 2001	Superficie moyenne par habitant (m ²) en 2001	Nombre de pièces par habitant (nb) en 2001
8	MAROLLES	56,95	25,69	11,69	5,67	57,51	26,94	1,49
9	STALINGRAD	53,81	21,51	16,56	8,12	60,96	33,77	1,71
10	ANNEESSENS	52,12	25,95	12,32	9,60	62,02	26,24	1,49
11	CUREGHEM BARA	50,63	25,31	14,46	9,60	62,86	25,40	1,51
12	CUREGHEM VETERINAIRE	52,61	26,97	13,22	7,20	60,60	25,21	1,50
13	CUREGHEM ROSEE	51,35	24,32	14,77	9,56	62,74	22,72	1,36
48	PORTE DE HAL	50,47	26,67	13,88	8,98	62,48	27,96	1,60
49	BOSNIE	53,16	26,81	14,37	5,67	60,22	26,36	1,57
50	BAS FOREST	44,51	30,66	15,28	9,55	65,62	26,01	1,57
804	GARE DU MIDI	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
	Moyenne du périmètre d'observation	51,32	26,62	13,84	8,21	61,80	26,52	1,54
	Moyenne RBC	34,72	29,09	19,80	16,39	74,39	35,58	1,94

Tableau 9 : Superficie des logements en 2001

Source : Monitoring des quartiers

1.6.12 PART DES LOGEMENTS SOCIAUX

Le périmètre d'observation comprend 11.93 % logements sociaux pour 100 ménages en 2009, avec une concentration dans les quartiers des Marolles, de Cureghem Vétérinaires et de Bosnie. Au regard du nombre de ménages de faibles revenus dans le quartier, ce pourcentage ne répond pas à l'entièreté de la demande de logement social. Aussi une grande partie du parc privé peut être considéré comme du « logement social de fait ». Il accueille des ménages aux faibles revenus dans des logements mis sur le marché locatif à des niveaux de prix peu élevés car avec peu de confort, voire même insalubres.



Carte 69 : Part des logements sociaux en 2009 (logts/100 ménages)

Source : Monitoring des quartiers

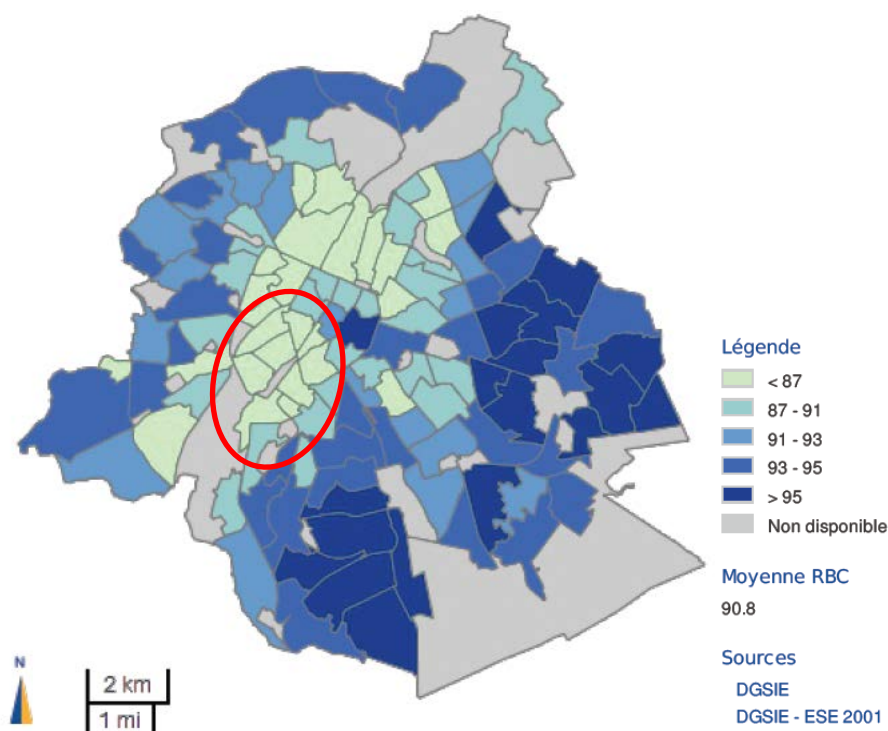
Code	Territoire	Part des logements sociaux en 2009 (logts/100 ménages)
11	CUREGHEM BARA	2.56
50	BAS FOREST	2.60
13	CUREGHEM ROSEE	4.55
10	ANNESENS	5.90
48	PORTE DE HAL	7.36
49	BOSNIE	17.39
12	CUREGHEM VETERINAIRE	24.51
8	MAROLLES	34.55
9	STALINGRAD	-
804	GARE DU MIDI	ND
Moyenne du périmètre d'observation		11.93
Moyenne RBC		7.61

Tableau 10 : Part des logements sociaux en 2009 (logts/100 ménages)

Source : Monitoring des quartiers

1.6.13 CONFORT DES LOGEMENTS

La carte ci-après indique la part des logements avec confort de base dans les quartiers en 2001. La moyenne du périmètre d'observation est inférieure à la moyenne régionale (83.22 % pour une moyenne régionale de 90.80 %), ce qui montre le rattrapage à effectuer en amélioration du confort des logements.



Carte 70 : Part des logements avec confort de base en 2001

Source : Monitoring des quartiers

N°	Territoire	Part des logements avec confort de base (%)
10	ANNEESSENS	81,74
11	CUREGHEM BARA	81,89
12	CUREGHEM VETERINAIRE	82,08
49	BOSNIE	82,33
9	STALINGRAD	82,72
48	PORTE DE HAL	83,37
13	CUREGHEM ROSEE	83,63
50	BAS FOREST	83,94
8	MAROLLES	86,08
804	GARE DU MIDI	ND
Moyenne du périmètre d'observation		83,22
Moyenne RBC		90,80

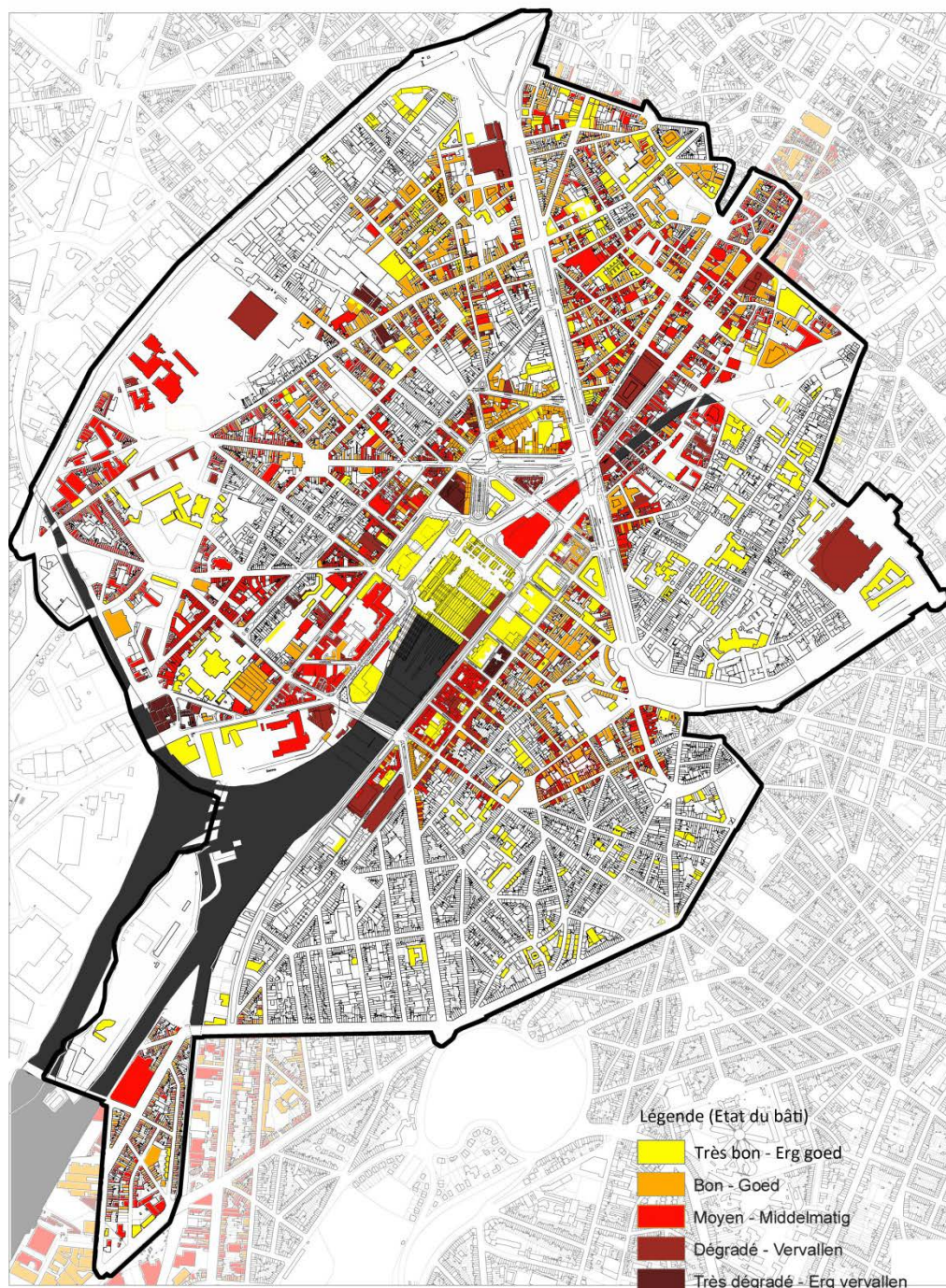
Tableau 11 : Part des logements avec confort de base (en %)

Source : Monitoring des quartiers

1.6.14 ETAT DU BÂTI

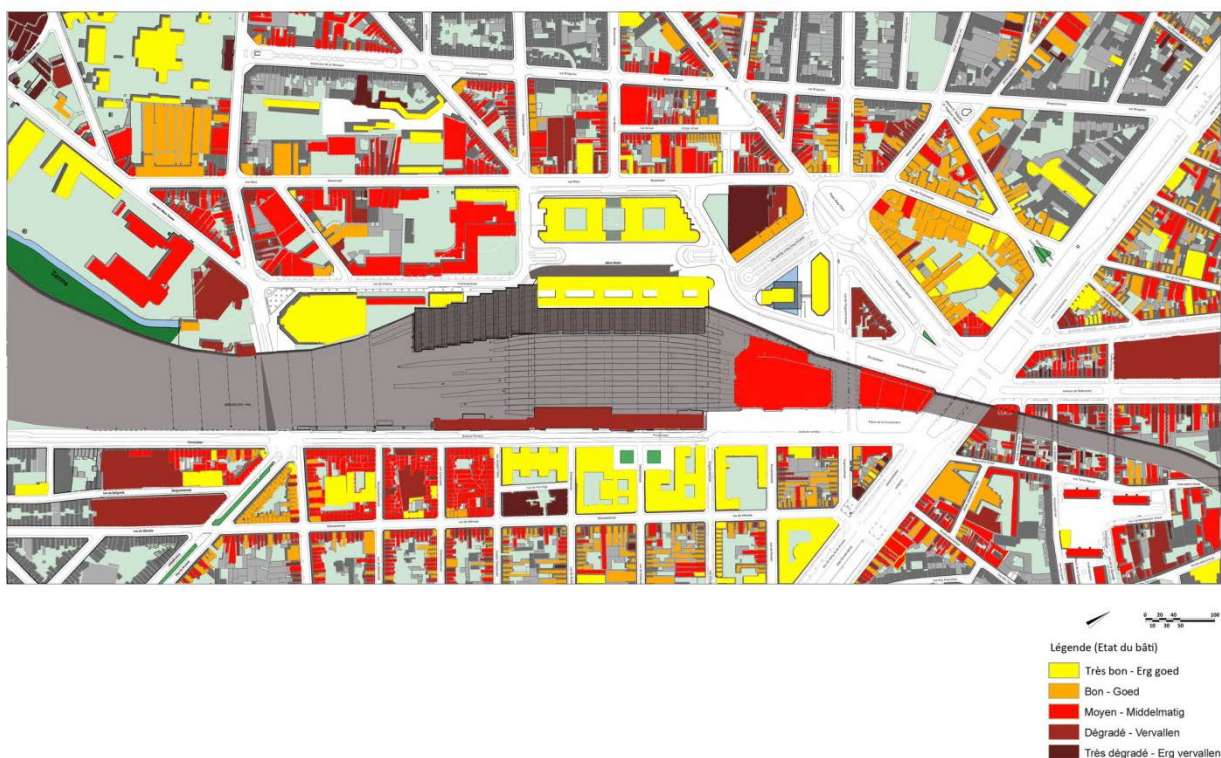
La carte ci-dessous reprend l'état du bâti établi à partir des diagnostics de différents contrats de quartier élaborés à des dates distinctes. Elle ne prend donc pas en compte les effets des rénovations liées à ces mêmes contrats de quartier puisque les données sont antérieures. Les données disponibles ne couvrent pas non plus l'entièreté du périmètre d'observation.

On remarque à proximité de la gare du Midi, un bon état général des bâtiments grâce notamment aux nouvelles constructions. On peut également identifier des axes de rénovations vers Biestebroeck (Ecole des Vétérinaires, ensemble de bureaux de la rue des Deux Gares, ACB Factory, etc.) et vers le centre-ville (quartier du Triangle).



Carte 71 : Etat du bâti dans le périmètre d'observation

Source : ADT d'après diagnostics de contrats de quartiers



Carte 72 : Etat du bâti dans le périmètre opérationnel

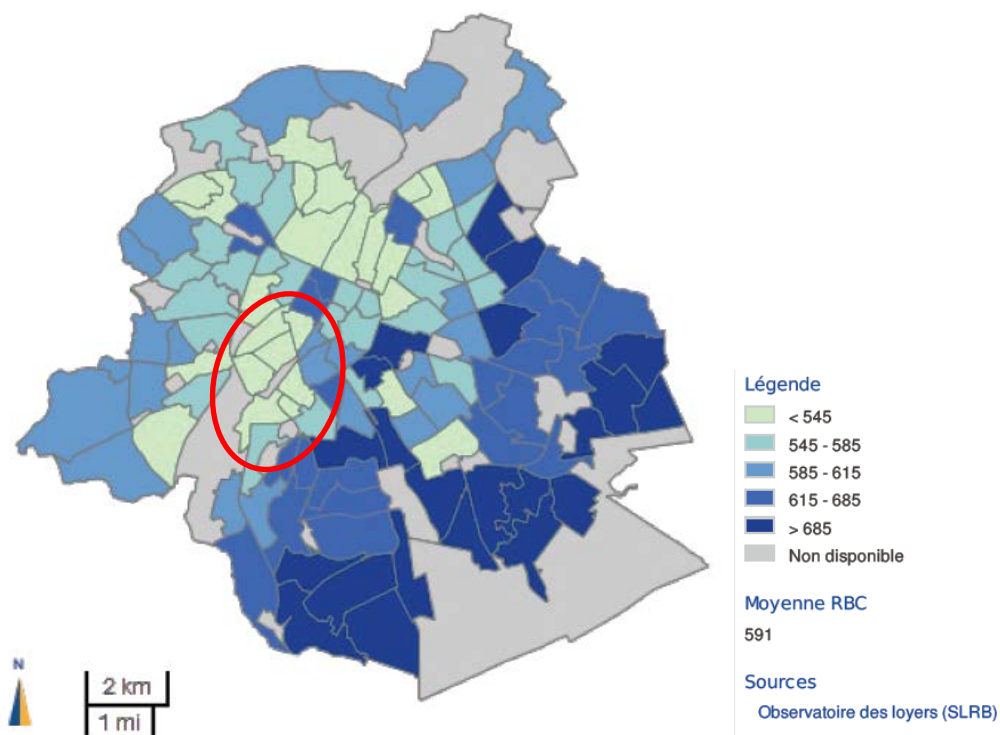
Source : ADT d'après diagnostics de contrats de quartiers

Dans le périmètre opérationnel, l'état du bâti est problématique dans quelques îlots, mais pour certains des rénovations ont déjà eu lieu (îlot entre la rue des Vétérinaires et la rue Charles Parenté) ou des démolitions et ou des rénovations vont intervenir (îlot entre la rue de Norvège et la rue de Mérode, bâtiments sur l'emprise du projet Victor entre la rue Blerot et la rue Bara). L'état du bâti dans certains îlots est, semble-t-il, encore majoritairement dégradé voire très dégradé :

- Les 2 îlots entre la petite ceinture et la rue de l'Argonne ;
- L'îlot entre la rue des Vétérinaires, la rue des Deux Gares et la rue Bara.

1.6.15 LE MARCHÉ DU LOGEMENT

Les prix moyens des loyers mensuels observés en 2010 dans les quartiers du périmètre d'observation sont plus faibles que la moyenne régionale (autour de 500 euros pour une moyenne régionale de près de 600 euros) hormis pour les quartiers du Pentagone.



Carte 73 : Loyers mensuels moyens en 2010

Source : Monitoring des quartiers

		Loyers mensuels moyens en 2010 (en euros)
8	MAROLLES	609,00
9	STALINGRAD	609,00
10	PORTE DE HAL	517,00
11	BOSNIE	517,00
12	CUREGHEM VETERINAIRE	514,00
13	CUREGHEM ROSEE	514,00
48	CUREGHEM BARA	498,00
49	ANNEESSENS	496,00
50	BAS FOREST	489,00
804	GARE DU MIDI	ND
	Moyenne RBC	591,00

Tableau 12 : Loyers mensuels moyens en 2010

Source : Monitoring des quartiers

Dans le Pentagone, l'effet de centralité joue et explique que la moyenne des quartiers de Stalingrad et des Marolles y soit très légèrement supérieure à la moyenne régionale. Cet effet ne joue pas encore pour Anneesens (alors que la part des petits logements y est plus faible que dans les deux autres quartiers du Pentagone).

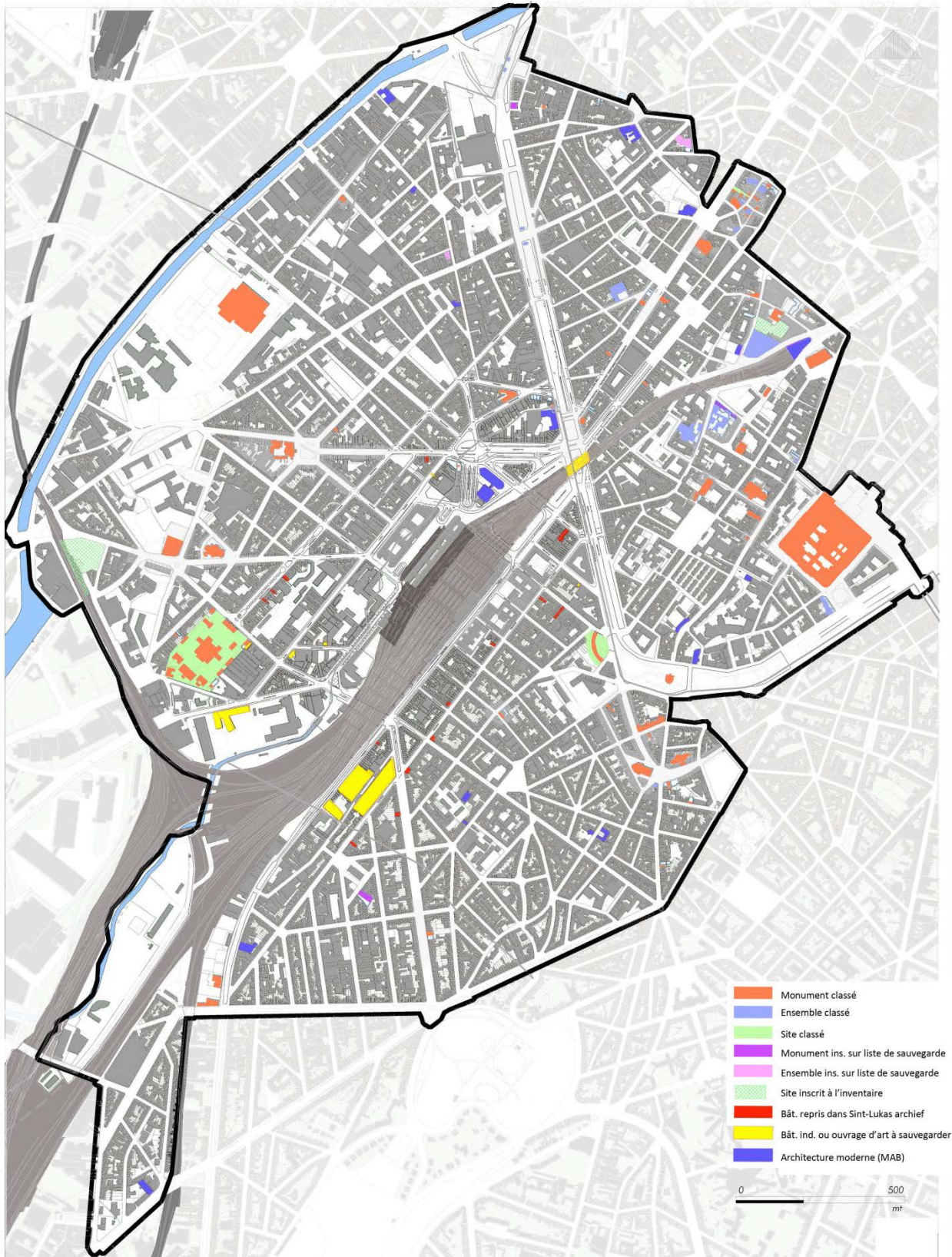
1.6.16 VALEUR ARCHITECTURALE DU BÂTI

Le développement de ces quartiers s'est produit essentiellement au XIX^{ème} et début XX^{ème}, en lien avec le développement industriel, notamment à Cureghem. Cette période de grande prospérité a donné lieu à la construction de bâtiments de logements (hôtels de maître, villas bourgeoises et maisons de rapport) mais aussi de bâtiments industriels de très bonne facture.

Dans ce périmètre, le quartier de l'école vétérinaire est particulièrement remarquable tant pour ses bâtiments que pour son plan d'aménagement. Créé entre 1893 et 1896, il comporte de nombreux édifices de style éclectique. L'école vétérinaire est quant à elle le fruit d'un plan d'ensemble de 1890 conçu avec le boulevard de la Révision. Le boulevard organise une perspective sur le bâtiment administratif de l'école vétérinaire et sa façade en style néo-renaissance flamande.

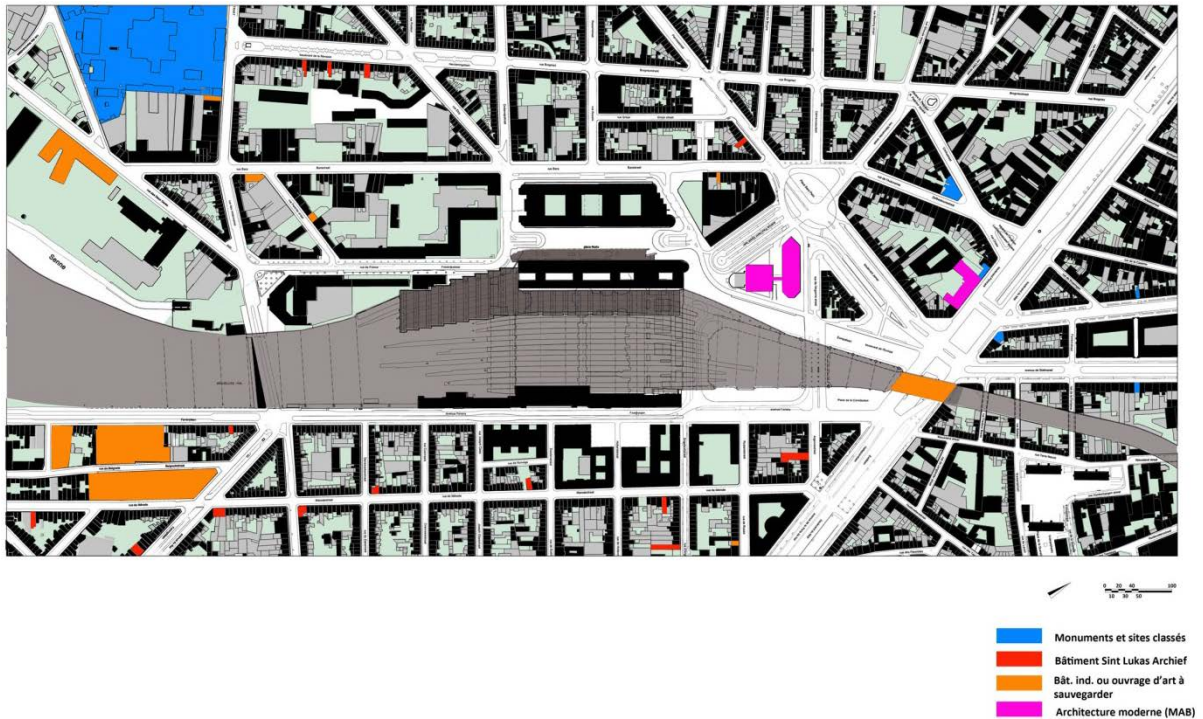
La carte ci-après reprend :

- les bâtiments classés ;
- les bâtiments répertoriés par Christian Frisque et Jean de Salle en 1991 comme bâtiments industriels à sauvegarder au vu de leurs grandes qualités architecturales (on retrouve dans cette catégorie les entrepôts de la STIB, le viaduc du Midi, etc.) ;
- les bâtiments inventoriés par Sint Lukas Archief, asbl spécialisée dans l'inventaire et la conservation du patrimoine architectural à Bruxelles ;
- les bâtiments repris sur la carte « Modern architecture in Brussels ».



Carte 74 : Le patrimoine dans le périmètre d'observation

Source : ADT d'après AATL-DMS, « schéma de développement des abords de la gare du Midi » et « Modern architecture in Brussels »



Carte 75 : Le patrimoine dans le périmètre opérationnel

Source : ADT d'après AATL-DMS, « schéma de développement des abords de la gare du Midi » et « Modern architecture in Brussels »

Outre les bâtiments remarquables et répertoriés à ce titre, le bâti est constitué de nombreuses maisons de maître ou de maisons de rapport de style néo-classique. La mise en valeur et la rénovation de ce bâti a été entreprise ponctuellement. En particulier le quartier Cureghem-Vétérinaires, commence à attirer une population de classe moyenne à la recherche de ce type de biens, dont les niveaux de prix sont encore peu élevés même si le phénomène est encore marginal. La rénovation récente de l'école vétérinaire pour y accueillir des logements de standing en est révélatrice ..

La reconversion d'anciens locaux industriels pour y accueillir de nouvelles fonctions est déjà pratiquée à quelques endroits de la zone.

De façon générale, la mise en valeur du bâti et des espaces publics de qualité de ces quartiers peut être un élément identitaire particulièrement valorisant pour ceux-ci.



Illustration 57 : Anciennes maisons de maître (rue de Russie et rue Bara)

Source : ADT



Illustration 58 : Espaces publics avec valeur patrimoniale (boulevard de la Révision, avenue Van Volxem)

Source : ADT



Illustration 59 : Patrimoine Art Nouveau et Art Déco

Source : ADT



Illustration 60 : Patrimoine issu de l'activité industrielle et artisanale intégré dans le tissu urbain
 Source : ADT



Illustration 61 : Façade du Tri Postal (avenue Fonsny)
 Source : ADT



Illustration 62 : Interventions contemporaines, rénovation d'une maison néo-classique avec ajout d'une ouverture contemporaine (rue des Vétérinaires), construction nouvel à immeubles à appartements (rue d'Angleterre)
 Source : ADT

1.7 EQUIPEMENTS

1.7.1 EQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET DE FORMATION

Le périmètre d'observation est doté d'équipements d'enseignement et de formation dont quelques-uns ont un rayonnement supra-local (Erasmus Hogeschool et écoles d'enseignement technique : école de coiffure rue Bara, CEFA d'Anderlecht, etc.).

	Stalingrad	Porte de Hal	Marolles	Cureghem Vétérinaires	Cureghem Rosée	Cureghem Bara	Bosnie	Bas Forest	Anneessens
Enseignement maternel	1	4	6	4	4	3	1	3	4
Enseignement primaire	1	2	4	3	4	3	1	3	4
Enseignement secondaire (général, technique et pro)	3	1	2	2	1	3		1	4
Enseignement secondaire CEFA						1			1
Enseignement spécialisé			4	1				1	2
Enseignement supérieur non universitaire	3		2		1		1		2
Formation pour adultes	5	3	6	5	4	2	2	4	6
Soutien et accompagnement scolaire (écoles de devoirs)	1	13	11	4	5	6	1	4	6

Tableau 13 : Equipements d'enseignement

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

L'école Erasmus a décidé de maintenir son implantation à Cureghem le long du canal, alors que l'ISIB (Institut supérieur des ingénieurs de Bruxelles) qui était rue des Goujons a abandonné le quartier en raison. Cette dernière décision conduit à s'interroger sur la façon d'intégrer ce type d'équipements.

1.7.2 EQUIPEMENTS D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Le nombre d'équipements d'accueil de la petite enfance est réduit, tout particulièrement à Cureghem où l'on ne compte que 5 crèches (dont aucune dans le quartier Cureghem Rosée), alors même que la part des 0-3 ans dans la population y est particulièrement forte. Ce qui se traduit par un nombre peu élevé de places par enfant et souvent inférieur à la moyenne régionale (0.34 places par enfant de moins de 3 ans au 1^{er} janvier 2010).

	Stalingrad	Porte de Hal	Marolles	Cureghem Vétérinaires	Cureghem Rosée	Cureghem Bara	Bosnie	Bas Forest	Anneessens
Accueil de la petite enfance									
Nombre d'établissements	1	6	5	3		2	2	5	4
Nombre de places par enfant de moins de 3 ans résidant dans le quartier au 1 ^{er} janvier 2010	0.18	0.24	0.39	0.20	0	0.13	0.15	0.11	0.13

Tableau 14 : Equipements d'accueil de la petite enfance

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

1.7.3 EQUIPEMENTS CULTURELS

	Stalingrad	Porte de Hal	Marolles	Cureghem Vétérinaires	Cureghem Rosée	Cureghem Bara	Bosnie	Bas Forest	Anneessens
Arts de la scène, salles de spectacles	2	1	2	1				1	
Centre de prêts et de documentation	3	5	5			3		3	2
Centres culturels et artistiques	1	3	1			1		2	1
Cinémas		1						1	
Espaces publics numériques et espaces multimédias		1							
Formation à la culture via formations et stages culturels	1	2	1		1	1		1	1
Musées et salles d'exposition (temporaire)	2	1	4		1	4		2	1
Académies	2	3		1	1				
TOTAL	11	17	13	2	3	9	0	10	5

Tableau 15 : Equipements culturels

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

Le nombre d'équipements culturels présents est très faible dans certains quartiers (Bosnie : 0, Cureghem Vétérinaires : 2 équipements, Cureghem Rosée : 3 équipements. Par contre certains espaces du périmètre d'observation sont très riches en particulier la Porte de Hal. La majorité des équipements culturels de la zone sont situés dans les quartiers à l'intérieur du Pentagone. Mais les équipements d'importance supra locale sont relativement mieux répartis :

- dans le Pentagone : Les Brigittines, les Tanneurs (Marolles), Recyclart, les Riches Claires, le musée des égoûts (Anneessens), etc.
- hors Pentagone : le Wiels (Bas Forest), le Café-théâtre des Deux Gares (Cureghem Vétérinaires), le musée bruxellois de la Gueuze (Cureghem Bara), les Caves de Cureghem (Cureghem Rosée), la Porte de Hal, de Pianofabriek (Porte de Hal), etc.

Il existe dans le périmètre d'observation, un équipement culturel d'ampleur régionale : le centre d'art contemporain du Wiels. Outre son rôle régional, cet équipement mène également de nombreuses actions en direction des habitants du quartier.

Par ailleurs, le monde associatif est organisé de façon à créer une offre culturelle supplémentaire pour différentes communautés.

1.7.4 EQUIPEMENT D'AIDE AUX SANS-ABRIS ET DÉMUNIS

Comme de nombreux quartiers de gare, le quartier du Midi est fréquenté par une population marginalisée. Des équipements sont présents dans le périmètre d'observation pour apporter une aide spécifique aux sans-abris et aux démunis. On constate que ces équipements sont quasiment absents à Cureghem (1 seul dans le quartier Cureghem Rosée). Dans les autres quartiers, ils sont généralement situés loin des abords immédiats de la gare.

	Stalingrad	Porte de Hal	Marolles	Cureghem Vétérinaires	Cureghem Rosée	Cureghem Bara	Bosnie	Bas Forest	Anneessens
Aide spécifique aux sans-abris et aux démunis	1	2	6	1	-		1	1	4

Tableau 16 : Equipement d'aide aux sans-abris et démunis

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

1.7.5 BESOINS IDENTIFIÉS EN TERMES D'ÉQUIPEMENTS

Équipements locaux

Le niveau d'équipement actuel des quartiers autour de la gare du Midi, au vu des spécificités de leur population, présente des carences, malgré les équipements récents créés dans le cadre des contrats de quartier notamment et des fonds FEDER. Il manque entre autres :

- des équipements sportifs ;
- des équipements d'accueil de la petite enfance ;
- des écoles ;
- des espaces verts et d'aires de jeux.

L'étude en cours du BRAT et de l'ADT sur les besoins en équipements a permis d'identifier les besoins de création de places dans l'enseignement maternel et primaire par quartier au vu du déficit actuel de places et de l'évolution de la population à scolariser. Les données sont reprises ci-après.

Ecoles maternelles

N°	Territoire	Projection des places à créer d'ici 2020 ³³
8	MAROLLES	39
9	STALINGRAD	159
10	ANNEESSENS	282
11	CUREGHEM BARA	328
12	CUREGHEM VETERINAIRE	219
13	CUREGHEM ROSEE	100
48	PORTE DE HAL	208
49	BOSNIE	380
50	BAS FOREST	698

Tableau 17 : Besoins de places dans les écoles maternelles

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

Les quartiers de Cureghem, mais encore plus de Bosnie et du bas Forest ont des besoins très conséquents en termes de créations de classes maternelles d'ici 2020.

Ecoles primaires

N°	Territoire	Projection des places à créer d'ici 2020 ³⁴
8	MAROLLES	92
9	STALINGRAD	5
10	ANNEESSENS	124
11	CUREGHEM BARA	292
12	CUREGHEM VETERINAIRE	527
13	CUREGHEM ROSEE	159
48	PORTE DE HAL	599
49	BOSNIE	566
50	BAS FOREST	851

Tableau 18 : Besoins de places dans les écoles primaires

Source : BRAT pour ADT. « Inventaire des équipements et services à la population en Région de Bruxelles-Capitale », 2010

³³ En tenant compte des besoins pour combler le déficit actuel et des besoins pour faire face à l'accroissement de population.

³⁴ En tenant compte des besoins pour combler le déficit actuel et des besoins pour faire face à l'accroissement de population.

Les quartiers de Cureghem Vétérinaires, Bosnie et Bas Forest ont à l'horizon 2020 des besoins importants de création d'écoles primaires.

Des projets de création de places sont en cours pour répondre pour partie à ces besoins. Ainsi dans l'ensemble de la zone d'observation Midi on identifie 1158 nouvelles places scolaires programmées.

N°	Territoire	Places programmées
8	MAROLLES	230
9	STALINGRAD	0
10	ANNESENS	0
11	CUREGHEM BARA	60
12	CUREGHEM VETERINAIRE	200
13	CUREGHEM ROSEE	0
48	PORTE DE HAL	500
49	BOSNIE	0
50	BAS FOREST	168

1.7.6 FOIRE DU MIDI

Depuis 1885, le quartier de la gare du Midi est connu pour accueillir durant cinq semaines en été (pour 2011 : entre le 16 juillet et le 21 août) la foire du Midi. Celle-ci est implantée sur le territoire de la ville de Bruxelles entre la Porte de Hal et la porte d'Anderlecht. Elle est particulièrement importante (123 stands pour l'édition 2011) et attire en conséquence un public en provenance de toute la Région, voire au-delà.



Illustration 63 : Foire du Midi (édition 2011)

Source : EAS-ADT

1.8 DYNAMISME ECONOMIQUE

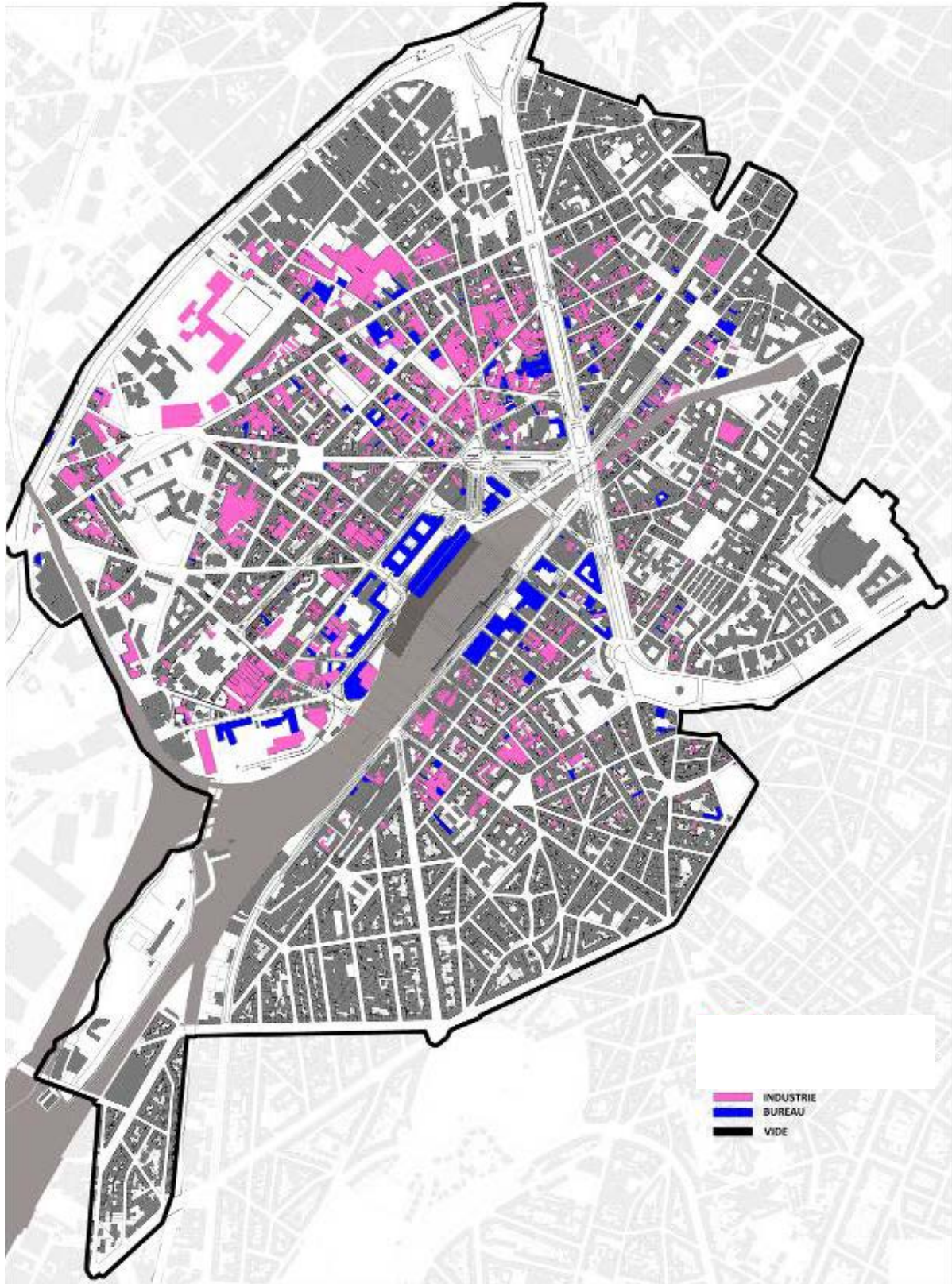
1.8.1 RÉPARTITION DES ACTIVITÉS

D'après les données de la Banque Nationale de Belgique³⁵, la répartition du nombre d'entreprises par grandes classes d'activités montre une surreprésentation dans le périmètre d'observation du secteur « commerce et réparation de véhicules » par rapport à la moyenne régionale avec 35.5 % contre 22.2 % pour la Région. Cette surreprésentation concerne particulièrement les quartiers de Cureghem et en premier lieu, le quartier Cureghem Rosée avec 51.7 % d'entreprises dans le secteur du commerce et de la réparation de véhicules (où se situe le quartier Heyvaert, haut lieu du commerce de voitures de seconde main).

Les autres secteurs sur lesquels on constate une légère surreprésentation sont les secteurs suivants : l'industrie manufacturière, la construction, le transport et l'entreposage, l'hébergement et la restauration. Hormis l'hébergement et la restauration, ces secteurs sont ceux qui demandent des surfaces de locaux d'activités importantes. Le rendement au m² de surface occupée est plus faible que dans d'autres activités, elles sont donc à la recherche de lieux d'installation les moins chers possibles.

Le quartier de Cureghem Bara concentre plus de 26 % du nombre d'entreprises du périmètre d'observation (614 sur 2 349) ce qui révèle une grande mixité fonctionnelle. C'est précisément dans ce quartier que se situent un grand nombre de petits locaux d'activités en coexistence avec de l'habitat. Dans les quartiers Cureghem Vétérinaires ou Cureghem Rosée, les locaux sont de taille plus conséquentes (et probablement les entreprises également), la coexistence avec le logement peut y être plus difficile en raison des conditions d'approvisionnement (circulation de camions) et des nuisances sonores.

³⁵ Les informations données dans le présent chapitre reposent sur le nombre d'entreprises présentes et non leur volume d'activité ou leur nombre de salariés. Une approche sur ces deux derniers éléments pourraient donner une image totalement autre des quartiers. Dans le cadre d'un travail plus approfondi, il serait nécessaire d'avoir une connaissance plus fine du tissu économique de la zone.



Carte 76 : Localisation des entrepôts en rez-de-chaussée et des bureaux aux étages

Source : ADT sur base d'observations sur place et d'après « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008

Les quartiers se distinguent par ailleurs par des spécialisations fortes de chacun. Par rapport au périmètre d'observation, on observe pour chaque quartier une spécialisation nettement plus marquée dans les secteurs d'activités suivants :

- Anneessens : autres activités de services, activités extra territoriales ;
- Bas Forest : Construction, transport et entreposage, activités spécialisées, scientifique et techniques ;
- Bosnie : Construction, information et communication (à mettre au regard de la création autour du Wiels d'un pôle créatif et culturel) ;
- Cureghem Bara : Commerce et réparation de véhicules, activités financières et d'assurances (quartier qui accueille les développements ouest de l'opération tertiaire Midi) ;
- Cureghem Rosée : Commerce et réparation de véhicules (commerces de véhicules de seconde main du secteur Heyvaert), activités immobilières ;
- Cureghem Vétérinaire : Construction, transport et entreposage ;
- Marolles : Commerce et réparation de véhicules, Hébergement et restauration (ces deux spécialités sont en lien avec la forte fréquentation de ce quartier de centre-ville et son attractivité touristique) ;
- Porte de Hal : aucune forte spécialisation par rapport au périmètre d'observation ;
- Stalingrad : Hébergement et restauration, activités de services administratifs et de soutien.

		ANNESENS	BAS FOREST	BOSNIE	CUREGHEM BARA	CUREGHEM ROSEE	CUREGHEM VETERINAIRE	MAROLLES	PORTE DE HAL	STALINGRAD	Périmètre d'observation	Région
A	Agriculture, sylviculture et pêche	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
B	Industries extractives	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
C	Industrie manufacturière	7,9%	6,7%	6,5%	6,4%	7,9%	9,2%	2,5%	3,5%	4,0%	6,3%	4,0%
D	Production et distribution d'électricité, de gaz,	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1%
E	Production et distribution d'eau; assainissement, gestion des déchets et dépollution	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
F	Construction	5,8%	13,3%	18,1%	6,2%	3,8%	13,4%	5,6%	10,5%	2,8%	7,8%	7,0%
G	Commerce; réparation de véhicules automobiles et de motocycles	33,8%	22,0%	19,6%	43,0%	51,7%	33,2%	36,9%	27,5%	26,2%	35,5%	22,7%
H	Transports et entreposage	2,5%	11,3%	3,6%	3,3%	5,3%	6,7%	2,0%	4,1%	3,2%	4,3%	2,5%
I	Hébergement et restauration	7,2%	3,3%	4,3%	7,7%	6,4%	4,9%	17,2%	11,7%	23,4%	9,5%	7,1%
J	Information et communication	5,0%	6,7%	16,7%	4,1%	4,9%	4,9%	3,0%	3,5%	5,2%	5,3%	6,3%
K	Activités financières et d'assurance	2,5%	2,0%	2,9%	4,1%	0,8%	2,5%	2,5%	4,1%	2,0%	2,8%	6,5%
L	Activités immobilières	8,6%	5,3%	5,8%	9,1%	11,7%	9,2%	9,1%	8,8%	7,1%	8,7%	10,5%
M	Activités spécialisées, scientifiques et techniques	9,4%	15,3%	10,1%	7,2%	1,5%	8,5%	9,6%	9,4%	10,7%	8,4%	17,7%
N	Activités de services administratifs et de soutien	4,0%	2,0%	3,6%	2,4%	2,6%	3,2%	4,0%	4,1%	6,3%	3,4%	5,2%
P	Enseignement	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,4%	0,2%	0,1%
Q	Santé humaine et action sociale	2,5%	3,3%	2,9%	1,5%	1,9%	1,4%	4,0%	5,3%	3,6%	2,6%	4,9%
R	Arts, spectacles et activités récréatives	0,7%	0,0%	0,7%	0,7%	0,4%	0,4%	1,5%	2,3%	0,8%	0,8%	1,4%
S	Autres activités de services	7,2%	7,3%	5,1%	2,8%	1,1%	2,1%	0,5%	5,3%	4,0%	3,6%	3,3%
T	Activités des ménages en tant qu'employeurs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
U	Activités extra-territoriales	2,9%	0,7%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,8%	0,6%
	Nombre total d'entreprises	278	150	138	614	265	283	198	171	252	2 349	47 897

Tableau 19 : Répartition des entreprises par quartiers et par grandes classes Nacebel

Source : Banque Nationale, 2007

1.8.2 LE SECTEUR HÔTELIER

Le secteur hôtelier s'est développé à la gare du Midi de façon importante ces dernières années, traduisant l'intérêt des grands groupes hôteliers pour la situation à proximité des gares. Toutefois l'installation de ces hôtels a été retardée par l'image du quartier perçue comme négative par ce type d'investisseurs. Les locaux destinés à un hôtel dans la gare du Midi livrés depuis le début des années 1990 sont en cours de travaux, ils devraient être occupés prochainement. On identifie un hôtel 5 étoiles présent dans le quartier.

Secteur hôtelier Midi

	*****	****	***	**	*	TOTAL
nombre d'établissements	1	3	7	3	1	15
nombre de chambres	60	459	637	92	32	1 280

Tableau 20 : Etablissements hôteliers

Source : Visit Brussels

1.8.3 COMMERCE ET HORECA

L'importance du secteur du commerce / HORECA et du potentiel d'animation de l'espace public qu'il représente nécessite d'avoir un regard particulier sur ce secteur.

Périmètre d'observation

Dans le périmètre d'observation, le commerce est très présent. Six catégories peuvent être relevées :

- les commerces de grossistes de vêtements principalement situés dans la rue Bara et le quartier du Triangle ;
- les commerces liés au secteur automobile présents chaussée de Mons, dans le quartier des Vétérinaires et pour les voitures d'occasion dans le quartier Heyvaert ;
- les commerces de proximité relativement bien répartis sur l'ensemble du périmètre, avec une dominante d'épicerie, de primeurs et de produits alimentaires;
- l'HORECA présent aux abords de la Gare et le long de l'avenue de Stalingrad ;
- les marchés du Midi (le dimanche matin) et le marché des Abattoirs (vendredi, samedi, dimanche matin) ;
- les commerces de la gare qui visent la clientèle des navetteurs, constitués majoritairement d'enseignes autour de l'alimentaire et de l'habillement.

De façon générale, le commerce présent dans la zone contribue peu à la valorisation des quartiers : les devantures présentent souvent un aspect délabré, les enseignes sont mal intégrées dans les façades (et souvent en contravention avec les règlements communaux) et certaines activités (notamment grossistes et commerces de voitures d'occasion) génèrent des problèmes de circulation dans les quartiers et d'environnement (stockage des cartons, gestion des huiles, etc.).

Quelques évolutions se profilent dans le périmètre :

- La part de commerces liés aux voitures devrait diminuer dans les années qui viennent. Le départ des commerces de voitures d'occasion du quartier Heyvaert est organisé par la Région à l'avant-port. Le déménagement du grand garage Renault du square Albert est annoncé à Drogenbos.
- La société Abatan qui gère les abattoirs et le marché a un projet de création d'une halle alimentaire ouverte tous les jours offrant des produits de qualité supérieure à la gamme présente le week-end sur le marché. Par ailleurs, elle développe un projet immobilier visant à réorganiser ses activités et permettre une meilleure intégration urbaine du site.
- Deux contrats de quartier commerçants sont présents dans le périmètre d'observation. L'un concerne la Chaussée de Mons et est gérée par l'agence d'ATRIUM de Cureghem, l'autre concerne la Gare du Midi et ses abords et est gérée par l'agence ATRIUM Midi. Comme tous les contrats de quartiers commerçants, ils concernent des zones où l'activité commerciale connaît des difficultés.

Périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel correspond sensiblement au périmètre du contrat de quartier commerçant Midi.

Deux mondes : le centre commercial de la Gare et le commerce de quartier

Le commerce dans le périmètre du contrat de quartier commerçant Midi se caractérise par une dichotomie totale entre d'une part, les commerces situés dans la gare et ses pourtours immédiats (Places Horta et Marcel Broodthaers uniquement) et d'autre part, les commerces situés en dehors de la gare. Leur statut, leur positionnement commercial, leurs clients diffèrent grandement, même si quelques commerces de la gare sont, semble-t-il, utilisés par des habitants du quartier (petit GB notamment).

Le commerce de la gare est constitué majoritairement d'enseignes et vise la clientèle de navetteurs. En dehors de la gare, il s'agit de commerces indépendants souvent de proximité et pouvant proposer des produits alimentaires « exotiques ». Leur concentration et leur offre diversifiée leur permet d'être attractifs au-delà même du périmètre du quartier (notamment commerces ibériques dans l'îlot en triangle Spaak-Argonne-Esplanade de l'Europe, restaurateurs grecs de la rue de l'Argonne), ce qui constitue un atout pour le quartier.

En dehors de la Gare, près de 20 % des locaux commerciaux ne sont pas en activité, alors que la vacance dans la gare est nulle.

	Anderlecht	Saint Gilles	Galerie de la Gare	Total
Commerces en activité	164	145	60	369
Commerces à louer	14	1	-	15
Commerces à vendre	5	1	-	6
Commerces à louer/vendre	2	-	-	2
Cellules en rénovation	1	-	-	1
Cellules à l'abandon	9	16	-	25
Cellules vides / statut inconnu	16	11	-	27
Total	211	174	60	445
% de commerces en activités	77,7	83,3	100,0	82,9

Tableau 21 : Locaux commerciaux

Source : ATRIUM, base de données Oligo 27 juin 2011

Les niveaux de loyers entre les commerces hors gare et dans la gare sont très différents. L'estimation moyenne, selon ATRIUM, des loyers des surfaces commerciales en dehors de la gare est comprise entre 120 et 150 euros le m², alors que pour la gare ce montant s'élève à 400 euros le m²/an.

Il serait intéressant de développer une stratégie coordonnée et complémentaire pour le développement du commerce dans la gare et hors de la gare. L'enjeu étant de pouvoir avoir une vision sur l'ensemble des commerces du quartier y compris ceux de la gare et de toucher tant les commerces en difficulté que ceux n'en connaissant pas.

Particularités des commerces du quartier

De part et d'autre des voies ferrées, quelques particularités peuvent être relevées.

Côté est :

- Présence rue de l'Argonne de quelques restaurateurs implantés de longue date dont la renommée est régionale ;
- arrivée de quelques commerces en lien avec la proximité de la Gare et les nouvelles opérations immobilières dans le quartier (GB express de l'avenue Fonsny, deuxième implantation d'Artipain, une boulangerie/sandwicherie qui était implantée anciennement dans le quartier et qui avait été relocalisée en lien avec les opérations du PPAS Fonsny 1).

Côté ouest :

- présence dans l'îlot situé entre le boulevard Jamar et la rue de l'Argonne de commerces ibériques qui en raison de leur offre spécialisée et leur concentration sont des commerces de destination ;
- présence de grossistes de vêtements dans le quartier du Triangle.

Soucieuse de valoriser l'image commerciale du quartier, l'antenne d'ATRIUM Midi souhaite lancer pour la rue de Fiennes, un projet de rue des cuisines du Monde..Il s'agit de tirer profit de la multiculturalité présente pour la rendre attractive.



Carte 77 : Affectation en commerce des rez-de-chaussée

Source : ADT

Le marché du Midi

Le quartier se caractérise également au niveau commercial par la présence d'un marché exceptionnel par sa taille se tenant le dimanche matin. C'est l'un des 5 plus importants marchés d'Europe avec environ 350 marchands. L'une de ses spécificités est de proposer un grand nombre de fleurs et plantes vertes (la surface qui leur est dédiée représente un terrain de foot). Le marché propose par ailleurs des produits alimentaires qui n'ont pas été vendus sur les autres marchés durant la semaine (pour cette raison, ce marché est classé en catégorie C).

Ce 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 les places de la Constitution et de l'Europe.

Le marché fait l'objet d'une concession octroyée par la commune de Saint-Gilles à la société Charve pour une période de 9 ans. Ce marché représente une recette fiscale importante pour la commune de Saint-Gilles (800 000 euros annuel).



Illustration 64 : Vue du marché du Midi,

Source : ADT

En arrière-plan passage d'un train et présence de la foire du Midi.

Le gestionnaire identifie trois contraintes principales pour la tenue du marché : l'alimentation électrique, le nettoyage et les placements. Le nettoyage constitue le principal problème.

Le gestionnaire du marché plaide pour des améliorations sur les points suivants:

- absence de toilettes publiques ;
- un seul point d'accès à l'eau ;
- gabarit inadapté d'évacuation des eaux ;
- dégradations intervenant entre le dernier passage de Bruxelles Propreté et le moment d'installation des stands ;
- renforcement de la fréquence de curage des égouts ;
- présence de déjections, de dépôts sauvages ;

1.8.4 L'ÉMERGENCE D'UN PÔLE CRÉATIF ET CULTUREL

Dans le quartier Saint Antoine, autour du Wiels, a émergé un pôle créatif et culturel. Le pôle créatif, plutôt à dominante néerlandophone, s'est développé quant à lui autour du Canal dans sa portion centrale (entre Molenbeek et Bruxelles-Ville).

Le secteur créatif trouve dans ce quartier :

- un niveau de prix de l'immobilier attractif même s'il est en augmentation ces dernières années ;
- des opportunités immobilières notamment dans la reconversion d'anciens locaux industriels.

Sont implantés des bureaux d'architecture, des sociétés d'événementiels, des bureaux de graphisme, une maison d'édition, etc.. Ce tissu d'entreprises du secteur créatif est complété par un réseau d'institutions culturelles, au premier titre desquelles figure le Wiels, mais où l'on retrouve également la maison des cultures de Saint-Gilles, le Brass, les Bains connective, la compagnie Rosas, etc.

Côté Cureghem, l'implantation de The Egg témoigne également d'un certain dynamisme culturel.

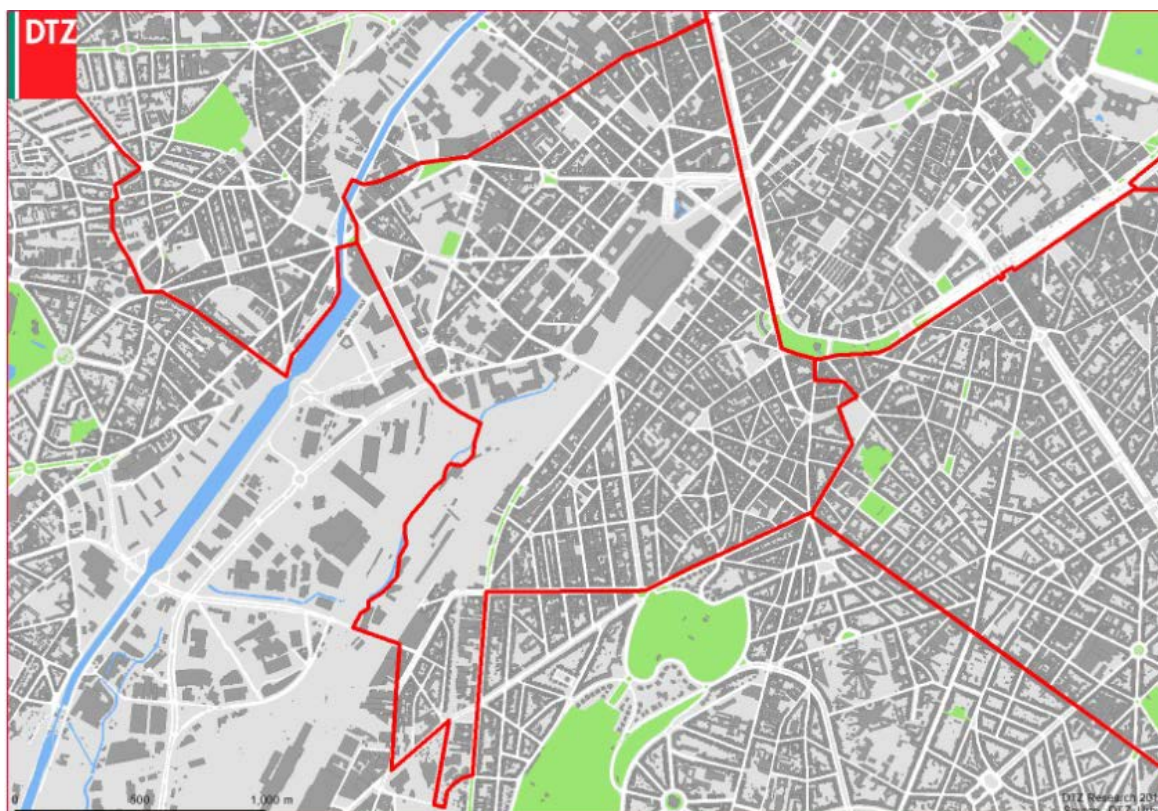
Il y a donc dans cette zone une opportunité de renforcer le développement d'un pôle créatif, ce qui est un facteur d'amélioration important de son image.

1.8.5 LE SECTEUR TERTIAIRE

La première période du développement de la fonction administrative dans ce quartier fait suite à la réalisation de la Jonction Nord-Midi. Le quartier administratif est alors limité à l'îlot de la Tour du Midi (réalisée entre 1962 et 1967, occupée par la caisse nationale des Pensions) et l'îlot situé de l'autre côté de l'avenue Paul-Henri Spaak (éditions du Lombard).

L'arrivée du terminal TGV dans les années 1990 inaugure une seconde période pour le développement tertiaire du quartier avec l'ambition de créer un quartier d'affaires accueillant des entreprises internationales.

Pour ce chapitre particulier, le périmètre d'analyse du secteur tertiaire correspond au périmètre « Midi » de l'observatoire des bureaux de la Région de Bruxelles-Capitale, identique à celui utilisé par DTZ (et correspondant globalement au périmètre d'analyse des autres agents immobiliers). Ce périmètre est proche de notre périmètre d'observation. Il ne comprend pas la partie de Cureghem comprise entre la chaussée de Mons et le Canal où la présence de bureaux est très faible.



Carte 78 : Périmètre d'observation du marché tertiaire

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

Caractéristiques du marché immobilier tertiaire

Les spécificités du marché immobilier tertiaire de la Gare du Midi sont résumées dans le tableau ci-dessous. La comparaison avec le quartier Nord et la Région de Bruxelles-Capitale dans son ensemble est présentée de manière indicative.

	Quartier Midi	Quartier Nord ³⁶	Région bruxelloise
Stock (m ²)	588 000	1 506 000	13 114 000
Stock disponible (m ²)	40 443	111 382	1 577 000
Taux de vacance	6.9%	7.4%	12.0%
Stock disponible dans les bâtiments de moins de 7 ans	-	37 000	340 000
Taux de vacance des bâtiments de moins de 7 ans	0.0%	16.4%	20.3%
Loyer le plus élevé (€/m ² /an)	180	160	265
Loyer moyen (€/m ² /an)	160	130	170
Volume moyen occupé par une société (m ²)	2 730	1 600	395
Volume moyen des transactions (m ²)	6 034	6 638	1 136
Part du secteur public	46.0%	49.0%	33.0%
Part du secteur public y compris SNCB et filiales	77.0%	49.0%	34.0%
Part de bâtiments de moins de 5 ans	14.1%	14.9%	12.7%
Volume moyen annuel des transactions (constaté sur ces 5 dernières années, en m ²)	18 000	68 000	507 000

Tableau 22 : Principaux ratios du marché immobilier tertiaire du quartier Midi

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

Principales spécificités

³⁶ Quartier relativement comparable car constitué autour d'une gare et relativement excentré tout comme le quartier Midi.

- Marché très récent qui s'est développé principalement à partir des années 1990 (de l'ordre de 270.000m² de bureaux ont été construits entre 1990 et 2005³⁷, d'où une présence réduite de produits obsolètes par rapport au reste de la Région ;
- Taille réduite du marché par rapport à d'autres pôles tertiaires régionaux (en 2011 : 588 000 m² soit 4.5 % du marché bruxellois) ;
- Vacance très faible (6.9 % de bureaux vides pour une moyenne régionale de 12%), ce qui s'explique par la faible taille du marché et son côté récent. Un autre point marquant est l'absence de vacance dans les bâtiments récents (< 7 ans) alors qu'elle est de l'ordre de 20% pour la Région bruxelloise ;
- Nombre élevé de propriétaires-occupants ou de locataires de longue durée ;
- Part très élevée du secteur public parmi les occupants (46 % hors SNCB et ses filiales, 77 % en les incluant pour une moyenne régionale de 34 % SNCB comprise) ;
- Loyer moyen de 160 euros le m² par an pour une moyenne régionale de 170 ;
- le volume moyen occupé par une société (2.730m²) et le volume moyen des transactions (6.034m²) sont plus élevés que la moyenne régionale. Ceci est sans doute à mettre en relation avec la présence importante (en pourcents) de bâtiments de grande taille (plus de 10.000m²) dans le quartier de la Gare du Midi, ce qui induit des transactions de plus grande taille.

Principaux occupants

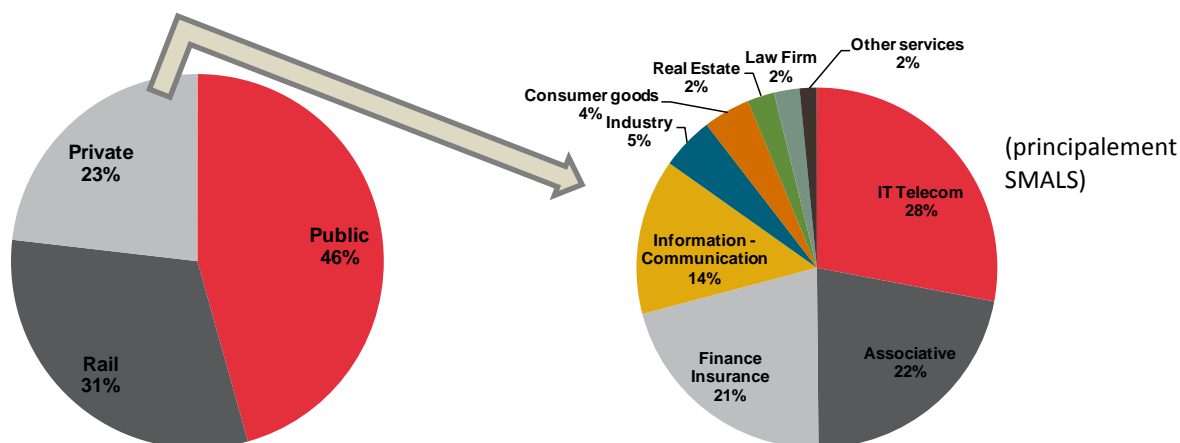


Illustration 65 : Activité et occupants constatés à partir des transactions effectuées depuis 2000 dans le quartier Midi

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

De façon générale, le marché bruxellois dans son ensemble est dominé par la présence des organes administratifs et politiques publics, tant belges qu'internationaux, auxquels il faut rajouter les activités directement liées à la présence européenne ainsi que le secteur financier et des services aux entreprises.

³⁷ Observatoire des bureaux, sous la direction de Michel De Beule et Christian Dessouroux. *Bruxelles, ses bureaux, ses employés*. Bruxelles, 2009, p.16)

Dans le quartier Midi, l'examen des transactions enregistrées depuis 2000 montre la présence dominante du secteur public. En comprenant la SNCB et ses filiales, 77 % des m² ayant fait l'objet de transactions sont occupés par des organes publics. La moyenne régionale se situe elle à 34 %, ce qui est déjà élevé par rapport à d'autres villes de cette taille en Europe.

Les occupants principaux sont :

- La SNCB (INFRABEL, B-Cargo, TUC-Rail, ...) ;
- L'Etat belge (ONSS, Ministère de l'emploi, Pensions, Ministère de la Justice, ONEM) ;
- Swiss Life ;
- Le groupe S ;
- Smals (services ICT pour le secteur social et le secteur des soins de santé, quasi semi-public) ;
- Test Achat (occupant historique du quartier).

L'occupant principal du quartier de la gare du Midi est clairement le groupe SNCB (toutes entités confondues) qui occupe aujourd'hui de l'ordre de 220.000m² de bureaux (en propriété et en location), soit plus de 35% du stock total du quartier.

Il s'agit donc essentiellement d'administrations et de back office privé (mais dont le principal représentant, la SMALS, ne vend ses services qu'au public). Selon DTZ, les activités privées accueillies sont essentiellement du traitement d'informations ne nécessitant pas de personnel très qualifié. Les entreprises ont choisi le quartier Midi pour l'excellente accessibilité régionale et nationale en transport public qu'il offrait à leurs salariés.

La connectivité internationale n'a pas attiré de société à l'exception du centre de coordination d'ARCELOR : 1000 m² environ). Les entreprises françaises, qu'on attendrait à proximité du terminal Thalys, sont davantage présentes dans d'autres quartiers de la Région notamment autour de l'avenue Louise, là où résident également des ressortissants français.

Il est constaté par DTZ que les salariés, notamment des entreprises publiques, sont liés à des horaires de bureaux très fixes avec peu d'amplitude horaire. Ceci ne contribue pas à faire vivre le quartier, les employés arrivant tous à la même heure, repartant tous au même moment et n'utilisant que très peu le quartier sur le temps de midi. Ceci contribue à vider le quartier proche de la gare au-delà de certaines heures. Les salariés des entreprises privées, ayant des horaires plus flexibles, contribuent traditionnellement à une animation plus grande du quartier sur une durée de la journée plus importante. Il y a toutefois une mixité fonctionnelle présente au-delà de la zone immédiatement proche de la gare.

Principaux propriétaires

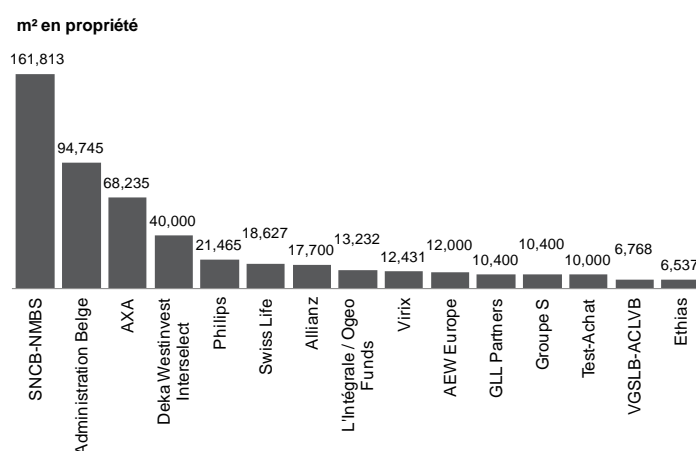


Illustration 66 : Répartition des m² ayant fait l'objet de transactions depuis 2000 selon leur propriétaire

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

Les principaux propriétaires d'immeubles ayant fait l'objet de transactions depuis 2000 sont la SNCB et les administrations qui détiennent près de 51 % du stock. La SNCB (toutes entités confondues) est propriétaire de d'environ 168.000m² de bureaux dans le quartier, soit près de 30% du stock total.

Ce qui est particulièrement inhabituel par rapport à d'autres quartiers de bureaux, c'est le taux élevé de propriétaires-occupants dans le secteur privé (Philips, Swiss Life, groupe S, etc.). Cette propension élevée de propriétaires-occupants assure une certaine stabilité. A contrario, cela entraîne également un risque à moyen ou long terme. De grands occupants, lorsque l'immeuble qu'ils occupent arrive en fin de cycle de vie, pourraient quitter le quartier, en raison de la faible disponibilité de surfaces disponibles dans le quartier.

Répartition des surfaces

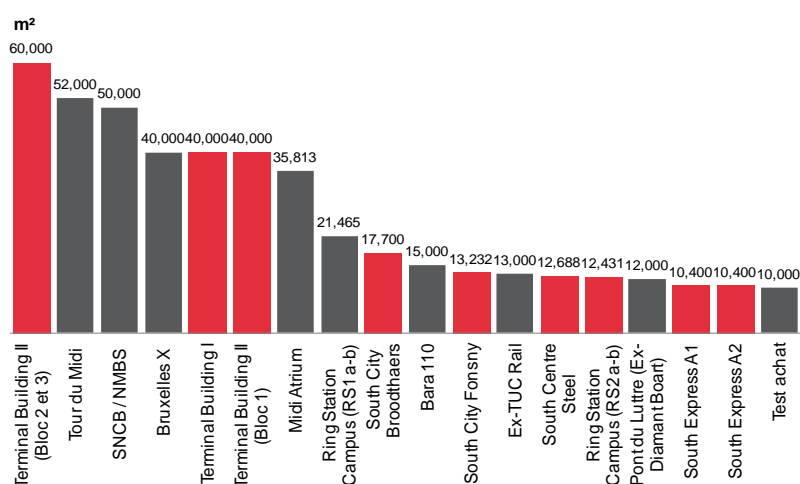


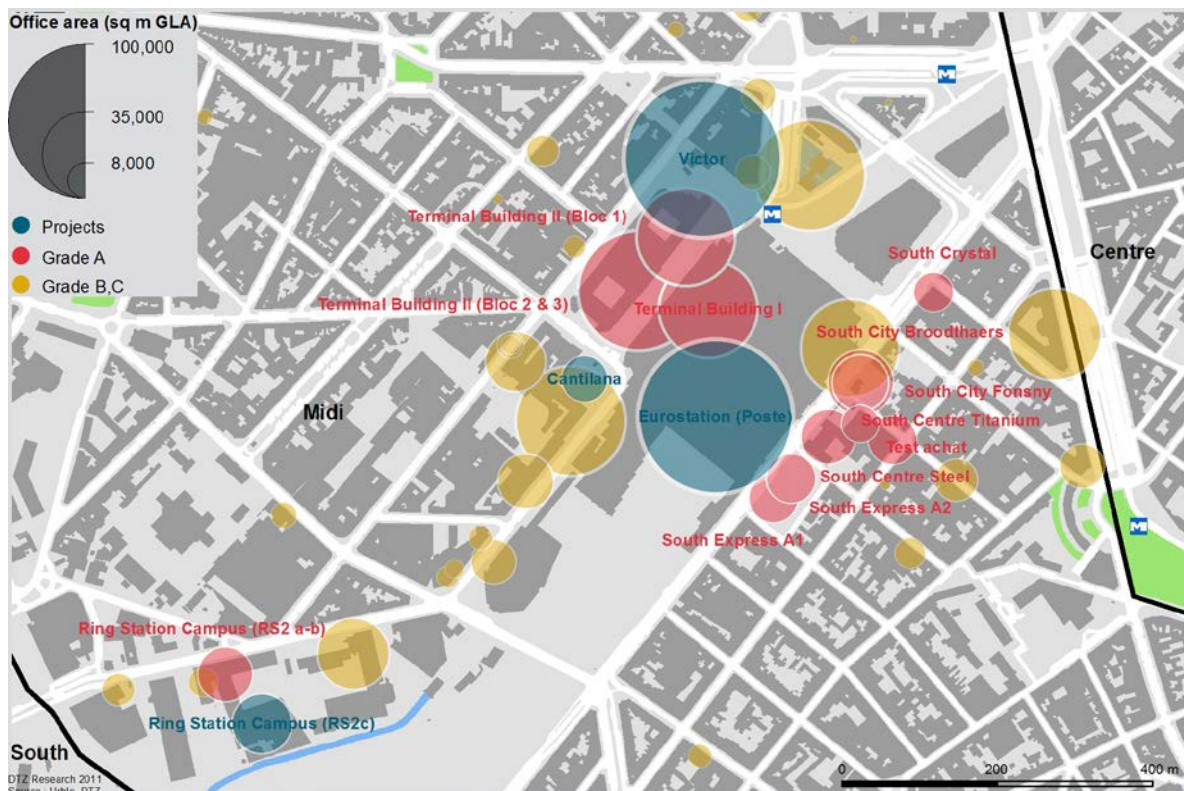
Illustration 67 : Répartition des m² selon les bâtiments du quartier Midi

Figurent en rouge les immeubles dénommés par DTZ comme étant de catégorie A, soit les immeubles de moins de 7 ans dans le cas présent et correspondant aux standards actuels du marché de bureaux. Seuls les bâtiments de plus de 10 000 m² sont représentés.

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

Les principaux occupants du quartier présentent, comparativement à la moyenne bruxelloise, une taille relativement importante. Sept immeubles comptent à eux seuls pour 50% du stock de bureaux du quartier Midi. De plus, l'offre de bureaux est très concentrée aux abords directs de la gare du Midi.

Les bâtiments représentant le stock de qualité du quartier sont concentrés principalement dans des immeubles récents situés de part et d'autre de la gare dans les îlots ayant été totalement reconstruits (périmètre du PPAS Fonsny 1 et de part et d'autre de la place Horta). Un bâtiment situé sur l'îlot compris entre la rue des Deux Gares et les voies ferrées : le Ring Station Campus, est également classé dans cette catégorie grâce à une réhabilitation récente d'un ancien immeuble industriel (occupé par les services ICT de la SNCB).



Carte 79 : Localisation des surfaces de bureaux et état des bâtiments

Source : DTZ Research, pour le compte de l'ADT

Le grade A correspond aux bâtiments de moins de 7 ans, les grades B et C correspondent à des bâtiments dont l'obsolescence est plus élevée.

Attractivité du quartier

Selon DTZ, le quartier souffre d'un déficit d'image important lié notamment à la faible qualité des espaces publics et au manque d'animation du quartier (dû entre autres à la faiblesse tant quantitative que qualitative de l'offre commerciale).

Faute notamment d'offre disponible (en raison du niveau très faible de vacance), les entreprises ne choisissent que très peu le quartier du Midi pour s'y implanter. Le quartier n'est pas « positionné » comme un véritable marché, au contraire des autres quartiers de bureaux bruxellois (quartier européen, centre-ville, Louise et quartier Nord notamment).

Malgré ce constat de nombreux projets se développent aujourd'hui dans le quartier.

1.9 LES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

L'analyse du fonctionnement et des caractéristiques spatiales, urbaines, et socio-économiques de la gare du Midi et des quartiers environnants, nous permet d'identifier une série d'enjeux pour le développement à venir de la zone, et ce suivant deux échelles distinctes :

- la gare et le pôle intermodal
- le quartier de la gare (=périmètre opérationnel) et les quartiers alentours (= périmètre d'observation)

1.9.1 LA GARE ET LE PÔLE INTERMODAL

→ **La visibilité de la gare et de ses accès. La gare comme signal urbain.** La configuration de la gare et les espaces publics qui l'entourent ne permettent pas de la percevoir clairement dans le paysage urbain, et ses accès, encore moins. Or cet équipement structurant – gare internationale de Bruxelles et nœud majeur de transports publics – doit pouvoir faire signal dans la ville, d'une part pour optimiser son accessibilité, et d'autre part pour valoriser son image et en faire bénéficier le territoire bruxellois.

→ **La lisibilité des espaces au sein de la gare et du pôle intermodal.** Les cheminements au sein de la gare, du pôle intermodal, et vers la ville, souffrent d'un manque de clarté qui nuit à l'orientation des usagers et qui se voit encore aggravé par une signalétique défailante. Les cheminements et la signalétique doivent être repensés pour permettre à la gare de jouer efficacement son rôle de pôle de transports urbains. Les accès aux transports publics doivent être davantage regroupés. La lisibilité représente ici un enjeu d'autant plus fondamental que la gare du Midi accueille de nombreux voyageurs étrangers qui doivent pouvoir s'orienter au premier regard sans connaître les lieux.

→ **Créer une gare extravertie. La gare comme polarité urbaine.** En tant qu'équipement majeur de transports, la gare devrait pouvoir fédérer un ensemble de services urbains attractifs, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les habitants du quartier et pour les Bruxellois. Aujourd'hui elle ne joue pas ce rôle de polarité urbaine pour un ensemble de raisons. L'implantation, dans la gare et autour d'elle, d'équipements aussi bien locaux que régionaux, permettrait de renforcer son attractivité et ses liens avec la ville.

→ **Développer l'arrière-gare.** L'accès actuel de la gare situé au croisement de la rue de France, de la place Horta et de la rue de l'Instruction est presque confidentiel et peu valorisé. Il constitue pourtant le principal accès à la gare depuis Anderlecht et le quartier de Cureghem. A ce titre, il devrait être davantage mis en valeur, et ce d'autant plus au regard des développements urbains récents et à venir dans le quartier (Ecole des Vétérinaires, Bara-de Lijn, projet Euroimmostar sur l'îlot France-Bara, etc.), et au-delà : partie sud du Canal, Wiels, ZIR Van Volxem... Il s'agira d'y développer l'ensemble des services ferroviaires nécessaires afin d'y constituer une nouvelle entrée de gare, comme cela a été fait à Anvers ou encore au Mans, à l'occasion de l'arrivée du TGV.

→ **Créer de la convivialité et replacer l'utilisateur au cœur de la conception des espaces.** Si les qualités fonctionnelles d'un pôle de transports de cette ampleur sont fondamentales (lisibilité, capacité d'absorber les flux, etc...), les qualités d'ambiance et de convivialité n'en sont pas moins un facteur décisif de son image et donc de son attractivité. Introduire la lumière naturelle, soigner l'éclairage artificiel, améliorer la sonorisation et favoriser les matériaux de qualité et chaleureux devraient à ce titre constituer une des priorités de la restructuration de la gare.

→ **Accueillir et informer.** Il s'agit là des fonctions premières d'un pôle intermodal et plus encore d'une gare internationale. Aujourd'hui les services d'information sur la gare, les transports en commun, l'orientation dans la ville et l'information touristique sont peu visibles et peu développés.

→ **Une nouvelle place pour le tramway ?** Les projets de la STIB relatifs au passage du pré-métro au métro, remettent en cause la configuration actuelle de la circulation des tramways autour de la gare du Midi. Une alternative se présente aujourd'hui : le maintien du tramway en surface ou son passage en souterrain. Le maintien en surface, d'un coût moins élevé, serait aussi l'occasion de requalifier les espaces publics de l'avenue Fonsny au profit des transports publics plutôt que de la voiture.. En tout état de cause, il convient de poser des choix et d'intégrer au mieux la solution choisie dans le fonctionnement global du pôle intermodal.

→ **Requalifier la rue couverte.** La rue couverte est décrite comme un des espaces les plus sordides de la gare du Midi (traversée difficile, absence d'éclairage naturel, pollution, odeurs nauséabondes de toutes natures). Sa requalification représente un enjeu majeur pour le confort et l'image de la gare du Midi.

→ **Quelle place pour la voiture et quelle place pour le piéton dans le pôle intermodal ?** Le trafic automobile est saturé une grande partie de la journée dans le quartier. De nombreux carrefours sont accidentogènes. La voiture envahit l'espace public (stationnement, y compris stationnement sauvage, kiss and ride, taxis), tandis que le piéton est souvent confiné dans des espaces étriqués et inconfortables. Il convient de diminuer l'emprise dévolue à la voiture et de donner la priorité au piéton autour de la gare.

→ **Un dispositif de livraisons efficace.** Il est important d'aménager, pour les commerces de la gare et ceux de ses abords immédiats, un pôle livraison de qualité, fonctionnel, à situer hors-voir.

→ **La cohabitation de publics** aux profils radicalement différents auxquels il convient de répondre aux attentes.

→ **La question de l'urgence sociale.** De nombreux marginaux trouvent refuge dans le secteur de la gare. Les associations sont mobilisées pour leur apporter une assistance, mais pour plus d'efficacité, ces actions gagneraient à être davantage coordonnées.

1.9.2 LE QUARTIER DE LA GARE ET LES QUARTIERS ALENTOURS

→ **La qualité d'usage et la gestion (maintenance, propreté, sécurité) des espaces publics.** Les espaces publics du quartier de la gare, y compris les plus récents, semblent souvent avoir été conçus sans souci de cohérence avec leurs usages possibles ou avec les bâtiments qu'ils desservent (cheminements non intuitifs, espaces verts inaccessibles, mobilier inutilisable, plantations nuisant à la visibilité des façades commerciales...). Les qualités paysagères de ces espaces ont souvent été négligées : c'est le cas notamment de l'Esplanade de l'Europe ou de la place de la Constitution, adaptées aux contraintes fonctionnelles du marché du Midi, mais sans aucun attrait paysager. De plus, la fréquentation importante des lieux, le manque de contrôle social et la disparité des gestionnaires contribuent à dégrader encore ces espaces et à créer un climat d'inconfort et d'insécurité.

→ **L'animation du quartier et des espaces publics. La mixité fonctionnelle.** 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, et a fortiori sur d'aussi vastes espaces publics que l'Esplanade de l'Europe et la place de la Constitution. Il est nécessaire de favoriser une multiplicité des usages de ces espaces, à tous les moments de la journée et de la semaine afin de les rendre agréables à fréquenter, de les intégrer à la vie de la ville. La mixité fonctionnelle déjà présente à l'échelle de la zone d'observation gagnerait à être renforcée dans les environs immédiats de la gare. Le

redimensionnement des espaces publics, l'organisation d'évènements culturels ou encore l'installation d'œuvres d'art urbain pourront aussi contribuer à l'animation du quartier.

→ **La mixité fonctionnelle à toutes les échelles.** La mixité fonctionnelle doit être pensée à toutes les échelles, celle des quartiers, celle des environs immédiats de la gare, de l'îlot, et même celle du bâtiment. Le développement d'un programme mixte, mélangeant logements, commerces, activités, et équipements est un enjeu pour toute la zone Midi, et le sera notamment pour les projets de la rue de France dans le quartier de l'arrière-gare.

→ **Rapprocher la Gare du centre-ville et intégrer la Jonction dans la ville.** Située à 15 minutes à pied de la Grand Place, la Gare du Midi est à l'entrée du centre-ville de Bruxelles. Mais cette proximité n'est ni perceptible, ni praticable (difficultés d'orientation, difficultés de traversées de la Petite Ceinture...). La présence du viaduc de la Jonction, notamment, et de ce fait l'absence de parvis de la gare, entravent la lecture de ces espaces comme un lieu de centralité. L'intégration de la Jonction et la requalification des espaces qu'elle recouvre, représentent un enjeu majeur. Une nouvelle entrée principale monumentale de la gare devra être créée en direction du centre-ville.



→ **Favoriser les interactions entre la gare et les quartiers, une ville plus perméable.**

Certains îlots récents de bureaux ont créé une rupture (très nette, notamment côté Anderlecht) entre la gare et les quartiers qui l'entourent. Pour que la présence de la gare, comme équipement urbain majeur, soit bénéfique aux quartiers, il est indispensable de ménager des liaisons entre eux et de favoriser des formes urbaines permettant une intégration plus aisée dans les quartiers existants. La restructuration des grands îlots issus de l'activité industrielle à Cureghem devra poursuivre les mêmes objectifs de maillage viaire fin et d'urbanité.

→ **Définir des objectifs pour le développement du pôle tertiaire de la gare du Midi.** Quasi aucun des occupants actuels des bureaux du quartier n'utilise la connectivité internationale (mis à part le centre de coordination d'Arcelor, qui n'occupe qu'une surface de 1.000 m²). Le pôle se caractérise aussi par une très forte proportion d'institutions publiques parmi ses occupants. Si la présence de grandes institutions publiques garantit une certaine stabilité dans l'occupation du parc immobilier, elle nuit en revanche à l'animation du quartier (du fait notamment des horaires fixes des employés qui utilisent traditionnellement moins les services du quartier que les salariés du privé, aux horaires plus flexibles). Pour assurer une dynamique tertiaire autour de la gare du Midi, il conviendra dès lors de viser une plus grande diversité d'occupants et de développer une offre immobilière adaptée aux exigences du marché actuel pour l'accueil d'entreprises privées (les standards du marché correspondant à des ensembles de 5.000 à 30.000 m²).

→ **La protection des quartiers habités.** Il convient de conforter la fonction logement en poursuivant la construction de logements publics au profit de la zone et en veillant à satisfaire autant que possible la demande en logement social

.. Dans les alentours immédiats de la gare, la préservation des logements existants et la construction de nouveaux logements, aussi imbriqués que possible avec les autres fonctions, favoriseront la mixité fonctionnelle et l'animation du quartier.

→ **Les enjeux patrimoniaux et l'identité des quartiers.** La richesse patrimoniale de la zone d'observation est considérable et représente un potentiel de valorisation très important des quartiers. Maintenir les îlots traditionnels d'habitation, revaloriser ce bâti ancien, mettre en valeur les éléments remarquables de patrimoine et les rendre accessibles au plus grand nombre, sont autant de moyens de renforcer l'identité de ces quartiers et d'y améliorer la qualité de vie.

→ **Créer de nouveaux équipements et favoriser la culture.** Pour redynamiser les quartiers et contribuer à la revalorisation de leur d'image, la création d'équipements d'ampleur régionale permettrait d'attirer de nouveaux publics (autres que celui de la gare). L'implantation d'équipements de proximité est également indispensable pour répondre aux besoins grandissants de la population (notamment accueil de la petite enfance et équipements scolaire) et accueillir au mieux des structures déjà actives dans le quartier. La place de la culture est à conforter dans la zone. Autour du Wiels émerge un pôle créatif et culturel qu'il convient de renforcer. Par ailleurs, la culture doit être un axe d'investissement important dans les quartiers, notamment à Cureghem où l'on constate une pénurie en la matière³⁸.

→ **Créer des espaces verts** (publics et intérieurs d'îlots). Le quartier de la gare et les quartiers environnants se caractérisent par un déficit critique d'espaces verts de tous types et de toute taille. La création de nouveaux espaces verts représente un enjeu majeur pour les populations riveraines, et pour l'image et l'attractivité de ces quartiers.

→ **Le positionnement commercial.** Organiser une plus grande complémentarité entre le commerce local et le commerce de la gare permettrait de renforcer le lien entre la gare et ses alentours et de dynamiser les quartiers, en valorisant leur identité. La possibilité d'étendre une partie de l'activité du marché du Midi (primeurs, plantes et fleurs) à d'autres jours de la semaine est à étudier.

→ **Une vision d'ensemble pour un projet d'ampleur métropolitain.** Le développement du quartier du Midi est un projet d'ampleur régionale qui doit être réfléchi dans une vision globale. Le rayonnement de la gare doit être pensé à la fois à l'échelle de la Région et à l'échelle des quartiers environnants (périmètre d'observation).. Les autres pôles de développement d'importance régionale, que sont la zone du Canal (avec notamment les Abattoirs d'Anderlecht et le PPAS Biestebroek), et la zone du Wiels (avec la ZIR Van Volxem) doivent être envisagés en lien avec la Gare du Midi. Il s'agit de faire en sorte que le développement de ces pôles rayonne sur le territoire régional et sur l'ensemble des quartiers (notamment Cureghem et le Bas Forest).

→ **Surmonter les grandes barrières urbaines.** Les voies ferrées et la Petite Ceinture constituent des barrières infrastructurelles lourdes qui entravent les liens et échanges entre les quartiers. Un des défis du projet urbain du quartier Midi sera de parvenir à adoucir ces ruptures et intégrer ces grandes infrastructures.

→ **Identifier des vocations, des identités valorisantes pour les différentes zones du quartier.** Aujourd'hui le quartier du Midi souffre d'un déficit d'image. Le quartier de la gare, notamment, ne possède pas d'identité propre. Le projet urbain peut être l'occasion de repenser l'identité de la zone et de ses sous-quartiers.

→ **Un financement juste du développement de la zone.** Faire contribuer les porteurs de projets privés au financement du redéveloppement et de la redynamisation du quartier du Midi.

→ **La participation.** Dialoguer avec l'ensemble des parties prenantes (habitants, usagers, commerçants, développeurs, investisseurs, pouvoirs publics, etc.) autour de l'aménagement et de l'animation du quartier afin d'enrichir le projet par leurs expertises.

³⁸ Source : Inventaire des équipements, ADT/BRAT

→ **Le visage de Bruxelles vu du train.** La vue sur Bruxelles depuis le train est principalement constituée de terrains vagues, de bâtiments abandonnés ou d'arrière de bâtiments décrépis. Veiller à la qualité du bâti le long des voies ferrées pourrait modifier le regard des usagers du train sur la ville.



Illustration 68 : Vue depuis le train au droit du Wiels et du Brass

Source : ADT

2 CADRE STRATEGIQUE, REGLEMENTAIRE ET OPERATIONNEL

Il est choisi pour la présentation du cadre stratégique, réglementaire et opérationnel du quartier Midi de suivre une logique chronologique montrant l'évolution des réflexions sur le développement du quartier. Les documents présentés sont donc de différentes natures : stratégiques, réglementaires ou opérationnels et à différentes échelles : Région, quartier Midi, ensemble d'îlots compris dans un PPAS. Le tableau ci-dessous reprend ceci et l'ordre dans lequel ils seront donc présentés.

Dates d'élaboration	plans stratégiques	plans et documents réglementaires	outils opérationnels
1979		plan de secteur	
1991			Schéma de développement des abords de la gare du midi (J. de Salle, C. Frisque)
1993-1999		PPAS	
1995	PRD 1		
2001		PRAS	
2002	PRD 2		
2004	PCD de Bruxelles		
2007	PDI	RRU	
2008			Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte de quartiers (Arsis)

Tableau 23 : Cadre du développement du quartier Midi depuis 1979

2.2 LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT POUR LES ABORDS DE LA GARE DU MIDI (1991) : ACCOMPAGNER L'ARRIVÉE DU TGV DANS LE QUARTIER

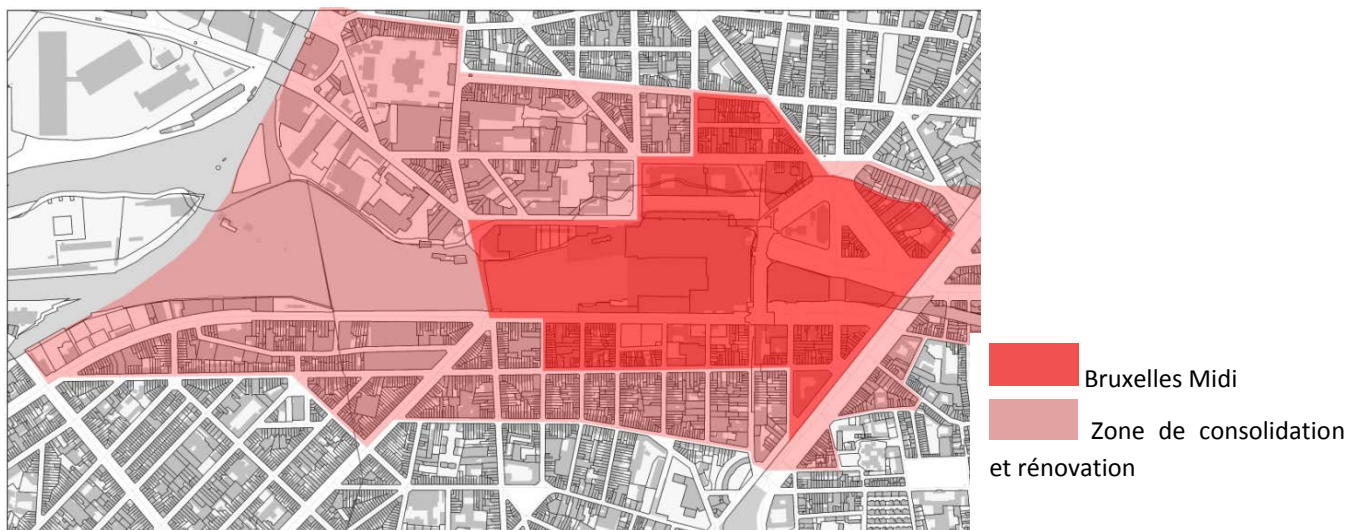
2.2.1 LES PROPOSITIONS DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT

En 1989, suite à la dégradation du quartier, liée notamment à la disparition des activités économiques et industrielles, mais aussi suite à la décision d'implanter le terminal TGV (Thalys et Eurostar) à Bruxelles-Midi, la Région décide d'élaborer un Schéma de Développement des abords de la gare du Midi.

Le schéma a été réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Région et confié à Jean de Salle et Christian Frisque. Il répondait alors à l'ambition de doter Bruxelles d'un quartier d'affaires immédiatement autour de la gare TGV et de créer une véritable porte de ville à cet endroit, accueillant les visiteurs.

Il fait la distinction entre 2 périmètres :

- Le périmètre Bruxelles-Midi (en rouge foncé) délimitant les îlots aux abords immédiats de la gare les plus proches de la gare et l'espace déstructuré qui la sépare du Pentagone : superficie de 31 ha, accueillant 1.700 habitants et 8.500 emplois ;
- Le périmètre de « consolidation et de rénovation » (rouge clair) destiné à préserver les fonctions existantes dans le quartier (habitat et entreprises) : superficie de 120 ha, accueillant 10.300 habitants et 16.000 emplois



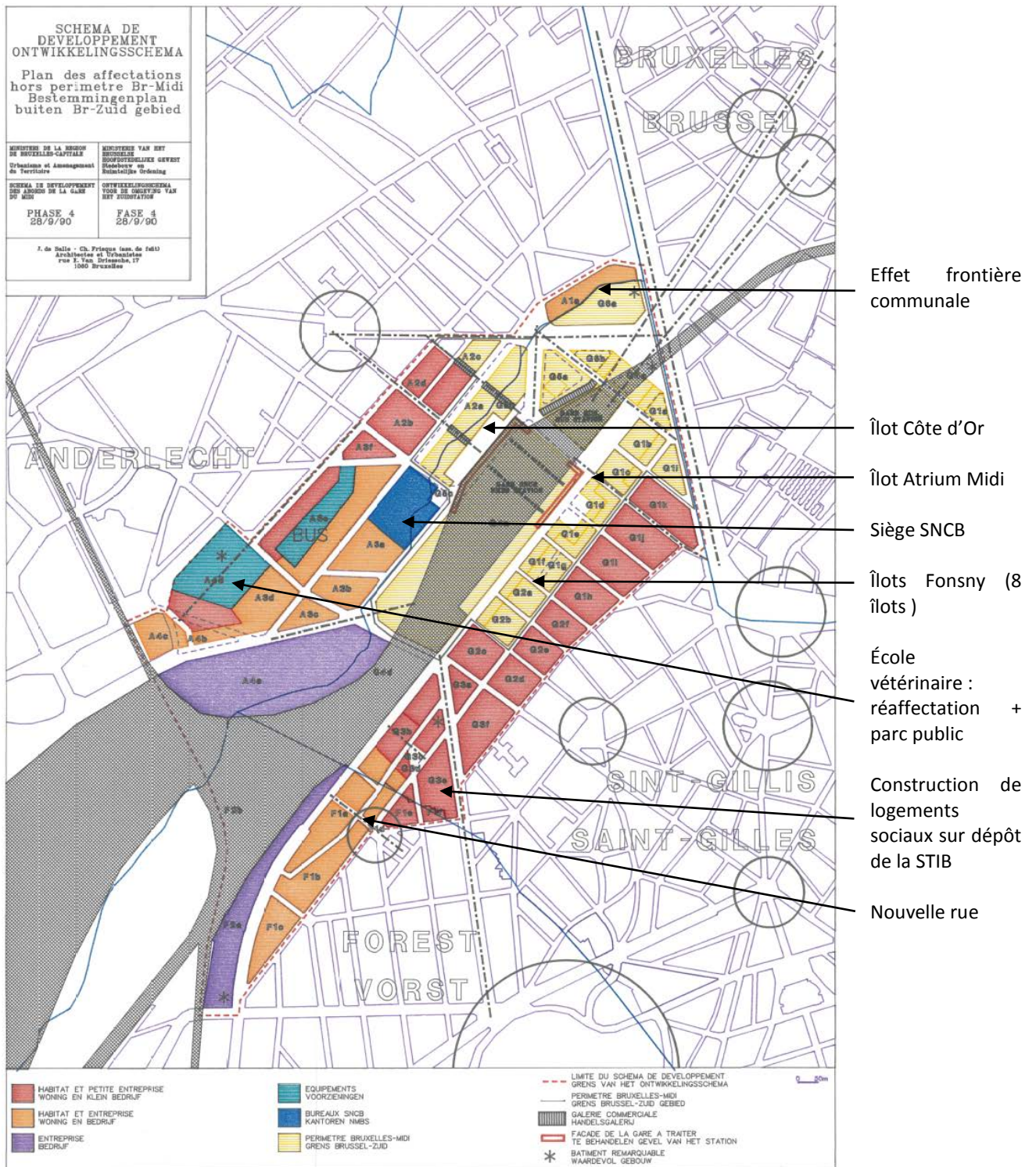
Carte 81 : Les périmètres du schéma de développement des abords de la gare du Midi

Source : ADT

Le périmètre de consolidation et de rénovation

Dans le périmètre de consolidation, l'objectif est de conforter les quartiers d'habitation et d'entreprises. Les affectations traditionnelles et les gabarits existants y sont protégés. Cinq zones spécifiques sont définies reprises sur la carte ci-après.

Hormis les bureaux supplémentaires qui accueillent la SNCB, sur le demi-îlot compris entre les rue de France, Bara et Instruction, le reste du quartier est confirmé dans une configuration mixte : habitat et entreprise. Le plan de secteur se voit donc prolongé au travers du schéma de développement de 1991.



Carte 82 : Affections du périmètre de consolidation

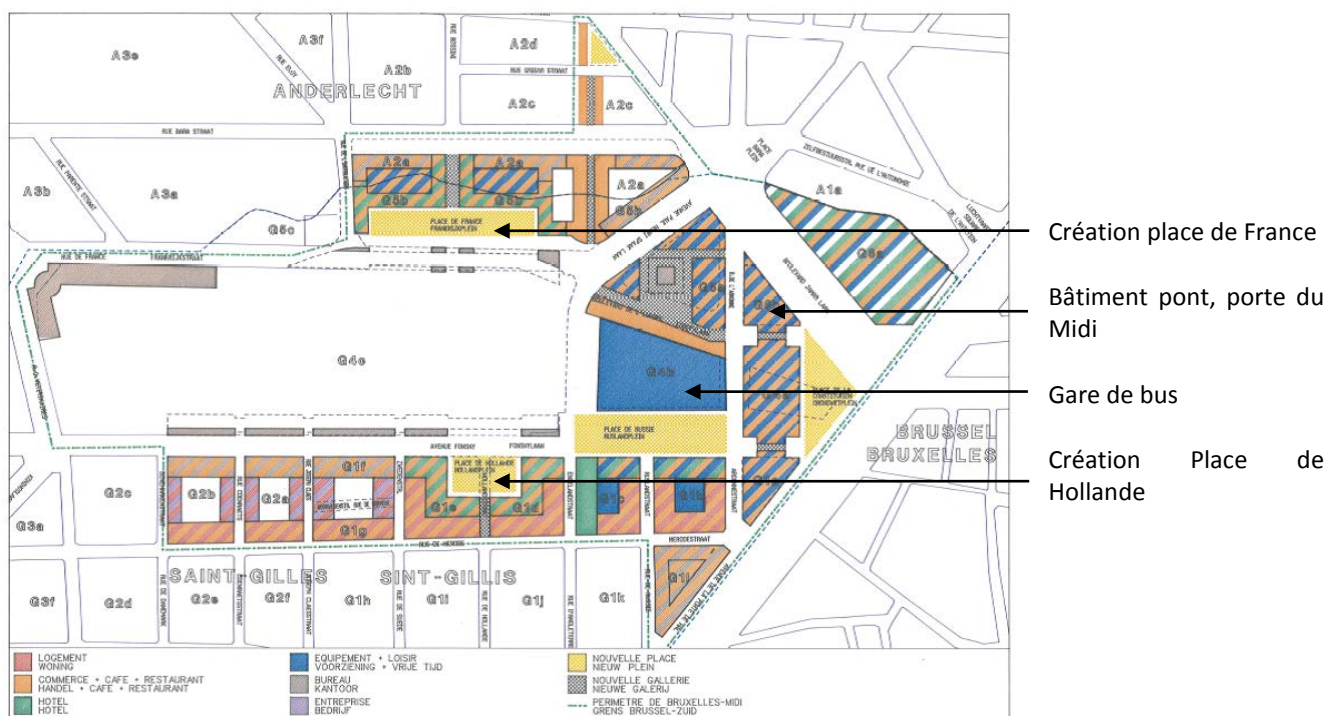
Par ailleurs, trois interventions d'ampleur limitée sont proposées dans le périmètre de consolidation et de rénovation :

- Une nouvelle rue entre le parvis de l'église Saint-Antoine et l'avenue Fonsny (qui ne sera jamais réalisée) ;
- La construction d'un ensemble de logements sociaux sur l'emplacement des ateliers et du dépôt de la STIB (qui ne sera jamais réalisé) ;
- La réaffectation de l'école vétérinaire et l'ouverture de son parc au public ainsi que la création d'un nouveau quartier de logements et d'activités (qui sera réaffectée mais avec un parc privé non accessible au public).

Le périmètre Bruxelles-Midi

Dans le périmètre de Bruxelles-Midi, l'ambition est de recréer un « quartier vivant et mixte », en maintenant et promouvant la présence de l'habitat. Mais d'autres affectations y sont localisées selon la typologie suivante :

- les activités « liées directement à la présence de la gare et aux services directs aux voyageurs : l'hôtellerie, les cafés, les restaurants, les salles de réunion... »,
- les activités « nécessaires au fonctionnement du quartier : emploi et commerce de première nécessité »,
- les activités « d'importance régionale et susceptibles de bénéficier de la proximité immédiate du pôle de transport public : emploi, centre commercial et commerces spécialisés, lieux d'exposition et de représentations, cinémas ... ».



Carte 83 : Affectations du périmètre Bruxelles Midi

Un quartier animé, avec une Porte de la Gare

Les activités d'animation (commerces, cafés, restaurants, loisirs...) occupent une place importante dans le périmètre et sont principalement situées aux abords directs de la gare, ce qui permet de créer les conditions pour une animation forte des espaces publics.

Le Schéma de Développement prévoit la réalisation de deux grandes places publiques : la place de France (actuelle place Victor Horta) et la Place de Hollande (actuelle place Marcel Broodthaers) en lien avec les accès à la gare. Sur ces places, sont envisagés des commerces et autres fonctions d'animation ainsi que la réalisation d'hôtels.

Il prévoit également la réalisation d'une Porte du Midi, ouvrage traversant les voies de la Jonction au niveau de la rue de l'Argonne, venant donner une façade à la gare.

Le grand quadrilatère retrouve sa vocation initiale de gare de bus.

Le renforcement de la fonction logement

Le logement est, quant à lui, concentré le long de la rue de Mérode et dans les perpendiculaires à cette dernière.

La réalisation d'un pôle tertiaire

La fonction bureau est confirmée aux endroits suivants :

- îlot de la tour des Pensions (Tour du Midi)
- le long du chemin de fer sur l'avenue Fonsny

Elle est développée aux endroits suivants :

- sur l'îlot « Côte d'Or » côté rue Bara et le long de la place Bara ;
- sur trois îlots le long de la rue Fonsny entre la rue du Danemark et la rue de Suède ;
- entre la rue de France, l'avenue des Vétérinaires et le chemin de fer ;

Elle est proposée :

- sur l'îlot du bâtiment Atrium Midi (îlot de Waele)..

La présence des bureaux est donc plus importante que dans le plan de secteur de 1979 mais elle est encadrée et demeure limitée. Ainsi, le long de l'avenue Fonsny, les bureaux sont cantonnés le long du chemin de fer et sur les îlots entre la rue de Suède et la rue du Danemark. De l'autre côté de la gare, les bureaux sont localisés le long de la rue Bara et font désormais le lien entre la tour des Finances et les bureaux proposés sur le demi-îlot France-Bara dans la zone de consolidation et de rénovation.

En ce qui concerne la place de France (actuelle place Victor Horta), le plan propose d'y localiser des commerces, équipements et hôtels afin d'assurer une animation maximale de cet espace. Il est en de même aux abords de la place de Hollande (actuelle place Marcel Broodthaers). Ces deux places publiques, proposées par le Schéma de Développement, verront leur taille réduite et leur forme modifiée dans les PPAS qui suivront l'adoption de ce schéma.

Le programme immobilier

Les négociations menées entre la SNCB et la Région bruxelloise au moment de l'élaboration du Schéma de Développement ont conduit au programme suivant de la SNCB:

- un programme immobilier de 160.000 m² dans l'espace allant de la façade actuelle de la gare sur la rue de France à la rue Bara. L'essentiel de ce programme sera localisé dans l'îlot Côte d'Or. Il s'agit de créer un nouveau bâtiment de gare comprenant une partie du terminal TGV et un ensemble de bureaux, hôtels, commerces et logements. Comme le préconise le schéma de développement, ce programme contribue donc à renforcer la fonction bureau dans le quartier par rapport à la situation existante avant l'adoption du plan.

Par ailleurs, la Région prévoit :

- un programme constructible de 290.000 m² neufs de surfaces mixtes (logement, bureau, équipement) s'ajoutant aux volumes existants. La mixité des fonctions est préconisée suivant les principes énoncés

sur la Carte 83 p.142, mais sans répartition exacte des surfaces entre fonctions.

Dans le périmètre de Bruxelles-Midi, ce sont donc 450.000 m² de nouvelles fonctions qui sont prévues, auxquels il convient d'ajouter les 120.000m² de bureaux existants et à rénover (Tour des Pensions et bâtiments de la Poste et de la SNCB le long de l'avenue Fonsny essentiellement)..

2.2.2 LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES ABORDS DE LA GARE DU MIDI

La création d'une société d'économie mixte

Le « Schéma de Développement des abords de la gare du Midi » recommandait la mise en place d'un outil opérationnel calqué sur le modèle de la société d'économie mixte (SEM) française. Cet outil devait, dans un premier temps, piloter l'ensemble des études nécessaires pour passer à la phase opérationnelle et, dans un second temps, piloter la mise en œuvre opérationnelle (acquérir, viabiliser, revendre en encadrant le programme et la qualité architecturale).

Cette recommandation a été suivie par les pouvoirs publics. Ils ont fait appel à la société française PROJENOR dont l'expérience dans le montage de l'opération d'Euralille (création d'un nouveau quartier à l'occasion de l'arrivée du TGV à Lille) pouvait être bénéfique à l'opération Midi. La société Bruxelles -Midi a été créée. Elle était constituée de la région Bruxelles Capitale, la SRIB, la SNCB, le Crédit Communal de Belgique (DEXIA) et Projénor. Après avoir éprouvé des difficultés liées notamment à la complexité du montage des opérations urbaines, à la longueur des procédures d'expropriation et à des problèmes de financement, Bruxelles-Midi est aujourd'hui en voie de liquidation puisque les opérations prévues initialement sont terminées.

Le dialogue avec la SNCB

A l'époque, le dialogue entre la Région et la SNCB s'est révélé difficile. Leurs conceptions de la gare s'opposaient totalement entre une vision, portée par la Région, d'une gare extravertie, et la vision de la SNCB d'une gare qui devait être développée comme « *un terminal aérien moderne*³⁹ ». De surcroît la SNCB s'estimait seule légitime à intervenir dans ce dossier. En témoigne cet extrait d'un rapport d'Eurostation de l'époque : « *L'impact d'une gare TGV est pour la première fois à l'ordre du jour en Belgique. Aucun bureau d'études ne connaît cette problématique spécifique. C'est pourquoi la SNCB a chargé ses propres services, depuis pas mal de temps, de se familiariser avec le problème en collaborant et en étudiant avec les spécialistes de tous les grands réseaux ferroviaires.*

- *La SNCB et seule la SNCB, possède dès lors les spécialistes capables de concevoir les équipements et accommodations dont elle a besoin. (...)*
- *De plus la SNCB possède le know-how financier indispensable pour soutenir et accompagner le modèle de réalisation.*
- *Le droit d'initiative doit rester appartenir à la SNCB, vu l'importance régionale du dossier. D'ailleurs en Belgique, non seulement la tradition mais aussi le fondement juridique font défaut pour un « urbanisme opérationnel ». ⁴⁰»*

Heureusement, l'existence du Schéma de Développement a facilité le positionnement de la Région par rapport à la SNCB. C'était le support du dialogue, même s'il a rencontré une vive opposition de la SNCB : « *la*

³⁹ EUROSTATION. *TGV-Terminal Bruxelles Midi*, juin 1990

⁴⁰ EUROSTATION. *TGV-Terminal Bruxelles Midi*, juin 1990

proposition de plan d'occupation, élaborée par les urbaniste De Salle et Frisque (...) ne tient pas compte des intérêts de la SNCB et ignore totalement la FONCTION TERMINALE de la gare TGV⁴¹».

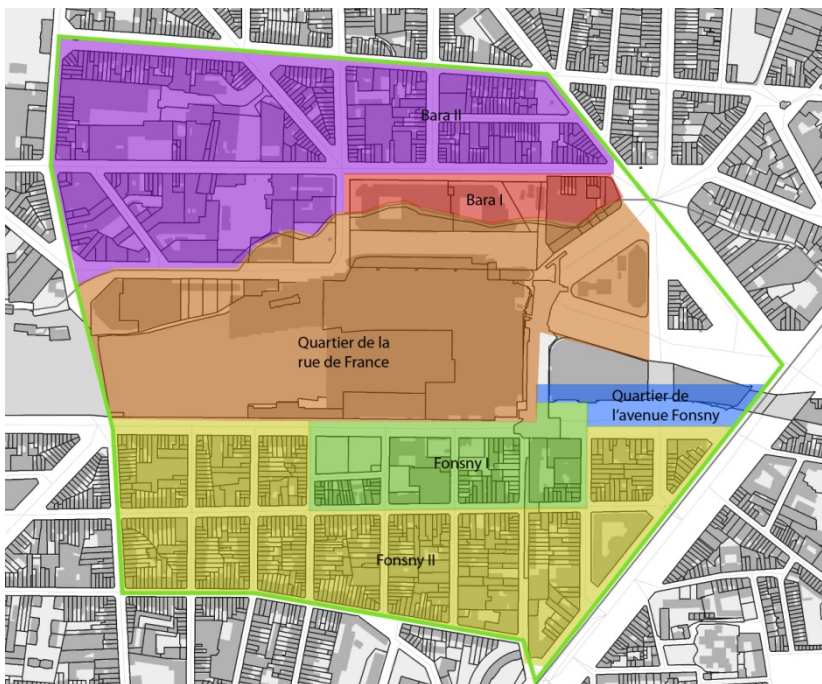
L'absence de contacts directs entre les auteurs de projets du Schéma de Développement et la SNCB a créé une méfiance respective et n'a pas permis à l'époque un partage du projet. Aujourd'hui le dialogue est de meilleure qualité, il sera encore renforcé dans le cadre du développement du projet urbain Midi piloté par la Région.

2.2.3 LA TRANSPPOSITION DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT À TRAVERS DES PPAS DE 1993 À 1999

Afin de transcrire à un niveau réglementaire, une partie des orientations prises dans le cadre du « Schéma de Développement des abords de la gare du Midi », des plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) ont été élaborés. Ils ont intégré certains projets déjà très avancés.

Cinq PPAS ont été adoptés :

- Fonsny I (approuvé par le GRBC en 1995)
- Fonsny II (approuvé par le GRBC en 1993)
- Quartier de la rue de France (approuvé par le GRBC en 1995), situé sur la commune de Saint-Gilles est nécessairement complété par le PPAS Bara sur la commune d'Anderlecht
- Bara I (approuvé par le GRBC en 1995), situé sur la commune d'Anderlecht et nécessairement complété par le PPAS Quartier de la rue de France sur la commune de Saint-Gilles
- Bara II (approuvé par le GRBC en 1999)



Carte 84 : Les 5 PPAS du quartier Midi

Des orientations du schéma de développement des abords de la gare du Midi n'ont pas été repris dans les PPAS comme notamment :

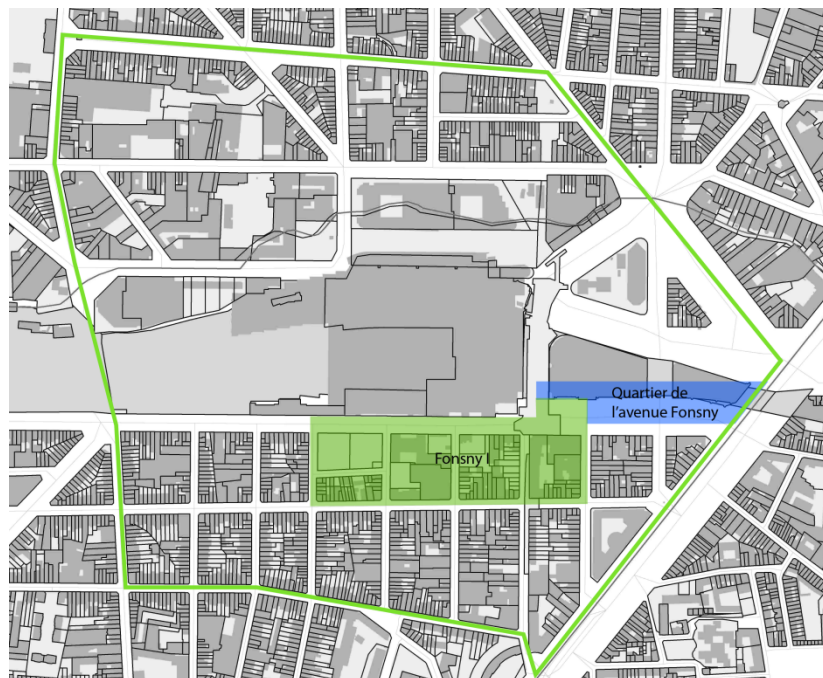
- la taille et la morphologie des espaces publics créés ;
- l'obligation de mixité fonctionnelle.

Ces PPAS ont encadré l'affectation des îlots et les gabarits. Mais ces outils réglementaires n'étaient pas en capacité de garantir la qualité architecturale des bâtiments réalisés.

⁴¹ EUROSTATION. TGV-Terminal Bruxelles Midi, juin 1990

En outre, le contexte économique défavorable au moment où l'opération était prête à sortir de terre a expliqué les retards pris sur la réalisation du programme global des PPAS..

Aujourd'hui, hormis le PPAS Fonsny I et une partie du PPAS du quartier de l'avenue de France, l'ensemble des PPAS ont été abrogés.



Carte 85 : PPAS en vigueur

L'approche d'un grand territoire

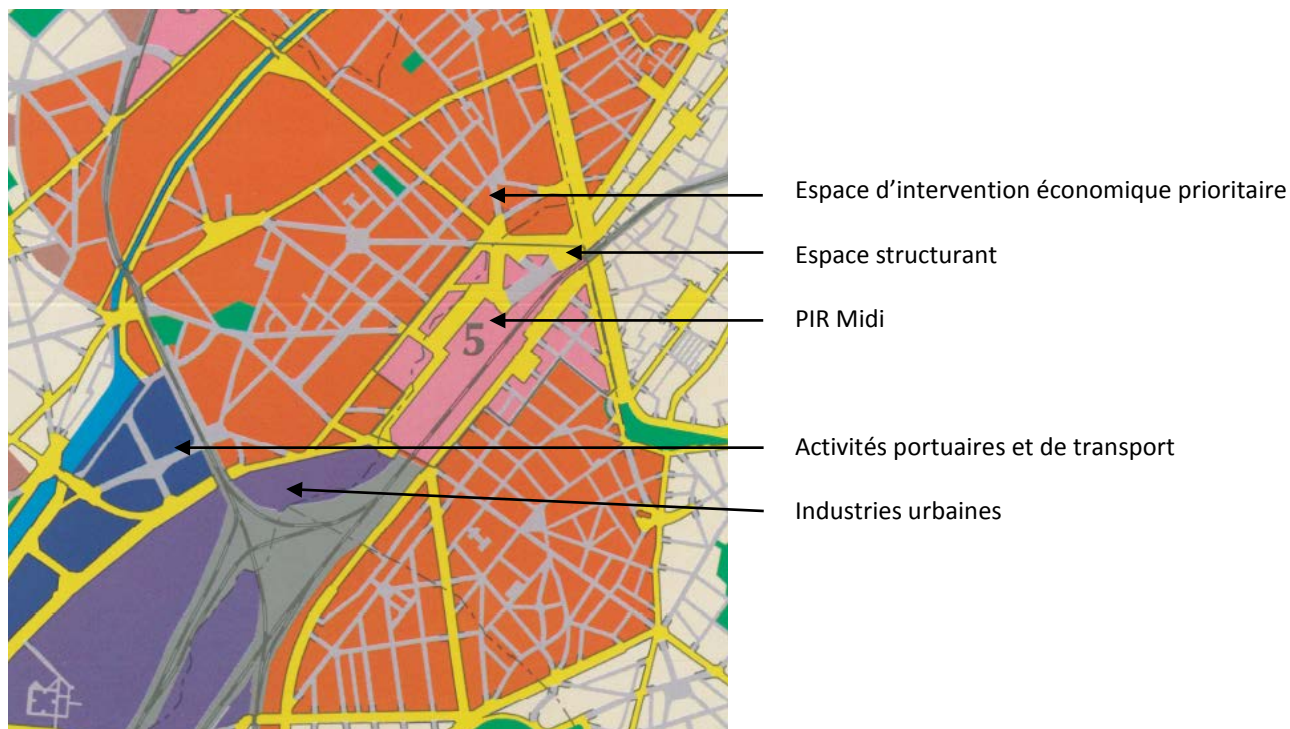
L'élaboration du « Schéma de Développement des quartiers des abords de la Gare du Midi » est la dernière réflexion d'ensemble aboutie menée sur ce grand territoire,. Différents contrats de quartiers sur des périmètres réduits ont été lancés dans les quartiers aux abords de la Gare. Des travaux d'aménagements aux abords de la Gare ont été réalisés ainsi que des projets immobiliers.

2.3 LE PRD DE 1995 : L’AFFIRMATION DE LA VOCATION TERTIAIRE DU QUARTIER DU MIDI

En 1995, le premier PRD consacre le quartier du Midi comme l'un des futurs pôles de bureaux de la Région, au même titre que le quartier nord, le quartier de la gare centrale et le quartier Léopold. Le but de ces pôles de bureaux est d'éviter la dispersion du bureau sur l'ensemble du territoire régional et de concentrer l'activité administrative aux abords immédiats des nœuds de transport publics que sont les grandes gares de la capitale. Le PRD vient remplacer le plan secteur datant de 1979. Cette philosophie est toujours d'actualité dans les travaux préparatoires au futur PRDD.

Le PRD est établi dans la continuité du « Schéma de développement des abords de la gare du Midi » de 1991, il identifie le quartier Midi comme une zone à enjeux régionaux où il importe d'accueillir « *des développements d'activités métropolitaines, dans une logique de mixité et de contrôle de la mobilité et permettant de restructurer ou de rénover le tissu existant* ». Un Périmètre d'Intérêt Régional (PIR) est créé, reprenant le périmètre Bruxelles Midi du schéma de développement en y ajoutant le boulevard Jamar jusqu'à la Place Bara.

Dans ce périmètre, les rues Bara, de France, le Boulevard Industriel (jusqu'au croisement avec la rue des Vétérinaires) sont définis comme des « espaces structurants prioritaires ».



Carte 86 : La protection de la diversité économique – PRD 1995

Le programme du PIR n°5 Gare du Midi est précisé dans les dispositions réglementaires :

« Ce périmètre est affecté, outre sa fonction ferroviaire, aux logements, aux commerces, aux entreprises artisanales ou industrielles, aux équipements d'intérêt collectif, aux établissements hôteliers et aux bureaux. »

L'augmentation de la superficie de planchers affectée aux bureaux par rapport à la situation de fait observée au 30 juin 1993 est limitée à 300.000 m².

En matière de logements, la capacité d'accueil en nombre de ménages ne pourra être inférieure à celle observée au 30 juin 1992, tant à l'est qu'à l'ouest du domaine ferroviaire.

La composition urbaine de l'ensemble visera à recréer un quartier mixte qui tiendra compte du nouveau rôle international que l'arrivée du TGV donnera à cette partie de la ville. Deux places publiques seront créées de part et d'autre du domaine ferroviaire qui correspondront aux accès principaux à la gare. Un parking souterrain lié à la gare sera situé du côté de la rue de France. »

Les objectifs de ce PIR sont proches des intentions affichées dans le « Schéma de Développement des abords de la gare du Midi ».

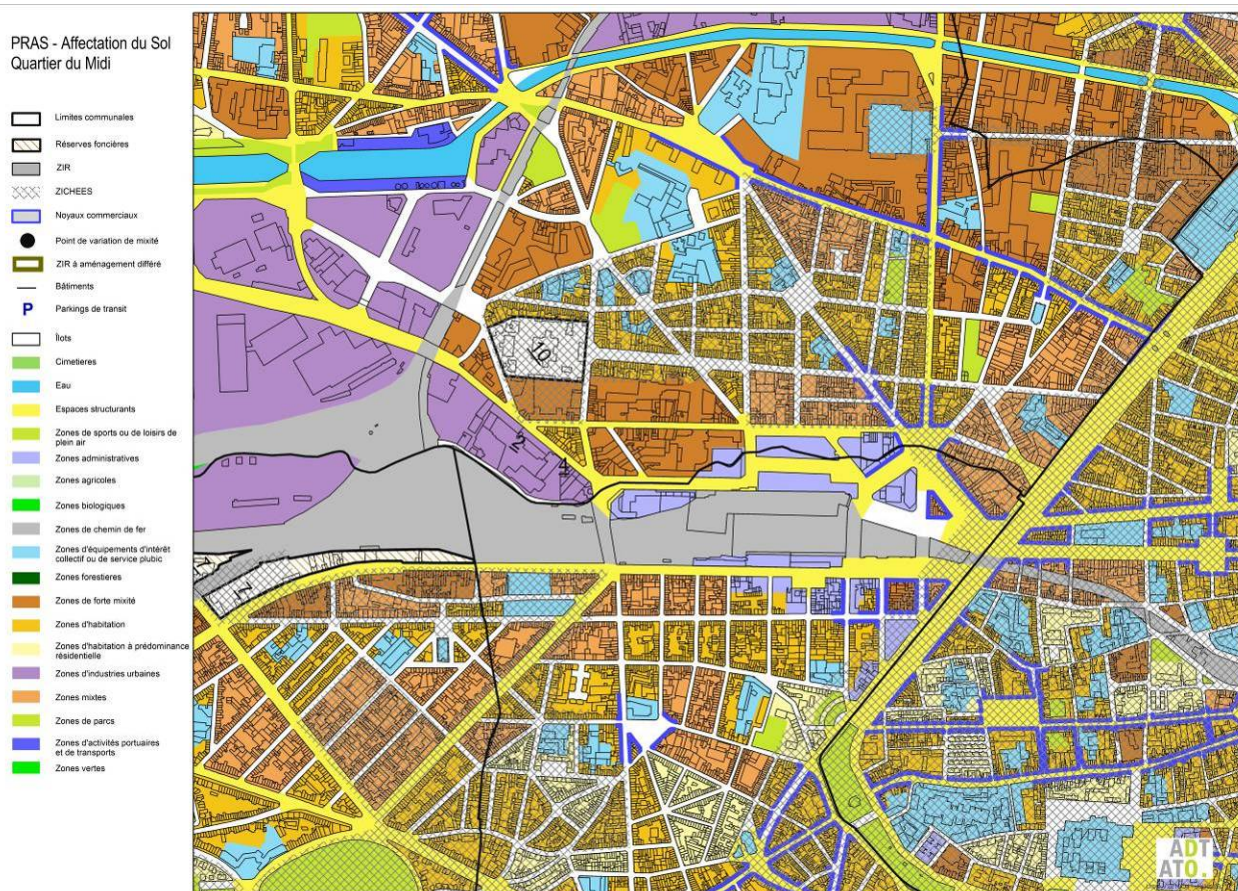
2.4 LE PRAS (2001)

Dans le PRAS adopté par le Gouvernement le 3 mai 2001, le quartier Midi comprend majoritairement des zones de mixité et de forte mixité aux abords des grandes infrastructures (voies ferrées, Canal et Petite Ceinture) et des zones d'habitat au cœur des quartiers. La fonction administrative est concentrée uniquement dans les îlots

aux abords immédiats de la gare. De grandes zones d'équipements existent : Athénée Léonardo da Vinci, Erasmus Hogeschool, Abattoirs, Institut des Arts et Métiers; dépôt de la STIB, etc. Les zones de chemin de fer sont évidemment très présentes.

Le seul îlot en zone d'industrie urbaine est l'îlot entre la rue des Deux Gares et les voies ferrées. Son changement d'affectation est envisagé dans le cadre du projet de modification partielle du PRAS actuellement soumis à enquête publique afin qu'il puisse accueillir également du logement.

Les zones de chemin de fer comprennent, outre les voies ferrées et les talus, la gare et les quadrilatères. Ces zones sont affectées « *aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes* ». Les domaines non exploités ou les espaces au-dessus des installations couvertes peuvent bénéficier, sous réserve d'élaborer un PPAS, des prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité. A défaut de PPAS, la destination d'immeubles existants peut être modifiée « *dans les limites prévues par les prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité* ». Les quadrilatères sous la Jonction rentrent dans ce cas. Il est possible d'affecter leur rez-de-chaussée en commerces et ceci même sans PPAS mais dans la mesure de 200 m² par projet et par immeuble. Sur justification (soumission des actes et travaux aux mesures de publicité ou motivations d'ordre sociale et économique), il est possible de porter ce nombre à 1000 m². Avec un PPAS, la surface dédiée au commerces peut aller jusqu'à 5000 m² par projet et par immeuble. En cas de grand commerce spécialisé, il peut être créée sans PPAS mais avec application des mesures de publicité jusqu'à 3500 m² par projet et par bâtiment. Avec un PPAS, il est possible d'aller au-delà de ces 3500 m².



Carte 87 : Affectation du sol du quartier Midi

Concentration des zones administratives autour des gares

Au niveau régional, le PRAS a concentré une grande partie des zones administratives autour des gares, partant du principe que les nœuds de transport sont les lieux où il faut concentrer les surfaces de bureaux. Dans ces zones, il est également plus facile d'y installer des hôtels que dans les autres zones. Il n'existe pas, par exemple, la contrainte de limiter les projets d'hôtel à 50 chambres comme dans les zones d'habitation.

Le PRAS précise que toute nouvelle zone administrative prévue par un PPAS, ainsi que la Zone d'Intérêt Régional à Aménagement Différé (ZIRAD) et les zones de chemin de fer ne pourront être ouvertes à l'urbanisation que lorsque le seuil minimum de 530 000 m² de bureaux neufs construits aura été atteint dans les zones administratives Nord, Quartier européen et Midi. La répartition de ces 530 000 m² entre les 3 zones administratives, impose que 250 000 m² soient réalisés dans la zone Midi. Aujourd'hui ce seuil de 250 000 m² n'est pas encore franchi à Midi, alors qu'il a été atteint pour la gare du Nord. Manquent encore au quartier du Midi, 93 798 m² pour l'atteindre.

Les ZIR

Dans le PRAS approuvé en 2001 des zonages particuliers sont identifiés, il s'agit des Zones d'Intérêt Régional (ZIR) pour lesquelles sont définis des programmes. Le quartier de la Gare du Midi n'est pas une ZIR. Dans le périmètre d'observation, seules l'école vétérinaire et Van Volxem sont des ZIR (respectivement n°7 et 10). Ces zones doivent donner lieu à des PPAS afin de préciser leurs programmations et leur aménagement.

ZIR n° 7 - Van Volxem

« Cette zone est affectée aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. »

« L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux bureaux, par rapport aux bureaux existants à l'entrée en vigueur du plan, est limitée à 25.000 m². »

Le programme de la ZIR Van Volxem n'a pas été suivi de réalisations. Malgré un permis d'urbanisme octroyé, le principal propriétaire du site (JCX) n'a pas engagé les travaux, faute de preneurs pour des bureaux. Le projet de modification partielle du PRAS adopté le 29 mars 2012 et actuellement soumis à enquête publique prévoit de réorienter le programme de cette zone vers la fonction résidentielle.

ZIR n° 10 - Ecole Vétérinaire

« En vue d'assurer la réaffectation du patrimoine architectural dans le respect du site, cette zone est affectée aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives et aux espaces verts. »

La ZIR de l'Ecole Vétérinaire à, quant à elle, donné lieu à la réalisation d'un programme immobilier résidentiel haut de gamme, non achevé à ce jour. Le bâtiment administratif à front de rue est quant à lui destiné à accueillir une infrastructure publique (centre d'entreprises « Espace Lumière ») dans le cadre de la programmation FEDER 2007-2013.

Modification partielle du PRAS : le « PRAS démographique »

La Région est confrontée à une augmentation significative de sa population et, en conséquence, à des besoins d'équipements et de logements accrus. Elle a engagé le processus de modification partielle du PRAS dans le but d'identifier des potentialités foncières pour la création de logements. Ceci devrait passer par la possibilité donnée dans certaines zones du PRAS, d'implanter du logement, là où cela n'était pas possible avant. Dans le périmètre d'observation, les sites identifiés comme pouvant nouvellement accueillir du logement sont les suivants :

- ZIR Van Volxem
- Ilot Philips à Cureghem

Ces deux îlots sont repris dans le projet de modification partielle du PRAS actuellement soumis à enquête publique.

2.5 LE PRD DE 2002 : LE PIR MIDI DEVIENT ZONE LEVIER

Dans le PRD 2 adopté en 2002 et toujours en vigueur aujourd'hui, le périmètre du PIR Midi est agrandi et catégorisé en tant que « zone levier » n°3 Midi. L'objectif des zones leviers est de « *renforcer l'attractivité résidentielle et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse, notamment en matière de rénovation urbaine, d'espaces publics, d'équipements collectifs, de propreté et de patrimoine* ». Le PRD précise donc que dans les zones leviers, la mixité fonctionnelle doit être recherchée.

Pour planifier de façon cohérente et concertée le développement des zones leviers, le PRD crée l'outil « schéma directeur » qui doit être réalisé pour toute zone levier.

Les quatorze zones leviers, prévues dans le PRD de 2002, répondent à des natures de territoires et d'enjeux différents.

La zone levier du Midi, tout comme celle de l'Europe, du Canal ou de la Toison d'Or, a pour objet la requalification des quartiers existants. Pour le Midi, il s'agit d'achever le processus de transformation urbaine en cours lancé suite au « Schéma de Développement des abords de la Gare du Midi » et au PRD de 1995.

Aucun objectif chiffré n'est déterminé par rapport au quartier du Midi contrairement au précédent PRD.



Carte 88 : Projet de ville et amélioration du cadre de vie dans le PRD de 2002

Source : ADT d'après PRD 2002, compilation des cartes « Projet de Ville » et « Amélioration du cadre de vie »

Stations de RER

A l'époque trois stations de RER sont prévues: l'une à l'emplacement de l'ancienne gare de Cureghem, l'autre à hauteur de la rue de la Petite île et la dernière au droit du Wiels.

Un comité de pilotage a été mis en place pour suivre « l'étude RER ». Lors de sa dernière réunion en juin 2009, un plan d'exploitation a été présenté qui n'intégrait pas les haltes Cureghem et Wiels. Seule la halte Petite île était reprise. Mais ce plan n'a toujours pas été validé politiquement.

La Région tente d'obtenir de la SNCB une couverture maximale du territoire par le futur réseau RER, y compris donc au sein de la zone Midi.

Les espaces verts

Le quartier Midi est situé en périmètre de verdoisement et de création d'espaces verts : trois créations d'espaces verts sont prévues :

→ à la Porte de Ninove (n°3 sur la carte de la page précédente)

Il fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme en cours qui prévoit la création d'un parc.

→ entre les rues Gheude et Memling (n°4 sur la carte de la page précédente)

Cet espace est toujours une friche, mais son affectation en espace public a été contestée par son propriétaire qui a obtenu gain de cause. L'opportunité d'y réaliser un grand espace vert public est perdue. Mais dans les négociations en cours sur le permis de lotir, il est prévu qu'une partie du cœur d'îlot aménagé en espace vert soit accessible au public.

→ à l'école Vétérinaire (n°11 sur la carte de la page précédente)

Le n°11 déjà identifié dans le « Schéma de Développement des abords de la gare du Midi » de 1991 comme espace public à créer est devenu un site privé, fermé pour les habitants du quartier. C'est une opportunité perdue.

Il est par ailleurs indiqué dans le PRD que des continuités vertes sont à créer vers le Canal à travers Cureghem. Le tracé d'une continuité verte est repris sur la carte d'amélioration du cadre de vie. Depuis le canal, elle passe par la rue des Goujons et rejoint d'une part la Petite ceinture par la rue Van Lint, d'autre part le parc de Forest par la rue des Vétérinaires

Les périmètres d'intervention

Les îlots du quartier sont compris dans le périmètre de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR), hormis l'îlot des abattoirs. Le périmètre de l'EDRLR permet de pouvoir postuler au dispositif des contrats de quartier.

Les îlots sont par ailleurs situés dans la Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) bénéficiant de financements du FEDER.

L'élaboration d'un schéma directeur ?

Le PRD crée les zones-leviers. Dans celles-ci il est possible de réaliser des schémas directeurs. Ces documents correspondent à des stratégies d'aménagement urbain.

Depuis 2002, les zones-leviers de Tours et Taxis, Cité administrative RTBF-VRT, Schaerbeek Formation, Gare de l'Ouest ont fait l'objet ou font l'objet de l'élaboration d'un schéma directeur. Cela n'a pas encore été le cas pour la zone-levier Midi.

2.6 LE QUARTIER DU MIDI DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES COMMUNES

Dans le périmètre d'observation, la Ville de Bruxelles est dotée d'un Plan Communal de Développement (PCD) en vigueur, mais déjà ancien (approuvé le 13 décembre 2004). N'y est pas abordée la question d'un lien à créer avec le quartier de la Gare du Midi.

Les communes d'Anderlecht et Saint-Gilles avaient élaboré un projet de PCD mais qui n'a pas été mené jusqu'à son terme, notamment en raison de la modification de la procédure d'adoption des PCD. En effet, le COBAT a imposé la réalisation d'un rapport d'incidences environnementales (RIE) alors que bon nombre de communes avaient déjà entamé l'élaboration de leur PCD.. La commune d'Anderlecht a entretemps relancé le processus, et est en cours d'élaboration d'un PCD. Son élaboration a été confiée à Cooparch-Ru. Il est prévu que le projet de PCD soit soumis à l'enquête publique en février 2012.

2.7 LE REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME (RRU)

L'ensemble de la Région est soumise aux prescriptions règlementaires du RRU approuvé le 3 janvier 2007. Pour l'examen des projets immobiliers, il convient d'être attentif à deux dispositions concernant le stationnement et les gabarits.

2.7.1 STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE

La Région est divisée dans le RRU en 3 zones (A, B et C) en fonction de l'accessibilité en transport public. Cette accessibilité détermine le type d'activités économiques qui peuvent s'y implanter et le nombre de places de stationnement par m² auquel elles ont droit.

Sur base des critères RRU, le « quartier de la Gare du Midi » (correspondant à une grande partie de notre périmètre d'observation) est classé en zone A, soit la mieux desservie (ce qui correspond à moins de 500 mètres d'une gare bien desservie ou moins de 400 mètres d'une station de métro ou pré-métro bien desservies).

Ce classement en zone A implique de respecter la règle suivante concernant le nombre de places de stationnement autorisés pour les bureaux⁴² :

1° pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est inférieure ou égale à 250 m² : 2 emplacements de parking ;

2° pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est supérieure à 250 m² : 2 emplacements de parking pour la première tranche de 250 m² de superficie de plancher et 1 emplacement de parking par tranche supplémentaire de 200 m² de superficie de plancher ;

2.7.2 GABARITS

Toute la Région, et donc inévitablement le quartier Midi, est concerné par les règles de gabarits qui énoncent que la « hauteur de la façade avant est déterminée en fonction de celle des deux constructions voisines ou, à

⁴² Article 11 du chapitre 4 « Les bureaux, les surfaces destinées aux activités de haute technologie et de production de biens immatériels », au sein du titre VIII « Les normes de stationnement en dehors de la voie publique ».

défaut de constructions voisines, des deux constructions les plus proches, situées chacune de part et d'autre du terrain considéré dans la même rue, ou, à défaut, sur le pourtour du même îlot »⁴³.

Par ailleurs, « *La hauteur de la façade avant de la construction en mitoyenneté ne peut :*

1° être inférieure à celle de la hauteur de référence la plus basse ;

2° être supérieure à celle de la hauteur de référence la plus élevée ».

2.8 LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL (PDI) : LE QUARTIER DE LA GARE DU MIDI EST DÉSIGNÉ COMME PÔLE DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE

Le Plan de Développement International (PDI) du gouvernement régional, en date du 21 décembre 2007, a déterminé des pôles de développement stratégique au nombre desquels se retrouve le quartier Midi. Ce dernier doit répondre aux objectifs suivants :

Le PDI relance la vocation de porte d'entrée internationale de la Gare du Midi. Il prévoit l'implantation d'entreprises et bureaux de la « *sphère d'influence économique internationale* », la création de logement et la création d'un environnement « *convivial et sécurisé* ».

Dans la feuille de route du PDI l'accent est mis sur :

- l'image de la zone imposant une nécessaire requalification de l'espace public, une refonte de la signalétique ;
- son développement tertiaire.

« La Gare du Midi, véritable porte d'entrée sur la ville, est par excellence le lieu des premières impressions du voyageur sur Bruxelles. Le parcours (espaces publics et fonctions riveraines) entre la gare et le centre-ville ainsi que la signalétique à l'intérieur et aux abords de la gare doivent être repensés en concertation avec le Fédéral. La Gare du Midi met Bruxelles à 1h20 de Paris et depuis le 14 novembre⁴⁴, à moins de 2 heures de Londres. Son interconnectivité avec le centre de Bruxelles, le Heysel ou le quartier européen est optimale. Un développement cohérent des infrastructures de bureau longeant la gare constitue dès lors un atout important – dans le respect des affectations existantes – pour l'implantation d'entreprises dépendant de la sphère d'influence économique parisienne ou londonienne.

A cet effet, un master plan sur la zone ferroviaire de la Gare du Midi a été lancé en collaboration avec la SNCB. Par ailleurs, il y a lieu de lancer un schéma prospectif sur cette zone commerçante. »

Sont définies les actions suivantes :

« Actions prioritaires

Objectif : faire une véritable entrée de ville.

Mise en œuvre : suivre le master plan de la SNCB ; lancer un schéma prospectif sur le quartier de la Gare du Midi »

⁴³ Article 5 « *Hauteur de la façade avant* » du chapitre 2 « *Implantation et gabarit* » au sein du titre I « *Caractéristiques des constructions et de leurs abords* »

⁴⁴ NDLR : 2007

2.9 MASTERPLAN DE LA GARE DU MIDI

Suite à l'élaboration du PDI en 2007, la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale conviennent de la nécessité de « combiner leurs efforts et leurs moyens respectifs pour le faire de la gare du Midi et de ses abords une entrée de la ville digne de la capitale de l'Europe et une vitrine pour Bruxelles et la Belgique »⁴⁵. Un protocole est signé à cet effet, visant l'élaboration par EuroImmostar-Eurostation d'un Masterplan de la Gare de Bruxelles Midi et ses environs.

2.9.1 ORGANISATION DU PILOTAGE DU MASTERPLAN : LE PROTOCOLE DE COOPÉRATION

Les parties

Un comité de pilotage a été monté pour suivre l'élaboration du « Masterplan ». Il a fait l'objet d'un protocole de coopération entre ses différents membres en date du 3 juin 2008

Le « protocole de coopération » a été signé par:

- la Région de Bruxelles-Capitale représentée par son Ministre-Président ;
- la Commune de Saint-Gilles représentée par son Echevin délégué au développement du quartier Midi ;
- la Commune d'Anderlecht représentée par son Bourgmestre ;
- la SA SNCB-Holding représentée par son Administrateur Délégué,
- la SA Eurostation/Euroimmostar représentée par son Administrateur Délégué.

Sont invitées également à participer au comité de pilotage, mais sans droit de vote, les personnes suivantes :

- le Fonctionnaire Délégué de l'AATL ;
- le représentant de la Secrétaire d'Etat au logement ;
- le représentant du Ministre en charge de la mobilité et des travaux publics.

L'objet du protocole

Ce protocole de coopération a pour objet d'encadrer la réalisation du « projet ». Sont définis : un périmètre couvert par le projet et une liste de sous-projets :

- « l'adaptation des espaces publics : voiries et places (de l'Europe, de la Constitution, Bara et Horta)
- le regroupement d'installations de la SNCB,
- la réaffectation des quadrilatères,
- l'îlot rue de France ».

⁴⁵ « Protocole de coopération – Gare de Bruxelles Midi et ses environs », 3 juin 2008



Carte 89 : Périmètre du Masterplan annexé au protocole de coopération

Source : Protocole de coopération du 3 juin 2008

En préambule du protocole est annoncée la réalisation d'un « Masterplan ».

En annexe du document, figure un schéma où il est précisé que le masterplan est nourri par une étude urbanistique, par une étude de mobilité et d'accessibilité et par d'éventuels autres éléments non précisés à ce stade. Par ailleurs, il apparaît dans ce schéma que les sous-projets font l'objet de développements techniques présentés au même comité de pilotage.

Le comité de pilotage

Le protocole de coopération met en place un comité de pilotage qui est défini comme l'«organe suprême de concertation et de décision quant à l'établissement du Masterplan ». Il est présidé par le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale ou son représentant. A défaut, il est présidé par son vice-président, à savoir le représentant de la SNCB Holding.

Le protocole donne pour rôle à EuroImmoStar-Eurostation (l'une des parties prenantes) d'assurer la gestion et la coordination du « Projet ».

Ce comité de pilotage s'est réuni à 7 reprises suivant un rythme bimensuel pour la fin 2007 et début 2008, et annuel ensuite. Le dernier s'est tenu le 10 décembre 2010.

Les études

Les études qui ont été menées dans le cadre de l'élaboration du Masterplan sont les suivantes :

→ *Une étude urbanistique*

Le bureau d'études ARSIS (Guido Stegen) s'est vu confier la réalisation d'une étude dénommée « *Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers* » présentée ci-après. Le maître d'ouvrage de cette étude était Euroimmostar.

Cette étude a donné lieu, sur la base d'une analyse de la situation existante, à une proposition d'intervention urbaine portant sur la structure urbaine, les densités, les affectations et la circulation.

Cette proposition d'intervention urbaine a été présentée en comité de pilotage. La mission d'ARSIS a alors été considérée comme achevée.

→ *Une proposition de réorganisation des différents modes de mobilité aux abords de la gare*

Une mission a été confiée au bureau d'étude Tritel pour diagnostiquer les problèmes de mobilité dans le quartier. Sur la base de celle-ci, EuroImmoStar-Eurostation a développé une proposition de réorganisation des différentes modes de transport aux abords de la gare.

→ *Des projets immobiliers*

En parallèle de ces études, EuroImmoStar-Eurostation a développé des propositions d'interventions :

- De nature urbaine :
 - o Une proposition de réaménagement de la gare du Midi

- De nature immobilière :
 - o Projet de logements sur l'îlot France-Bara ;
 - o Projet de bureaux le long de l'avenue Fonsny ;
 - o Projet de bureaux au-dessus de la gare.

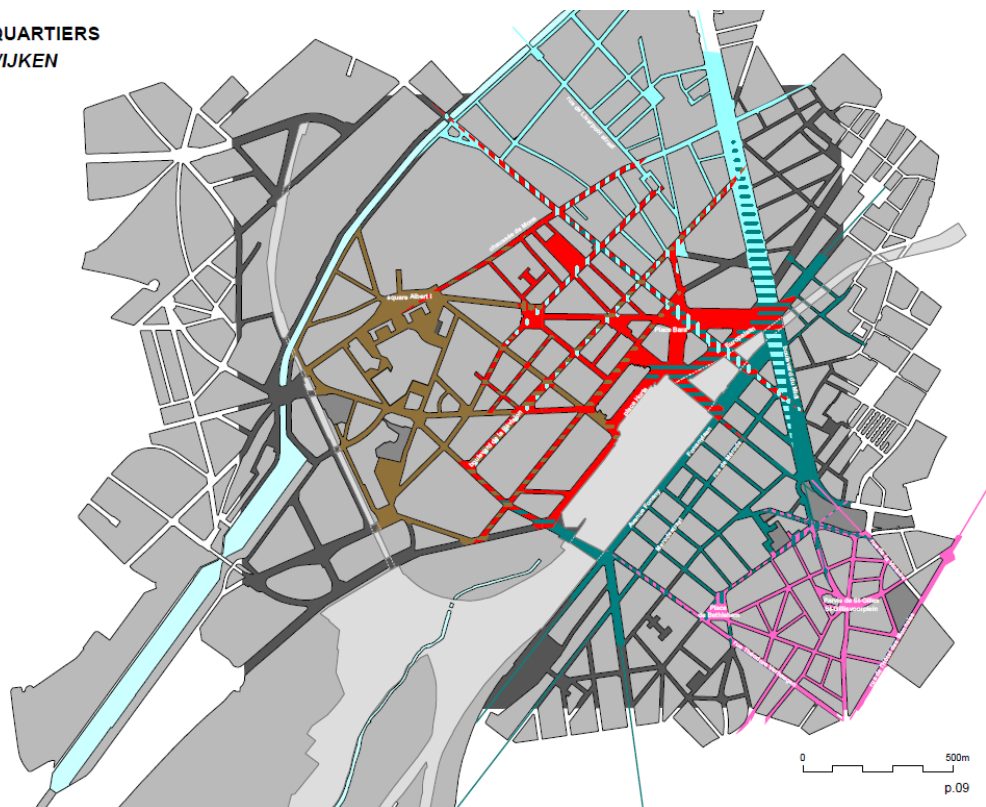
2.9.2 ETUDE URBANISTIQUE DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI DANS LE CONTEXTE DES QUARTIERS

Dans le cadre de l'élaboration du masterplan de la gare du Midi, EuroImmoStar-Eurostation a confié une « étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » au bureau d'études ARSIS en collaboration avec la société Space Syntax.

Le périmètre d'étude

La carte ci-après reprend l'ensemble des quartiers ayant fait l'objet d'une analyse par ARSIS. Ce périmètre large est dû au fait que l'intervention sur chaque quartier a une incidence sur la structure spatiale globale des quartiers. Les propositions faites par ARSIS tiennent compte de cette imbrication des échelles.

LOCALISATION DES QUARTIERS SITUERING VAN DE WIJKEN



Carte 90 : Périmètre des quartiers pris en considération dans « l'Etude urbanistique de la gare Bruxelles Midi dans le contexte des quartiers »

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare Bruxelles Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Contenu de l'étude

L'étude urbanistique a permis, à partir d'une analyse approfondie de la structure spatiale des quartiers autour de la Gare du Midi, de définir une morphologie urbaine visant à favoriser l'animation du quartier et un travail de couture avec les quartiers existants. Le projet abouti à :

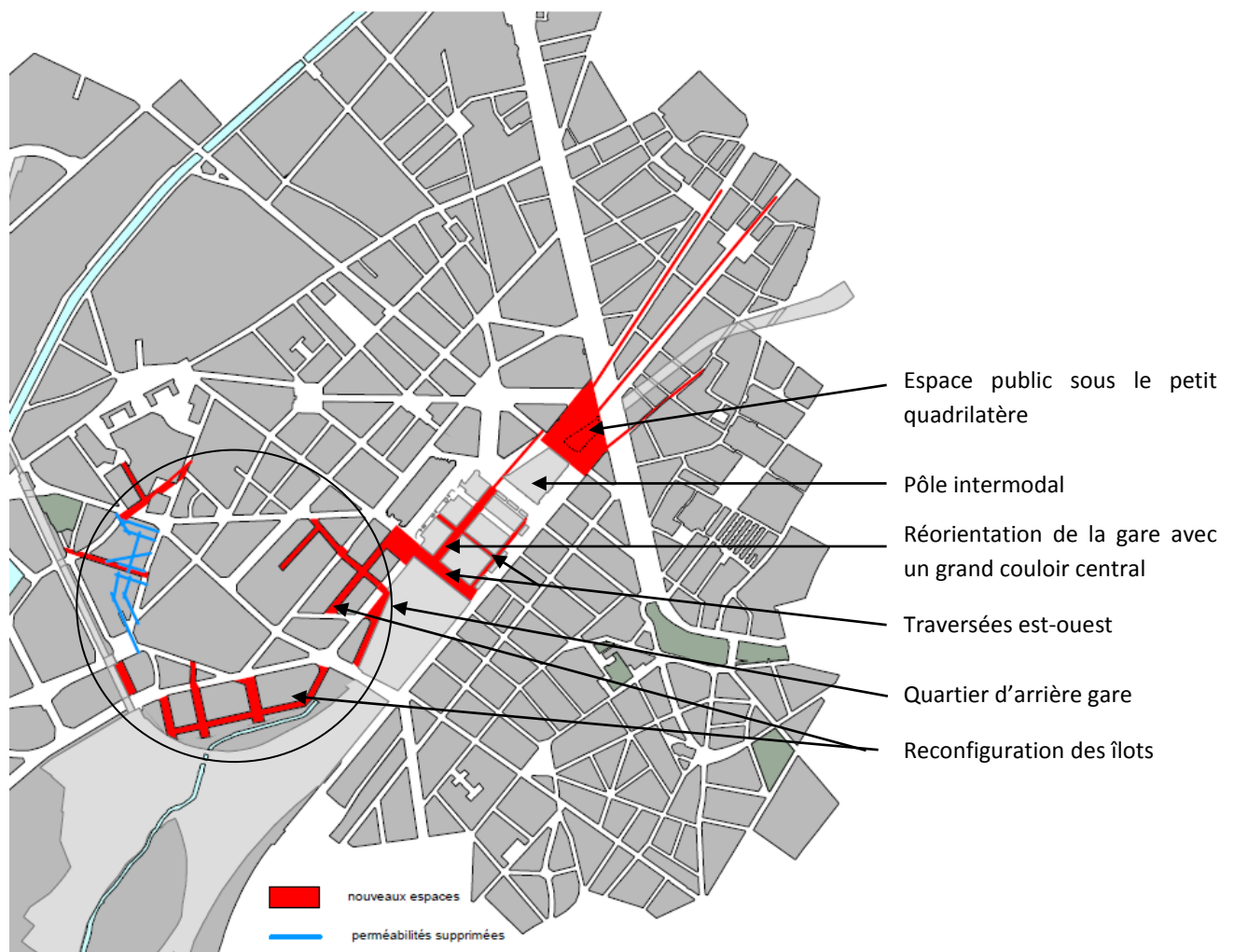
- une proposition d'adaptation du tissu urbain ;
- un plan de densités en lien avec le réseau spatial des quartiers ;
- un plan d'affectations permettant le renforcement des centralités ;
- un plan d'organisation de la circulation motorisée, renvoyant la circulation sur les espaces forts du réseau spatial.

Les éléments forts du projet

La méthode Space Syntax employée par ARSIS a le mérite d'établir un lien fort et structurel entre le bâti et l'espace public placé au cœur de l'analyse.

Les propositions fortes du projet d'ARSIS sont les suivantes :

- Une amélioration de la cohérence de la structure spatiale des quartiers et de l'îlot de la gare, ce qui passe par des reconfigurations d'îlots en termes de taille (notamment pour les grands îlots proches de la gare côté Anderlecht), de densité et d'affectations ;
- la réorientation de la gare selon un large couloir transversal orienté nord- sud (dans la direction du centre-ville) et connecté à des couloirs secondaires orientés est-ouest ;
- des traversées est-ouest de l'îlot de la gare et des voies ferrées afin de favoriser la connexion des quartiers situés de part et d'autre, en mettant particulièrement en avant les grands axes structurants : rue de l'Instruction, rue de l'Argonne et rue des Vétérinaires ;
- l'affectation des deux quadrilatères situés sous la Jonction entre la Place de la Constitution et l'Esplanade de l'Europe : le petit quadrilatère est évidé pour y créer une place publique permettant de recréer l'ancienne Place de la Constitution et de renforcer l'axe de la rue de l'Argonne ; le grand quadrilatère est aménagé comme pôle intermodal et zone commerciale ;
- La création d'un quartier de l'arrière-gare sur Anderlecht.



Carte 91 : Propositions d'intervention dans la structure urbaine

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la Gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

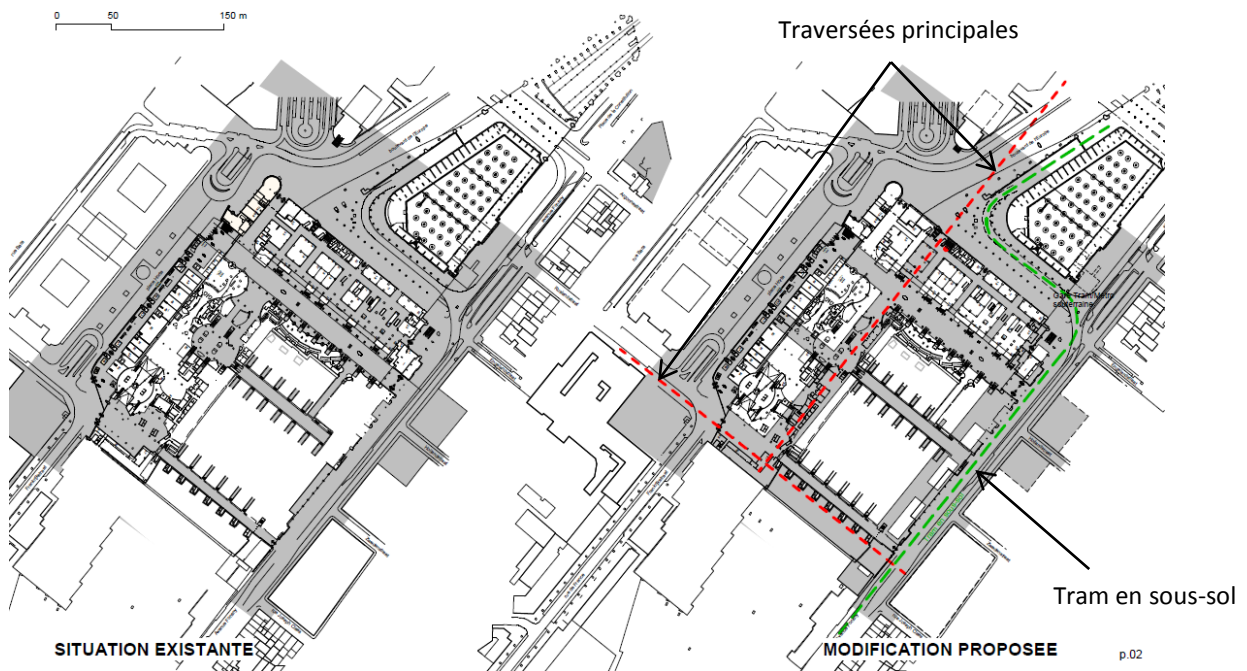
L'image ci-après montre les nouvelles connectivités favorisées dans le projet d'ARSIS aux abords immédiats de la gare.



Carte 92 : Nouvelles connectivités principales à proximité de la gare

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la Gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Les images ci-après montrent la situation existante et projetée de la gare. Les traversées de la gare existante sont peu connectées à l'environnement de la gare et peu lisibles. La proposition met en avant les axes principaux que sont le lien vers le centre-ville et la rue de l'Instruction.



Carte 93 : Proposition d'intervention dans la structure spatiale de la gare

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la Gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Proposition en termes de densités

Les cartes reprises ci-après indiquent les densités actuelles par îlots et les densités projetées par ARSIS. Dans la proposition d'ARSIS, les densités sont augmentées autour des axes structurants principaux afin d'augmenter le potentiel d'animation de ces lieux. Cette proposition de densités est complétée par une proposition sur les affectations afin de privilégier l'accueil de fonctions permettant une animation maximale des espaces publics.



Carte 94 : Densité par îlot – Situation actuelle

Source : ADT d'après ARSIS, Etude urbanistique de la Gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008



Carte 95 : Densité par îlot – Situation projetée par ARSIS

Source : ADT d'après ARSIS, Etude urbanistique de la Gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

La densité augmente fortement et de manière bien répartie notamment selon les grands axes structurants du quartier (rue Bara, avenue Fonsny, Petite Ceinture). La densité augmente fortement dans certains îlots déjà construits ce qui nécessite des démolitions. L'îlot actuel France Bara occupé majoritairement par des bâtiments de la SNCB est sous-divisé en plusieurs îlots. L'emprise de l'îlot triangle est agrandie pour rétrécir le boulevard Jamar et augmenter la densité de l'îlot.

Quelle forme urbaine ?

Le travail de reconfiguration des îlots repose sur un modèle d'analyse spatiale dénommé Space Syntax. Ce système conduit à privilégier un modèle de ville plutôt traditionnelle (rues, alignements, îlots fermés), ce qui répond bien au tissu urbain bruxellois. Néanmoins Guido Stegen a bien précisé lors des ateliers organisés par l'ADT que son modèle n'impose pas de forme particulière. En clair, l'architecture moderne, les immeubles hauts, sont possibles à condition que leurs densités et gabarits soient en rapport avec la nature plus ou moins structurante de l'axe sur lequel ils se situent.

3 PROJETS DÉVELOPPÉS

Les différents projets présentés dans ce chapitre ont été étudiés lors des trois ateliers de travail menés sur la Gare du Midi les 21, 28 novembre et 6 décembre 2011. Les avis et recommandations formulés sur ces projets sont le fruit de la réflexion collective menée lors de ces ateliers.

Chaque projet est présenté, analysé et des recommandations sont formulées pour des évolutions souhaitables du projet.

3.1 LES PROJETS DE RÉORGANISATION DE LA MOBILITÉ

Deux propositions récentes de réorganisation globale de la mobilité pour l'ensemble du Quartier Midi, ainsi que des projets plus ponctuels d'amélioration du réseau de transports en commun ont été menés :

- propositions de réorganisation globale de la mobilité pour l'ensemble de la zone Midi :
 - celle proposée par le bureau ARSIS dans le cadre de son « Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », réalisée en 2009 pour le compte de EuroImmoStar-Eurostation
 - celle proposée par EuroImmoStar-Eurostation, suite aux premiers constats mis en évidence par TRITEL

Ces deux études s'inscrivent dans le cadre de la vision Masterplan (telle que mentionnée dans le protocole de coopération signé en 2008 entre la Région, les communes de Saint-Gilles et Anderlecht et le groupe SNCB) souhaitée pour le quartier et devant encadrer les développements immobiliers projetés par le groupe SNCB. (cf. infra)

- de propositions liées à des enjeux particuliers :
 - celle relative au passage du réseau pré-métro en réseau métro sur l'axe Nord-Sud
 - celle relative à la mise en souterrain du tram sous l'avenue Fonsny
 - celle relative à la mise en site propre du tram sur la rue de Fiennes

3.1.1 SCHÉMA DE CIRCULATION ARSIS

Par rapport aux questions de mobilité, l'« Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » s'est attachée à intégrer un nouveau schéma de circulation dont la philosophie urbaine préconise :

- la hiérarchisation des tissus principal et secondaire (cf. carte précédente) constitue la prémisse de départ de la philosophie urbaine suivie
- chaque espace est caractérisé par une variable de centralité (globale et locale)
- afin de ne pas casser les centralités désirées, existantes ou à renforcer (et telles que mises en évidence), l'objectif est de faire en sorte de renvoyer systématiquement la circulation automobile vers les espaces forts (lesquels accueillent plus de densité, dont les affectations sont variées et fortes, et qui présentent une attractivité évidente)
- parallèlement, une nouvelle structure urbaine est proposée : par l'ouverture de nouvelles voiries, en autorisant de nouvelles traversées carrossables au sein de l'îlot gare, et en prévoyant le

réaménagement de nombreux espaces publics et voirie

- le schéma de circulation préconisé confirme alors une autorisation de circulation, par voirie, soit dans les deux sens soit dans un seul sens, et ce aussi dans le cadre de boucles de circulation locale (un îlot), mezzolocale (deux îlots), mezzoglobale (trois et plus îlots) ou via des voiries de transit globales :

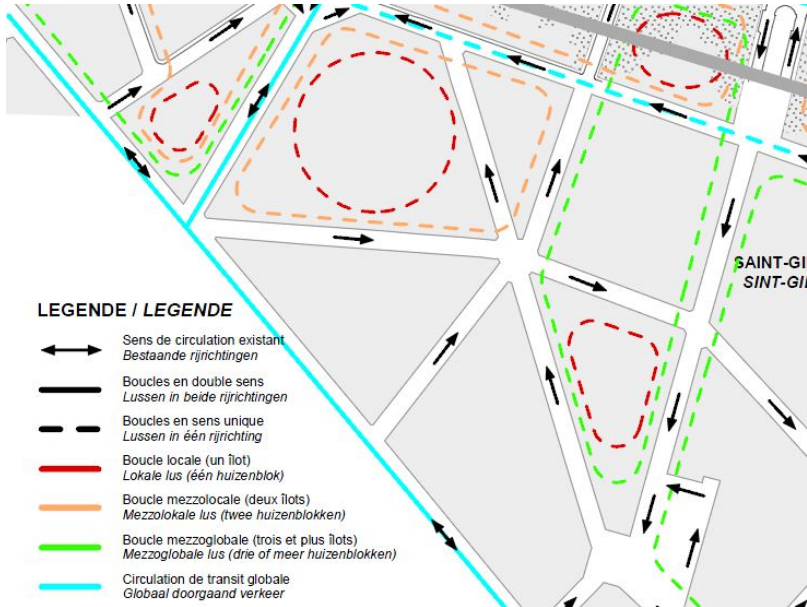
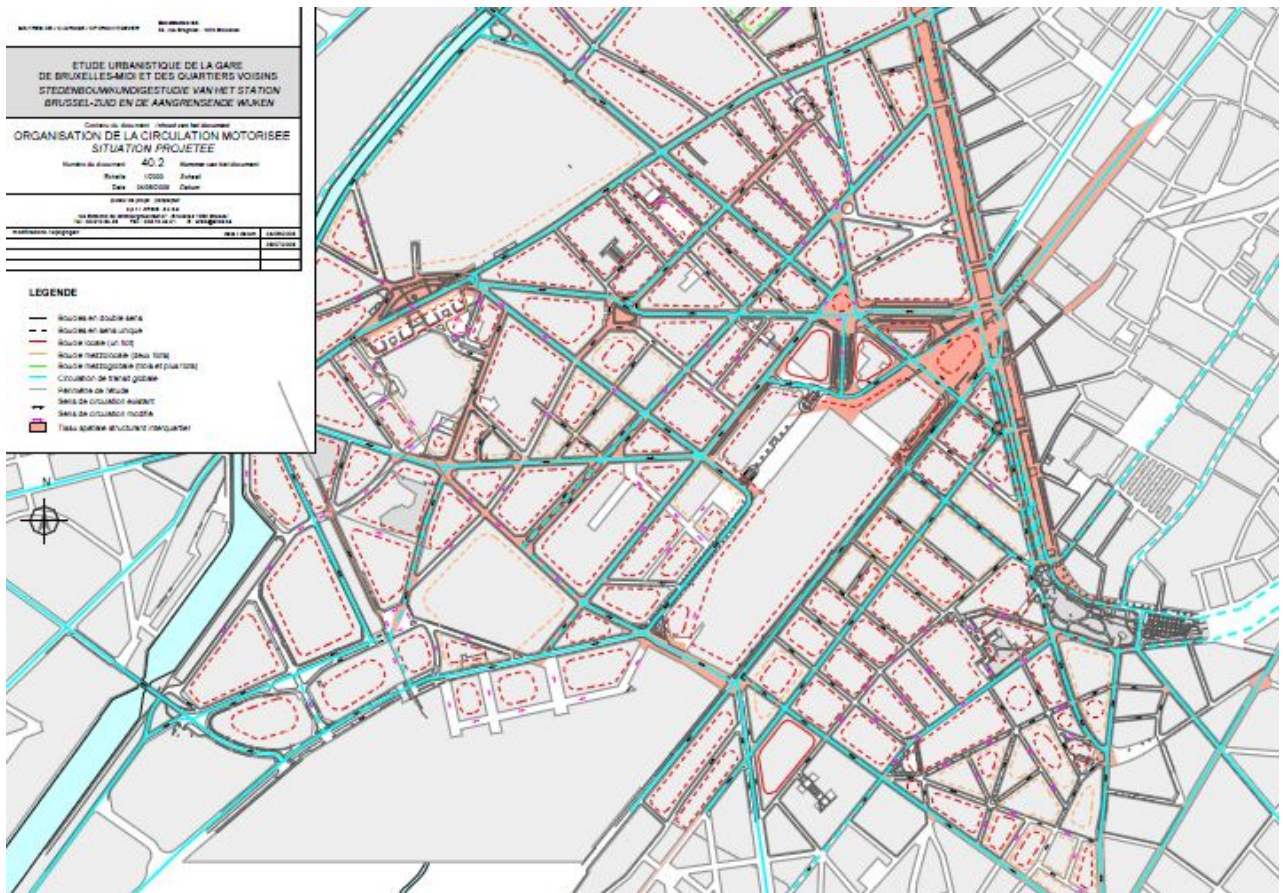


Illustration 69 : système de boucles de circulation

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008



Carte 96 : Organisation de la circulation motorisée – situation projetée

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

Pour une analyse des principes urbains, nous renvoyons aux parties 1 et 2 de la présente note d'orientation.

Par rapport aux principes de mobilité retenus dans le cadre de cette étude, soulignons :

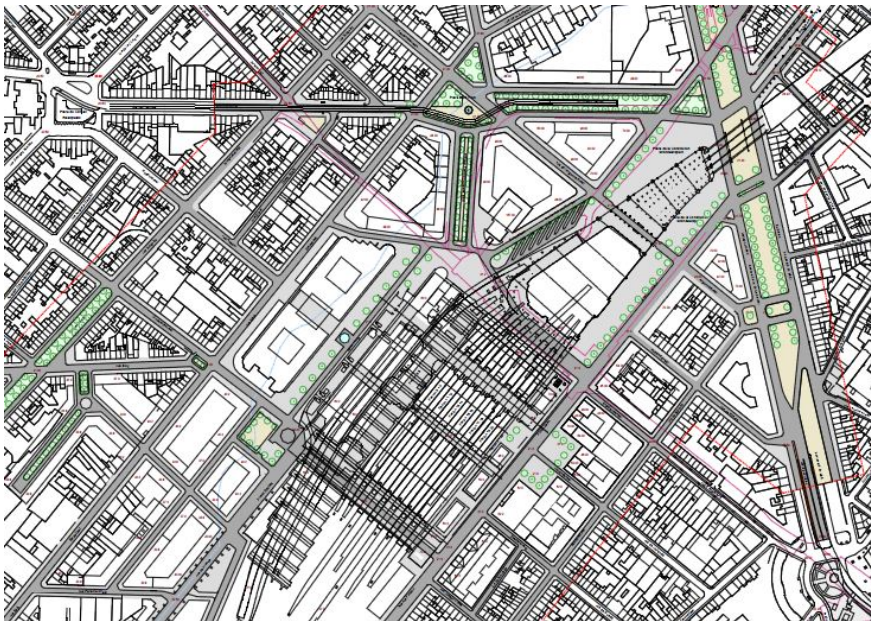
- le principe consistant à reporter, au moyen d'un système de boucles, le trafic de transit sur les axes fort ;
- le nombre de voies de « circulation de transit global » (en bleu sur la carte en page précédente) pourrait cependant être restreint, à mettre en relation avec la carte voiries du Plan Régional de Développement (sur la carte ci-après) :



Carte 97 : Carte 5 « Voiries » – zoom autour de la gare du Midi

Source : PRD 2002

- le fait de renforcer l'animation au sein de la traversée Est-Ouest de l'îlot gare, dans la prolongation de l'actuelle rue de l'Instruction, en prévoyant une accessibilité voiture, dont la restriction à certaines catégories d'utilisateurs pourrait être étudiée.
- les objectifs des réaménagements de voiries et places (ci-après, un focus côté Nord de la gare)



Carte 98 : Plan figuratif d'ensemble – zoom autour de la gare du Midi

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

- parmi les réaménagements proposés, signalons celui de l'avenue Paul-Henri Spaak et de l'Esplanade de l'Europe.



Carte 99 : Plan figuratif d'ensemble – zoom sur l'Esplanade de l'Europe et l'avenue Spaak

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

ARSIS fait ici le choix de disposer la gare de bus en face de la sortie principale de la nouvelle gare. L'actuelle gare de bus De Lijn, située avenue Paul-Henri Spaak, serait donc déplacée sur l'Esplanade de l'Europe. La visibilité du pôle bus serait ainsi immédiate depuis la gare. L'espace public de l'Esplanade de l'Europe s'en trouverait réduit, mais serait compensé par la nouvelle affectation de la rue Paul-Henri Spaak en espace arboré plus calme. Le lien avec la place Bara serait renforcé tandis que celui-ci vers le centre-ville perd, du fait de la présence de la gare de bus, en visibilité.

3.1.2 PROPOSITION DE MOBILITÉ EUROIMMOSTAR

Les propositions formulées aujourd'hui par EuroImmostar se fondent :

- sur une série de constats et recommandations mis en évidence par le bureau TRITEL, qui avait été mandaté en 2008 par EuroImmostar. afin de dresser un inventaire des problèmes et faiblesses en termes de mobilité aux abords de la gare du Midi (sans avoir été chargé de l'aspect conception proprement dit)
- sur des comptages circulation automobile, réalisés en 2008 et 2010 par le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, et complétés par des comptages réalisés par E.I.S. même en 2011.

Les propositions émises par EuroImmostar, telles que présentées à l'ADT ou à d'autres acteurs (régionaux ou communaux – cabinet Picqué, Commission Régionale de Mobilité, Commune de Saint-Gilles, etc.) lors de différentes réunions, ne sont pour le moment pas, comme telles, arrêtées, constituant aux dires d'EuroImmostar. un « work in progress ».

Nous nous baserons donc ici sur les dernières propositions émises en matière de mobilité, en présentant les visions à court-moyen et long termes. Ces propositions ne faisant pas non plus l'objet d'un rapport d'étude complet et détaillé, l'analyse réalisée ici se basera sur les présentations powerpoint transmises à l'ADT.

Rappel des conclusions principales mises en évidence par EuroImmostar.

Inventaire - conclusions						
Piétons	Vélos	Bus publics	Voitures	Taxis	Camions	Accessibilité
<ul style="list-style-type: none"> traversées = parcours du combattant! sauf France Fonsny/Russie=carrefour le plus accidentogène nombreux carrefours non structurés revêtement non adapté rue Couverte = barrière 	<ul style="list-style-type: none"> traversées dangereuses ICRA (rue Couverte impraticable) stationnement insuffisant (209 places) <p>VILLO</p> <ul style="list-style-type: none"> large couverture 	<ul style="list-style-type: none"> offre suffisante mais dispersée zone de stationnement pour TEC et STIB limitée gare de De Lijn surdimensionnée <p>Bus privés</p> <ul style="list-style-type: none"> service irrégulier (sauf Ryanair) arrêts dispersés confort aux arrêts limités 	<ul style="list-style-type: none"> Gare = point de passage R0 ⇄ R20 hiérarchie non respectée intensités Bara/Fonsny ≈ Loi/Belliard saturées HP – denses journée stationnement chaotique <p>CAMBIO</p> <ul style="list-style-type: none"> 80% voyageurs SNCB offre suffisante actuellement 	<ul style="list-style-type: none"> dispersion autour de la gare Steward Place Horta pointe = arrivée TGV 	<ul style="list-style-type: none"> itinéraire via Bara/rue de France livraisons dorénavant centralisées devant Esplanade de l'Europe mais accès piétons important à la gare enquête réalisée auprès des concessions gare du Midi 	<ul style="list-style-type: none"> orientation difficile dans et autour de la gare confusion absolue des modes disponibles accessibilité modes doux médiocre accessibilité véhicules motorisés difficile forte pression en stationnement (riverains + navetteurs)

Illustration 70 : Tableau de synthèse du diagnostic

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011



Carte 100 : Schéma circulation actuel et problèmes constatés

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Globalement, les acteurs publics (régionaux et communaux) sont d'accord avec les constats exprimés par E.I.S., résumés succinctement à travers ce tableau de synthèse et ce schéma de circulation, reprenant tous deux les points les plus problématiques auxquels il convient d'apporter une réponse.

Principe méthodologiques et objectifs retenus par EuroImmostar pour la gare et ses abords

- Application du principe « **STOP** » lequel hiérarchise les priorités de la manière suivante :
 1. Stappers (piétons)
 2. Trappers (cyclistes)
 3. Openbaar Vervoer (Transports publics)
 4. Privé-vervoer (Transport privé)
- Il en découle les priorités suivantes :
 1. « sécuriser les piétons dans et autour de la gare »
 2. « optimiser l'accessibilité de la gare, c'ad l'intermodalité »

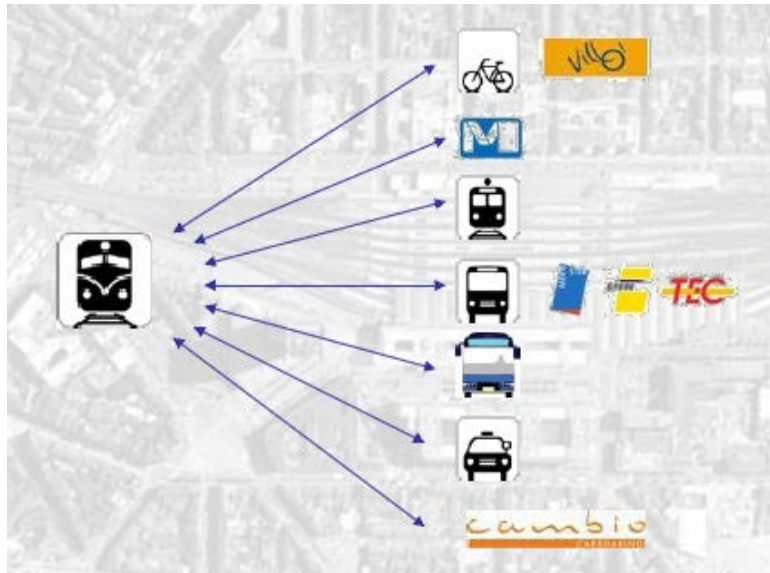


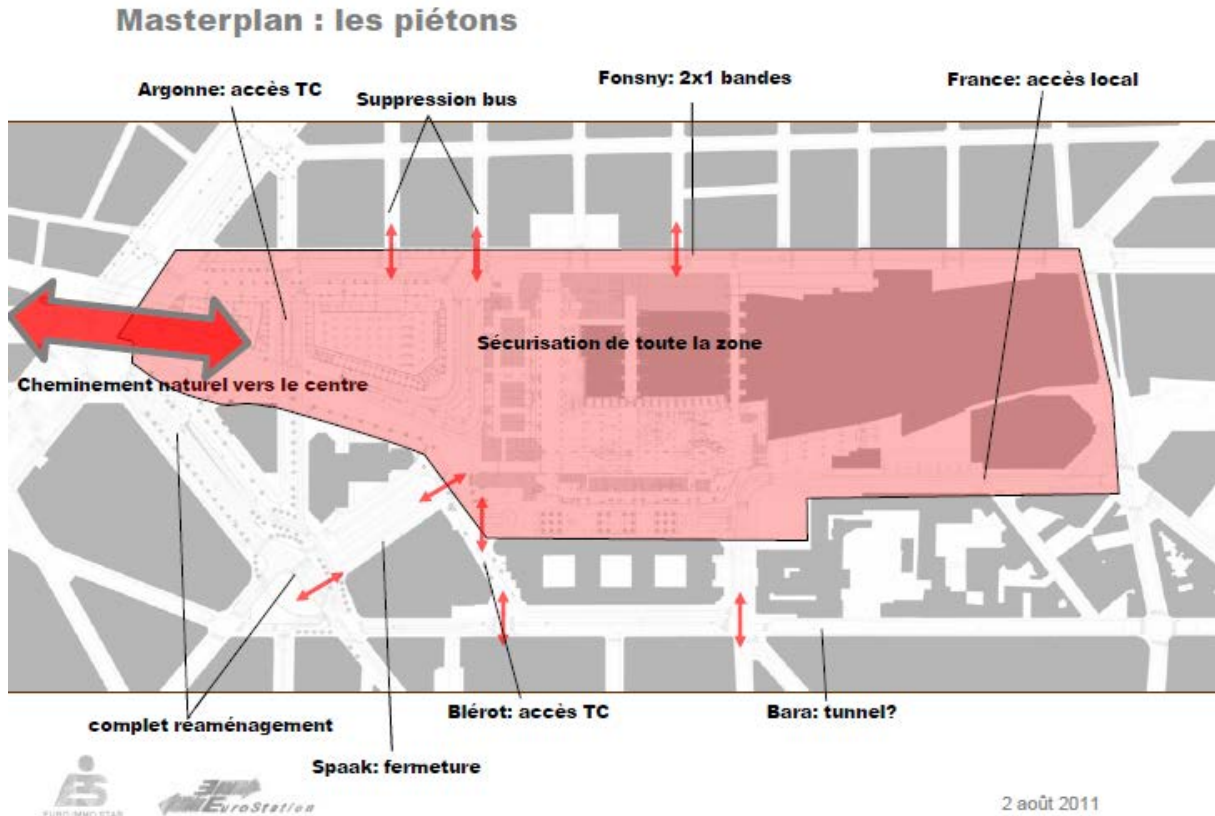
Illustration 71 : Pôle intermodal – schéma de principe

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

3. « sécuriser (fluidifier) les accès en transports motorisés »

- « Sécuriser les piétons dans et autour de la gare »

EuroImmostar propose un périmètre au sein duquel il convient d'améliorer considérablement le confort et la sécurité des piétons aux abords de la gare, par une série de réaménagements d'espaces publics, de voiries ou de traversées piétonnes :



Carte 101 : Sécurisation des abords de la gare du Midi - piétons

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

La zone est dévolue prioritairement aux circulations piétonnes et le trafic motorisé individuel est fortement contraint. Les connexions entre les voiries situées le long de l'Esplanade de l'Europe, la rue Blérot et l'avenue Paul-Henri Spaak ne sont plus possibles. La fermeture de l'avenue Spaak à toute circulation automobile est dans ce cadre également envisagée.

En plus d'apaiser considérablement la pression automobile dans cette zone et de restreindre drastiquement les possibilités de parking sauvage, la zone ne présente plus, par ailleurs, dans cette configuration, d'intérêt de by-pass pour le trafic de transit.

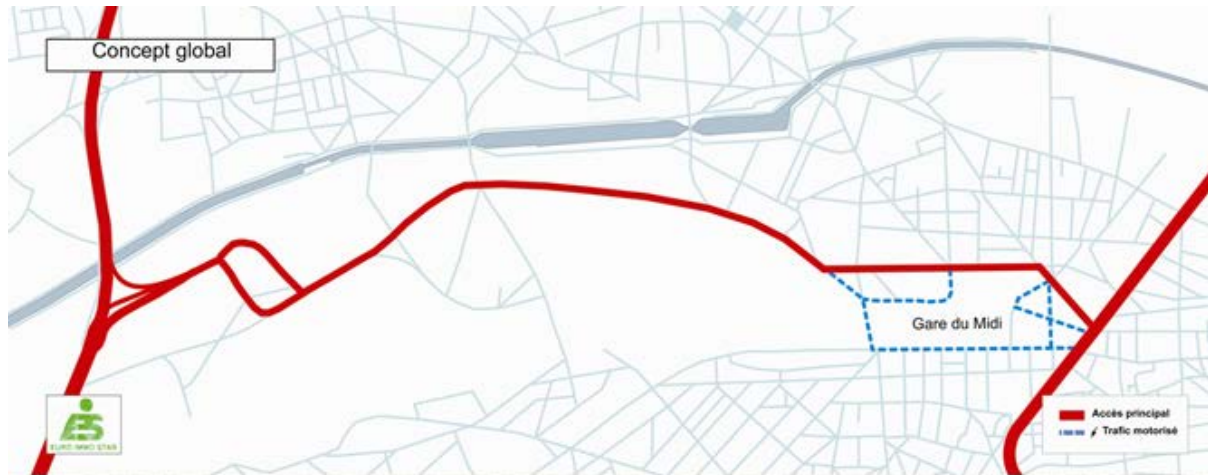
- La vision pour le pôle intermodal

Aux objectifs prioritaires annoncés par E.I.S. (« plus grande visibilité des modes disponibles », rassemblement des « modes en un point central » et « cheminement piéton naturel vers le centre-ville »), répondent dès lors les propositions suivantes :

1. « offrir une proximité directe des trains/trams/métro/vélos/taxis et du centre »
2. « une gare de bus regroupant les 3 compagnies de transport public »
3. « une gare de bus regroupant les bus privés »
4. « un point central pour les taxis »
5. « un K&R principal »

- « Sécuriser (fluidifier) les accès en transports motorisés »

EuroImmoStar a défini dans ce cadre un concept global d'accessibilité de la gare du Midi depuis le Ring O et la sortie connectée au boulevard Industriel :



Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

De cet objectif annoncé de fluidifier le trafic motorisé vont découler une série de propositions de réaménagements de voiries et carrefours ou places, voire de création de nouvelles infrastructures automobile lourdes.

EuroImmoStar propose deux visions différentes, selon les possibilités constructives que lui offriront les décisions futures prises dans le cadre du dossier 'Jonction ferroviaire bis' :

- Soit il est possible de creuser en profondeur au niveau de la rue Bara, et la préférence d'EuroImmoStar. va alors à la création d'un nouveau tunnel, sous la rue Bara, lequel serait connecté à un nouveau parking de dissuasion de 4.500 places-5.000 places, situé sous les îlots Bloc II (ancien îlot Côte d'Or) et Bara-France.



Carte 103 : Tunnel envisagé sous la rue Bara

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Dans ce cas, une réorganisation en sous-sol permettrait également d'accueillir le K&R principal et un nouveau point d'embarquement taxis (à noter : la configuration initiale du point taxi au sortir de la gare internationale était en sous-sol, mais cette localisation a été très vite délaissée par les taxis).

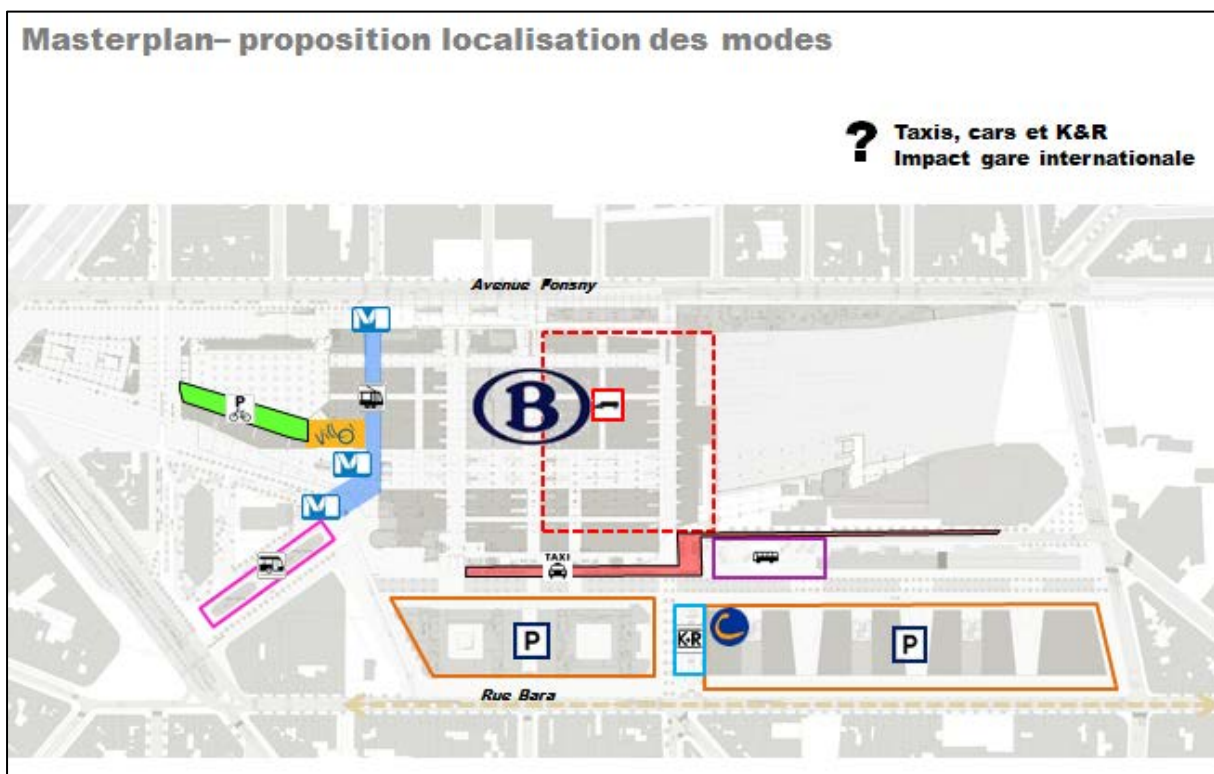


17 février 2011 | 33

Illustration 72 : Sous-sol Place Horta

Source : EuroImmoStar – présentation du 17 février 2011

Une alternative proposant la localisation de l'ensemble des modes en surface existe cependant aussi dans cette configuration avec tunnel :



Carte 104 : Proposition de localisation des modes – Vision à long terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

- Soit il n'est pas possible de creuser en profondeur à hauteur de la rue Bara, et la préférence d'EuroImmoStar se porte alors sur le réaménagement de la rue Bara en une voirie 2x2 bandes, ainsi que sur le maintien en surface des emplacements taxis et K&R. Une attention particulière est alors portée au carrefour Deux Gares-Bara, pour lequel le réaménagement suivant est proposé :

Etude des différents carrefours



Carte 105 : Proposition de réaménagement du carrefour Deux Gares - Bara

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Dans les deux cas, de nombreux choix (tunnel, parking de 4.500 places, localisation des différents modes de transport) dépendront directement des décisions qui seront prises par rapport aux problèmes de capacité de la Jonction tels qu'évoqués par le groupe SNCB et à l'implantation future d'une éventuelle nouvelle gare internationale.

Viennent par ailleurs compléter la vision circulation automobile d'EuroImmoStar, quelle que soit l'option future qui sera retenue, les réaménagements de la place Bara, du boulevard Jamar, du la Petite Ceinture et de l'avenue Fonsny (2x1 bande) – cf. illustrations pages suivantes.



Carte 106 : Proposition de réaménagement de la place Bara

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011



Carte 107 : Proposition de réaménagement du boulevard Jamar

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011



Carte 108 : Proposition de réaménagement du carrefour Petite Ceinture – Jamar – Lemonnier
 Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

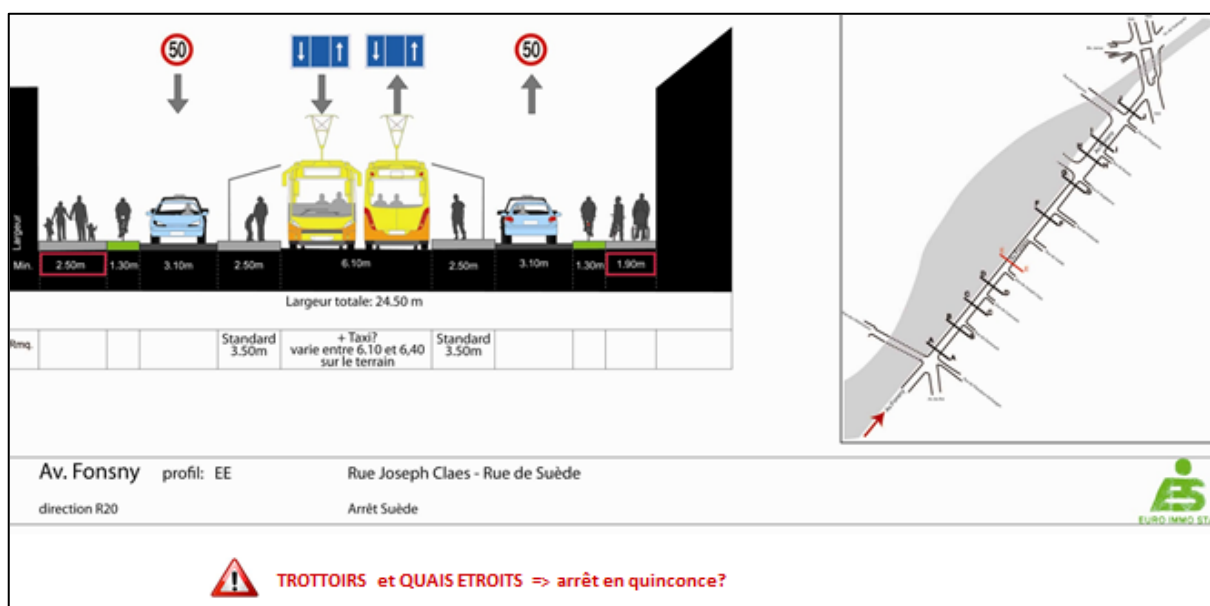


Illustration 73 : Proposition de réaménagement de l'avenue Fonsny – profil voirie
 Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Examen des propositions mobilité présentée par EuroImmoStar

1. A propos des hypothèses de travail :

L'analyse de la situation existante effectuée par EuroImmoStar, parcellaire en certains points, apporte un éclairage intéressant par rapport à la situation actuelle autour du quartier Midi.

EuroImmoStar nous a confirmé à plusieurs reprises n'avoir évalué la situation du quartier que dans sa configuration actuelle, **sans jamais avoir pris en compte**, dans le cadre de son étude mobilité globale, **les milliers de m² supplémentaires que le quartier serait susceptible d'accueillir** (n'intégrant dans sa vision ni les projets portés par le groupe SNCB ni le projet « Victor ») **ni des impacts en termes de mobilité** (nous pensons ici essentiellement aux flux voitures supplémentaires) que cela représente. Par ailleurs, ils n'intègrent pas d'objectif volontariste de réduction du trafic automobile (IRIS II). Leur objectif principal est la fluidification du trafic.

Il s'agit pourtant de **préalables essentiels** à toute définition d'une vision mobilité pour un projet urbain.

2. Les données rassemblées par EuroImmoStar en situation existante gagneraient à être complétées par :

- des informations relatives aux parts de circulation de transit ou à destination de la gare du Midi (ou du quartier dans son ensemble) ;
- des données précises relatives au stationnement dans le quartier (stationnement en voiries ou hors-voiries, réserves de capacité des parkings souterrains existants, tel le parking public Q-Park notamment, complémentarités possibles avec d'autres parkings existants ou en projet, etc.) ;
- des informations précises relatives aux livraisons dans la zone (nombre de mouvements camions par jour, heures d'arrivées, zones de livraisons souhaitables, etc.) ;
- des informations relatives aux besoins en termes d'emplacements de parking de courte durée, à destination des usagers de la gare, et dans l'optique d'une vision mobilité volontariste respectant les objectifs de mobilité précisés dans IRIS II ;
- une photographie de la situation à un moment « t » précis (les comptages ont été réalisés entre 2008 et 2011).

3. A propos du plan de circulation lui-même :

- le trafic en entrée de ville est concentré sur le carrefour Jamar/Petite Ceinture, au lieu de se distribuer sur un plus grand nombre de carrefours. Le fait de privilégier l'axe rue Baraboulevard Jamar rencontre toutefois la vision de hiérarchisation des voiries précisées dans le PRD ;
- Le réaménagement proposé pour l'avenue Fonsny ne prévoit plus que 2*1 bande de circulation. L'avenue Fonsny ne pourrait alors absorber un trafic de 600 véhicules/h qu'à la condition de prévoir un élargissement à 2 bandes à l'approche des carrefours importants et ainsi que des bandes de tourne à gauche localement pour permettre l'accès aux transversales sans bloquer l'axe principal. Il conviendra de s'assurer que ce principe d'aménagement soit bien repris ultérieurement.

4. A propos du parking de 4.500 places-5.000 places :

- Il convient ici de parler d'un parking « d'attraction » : au lieu de dissuader l'entrée des voitures en ville, la création d'un parking de dissuasion à proximité immédiate du centre-ville ne fera que capter un maximum de voitures, même si EuroImmoStar défend ce projet sur base de la proximité du pôle intermodal et de la gare ;
- un P+R aussi près du centre n'est pas conforme à la stratégie régionale ;

D'autant plus que le passé a déjà démontré, par rapport aux parkings de dissuasion situés aux frontières régionales et connectés aux transports en commun, que les automobilistes ne renoncent pas à leur voiture pour effectuer les derniers kms ou les dernières centaines de mètres qui les sépare encore de leur lieu de travail. La proximité d'un pôle intermodal à la gare du Midi ne semble pas constituer la garantie d'un report modal vers les transports publics ;

- il impliquerait pour la rue des Deux Gares un trafic additionnel alors qu'elle n'est pas dimensionnée pour l'accepter.

5. Par rapport au tunnel envisagé sous la rue Bara

- il y a lieu de s'interroger quant à l'opportunité de créer une telle infrastructure (*Selon Iris II : les nouvelles « infrastructures devront faire l'objet d'évaluations socioéconomiques et ne seront créées que si elles participent à la diminution globale du nombre de véhicules/kilomètres effectués dans la Région et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et usagers » et qu'elles participent au « renforcement du transfert modal vers la marche à pied, le vélo et les transports publics »*).
- il y a en effet lieu de croire que le carrefour du boulevard Jamar au niveau de la Petite Ceinture serait incapable d'absorber le surcroît de trafic attiré par ce tunnel et les nouvelles densités du quartier, ce qui provoquerait du « blocking back » saturant ce nouveau tunnel et le rendant par là-même inopérant ;
- compte tenu des infrastructures souterraines du métro, le tunnel ne peut se connecter directement à la Petite Ceinture, et l'emplacement de la trémie Nord du tunnel doit quant à elle se situer nécessairement rue Bara, avant la place Bara. Le trafic risque donc de retomber dès lors directement dans les embarras de circulation de la place Bara et du boulevard Jamar ;
 - Les améliorations qualitatives d'une telle infrastructure posent question..
- n'étant pas accessible aux camions, le trafic des poids-lourds devrait continuer à se faire en surface ;
- le coût d'une telle infrastructure est conséquent (qui en assurerait son financement ?) ;
- le tunnel présenté ne semble pas présenter d'autres avantages que celui de la desserte du parking « d'attraction » proposé par EuroImmoStar.

Critique des objectifs prioritaires retenus

Si les principes de sécurisation des abords de la gare, en faveur des usagers faibles, et le principe d'aménagement d'un pôle intermodal de qualité rencontrent les objectifs de la Région, l'objectif de fluidification du trafic doit en revanche être revu et complété : si cet objectif est en soi louable (réduction des émissions de CO² notamment), une politique de mobilité globale pour la zone ne peut se résumer à un simple objectif d'accessibilité fluide depuis le Ring 0.

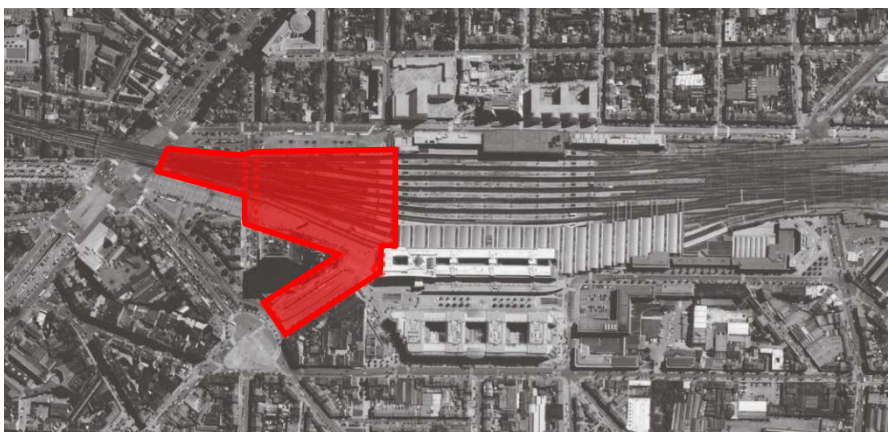
Ce principe ne peut se suffire à lui-même et devrait être accompagné de mesures complémentaires visant :

- à ne pas augmenter la capacité du réseau viaire ;
- à concentrer le trafic, venant de l'ensemble des voies de pénétration en Région bruxelloise, sur les voies métropolitaines et principales d'accès au centre-ville ;
- à protéger les quartiers habités, les voies secondaires et locales de tout trafic de transit (par des aménagements nouveaux, des systèmes de boucles dissuasifs, etc.) ;
- à envisager un transfert modal dès avant l'entrée en Région bruxelloise ou aux portes de celle-ci, par un report vers les parkings de dissuasion et les infrastructures métro ou ferroviaires existantes et à renforcer (Erasmus, Ceria, Forest, etc.) ;
- à limiter les vitesses de circulation sur les axes principaux (50 km/h) ;
- toute autre mesure utile qui pourrait être mise en évidence.

Il ne peut par ailleurs se baser sur la création d'infrastructures automobile lourdes, coûteuses et dont les avantages ne sont pas démontrés (toute infrastructure nouvelle présentant par ailleurs un effet d'appel participant à la congestion automobile plutôt qu'à sa réduction).

L'aménagement des Quadrilatères

Lors de l'atelier « Mobilité » qui s'est tenu à l'ADT le 6 décembre 2011, EuroImmoStar a présenté une proposition de réorganisation, à court terme, des Quadrilatères, précisant qu'une demande de permis, concernant le périmètre suivant, pourrait être introduite très prochainement :



Carte 109 : Périmètre concerné par demande de P.U. à court terme d'EuroImmoStar

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

La présentation de ce projet permet de formaliser pour la première fois une vision concrète du pôle intermodal :

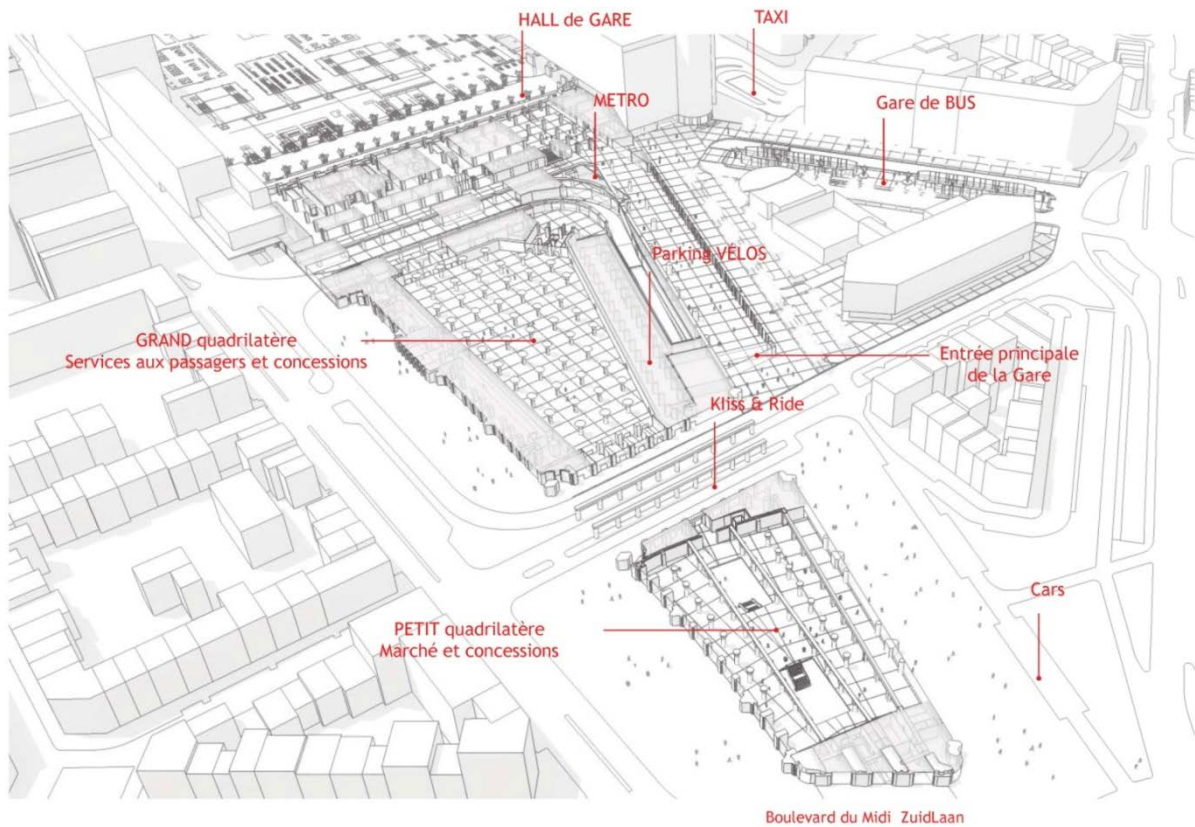


Illustration 74 : Formalisation du pôle intermodal

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

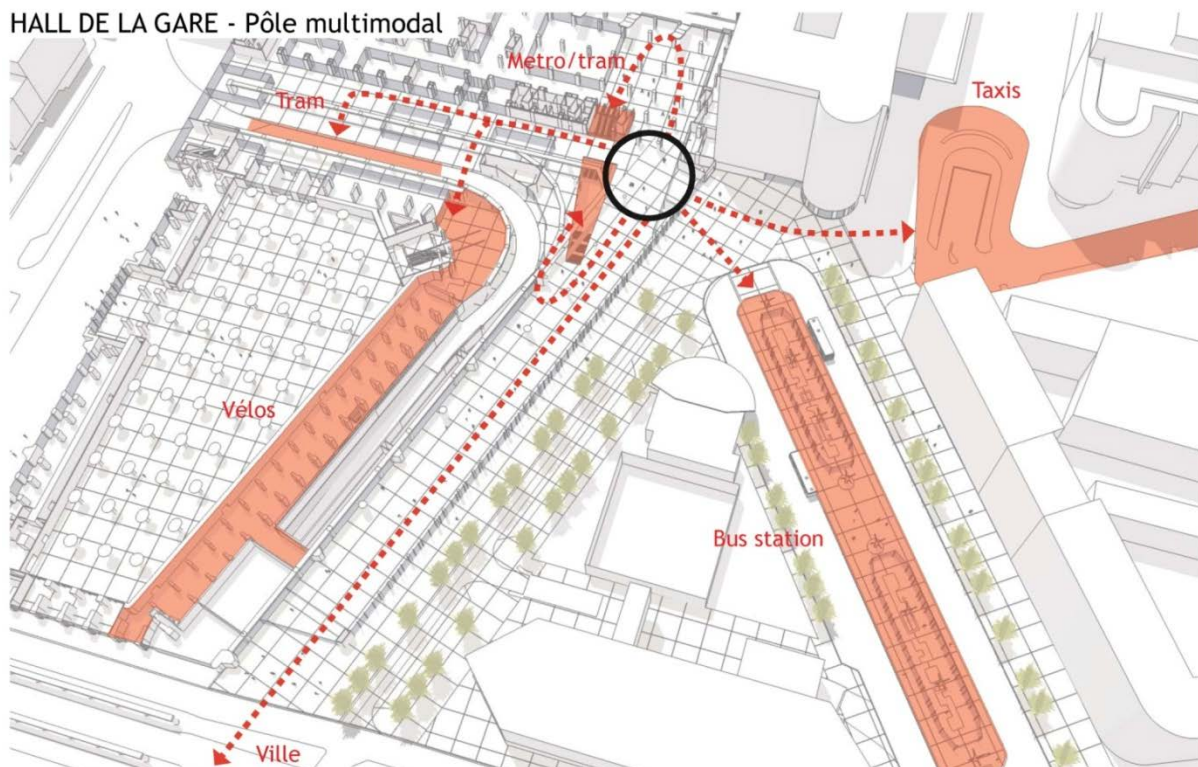


Illustration 75 : Hall de la gare et pôle intermodal

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Par rapport aux aspects mobilité et au pôle intermodal lui-même, seraient principalement concernés par cette demande de permis :

- la réorganisation de la gare du bus ;
- l'aménagement, au sein de l'actuelle rue couverte, de nouveaux accès vers les réseaux trams/métro ;
- la création d'un nouvel emplacement K&R au niveau de la rue d'Argonne.

Dans cette temporalité intermédiaire, les tramways continueraient à emprunter la rue couverte, une requalification de celle-ci, consistant en une intégration dans l'ensemble gare, est proposée.

Il est toutefois difficile de cerner les contours exacts de cette demande de permis potentielle :

- est-il déjà question de mettre fin au trafic de transit entre l'Esplanade de l'Europe, la rue Blerot et l'avenue Spaak, et formaliser alors déjà, au moins pour ce périmètre, le principe de sécurisation des abords de la gare ?
- l'emplacement taxis sera-t-il requalifié, en vue d'un confort d'attente accru pour les passagers ?
- la demande de permis du groupe SNCB peut-elle avoir pour objet le réaménagement d'une gare de bus gérée actuellement par De Lijn, (nous n'avons pas connaissance d'un accord formel De Lijn et des autres compagnies concernées -Tec et STIB-sur ce point) ?
- qu'advient-il des emplacements cars suggérés au niveau de la place de la Constitution ?
- comment cette demande de permis engloberait-elle le réaménagement des espaces publics dès lors que ceux-ci sont de propriété régionale ?

Compte tenu de ces considérations, il est permis de penser que l'assiette de l'action d'EuroImmoStar sur ce périmètre, ne concernera en réalité que le réaménagement des quadrilatères, la requalification de la rue Couverte et la création d'un nouveau couloir d'entrée de gare le long du grand quadrilatère.

La proposition effectuée a cependant le mérite de présenter ce que pourrait être le futur pôle intermodal à court terme, à condition bien sûr que l'ensemble des acteurs concernés ait préalablement marqué leur accord quant à cette vision et accepté d'introduire les permis complémentaires, pour les parties qui les concernent ou à tout le moins de déléguer cette mission à EuroImmoStar.

A la lecture des pages suivantes, il convient d'avoir en tête cette distinction entre :

- d'une part, la demande de permis éventuelle pour le réaménagement des Quadrilatères
- d'autre part, le développement d'une vision pour le pôle intermodal à court terme, ce qui concerne alors la question de la localisation des différents modes de transport.

Détails de l'implantation des différents modes de transport dans les visions à court et long termes

Concernant l'implantation des différents modes de transport, à leur distribution autour de la gare, des différences sensibles s'observent, du moins à l'égard de certains modes, entre la situation à court terme et la situation à long terme. Les propos ci-après présentent ces différentes localisations possibles, en veillant à spécifier à chaque fois les différences éventuelles qui se présenteraient entre court et long termes.

- Le pôle intermodal

La vision d'ensemble du pôle intermodal, tel que présentée ci-avant, ne devrait pas subir énormément de modifications entre vision à court et à long termes (à condition toutefois que les autres propositions fassent l'objet d'une validation par les principaux acteurs concernés).

Les seules modifications envisagées par EuroImmoStar concerneraient les changements à opérer : au niveau des lignes de tram (*a priori*, ceux-ci n'emprunteraient plus la rue couverte selon la proposition de la STIB), de l'emplacement taxis principal ainsi que de celui du futur K&R principal (nous renvoyons pour plus de précisions aux points consacrés à ces différents modes).

A noter également : selon les informations obtenues, les différentes hypothèses techniques étudiées par rapport aux problèmes de capacité de la Jonction tels qu'évoqués par le groupe SNCB impliquent que l'éventuelle future gare internationale pourrait être située soit du côté de l'avenue Fonsny, soit sous la gare actuelle, soit côté rue de France à l'arrière-gare, rompant ainsi avec la proximité souhaitée entre la gare et le pôle intermodal.

Pour plus de détails quant à la réorganisation des quadrilatères et de cette entrée de gare, voyez la partie 3.2.1, Projet de réaménagement de la gare et de ses abords, en page 219.

Recommandations :

- assurer une vraie visibilité pour l'ensemble des modes de transport depuis la sortie principale de la gare ;
 - réduire les distances entre les différents modes de transport ;
 - veiller à ce que l'emplacement futur de la gare internationale conserve un lien de proximité fort avec le pôle intermodal ;
 - s'assurer que des cheminements naturels mènent les usagers de la gare, depuis l'ensemble de ses parties, vers l'offre en transports publics ;
 - renforcer ces cheminements naturels par une signalétique de qualité ;
 - assurer la fonction de traversée Est-Ouest de la rue couverte, pour les modes doux ;
 - cela implique des largeurs et un confort d'usage suffisants, pour limiter au maximum les conflits ;
 - ne pas prévoir de fermetures de l'îlot gare à cet endroit (à tout le moins en journée). Il faut que les ouvertures soient les plus amples et engageantes possibles ;
 - proposer un réaménagement des espaces publics de l'Esplanade de l'Europe qui améliore les qualités urbaines (piétonnes et paysagères) de ces espaces plutôt que de les réduire drastiquement par la création d'un couloir accolé à la Jonction ;
 - valoriser les entrées du parking vélo dans le grand quadrilatère; en améliorer la visibilité.
- Les piétons

Le principe essentiel est la sécurisation des abords de la gare, ainsi que présenté sur la *Carte 101 : Sécurisation des abords de la gare du Midi - piétons*.

Les conséquences de cet objectif consistent en une suppression de nombreuses zones de conflit (telles que listées sur la carte) et une proposition de réaménagement d'espaces publics. Parmi les points les plus importants de la proposition, figurent :

- la proposition de réaménagement de l'Esplanade de l'Europe ainsi que du carrefour avec la Petite Ceinture en vue d'améliorer le cheminement piéton vers le centre-ville,
- la création d'une nouvelle entrée de gare principale, rue d'Argonne, permettant ainsi, dans la vision d'EuroImmoStar, de renforcer les liens avec le centre-ville. Cette nouvelle entrée se situe au débouché d'un nouveau couloir intérieur, qui donnerait directement sur le futur axe Nord-Sud principal de la gare.
- la sécurisation de nombreuses traversées piétonnes, au moyen de mesures très diverses telles que,

par exemple, le réaménagement de l'avenue Fonsny en 2*1 bande de circulation, ou la suppression du trafic de transit au sein de l'avenue Blerot (rendue possible par les fermetures, au trafic voitures, de l'Esplanade de l'Europe, dans sa partie Argonne-Spaak, et de l'avenue Paul-Henri Spaak – cf. infra point circulation automobile).

L'objectif de sécurisation des abords de la gare doit être poursuivi : la pression existant actuellement sur les espaces publics aux abords de la gare impacte négativement le vécu, par les piétons, de ces espaces.

Recommandations :

- maintenir cet objectif de sécurisation des abords de la gare ;
 - affiner les contours exacts du périmètre ;
 - confirmer l'objectif de rationalisation de la circulation au sein de ce périmètre (voiture individuelle et transports publics), à l'exception de ceux à maintenir rue d'Argonne (passage voitures pour le K&R et tracé de certaines futures lignes de bus),;
 - aménager des espaces de détente de qualité (mobiliers urbains, etc.) ;
 - augmenter les plantations d'arbres (ombrage en été, protection contre la pluie en hiver, rôle de régulation thermique au sein de la ville) ;
 - rendre l'îlot de la gare aussi traversant que possible pour la mobilité douce (piétons, vélos) ;
 - porter une attention particulière sur plusieurs connexions Est-Ouest : rue d'Argonne-rue Clémenceau ; rue d'Angleterre-rue couverte ; rue Joseph Claes-couloir sud gare-rue de l'Instruction ;
 - signaler ces traversées depuis l'espace public des alentours par une signalétique appropriée ;
 - établir un plan de fonctionnement jour/nuit de l'îlot de la gare, en assurant les traversées principales de l'îlot durant la nuit ;
 - sécuriser la traversée de la Petite Ceinture vers l'avenue de Stalingrad ;
 - renforcer les connexions douces vers la Porte de Hal, vers le Canal, vers les squares (Pequeur, Aviation, etc.) par un aménagement adapté (pistes cyclables, promenades plantées, etc.) ;
 - de manière générale, pour les cheminements piétons, leur assurer visibilité, confort, nombre suffisant de traversées, sécurité ;
 - sécuriser les traversées piétonnes au carrefour Fonsny/rue couverte/Angleterre et à hauteur de l'arrêt de transports en commun « Suède » ;
 - tendre vers une vraie perméabilité de l'îlot Bloc - Euro Station II (ancien îlot Côte d'Or), depuis la rue Rossini vers la place Horta ;
 - tendre vers l'ouverture et la perméabilité des îlots situés aux alentours de la gare (essentiellement côté Sud-Ouest, dans le quartier Cureghem) dont la reconversion en îlots mixtes est envisagée.
- La gare de bus

La proposition d'EuroImmoStar consiste à rassembler l'ensemble des opérateurs publics de bus (De Lijn, STIB, TEC) en un lieu unique. Si cet objectif en lui-même est partagé par l'ensemble des acteurs, assurant une meilleure lisibilité, la localisation exacte de cette future gare de bus demeure en débat.

EuroImmoStar propose de requalifier l'actuelle gare de bus De Lijn, ce qui semble être l'option la plus réaliste à court terme, mais d'autres possibilités mériteraient d'être examinées : soit au sein de l'Esplanade de l'Europe (proposition émise par ARSIS et TRITEL) ou au sein de la place Horta, dans une vision à long terme où les espaces publics autour de la gare auraient été requalifiés et permettraient d'accueillir les fonctions commerciales et de détente de la place Horta.

Il appartiendra aux acteurs publics de valider le choix de l'emplacement qui apparaîtra le plus pertinent tant d'un point de vue urbanistique que d'un point de vue de mobilité (congestion du trafic, nombres de feux et carrefours à traverser, etc.).

La vision d'EurolmmoStar pour la gare De Lijn est la suivante :

Bus – future gare



Illustration 76 : Vue 3D – gare de bus dans son environnement

Source : EurolmmoStar – présentation du 6 décembre 2011



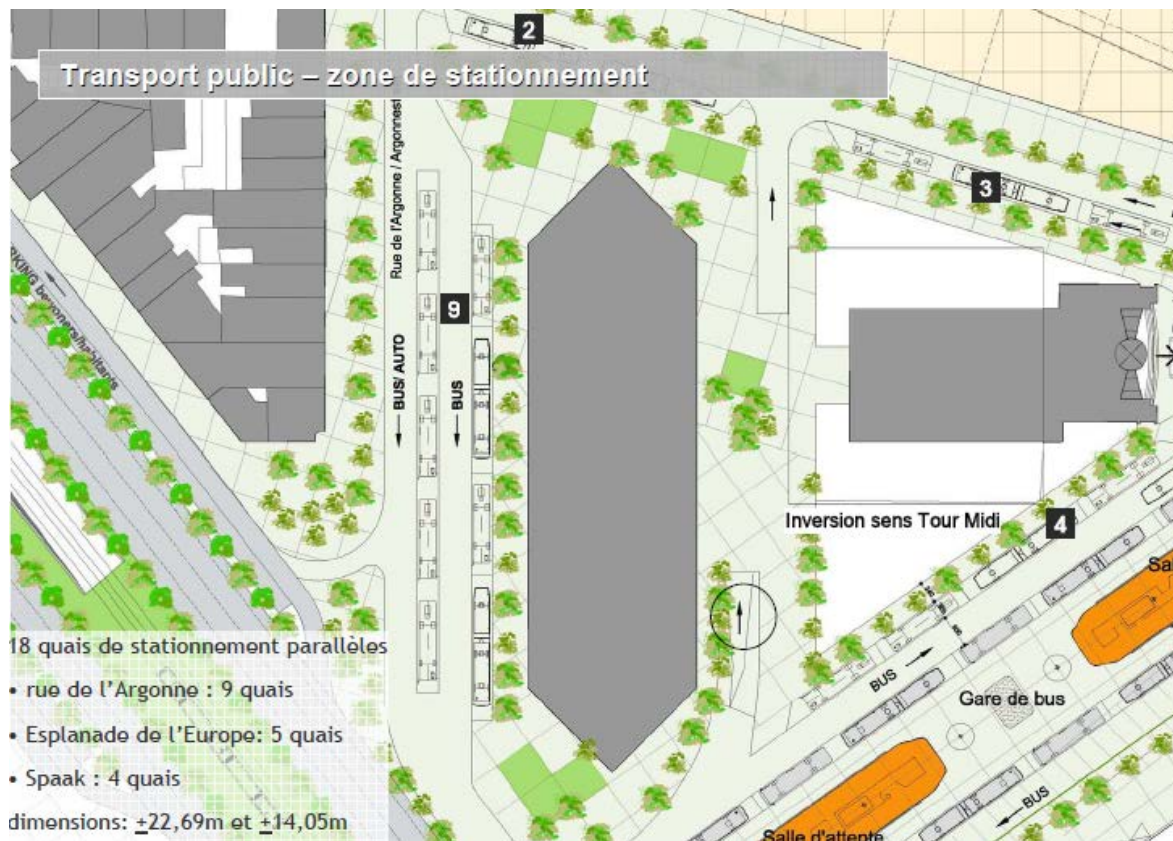
Illustration 77 : Vue 3D – gare de bus

Source : EurolmmoStar – présentation du 6 décembre 2011

L'objectif est de réserver l'avenue Spaak aux bus (en envisageant la fermeture de l'avenue à la circulation automobile), et de permettre ainsi 252 mètres courant de quais terminus d'embarquement/débarquement. Certaines parties de la gare, consistant elle en un grand auvent de 9m de large et 6m de haut, seraient cloisonnées par des parois vitrées.

Dans le cadre de leur réflexion, EurolmmoStar semble par ailleurs avoir prévu des espaces de stationnement d'attente supplémentaires (337 mètres courant) tout autour de l'îlot de la Tour du Midi.

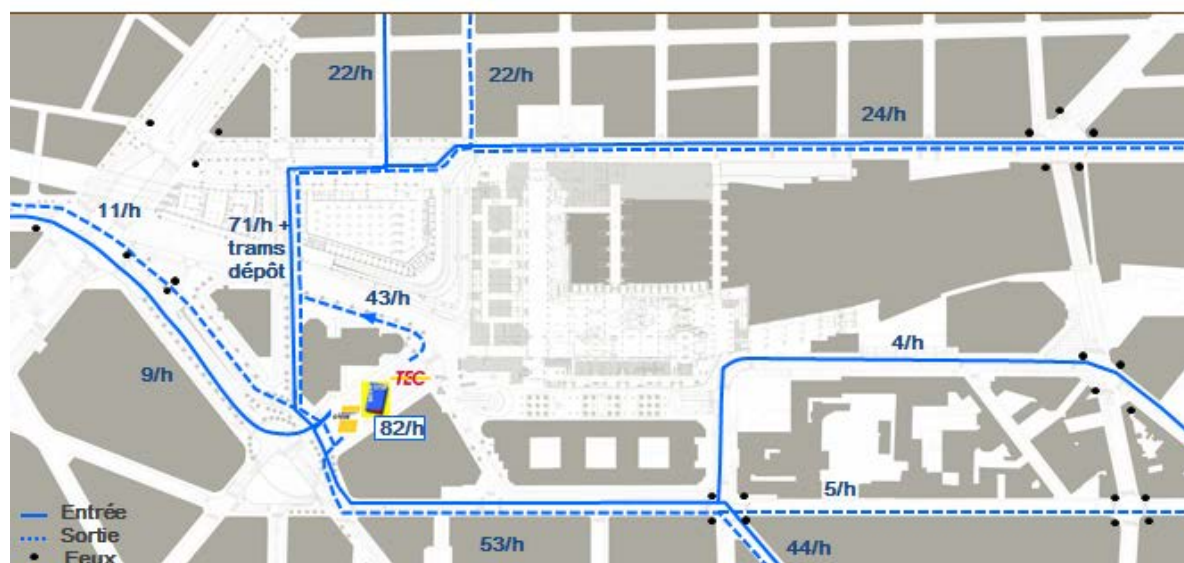
Cette proposition complémentaire qui offrait alors un total de 589 mètres courant (30 quais) au lieu des 490 mètres courant actuels, n'était toutefois plus reprise par EuroImmoStar dans ses dernières présentations.



Carte 110 : Proposition de zone de stationnement des bus autour de l'îlot Tour du Midi
Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Le futur schéma de circulation, pour les différentes lignes de bus, serait quant à lui le suivant :

Bus – proposition de reroupage STIB, De Lijn, TEC



Carte 111 : Schéma de circulation bus – situation projetée
Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Bus – circulation future entrée

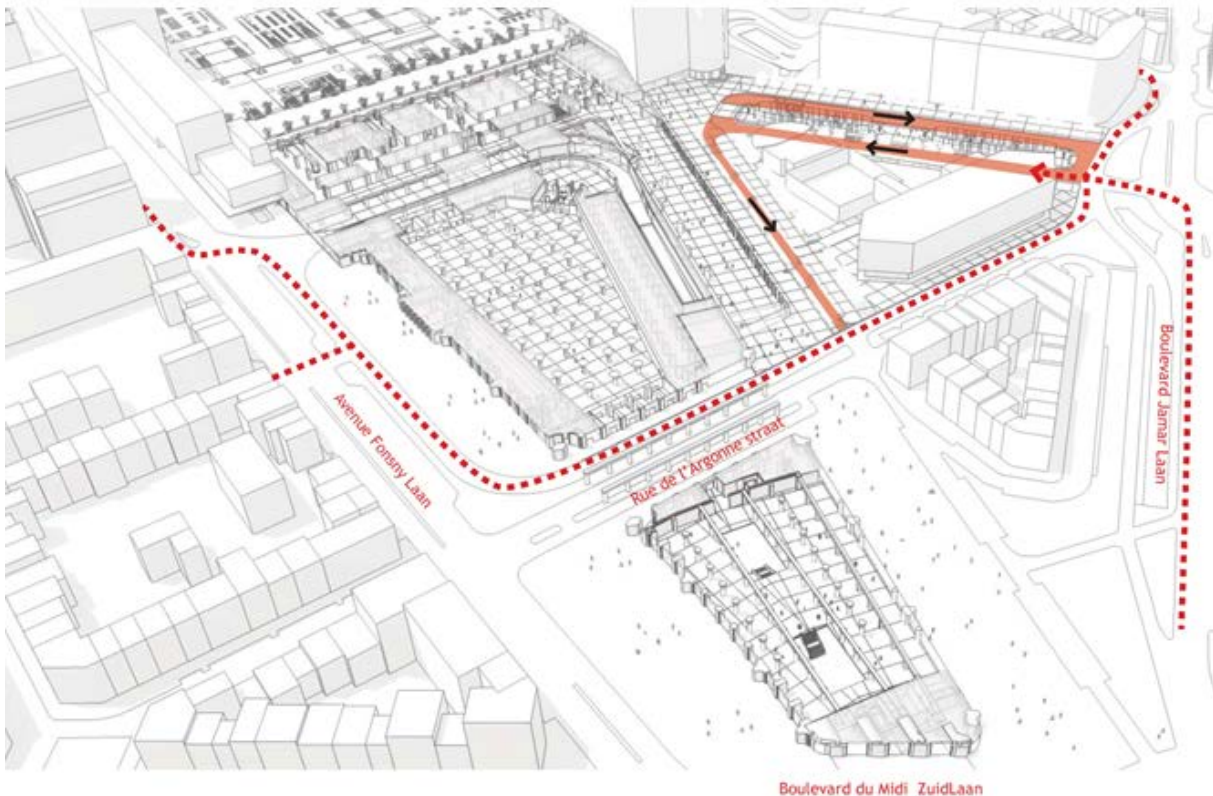
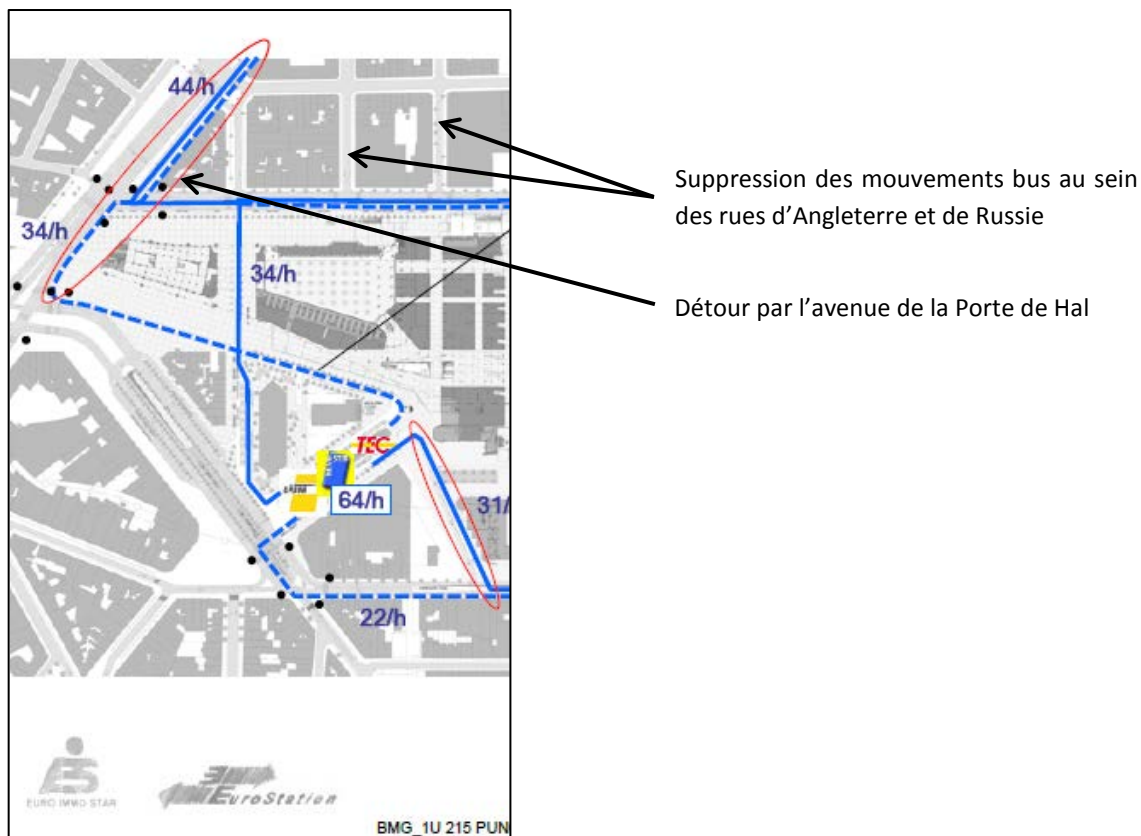


Illustration 78 : Circulations bus – situation projetée

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Quelques points d'analyse par rapport à cette proposition :

- Le cloisonnement de la gare de bus peut assurer plus de confort pour les usagers, mais doit être examiné en combinaison avec l'objectif de garantir la transversalité dans la ville et les vis-à-vis par un espace public ouvert, perméable ;
- le fait de fermer l'avenue Spaak à toute circulation automobile risque de remettre en cause la nécessaire accessibilité de la ville, aux logements, pour les fournitures, etc. et l'idée de perméabilité (la spécialisation des espaces est à éviter même si les infrastructures le demandent notamment aux heures de pointe : il faut une ville dessinée non pas aux heures de pointe mais en moyenne) ;
- faire passer 43 bus/heure par l'Esplanade de l'Europe, en sortie de la gare de bus, même dans un espace qui conserverait toute sa largeur risque d'avoir un impact négatif important sur la qualité de la promenade piétonne souhaitée sur l'Esplanade de l'Europe. Actuellement, l'ensemble des bus De Lijn sort en direction du boulevard Jamar, avant d'emprunter éventuellement la rue d'Argonne, pour ceux devant se diriger vers l'avenue Fonsny. Cette solution nous paraît plus indiquée. Elle permet de dégager des espaces publics amples et généreux sur l'Esplanade de l'Europe, au niveau de l'entrée de la future gare, sans que ceux-ci ne soient surchargés de bus ;
- Le fait de prévoir des emplacements de stationnement pour l'attente de longue durée des bus tout autour de l'îlot de la Tour du Midi, avec les mouvements que cela implique, n'est peut-être pas opportun en termes de qualité pour les espaces publics à proximité ;
- dans une précédente étape du travail d'élaboration, EuroImmoStar avait émis l'hypothèse de faire passer les bus empruntant actuellement les rues d'Angleterre et de Russie, par l'avenue de la Porte de Hal. Cette option présentait l'avantage de supprimer certaines traversées avenue Fonsny. Les deux options mériteraient d'être davantage étudiées, en concertation avec les opérateurs concernés ;



Carte 112 : Circulations bus – situation projetée

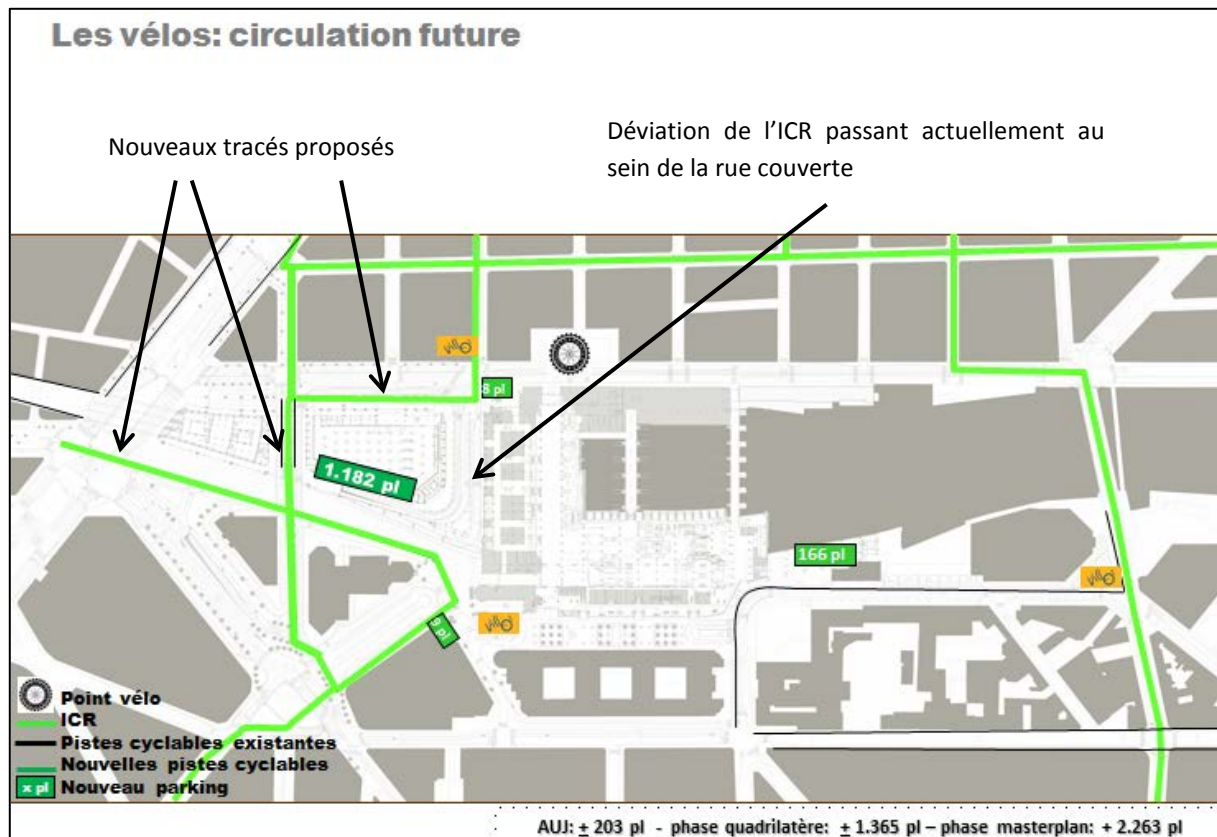
Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Recommandations :

- imposer un emplacement unique pour l'ensemble des lignes de bus des opérateurs publics ;
- faire choix (et le faire valider politiquement) de l'emplacement qui apparaîtra le plus pertinent tant d'un point de vue urbanistique que d'un point de vue de mobilité (congestion du trafic, nombres de feux et carrefours à traverser, etc.) ;
- consulter l'ensemble des opérateurs publics concernés pour ce qui concerne les aspects techniques d'un projet de gare de bus commune ;
- au besoin, mettre sur la table au plus vite la proposition de faire passer les lignes de bus par la rue d'Argonne. Si un détour des lignes existantes peut s'envisager, il ne faut pas non plus que cela se fasse au détriment de la vitesse commerciale des TP. L'allongement du parcours n'est acceptable qu'en contrepartie de la création de nouveaux sites propres ;
- si l'emplacement retenu est celui de l'actuelle gare De Lijn, faire en sorte que les bus ne passent pas par l'Esplanade de l'Europe, mais bien uniquement par la rue d'Argonne ;
- dans l'optique de réduire les espaces de stationnement bus nécessaires en surface, envisager la possibilité d'implanter une partie de la gare en sous-sols pour les stationnements bus de moyenne-longue durée ;
- étudier l'opportunité de faire passer les bus par l'avenue de la Porte de Hal plutôt que par les rues d'Angleterre et de Russie.

- Les vélos

La proposition d'Eurolmmostar à court terme consiste en :



Carte 113 : Circulations vélos – situation projetée

Source : ADT, d'après Eurolmmostar – présentation du 6 décembre 2011

- la déviation de l'ICR, empruntant actuellement la rue couverte, vers la rue d'Argonne ;
- la réorganisation des tracés des ICR dans la zone (place Bara, Esplanade de l'Europe notamment) ;
- la création d'un parking vélo couvert sécurisé, au sein du grand quadrilatère ;
- la suppression des 20 places situées rue couverte ;
- le maintien des stations « Villo » et du point vélo à leur emplacement actuel (repris sur la carte ci-avant) ;
- le maintien du parking de 166 places situé rue de France, ainsi que des 9 et 8 places situées respectivement avenue Spaak et avenue Fonsny.

Eurolmmostar fait par ailleurs état de la possibilité, dans une vision à plus long terme, d'augmenter le nombre de places disponibles autour de la gare à 2.263 places (le parking principal au sein du grand Quadrilatère pouvant alors passer à 1.400 places).

Ce parking principal disposerait de trois accès :

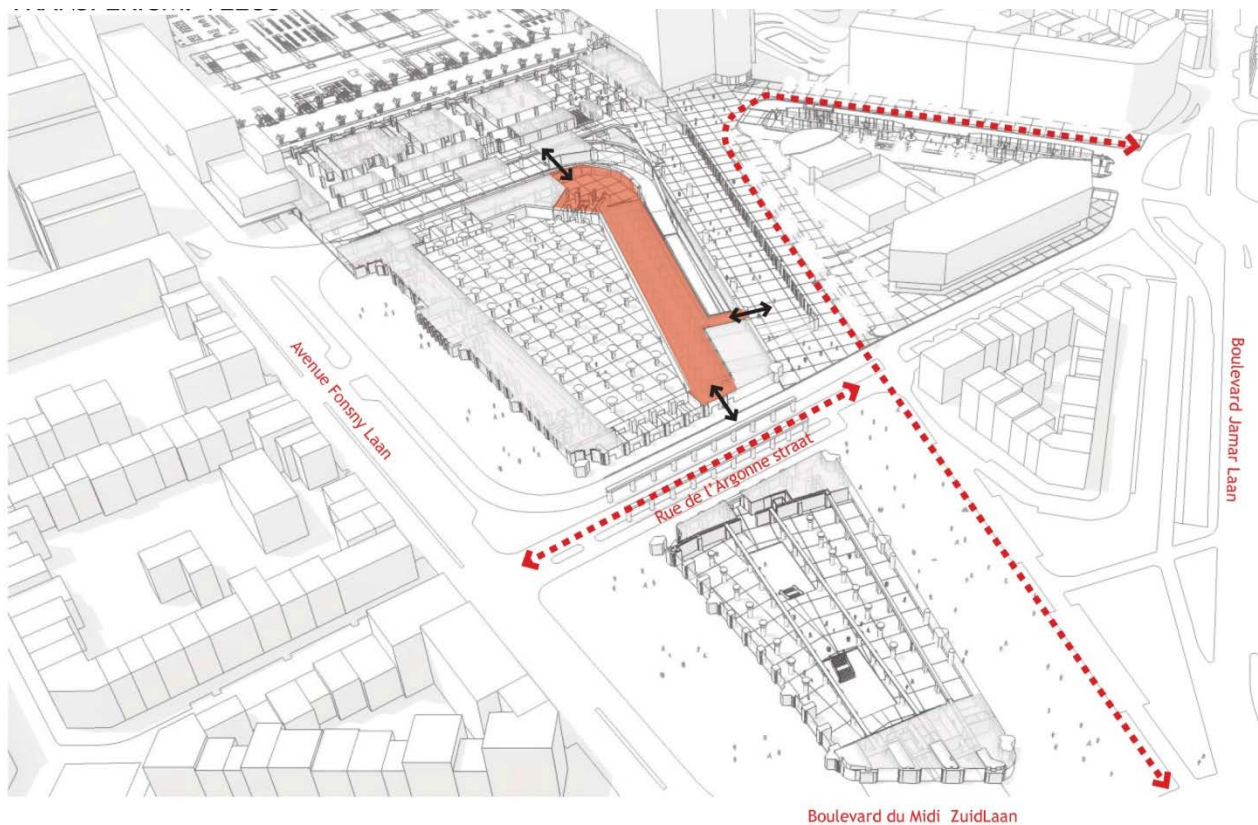


Illustration 79 : Parking vélo principal – accès projetés

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Analyse de la vision proposée :

- le parking vélo pourrait être plus visible depuis l'espace public, ce qui donnerait un signal fort aux usagers, permettant de participer à une évolution de mentalités ;
- dans la vision à long terme, des réserves de capacités supplémentaires devraient pouvoir être mobilisées, en fonction des besoins avérés ;
- la déviation de l'ICR passant actuellement par la rue couverte peut se comprendre en vue de diminuer les conflits vélos-piétons dès lors que la sortie principale de la rue se trouverait située à cet endroit. Le passage des vélos au sein de la rue couverte doit néanmoins pouvoir se faire ;
- La dissociation du parking principal (au sein du grand Quadrilatère), du Point Vélo (côté Fonsny) et de l'emplacement « Villo » (place Horta) n'apparaît pas opportune.

Recommandations :

- Confirmer la création de plusieurs parkings vélos couverts et sécurisés ;
- Faire en sorte que ces parkings soit accessibles, 24h/24 ;
- Prévoir des espaces complémentaires permettant d'accueillir des places de parking vélo supplémentaires, mobilisables en fonction des besoins futurs ;
- Créer, au niveau du parking vélo couvert et sécurisé principal, un « hub » vélo, comprenant en outre le Point Vélo et une station « Villo » ;

- Assurer des accès aisés au parking vélo principal ;
- S'il est avéré qu'il convient de dévier l'ICR situé actuellement rue couverte, pour des questions de conflits piétons-vélos à éviter (au débouché de la future sortie de gare), il convient néanmoins de maintenir l'accessibilité et la traversée de la rue couverte à vélo ;
- Envisager de nouvelles connexions ICR vers le Pentagone et vers le canal ainsi qu'un renforcement de la qualité des ICR existants ;
- Renforcer les berges du canal comme liaisons cyclables inter-régionales permettant une accessibilité rapide au quartier de la gare du Midi .

- Les cars

Dans la vision à court terme, EuroImmoStar propose de localiser les emplacements cars place de la Constitution :

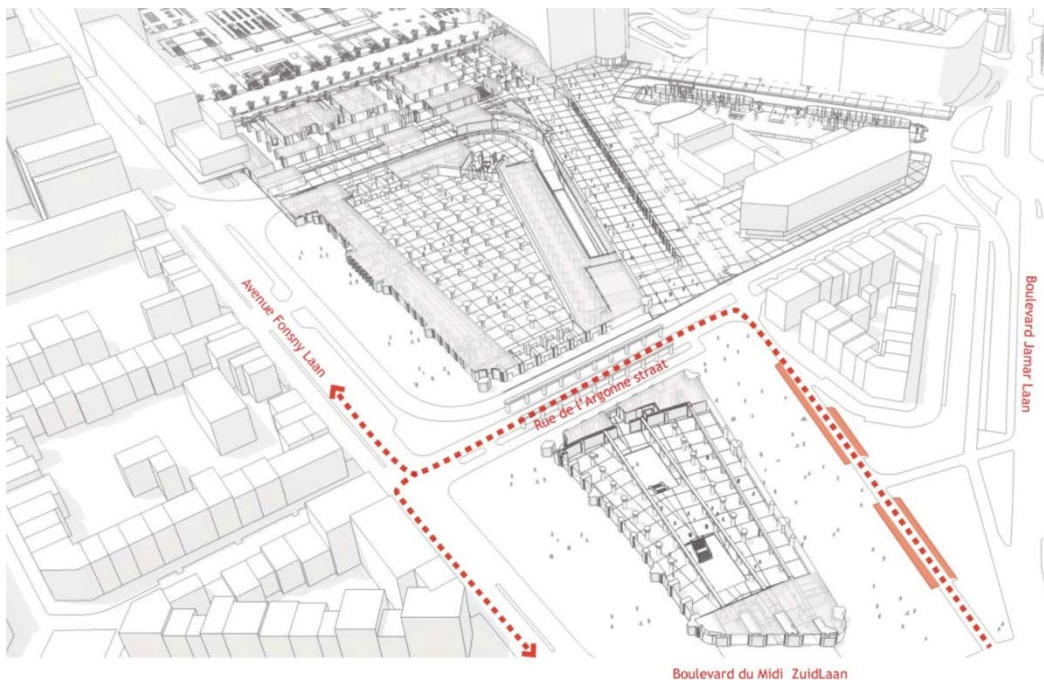


Illustration 80 : Circulation cars – situation projetée à court terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

En phase à long terme par contre, le pôle cars se situerait plutôt rue de France :

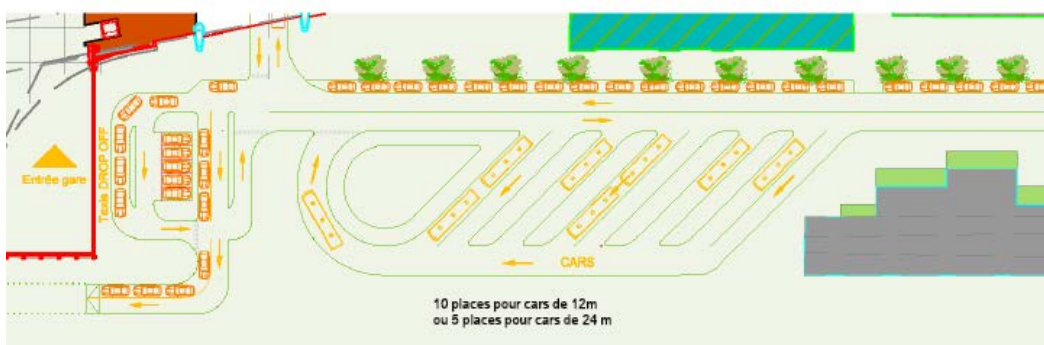


Illustration 81 : Vue en plan – espace de stationnement cars rue de France – situation projetée à long terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Analyse des propositions court et long terme :

- À court terme :
 - o Aucune précision n'est donnée quant à l'amélioration du confort d'attente pour les passagers
 - o L'insertion des cars dans le trafic de l'avenue Fonsny, en général saturée voire sursaturée aux heures de pointes, implique un allongement probable des temps de parcours
 - o il existe rue de France la possibilité de requalifier, à brefs délais, les abords de la gare, offrant alors aux passagers la possibilité de bénéficier du hall contigu à ces espaces, sous-exploité :



Illustration 82 : Photo emplacements « CD » et hall de gare contigu

Source : Google Maps – Street view

- À long terme :
 - o La configuration proposée pourrait s'avérer pénalisante par rapport au souhait de développer de façon qualitative le quartier de l'arrière gare.

Recommandations :

- A court et long termes :
 - o Veiller avant tout à l'amélioration des conditions de confort et d'attente pour les usagers ;
 - o Faire en sorte que l'emplacement qui sera choisi ne soit pas (trop) dépendant des aléas de circulation (et notamment ceux que connaît quotidiennement l'avenue Fonsny).
- En outre, à court terme :
 - o Envisager la possibilité de réaliser, dans un bref délai, côté rue de France, des aménagements qualitatifs pour les usagers (y compris un réaménagement des abords de la gare et du hall).
- A long terme :
 - o Faire choix d'un emplacement qui ne pénalise pas un développement qualitatif du quartier de l'arrière-gare ;
 - o S'assurer de la bonne intégration paysagère et urbaine de l'emplacement choisi ;
 - o Réexaminer la nécessité de conserver un pôle autocars en fonction des avancées éventuelles du projet de connexion ferroviaire avec l'aéroport de Charleroi.

- Les taxis

En phase intermédiaire, l'emplacement actuel de la place Horta, côté rue Blerot, est conservé :

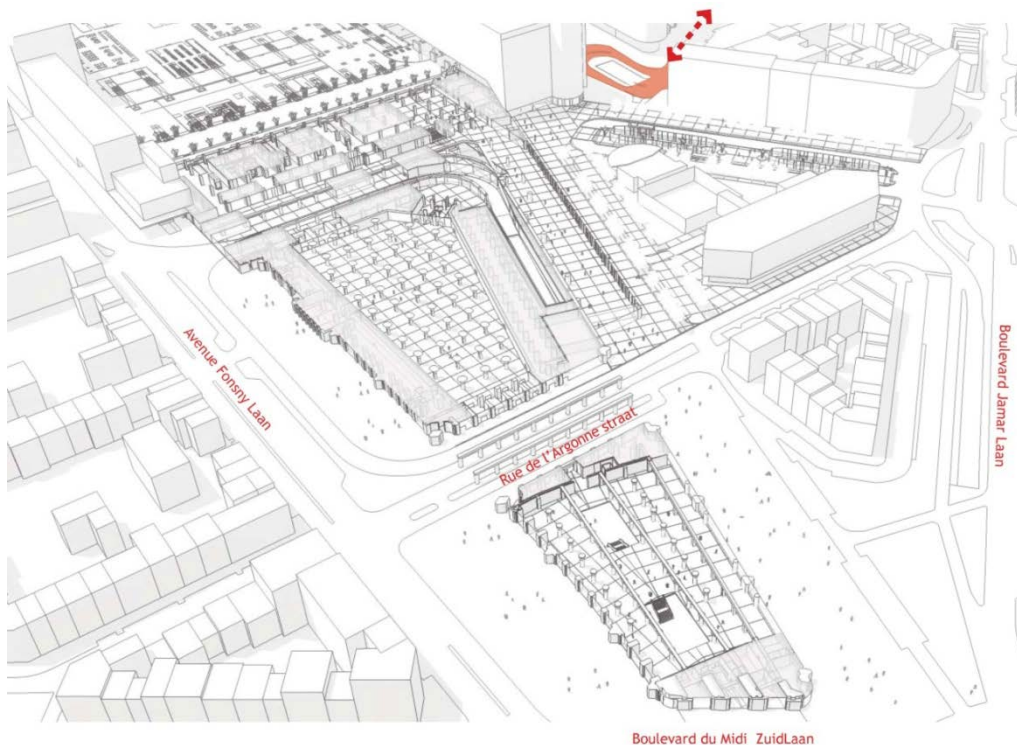


Illustration 83 : Circulations taxis – situation projetée à court terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

La réorganisation du schéma de circulation proposée pour cette zone (fermeture au trafic de transit), impliquerait la fin des nombreux conflits de circulation actuels :

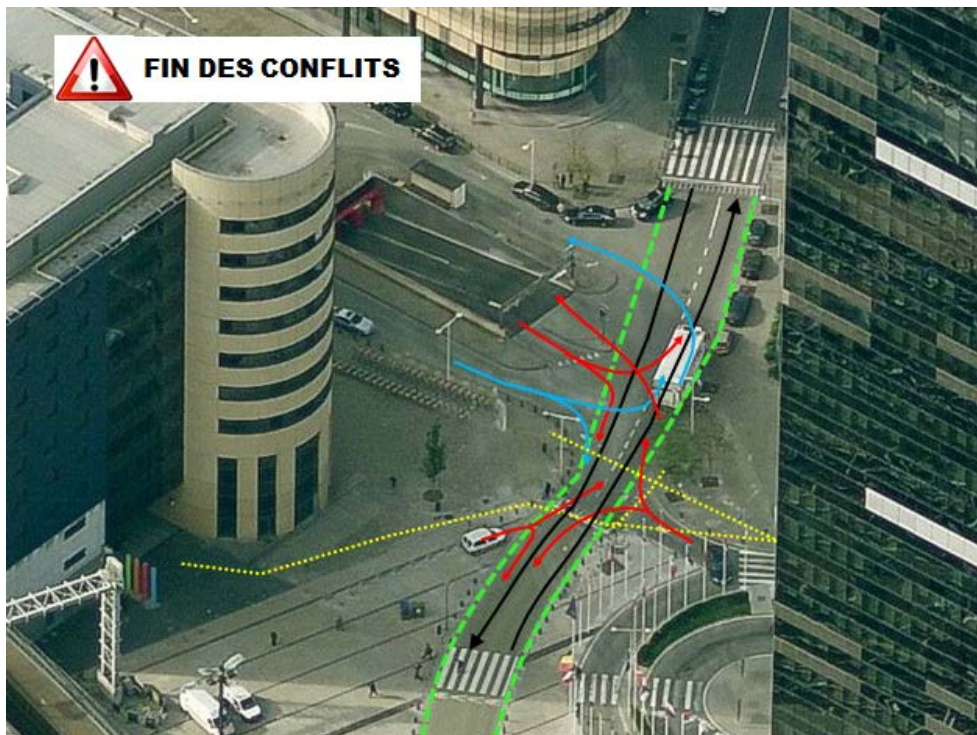
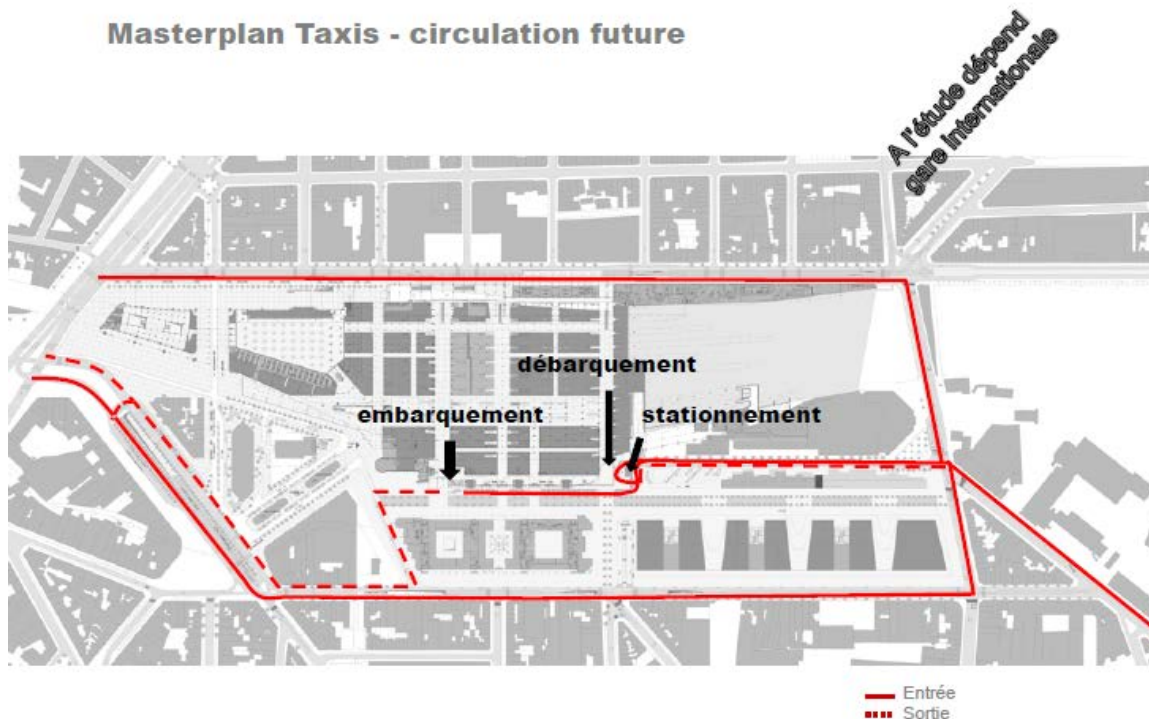


Illustration 84 : Conflits de circulation aux abords de la place Horta – situation actuelle

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

A long terme, la dernière proposition en date situe l'emplacement principal en surface, place Horta :

Masterplan Taxis - circulation future



Carte 114 : circulations taxis – situation projetée à long terme

Source : EuroImmostar, présentation du 2 août 2011

La rue de France deviendrait la voie d'entrée des files d'attente « in », qui se prolongent place Horta, jusqu'à hauteur du couloir Est-Ouest de la nouvelle gare, au débouché duquel est proposée la nouvelle zone d'embarquement des passagers. Une zone de débarquement est prévue au coude de la rue de France, ainsi que suggéré dans l'illustration ci-après :



Illustration 85 : vue en plan – file d'attente des taxis rue de France et espace de débarquement

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

L'implantation finale qui sera réservée aux taxis dépendra néanmoins des choix opérés par rapport aux problèmes de capacité de la Jonction tels qu'évoqués par le groupe SNCB et de l'implantation de l'éventuelle future gare internationale. Nous avons vu précédemment, qu'une des pistes proposées par EuroImmoStar était l'implantation de l'emplacement taxis en sous-sol (même si ce n'est plus présenté comme tel aujourd'hui).

Analyse des propositions à court et long terme :

- À court terme :
 - o Aucune proposition n'est formulée en vue d'une amélioration des conditions d'attente pour les passagers ;
 - o aucune amélioration structurelle n'est apportée en ce qui concerne la contre-allée (située le long de la rue Bara), et les nombreuses manœuvres de demi-tour qu'elle implique.

- À long terme :
 - o Le choix d'un emplacement unique rencontre le souhait de la Direction Taxis de Bruxelles-Mobilité ;
 - o la file des taxis s'étend depuis le carrefour Vétérinaires-France, jusqu'à l'extrémité Nord de la place Horta (cf. carte EuroImmoStar reprise sur la page précédente) ;
 - o comment le taxi quittant la zone de débarquement va-t-il se réinsérer dans la file d'attente ?
 - o risque de saturation des carrefours limitrophes à la gare (plus de 400 taxis sont concernés à l'heure la plus chargée).

Recommandations :

- Par rapport à la vision à court terme :
 - o Confirmer l'emplacement actuel place Horta ;
 - o Envisager un réaménagement du carrefour Instruction-Bara-France permettant de mettre fin aux manœuvres de demi-tour non désirées, tant sur l'avenue Bara, en direction de la contre-allée, que sur la rue de l'Instruction ;
 - o Prévoir une amélioration des conditions d'attente.

- Par rapport à la vision à long terme :
 - o Faire choix d'un emplacement d'embarquement unique ;
 - o Le cas échéant, réinterroger la pertinence de l'emplacement si une nouvelle gare internationale était créée soit côté Fonsny, soit côté rue de France ;
 - o Si le choix est fait de conserver la place Horta dans sa configuration actuelle, faire en sorte que la file d'attente taxi ne phagocyte pas l'espace public. Prévoir l'implantation de la zone d'embarquement en conséquence ;
 - o Prévoir des conditions d'attente adéquates pour les passagers.

- Les dépose-minute (K&R)

En phase court terme, la proposition d'EuroImmoStar est de conserver les emplacements actuels situés avenue Fonsny et place Horta, tout en en créant un troisième rue d'Argonne, profitant de la réorganisation des circulations proposée par ailleurs. Aucune information n'est transmise quant au devenir du dépose-minute situé place Horta côté rue de l'Instruction. Nous supposons qu'il est maintenu.

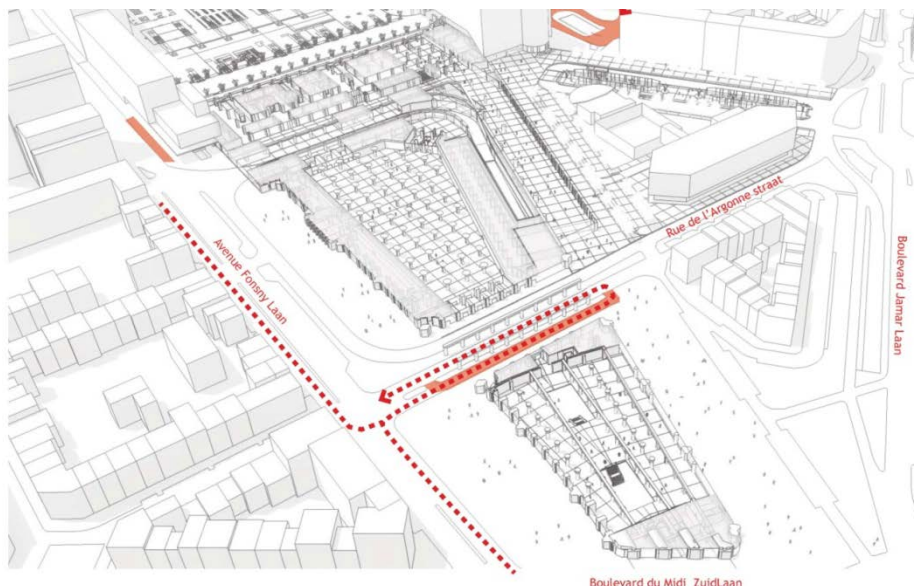


Illustration 86 : Circulation K&R – situation projetée à court terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

La situation à long terme varie sensiblement, la dernière proposition émise par EuroImmoStar consistant à localiser le dépose-minute en surface, entre l'îlot Eurostation II et l'îlot France-Bara, au sein de la rue de l'Instruction (mais une précédente proposition consistait également à le situer en souterrain). Encore une fois, les décisions relatives aux problèmes invoqués de capacité de la Jonction et l'implantation de l'éventuelle future gare internationale seront déterminantes.

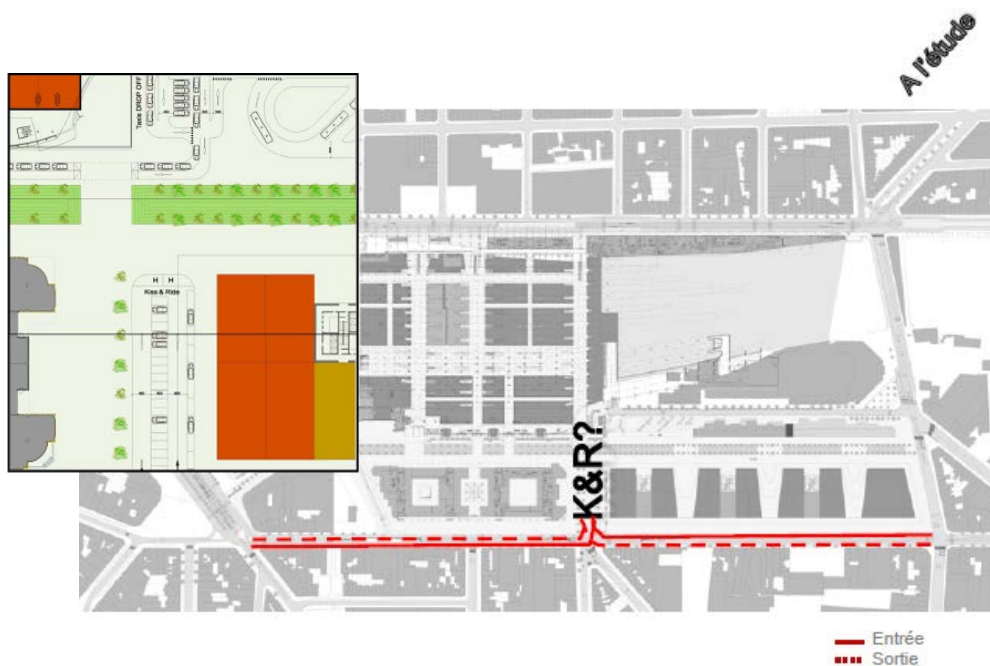


Illustration 87 : Vue en plan – circulations taxis – situation projetée à long terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Cette dernière proposition préconise une coupure entre la rue de l'Instruction et la rue de France.

Analyse des propositions à court et long terme :

- À court terme :
 - o aucune amélioration de la situation existante ne semble proposée pour le dépose-minute de l'avenue Fonsny. Or, compte tenu du fait que l'emplacement actuel est saturé en permanence (les automobilistes le considérant comme un parking classique), le dépose-minute s'effectue en double file. Le réaménagement envisagé et souhaitable de l'avenue Fonsny en 2x1 bande risque donc d'aggraver encore la situation actuelle ;
 - o Le fonctionnement du dépose-minute de la place Horta, débarrassé du trafic de transit et de celui dû au stationnement sauvage, devrait par contre être sensiblement amélioré. Il existe néanmoins un risque que les mouvements depuis et vers la place Bara impliquent des embarras de circulation supplémentaires, sauf à prévoir des mesures complémentaires (non précisées dans les présentations effectuées) ;
 - o le dépose-minute rue d'Argonne permet une boucle relativement courte depuis la Petite Ceinture et se situe à hauteur de la nouvelle entrée de gare possible au sein du grand Quadrilatère, ce qui constitue un point intéressant.

- À long terme :
 - o S'agissant, dans la vision d'EuroImmoStar du dépose-minute principal de l'éventuelle nouvelle gare internationale, cette proposition ne semble pas réaliste telle quelle : les mouvements d'entrées et sorties fréquents depuis et vers Bara auront des impacts importants sur la fluidité de cet axe métropolitain ;
 - o Cette proposition semble dès lors couplée à la réalisation d'un tunnel sous la rue Bara et nous avons démontré précédemment que cette infrastructure n'apparaît pas souhaitable ;
 - o Le K&R proposé ici est orienté exclusivement vers la gare internationale.

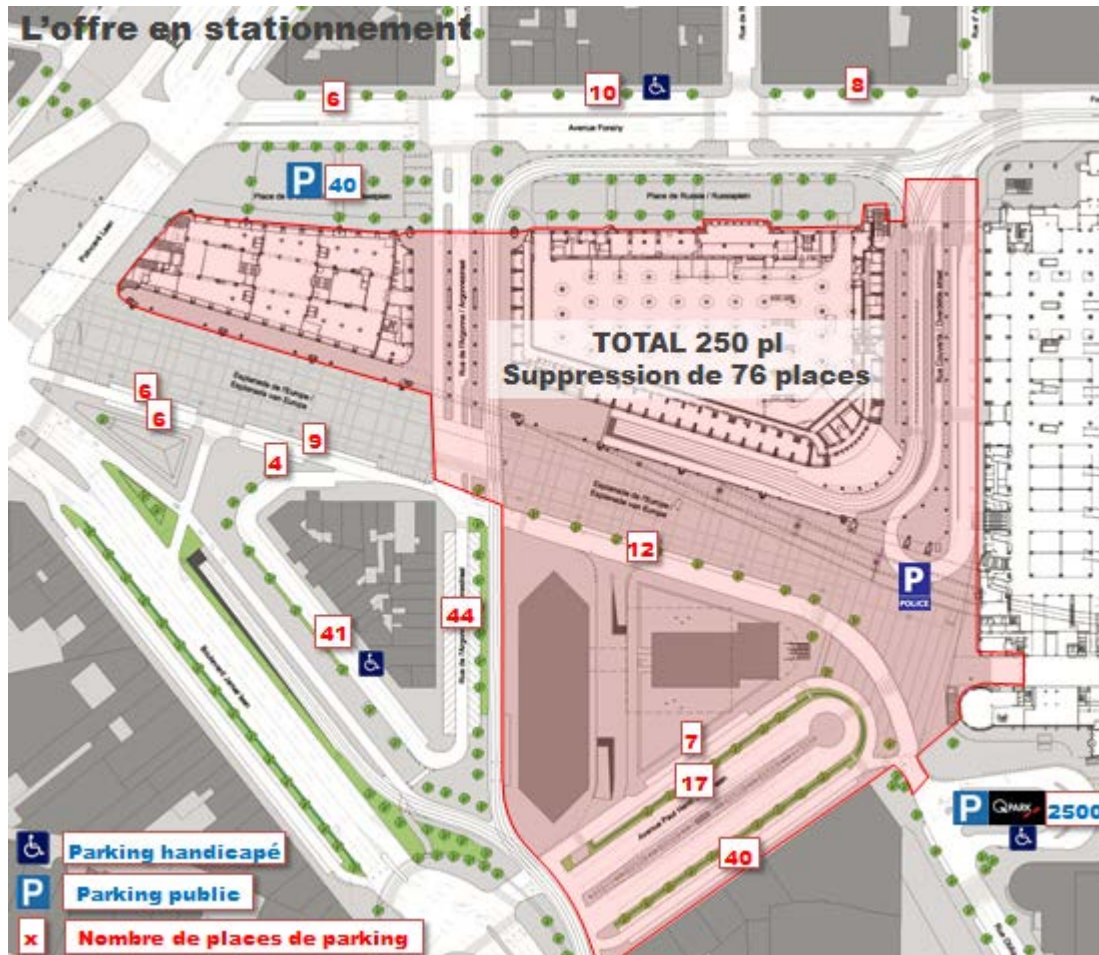
Recommandations :

- À court terme :
 - o Confirmer l'emplacement d'un dépose-minute rue d'Argonne ;
 - o améliorer le fonctionnement de l'emplacement avenue Fonsny ;
 - o s'assurer que le dépose-minute de la place Horta ne soit pas source de congestion sur la rue Bara.

- À long terme : retravailler la proposition une fois connue l'implantation exacte de l'éventuelle future gare internationale.

- Le stationnement en voirie

La proposition, de réaménagement des espaces publics situés aux abords immédiats de la gare et de renforcement du pôle intermodal, présentée dans la vision à court terme, s'accompagne d'une proposition de suppression de 76 places de stationnement en voirie :



Carte 115 : suppressions places de stationnement envisagées

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Si cette proposition est la conséquence directe des autres propositions émises (sécurisation des abords de la gare, diminution de la pression automobile, formalisation du projet de gare de bus), il est cependant important de pouvoir assurer l'accès à des espaces de livraisons à proximité immédiate des commerces et logements situés avenue Spaak.

Recommandations : améliorer le projet dans le sens préconisé ci-avant

- Circulation locale – riverains

Dans la vision d’EuroImmoStar, la circulation automobile, pour les riverains de l’îlot Jamar-Argonne s’opère de la manière suivante :

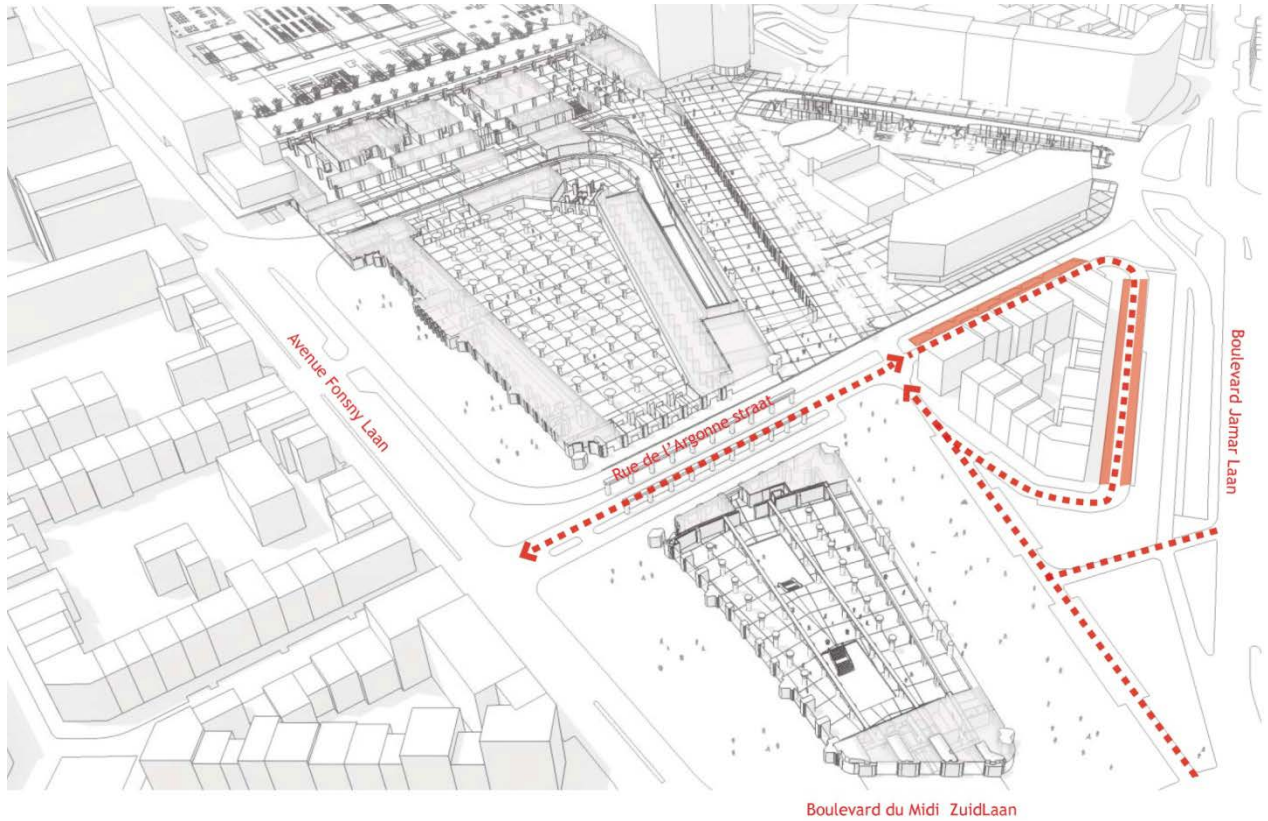


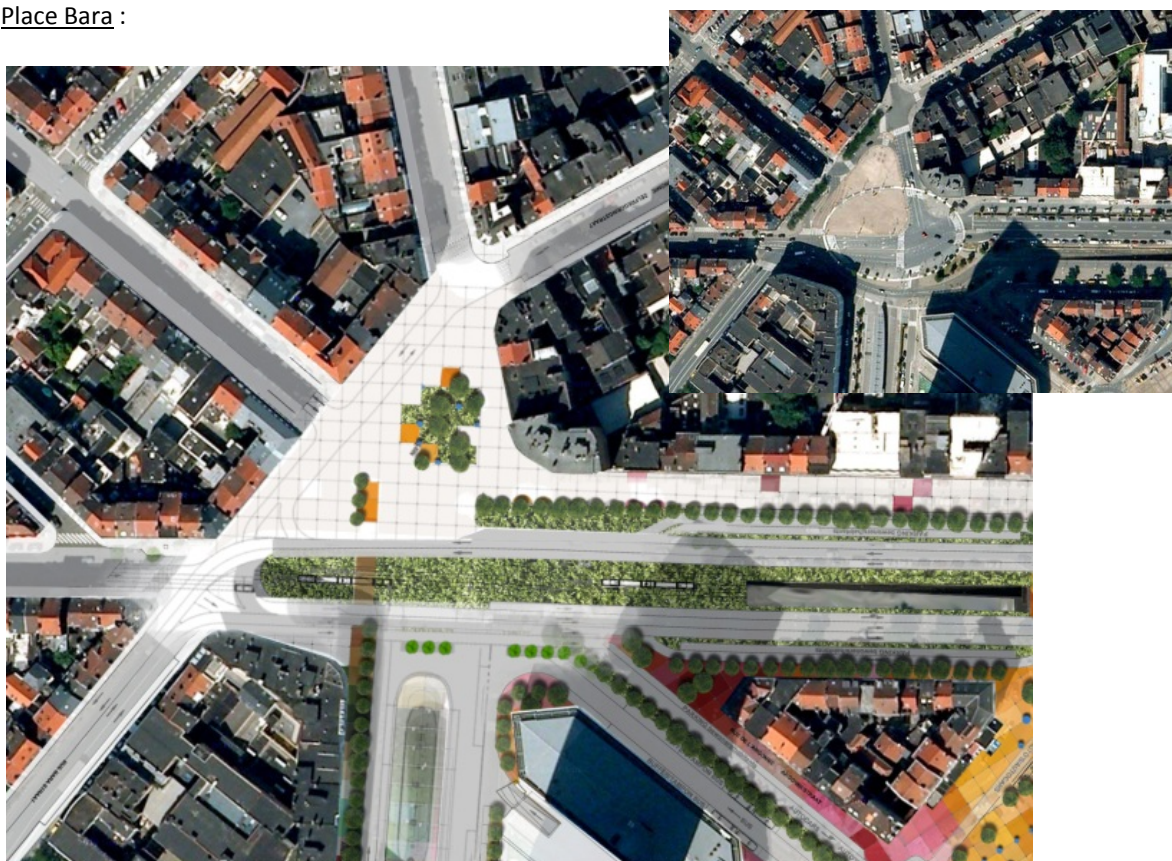
Illustration 88 : circulations riverains – situation projetée à court terme

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

A part les conflits éventuels rue d’Argonne (compte tenu du K&R et des circulations bus), ce schéma de circulation semble permettre une accessibilité suffisante à l’îlot. A long terme, la situation serait revue dans la mesure du réaménagement proposé pour le boulevard Jamar (cf.infra).

- Aménagements de voiries et d'espaces publics

Place Bara :



Carte 116 : Proposition de réaménagement de la place Bara

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

Place Bara

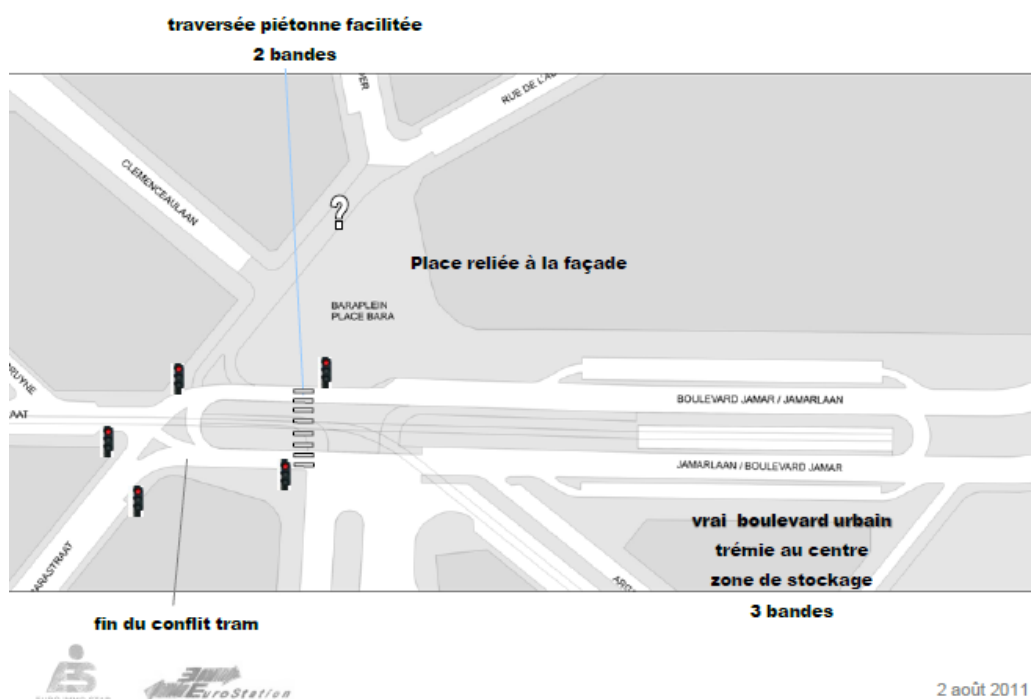


Illustration 89 : Proposition de réaménagement de la place Bara – détails des propositions

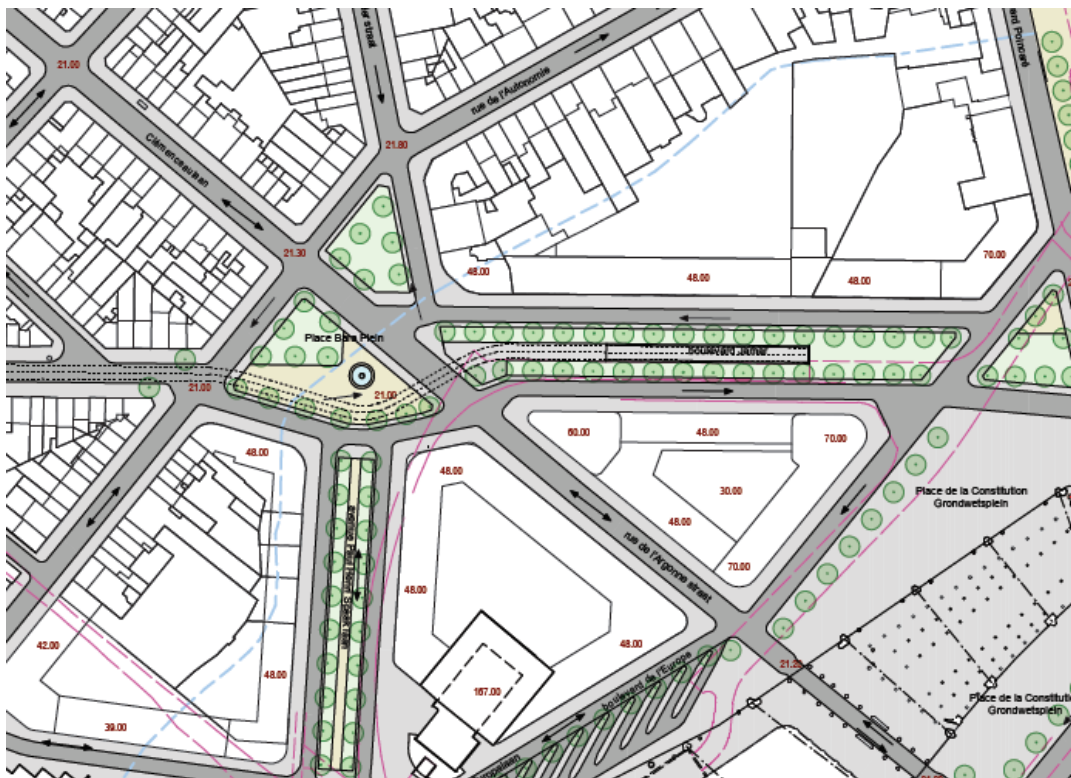
Source : EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011

Dans la vision d'EuroImmoStar, le réaménagement de la place permet de :

- Rattacher le centre de la place à l'îlot Jamar-Autonomie ;
- Faciliter les traversées piétonnes ;
- Mettre fin aux conflits trams-voitures existants aujourd'hui.

Analyse de l'aménagement proposé :

- L'aménagement actuel manque de lisibilité et de qualités paysagères. Le principal mérite du réaménagement proposé est de s'attaquer à ces deux questions cruciales, pour un carrefour qui est loin d'être évident à gérer, compte tenu des huit branches qui y aboutissent ;
- ARSIS avait mis en évidence, dans son projet pour la place Bara, le lien urbain rue d'Argonne-rue Clémenceau (cette dernière ayant également un statut de voirie interquartier).



Carte 117 : proposition de réaménagement de la place Bara

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

Dans la proposition d'EuroImmoStar, le choix est fait de favoriser la circulation Bara-Jamar, en reléguant l'axe historique au second plan.

Petite Ceinture :

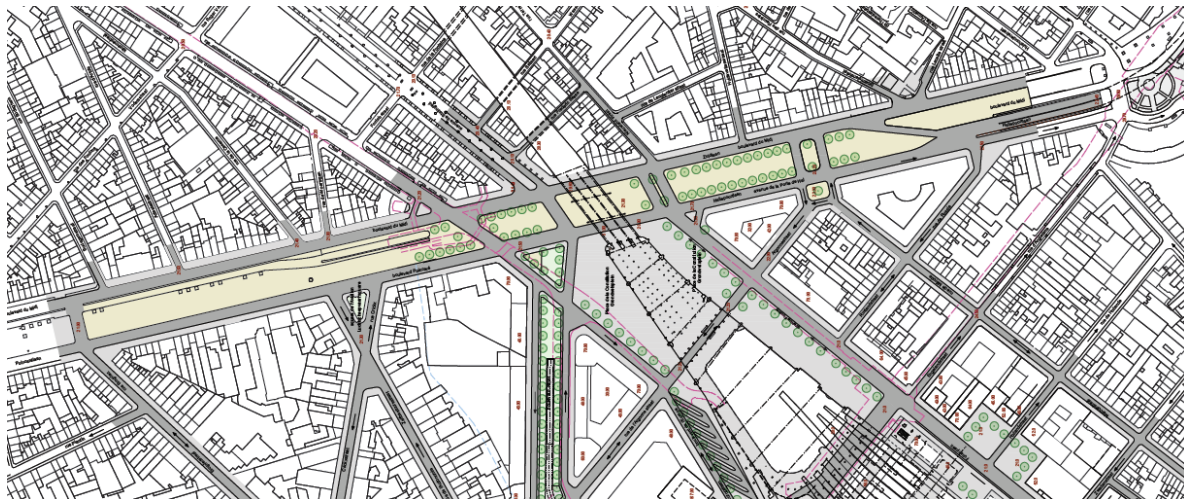


Carte

119 : Proposition de réaménagement de la Petite Ceinture

Source : EuroImmoStar – présentation du 6 décembre 2011

EuroImmoStar propose ici un réaménagement complet du carrefour Jamar-Petite Ceinture. La différence essentielle par rapport au projet d'ARSIS est que ce dernier proposait l'aménagement d'une berme centrale, de type ramblas :



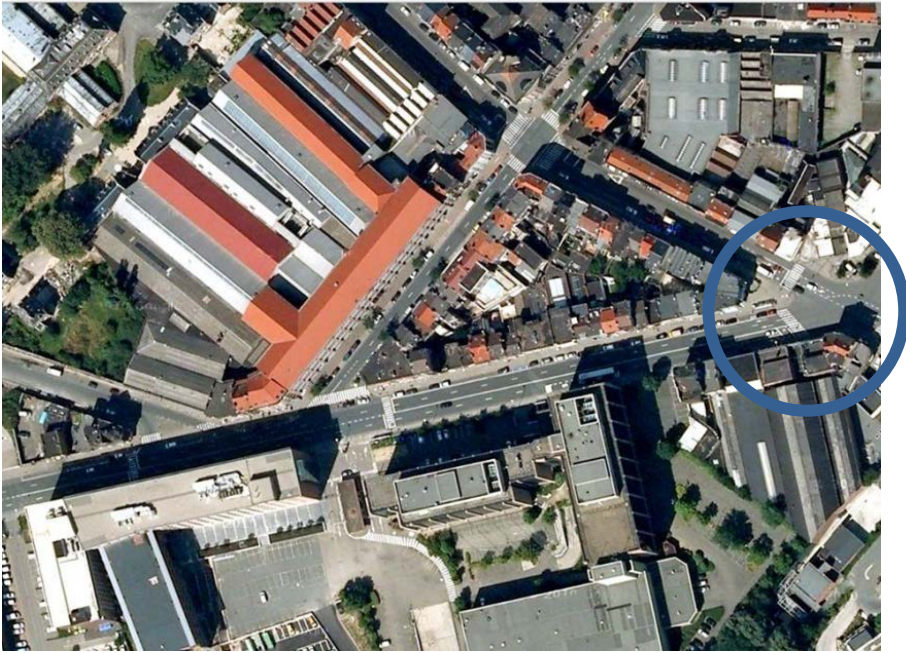
Carte 120 : Proposition de réaménagement de la Petite Ceinture

Source : ARSIS « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

Le projet d'EuroImmoStar concentre lui les voies de circulation au centre du boulevard. Ces deux visions s'opposent :

- des traversées raccourcies, des trottoirs plus amples, mais un aspect routier plus imposant dans le projet d'EuroImmoStar;
- des traversées en deux temps, une promenade arborée au centre du boulevard, un caractère plus urbain dans le projet ARSIS et un accueil facilité des manifestations (type foire du Midi).

Carrefour Deux Gares-Bara :



Carte 121 : schéma de circulation actuelle – carrefour Deux Gares-Vétérinaires

Source : ADT, fond de plan Google Maps

En situation actuelle, les flux entrant (2 bandes de circulation) débouchent directement sur le carrefour Vétérinaires-France (en bleu sur l'illustration précédente), avant de poursuivre soit rue de France, soit en direction de l'avenue Fonsny. L'aménagement actuel favorise une continuité « naturelle » du trafic en direction de l'avenue Fonsny, alors que le PRD prévoit que les axes France et Bara sont les axes métropolitains, l'avenue Fonsny n'étant qu'une voie principale.

Le réaménagement qui est imaginé par Eurolmmostar est, selon toute vraisemblance, proposé dans le cas où le projet de tunnel sous Bara ne se ferait pas. Le tunnel, en effet, plongerait plus au Sud (à gauche de l'image) par rapport au carrefour présenté ici.



Carte 122 : proposition de réaménagements : carrefour Deux Gares – Bara, rue des Deux Gares et rue Bara

Source : Eurolmmostar – présentation du 6 décembre 2011

Dans l'aménagement proposé ici, le trafic se scinde non plus au carrefour Vétérinaires-France, mais dès le carrefour Deux Gares-Bara. Compte tenu de la scission du trafic, une bande bus ou stationnement peut être aménagée sur la dernière portion de la rue des Deux Gares.

Analyse de l'aménagement proposé :

- cette proposition renforce la vision PRD en termes de hiérarchie des voiries, renforçant l'axe de la rue Bara ; le tronçon de la rue Bara, entre la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires, ne pourrait accueillir trois bandes de circulation (2 en sorties et 1 en entrée), qu'en envisageant la suppression des places de stationnement d'un côté de la voirie. Sa situation actuelle se présente en effet comme suit :



*Illustration 90 : photo rue Bara – situation existante à hauteur du carrefour avec la rue des Deux Gares
Source : Google Maps, street view*

- la rue des Deux Gares est par contre, elle, déjà aménagée en 2x2 bandes de circulation.

Recommandations :

- retravailler l'ensemble des propositions de réaménagement sur base du schéma global de circulation qui sera retenu

3.1.3 PROJET DE TRANSFORMATION PROGRESSIVE DU RÉSEAU PRÉ-MÉTRO EN RÉSEAU MÉTRO

Ainsi qu'énoncé dans la partie « Diagnostic » relative à la mobilité (Place de la gare du Midi à l'échelle régionale, p.75), l'extension métro Nord-Sud souhaitée par la Région bruxelloise et confirmée dans le Plan IRIS II, impliquerait de nombreuses interventions au niveau infrastructurel, et notamment, « le retraitement, avec des normes plus conciliables avec le gabarit métro, de la section de tunnel entre la Gare du Midi et Lemonnier-Anneessens »⁴⁶.

Nous renvoyons à cette partie de la note pour une présentation détaillée du projet, dont nous ne faisons ici qu'un rappel succinct :

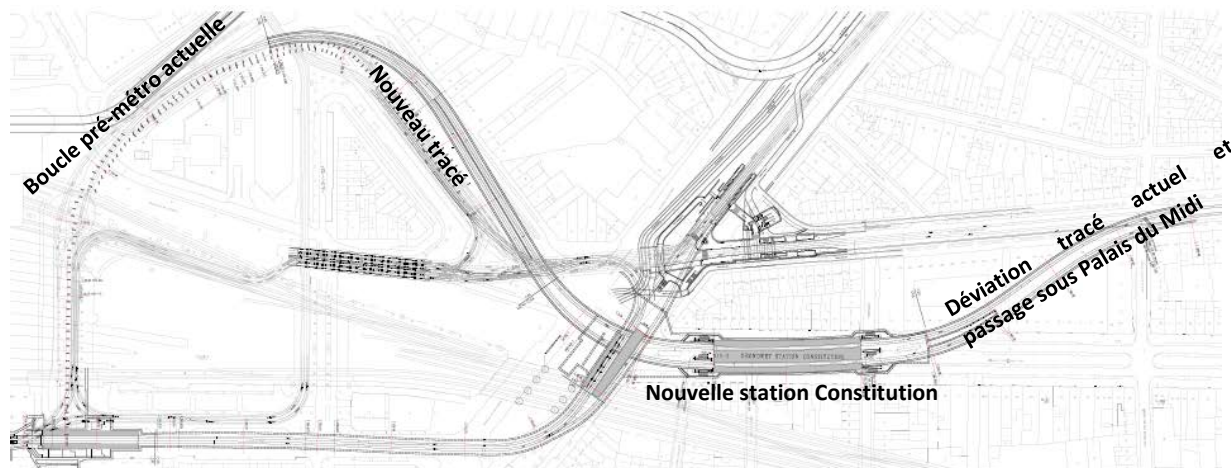


Illustration 91 : Nouveau tracé souterrain en vue exploitation métro

Source : ADT, d'après plan Bruxelles Mobilité

Parmi les infrastructures projetées par la STIB, signalons :

- la déviation du tracé du pré-métro actuel, peu après la station Anneessens (en allant vers le Sud), en passant sous le Palais du Midi, pour rattraper ensuite la boucle pré-métro existante
- La création d'une nouvelle station de métro sous l'avenue Stalingrad, dénommée « Constitution » :

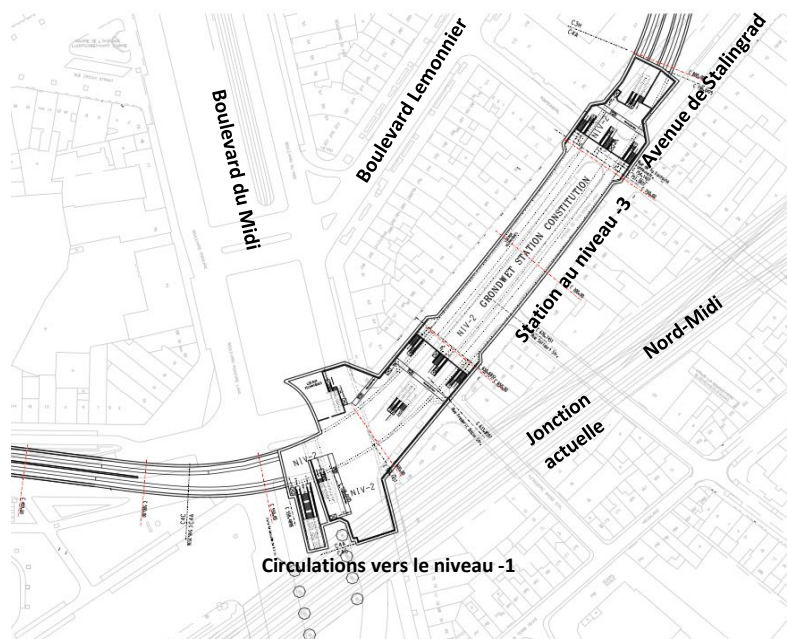


Illustration 92 : Vue en plan de la nouvelle station de métro – niveau -2 Source : ADT, d'après plan Bruxelles Mobilité

⁴⁶ IRIS II, page 37

Et une vue, en surface, avenue de Stalingrad, avec détails sur les accès :

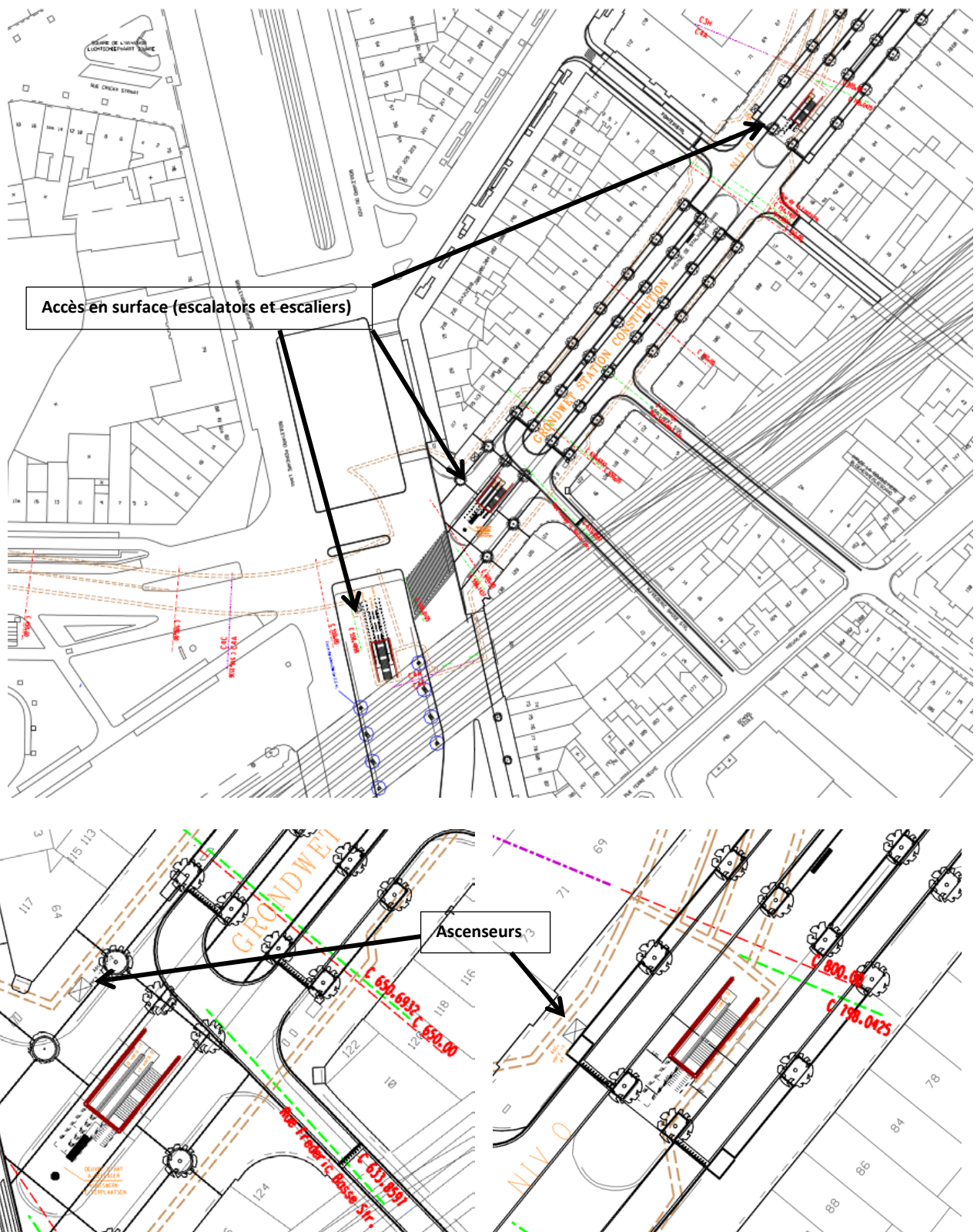
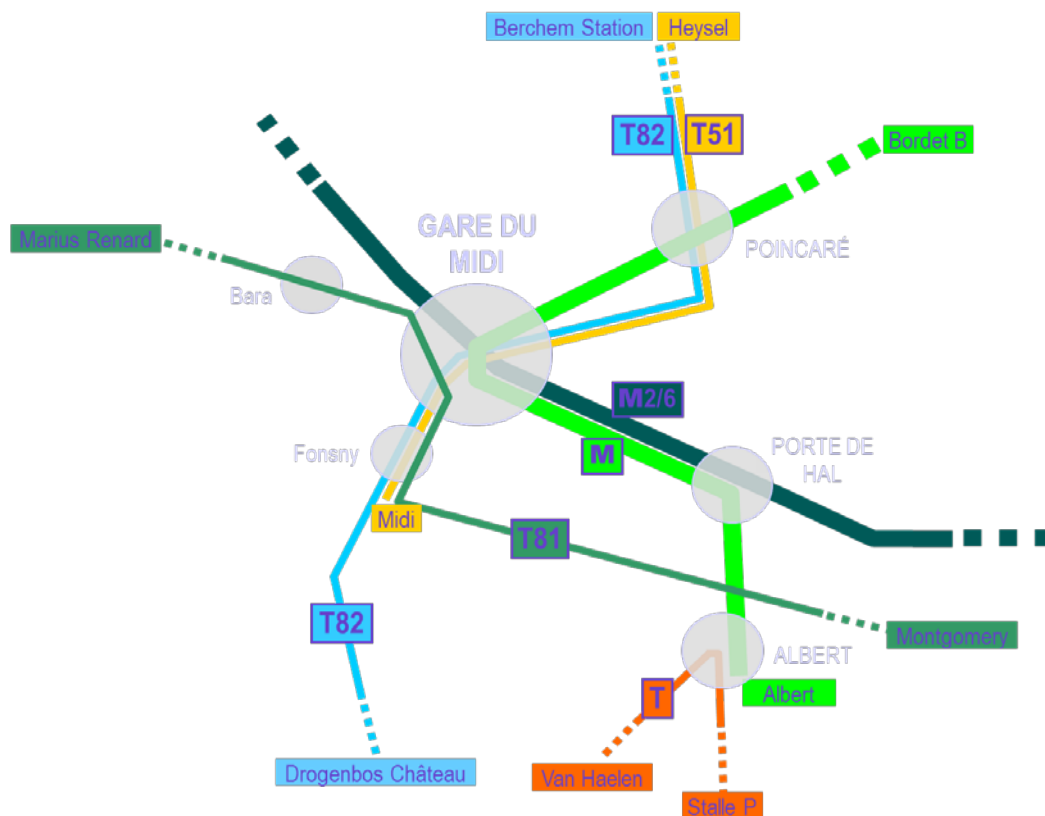


Illustration 93, 26 et 27 : vues en plan de la nouvelle station 'Constitution' – situation en surface et accès

Source : ADT, d'après Bruxelles Mobilité

La situation future du réseau se présenterait schématiquement comme suit :



Carte 123 : réseau STIB – situation projetée
Source : STIB

3.1.4 PROJET DE MISE EN SOUTERRAIN DES TRAMWAYS SOUS L'AVENUE FONSNY

La STIB souhaite faire passer le tram en souterrain sous l'avenue Fonsny, dans le double but de :

- trouver une solution à l'inconfort d'attente ressenti par les usagers au niveau de la rue Couverte de la gare du Midi et au niveau de la station Lemonnier ;
- faciliter les correspondances avec le réseau métro, en créant une nouvelle station tram sous l'avenue Fonsny (niveau -1) en connexion plus directe avec le réseau métro (niveaux -2 et -3).

Profitant des infrastructures lourdes à réaliser en vue d'une adaptation du réseau pré-métro en réseau métro (tels que présentées ci-avant), la STIB pense à la création de deux nouvelles stations trams, en connexion avec le réseau métro :

- la première à hauteur de la gare du Midi, ainsi que précisé plus haut ;
- la deuxième sous le boulevard du Midi, en connexion avec la nouvelle station de métro « Constitution ».

La STIB justifie ce choix, de mettre le tram en souterrain, par le faible coût de ces nouvelles infrastructures, compte tenu de la présence d'un tunnel souterrain déjà existant sous l'avenue Fonsny, qui aurait, selon la STIB, été destiné à l'époque à accueillir le trafic automobile.

Le coût des infrastructures supplémentaires, pour le tram, ne s'élèverait dès lors plus, d'après la STIB, qu'à quelques 16 millions d'euros.

Les nouvelles stations créées et les connexions avec le réseau métro sont présentées ci-après :

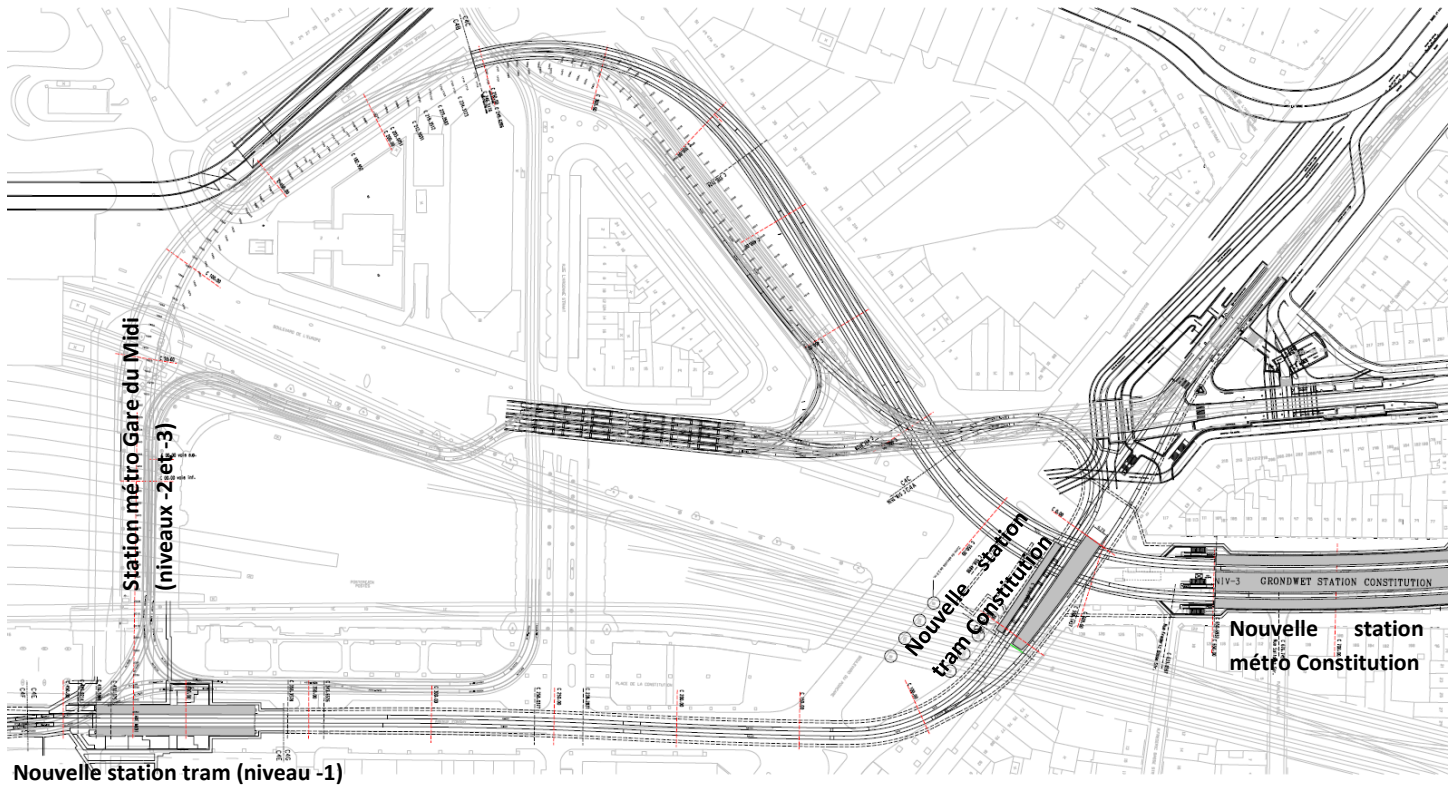


Illustration 94 : Projet de nouvelles infrastructures tram – liens avec réseau métro projeté

Source : ADT, d'après Bruxelles Mobilité

Dans le projet présenté par la STIB, sur base de plans dressés par Bruxelles-Mobilité, les trams 81 (venant de l'avenue Verhaegen) et 82 (venant de Forest et Drogenbos) plongeraient avenue Fonsny juste après la rue Coenraets, selon une pente de 6%, retrouvant le niveau -1 à peu près à hauteur de la rue de Suède.

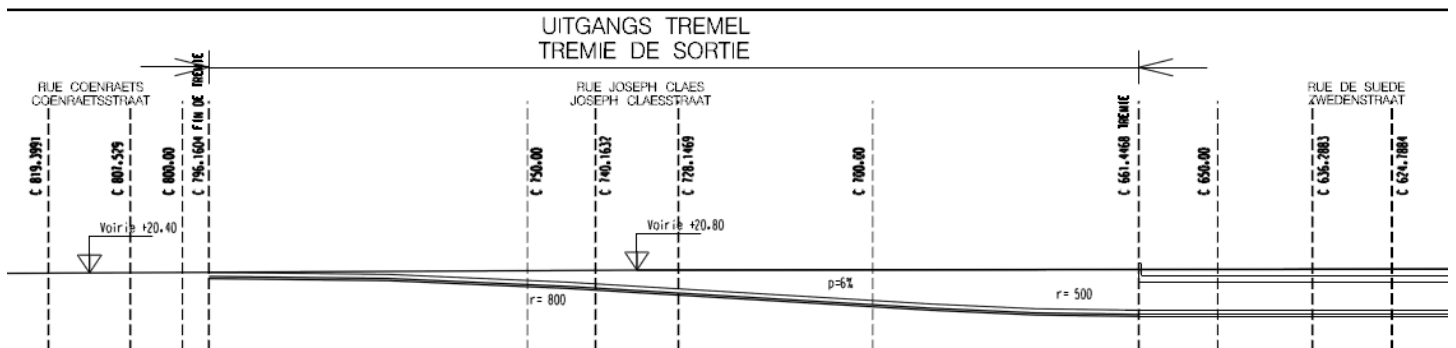


Illustration 95 : Coupe longitudinale – trémie tram avenue Fonsny

Source : Bruxelles Mobilité

En souterrain, son tracé serait dévié à plusieurs reprises, une première fois afin d'intégrer une voie supplémentaire, entre les voies de circulation, permettant d'effectuer un rebroussement,

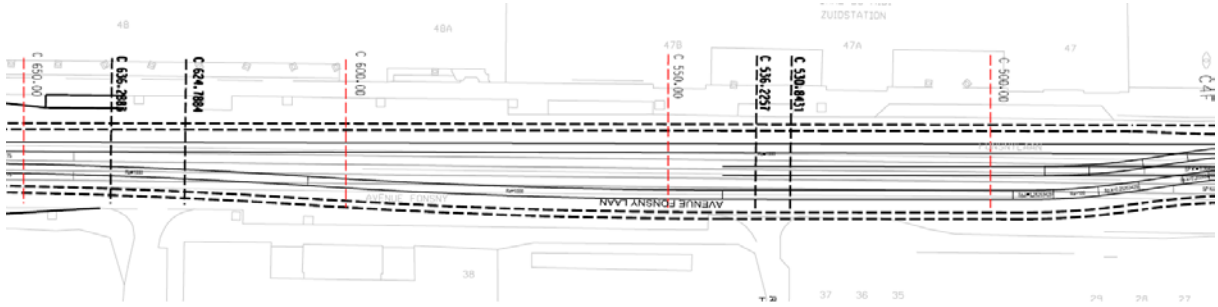


Illustration 96 : Vue en plan – tracé souterrain tram avenue Fonsny

Source : Bruxelles Mobilité

puis, une deuxième fois, afin de réintégrer l'axe des voies du quai de la station tram Gare du Midi :

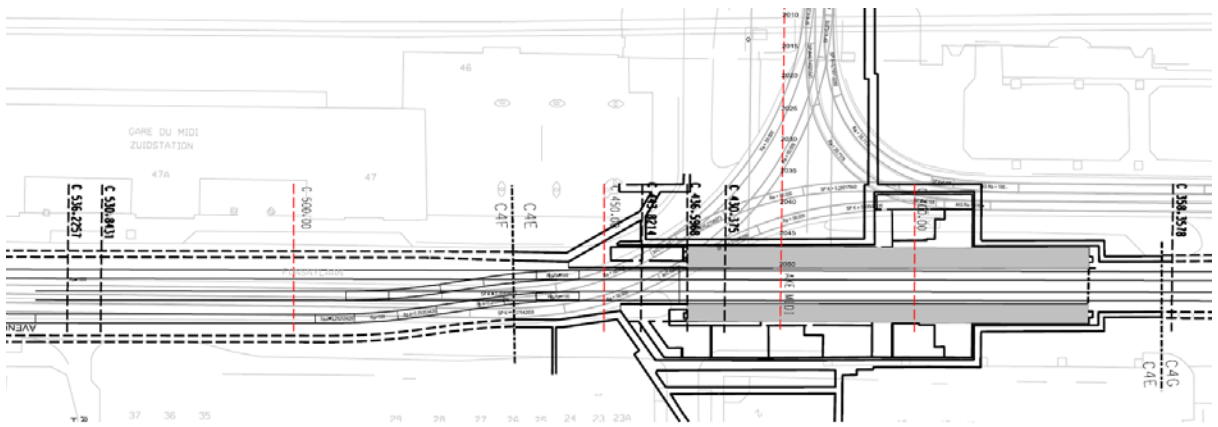


Illustration 97 : Vue en plan – tracé souterrain tram avenue Fonsny et situation station tram Gare du Midi

Source : Bruxelles Mobilité

La station elle-même se situerait au niveau -1, à peu près à hauteur de la rue d'Angleterre :

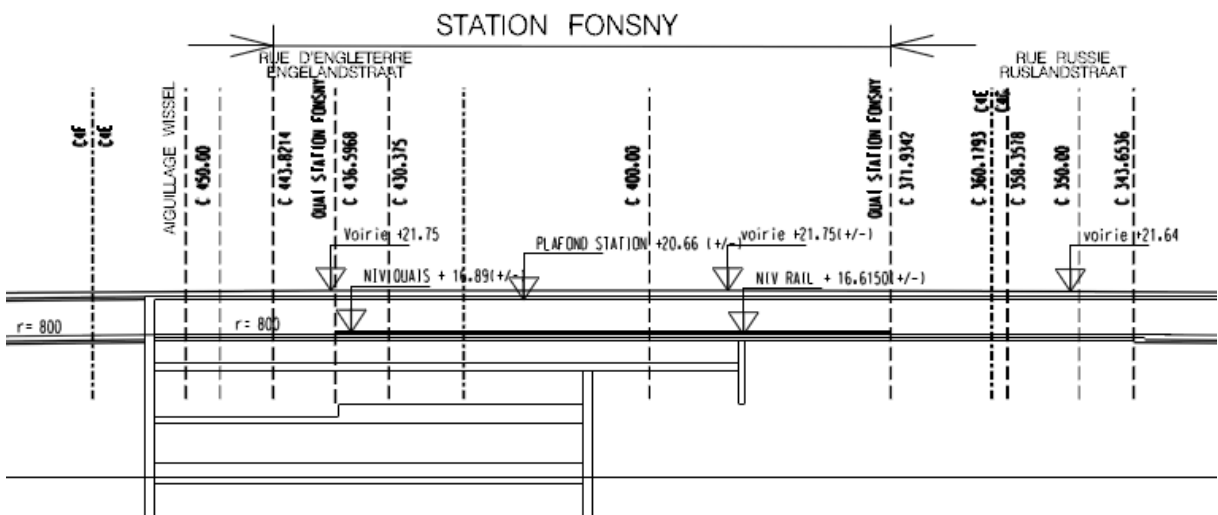


Illustration 98 : Coupe – situation de la station tram Gare du Midi

Source : Bruxelles Mobilité

Les connexions de la deuxième station tram à créer, avec le réseau métro de la station Constitution s'effectuerait comme suit :

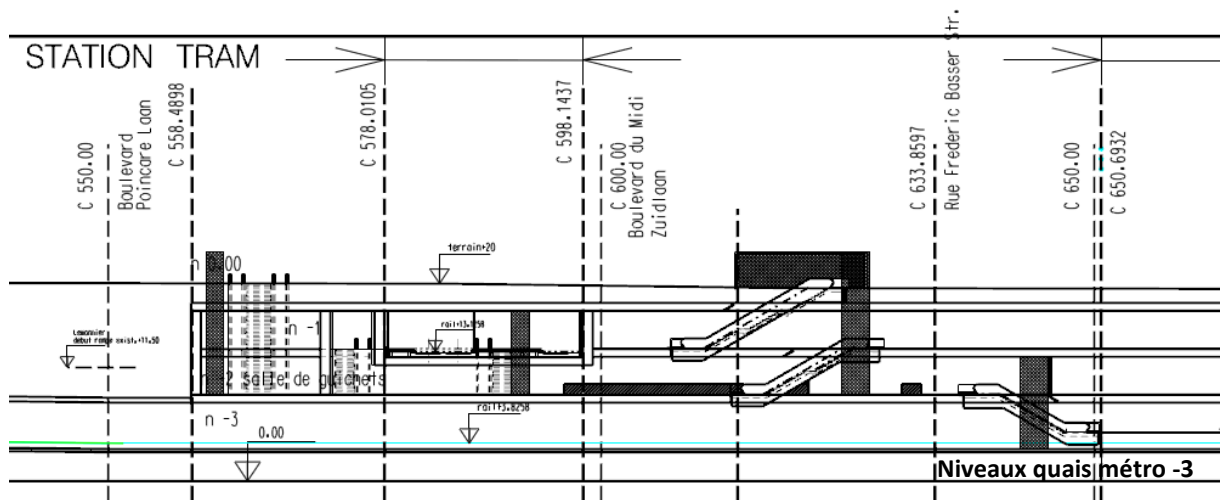


Illustration 99 : Coupe – station de tram ‘Constitution’

Source : Bruxelles Mobilité

Un accès en surface, commun avec la station métro Constitution, serait prévu au sein de la berme centrale du boulevard du Midi :

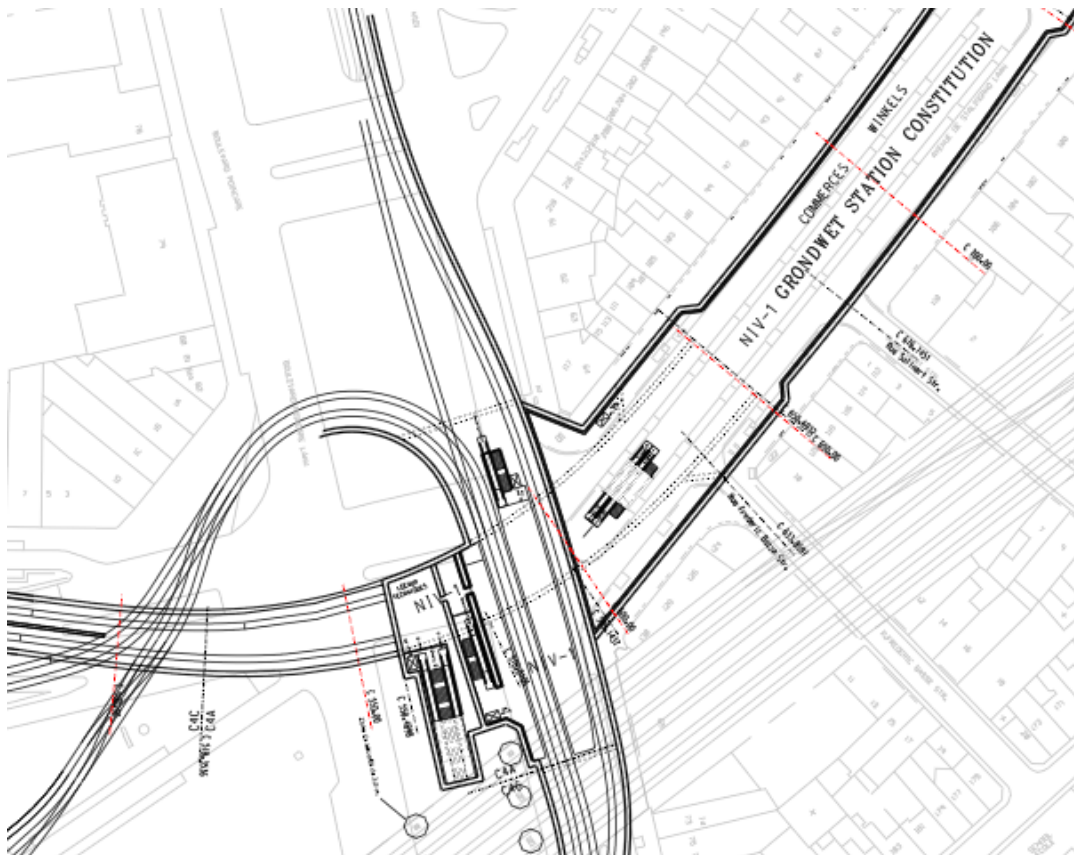


Illustration 100 : Vue en plan – circulations entre station tram et station métro ‘Constitution’

Source : Bruxelles Mobilité

Analyse du projet proposé :

Le projet de mise en souterrain du tram sous l'avenue Fonsny suscite encore d'importantes questions, notamment dans le chef de la Commune de Saint-Gilles, première concernée par le projet. Parmi les principales inquiétudes et interrogations, mentionnons⁴⁷ :

- l'implantation d'une trémie tram dans l'avenue Fonsny a des impacts urbanistiques considérables ;
- elle est mal située, étant placée, dans ce projet, juste au débouché d'un des couloirs d'entrée/sortie sorties de la gare ;
- le fait de conserver un site propre bus, sur toute la longueur de la trémie, implique de devoir disposer de 4 voies de site propre (2 pour les trams vers le tunnel et 2 pour les bus qui contournent la trémie pour rester en surface), auxquelles il faut ajouter les épaisseurs de béton et les distances de sécurité : cela donne près de 15 m de large et occupe une bonne partie de l'avenue Fonsny ;
- le fait de supprimer le site propre bus implique par contre de mélanger les trafics bus/voitures sur la longueur de la trémie (or les mouvements d'insertion des bus dans le trafic voitures constituent une source de conflits) ;
- le projet de mise en sous-sol du tram implique des travaux très importants, qui ne résolvent même pas tous les problèmes (nuisances dues à la présence de la trémie au milieu du boulevard, site propre bus devant contourner la trémie et trouver à s'insérer dans la circulation automobile souvent surchargée, etc.) ;
- l'importance du chantier que le projet implique.

Au-delà de ces premières interrogations, le projet pose la question fondamentale suivante :

Faut-il nécessairement que les trams de surface 81/82 plongent en souterrain pour ressortir peu de temps après (quelques centaines de mètres plus tard) par les trémies Lemonnier et Jamar ?

En répondant par la négative, on ferait des économies et on supprime l'aspect inesthétique (trou béant au sein de l'avenue) et la barrière urbaine que constituerait la trémie au sein de l'avenue Fonsny.

La STIB estime quant à elle que le budget d'un traitement en surface par l'avenue de l'Argonne et le boulevard Jamar pour le 81, par l'extrémité de l'avenue Fonsny et le boulevard du Midi pour le 82, ne serait probablement pas beaucoup moins cher que la solution souterraine (étant donné la préexistence de tronçons souterrains existants), et que cette solution en surface ne permettrait pas d'échanges tram/métro aussi aisés, en plus d'induire des difficultés supplémentaires de traversée de la Petite Ceinture et d'insertion dans le boulevard du Midi.

D'autres estiment, au contraire, que le fait de maintenir les transports en commun en surface permettrait de requalifier idéalement les espaces publics au profit des modes actifs et d'envisager notamment un retraitement ambitieux de la Petite Ceinture. Garder le tram en surface augmente par ailleurs encore la visibilité des transports en commun.. Des connexions avec le futur pôle bus sont envisageables. De nombreux tracés en surface sont par ailleurs envisageables afin de minimiser les conflits avec la circulation automobile.

Si le projet de mise en souterrain du tram est confirmé, il conviendra alors de réduire autant que faire se peut l'impact négatif qu'implique la présence d'une trémie en milieu d'avenue, sur une longueur d'environ 150 mètres.

⁴⁷ Ceci ressort de l'atelier Mobilité du 6 décembre 2011, tenu à l'ADT

Plusieurs idées ont dès lors été mises sur la table, lors de l'atelier Mobilité du 6 décembre 2011 qui s'est tenu à l'ADT, afin de tenter de minimiser les impacts négatifs de l'éventuelle trémie du tram au sein de l'avenue Fonsny :

- soit, conserver un site propre pour les trams et pour les bus, sur toute la longueur de cette trémie, accepter de revoir le nombre de bandes de circulation ou de supprimer du stationnement en surface ;
- soit, accepter de mélanger les bus au trafic voiture, sur la longueur de la trémie, mais alors ne le faire que dans une partie non congestionnée, c'est à dire peu influencée par le « blocking back » des carrefours importants ;
- et donc envisager de déplacer la trémie plus vers le Sud, mais en maintenant un arrêt en surface (déplacer l'arrêt « Suède » existant avant l'entrée du tram en sous-sol) ;
- envisager un site propre tram calé contre le chemin de fer pour gagner de la place ;
- tenter d'intégrer la trémie au bâti SNCB et faire une station Suède dans le bâtiment.

Des exemples d'intégration d'une trémie tram à un talus existent ailleurs, comme par exemple ici à Rouen :



Source : <http://fr.wikipedia.org>

La solution consistant à reculer plus au Sud l'arrêt en surface semble par ailleurs faire sens dans la mesure où il est inopportun d'avoir trois arrêts de tram trop proches les uns des autres (ce qui est le cas dans le projet présenté, avec les arrêts Suède, gare du Midi et Constitution). Un autre avantage du déplacement plus au Sud de la trémie est que la déviation du site propre bus en voirie au droit de la trémie tram, se situera, coté vers ville, dans une zone moins congestionnée.

Suite à l'atelier « Mobilité » du 6 décembre 2011, il a été demandé, à la STIB, de communiquer plus de précisions sur son projet de mise en souterrain en présentant des vues plus complètes d'insertion de la trémie dans son environnement, et notamment une vue d'ensemble, des coupes de l'avenue réaménagée, comprenant notamment les entrées de gare, ce qu'elle fit :

- la trémie serait située plus au Sud, peu avant la rue du Danemark

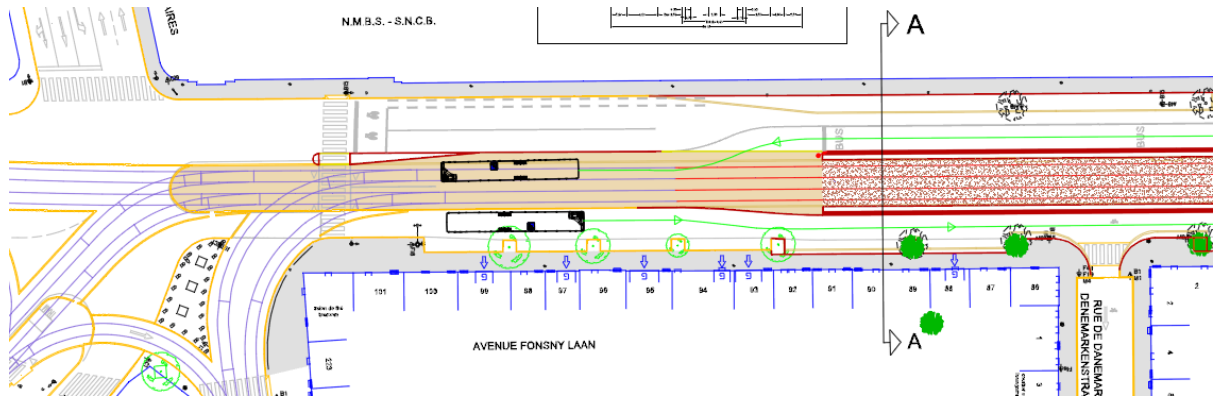


Illustration 101 : Vue en plan – implantation Sud de la trémie projetée

Source : STIB

- les bus s'intégreraient au trafic voiture sur toute la longueur de la trémie :

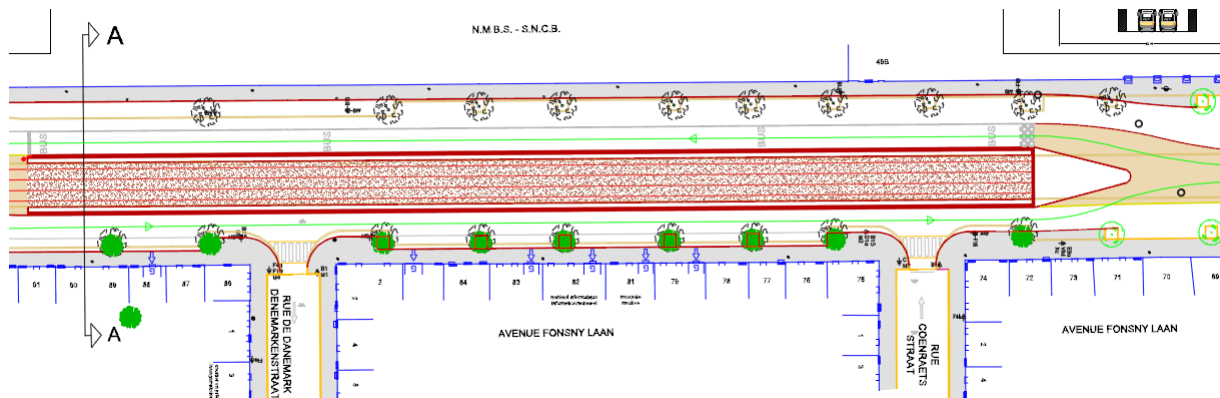


Illustration 102 : Vue en plan – circulations bus en surface et emprise de la trémie au sein de l'avenue Fonsny

Source : STIB

- avant de retrouver leur site propre :

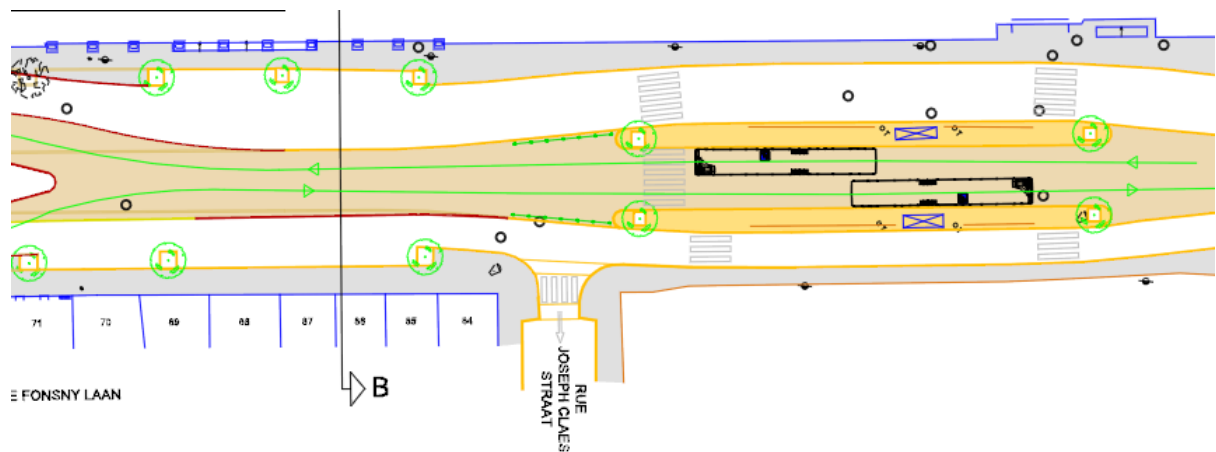


Illustration 103 : Vue en plan – site propre bus en surface au sein de l'avenue Fonsny

Source : STIB

Les coupes entre situation existante et situation projetée se présentent alors comme suit (coupe AA à hauteur du début de la trémie et coupe BB une fois le tram en souterrain – cf. illustrations précédentes) :

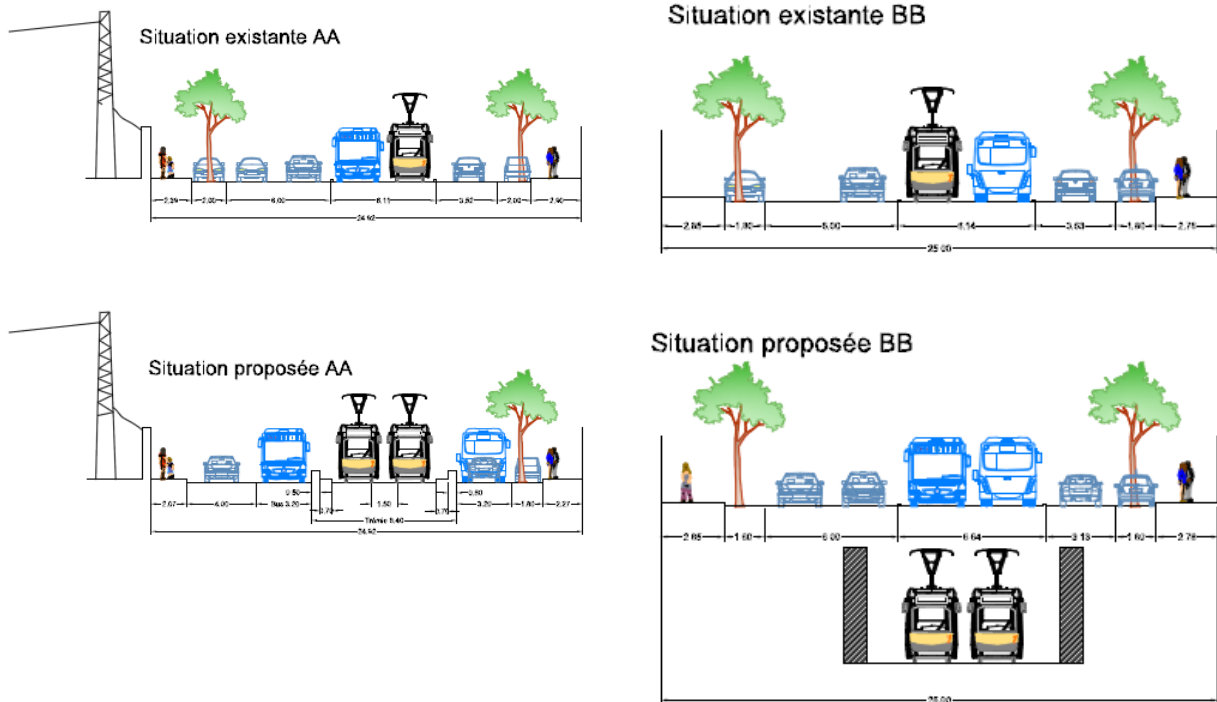


Illustration 104 et 37 : coupes AA et BB avenue Fonsny (situations existantes et projetées)

Source : STIB

L'option consistant à intégrer la trémie au futur bâtiment Fonsny (conçu par les ateliers Jean Nouvel pour EuroImmoStar-Eurostation), n'a toutefois pas encore pu être discutée avec les principaux intervenants (SNCB, AJN, etc.). Il nous semble que cette option mériterait d'être discutée, avant de prendre une décision définitive quant au projet de mise en souterrain du tram sous l'avenue Fonsny.

Recommandations :

- s'il est fait le choix de la maintenir en surface, profiter de la présence des transports en commun pour procéder à un réaménagement qualitatif des espaces publics, en faveur des modes actifs, ainsi qu'un réaménagement des boulevards (Jamar, Petite Ceinture, notamment) ;
- s'il est fait le choix de le mettre en souterrain, veiller à intégrer au mieux la trémie au sein de l'avenue Fonsny ;
- en conséquence :
 - o envisager d'accoler la trémie au talus de chemin de fer et d'intégrer la trémie aux projets immobiliers de la SNCB sur l'avenue Fonsny ;
 - o si cela s'avérait impossible, valider l'option consistant à déplacer la trémie plus au Sud, conformément aux dernières options travaillées par la STIB et à maintenir un arrêt en surface avant la trémie ;
 - o choisir entre un maintien du site propre bus en surface sur toute la longueur de la trémie ou une intégration dans la circulation voiture.
- revoir l'implantation de l'accès à la station tram « Constitution » situé dans l'état actuel du projet au sein de la berme centrale de la Petite Ceinture.

3.1.5 PROJET DE SITE PROPRE TRAM RUE DE FIENNES

Ainsi que mentionné au chapitre 1.5.4 « Place de la gare du Midi à l'échelle régionale » p.75 ; la ligne de tram 81 (Montgomery-Marius Renard) rencontre des problèmes de circulation à hauteur de la Place Bara et de la rue de Fiennes, spécialement dans le sens Anderlecht-gare du Midi.

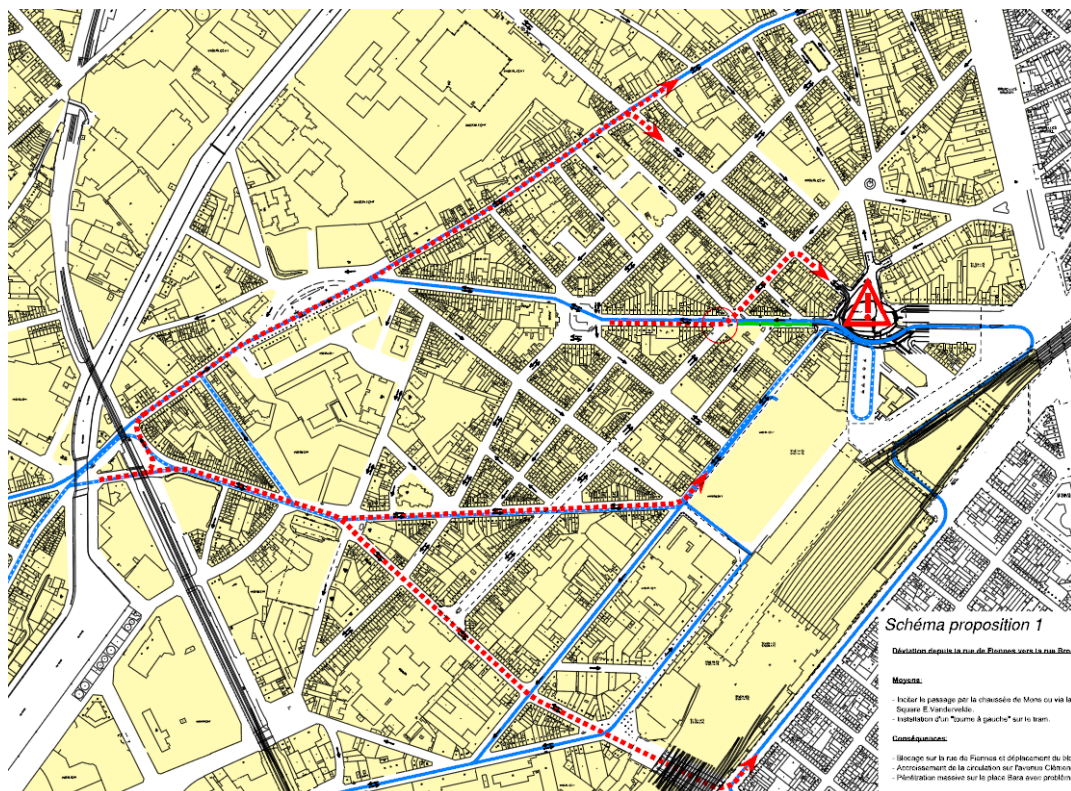
En effet, compte tenu d'une situation hors site propre, les trams empruntant cette ligne se retrouvent régulièrement englués dans le trafic voitures, lui-même fortement congestionné, peu avant la Place Bara. Cette situation s'explique, en partie, par un phasage de feux peu avantageux pour les usagers de la rue de Fiennes, la priorité étant accordée à l'axe Jamar-Bara.

Le tram rencontre des problèmes similaires de franchissement au carrefour Fiennes-Brognez. S'en suivent des problèmes de régularité et de vitesse commerciale.

Sur base du Contrat-cadre 2008-2012, la STIB a confié une mission d'appui urbanistique et architectural au bureau D+A International en vue d'élaborer un projet pour le passage du tram rue de Fiennes.

Plusieurs propositions ont été étudiées, chacune prévoyant la mise en place d'un site propre tram au sein de la rue de Fiennes, dans son tronçon situé entre la rue Brogniez et la place Bara et dans le sens Anderlecht-centre-ville.

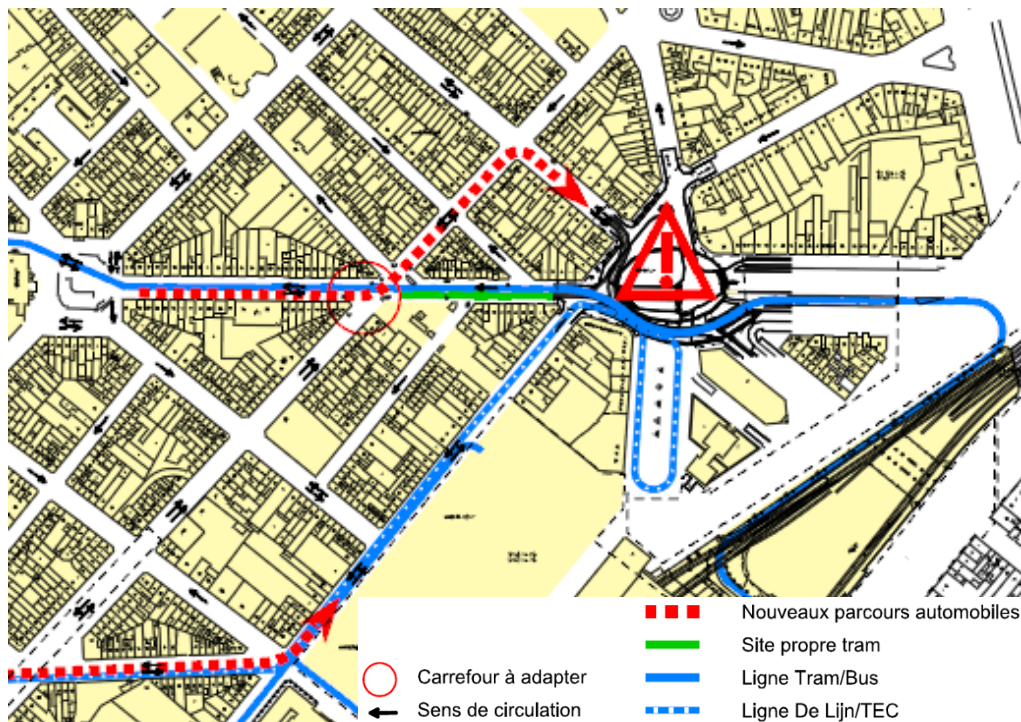
Etant donné une largeur de voirie insuffisante, ce site propre tram implique une interdiction de circulation, sur ce tronçon, pour les automobilistes venant de la place du Conseil. Dans chacune de ces propositions, le trafic de transit majoritaire, venant du square Emile Vandervelde (à hauteur du canal) serait en outre incité à emprunter la chaussée de Mons ou la rue des Vétérinaires plutôt que d'emprunter le centre historique de la Commune d'Anderlecht.



Carte 124 : Proposition de principe : circulation de transit par la Chaussée de Mons et la rue des Vétérinaires

Source : D+A International

La première proposition étudiée consiste en outre à dévier le trafic voitures, venant de la place du Conseil, sur la rue Brogniez (tourne-à-gauche), avant qu'il puisse reprendre vers la place Bara en empruntant la rue Clémenceau.



Carte 125 : Proposition 1 - déviation du trafic par la rue Clémenceau

Source : D+A International

Dans l'appréciation qui était faite de cette solution, le bureau d'études met en évidence :

- que la mise en place du tourne-à-gauche implique un « déplacement du blocage » plus en amont (c'est à dire un report du problème : la file voitures se forme non plus à hauteur du feu de la place Bara, mais à hauteur du feu au carrefour Fiennes-Brogniez) ;
- « un accroissement de la circulation sur l'avenue Clémenceau », impliquant également la formation de files à au carrefour de la place Bara ;

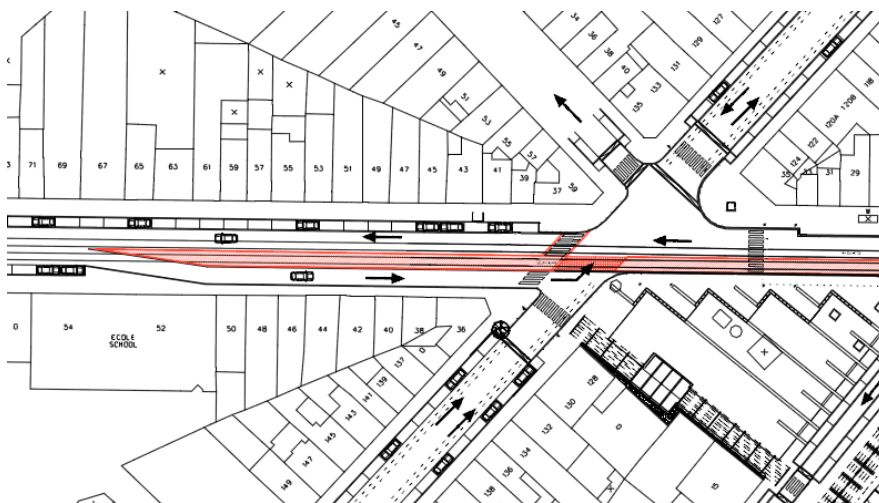
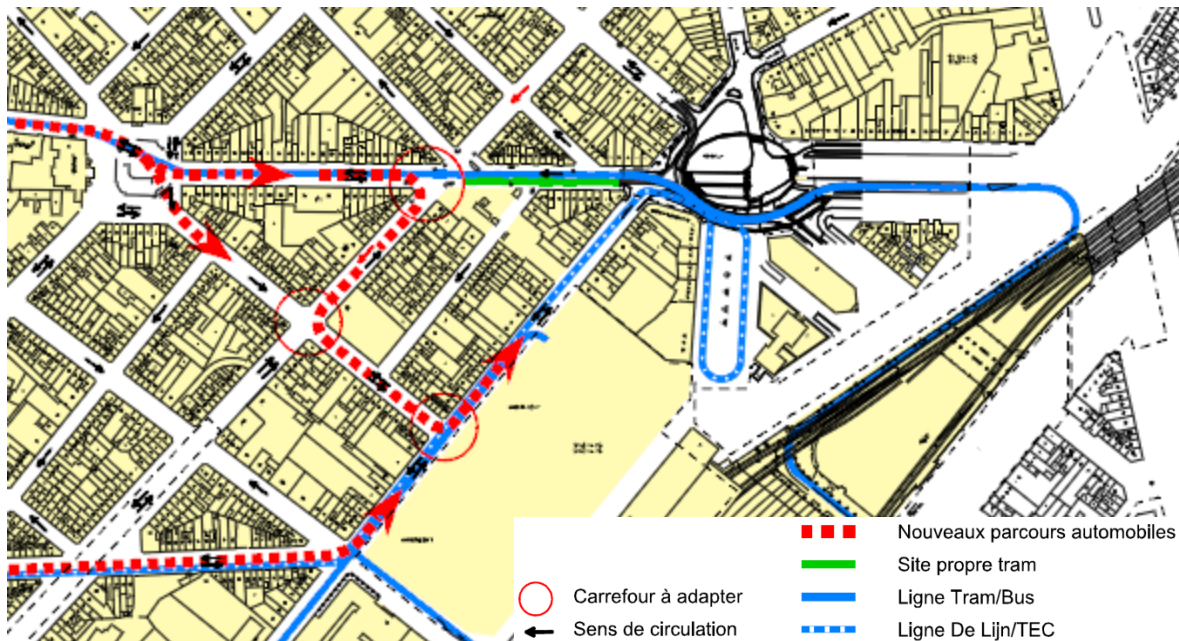


Illustration 105 : Proposition 1 de réaménagement du carrefour Fiennes – Brogniez

Source : D+A International

- une « pénétration massive sur la place Bara, avec problématique de la gestion des conflits ».

La deuxième proposition étudiée consiste elle à dévier le trafic voitures, venant de la place du Conseil, sur la rue Brogniez (tourne-à-droite), avant qu'il puisse reprendre vers la rue Bara en empruntant la rue Rossini.



Carte 126: Proposition 2 - déviation du trafic par la rue Brogniez puis par la rue Rossini

Source : D+A International

Cela s'accompagne d'un double sens sur la rue Brogniez, dans sa portion Fiennes-Rossini, ainsi que d'interdire le tourne-à-gauche depuis la rue de Fiennes vers la rue Clémenceau.

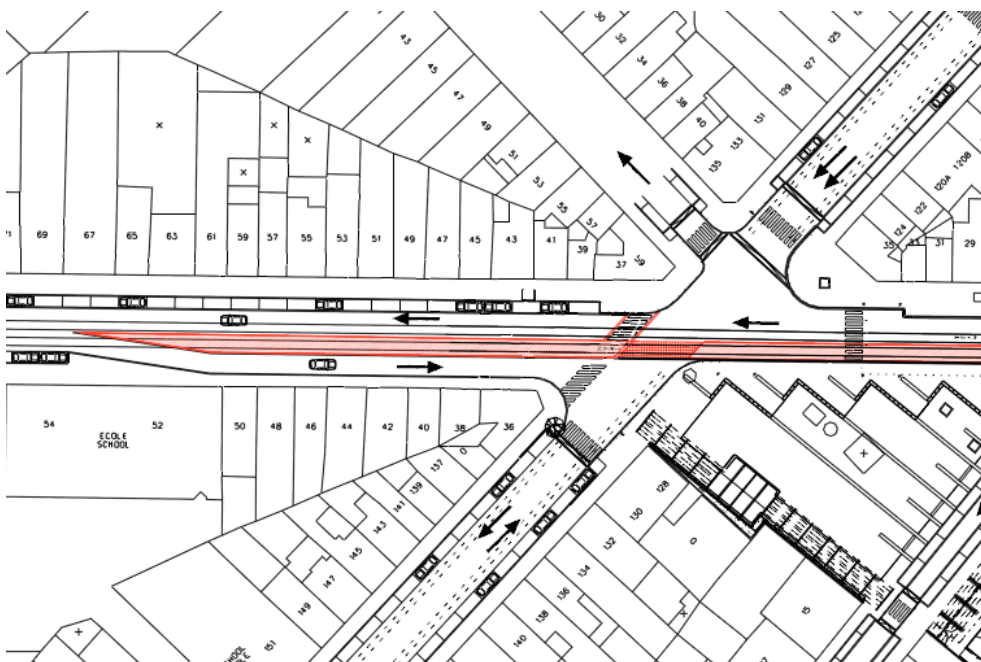


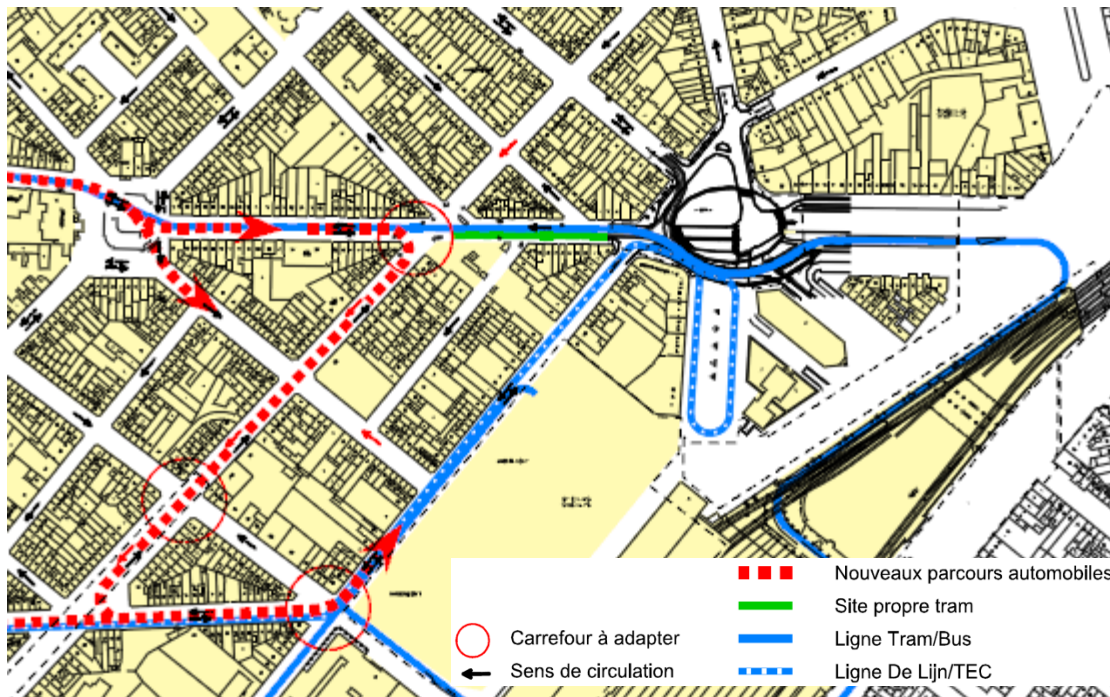
Illustration 106 : Proposition 2 de réaménagement du carrefour Fiennes – Brogniez

Source : D+A International

Dans l'appréciation qui était faite de cette solution, le bureau d'études met en évidence :

- une « circulation plus intense sur le tronçon de la rue Rossini alors que cette voirie est locale »
- qu'il convient d' « étudier le carrefour entre la rue Rossini et la rue Bara, avec gestion d'un tourne-à-gauche (carrefour à feux, attention au bus ?) »

Enfin, la troisième proposition émise prévoit, elle, de dévier le trafic voitures, venant de la place du Conseil, sur la rue Brogniez (tourne-à-droite), avant qu'il puisse reprendre vers la rue Bara en empruntant la rue Eloy.



Carte 127: proposition 3 - déviation du trafic par la rue Brogniez puis par la rue Eloy

Source : D+A International

Dans l'appréciation qui était faite de cette solution, le bureau d'études met en évidence :

- une circulation plus intense sur le tronçon de la rue Eloy ;
- un « transit important avec le bus » (sur cette même rue Eloy) ;
- « point positif : le passage au sein du quartier devient essentiellement local car le lien entre le Square Emile Vandervelde et la rue Jorez (NDLR – Eloy) est plus rapide » ;
- « point négatif : vu la longue déviation, la proposition n°1 du tourne-à-gauche via Clémenceau redevient plus intéressant ».

Par rapport à ces trois propositions, signalons encore qu'aucune ne semble véritablement satisfaisante :

- la proposition n°1, bien que la moins « compliquée » de toutes, reporte le problème sur la rue Clémenceau et peut faire craindre également des embarras de circulation sur la Place Bara, mais aussi sur Fiennes, étant donné le tourne-à-gauche sur Brogniez qu'elle implique ;
- la proposition n°2 multiplie beaucoup trop le nombre d'insertions du trafic sur la rue Bara, par un enchaînement de feux (nécessaires) bien trop rapprochés ;
- la proposition n°3 est, bien que réduisant le nombre d'insertions sur Bara, semble plus compliquée à gérer.

L'atelier mobilité du 6 décembre 2011, tenu à l'ADT, a par ailleurs permis de mettre en évidence deux choses :

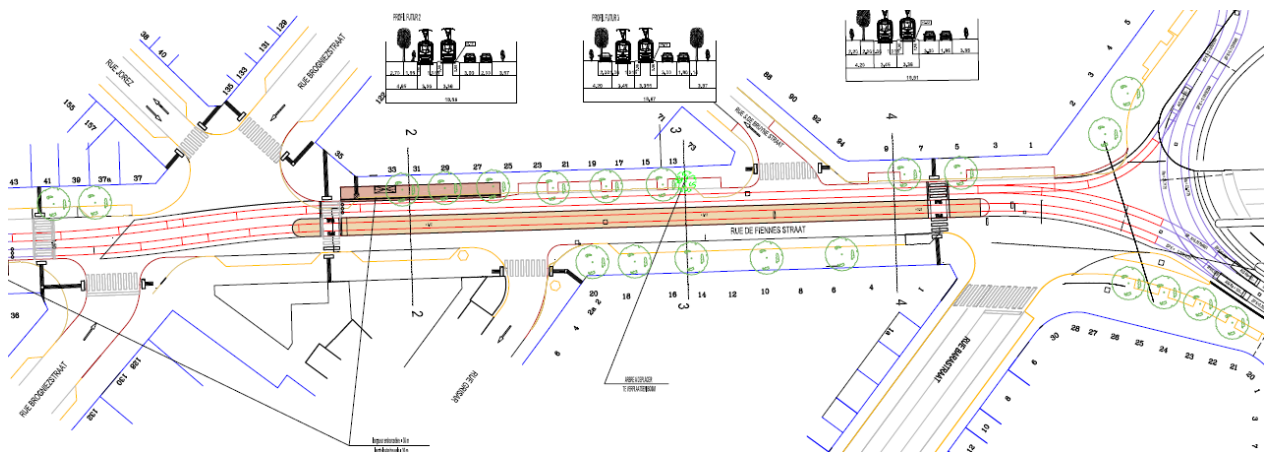
- Aucune proposition ne semble, dans l'état actuel des choses, rencontrer l'assentiment des mandataires anderlechtois : la volonté du Collège des Bourgmestre et Echevins est de maintenir le lien voiture existant depuis le centre historique de la Commune avec le centre-ville ;
- La STIB, de son côté, dans un endroit soumis à une telle pression, maintient sa vision d'une certaine spécialisation de l'espace : il faut protéger la fonction faible tram et bus au moyen de site propre.

Des propositions complémentaires ont dès lors été émises lors de cet atelier :

- Étudier la faisabilité de la mise en place d'un espace partagé (la STIB émet cependant de nombreuses réserves à ce sujet) ;
- une accessibilité voitures pour la rue de Fiennes uniquement en soirée pourrait aussi être un compromis (la voiture constituant, par le contrôle social qu'elle induit indirectement, un élément de sécurisation) ;
- Eloy et Fiennes devraient conserver un trafic limité, à cause du tram et des vélos : il convient donc d'étudier une autre boucle de circulation pour l'ensemble du quartier.

Sur cette question de la rue de Fiennes, un compromis reste à trouver entre les points de vue des différentes parties prenantes.

A noter que, en 2005, la STIB avait également étudié la possibilité de maintenir deux sens de circulation, tout en proposant un site propre pour le tram, sur la rue de Fiennes, entre la rue Brogniez et la place Bara :



Carte 128 : proposition de site propre tram au sein de la rue de Fiennes (2005)

Source : STIB

Recommandations :

- Étudier un projet alternatif prenant appui sur une nouvelle boucle de circulation, réduisant à la base le trafic de transit empruntant quotidiennement la rue de Fiennes ;
- Dégager une solution de compromis permettant de maintenir les liens entre le centre de Cureghem et le centre-ville, et d'améliorer la vitesse commerciale des trams.

3.2 LES PROJETS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE ET DE SES ABORDS

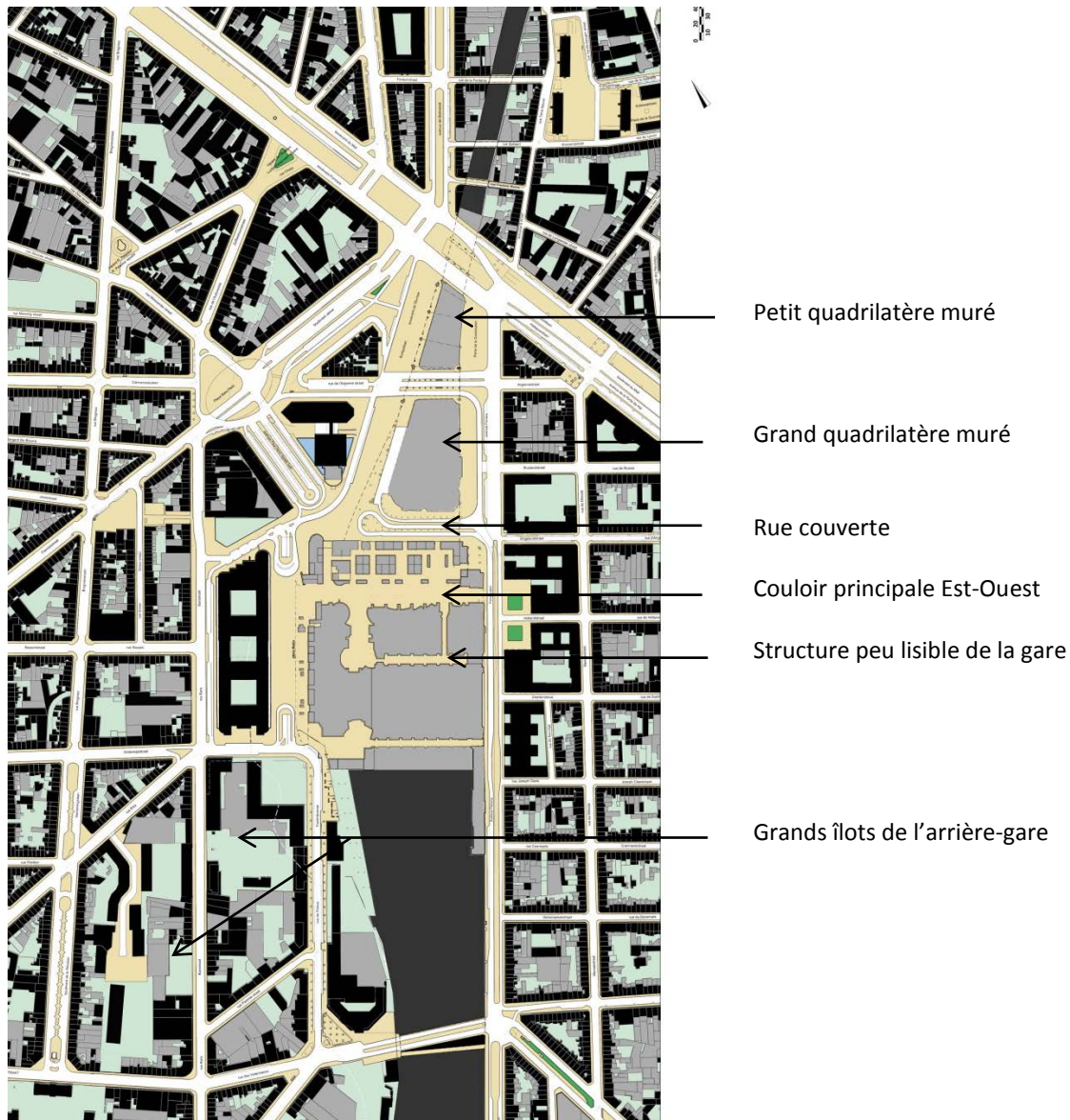
3.2.1 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE ET DE SES ABORDS

Dans le cadre du « masterplan » de la Gare du Midi, la SNCB étudie la reconfiguration de la gare et des quadrilatères.

La SNCB est propriétaire des quadrilatères sous lesquels passe la Jonction entre l'Esplanade de l'Europe et la place de Russie. Elle a développé en interne un projet de réaménagement de la gare et de reconquête de ces deux quadrilatères. Ce projet fait suite aux propositions d'ARSIS dans son étude urbanistique. Elles ont été retravaillées par la suite par les ateliers Jean Nouvel, dans le cadre de la mission qui leur été confiée par EuroImmoStar-Eurostation, et enfin retranscrites en interne par EuroimmoStar-Eurostation avec pour objectif de déposer rapidement une demande de permis d'urbanisme.

Les différents projets sont présentés ci-après.

Rappel : la situation existante



Carte 129 : Situation existante de la gare et ses abords

Source : ADT

La genèse du projet : l'étude « ARSIS »



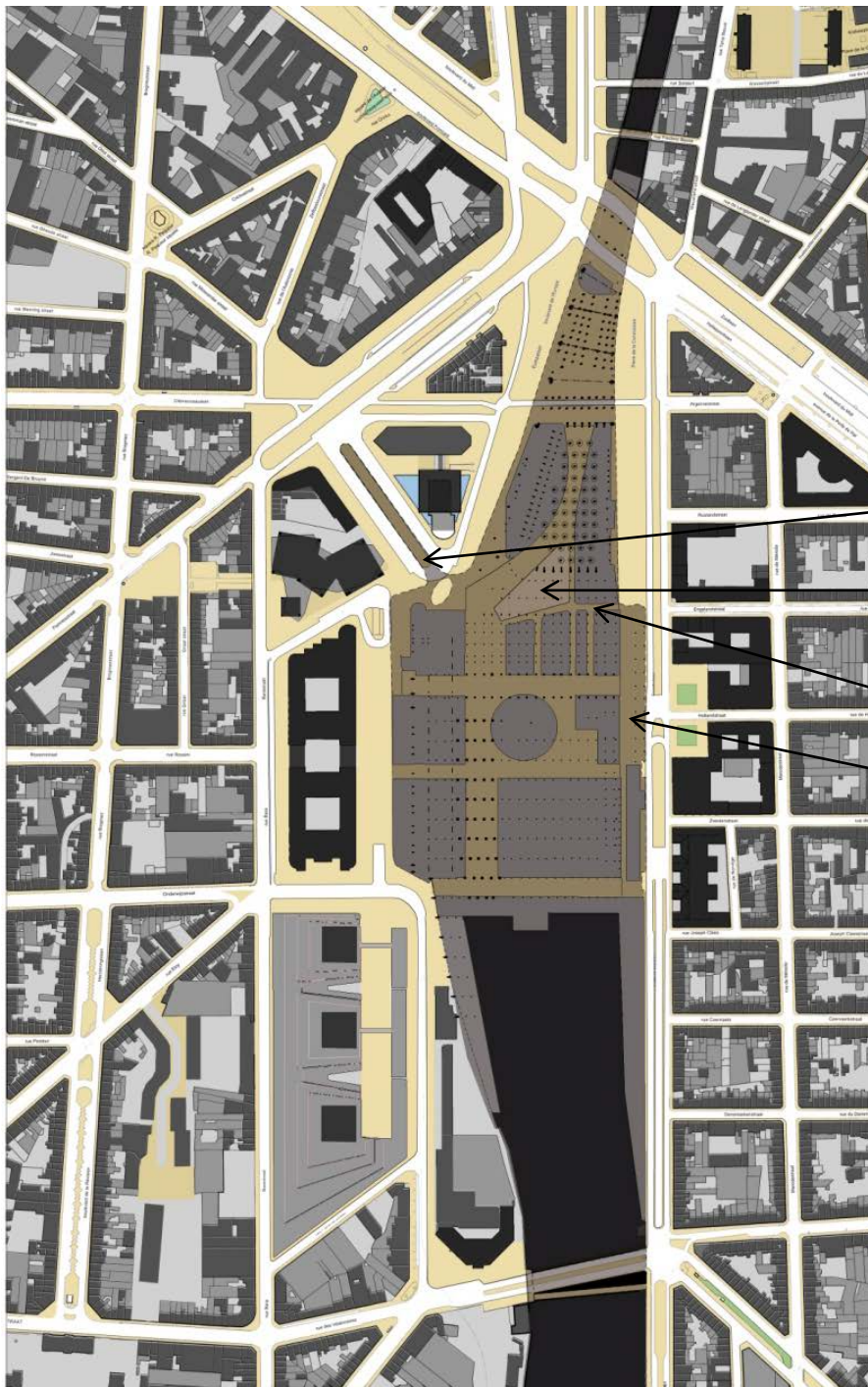
Carte 130: proposition « ARSIS » de réaménagement de la Gare et des quadrilatères(2008)

Source : ADT d'après ARSIS « Etude urbanistique de la Gare Bruxelles- Midi dans le contexte des quartiers », 2008 (Le bâti des nouveaux îlots est illustratif et repose sur une interprétation en îlot fermé de l'étude ARSIS)

Le projet ARSIS prévoyait pour la gare et les quadrilatères :

- La Gare est organisée avec un grand couloir central orienté nord-sud vers le centre-ville et interconnecté à des traversées est-ouest de la Gare ;
- L'entrée principale de la gare s'effectue depuis l'Esplanade de l'Europe à l'entrée du grand couloir nord-sud ;
- La gare est ouverte sur ses quatre côtés, la reconfiguration de l'arrière gare côté Anderlecht est accompagnée par une restructuration du tissu urbain à cet endroit (bâti et espaces publics) ;
- L'axe est-ouest de la rue de l'Instruction est la plus forte des traversées est-ouest de l'îlot de la gare, le trafic automobile y est introduit pour participer à son animation et son caractère urbain ;
- La gare est organisée en grands blocs très lisibles ;
- La rue couverte est maintenue comme axe important de traversée des voies ferrées, le trafic automobile participe à renforcer son animation et son caractère urbain;
- Le petit quadrilatère est évidé pour créer sous la voie ferrée un espace public et recréer ainsi l'ancienne Place de la Constitution ;
- Le grand quadrilatère est une entrée du pôle intermodal, des surfaces commerciales donnant sur l'espace public y sont accueillies ;
- L'avenue P. H. Spaak est reconvertie en lieu de détente verdurisé à proximité du pôle intermodal
- La gare de bus est relocalisée sur l'esplanade de l'Europe ;
- La façade de la gare est réalisée par la construction d'un « bâtiment pont » au-dessus des voies et est alignée sur l'axe de la rue d'Angleterre (rue couverte) ;
- L'avenue Fonsny est élargie au droit de la gare pour créer un espace public plus large à cet endroit ;
- Les constructions au-dessus des voies sont accessibles depuis les passages transversaux de la gare et participent ainsi à les animer.

Le projet des Ateliers Jean Nouvel (décembre 2010)



Réalisation d'un grand auvent (sur entrée + gare de bus)

Large ouverture sur le métro

Suppression de la rue couverte

Place de Russie agrandie

Carte 131 : Proposition des ateliers Jean Nouvel de réaménagement de la Gare et des quadrilatères

Source : ADT d'après présentation comité de pilotage du 10 décembre 2010

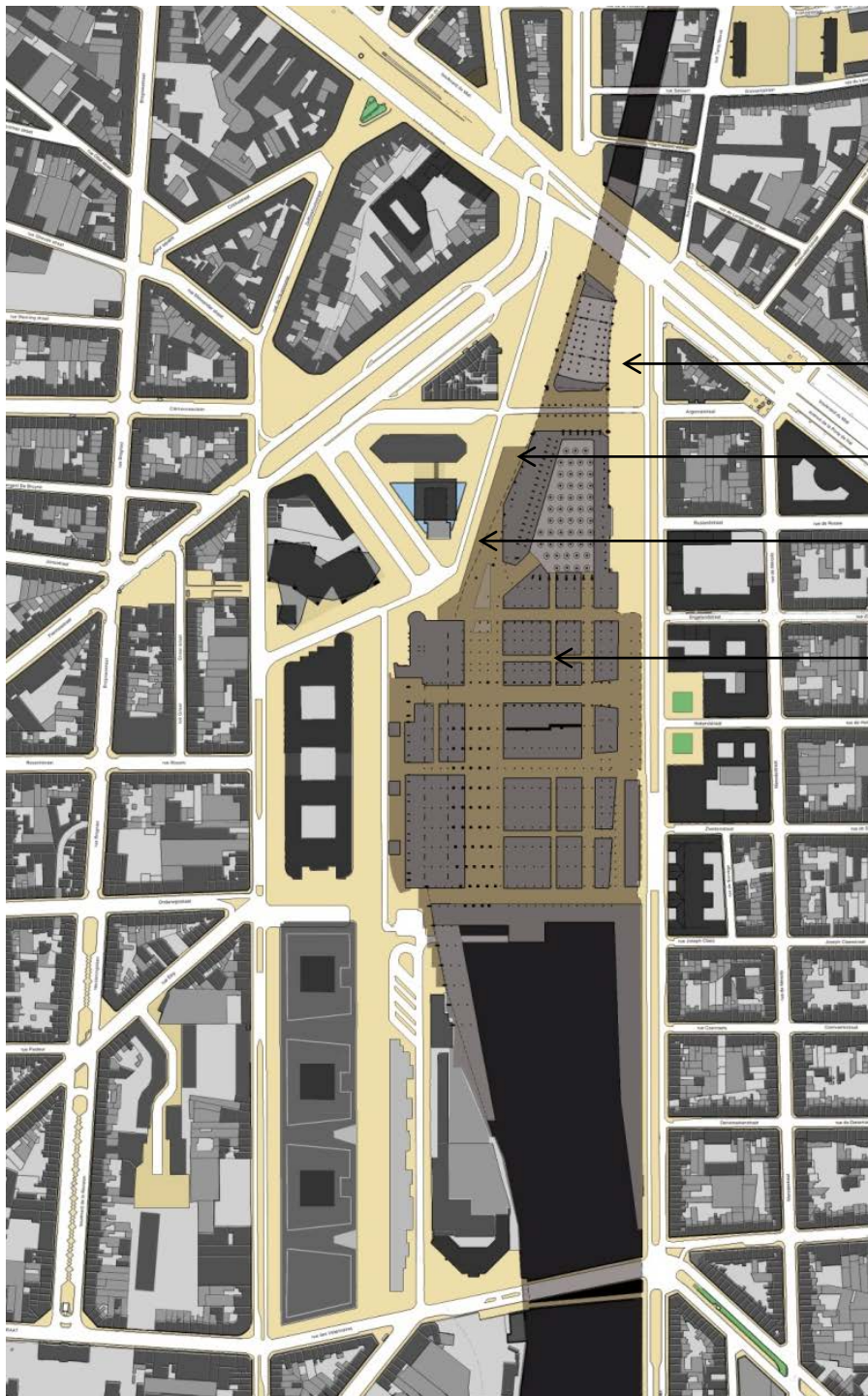
Propositions reprises sur ARSIS :

- La gare est organisée autour d'un grand couloir central orienté nord-sud ;
- Des traversées est-ouest connectées au grand couloir central sont organisées ;
- L'entrée principale de la gare s'effectue depuis l'Esplanade de l'Europe à l'entrée du grand couloir nord-sud ;
- La gare est organisée en grands blocs très lisibles ;
- Le petit quadrilatère est évidé pour y créer dessous un espace public ;
- Le grand quadrilatère permet d'entrer dans le pôle intermodal, une grande trémie y est aménagée au sortir du grand couloir central pour percevoir l'ensemble des modes de transport souterrain ;
- Des locaux commerciaux sont accueillis dans le second quadrilatère et donnent sur l'espace public.

Nouvelles propositions :

- La rue couverte est supprimée, la traversée est-ouest pour les piétons à cet endroit est toujours possible mais avec un statut inférieur aux autres traversées ;
- La place de Russie est agrandie le long de l'avenue Fonsny pour passer sous le bâtiment de la gare (bâtiment sur pilotis à cet endroit), l'entrée de la gare est mise en évidence à cet endroit ;
- Travail architectural sur l'entrée principale et la gare de bus sur l'avenue PH. Spaak : réalisation d'un grand auvent en lien avec le viaduc ferroviaire et qui fait signal;
- Signal de la gare réalisé par la construction d'un bâtiment de bureaux en forme de V au-dessus des voies.
- Les passages sous voies (Angleterre et Instruction) sont maintenus, mais fermés à la circulation automobile

Projet SNCB EuroImmoStar - Eurostation (juillet 2011)



Petit quadrilatère évidé-
espace privé

Entrée de la gare

Création d'un couloir vitré

Sous-division des blocs de
la gare

Carte 132 : Proposition EuroImmoStar-Eurostation

Source : ADT d'après plan fourni par EuroImmoStar-Eurostation le 13 juillet 2011

Propositions reprises sur ARSIS :

- La gare est organisée autour d'un grand couloir central orienté nord-sud ;
- Des traversées est-ouest connectées au grand couloir central sont organisées ;
- Le grand quadrilatère permet d'entrer dans le pôle intermodal, une fosse y est aménagée au sortir du grand couloir central pour percevoir l'ensemble des modes de transport souterrain.

Proposition reprise des ateliers Jean Nouvel :

- La rue couverte est supprimée, mais la traversée est-ouest est toujours possible pour les piétons ;
- Le signal de la gare est réalisé par la construction d'un bâtiment en forme de V au-dessus des voies ;
- Les entrées aux modes de transport public souterrains s'effectuent au sortir du grand couloir central de la gare à l'endroit de la traversée est-ouest de la rue couverte, mais là où les ateliers Jean Nouvel prévoient une large ouverture, c'est une ouverture réduite qui est proposée.
- La place de Russie est agrandie le long de l'avenue Fonsny pour passer sous le bâtiment de la gare (bâtiment sur pilotis à cet endroit), l'entrée de la gare est mise en évidence à cet endroit.

Nouvelles propositions :

- La gare est organisée en différents petits blocs, rendant sa structure plus poreuse et moins lisible ;
- L'entrée de la gare s'effectue depuis l'esplanade de l'Europe par un vaste couloir vitré aménagé le long du second quadrilatère. L'entrée dans les commerces s'effectue depuis ce couloir.
- Le petit quadrilatère est évidé pour libérer dessous l'espace. Il pourra accueillir une partie du marché du Midi, mais en dehors de cette occupation, le statut de cet espace n'est pas bien défini. Le contrôle social de celui-ci sera assuré par l'ouverture et la fermeture de grilles, il ne sera donc pas forcément ouvert en permanence ;
- Des locaux commerciaux sont accueillis dans le grand quadrilatère mais l'accès de ceux situés le long de l'esplanade de l'Europe ne s'effectue pas directement depuis par l'espace public mais le couloir vitré.

Comparaison des projets

On constate qu'au fur et à mesure les différents projets développés, certains principes de composition urbaine énoncés par ARSIS ne sont plus suivis : hiérarchie des traversées est-ouest de la Gare, travail sur l'arrière-gare, utilisation de l'intérieur du grand quadrilatère, statut public de l'espace sous le petit quadrilatère, limitation du nombre de circulations dans la gare afin de clarifier la structure de la gare).

Cependant, de nouveaux éléments apparaissent, liés à l'avancement des études des projets architecturaux (agrandissement de la Place de Russie notamment), mais qui peuvent générer une confusion sur les statuts des différentes entrées (notamment quelle est l'entrée principale de la gare ?).

En outre, alors qu'un travail intéressant sur le traitement de l'entrée principale de la gare (auvent) et sur l'aménagement intérieur avait été entrepris par les ateliers Jean Nouvel, EuroImmoStar-Eurostation privilégie des solutions moins ouvertes sur la ville.

	Proposition ARSIS	Proposition NOUVEL	Proposition EUROIMMOSTAR
Grand couloir central orienté nord-sud	X	X	X
Traversées est-ouest connectées au grand couloir central	X	X	X
Hiérarchie opérée dans les traversées est ouest	X		
Forte lisibilité de la structure de la gare	X	X	
Maintien de la rue couverte	X		
Travail sur l'arrière gare	X		
Petit quadrilatère évidé pour créer de l'espace public	X	X	X
Espace public sous le petit quadrilatère	X	?	
Grand quadrilatère utilisé comme pôle intermodal	X	X	
Affectation du grand quadrilatère en commerces	X	X	X
Commerces du grand quadrilatère donnant tous sur l'espace public	X	X	
Elargissement de l'espace public au droit de Fonsny	X	X	X
Traitement architectural de l'entrée pour l'ouvrir sur l'espace public		X	

Zoom : Aménagement des quadrilatères et de leurs abords

L'aménagement des quadrilatères et de leurs abords est très important à plusieurs titres. C'est la première intervention qui peut être réalisée dans le quartier et qui peut en conséquence impulser une dynamique positive de rénovation du quartier. C'est l'intervention la plus attendue pour changer l'image des espaces près de la gare.

L'image ci-dessous a été présentée par EuroImmoStar-Eurostation le 6 décembre 2011 lors de l'atelier Mobilité. D'après l'information donnée en séance par EuroImmoStar-Eurostation, l'avancement des études sur ce dossier leur permettra d'être très rapidement prêts pour le dépôt de la demande de permis d'urbanisme.

Le projet reste conforme au projet de juillet 2011. Toutefois des précisions sont apportées quant à l'aménagement des quadrilatères et de l'entrée de la gare.

- L'accès à l'espace libéré sous le petit quadrilatère est contrôlé par des grilles. Son statut resterait privé. La seule affectation envisagée à ce jour est l'installation d'une partie du marché le dimanche matin ;
- Le second quadrilatère est aménagé en partie pour accueillir un parking vélo couvert (en orange sur le plan) et des surfaces commerciales (en rouge sur le plan) venant prolonger le centre commercial de la gare vers le centre-ville et animer en conséquence le parcours entre la gare et le centre-ville.

L'intérieur du quadrilatère est accessible sous les voies depuis la rue de l'Argonne, mais il n'est pas aménagé. Il est présenté comme « une salle des pas perdus ». Aucune affectation n'est envisagée à ce jour, hormis l'hypothèse d'y installer également quelques stands lors du marché du dimanche matin.

- La rue couverte est encore utilisée en surface par le tramway, mais il s'agit d'une solution présentée comme provisoire en attendant les éventuels travaux de la STIB visant à enterrer le tramway.
- Il est prévu d'étendre les surfaces commerciales dans un second temps, si le tram est enterré et à condition que cela soit rendu juridiquement possible (via un PPAS⁴⁸).
- Une maison de la mobilité et un point d'information touristique sont prévus au sortir du grand couloir central de la gare.

⁴⁸ Les quadrilatères sont situés en zone de chemin de fer au PRAS. Les domaines non exploités ou les espaces au-dessus des installations couvertes peuvent bénéficier, sous réserve d'élaborer un PPAS, des prescriptions particulières applicables aux zones de forte mixité et donc accueillir du commerce de façon conséquent (cf. Le PRAS (2001), p. 147.)



- Entrée de la gare
- Entrée parking vélos
- Commerces
- Couloir vers la gare
- Ouverture vers les modes de transport souterrain
- Bureau de tourisme
- Maison de la mobilité

Carte 133 : Proposition d'aménagement des quadrilatères par EuroImmStar-Eurostation (décembre 2011)

Source : EuroImmStar-Eurostation, présentation lors de l'atelier Mobilité du 6 décembre 2011 à l'ADT

Avantages et inconvénients de la dernière proposition EuroImmStar (présentée le 6 décembre 2011)

Travailler sur les quadrilatères et les affecter est particulièrement positif parce qu'ils sont positionnés à un endroit stratégique, entre la gare et le centre-ville, et entre les quartiers. Ils peuvent donc jouer un rôle d'animation de l'espace public à cet endroit clef. A ce titre, les éléments suivants du projet sont particulièrement pertinents :

- L'affectation des deux côtés du grand quadrilatère en commerces dans la continuité du centre commercial de la gare, permet psychologiquement de réduire la distance qui sépare la gare du centre-ville et permet également d'assurer un contrôle social sur les espaces avoisinants ;
- La réalisation d'un parking vélos sécurisé, comme fonction complémentaire à la gare et au pôle intermodal, permet de contribuer à l'objectif régional d'augmenter la part des modes doux. Il offre

effectivement une possibilité de stationnement à proximité immédiate de la gare dans un lieu abrité et sécurisé.

- La maison de la mobilité proposée est située dans une zone pertinente : au sortir du grand couloir nord-sud de la gare, à proximité du lieu où il est envisagé de relocaliser tous les modes et opérateurs.

Le projet présenté soulève néanmoins un certain nombre d'interrogations. La réponse à ces interrogations doit pouvoir permettre des évolutions positives et aboutir à la réalisation d'un projet partagé par la Région et EuolmmoStar-Eurostation.

Sur l'ouverture de la gare

L'aménagement de l'entrée de la gare dans le grand couloir réalisé le long du quadrilatère respecte le principe de vouloir approcher la gare du centre-ville mais implique les contraintes suivantes :

- L'entrée de la gare est peu mise en valeur, son intégration paysagère au contexte reste à démontrer.
- L'emprise déjà très large de la gare s'en trouve agrandie, ce qui ne facilite pas la traversée est-ouest de la rue couverte et renforce le côté « île » de la gare au sein des quartiers.
- Les meilleures qualités d'usage d'un couloir vitré par rapport à la traversée d'un espace public ne sont pas démontrées. Cela rend de plus la gare moins ouverte sur l'espace public.
- Les commerces sont accessibles depuis le couloir vitré et non pas depuis l'espace public, ils ne contribuent donc pas à l'animation de l'espace public..
- L'intérieur du grand quadrilatère est rendu accessible, mais il n'accueille aucune fonction et aucun usage. L'intérêt de le rendre accessible n'est pas démontré dans ce contexte.
- Les entrées/sorties pour accéder aux modes de transport public souterrains sont situées à l'intersection de la traversée est/ouest (rue couverte) et du grand couloir nord-sud de la gare, ce qui est judicieux car cela permet une bonne visibilité de ces modes. Mais il faudra être vigilant sur le calibrage de la traversée est-ouest et l'ouverture vers le métro et le tram en sous-sol afin de bien gérer les flux piétons.

Sur la visibilité des modes de transport public souterrain et du garage vélo

- L'ouverture vers le sous-sol prévue pour donner une visibilité sur les modes de transport public souterrain est réduite à son minimum par rapport à la proposition aux dimensions généreuses des ateliers Jean Nouvel. Le dimensionnement est réalisé en fonction de l'écart existant entre deux poutres de la structure souterraine actuelle, ce qui constitue la solution économiquement la plus avantageuse.
- L'entrée du garage vélo est quasi confidentielle. Il faut lui donner une plus grande visibilité, ce qui pourrait s'envisager dans le second quadrilatère donnant ainsi un sens à son ouverture.

Sur la qualité et l'animation de l'espace public

- L'Esplanade de l'Europe est diminuée de moitié environ au droit du grand quadrilatère pour la création du couloir vitré, ce qui a pour conséquence de privatiser et de déstructurer cet espace public qui est actuellement continu entre le boulevard du Midi et la gare. Ceci a également pour conséquence de réduire l'emprise du marché à cet endroit.
- Le projet ne propose pas de nouveaux usages ou fonctions en faveur de l'animation des espaces publics. Le commerce, hormis du côté de la Place de Russie sous le grand quadrilatère, est de nouveau internalisé dans la gare. Seul le marché est proposé comme animation, or celui-ci ne fonctionne qu'une matinée par semaine.
- Le projet, en supprimant une grande partie de l'Esplanade de l'Europe, impose de reloger une partie du marché du Midi. L'espace supplémentaire proposé pour le marché du Midi sous le premier quadrilatère n'est pas suffisant pour compenser la perte sur l'Esplanade de l'Europe. EuroImmoStar-Eurostation envisage qu'à terme le marché puisse également être hébergé sur la Place de Russie étendue sous le bâtiment Fonsny (Est-ce souhaitable ?). En outre vu le décalage temporel des projets, aucune solution transitoire n'est envisagée pour le moment.
- L'animation du lien inter-quartiers qu'est la rue de l'Argonne n'est pas démontrée.

Quels usages et quelle qualité d'ambiance sous le petit quadrilatère ?

- Il est prévu que des barrières ferment l'accès à certains moments. Le danger est que cet accès soit fermé la majorité du temps, ne lui permettant pas de remplir la fonction qui lui est assignée dans le projet urbain d'ARSIS, à savoir recréer la Place de la Constitution et intensifier les liens de part et d'autre des voies ferrées.
- Aujourd'hui, nous ne disposons pas d'éléments permettant d'évaluer quelle sera l'ambiance sous ce quadrilatère (hauteur, lumière, bruit lié au passage des trains, circulation d'air).
- Il convient de rappeler qu'ARSIS mettrait en évidence dans son travail la nécessité d'augmenter le gabarit des deux îlots de part et d'autre du petit quadrilatère pour modifier la perception de ce dernier quadrilatère en « l'écrasant » en quelque sorte. Cette reconfiguration des lieux aurait permis un meilleur fonctionnement de l'espace public sous le petit quadrilatère. Ceci constitue une intervention morphologique radicale qui peut être jugée intéressante urbanistiquement. Si le projet d'évider le premier quadrilatère était réalisé sans que cette reconfiguration des espaces ait lieu., il conviendrait de s'assurer qu'urbanistiquement cette proposition puisse fonctionner, indépendamment du devenir des 2 îlots. Aujourd'hui, ceci n'est pas démontré.
- Le petit quadrilatère est un jalon important de la promenade entre la gare et le centre-ville. Pour que la perception des distances soit la plus courte possible, il est nécessaire d'avoir de l'animation le long de cette promenade. Dans cette optique, l'animation du petit quadrilatère est très importante parce qu'il est situé à un endroit stratégique où c'est le seul élément qui puisse accueillir une fonction.

Piste pour des évolutions du projet :

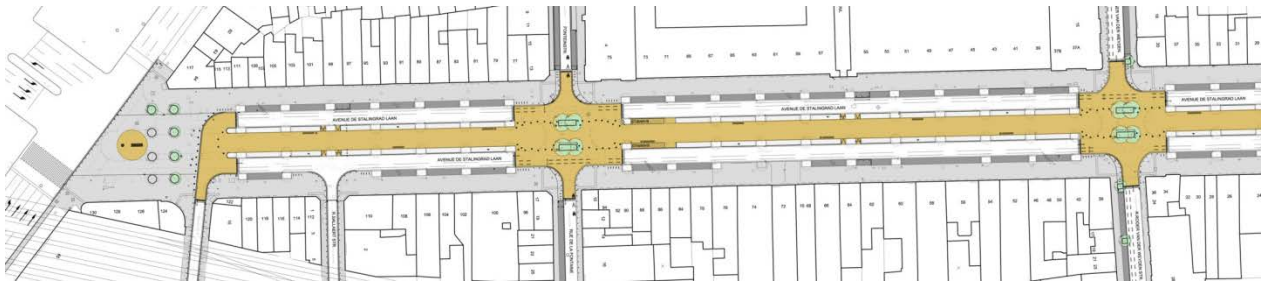
- Considérer le travail réalisé comme une base de discussion à poursuivre..

3.2.2 PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE STALINGRAD - VILLE DE BRUXELLES

Le projet de réaménagement de l'avenue de Stalingrad est mené par BELIRIS dans le cadre du contrat de quartier Rouppe..

Le projet prévoit pour l'allée Rosa Luxemburg, la suppression du stationnement (102 places) de part et d'autre de la berme centrale. Les travaux consisteront principalement à :

- réaliser des plantations dans les actuelles zones de stationnement ;
- installer un éclairage bas et du mobilier urbain ;
- créer une continuité piétonne de plain-pied à l'endroit des actuels carrefours qui seront supprimés, y planter une végétation haute (charmes fastigiés).



Carte 134 : Réaménagement de l'Allée Rosa Luxemburg entre le boulevard du Midi et la rue Roger Van der Weyden

Source : Espace Mobilités

Dans la rue du Midi, les trottoirs seront élargis et des charmes seront plantés.

Au droit de la Petite Ceinture, l'espace public piéton est largement agrandi grâce à la suppression de la possibilité de rejoindre le boulevard du Midi en automobile. Un aménagement particulier y est prévu permettant une mise en valeur de la Pasionaria (traitement différencié du sol à son endroit) et de créer un « appel visuel » en plantant huit arbres en alignement.



Illustration 107 : Aménagement de l'allée Rosa Luxemburg au droit du boulevard du Midi
Source : Espace Mobilités.

Ce projet représente une opportunité pour faciliter le passage piéton de la Petite Ceinture et ainsi créer un lien entre la gare de Bruxelles-Midi et le centre-ville de Bruxelles. Ce lien sera plus lisible et la distance perçue avec le centre-ville sera amoindrie afin de faire sentir au passant que la Grand Place n'est qu'à 10 minutes à pied.

Remarquons qu'initialement, l'aménagement au droit du boulevard du Midi soulevait plusieurs questions :

- La volonté de faire un appel visuel dans ce lieu se traduisait par la réalisation d'un obstacle visuel végétal (les 8 arbres alignés). De ce fait, le lien qu'il est nécessaire d'établir et de faciliter entre la gare du Midi et le centre-ville (et vice versa) n'aurait pas été lisible. La distance perçue avec le centre-ville aurait été agrandie par cet obstacle alors que l'enjeu à cet endroit est de faire sentir au passant que la Grand Place n'est qu'à 10 minutes à pied.
- Il ne tenait pas compte de l'implantation prévue d'une station du pré-métro de la STIB à cet endroit. Grâce aux groupes de travail initiés par l'ADT dans le cadre de l'élaboration de la présente note (où étaient présents notamment la Ville, la STIB et Bruxelles-Mobilité), le projet a pu être amendé dans le sens d'une plus grande lisibilité (suppression des arbres-écran).

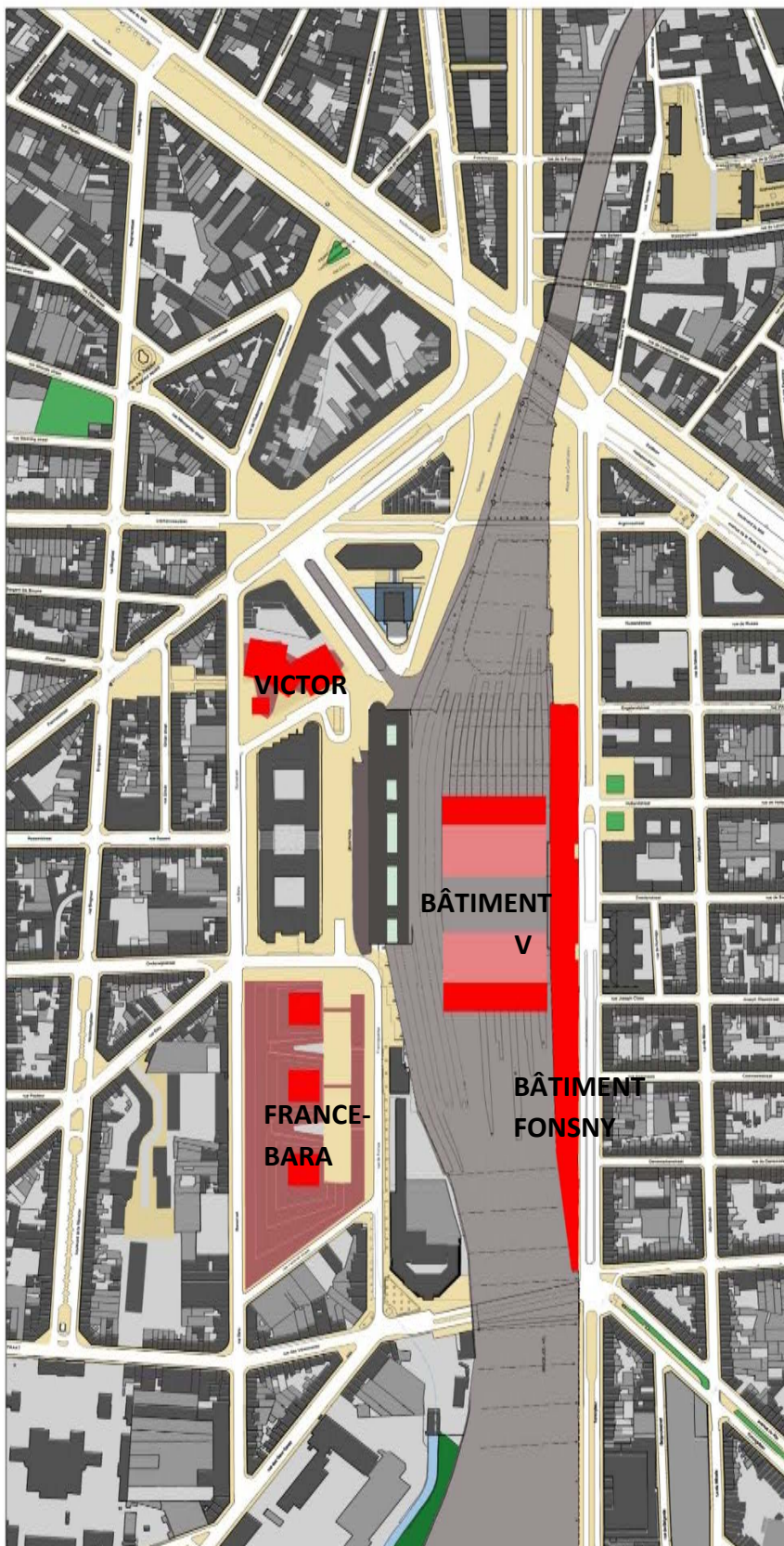
3.3 LES PROJETS IMMOBILIERS

Quatre grands projets architecturaux sont actuellement développés dans le quartier. Il s'agit :

- d'un programme majoritairement de bureaux dénommé « Victor » développé par Aténor et BPI, dont la demande de permis d'urbanisme a été déposée fin décembre 2010 ;
- d'un programme de bureaux développé par EuroImmoStar - Eurostation sur la rive ouest de l'avenue Fonsny, dont les études sont en cours ;
- d'un programme de bureaux dénommé « V » développé par EuroImmoStar - Eurostation sur les voies ferrées, dont les études sont en cours ;
- d'un programme de logements développé par EuroImmoStar - Eurostation sur l'îlot France-Bara, dont les études sont en cours.

Le point de départ des trois projets de la SNCB est la volonté de relocaliser sur un seul site une grande partie de leurs bureaux. Ces derniers seraient relocalisés dans les bâtiments Fonsny (V + bâtiment le long de Fonsny). Par ailleurs, la libération des locaux qu'ils occupent sur l'îlot France-Bara leur permet d'étudier la demande régionale d'une reconversion de cet îlot en logements.

Les différents projets sont présentés ci-après. De nombreuses informations n'ayant pas pu être obtenues auprès d'EuroImmoStar - Eurostation, l'évaluation est faite en fonction des données disponibles.



Carte 135 : Plan de localisation des différents projets immobiliers aux abords de la gare
Source : ADT

3.3.1 PROJET « VICTOR »

CARACTERISTIQUES GENERALES	
Porteur de projet	Association Atenor + BPI
Concepteurs	Atelier De Portzamparc (architecte conception) et atelier Jaspers & Evers (architecte opération)
Nature du projet	Construction neuve
Localisation	Sur les communes d'Anderlecht et Saint-Gilles. Extrémité de l'îlot compris entre l'avenue PH. Spaak, la rue Bara et la rue Ernest Blerot, à la sortie de la Gare internationale, à l'emplacement pour partie de l'ancienne imprimerie Marci
Zonage au PRAS	Zone administrative
Taille du terrain	7 845 m ²
Superficie de planchers	108.604 m ²
P/S	13.84
Emprise au sol	4 339 m ²
Forme	Ensemble de 3 tours (bureau) + 1 immeuble (logements), unis par un socle commun, 6 niveaux de sous-sol : <ul style="list-style-type: none"> - T1 : R+37+ étage technique, 150 m de haut, section de 1 529 m² (identique Tour du Midi) - T2 : R+ 28 + étage technique, 116 m de haut, section de 1 529 m² - T3 : R +16 + toiture terrasse, 73 m de haut, section de 486 m² Ces trois niveaux sont liaisonnés là où les hauteurs sont compatibles. <ul style="list-style-type: none"> - Immeuble T4 : R+6+ étage technique, section de 335 m² Création d'une voie de service entre la rue Bara et av PH. Spaak
Entrées et sorties	Entrée - Sortie piétons principale : rue Ernest Blerot Entrée - sortie du parking voitures : rue Bara (3 bandes : 2/1 qui alternent dans la journée)
Performance environnementale	Certification BREEAM, niveau de performance visé : excellent
Démolitions envisagées	Démolition d'un ensemble de bâti constitué d'un bloc de bureau des années 60-70, d'un ensemble de maisons et de locaux d'activités datant du début du XX ^{ème}
Contraintes techniques principales	Passage du métro en sous-sol, présence de la dalle du parking souterrain Horta
Contraintes patrimoniales	Classement de l'enseigne Tintin et Milou sur un des bâtiments de l'îlot existant
Etat d'avancement de la procédure	Demande de PU déposée en décembre 2010, achèvement de l'étude d'incidences environnementales prévu durant l'été 2012
Planning prévisionnel des travaux	Démolitions en cours ⁴⁹ Le projet ne sera pas construit à risque, le planning sera adapté en fonction de la recherche de clients Hypothèse de début des travaux de construction : 2013 Hypothèse de livraison : 2016

⁴⁹ En septembre 2010, deux demandes de permis de démolition ont été introduites et motivées par « l'état de dégradation avancée des bâtiments conjugué au vandalisme » et des « considérations d'ordre urbanistique et esthétique en vue de créer une dynamique de changement durable ».

Maîtrise du foncier	oui	
PROGRAMME		
Bureau	104.211 m ²	95,96%
Commerce	2.329 m ²	2,14%
Logement	2.064 m ² (30 logements : 18 studios, 6 logements d'1 chambre, 6 logements de 2 chambres)	1,90%
Equipement	0	0,00%
Stationnement	- 560 places pour véhicules motorisés (dont 18 motos) se décomposant comme suit : 30 places pour les logements, 350 places pour les bureaux (soit 1 place pour 298 m ² de bureau), 174 places pour un nouveau parking public, 6 places pour les commerces ; - 317 emplacements vélos se décomposant comme suit : 30 places pour les logements, 278 places pour les bureaux, 9 places pour les commerces.	

Tableau 24 : Eléments de présentation du projet Victor

Source : Demande de permis d'urbanisme

Le porteur de projet développe par ailleurs sur le même îlot le projet « Victoria », donnant sur la rue Bara, comptabilisant 4 000 m² environ de logement, dont la demande de permis est prête à être déposée début 2012. L'architecte est l'atelier Jaspers & Eysers.

Présentation

Le projet immobilier « Victor » est un programme de plus de 100 000 m² de bureaux (équivalent bruxellois : les deux immeubles Belgacom de 108 090 m² situés au n° 33 du boulevard du roi Albert II dans le quartier Nord), ce qui est particulièrement singulier dans l'offre de bureaux à Bruxelles. En 2005, on dénombrait seulement six ensembles de bureaux supérieurs à 100 000 m² ⁵⁰.

Le projet se détache de l'îlot existant compris entre la rue Bara, l'avenue PH. Spaak et la rue Blerot. Une voie de service est aménagée entre le nouvel et l'ancien îlot.

Le projet architectural consiste à répliquer quatre fois, en la réduisant progressivement, le volume de la Tour du Midi et à imbriquer les nouveaux volumes, presque comme une poupée gigogne. D'où un étagement des gabarits allant de R+ 6 à R+37 pour la plus grande des tours qui s'aligne exactement sur la hauteur la Tour du Midi (repère actuel du quartier Midi dans toute la ville).

⁵⁰ Observatoire des bureaux de la Région de Bruxelles-Capitale, sous la coordination de DE BEULE Michel et DESSOUROUX Christian. *Bruxelles, ses bureaux, ses employés*. Éditions MRBC, 2009, 256p.

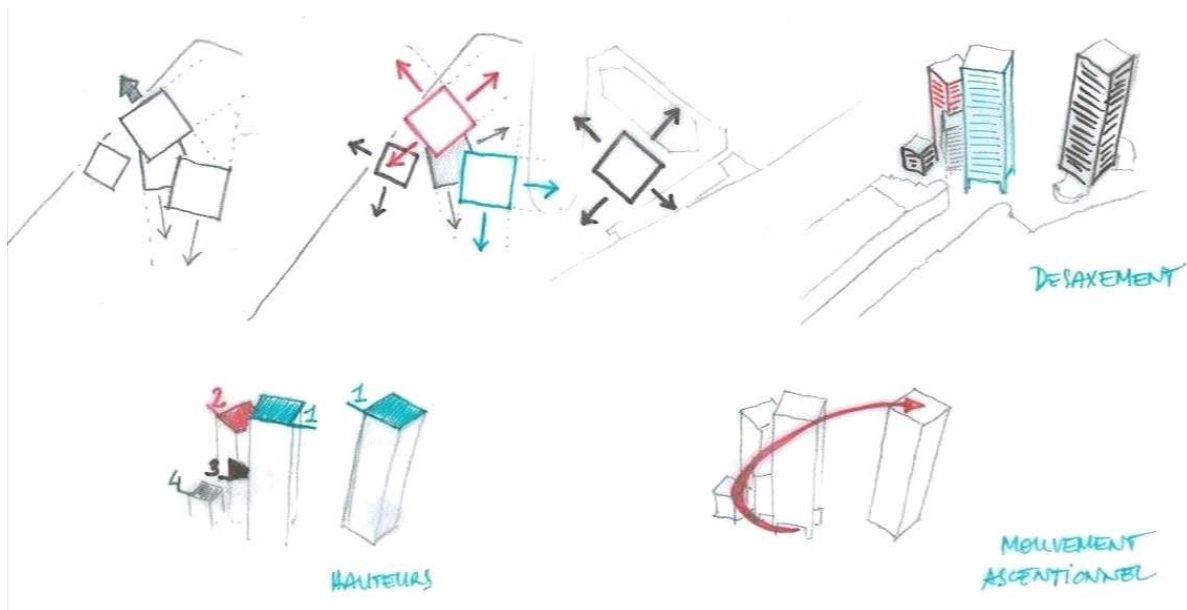


Illustration 108 : Concept du projet : Quatre répliques imbriquées du volume de la Tour du Midi.

Source : demande de permis

Les quatre bâtiments surplombent un socle commun qui joue le rôle de lobby des bureaux et accueille près de 2 000 m² de surfaces commerciales. Le bâtiment 4 sur les illustrations est entièrement dédié au logement. Les bâtiments 1, 2 et 3 sont entièrement dédiés au bureau.

Les trois bâtiments les plus hauts sont liaisonnés là où leurs hauteurs sont compatibles, permettant de disposer ainsi de grandes surfaces de plateaux, ce qui est une exigence du marché.

Le projet implique la démolition d'un ensemble de logements, de bureaux et les locaux d'activités de l'ancienne imprimerie Marci implantée depuis 1896 rue Bara⁵¹. Le bâti démoli ne possède pas de qualité architecturale ou patrimoniale particulière.

La façade est traitée avec une trame régulière d'ouvertures qui accueillent un vitrage sérigraphié (lignes blanches). Un jeu d'alternance de façades noires et blanches est proposé, notamment grâce au vitrage sérigraphié.

Un ruban rouge servant de brise vent unit les quatre bâtiments et apparaît comme un élément anecdotique qui anime les façades.

⁵¹ La famille MARCI possède une collection d'affiches qu'elle cherchait à exposer, ceci peut être une opportunité pour créer un petit équipement.

Intégration urbaine du projet : éléments d'appréciation

Qualités actuelles du projet

- Disparition d'un chancre ;
- Développement de commerces en rez-de-chaussée permettant de contribuer à l'animation des espaces publics, à condition que ces commerces donnent bien sur l'espace public ;
- Ce projet contribue à renforcer la fonction tertiaire autour des nœuds intermodaux et pourrait contribuer à la volonté de renforcer le pôle Midi avec des entreprises de la « *sphère d'influence économique internationale* » dans l'optique du PDI.

Pistes d'améliorations pour l'îlot

- Considérer la proposition d'ARSIS en termes de densités et gabarits comme une base de négociations avec les porteurs de projets immobiliers : les densités et gabarits proposés par ARSIS sont corrélés à l'importance des axes urbains. Ils sont donc respectueux du tissu urbain existant et permettent d'augmenter le volume bâti dans un rapport étroit et respectueux avec l'espace public.
Il s'agira de trouver un équilibre entre les enjeux d'intégration urbaine du nouveau programme, de stratégie de développement du pôle tertiaire du Midi, d'innovation architecturale, et bien sûr des contraintes économiques du promoteur.
- Travailler les vis-à-vis avec le bâti avoisinant.
- Travailler le lien entre les deux parties de l'îlot, éventuellement en reliant les parties anciennes et nouvelle de l'îlot ;
- Traiter le cœur de l'îlot existant qui a été mis à jour par les démolitions et qui ne dispose pas d'une façade urbaine correcte,
- Retravailler le socle en l'alignant davantage sur la rue Bara (possibilité de le faire éventuellement en acquérant une petite partie de foncier appartenant à la Région) ;
- Retravailler le socle pour un meilleur lien avec les espaces publics avoisinants, et notamment la rue Bara;
- Veiller à une animation satisfaisante des rez-de-chaussée avec accès direct des commerces depuis la rue.
- Introduire davantage de mixité fonctionnelle in situ notamment en augmentant le nombre de m² de logements et en intégrant des équipements;
- Réduire le nombre de places de stationnement pour tenir compte de la proximité optimale du pôle intermodal et de la possibilité de louer des places dans le parking Q Park. En l'absence de vision d'ensemble intégrant les impacts cumulés des différents projets immobiliers au sein du quartier, tendre vers le scénario « O parking »;
- Le projet de réaliser une voie de desserte entre la rue Bara et l'avenue Spaak qui conduit à couper l'îlot existant en deux entités distinctes est à réinterroger. En effet, cette voie n'a pas de justification en termes de fonctionnement urbain.
- Garantir les qualités d'usage des bâtiments d'habitation voisins et surtout des espaces publics attenants (la Place Bara, l'avenue Paul-Henri Spaak et leurs abords). A ce titre, l'étude d'incidences environnementales sera déterminantes pour évaluer les incidences sur le microclimat (ombrage, vent

- Retravailler la qualité des logements donnant sur la face nord aujourd'hui peu satisfaisante ;
- Réinterroger l'écriture architecturale du projet,
- Veiller à ne pas créer de nouveaux conflits de circulation notamment rue Bara et place Bara, en raison du trafic automobile généré par le projet et de la congestion potentielle au droit de l'accès au parking souterrain,
- Réinterroger la capacité du parking souterrain envisagé afin de tenir compte de l'accessibilité exceptionnelle en transports publics offerte par le pôle intermodal de la gare du Midi.
- Favoriser les possibilités de commercialisation auprès d'entreprises privées afin de contribuer à diversifier le type d'occupants du pôle tertiaire Midi et ainsi contribuer à l'animation du quartier.

3.3.2 PROJETS BÂTIMENTS « FONSNY » ET « V »

Présentation générale du programme « Fonsny » et « V »

Le projet immobilier de la SNCB développé par EuroImmoStar-Eurostation comprend deux ensembles de bureaux :

- Un bâtiment le long de l'avenue Fonsny se développant depuis la rue d'Angleterre jusqu'à la rue des Vétérinaires (soit sur une longueur d'environ 570 mètres) de 120 000 m² ;
- Un bâtiment de bureaux en forme de V érigé sur les voies de 137 000 m² (équivalent bruxellois en volume : la Tour des Finances de 139 340 m² située au n°50 du boulevard Botanique), dont l'accès s'effectue depuis le bâtiment de l'avenue Fonsny.

L'ensemble de ce programme totalise 257 000 m² (soit l'équivalent bruxellois en volume du bâtiment »D3 » du Parlement européen, situés derrière la gare du Luxembourg au n° 60, de la rue Wiertz qui totalise 259 020 m²).

Au stade de l'esquisse, le projet (bâtiment Fonsny + V) comptait environ 167 000 m² (soit 90 000 m² en moins que le projet actuel). Les ateliers Jean Nouvel en charge de leur conception présentaient alors le programme en invoquant une « densité problématique ». Il l'illustrait de la façon suivante.

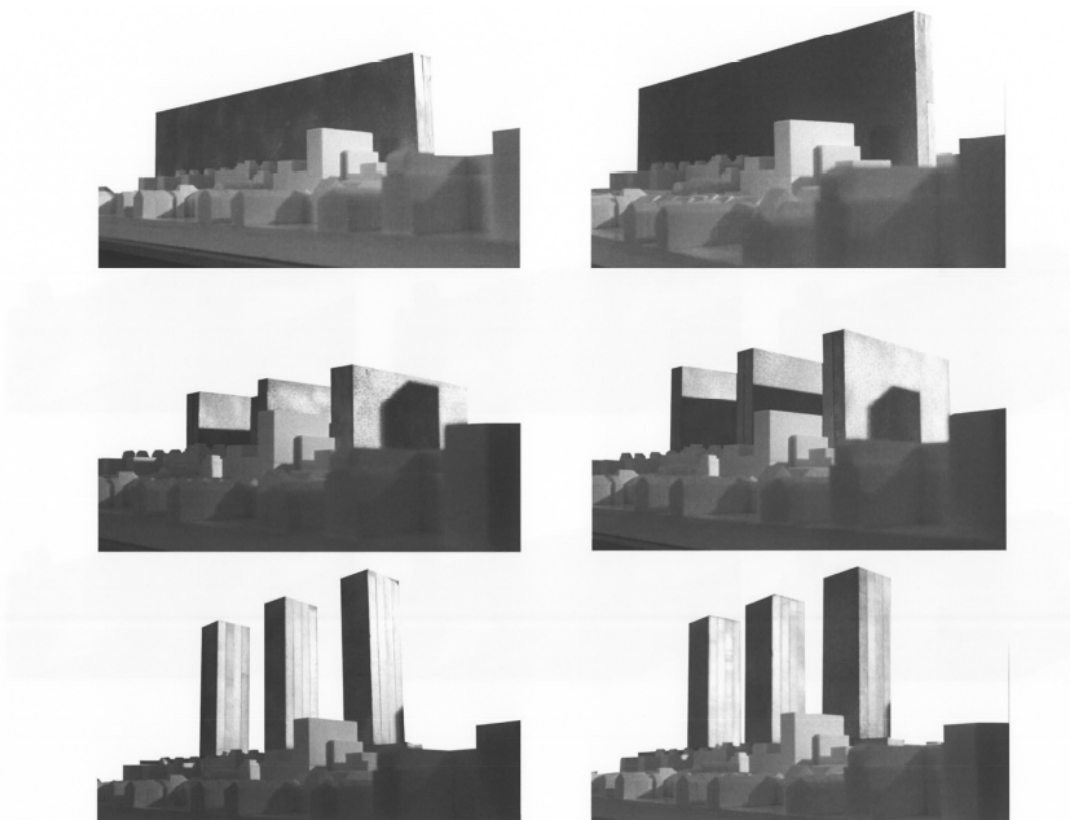


Illustration 110 : exemples de volumes correspondant au programme de la SNCB au stade de l'esquisse

Source : AJN, présentation du 12 novembre 2009

Le projet de scinder le programme en deux bâtiments distincts, l'un le long de l'avenue Fonsny, l'autre sur les voies, a permis de contourner dans un premier temps l'écueil d'une trop grande densité le long de l'avenue Fonsny. Mais le programme même du bâtiment Fonsny (hors V) a été doublé en l'espace d'à peine un an.

L'illustration ci-dessous reprend l'impact en termes de gabarit de l'évolution du programme du bâtiment de bureaux de l'avenue Fonsny depuis l'esquisse :

- 4 mai 2009 : 50 000 m²
- 4 janvier 2010 : 70 000 m²
- 11 février 2010 : 100 000 m²

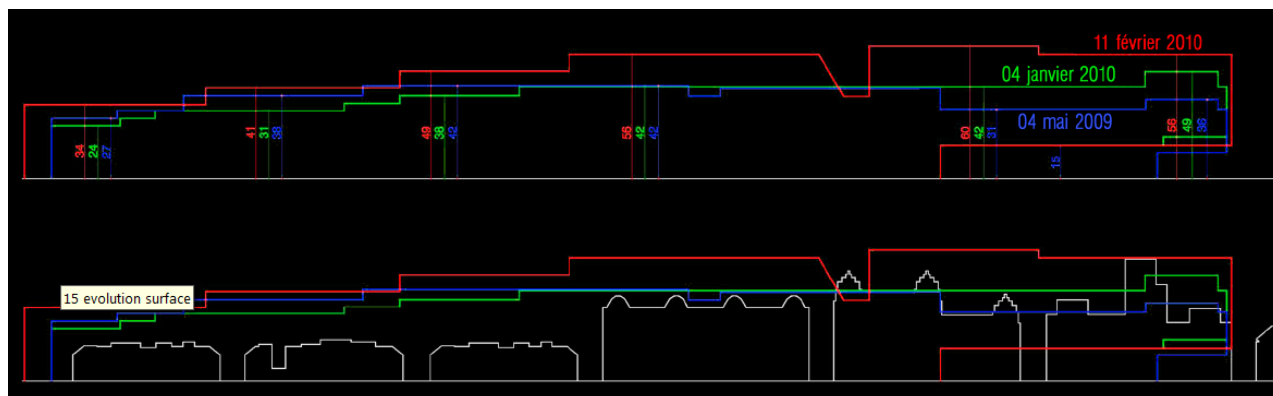


Illustration 111 : Evolution des gabarits suivant l'évolution du programme du bâtiment Fonsny

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010

Présentation du projet bâtiment Fonsny

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Porteur de projet	EuroImmoStar - Eurostation	
Concepteur	Ateliers Jean Nouvel	
Nature du projet	Construction neuve, préservation de l'ancien tri postal pour accès au V	
Localisation	Commune de Saint-Gilles, le long de l'avenue Fonsny et au-dessus des voies	
Zonage au PRAS	Zone administrative (de la rue d'Angleterre à la rue Conraets) et zone de chemins de fer	
Taille du terrain	<i>+/- 15 600 m²</i>	
Superficie de planchers	120 000 m ²	
P/S	<i>+/- 7.69</i>	
Emprise au sol	<i>+/- 15 600 m²</i>	
Forme	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiment Fonsny : entre 48 et 68 m de haut selon les portions, entre 10 et 25 m d'épaisseur - 3 niveaux de sous-sol entre rue des Vétérinaires et bâtiment du tri postal 	
Entrées et sorties	Entrées piétons au droit des rues perpendiculaires de Saint-Gilles Parking : sur l'avenue Fonsny Bâtiment du tri postal sert d'entrée unique piéton au bâtiment V	
Performance environnementale	?	
Démolitions envisagées	Oui, bâtiments actuels situés le long de l'avenue Fonsny hormis façade du bâtiment du tri postal	
Contraintes techniques principales	Construction le long des voies ferrées, dépendante des choix opérés en ce qui concerne la Jonction Nord Midi	
Etat d'avancement	Etudes en cours	
Planning prévisionnel	Démolitions envisagées en 2012 (pas de demande de permis déposée à l'heure actuelle) Construction : planning inconnu	
Maîtrise du foncier	oui	
PROGRAMME		
Bureau	oui	?
Commerce	oui	?
Logement	0	0 %
Equipement	?	?
Stationnement	?	

Tableau 25 : Eléments de présentation du projet des bâtiments Fonsny

Source : Euroimmostar, estimations ADT en italique

- Le projet consiste à démolir l'ensemble des bâtiments situés le long de la rive ouest de l'avenue Fonsny, hormis le bâtiment du Tri Postal dont la façade est conservée, et à reconstruire le long des voies jusqu'à la rue des Vétérinaires (les bâtiments actuels ne vont que jusqu'à l'intersection avec la rue Coenraets) sur une longueur d'environ 570 mètres (la longueur de l'ensemble des bâtiments existants est de 380 mètres). A titre de comparaison, la barre de la Cité administrative est un immeuble de référence en termes de longueur à Bruxelles. Elle est longue de 227 mètres, soit deux fois moins que le projet développé ici.
- Le projet architectural traite l'ensemble du bâtiment en différentes strates consistant en différents reculs de façades.
- Au droit de chaque rue perpendiculaire à l'avenue Fonsny des « fenêtres urbaines » sont pratiquées dans le bâtiment. Elles prennent la forme de trouées dans le bâti avec un jeu de miroirs réfléchissant.
- La partie du bâtiment située près de l'entrée de la gare côté Saint-Gilles est placée sur pilotis, qui permettrait de faire voir les voies du train depuis l'avenue Fonsny. L'espace sous les pilotis est présenté comme une extension de la Place de Russie.
- L'accès au bâtiment V s'effectue par le bâtiment du Tri Postal.
- Le nouveau bâtiment est dédié au bureau, mais il est évoqué, dans les présentations des ateliers Jean Nouvel, la présence de commerces et d'équipements au rez-de-chaussée.

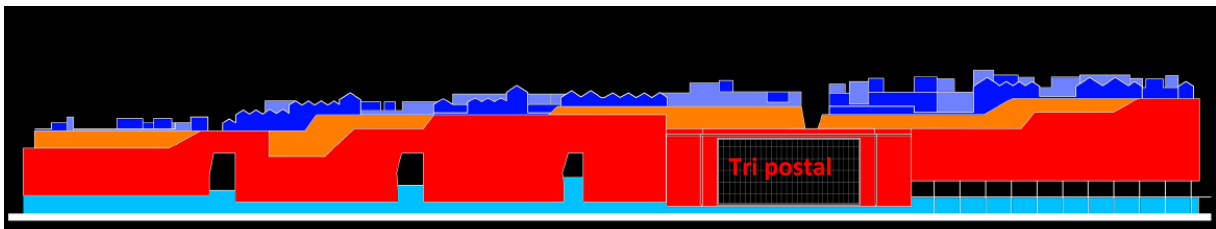


Illustration 112 : Identification des strates

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010



Illustration 113 : Vues d'une fenêtre urbaine

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010



Illustration 114 : Vue du bâtiment au droit de l'entrée Fonsny de la gare, portion sur pilotis

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010

Il s'agit d'un point de vue imaginaire. Un tel recul n'est pas possible dans la réalité.



Illustration 115 : Vue du bâtiment Fonsny avec en filigrane le bâtiment V en arrière-plan

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010



Illustration 116 : Vue depuis la rue des Vétérinaires

Source : AJN, présentation au comité de pilotage du 10 décembre 2010

Le bâtiment est à cet endroit très étroit (10 mètres de large).

Intégration urbaine, éléments d'appréciation

Qualités actuelles du projet

- Permet de renforcer l'intensité de l'axe de la rue Fonsny et de l'animer si des commerces et équipements sont accueillis en rez-de-chaussée ;
- Disparition de bâtiments vides ne contribuant pas à l'animation de la rue ;
- Permet la restauration de la façade du Tri Postal.

Pistes d'améliorations

- Considérer la proposition d'ARSIS en termes de densités et gabarits comme une base de négociations avec les porteurs de projets immobiliers.

Il s'agira de trouver un équilibre entre les enjeux d'intégration urbaine du nouveau programme (en portant notamment attention à l'effet de barrière des voies ferrées et à l'effet d'encaissement de l'avenue Fonsny), de stratégie de développement du pôle tertiaire du Midi, d'innovation architecturale, et bien sûr de contraintes économiques et des besoins de la SNCB.

- Rendre les entrées des passages traversant la gare plus visibles depuis l'avenue Fonsny (traitement de façade) ;
- Libérer davantage la vue au droit des rues transversales qui descendent la vallée ;
- Promouvoir une plus grande mixité fonctionnelle pour garantir une animation de l'avenue Fonsny ;
- Vérifier la pertinence de la proposition en termes de mobilité : les illustrations en provenance des ateliers Jean Nouvel mettent en évidence le fait que toutes les circulations (tant pour le bâtiment Fonsny que pour le V) sont envisagées de et vers l'avenue Fonsny :
 - o Ce report d'un trafic voitures supplémentaire et de camions de livraison doit être étudiée car l'avenue Fonsny est un axe saturé toute la journée et sursaturé aux heures de pointe;

- les possibilités de parkings présentées doivent être reconsidérer au regard de l'accessibilité exceptionnelle en transports en commun offerte par le pôle intermodal de la gare du Midi.

Présentation du projet bâtiment V

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Porteur de projet	EuroImmoStar - Eurostation	
Concepteur	Ateliers Jean Nouvel	
Nature du projet	Construction neuve, préservation de l'ancien tri postal pour accès au V	
Localisation	Commune de Saint-Gilles, le long de l'avenue Fonsny et au-dessus des voies	
Zonage au PRAS	Zone administrative et zone de chemins de fer	
Taille du terrain	+/- 25 070	
Superficie de planchers	137 000 m ²	
P/S	+/- 5,46 (V)	
Emprise au sol	+/- 25 070 m ²	
Forme	R+23+ terrasse, 120 mètres de haut	
Entrées et sorties	Entrée unique piéton par le bâtiment du tri postal Parking : mutualisation avec le bâtiment Fonsny ?	
Performance environnementale	?	
Démolitions envisagées	Sans objet	
Contraintes techniques principales	Construction au-dessus des voies et de la gare, dépend également des choix opérés par rapport aux problèmes invoqués de capacité de la Jonction	
Etat d'avancement	Etudes en cours	
Planning prévisionnel	planning inconnu	
Maîtrise du foncier	oui	
PROGRAMME		
Bureau	oui	?
Commerce	0	0 %
Logement	0	0 %
Equipement	?	?
Stationnement	?	

Tableau 26 : Eléments de présentation du projet du bâtiment V

Source : Euroimmostar, estimations ADT en italique

Le projet du V est présenté par son concepteur, les ateliers Jean Nouvel, comme la création d'un « monde intérieur ». Il s'agit de la construction neuve d'un ensemble de 137 000 m² dédié majoritairement au bureau se présentant sous forme d'un V ou livre ouvert au-dessus des voies. Les deux ailes du V sont reliées à leur sommet par des tirants.

Les faces extérieures sont équipées de miroirs réfléchissant les voies ferrées, ce qui permettrait de faire de ce bâtiment, selon le porteur de projet, le signal de la gare.

L'entrée du bâtiment s'effectue depuis le bâtiment du Tri Postal sur l'avenue Fonsny. Les 2 premiers niveaux et le dernier sont destinés à des fonctions semi-publiques complémentaires aux bureaux (salles de conférences dans les niveaux inférieurs, restauration au dernier étage).

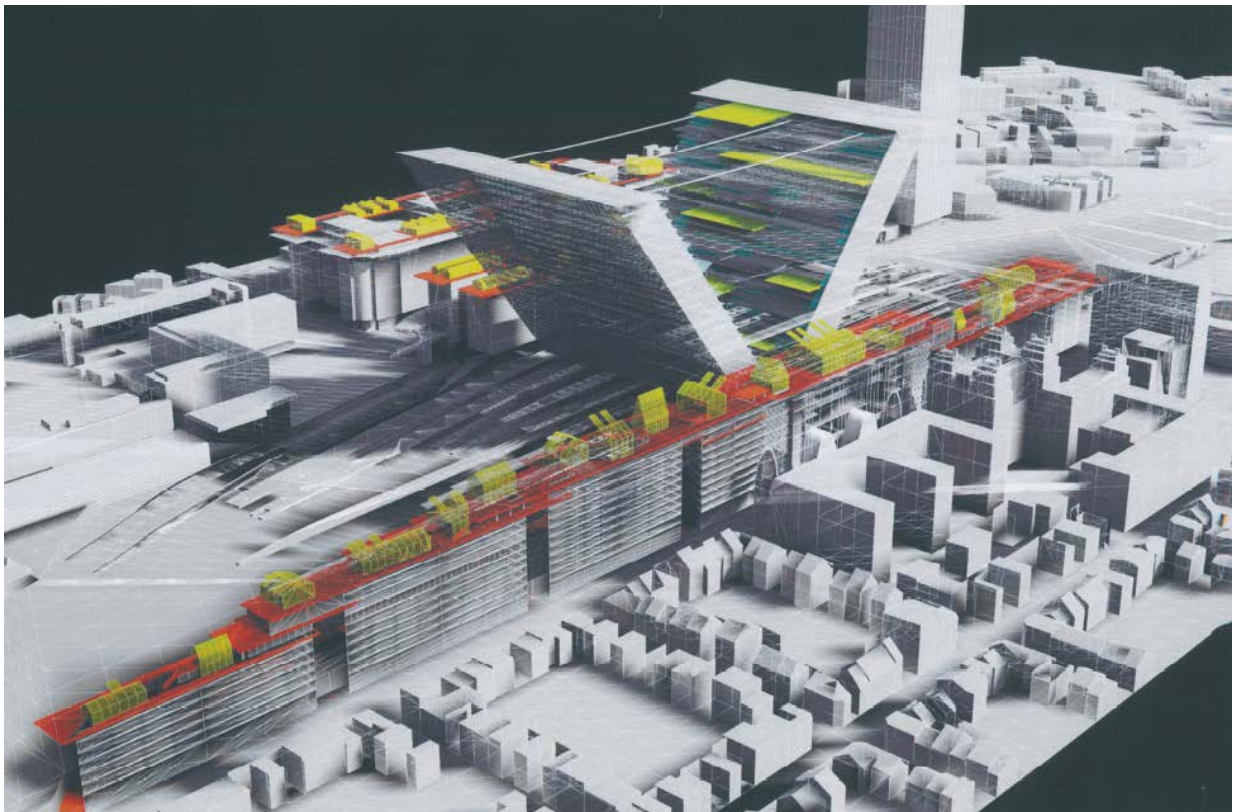


Illustration 117 : Vue du bâtiment V

Source : AJN, présentation du 12 novembre 2009



Illustration 118 : Reflet des voies et des quais dans le bâtiment V
 Source : AJN, présentation 10 décembre 2010

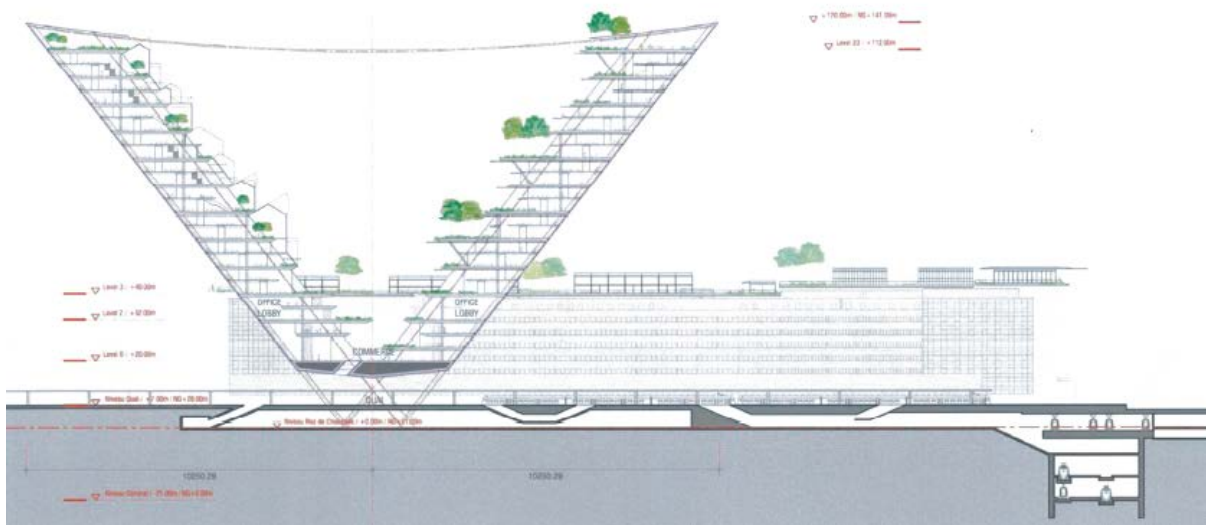


Illustration 119 : Coupe longitudinale du bâtiment V
 Source : AJN, présentation du 12 novembre 2009

Intégration urbaine, éléments d'appréciation

Qualités actuelles du projet

- volonté par un geste architectural fort de donner à la gare une lisibilité et de créer un signal d'entrée de ville, tel que préconisé par le PDI

Pistes d'améliorations

- Considérer la proposition d'ARSIS en termes de densités et gabarits comme une base de négociations avec les porteurs de projets immobiliers.

Il s'agira de trouver un équilibre entre les enjeux d'intégration urbaine du nouveau programme, de stratégie de développement du pôle tertiaire du Midi, d'innovation architecturale, et bien sûr de contraintes économiques et des besoins de la SNCB.

- Examiner l'impact du projet sur l'usage des quais qu'il couvre.
- Analyser l'adéquation de type de projet au regard des caractéristiques du marché de bureau.
- Faire examiner la faisabilité financière du projet au regard notamment de son coût de construction et de la difficulté d'entretien que laisse présager sa conception.
- Le bâtiment pourrait être envisagé sous forme de « bâtiment(s) pont(s) » au-dessus de la gare au niveau de la rue couverte et du passage sous voies dans l'axe de la rue de l'Instruction avec un accès au sol, ce qui était envisagé dans l'étude d'ARSIS et déjà proposé au niveau de la rue de l'Argonne dans le « Schéma de développement des abords de la Gare du Midi » de Christian Frisque et Jean de Salle.
- Analyser l'impact du projet en termes de mobilité compte tenu que l'ensemble des circulations s'effectuent de et vers l'avenue Fonsny et au regard de l'accessibilité exceptionnelle en transports en commun offerte par le pôle intermodal de la gare du Midi
- Renforcer la mixité fonctionnelle du projet et améliorer son rapport au sol afin qu'il contribue davantage à l'animation du quartier.

3.3.3 PROJET DE LOGEMENTS ÎLOT FRANCE – BARA

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Porteur de projet	EuroImmoStar - Eurostation	
Concepteur	Salvatore Bono – EuroImmoStar	
Nature du projet	Construction neuve	
Localisation	1 ou 2 îlots compris entre la rue de France et la rue Bara (hypothèse 1 et hypothèse 2)	
Zonage au PRAS	Zone administrative + zone de forte mixité	
Taille du terrain	27 933 m ² (1 ^{ère} hypothèse implantation sur 1 seul îlot)	
Superficie de planchers	+/- 209 170 m ²	
P/S	+/- 7.49 (1 ^{ère} hypothèse implantation sur 1 seul îlot)	
Emprise au sol	+/- 23 125 (1 ^{ère} hypothèse implantation sur 1 seul îlot)	
Forme	Ensemble de 3 tours de R+55, 228 mètres de haut, sur un socle 3 options : section de 1 080 m ² , de 1 225 m ² , ou de 1 369 m ² 3 niveaux de sous-sol	
Démolitions envisagées	Bâtiments actuellement occupés par la SNCB + bâti traditionnel bruxellois de bonne facture (habitations et activités)	
Contraintes techniques principales	Sous le 2 ^{ème} îlot plus au sud, hypothèse d'implantation en sous-sol de la gare, dépend des choix opérés en ce qui concerne la saturation de la Jonction Nord Midi	
Etat d'avancement	Etudes en cours	
Planning prévisionnel	?	
Maîtrise du foncier	Une partie appartient à la SNCB, l'autre partie est divisée entre de nombreux propriétaires particuliers (hypothèse SNCB : expropriation dans le cadre de l'éventuelle future gare souterraine)	
Programme		
Bureau	?	?
Commerce	Oui (2-3 niveaux), restaurant dernier étage	?
Logement	1 600 logements, mixte logements sociaux, moyens et libres	?
Equipement	Oui (dans le socle), hôtel dans les derniers niveaux	?
Stationnement	2 250 places Hypothèse avec parking de dissuasion : 4 500 à 5 000 places	

Tableau 27 : Eléments de présentation du projet France-Bara

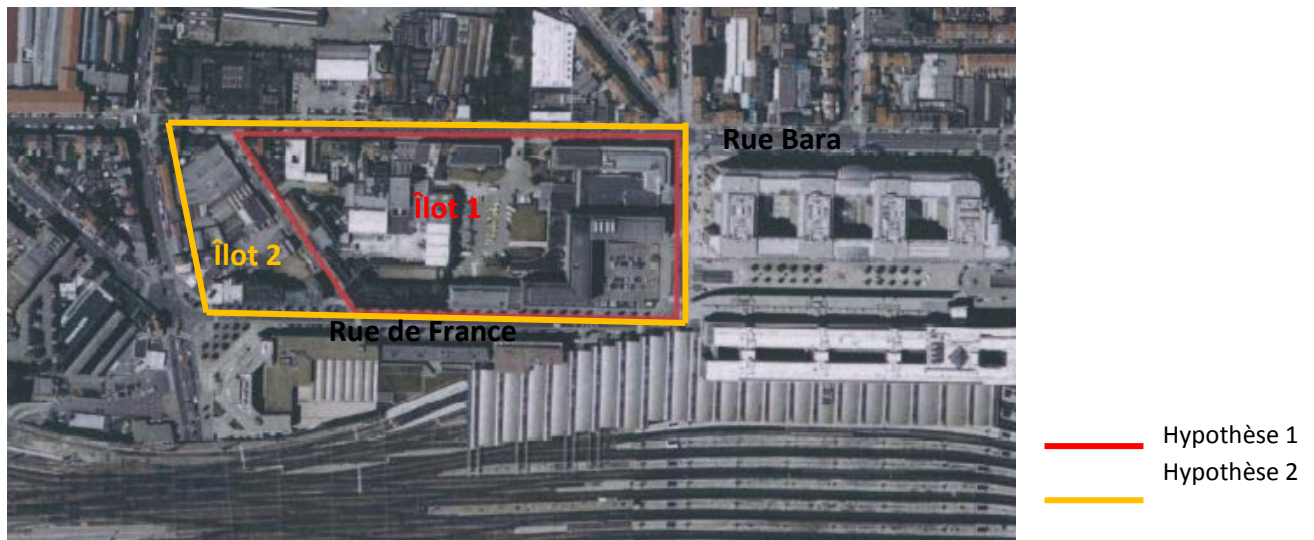
Source : EuroImmoStar, estimations ADT en italique

Présentation générale du programme

La relocalisation des bureaux occupés par la SNCB ou ses filiales dans le bâtiment Fonsny ou dans le bâtiment V implique la libération des bâtiments actuellement occupés sur l'îlot France-Bara. Ceux-ci sont démolis pour accueillir un programme de 1 600 logements. Pour comparaison, le programme des Jardins de la Couronne réalisé à Ixelles entre 1995 et 2005 compte au total 935 logements répartis en 40 bâtiments (dont la plupart mitoyens) sur un terrain de 6 ha. La reconversion de cet îlot en logements correspond à une volonté exprimée par la Région dans le cadre des réflexions de la SNCB.

Deux hypothèses d'implantation du programme sont envisagées en fonction des choix qui seront opérés par rapport aux problèmes de capacité de la Jonction Nord-Midi avancés par le groupe SNCB et de la possibilité dans ce cadre de créer une nouvelle gare internationale souterraine à la Gare du Midi. Dans la première hypothèse, un seul îlot (3.4 ha) est concerné par le projet, celui où la SNCB détient la majorité du foncier. Dans la deuxième hypothèse, le projet est envisagé sur deux îlots (4.5 ha) et supprime la rue Charles Parenté. Il faudra dans ce dernier cas être vigilant sur la préservation des qualités actuelles de l'îlot qui pourrait être fortement restructuré.

Le programme envisagé est composé de logements sociaux, moyens et libres, d'un hôtel haut de gamme ainsi que d'équipements dont la nature n'est pas définie et à la marge de bureaux.



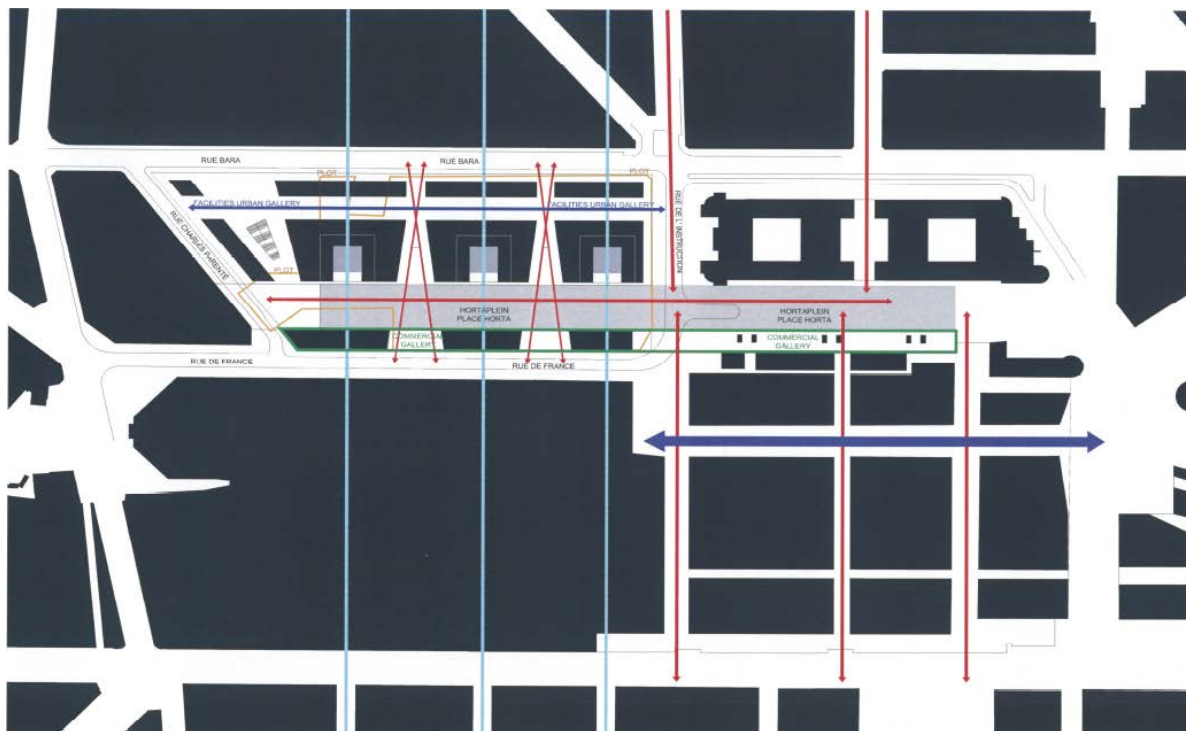
Carte 136 : Evolution de l'emprise du projet EuroImmoStar France-Bara

Source : ADT, fond d'image : Google Maps

Présentation du projet architectural

Le projet architectural consiste à ériger trois tours sur un socle accueillant des équipements. Les tours s'élèvent toutes trois jusqu'à 228 mètres de hauteur. Elles deviendraient ainsi les plus hautes tours de Belgique (aujourd'hui le record est détenu par la Tour du Midi avec ses 148 mètres). Leur positionnement serait aligné sur l'axe des rues perpendiculaires à l'avenue Fonsny.

Le projet intègre la prolongation de la place Horta. Des circulations sont prévues dans le socle pour permettre de traverser l'îlot.



Carte 137 : Intégration urbaine du projet France – Bara (hypothèse 1 sur un seul îlot)

Source : Présentation EurolmmoStar, novembre 2009

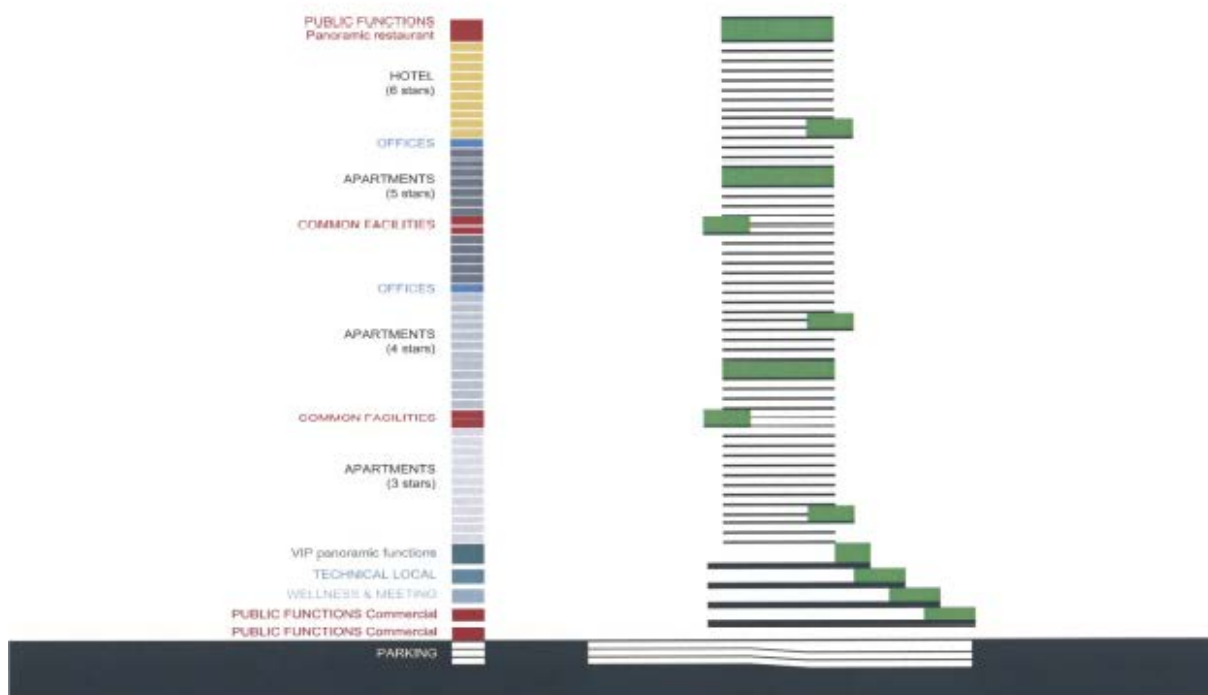


Illustration 120 : Traduction de l'application du principe de mixité verticale

Source : Présentation EurolmmoStar, novembre 2009

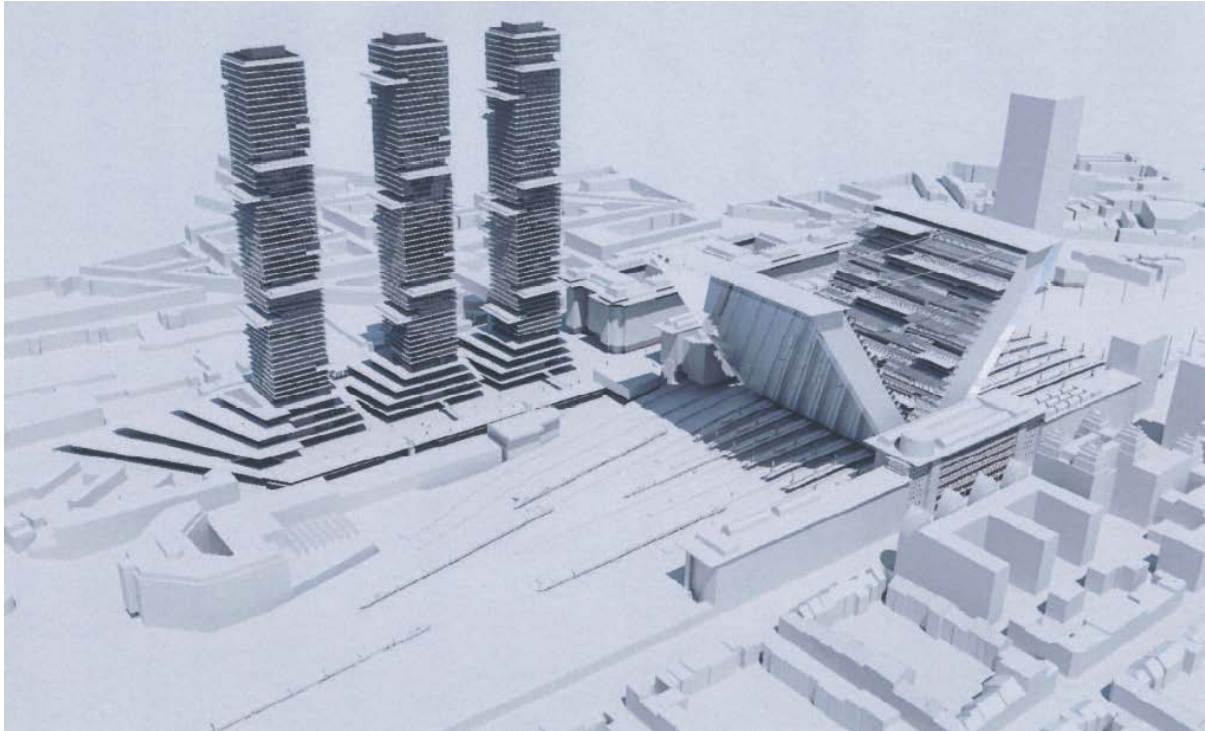


Illustration 121 : Image du Projet France-Bara + V (Tour du Midi en arrière fond à droite)

Source : Présentation EuroImmoStar, novembre 2009

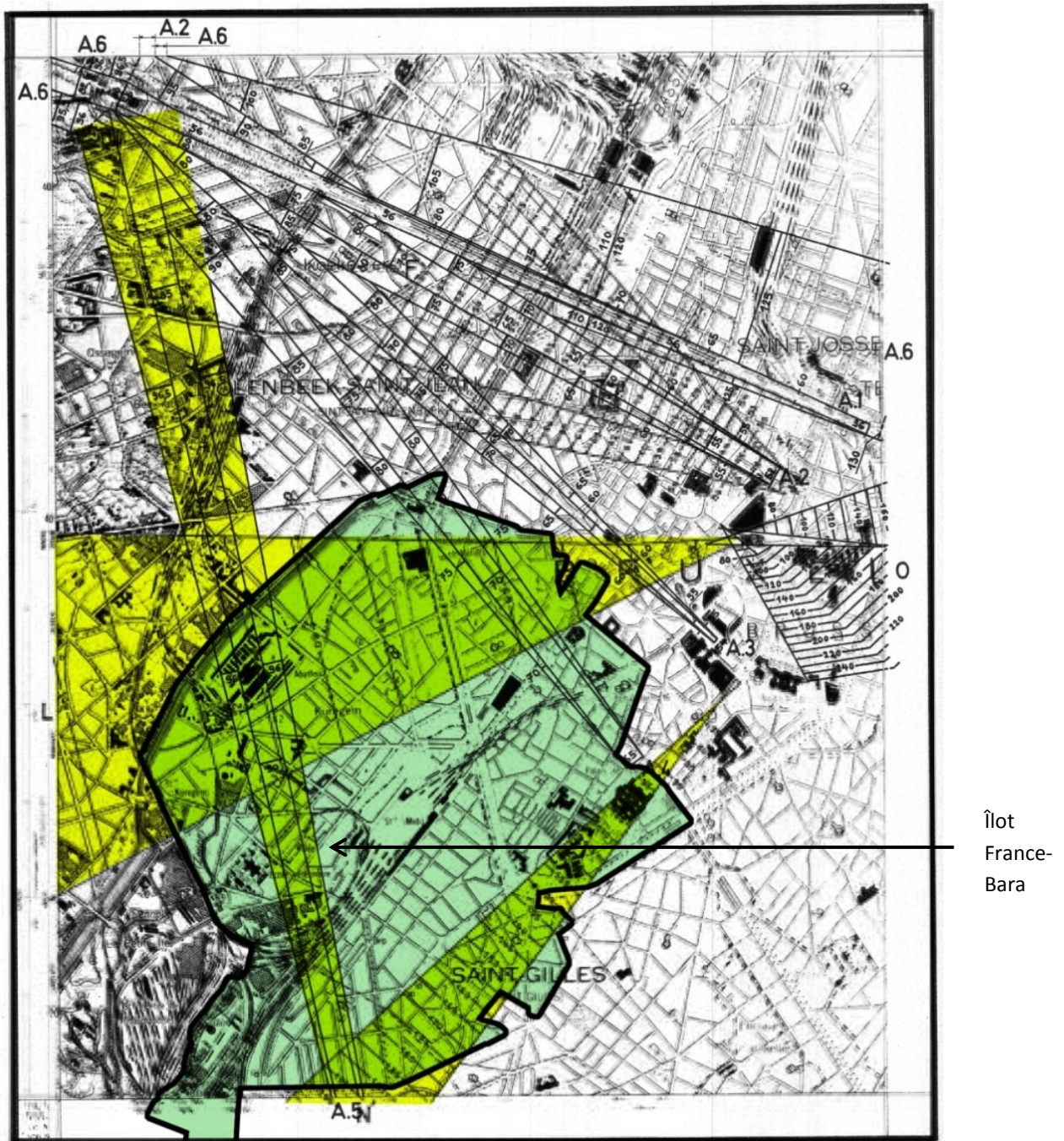


Illustration 122 : Vues du projet France-Bara depuis la rue Bara et la prolongation de la place Horta

Source : Présentation EuroImmoStar, novembre 2009

Protection des vues

Le projet est situé pour partie (extrémité de l'îlot entre la rue Charles Parenté et la rue Bara) dans l'angle de vue protégé sur la basilique de Koekelberg depuis le panorama du parc de Forest. Ceci implique de ne pas ériger de bâtiment haut à cet endroit pouvant masquer cette vue.



Carte 138 : Vues protégées et périmètre d'observation

Source : ADT d'après cartes des altitudes limites du Plan d'aménagement du secteur de l'agglomération bruxelloise, juin 1972

Qualités actuelles du projet

- Création de logements dans un contexte régional de forte demande ;
- Volonté de mixité sociale (mais non testée auprès des opérateurs) ;
- Démolition des bâtiments de la SNCB de faible qualité architecturale et urbaine.

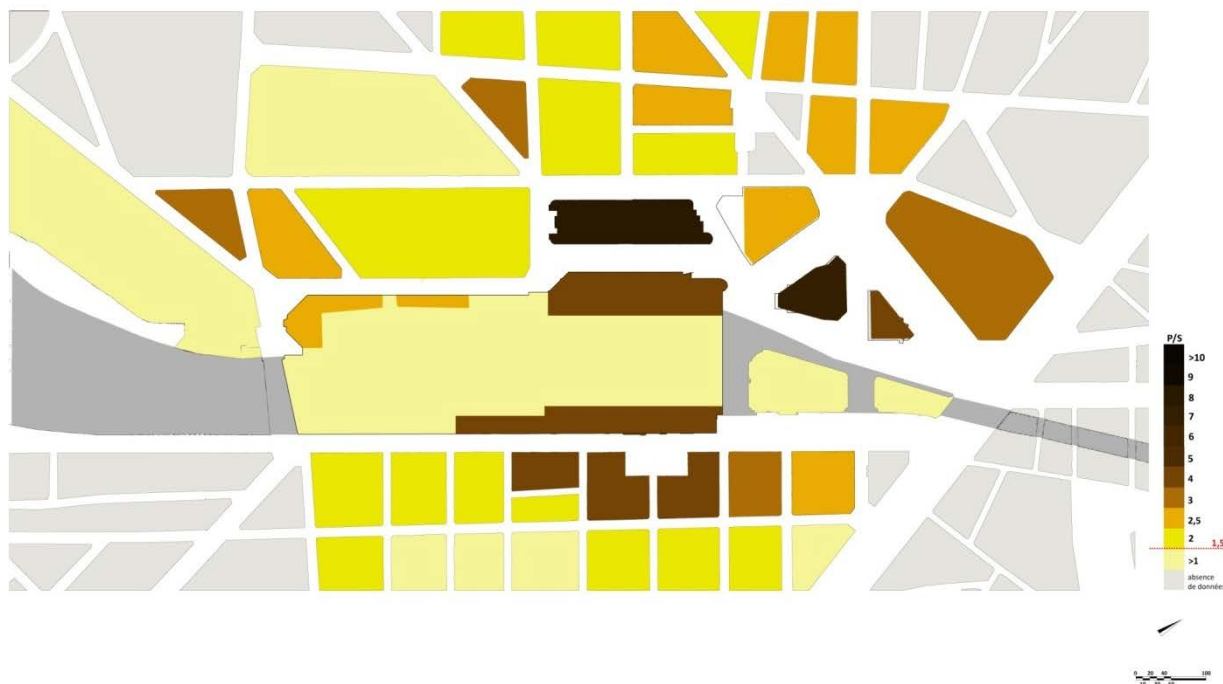
Pistes d'améliorations

- Comme pour les projets « Victor », « Fonsny » et « V », considérer la proposition d'ARSIS en termes de densités et gabarits comme une base de négociations avec les porteurs de projets immobiliers.
- Subdivision de l'îlot et maillage viaire pour une plus grande perméabilité ;
- Préservation du bâti existant de bonne facture ;
- Définition d'un programme d'équipements à intégrer ;
- Envisager le développement de ce site par des opérateurs de logements spécialisés ;
- Considérer le travail réalisé comme une base pour l'élaboration d'un projet d'architecture, mais le préalable est de réaliser un plan d'aménagement d'ensemble au vu de l'ampleur du site concerné.
- Application de prescriptions d'insertion urbaines et architecturales que la Région définirait pour ce site.
- veiller à maintenir une cohérence globale avec le reste du projet : dans l'état actuel depuis le ring, ces tours masquent le V, censé être le signal de la gare ; par ailleurs leur implantation est effectuée au droit des fenêtres urbaines du bâtiment Fonsny, elles viennent donc occulter la vue de ces fenêtres.
- Privilégier l'hypothèse du maintien des immeubles d'habitation et d'activités localisés sur l'îlot.
- Analyser l'impact du projet en termes de mobilité.

3.3.4 PROJETS ET DENSITÉS

Les différents projets présentés se caractérisent par leurs fortes densités (P/S entre 5,46 et 13.84).

La carte de la situation existante montre que 2 îlots possèdent aujourd’hui une très forte densité, celui de la Tour du Midi (P/S = 7.48 et celui de l’îlot Côte d’Or (P/S = 8.34). Sur les deux axes structurants principaux, les densités se répartissent entre un P/S de 1 à 8 pour la rue Bara et de 2 à 4 pour l’avenue Fonsny. Ces écarts de densité rendent difficiles à la fois la lecture et l’animation régulière de la rue.



Carte 139 : Densité par îlot – situation actuelle

Source ADT, d’après ARSIS « étude urbanistique de la gare du Midi dans le contexte des quartiers », 2008

La carte ci-après reprend les densités projetées dans l’étude urbanistique d’ARSIS. Les densités sont réparties en fonction de l’importance hiérarchique de l’axe sur lesquelles elles sont réparties. Les concentrations les plus fortes s’effectuent donc sur les axes structurants. Ceci permet de structurer le tissu urbain et de le rendre le plus intelligible possible pour l’usager. Suivant ce principe, les densités sont réparties favorablement le long de la Petite Ceinture, de l’avenue Fonsny et de la rue Bara ainsi que le long des transversales structurantes : rue de l’Instruction, rue d’Angleterre – rue couverte et rue d’Argonne.

Dans le périmètre (en rouge ci-dessous) compris entre la rue des Vétérinaires, la rue de Mérode, le boulevard du Midi, le boulevard Jamar, le boulevard de la Révision et la rue des Vétérinaires, le projet d'ARSIS prévoit de densifier à hauteur de 353 051 m² supplémentaires.



Carte 140 : Densité par îlot – projection ARSIS

Source ADT, d'après ARSIS « étude urbanistique de la gare du Midi dans le contexte des quartiers », 2008

La carte ci-dessous reprend les densités projetées des différents projets. La répartition des densités s'effectue de façon très concentrée sur un très faible nombre d'îlots puisqu'on crée environ 575 000 m² sur 3 projets (dont il faut déduire les surfaces démolies pour comparer avec les 353 051m² créés dans le projet ARSIS). On peut se demander si une concentration forte en quelques points du quartier ne nuirait pas à une animation globale de celui-ci.



Carte 141 : densité par îlot – projets en cours

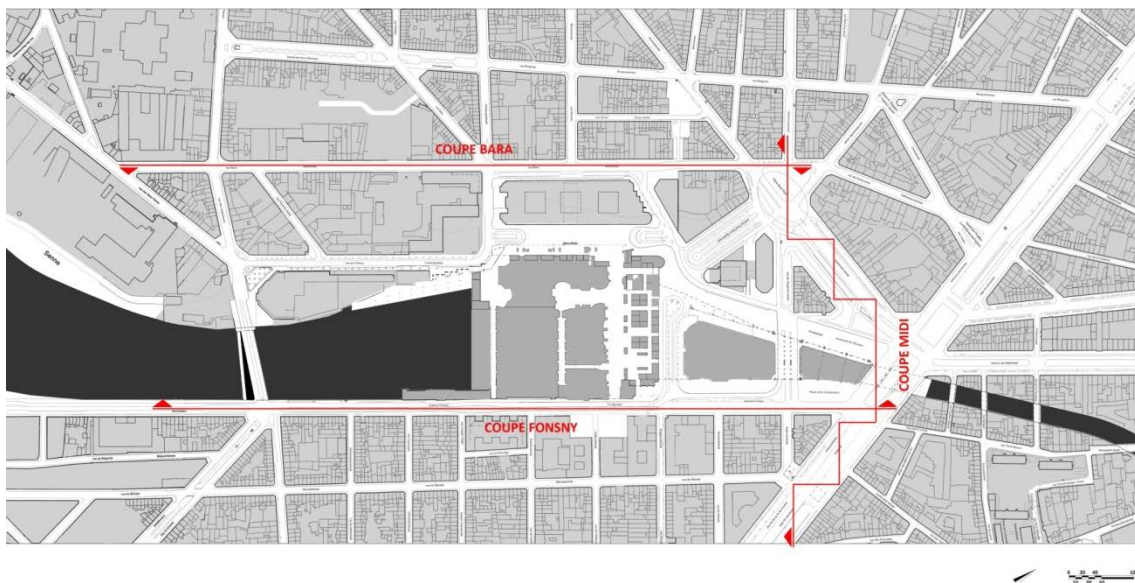
Source : ADT

Dans la logique de l'étude d'ARSIS, si l'on voulait que les densités prévues dans ces projets s'intègrent dans le tissu urbain de façon satisfaisante, il faudrait augmenter sur tous les îlots les densités de façon importante afin de respecter le rapport entre la hiérarchie de l'axe et la densité qu'il supporte. Selon ARSIS, les augmentations qui en découleraient pour le quartier seraient difficilement acceptables.

3.3.5 DENSITÉS ET GABARITS

Trois coupes sur la rue Bara, l'avenue Fonsny et en escalier depuis le boulevard du Midi donnent à voir :

- La situation existante ;
- La situation projetée sur base des densités définies par ARSIS sous forme d'îlots fermés (sur base d'une profondeur de bâti de 12 mètres) ;
- La situation projetée sur base des densités définies par ARSIS sous forme de tours ;
- La situation projetée sur base des projets en cours de développement.

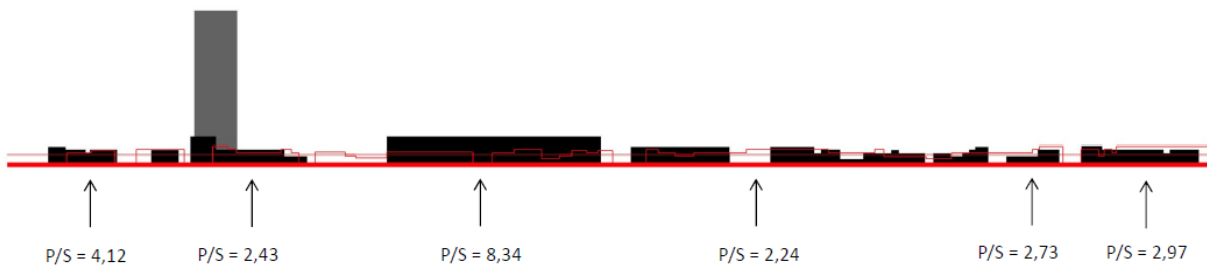


Carte 142 : Localisation des coupes

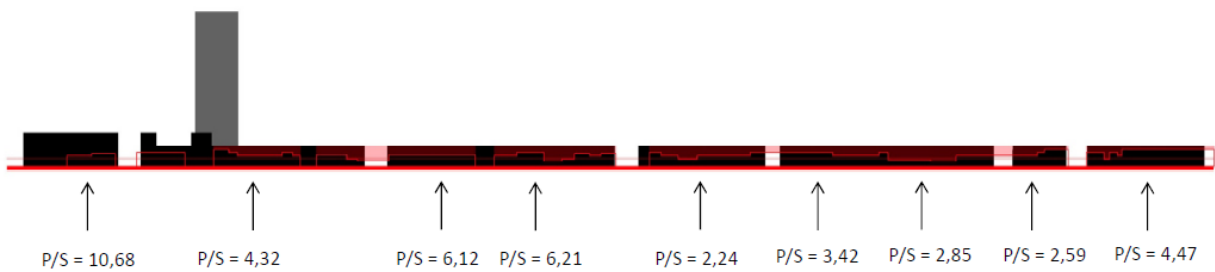
Source : ADT

COUPE BARA

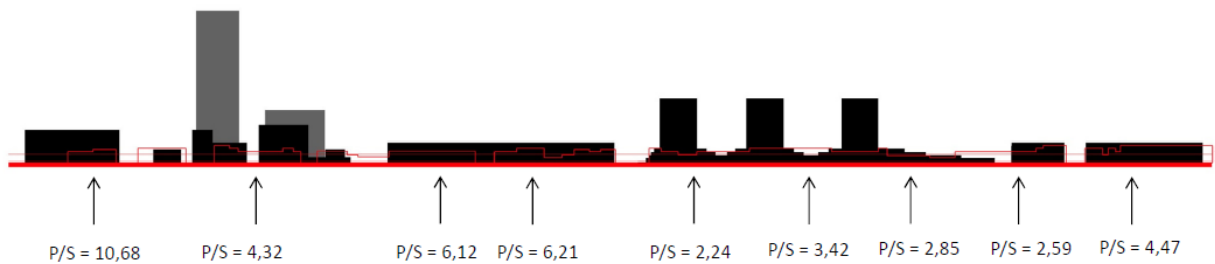
Bara – Situation existante



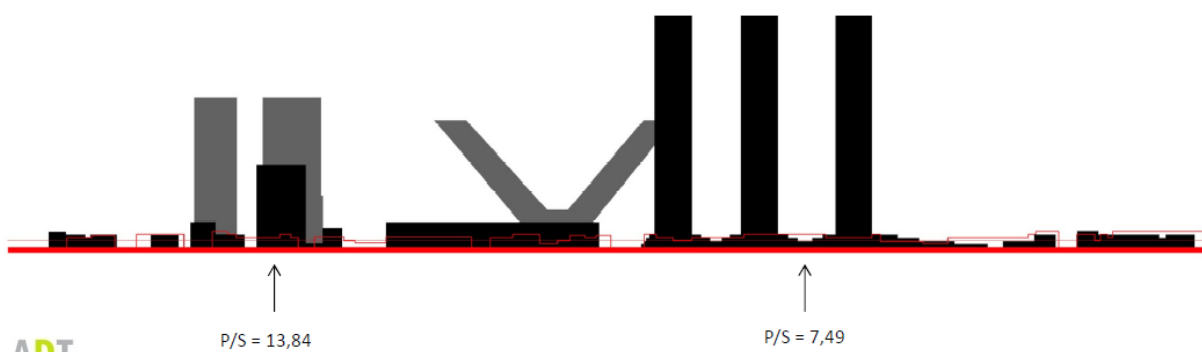
Bara – Densités ARSIS sous forme d'îlots fermés



Bara – Densités ARSIS sous forme de tours

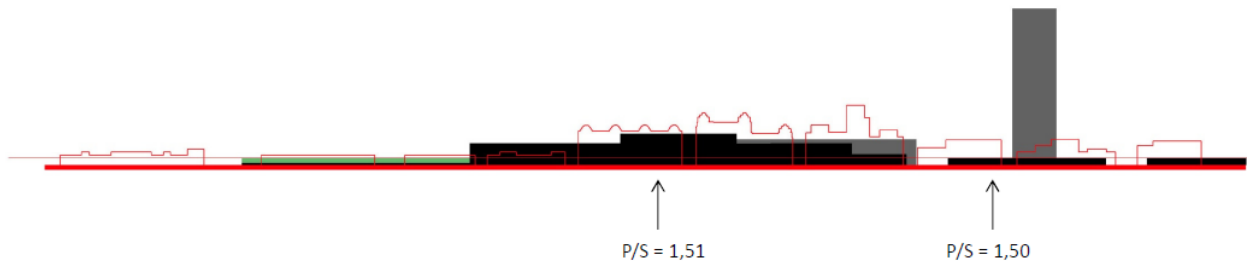


Bara – Projets en cours

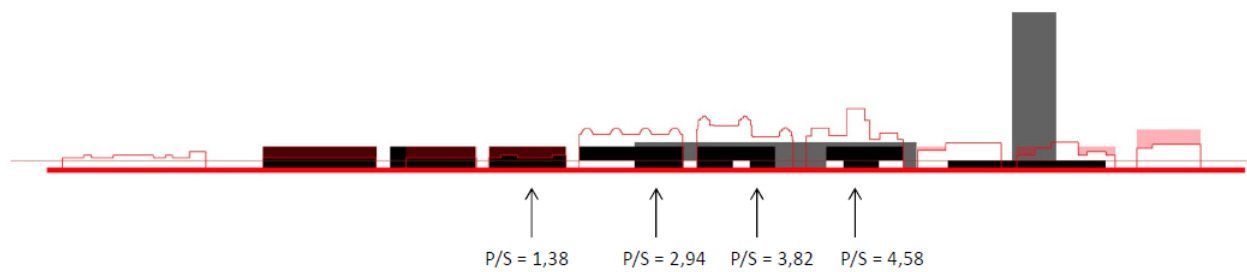


COUPE FONSNY

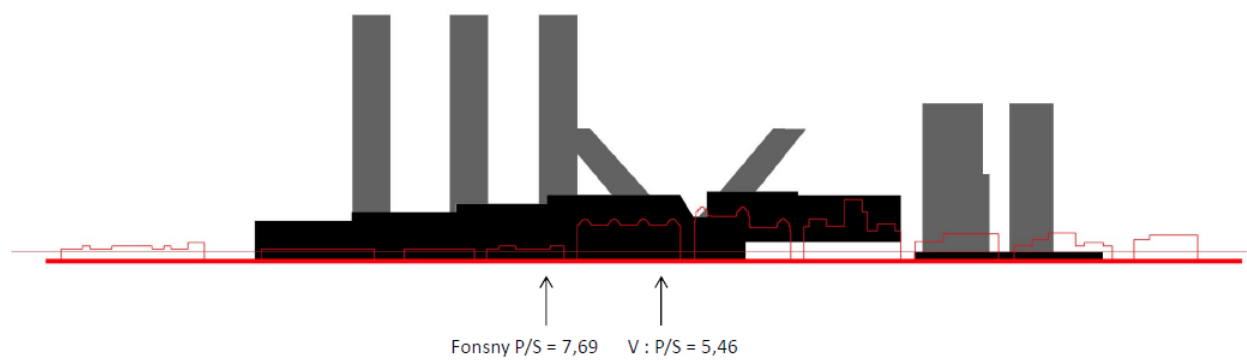
Fonsny – Situation existante



Fonsny – Densités ARSIS sous forme d'îlots fermés



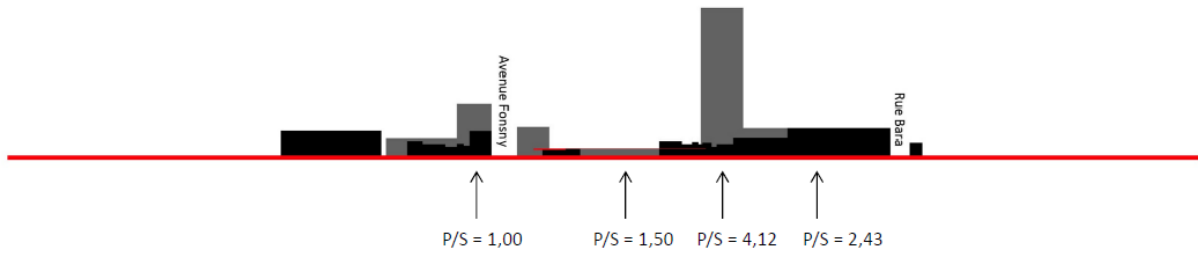
Fonsny – Projets en cours



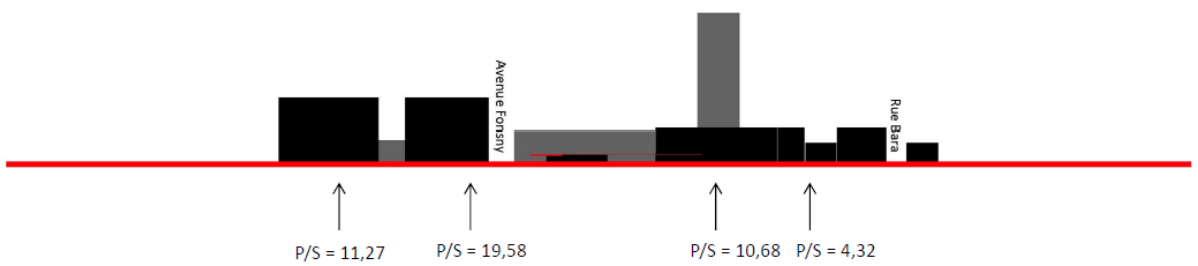
ADT
ATO.

COUPE MIDI

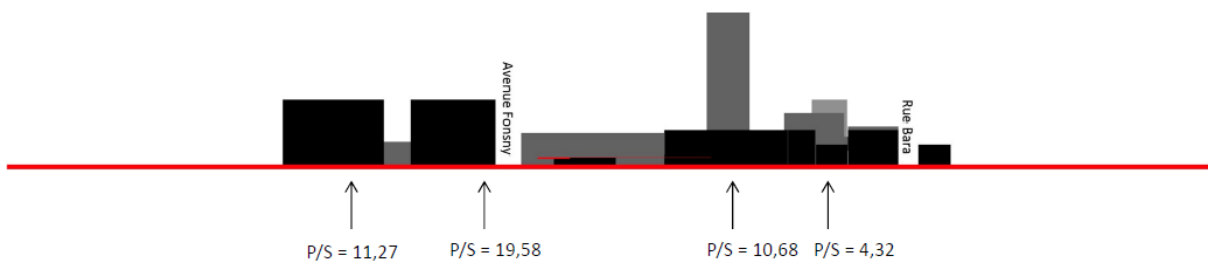
Midi – Situation existante



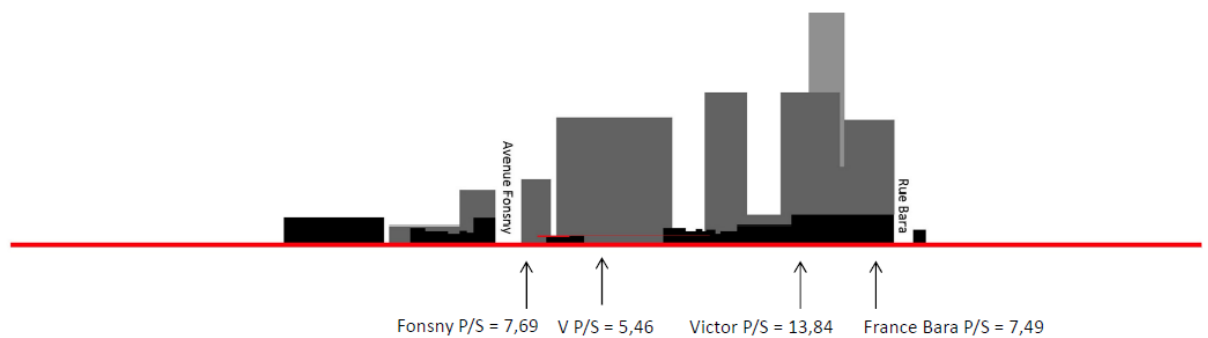
Midi – Densités ARSIS sous forme d'îlots fermés



Midi – Densités ARSIS sous forme de tours



Midi – Projets en cours



3.3.6 DES SIGNAUX

Les projets développés actuellement autour de la Gare du Midi tant par EuroImmoStar que par le groupement Aténor - BPI sont des immeubles de grande hauteur qui constituent de facto des signaux urbains. Ils sont représentatifs de la tendance architecturale actuelle en faveur des immeubles de grande hauteur.

La tour du Midi, signal lointain mais perturbateur urbain proche

Aujourd'hui, la Tour du Midi joue le rôle de signal pour le quartier. Elle est aisément perceptible dans son environnement proche mais aussi lointain. Elle est perçue en particulier depuis les boulevards centraux.

Par contre, au sol, son implantation a contribué à déstructurer l'espace environnant. L'absence de mixité fonctionnelle du bâtiment et le rez-de-chaussée occupé uniquement par l'accueil des bureaux ne permettent pas d'assurer une animation de son environnement. Tant la forme que le programme nuisent au bon fonctionnement de la relation entre la tour et son environnement immédiat (manque de cadrage et d'animation de l'espace public).

Faire de la gare un signal

Le manque de visibilité de la gare du Midi, sans façade monumentale mise en scène par un parvis, comme c'est le cas pour la plupart des gares dans d'autres villes, a conduit la SNCB à proposer de faire de son bâtiment de bureaux un signal pour la Gare. Cet élément de programmation a mené les ateliers Jean Nouvel à proposer un bâtiment au-dessus de la gare en forme de V dont le revêtement doit refléter les voies ferrées.

Le bâtiment V est une façon de faire effectivement signal pour un immeuble de bureaux. Il ne permet toutefois pas d'indiquer l'entrée de la gare.

Marquer l'entrée de la gare serait donc l'occasion de faire ce signal voulu de la gare.

La concurrence des signaux

Les projets développés par ailleurs : le projet Victor et le programme de logements sur l'îlot France Bara proposent des tours. Ces tours vont venir perturber la perception du signal que l'on veut donner avec le V sur la gare. A la sortie du ring, la vue ne sera pas sur la gare, mais sur les tours de logements de l'îlot France-Bara. N'est-ce pas contradictoire que la SNCB propose de faire un signal sur la gare mais propose par ailleurs des développements immobiliers contribuant à masquer ce signal depuis des lieux emblématiques de la Ville ?



Carte 143 : Champs de vue vers la gare et la Tour du Midi

Source : ARSIS

Les bâtiments sur l'îlot France Bara masquent la visibilité des repères Tour du Midi et V depuis le ring (illustration ARSIS)

3.3.7 DE NOUVELLES TOURS DANS LE QUARTIER ?

- Il faut étudier la question de la rupture de formes urbaines entre le quartier qui accueille des tours et les quartiers qui le bordent, alors même que l'enjeu de relier ces quartiers à la gare fait consensus. Une nouvelle forme urbaine pour le quartier du Midi ne devrait pas empêcher de le relier aux quartiers qui le bordent. Il est donc souhaitable de créer des transitions entre les différentes formes mais alors, il convient de savoir comment les organiser et où.
- L'espace de la gare et ses abords souffre aujourd'hui d'une déstructuration liée notamment au passage de la Jonction. Les tours ayant un rapport au sol difficile, il est plus complexe de créer une animation et une restructuration de l'espace avec ce type de forme urbaine.

Il faut dans tous les cas travailler avec un socle permettant d'accueillir différentes fonctions et capables d'être en relation avec la rue. Aujourd'hui on constate que la tour du Midi n'est pas en relation avec son environnement immédiat et contribue à la déstructuration du site.

- Les espaces publics autour de la gare sont d'une taille conséquente et sans animation hormis le dimanche jour du marché. Les ambiances sont peu agréables.

La forme tour a tendance à créer un microclimat (ombre et vent) qui peut nuire au confort des espaces publics situés à proximité. Le cas échéant, créer de nouvelles tours dans le quartier implique de porter une attention particulière à leur socle et à la qualité des espaces publics.

Etude sur les immeubles hauts du PRDD

Le volet sur les immeubles de grande hauteur de l'étude régionale sur les densités, réalisée dans le cadre du PRDD par BUUR, a mis en évidence quatre facteurs déterminants dans le choix de réaliser un ou des immeubles de grande hauteur à Bruxelles

→ La prise en compte de la topographie :

Le relief à Bruxelles est un élément fondamental de la composition et de la formation de la ville. Il se caractérise par la présence de trois vallées principales et de crêtes. L'étude préconise de conserver les vues d'une crête à une autre crête et de ce fait de ne pas privilégier la construction de tours en fond de vallée. La réalisation de tours est privilégiée sur les crêtes, ce qui permet de faciliter la lecture paysagère de la ville. Cet argument plaide en défaveur de tours dans le quartier Midi situé en fond de vallée de la Senne.

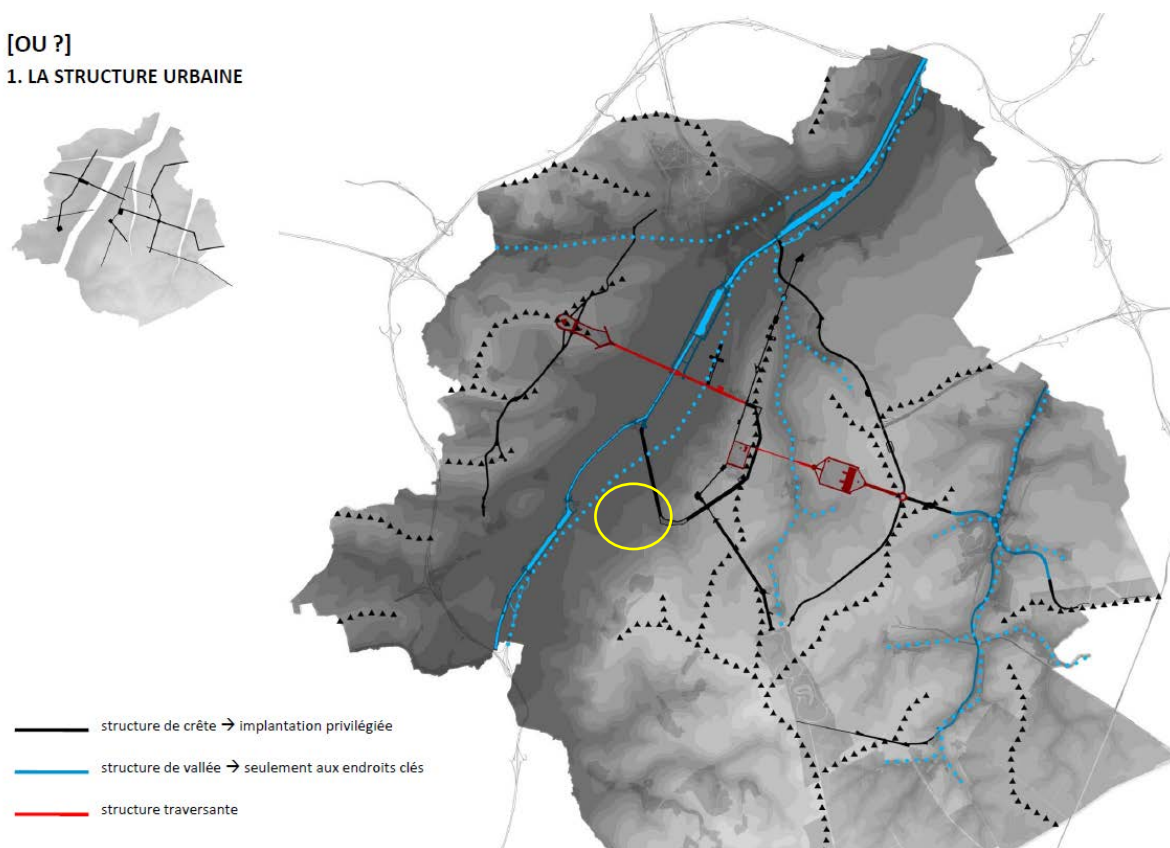
→ Le renforcement de la lisibilité de la structure urbaine :

Les tours peuvent permettre de rendre plus lisible la structure urbaine, de renforcer la lecture d'un axe structurant au niveau régional (par exemples : l'axe de la rue de la Loi vers le Cinquantenaire, l'axe Léopold II vers la basilique de Koekelberg, le canal).

La carte ci-après identifie les différents éléments de la structure urbaine bruxelloise.

[OU ?]

1. LA STRUCTURE URBAINE



Carte 144 : Structure urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale
Source : BUUR

→ La création ou le renforcement des polarités

Les tours peuvent permettre de créer ou de renforcer des effets de centralité (par exemple : le quartier Nord) en accueillant une programmation spécifique, ce qui contribue à renforcer la structure polycentrique bruxelloise. Si l'on souhaite donner au quartier du Midi l'image d'un quartier d'affaires sous forme de cluster de tours, alors il peut être envisagé d'y réaliser des tours.

Il faut donc faire un choix. Soit c'est le quartier de la gare qui est repérable, tel le quartier Nord, parce qu'il est constitué d'un ensemble de tours, soit c'est la gare qui est repérable avec un symbole, dont la perception n'est pas concurrencée par d'autres bâtiments.

→ La tour comme outil pour tisser des liens visuels

La tour peut également être un moyen pour mettre un quartier en relation avec un autre et tisser en conséquence des liens. C'est aujourd'hui le rôle que joue la Tour du Midi qui permet de donner à voir le quartier depuis de nombreux points de vue (boulevards centraux, place Poellaert, etc.).

→ Proposition concernant le quartier de la gare du Midi

Dans le cadre de cette étude, une proposition de réglementation des hauteurs a été effectuée sur le quartier de la gare du Midi. Elle fait le choix de considérer que les immeubles hauts dans le quartier Midi peuvent permettre de créer un pôle urbain et de le rendre lisible dans la ville.

Elle donne les règles de composition suivantes pour la réalisation de ce pôle d'immeubles hauts :

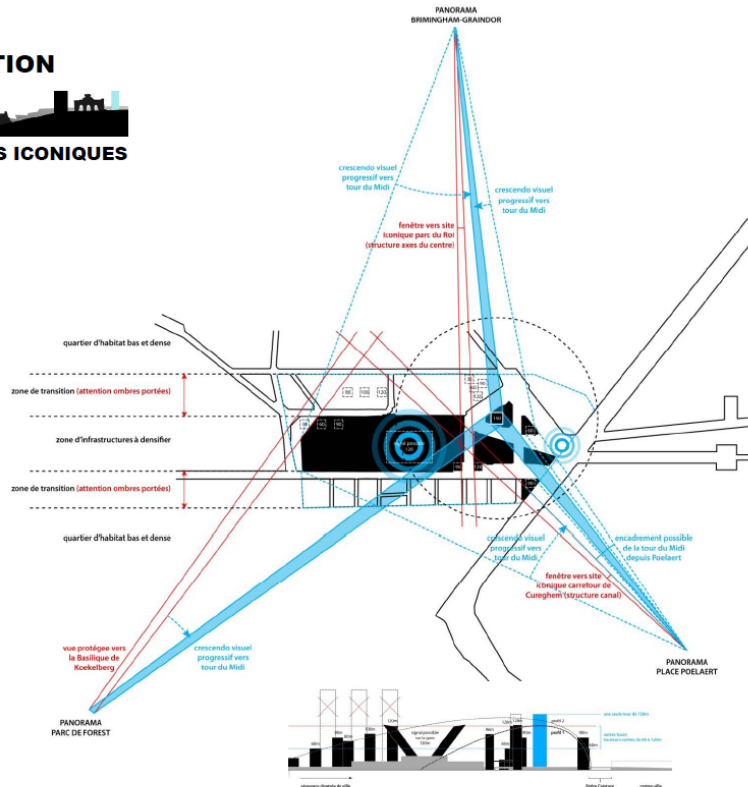
- la Tour du Midi doit demeurer le bâtiment le plus haut du quartier ;
- la zone de voies ferrées est à densifier ;
- la réalisation du bâtiment V est rendue possible, c'est ce bâtiment qui détermine la hauteur maximale de toutes les autres tours (120 mètres) ;
- de part et d'autre de la zone des voies ferrées, des zones de transitions en termes de gabarits doivent être effectués vers les quartiers d'habitat traditionnels : ces zones de transition correspondent à des bandes de la largeur d'un seul îlot ;
- des séquences sont organisées en entrée de ville et autour de la tour du Midi afin de graduer les gabarits et organiser en conséquence une composition d'ensemble ;
- les trois tours de l'îlot France-Bara ne sont pas possibles avec ces règles.

[OU?] LOCALISATION



SITES POUR LES TOURS ICONIQUES

- 2 périmètres**
- zone de bâtiments élevés
 - périmètre d'encadrement
- Critères délimitation**
- TC
 - Vues
 - Eléments structurants
 - Impact sur le contexte



BUREAU
URBANISME

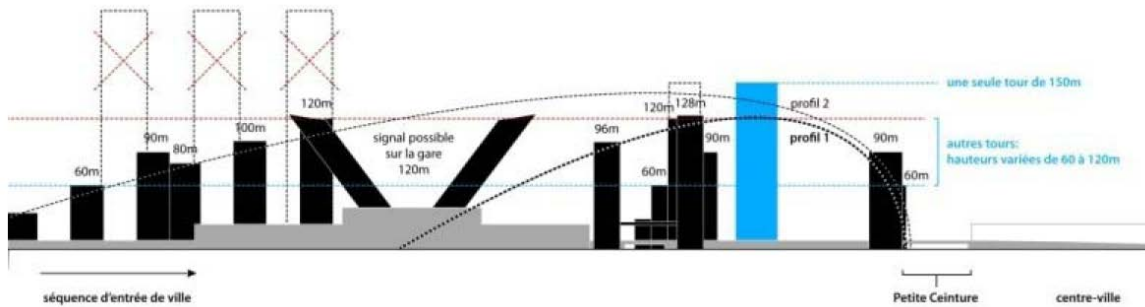


Illustration 123 : Proposition de hauteurs pour le quartier du Midi

Source : Etude sur les immeubles hauts, BUUR, 2011-2012

3.3.8 ADÉQUATION DES PROJETS AVEC LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ IMMOBILIER

En termes de nombre de m², les projets Victor et de la SNCB (bâtiments Fonsny et V) constituent les plus grands projets en cours ou à l'étude de la Région, avec respectivement près de 109 000 m² et 257 000 m². Bien que potentiellement simultanés, ces deux projets doivent être analysés indépendamment.

Il existe aujourd'hui une demande des occupants, notamment ceux de l'hyper-centre, pour des immeubles de grande taille. Ce type d'immeuble présente en effet certains avantages :

- Il offre des possibilités d'extension future et/ou de consolidation (cas du regroupement dans un seul immeuble de services précédemment dispersés dans plusieurs immeubles de moindre taille) ;
- Il offre des surfaces en paysager qui se prêtent bien aux exigences actuelles du marché du travail et à un meilleur ratio d'occupation au m²,
- Il permet une meilleure flexibilité dans l'aménagement des surfaces ;
- Il peut proposer des services communs (accueil, etc.).

On constate aujourd'hui que le marché bruxellois est plutôt favorable pour les immeubles de plus de 20.000m². En effet, le ratio de disponibilité des surfaces pour ce type de bien est plus faible (de l'ordre de 5%) que pour les produits de taille inférieure (entre 13 et 17 %). Ce faible taux de disponibilité peut être la conséquence du choix, de la part des promoteurs, de ne pas lancer ce type d'opération sans engagement d'un occupant futur. Ceci est d'autant plus vrai en période de conjoncture économique défavorable. Pour les surfaces plus petites, les porteurs de projets sont prêts à prendre davantage de risques.

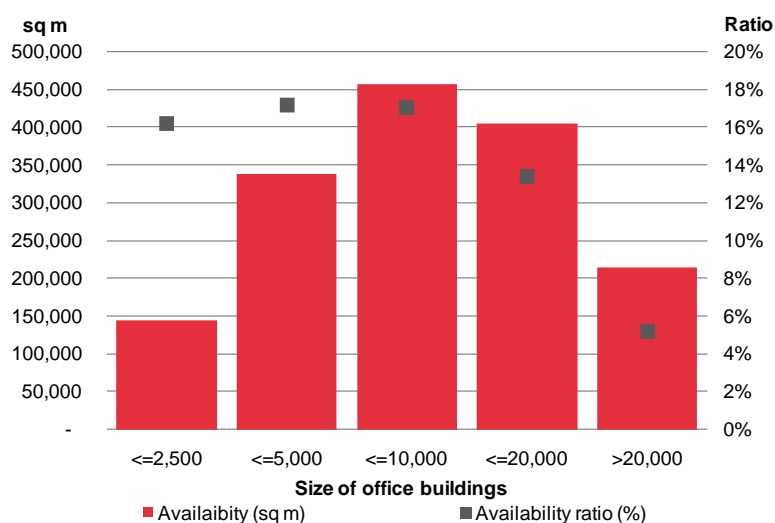


Illustration 124 : Disponibilité par taille d'immeuble

Source : DTZ Research

Projets de la SNCB

On sait que les trois entités du groupe SNCB sont aujourd'hui propriétaires-occupantes de plus de 160 000 m² (bâtiments de l'îlot compris entre la rue de France, la rue Bara et la rue Charles Parenté, Atrium-Midi) et qu'elles louent un certain nombre de surfaces dans le quartier, de l'ordre de 68.000m², soit une occupation totale de l'ordre de 220.000m² dans le quartier pour les différentes entités de la SNCB. En particulier, d'après nos informations, le groupe SNCB compterait conserver en occupation le bâtiment ATRIUM Midi (près de 40.000 m²).

Ces occupations actuelles sont très inefficaces (immeubles anciens, mauvaise utilisation de l'espace, dispersion dans le quartier...)

On ignore aujourd'hui le nombre de m² dont a besoin réellement la SNCB dans le quartier Midi. Son programme de bureaux s'élève à 257 000 m² (projet Fonsny + V, chiffres communiqués en date du 10/12/2010). Les besoins consolidés de la SNCB dans un immeuble ou un complexe d'immeubles modernes devraient être sensiblement inférieurs aux surfaces occupées actuellement. Dès lors, le projet de 257.000m² présente des surfaces excédentaires par rapport aux propres besoins de la SNCB. D'après DTZ, les besoins de consolidation d'une ou de deux entités de la SNCB avoisineraient les 60.000m² (ces chiffres sont donnés à titre indicatif dès lors qu'aucune information directe n'est parvenue de la part de la SNCB. Le regroupement de l'ensemble de ses entités n'est pas chiffré).

Si le projet Fonsny + V se concrétise, la SNCB mettra ces surfaces sur le marché au moment même où se libèreront les surfaces qu'elle loue actuellement. Il pourrait y avoir à cette date un important appel d'air de surfaces libres. Ceci permettra de créer une offre dans un marché qui aujourd'hui n'en est quasiment pas un, faute de surfaces disponibles (taux de vacances de 6.9 %), ce qui peut être positif⁵². Mais le danger est que l'offre mise sur le marché à cette date excède les capacités du marché. Un autre risque concerne le niveau d'obsolescence des bâtiments qui seraient mis à disposition, ces derniers ne correspondront vraisemblablement plus aux standards du marché et auront vraisemblablement besoin d'une rénovation lourde. Il faudrait pour évaluer cela avoir les caractéristiques physiques, les surfaces et l'état des immeubles occupés par la SNCB ainsi que les immeubles qu'elles comptent quitter à terme, ce que nous n'avons pas pu obtenir à l'heure actuelle.

Si la SNCB doit commercialiser ses surfaces excédentaires, il ne sera pas forcément aisé de trouver preneur au vu des projets qu'elle développe actuellement. En effet, les projets de la SNCB des deux bâtiments de bureaux (Fonsny et V) sont des bâtiments très « marqués » architecturalement. Le risque est qu'ils soient identifiés comme les bâtiments de la SNCB, ce qui les rendra moins facile à commercialiser. En effet pour son image, une entreprise hésitera à s'implanter dans un bâtiment dont l'image véhiculée est celle d'une autre société. Une entreprise pourrait également être réticente à partager un bâtiment avec un occupant principal qui pourrait être amené à occuper des surfaces supplémentaires. Un risque apparaît donc par rapport à la durée d'occupation d'une petite entreprise qui partagerait un bâtiment avec un autre occupant important.

Par ailleurs, les frais de gestion des bâtiments développés, en raison de la possible non optimisation des surfaces dans le cadre d'une utilisation multi-occupants risquent d'être particulièrement élevés, ce qui pourrait constituer un frein à la prise en location. **En effet, le bâtiment V tel qu'esquissé actuellement semble offrir des espaces tertiaires de très faible efficacité et à un coût prohibitif.** Dans sa mouture actuelle il est donc très peu probable que les superficies présentées trouvent preneur, de plus les valeurs locatives ou acquises ne devraient pas permettre à la SNCB de rentabiliser son investissement.

On peut s'interroger également sur l'opportunité pour la SNCB de rester propriétaire de ses locaux. La tendance actuelle de toutes les grandes entreprises est à l'externalisation du poste immobilier. Dans le contexte actuel de fort endettement de la SNCB, sa stratégie immobilière pourrait être revue dans ce sens.

⁵² Aujourd'hui, la SMALS a pris, en conservant son site du Midi, des surfaces supplémentaires dans le projet Up-Site le long du Canal à Bruxelles, faute d'avoir pu trouver dans le quartier du Midi l'offre de surface qu'elle recherchait pour s'agrandir.

Projet Victor

Le projet Victor n'a pas aujourd'hui de preneur. Or il ne sera mis en œuvre que sous conditions d'obtention de permis et d'engagements d'occupants. Par ailleurs, la volumétrie du projet ne répond pas aux besoins en occupations moyens du quartier mais cible très clairement, un grand occupant unique, une grande administration publique ou la SNCB. Sans engagement préalable d'un grand occupant sur la majeure partie des surfaces, il est quasi certain que le promoteur ne lancera pas le projet. Il n'y a donc pas de risque réel de voir un projet vide impacter négativement le quartier. La venue d'une nouvelle administration ne serait pas un élément à priori favorable au développement du quartier. Néanmoins il y a une logique à concentrer l'occupation tertiaire à proximité de la plus grande gare du pays. Il s'agit ici d'un choix urbanistique et politique.

Il existe peu de clients potentiels pour des surfaces de bureaux aussi grandes. Aujourd'hui, sur le marché bruxellois seuls les clients suivants sont susceptibles de prendre de très grandes surfaces :

- la BNP, qui a besoin d'environ 100 000 m² pour regrouper tous ses services ;
- l'administration régionale bruxelloise qui recherche de l'ordre de 40 000 m² (mais a priori dans un bâtiment passif) ;
- AXA, dont la localisation boulevard du Souverain, arrive à échéance en 2017, ce qui peut sembler trop tardif par rapport à l'état d'avancement du projet Victor (sous conditions d'obtention du permis, la construction pourrait débuter fin 2012- début 2013) ;
- l'Europe, mais dont on sait qu'elle ne recherche pas d'installations dans le quartier Midi ;
- éventuellement la SNCB. Elle pourrait en effet envisager, de façon provisoire, en attendant la construction de ses nouveaux bâtiments (qui sera plus tardive que le projet Victor), de prendre des surfaces en location. Elle pourrait également envisager de façon définitive de s'y installer, si elle opte pour une nouvelle stratégie immobilière.

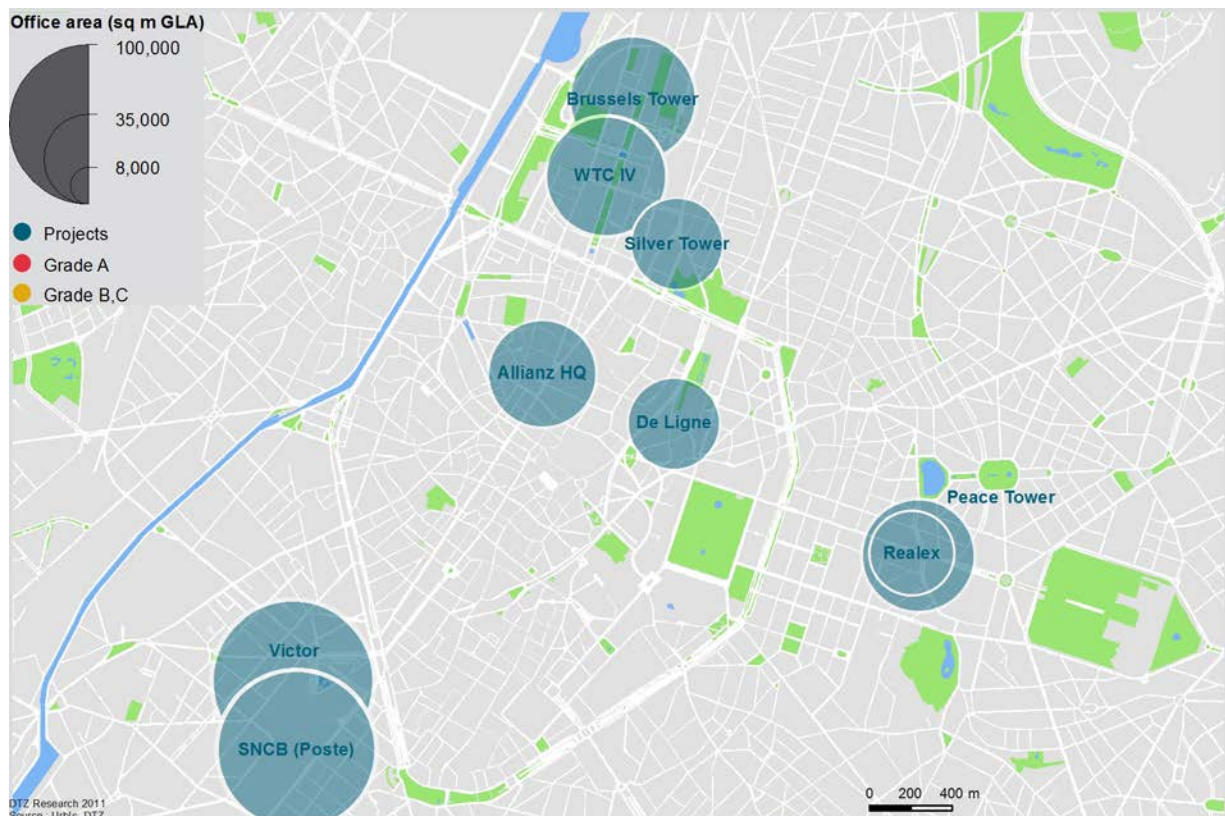
Les clients potentiels les plus probables pour l'opération Victor sont donc : la BNP, la SNCB et la Région.

Il faudrait le cas échéant limiter la volumétrie du projet aux besoins de la SCNB (de l'ordre de 60.000 m²) ou alors le scinder en plusieurs entités permettant l'occupation par une administration ou la SNCB d'un grand volume (de l'ordre de 40 à 60.000 m²) et mettant à disposition un autre immeuble (max 30.000 m²) pour des occupants privés.

Le projet Victor va se trouver en concurrence avec d'autres projets développés dans les grands quartiers de bureaux de la Région :

- Quartier Nord : Brussels Tower (+/- 60 000 m², permis d'urbanisme délivré) ; WTC IV, Silver Tower (+/- 33.000m²). Tous ces projets démarreront lorsqu'ils auront des clients.
- Quartier européen : Realex (permis délivré pour +/- 30.000m², nouveau projet en cours d'élaboration pour +/- 40.000m² avec également du commerce et des logements), Peace Tower (+/- 30.000m² de bureaux, permis en cours d'instruction). Ces deux projets visent essentiellement la Commission européenne et ne démarreront qu'après engagement d'occupation.
- centre-ville : De Ligne et Allianz HeadQuarter (+/- 40-50 000 m²). Ce dernier se développera dans tous les cas, même sans occupant prévu au moment de la construction.

Aucun des projets précités ne présentent toutefois une surface de bureaux atteignant 100.000m².



Carte 145 : Localisation des grands projets de bureaux en compétition

Source : DTZ Research

Le porteur de projet Victor aurait peut-être intérêt pour mieux commercialiser son projet de proposer un certain nombre de services en commun à proposer à ses futurs occupants, ce qui lui permettrait d'avoir un avantage comparatif par rapport à d'autres projets développés.

4 RECOMMANDATIONS

Les nombreux projets de bâtiments ou d'espaces publics réalisés au cours des deux dernières décennies dans le quartier Midi ont radicalement transformé le quartier, tant dans sa structure, ses fonctions que son image. Cependant, comme nous l'avons montré de nombreux défis persistent encore. Ils ne pourront trouver leur solution que dans la mise en place d'un projet cohérent pour l'ensemble du quartier et un pilotage fort.

Les recommandations portent sur la définition et la mise en œuvre du projet urbain, ainsi que sur la gestion immédiate et future des espaces aux abords de la gare.

Des exemples sont présentés dans le texte permettant de montrer comment certaines problématiques sont traitées dans d'autres villes et peuvent servir de sources d'inspiration.

La définition d'un projet urbain

Le projet urbain traduira la vision développée par les pouvoirs publics du devenir du quartier du Midi. Il portera les ambitions de la Région pour cette zone en termes :

- d'organisation urbaine (gabarits, densités, affectations, maillage, redéfinition des espaces publics, liens entre les quartiers, traitement de la gare et des quadrilatères, etc.) ;
- de mobilité ;
- d'équipements.

La définition de ces trois grandes dimensions du projet urbain sera élaborée selon un processus itératif. Ceci permettra d'évaluer les incidences d'un choix opéré dans l'une des dimensions sur les autres et d'ajuster en conséquence par une série d'allers-retours ces différents choix pour obtenir un modèle viable. Il s'agira notamment de définir un programme (type d'affectations, volume, etc.) pour le quartier qui soit admissible en termes de mobilité, et vice-versa (en matière de demande de déplacement, de parts modales et d'infrastructures de mobilité).

La mise en œuvre du projet urbain

L'organisation mise en place à travers l'actuel « comité de pilotage du développement des abords de la gare » du Midi s'est révélée inadéquate pour permettre l'appropriation par tous les acteurs d'un projet urbain et faire naître un consensus sur les projets architecturaux développés aujourd'hui.

Il apparaît donc fondamental de déterminer :

- un mode de gouvernance du projet adéquat ;
- les techniques d'appropriation du projet urbain ;
- les moyens pour mener à bien le projet ;
- le phasage.

La gestion

La gestion des espaces aux abords de la gare nécessite d'être repensée afin d'en améliorer grandement la qualité d'usage. Pour ce faire, des propositions sont faites :

- pour améliorer dès maintenant quelques points problématiques ;
- pour créer une structure de gestion de la gare et de ses abords.

4.1 LA DÉFINITION D'UN PROJET URBAIN DU QUARTIER MIDI

L'élaboration d'un projet urbain pour le quartier Midi suppose de définir certains points en partie amorcés par « l'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers » réalisée par ARSIS:

- les lignes directrices pour la structure et la morphologie du tissu urbain : densités, gabarits, reconfiguration de l'espace public et des îlots, maillage et servitudes, etc. ;
- l'organisation de la gare ;
- l'organisation de la mobilité;
- le programme d'équipements dans la gare, les quadrilatères, les nouveaux îlots ou autres opportunités foncières et immobilières, ainsi que de nouveaux usages des espaces publics ;
- le phasage de réalisation du projet urbain, le calage des éléments budgétaires.

Ces cinq éléments sont le préalable pour que la Région :

- lance un concours de maîtrise d'œuvre des espaces publics aux abords de la gare ;
- accompagne le projet de réorganisation de la gare
- porte le projet à haute valeur stratégique de réorganisation du pôle intermodal ;
- accompagne la SNCB dans ses projets immobiliers ;
- accompagne les différents porteurs de projets dans la zone.

« On ne part pas de rien »

EuroImmoStar-Eurostation en accord avec l'actuel comité de pilotage a mandaté le bureau d'études ARSIS pour la réalisation de « l'étude urbanistique de la gare du Midi dans le contexte des quartiers ». Celle-ci a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage d'EuroImmoStar-Eurostation dans le cadre de l'élaboration du « masterplan de la gare du Midi ». Cette étude est une base fondamentale pour le développement des quartiers compris dans le périmètre d'observation. Elle analyse finement le fonctionnement des quartiers et propose des interventions pour remédier à des dysfonctionnements constatés.

Mener une étude urbaine complémentaire

Il est donc proposé de réaliser une étude urbaine complémentaire permettant :

- de poursuivre le travail d'ARSIS afin d'aboutir à un projet urbain validé ;
- de confier une mission d'assistance à la mise en œuvre du projet au concepteur de l'étude complémentaire (cf. « Un outil opérationnel : le « schéma directeur » », p. 305).

Des orientations à valider dès maintenant

En préparation de l'élaboration du cahier des charges de la mission d'étude urbaine complémentaire, il est nécessaire que la Région valide une série de préalables :

- Les éléments du projet d'ARSIS qui peuvent être considérés comme bases de départ ;
- Les éléments des projets développés par EuroImmoStar qui constituent une plus-value au projet d'ARSIS ;
- Les éléments issus des réflexions lancées par l'ADT dans le cadre de la préparation de cette note d'orientation (notamment lors des groupes de travail) qui peuvent être adoptés,
- Les éléments qui doivent être encore retravaillés et qui feront donc l'objet de l'étude urbaine complémentaire.

L'ensemble de ses propositions sont présentées en reprenant les échelles suivantes :

- la gare ;
- le pôle intermodal ;
- le quartier de la Gare (= périmètre opérationnel).

LA GARE

Équipement central du quartier, la réorganisation de la gare est un élément fondamental dans la mise en œuvre du projet urbain. A ce titre, il est nécessaire que les attendus concernant son réaménagement soient partagés par l'ensemble des acteurs au niveau politique.

Un des préalables est de bien dissocier l'aménagement de la gare de la problématique des besoins de bureaux de la SNCB.



Illustration 125 : Organisation actuelle de la gare (pour rappel)

Source : ADT

(Pour des explications sur l'organisation actuelle de la gare : cf. 1.2 « La gare », p.65.)

Orientation : Faciliter la lecture de l'espace et connecter la gare aux quartiers

Rappel proposition ARSIS

- Lien avec le centre-ville : Le couloir principal de la gare doit être orienté nord-sud dans la prolongation de l'Esplanade de l'Europe, afin de privilégier le lien avec le centre-ville (lien vers l'avenue de Stalingrad, le boulevard Lemonnier et la rue de Terre Neuve).
- Lien avec les quartiers : Des traversées est-ouest de la gare sont prévues afin de créer des liens avec les quartiers situés de part et d'autre. Toutes les traversées percent de part en part l'îlot de la gare. Une hiérarchie des traversées est établie. La connexion est-ouest majeure est celle entre la rue de l'Instruction et la rue Joseph Claes (à ce titre selon ARSIS, tout comme la rue couverte, elle peut devenir carrossable).
- Interconnexion des traversées : Le couloir central est connecté sur toutes les traversées est-ouest, lui conférant de la sorte une importance majeure et orientant les usagers vers le centre-ville.
- Création d'un espace de dégagement entre la gare et l'avenue Fonsny. Cet espace est rythmé par quatre volumes qui mettent en valeur les axes traversants et la place Broodthaers.

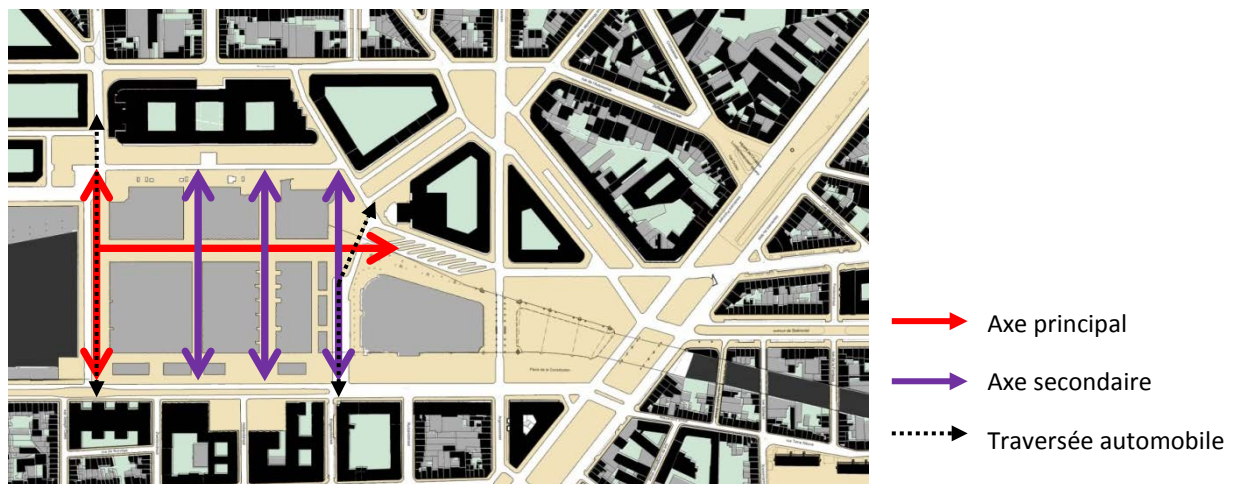


Illustration 126 : Proposition de réorganisation de la gare par ARSIS

Source : ADT d'après «L'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008 (Le bâti des nouveaux îlots est illustratif et repose sur une interprétation en îlot fermé de l'étude ARSIS)

Rappel proposition EurolmmoStar-Eurostation

- Lien avec le centre-ville : Le couloir principal de la gare doit être orienté nord-sud dans la prolongation de l'Esplanade de l'Europe. Il est prolongé jusqu'au droit du grand quadrilatère.
- Lien avec les quartiers : Des traversées est-ouest de la gare sont prévues, mais également des traversées intermédiaires qui ne percent pas l'îlot de la gare de part en part et multiplient les liaisons possibles. La rue couverte disparaît.
- Interconnexion des traversées : Les couloirs ne sont pas tous interconnectés sur le grand couloir central nord-sud.
- Les livraisons : Une hypothèse de livraison en sous-sol est à l'étude.

Pour info, la proposition initiale des Ateliers Jean Nouvel visait entre-autres une meilleure lisibilité de la dimension verticale de la gare avec la mise en valeur de ses trois niveaux. Une large trémie vers le métro (au sous-sol -1) ainsi qu'un travail soigné sur les quais (à l'étage +1) laissent entrevoir une vision d'ensemble de l'organisation de la gare. Ces propositions ne sont que partiellement reprises par EuroImmoStar-Eurostation.

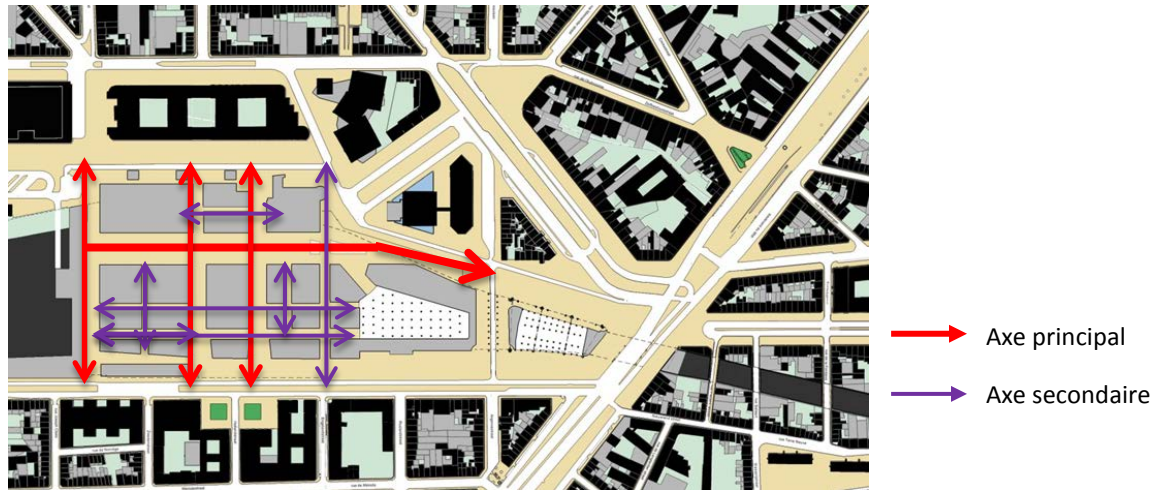


Illustration 127 : Proposition de réorganisation de la gare par EuroImmoStar-Eurostation
 Source : ADT d'après plan fourni par EuroImmoStar-Eurostation le 13 juillet 2001

Propositions ADT

- Réorienter la gare selon un grand couloir nord-sud (en direction du centre-ville) donnant sur l'esplanade de l'Europe au droit de la rue couverte
- Connecter ce grand couloir à des traversées est-ouest de l'îlot de la gare ce qui permet de répondre à l'enjeu de rendre lisible l'organisation de la gare (pas de multiplication des traversées, interconnexion des couloirs est-ouest sur le couloir principal nord-sud permettant d'orienter naturellement vers le centre-ville les usagers) et de la relier au centre-ville et aux quartiers voisins, requalifier les traversées existantes.
- Conserver et requalifier la rue Couverte en assurant sa fonction de traversée est-ouest, tant pour les piétons que pour les vélos
- L'hypothèse étudiée par EuroImmoStar de livrer la gare et ses commerces par le sous-sol peut constituer une piste intéressante.
- Considérer la gare sur ses trois niveaux et favoriser les liens entre-eux par une meilleure visibilité entre le niveau des quais (+1), de la gare (0) et de la station de métro en sous-sol.

→ Les points suivants doivent être approfondis :

- Les traversées rue de l'Instruction – rue Joseph Claes et rue couverte doivent-elles être carrossables ?
- L'organisation des livraisons de la gare
- La réalisation d'un plan de fonctionnement jour et nuit de la gare (quelles liaisons doivent rester ouvertes la nuit ?)

Orientation : Upgrader l'arrière-gare

Rappel proposition ARSIS

- La gare est travaillée sur tous ses côtés. Les entrées d'arrière-gare : rue Fonsny et rue de l'Instruction, sont mises en valeur par un travail sur l'espace public et par une traversée est-ouest plus large que les autres traversées. Au droit de la rue de l'Instruction, est créé un nouvel espace public empiétant sur le terrain occupé actuellement par la SNCB dont elle envisage la réaffectation (projet de l'îlot France-Bara). Cet espace constitue un parvis pour l'entrée de la gare;
- les bâtiments projetés au-dessus des voies sont accessibles depuis les passages sous-voies de la gare. De cette façon, ils participent à animer ces passages dans la gare.

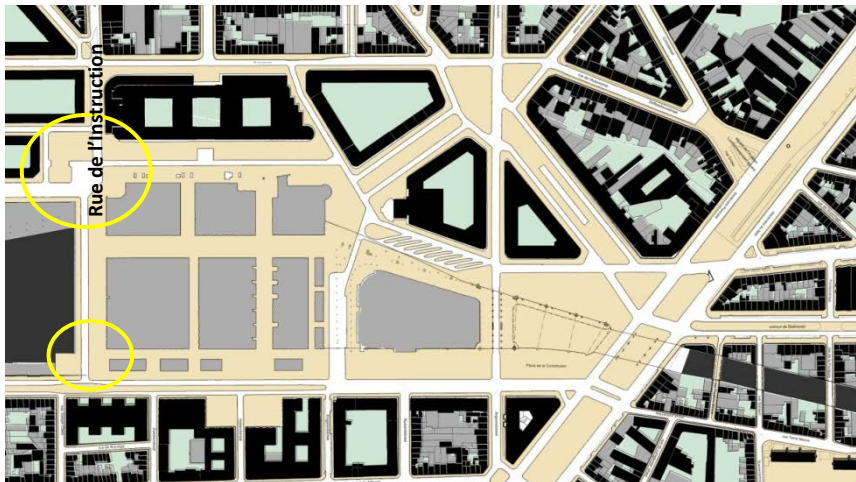
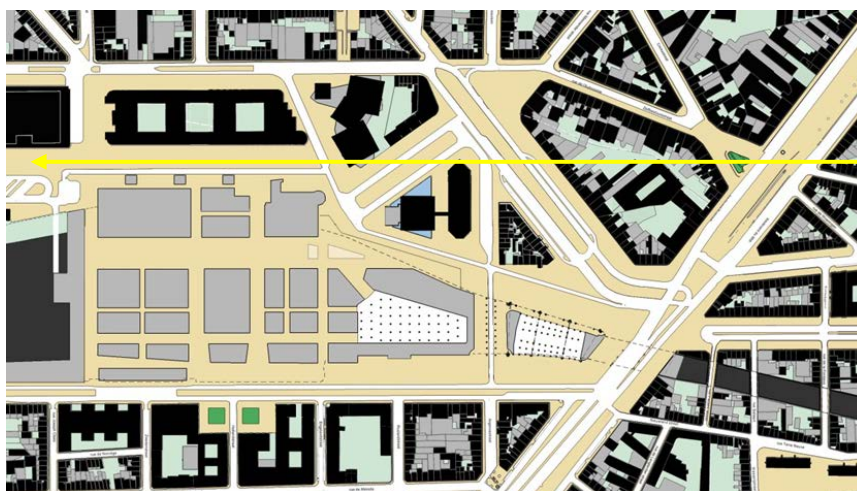


Illustration 128 : Proposition ARSIS de réorganisation de l'arrière-gare

Source : ADT d'après « L'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008 (Le bâti des nouveaux îlots est illustratif et repose sur une interprétation en îlot fermé de l'étude ARSIS)

Rappel proposition EuroImmoStar-Eurostation

- Les propositions n'intègrent pas les entrées de l'arrière gare. L'entrée côté rue de l'Instruction n'est pas modifiée malgré la prolongation envisagée de la place Horta sur l'îlot France-Bara.
- Le bâtiment V projeté a un accès unique depuis le bâtiment du Tri Postal sur l'avenue Fonsny. Conjugué à l'entrée de la gare située avenue Fonsny, cela créera une charge d'utilisateurs très forte de ce côté de la gare.



Prolongation de la place Horta sur l'îlot France-Bara

Illustration 129 : Proposition EuroImmoStar-Eurostation de réorganisation de l'arrière gare

Source : ADT d'après plan fourni par EuroImmoStar-Eurostation le 13 juillet 2001

Proposition ADT

- Les entrées de l'arrière-gare rue Fonsny et rue de l'Instruction doivent être mises en valeur. L'entrée de la rue de l'Instruction doit donner lieu à un travail sur l'espace public permettant de mettre en scène cette entrée et d'amorcer le processus de restructuration urbaine du quartier de l'arrière gare sur Anderlecht. Dans l'entrée de la gare rue de l'Instruction, il est important de trouver les services aux voyageurs que l'on peut trouver au droit de l'entrée principale de la gare (exemple de l'entrée de Kiwiet Plein à l'arrière de la gare d'Anvers). Il s'agit de traiter cette entrée comme une nouvelle entrée de la gare et non pas comme un accès secondaire.
- Dans le cas où des constructions sur voies seraient envisagées, promouvoir leur accès de façon répartie depuis les passages sous-voies de la gare.

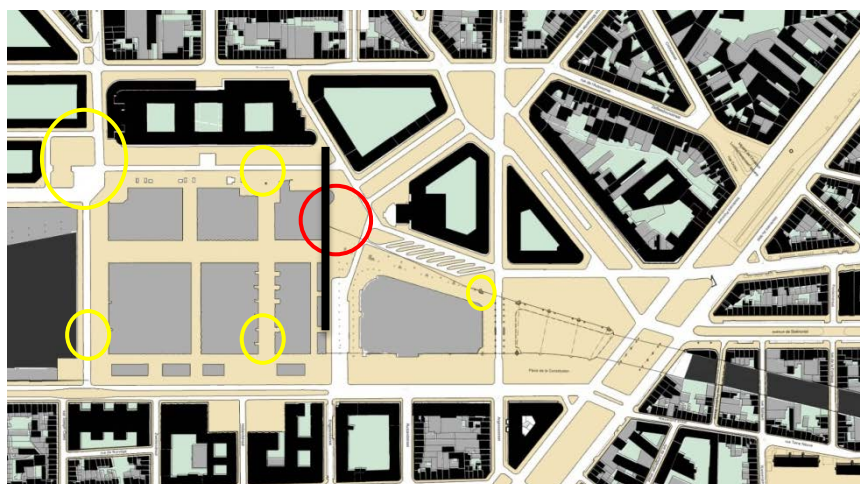
→ Le point suivant doit être approfondi :

- configuration de l'espace public à créer devant l'entrée rue de l'Instruction

Orientation : Donner à voir les entrées de la gare

Proposition ARSIS

- Les entrées doivent donner lieu à un travail sur l'espace et sur l'architecture pour les rendre perceptibles. L'entrée majeure est celle au droit du grand couloir nord-sud.
- Le grand quadrilatère accueille une entrée de la gare au droit de l'ancienne façade de la gare d'Auguste Payen.
- Une nouvelle façade principale orientée vers le centre-ville est constituée par la réalisation d'un bâtiment pont au droit de la rue couverte (axe Angleterre). L'entrée de la gare et sa façade ne font qu'un.
- Les entrées secondaires de la gare sont mises en valeur par des espaces couverts en dialogue avec le réseau d'espaces publics du quartier. Les entrées situées place Broodthaers, à la rencontre de l'axe Instruction avec l'avenue Fonsny et la rue de France sont particulièrement généreuses.



- Façade principale
- Entrée principale
- Entrée secondaire

Illustration 130 : Proposition ARSIS de travail des entrées de gare

Source : ADT d'après « L'étude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008 (Le bâti des nouveaux îlots est illustratif et repose sur une interprétation en îlot fermé de l'étude ARSIS)

Proposition EuroImmoStar-Eurostation

- L'entrée principale au droit du couloir nord-sud est déportée sur l'Esplanade de la gare en prolongeant le couloir le long du grand quadrilatère.
- La Place de Russie est agrandie et glisse sous le bâtiment de l'avenue Fonsny au droit de l'entrée Fonsny (le bâtiment est alors sur pilotis) contribuant à une mise en valeur architecturale de celle-ci.

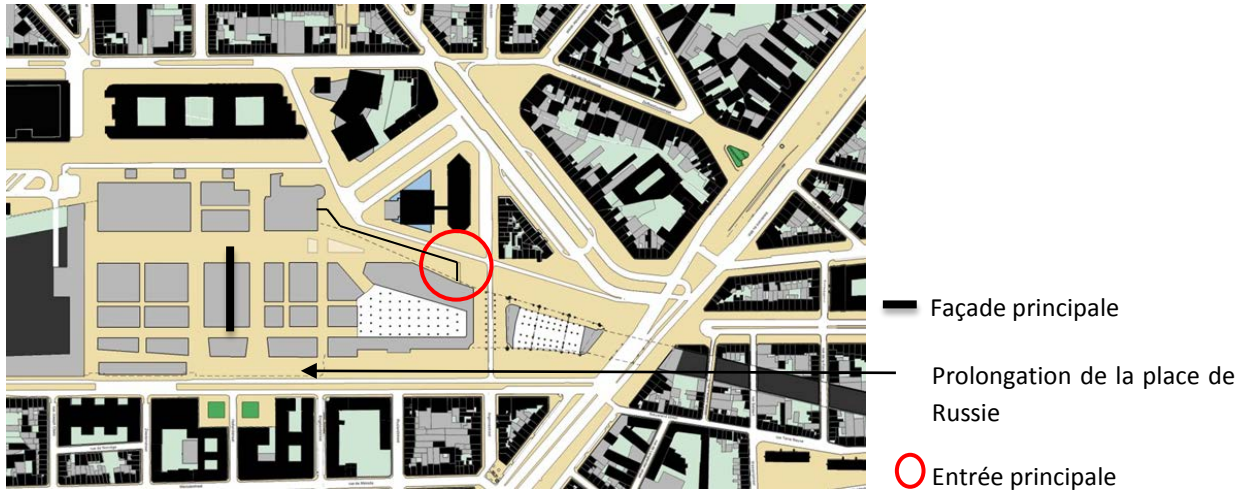


Illustration 131 : Proposition EuroImmoStar-Eurostation de travail des entrées de gare
Source : ADT d'après plan fourni par EuroImmoStar-Eurostation le 13 juillet 2011



Illustration 132 : Vue du bâtiment Fonsny au droit de l'entrée Fonsny de la gare
Source : Présentation AJN au comité de pilotage du 10 décembre 2010

Proposition ADT

- Réaliser un travail architectural sur les entrées et tout particulièrement sur l'entrée principale de la gare qui doit devenir le signal de la gare. A cet égard, la formule de mise en concurrence des concepteurs de type concours pourrait être une opportunité pour retenir le meilleur projet possible. A défaut, cette mission pourrait être confiée aux ateliers Jean Nouvel.
- Ne pas déporter l'entrée principale au droit du grand quadrilatère. L'entrée de la gare doit s'effectuer là où sont les services de la gare.
- La proposition d'EuroImmoStar-Eurostation d'agrandir la Place de Russie est intéressante dans l'optique de regagner de l'espace public au droit de la rencontre de l'avenue Fonsny et des passages sous voies transversaux.

→ Le point suivant doit être approfondi :

- opportunité de l'agrandissement de la Place de Russie : dialogue à établir avec l'équipe des ateliers Jean Nouvel.

Orientation : donner un signal de la gare

Proposition ARSIS

- Arsis propose de densifier l'îlot de la gare en construisant sur les voies, ce qui permet de la rendre perceptible dans le paysage urbain. Il propose une articulation des volumes en fonction des tracés urbains pour ne pas entraver les vues tant dans le sens longitudinal que transversal de la vallée. Une nouvelle façade de la gare comprenant l'entrée principale se dresse devant un large parvis et s'aligne sur l'axe historique 'Angleterre-rue Couverte' qui lie le bas St-Gilles à Cureghem.

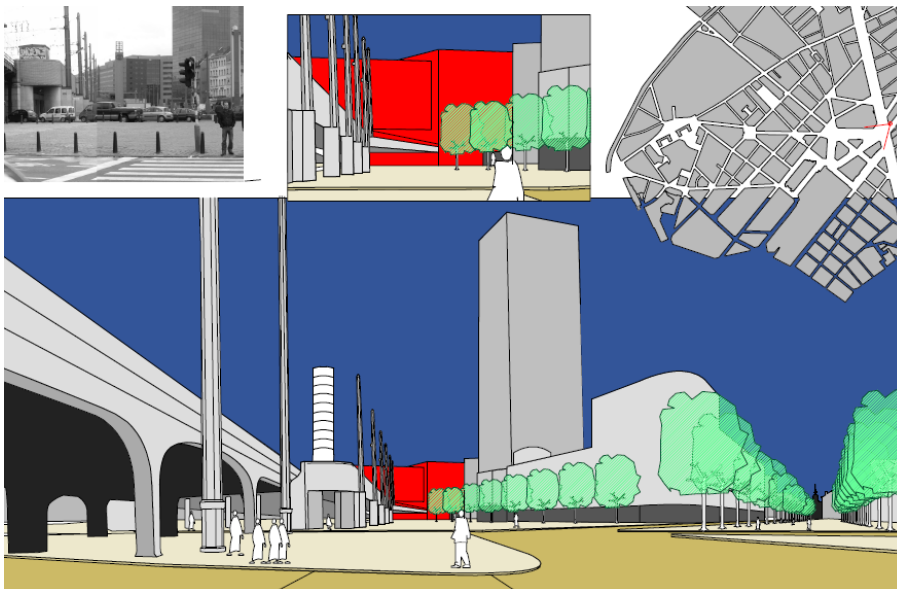


Illustration 133 : Proposition ARSIS de construction sur les voies, vue depuis l'Esplanade de l'Europe

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

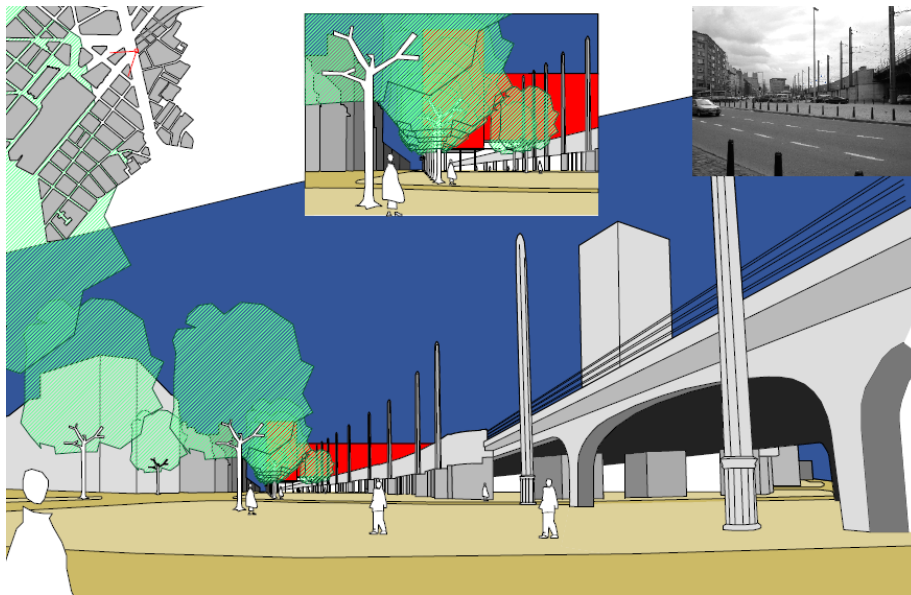


Illustration 134 : Proposition ARSIS de construction sur les voies, vue depuis la Place de Russie (hypothèse : hauteur de 40 à 50 mètres)

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Proposition EuroImmoStar-Eurostation

- Un bâtiment de bureau en forme de V est construit sur les voies (hauteur : 120 mètres). Il fait signal dans la ville en raison de sa hauteur et reflète les voies ferrées.



Illustration 135 : Proposition EuroImmoStar-Eurostation de construction sur les voies

Source : Présentation AJN au comité de pilotage du 10 décembre 2010

Proposition ADT

- Le travail sur l'entrée principale de la gare et sa mise en scène par l'espace public doivent pouvoir créer un signal d'entrée de gare.
- L'entrée de la gare peut être renforcée par la présence d'une façade de la gare à condition qu'elles fassent un seul et même corps.

→ Le point suivant doit être approfondi :

Etudier un traitement architectural particulièrement soigné pour l'entrée principale de la gare.

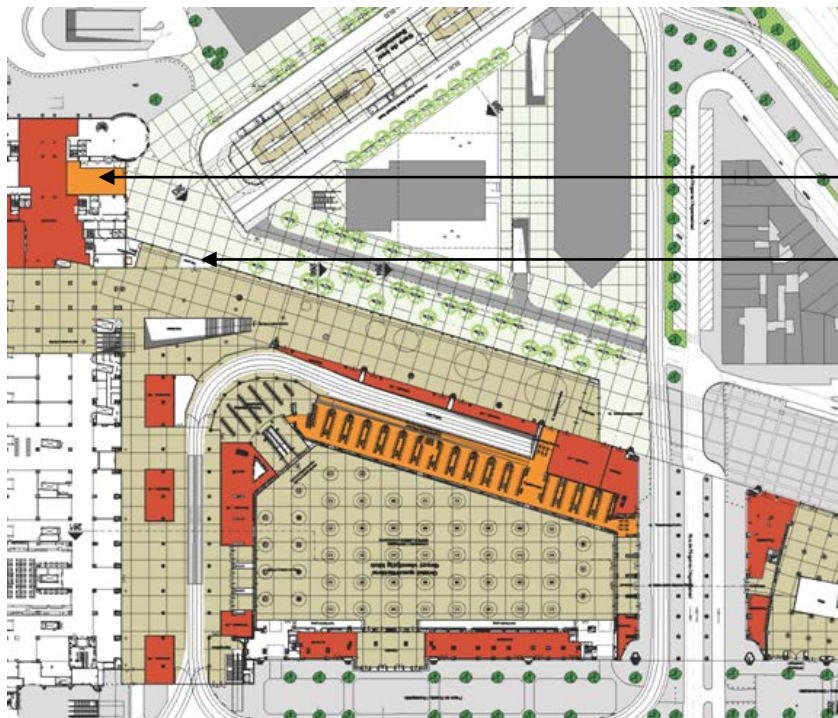
Orientation : Créer une gare extravertie – Faire de la gare un « morceau de ville »

Proposition ARSIS

- renforcer l'affectation commerciale de la gare en accueillant tout aussi bien du commerce de proximité, qu'un centre commercial et des cafés à vocation touristique ;
- accueillir des activités de services et d'administrations supra-locales ;
- implanter des services de proximité, type petite salle des fêtes.
- traiter les débouchés des couloirs traversant en rapport avec le réseau d'espace public existant.

Proposition EuroImmoStar-Eurostation

- Proposition de créer un accueil touristique à la sortie nord-sud de la gare ainsi qu'un point d'information sur les transports en commun ;
- Le bâtiment de l'avenue Fonsny accueillerait des commerces en son rez-de-chaussée ;
- Prolongation de la place de Russie



Maison de la Mobilité

Information touristique

Illustration 136 : Proposition EuroImmoStar-Eurostation d'implantation de deux équipements
 Source : Présentation EuroImmoStar-Eurostation, atelier Mobilité Midi, 6 décembre 2011.

Proposition ADT

- Permettre à la gare de se transformer en un « morceau de ville » en accueillant :
 - des services ouverts à tous publics : information touristique, maison de la mobilité, poste, etc. ;
 - des services spécialisés en lien avec les usagers de la gare internationale : salles de réunions, salles de conférences, etc. ;
 - des équipements de nature locale (crèche, bibliothèque, etc.);
 - des commerces à destination des usagers de la gare mais aussi des habitants des quartiers voisins.
 - un équipement de rayonnement régional (dans la gare ou à proximité)
- Les commerces, services et équipements doivent être ouverts sur la rue et, le cas échéant, sur la gare et dans la rue (double accès/double vitrine). Ceci suppose notamment d'ouvrir les commerces de la galerie marchande actuelle sur la place Horta afin de rééquilibrer l'animation de cette place.
- Améliorer l'information touristique.
- La proposition d'EuroImmoStar de créer une maison de la mobilité est judicieuse.

→ Les points suivants doivent être approfondis :

- étude de programmation des équipements à réaliser ;
- emplacement de l'information touristique à étudier sur le chemin du centre-ville, la positionner à proximité immédiate de la maison de la mobilité parce que ce sont des besoins complémentaires pour les touristes. Qualité de son aménagement et son accueil à améliorer par rapport à l'existant.

- la zone où est implantée la maison de la Mobilité est pertinente, au sortir du grand couloir là où il est envisagé de relocaliser tous les modes et opérateurs de transport. Sa localisation précise doit être étudiée. Il peut être envisagé à terme de l'accueillir dans le grand quadrilatère.
- Ouvrir physiquement la gare sur ses quartiers voisins : passages sous-voies et traitement de leurs interfaces avec l'espace public.

Orientation : Améliorer la convivialité et replacer l'utilisateur au centre de la conception des espaces

Proposition ARSIS

- Arsis ne fait pas de proposition dans ce sens autre que :
 - o l'amélioration de la lisibilité de la gare qui participe à l'amélioration de la convivialité.
 - o la création d'un espace vert au droit de l'avenue PH. Spaak constituant un espace d'attente et de détente extérieur à la gare.



Illustration 137 : Proposition d'ARSIS de création d'un espace vert avenue PH. Spaak
Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Proposition ADT

- Créer un espace d'attente et de détente en dehors de la gare (vert ou non) avec un mobilier adapté est judicieux, cela peut être envisagé sur l'Esplanade de l'Europe ou sur la Place Horta, mais pas sur l'avenue PH. Spaak où il est envisagé de relocaliser la gare de bus et qui est très exposée au vent parce qu'elle est au pied de la Tour du Midi.
- Confier les éclairages artificiels à un spécialiste dans le cadre du réaménagement de la gare

Eléments à travailler :

- Travailler des solutions techniques permettant l'introduction de la lumière naturelle dans la gare pour apporter un confort d'usage de la gare. La lumière naturelle peut être également être utilisée comme un moyen pour orienter les usagers. Des ouvertures entre le niveau de la gare, des quais et de la station de métro devraient permettre une meilleure distribution de la lumière naturelle ainsi qu'une meilleure lisibilité de la gare dans son ensemble (voir exemple de la station intermodale Schuman où la visibilité du train, du métro est assurée par des vues d'un niveau à l'autre).
- Avoir une signalétique efficace et unifiée, non perturbée par des éléments publicitaires
- Faire des choix d'emplacements stratégiques pour les services aux voyageurs, les connexions avec les autres modes de transports publics ou privés (cf. pôle intermodal ci-après). Les choix doivent être liés à la perception de l'utilisateur. Celui-ci est replacé au centre de la conception des lieux.

ROTTERDAM CENTRAL

La gare et le piéton

La gare est le lieu par excellence du piéton

→ Les gares et les pôles multimodaux sont par excellence des nœuds de circulations... de piétons. Les transports collectifs - trains, métros, trams, bus - ne se pratiquent en effet qu'à pied.

→ Même si ces pôles se doivent d'être accessibles également aux véhicules particuliers, l'utilisateur devra nécessairement circuler à pied dans ces espaces. La priorité doit donc lui être donnée. Les aménagements de la gare, du pôle multimodal, de leurs abords et des espaces publics des quartiers qui les bordent, doivent être pensés dans cette optique.

A Rotterdam Central, l'ambition est de remettre le piéton au cœur du quartier de la gare

Le projet de réaménagement de la gare centrale de Rotterdam et de son quartier accorde une place fondamentale à la **qualité d'usage pour le piéton** :

→ Le constat : « Le quartier autour de la gare centrale n'avait pas bonne réputation. La qualité des lieux laissait à désirer, la place était submergée par la circulation [...]. A pied, il n'était pas évident de trouver son chemin de la gare jusqu'au centre. »¹

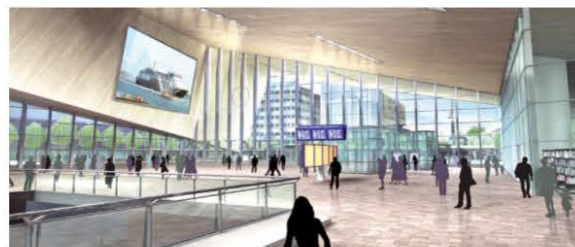
→ Le projet : « Devant la gare un vaste espace piéton permettra [...] de rejoindre le centre-ville, l'un des défis importants pour la Ville de Rotterdam étant de mieux relier cette partie du centre au quartier de la gare afin qu'ils deviennent un ensemble cohérent. Dehors, au niveau du sol, la municipalité [ambitieusement] de livrer un espace public de haute qualité conforme aux "normes de Rotterdam" [en matière d'aménagements publics], récemment ratifiées. »²

Dans la gare, priorité à la lisibilité et à la convivialité pour les usagers

→ Dans la gare, les concepteurs visent avant tout la lisibilité et la convivialité pour les usagers, avec :

- la création d'une seule grande toiture vitrée au-dessus des quais,
- d'une grande façade vitrée pour le hall,
- un soin particulier apporté à l'éclairage artificiel avec un spécialiste dans l'équipe de conception et réalisation,
- le choix de matériaux qualitatifs, tels que le verre, le bois, et l'acier pour la toiture du hall.

→ Marcel Blom, un des architectes, explique : « De partout dans la gare, le passager doit immédiatement percevoir où il se situe exactement, à la fois au sein de la gare et au sein de la ville. »³



Vue du projet Rotterdam Central - le hall côté centre-ville - Source : Rotterdam Centraal Journal » n°04/2007



Vue du projet Rotterdam Centraal : toiture sur les quais, vue vers le hall - Source : Ibid



Vue du projet Rotterdam Central - Source : Ibid



Vue générale du projet Rotterdam Central - le parvis et le hall
Source : Rotterdam Centraal Journal n°12/Juin 2011

¹ Peter M.J. Pol, Responsable des services de stratégie urbanistique de la ville de Rotterdam, in *Gares et Dynamiques Urbaines – Les enjeux de la grande vitesse*, sous la direction de Jean-Jacques Terrin, Ed. Parenthèses, Février 2011

² Ibid.

³ In « Rotterdam Centraal Journal » n°04/2007, newsletter de la Ville de Rotterdam sur le projet de la gare

La lisibilité des connexions avec tous les modes de transports publics et privés doit être assurée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Ceci suppose le cas échéant une relocalisation des différents modes et opérateurs de transport situés aux abords de la gare et une amélioration de la signalétique en prenant en compte les différents enjeux identifiés (améliorer les conditions d'usage, améliorer la visibilité et la lisibilité, déterminer la place du tramway, retravailler la rue couverte, la place de la voiture, informer le voyageur).

EurolmmoStar a travaillé sur une proposition de réorganisation de la mobilité. Il appartient désormais à la Région de se saisir de ce travail, de mettre l'ensemble des acteurs de la mobilité autour de la table et de faire naître un consensus sur une éventuelle relocalisation des différents modes, tout en préservant la qualité des espaces publics. Ce travail doit être réalisé avant le lancement d'un marché de conception des espaces publics.

Recommandations :

→ Lignes directrices d'un pôle intermodal :

- a) assurer une vraie visibilité pour l'ensemble des modes de transport depuis la sortie principale de la gare ;
- b) réduire les distances entre les différents modes de transport, ce qui implique de les concentrer au plus proche de la gare et les uns par rapport aux autres ;
- c) veiller à ce que l'emplacement de l'éventuelle future gare internationale conserve un lien de proximité fort avec le pôle intermodal ;
- d) s'assurer que des cheminements naturels mènent les usagers de la gare, depuis l'ensemble de ses parties, vers l'offre en transports publics ;
- e) renforcer ces cheminements naturels par une signalétique de qualité ;
- f) se référer à la partie « 3. Projets » de la présente note d'orientation pour une critique et des recommandations détaillées, mode par mode, en situation à court ou à long termes.

Orientation : Restructurer l'espace public autour de la gare pour lui donner plus de lisibilité, favoriser le cheminement piéton depuis le grand couloir vers le centre-ville et aménager les quadrilatères pour les intégrer à l'espace public

Proposition ARSIS

La porte de ville le long de la petite ceinture est renforcée par l'augmentation des gabarits des deux îlots situés de part et d'autre de la porte.

- Le cheminement piéton est favorisé depuis le grand couloir central nord-sud de la gare vers le centre-ville (vers le boulevard Lemonnier, l'avenue de Stalingrad et la rue Terre-Neuve) ;
- Le passage de la Petite Ceinture est facilité pour le piéton. La Petite Ceinture est retravaillée pour devenir plus urbaine ;
- L'espace sous les voies du petit quadrilatère est dégagé pour contribuer à recréer un parvis de gare (au droit de l'ancienne Place de la Constitution qui était le parvis de la gare du XIX^{ème} siècle d'Auguste Payen). Cet espace public est destiné à accueillir des occupations provisoires comme le marché ;
- Une entrée est pratiquée dans le grand quadrilatère au droit de la rue de l'Argonne pour accéder à la gare et au transport en commun, permettant de redonner un front à la gare (à l'endroit de l'ancienne façade de la façade de la gare du XIX^{ème} siècle), l'espace intérieur est occupé par des commerces, services et entrées vers le métro, un programme (commercial et de transport) pourrait être développé à cet endroit situé de façon stratégique pour renforcer le potentiel d'animation de la rue de l'Argonne;
- Les faces du grand quadrilatère doivent accueillir des fonctions accueillant du public et pouvant de ce fait contribuer à l'animation de l'espace public ;
- Réalisation d'un socle à la Tour du Midi permettant d'accueillir des fonctions accueillant du public ;
- L'augmentation de l'emprise et de la densité de l'îlot triangulaire compris entre le boulevard Jamar, la rue d'Argonne et l'Esplanade de l'Europe, afin notamment de réduire la largeur du boulevard Jamar dont la largeur n'est pas représentative de son rôle dans la structure urbaine. En effet la largeur importante du boulevard Jamar nuit à la lisibilité spatiale et à la lecture du lien vers le centre-ville ;
- Réaménagement de la place Bara ;
- L'augmentation des densités et gabarits sur la Petite Ceinture permet la création d'une porte de ville ainsi qu'un meilleur cadrage de la vue sur la gare et son parvis.
- La fermeture de l'îlot compris entre la rue Bara, la rue Ernest Blerot et l'avenue PH. Spaak (là où se situe le projet Victor)

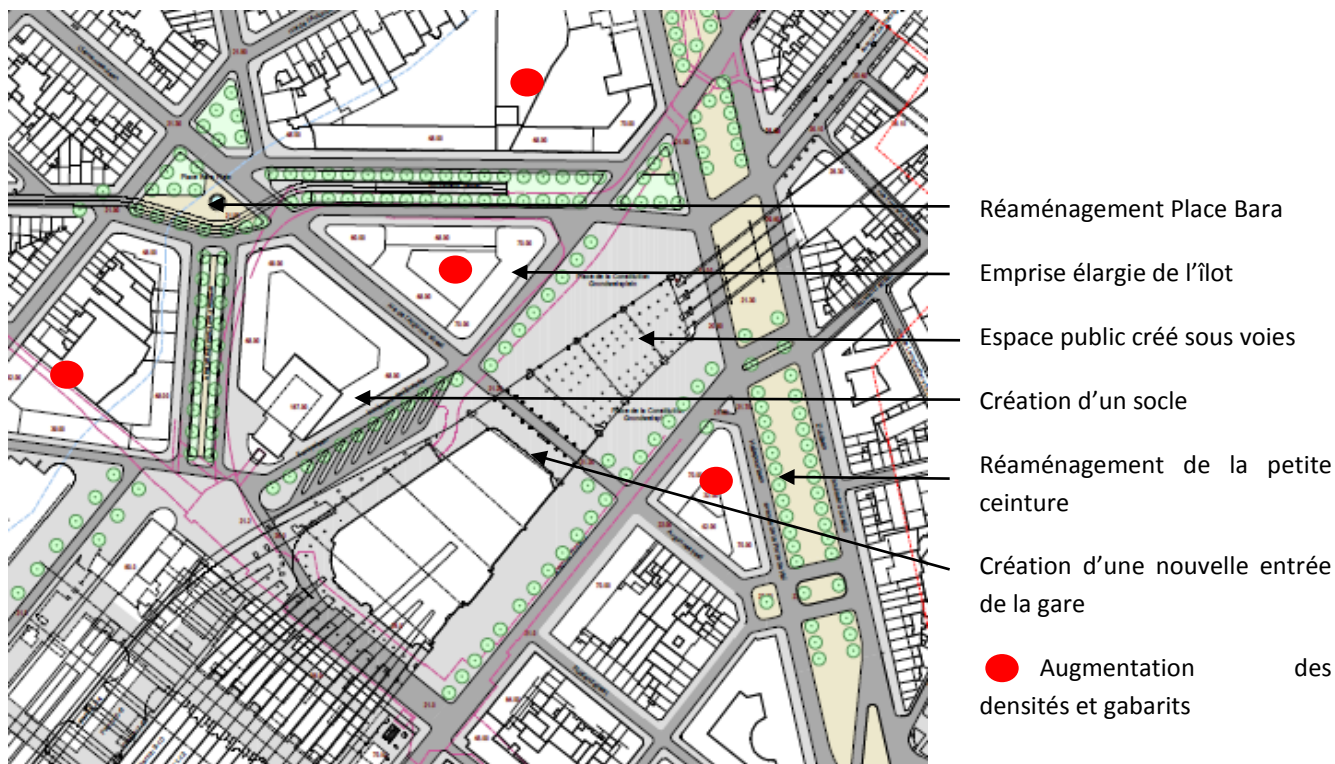
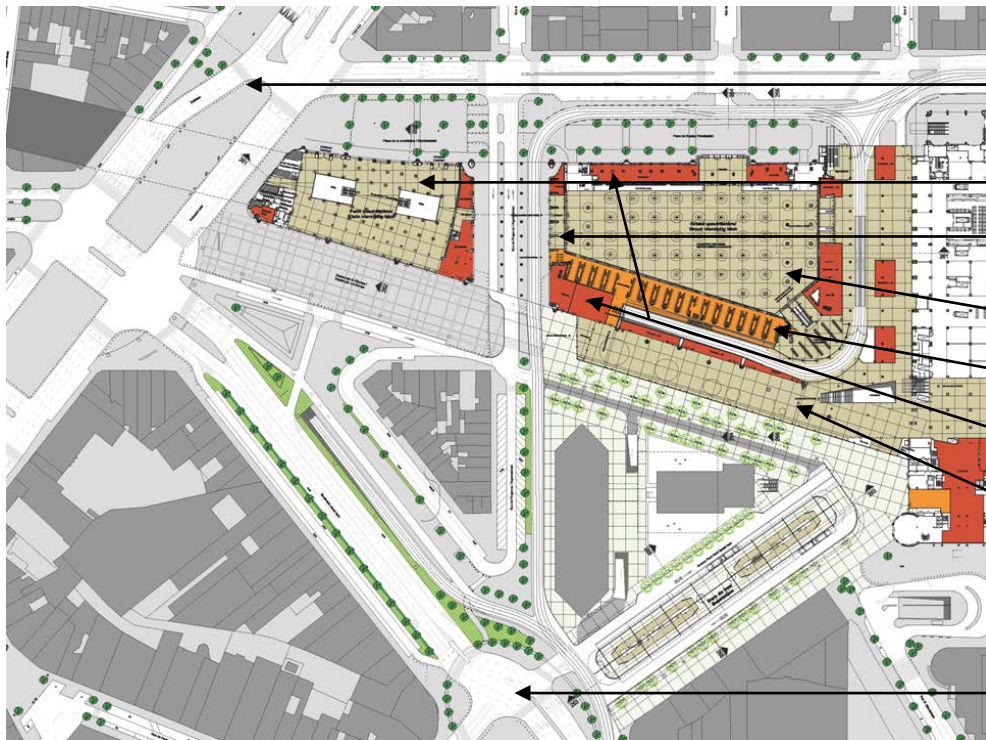


Illustration 138 : Proposition ARSIS de réaménagement de l'entrée de ville
 Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare du Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Proposition EuroImmoStar

- Les côtés du grand quadrilatère sont affectés en commerces. Les commerces côté Esplanade de l'Europe ne donnent pas sur l'espace public, mais sur un couloir créé le long du grand quadrilatère venant prolonger le grand couloir central de la gare ;
- Réaménagement de la place Bara ;
- Réaménagement de la Petite Ceinture ;
- L'espace sous les voies du petit quadrilatère est dégagé, mais l'accès est contrôlé par des grilles, ce n'est pas un espace public. Il est fermé le long de la rue de l'Argonne. L'utilisation de cet espace par le marché est envisagé ;
- Un parking vélo est aménagé dans le grand quadrilatère ;
- Une entrée dans la gare est possible depuis le grand quadrilatère, dont l'intérieur n'est pas affecté.



- Réaménagement de la petite ceinture
- Espace libre créé
- Nouvelle entrée de la gare
- Espace libre créé
- Parking vélos
- Commerces
- Couloir
- Réaménagement Place Bara

Illustration 139 : Proposition EurolmmoStar-Eurostation de réaménagement de l'entrée de ville
 Source : Présentation EurolmmoStar-Eurostation, atelier Mobilité Midi, 6 décembre 2011.

Proposition ADT

- Réaménager de façon qualitative et pour une multiplicité d'usages les espaces publics aux abords de la gare.
- Organiser un lien piéton fort et confortable entre la gare et le centre-ville : réaménager pour cela les espaces publics de l'Esplanade de l'Europe et la Petite Ceinture.
- Ouvrir les deux quadrilatères et les affecter à des occupations permanentes susceptibles d'animer l'espace public (notamment promenade entre la gare et le centre-ville) et d'interagir avec la gare
- Réaliser le parking vélos proposé par EurolmmoStar-Eurostation mais en améliorant sa visibilité.
- Ne pas réaliser le couloir proposé par EurolmmoStar-Eurostation parce que cela privatise une partie de l'espace public et contribue à renforcer sa déstructuration, parce que cela empêche un accès direct des commerces sur l'espace public et ne permet donc pas l'animation de cet espace.
- Créer les conditions pour pouvoir sélectionner le meilleur projet architectural possible à cet égard, la formule de mise en concurrence des concepteurs de type concours pourrait être une opportunité pour retenir le meilleur projet possible

→ Les points suivants doivent être approfondis :

- les propositions de réaménagement de l'espace public (notamment Petite Ceinture, Place Bara) doivent être définies dans le cadre d'une mission de maîtrise d'œuvre des espaces publics en lien avec les choix de mobilité à opérer dans le quartier.

- le petit quadrilatère peut être évidé mais il faut lui trouver une fonction ou un usage permettant une animation journalière et accueillant du public pour éviter les problèmes de propreté et d'insécurité. Il est particulièrement important de réussir l'animation de ce lieu car il constitue un jalon important dans le lien à établir entre la gare et le centre-ville. Il peut être envisagé d'accueillir les éléments suivants : halles de primeurs ou fleuristes, local associatif, local d'information sur le projet urbain, local d'ATRIUM, etc.. Il doit être totalement traversant pour permettre de rejoindre le second quadrilatère (et en visualiser l'entrée) et aller de part et d'autre des voies.

- le grand quadrilatère peut être une nouvelle entrée secondaire pour la gare, mais sans que cela nuise à la visibilité de l'entrée principale. Il faut aussi lui donner une affectation et une animation : maison de la Mobilité, équipements, commerces, éventuellement agrandissement du parking vélos proposé par EuroImmoStar et création d'un véritable 'hub' vélo à cet endroit, en combinant le parking couvert à un Point Vélo, à un pôle de service autour du vélo avec atelier de réparation, locations, vente, etc..., ainsi qu'à une borne 'Villo' ; assurer son accessibilité 24h/24

- étudier la possibilité de faire de l'intérieur de ce quadrilatère l'entrée vers les modes de transport souterrains (en leur donnant une visibilité : large ouverture dans le sol).

- le socle de la Tour du Midi peut être retravaillé notamment pour animer la face ouest de l'Esplanade de l'Europe, mais dans le cadre d'un projet global de réfection de la Tour afin de conserver son unité singulière dans le paysage.

- l'îlot triangulaire compris entre le boulevard Jamar, la rue d'Argonne et l'Esplanade de l'Europe doit être conservé dans l'optique de préserver cette morphologie traditionnelle. Il faut néanmoins développer une stratégie de rénovation de cet îlot et envisager un traitement paysager du boulevard Jamar.

- dialoguer avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre du projet de réaménagement de l'avenue de Stalingrad afin de préserver le principe de visibilité du lien vers le centre-ville (cf. partie 3.2.2 « Projet d'aménagement de l'avenue de Stalingrad - Ville de Bruxelles », p. 231)

- le travail de définition déjà mené sur le réaménagement des quadrilatères peut servir de base pour finaliser un programme.

KOOG AAN DE ZAAAN (AMSTERDAM)

Intégrer le viaduc dans la ville

Les enjeux du viaduc ferroviaire à la gare du Midi

→ L'animation des espaces situés sous le viaduc ferroviaire représente un enjeu majeur pour le quartier Midi. L'expérience positive de Recycart à la gare de la Chapelle est la preuve que cela peut fonctionner. Les environs immédiats de la gare du Midi et les différentes traversées sous les voies (rue couverte, rue de l'Argonne, petite ceinture, mais aussi rue des Vétérinaires au sud de la gare) sont aujourd'hui fortement handicapées par les façades aveugles des "quadri-latères" et les remblais.

→ Le dessous d'un viaduc, s'il n'est pas remblayé ou bouché, n'est pas nécessairement condamné à être un espace résiduel générateur d'insécurité et d'inconfort. Il peut aussi être intégré à la ville, à ses fonctions et à son animation, comme le montre l'exemple du viaduc autoroutier de Koog aan de Zaan aux Pays-Bas.

L'exemple du viaduc autoroutier de Koog aan de Zaan, en périphérie d'Amsterdam

→ Surmonter la coupure urbaine : « Le projet vise à restaurer la connexion entre les deux côtés de la ville, et à activer l'espace situé en-dessous de la route. »

→ Valoriser les espaces sous le viaduc : « Il y a eu une prise de conscience : au lieu d'être considérés comme un handicap, les vastes espaces situés sous la route sont devenus aux yeux de tous une opportunité. Il était devenu concevable qu'un nouveau type de vie urbaine y voie le jour : ce qui n'était qu'un sinistre parking, un non-lieu, une banlieue, pouvait devenir un espace mixte, un lieu attractif, une centralité. »

→ La condition pour que les usagers s'approprient ces nouveaux espaces : une conception avec eux, au plus près de leurs besoins. « Les usagers locaux (résidents et commerçants, de toutes générations) ont formulé de nombreuses propositions qui ont été prises comme point de départ du programme de la transformation du viaduc : entre autres, un supermarché, un fleuriste, un poissonnier, un parking de 120 places, une meilleure connexion avec la rivière, un « parc » et une « galerie de graffiti » (l'idée étant qu'en les autorisant à un endroit donné, ce serait plus facile de les interdire par ailleurs). Le plan a ensuite été développé en étroite collaboration entre le gouvernement local et la population.¹

→ Conception : NL Architects, Amsterdam, 2003. Livré en 2006.
Maître d'ouvrage : Gemeente Zaanstad



Photo Luuk Kramer



Photo Joren Musch



Photo Luuk Kramer



Photo Joren Musch



Photo Joren Musch

¹ Présentation du projet par le bureau NL Architects - Source : www.architonic.com, Traduction de l'anglais : ADT.

Orientation : Créer et renforcer les liens avec les quartiers voisins et restructurer les grands îlots de Cureghem

L'objectif est double. D'une part, améliorer les connexions entre les quartiers de part et d'autre des voies ferrées. D'autre part, favoriser la gare et ses abords comme pôle des quartiers et non pas comme coupure entre les quartiers.

Proposition ARSIS

- La connexion rue de l'Instruction / avenue Fonsny doit devenir un axe majeur parmi les traversées est-ouest de la gare présentées ci-avant.
- Les connexions suivantes doivent être renforcées (en créant de l'animation urbaine) : gare / centre-ville (boulevard Lemonnier, avenue Stalingrad, rue de Terre-Neuve), rue des Vétérinaires / rue Théodore Verhaegen, rue de l'Argonne de part et d'autre des voies.
- Dans la hiérarchie des traversées, celles de la rue de l'Instruction et de la rue de l'Argonne sont les plus importantes.
- Les grands îlots d'Anderlecht sont reconfigurés pour permettre un meilleur maillage du tissu urbain, augmenter leur urbanité ainsi que leur potentiel à se densifier.

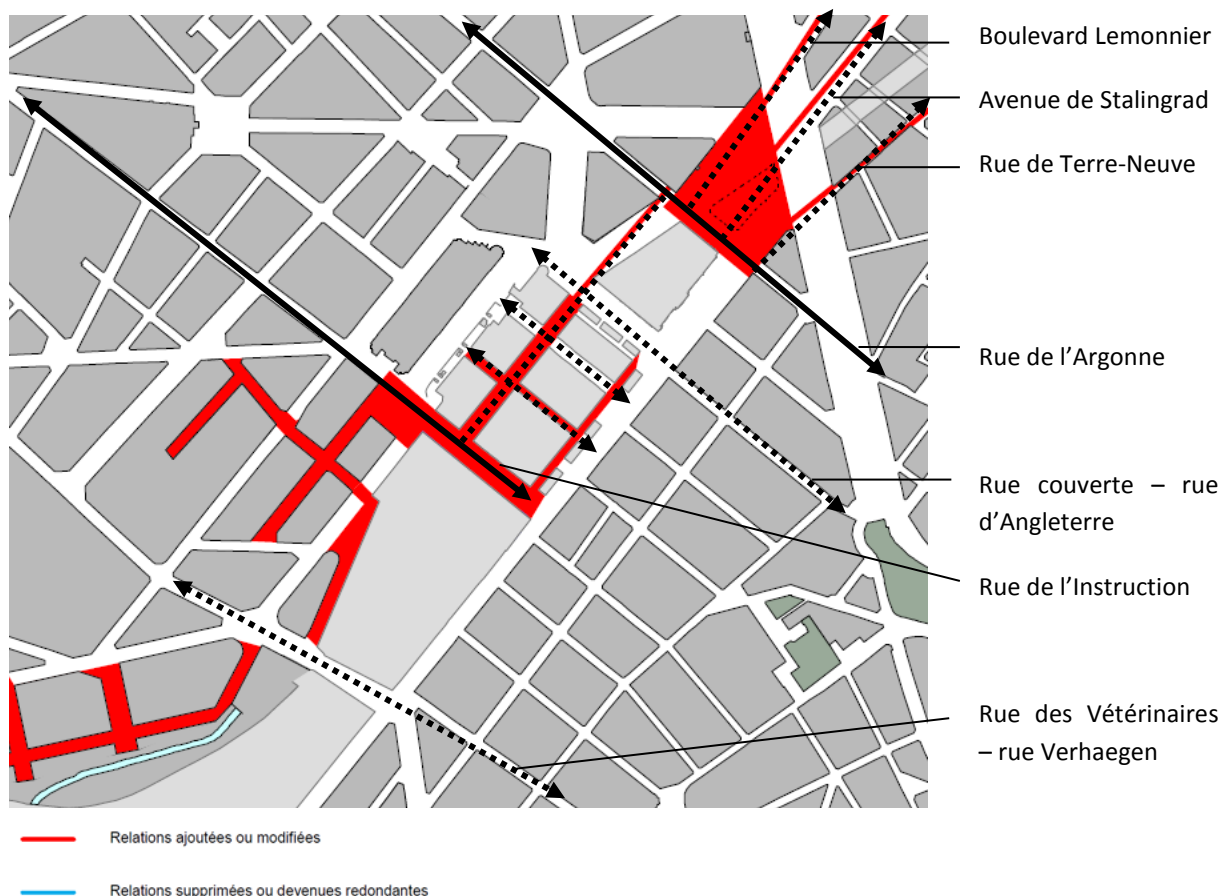


Illustration 140 : Proposition ARSIS de liens entre les quartiers

Source : ARSIS, Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers, 2008

Proposition EuroImmoStar

La proposition architecturale d'EuroImmoStar-Eurostation pour l'îlot France Bara consiste dans sa première version à ne pas scinder l'îlot et à démolir l'ensemble de son bâti. Dans sa seconde version, elle réunit deux îlots pour n'en former plus qu'un et démolit l'ensemble du bâti.



Illustration 141 : Evolution de l'emprise du projet EuroImmoStar Franque-Bara

Source : ADT, fond d'image : Google Maps

Proposition ADT

- Renforcer les trois axes de liaison avec le centre-ville : avenue de Stalingrad, boulevard Lemonnier, rue de Terre-Neuve
- Valoriser les axes traversants de la rue de l'Instruction, de la rue de l'Argonne et de la rue des Vétérinaires.
- Renforcer les connexions douces vers la Porte de Hal, vers le Canal, vers les squares (Pequeur, Aviation, etc.) par un aménagement adapté (ICR, promenades plantées, etc.)
- Restructurer les grands îlots de Cureghem afin d'améliorer la perméabilité du tissu.
- Travailler sur la conservation du patrimoine et l'identité architecturale et urbaine du quartier, favoriser les formes urbaines fortement connectées à l'espace public (en particulier conserver tous les îlots anciens situés entre la rue de Mérode et l'avenue Fonsny, l'îlot triangulaire Europe/Jamar, l'îlot « Tintin », les îlots anciens qui ont subsisté entre la rue Bara et la rue de France

→ Les points suivants doivent être approfondis :

- Division précise de l'îlot France-Bara à effectuer ;
- Possibilité de retravailler (rediviser l'îlot) l'îlot Bara-De Lijn à examiner ;

- Division précise des deux îlots compris entre les voies ferrées, la rue de France et la rue des Deux Gares à mener lorsque des possibilités de mutations foncières se dégageront⁵³, mais le principe même et les orientations proposées de division sont à maintenir ;

Orientation : Augmenter les densités et gabarits en tenant compte du contexte urbain

Proposition ARSIS

- Les densités et gabarits proposés par ARSIS sont corrélés à l'importance des axes urbains longs. Ils sont donc respectueux du tissu urbain existant et permettent d'augmenter le volume bâti dans un rapport étroit et respectueux avec l'espace public avoisinant.

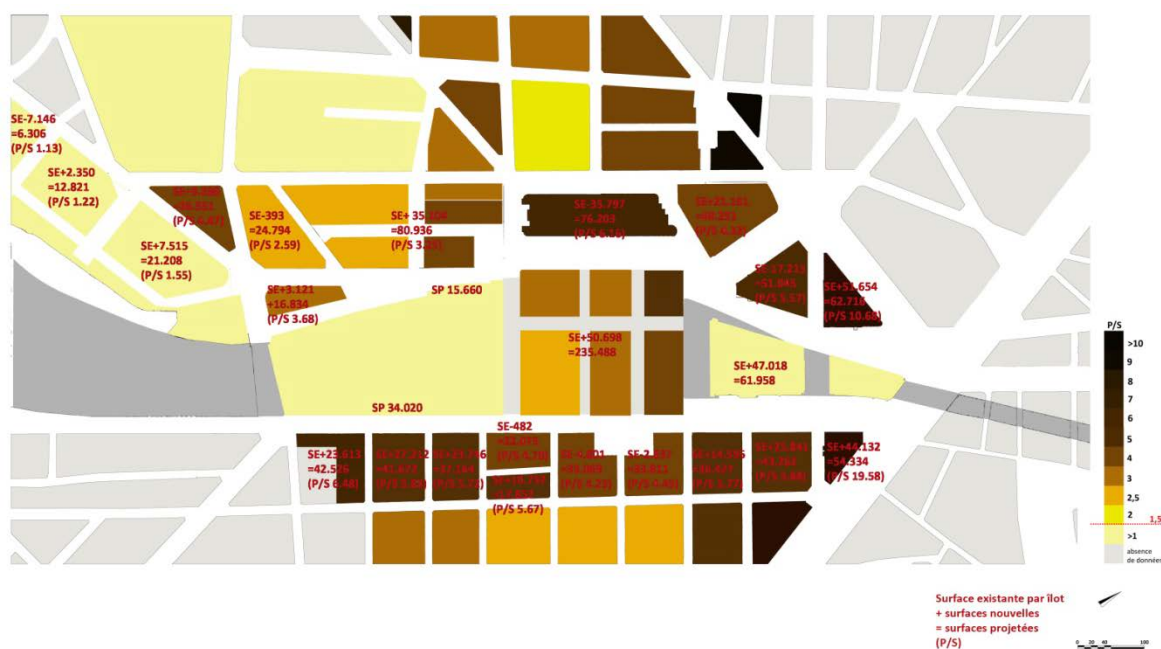


Illustration 142 : Proposition ARSIS de densités par îlots (P/S)

Source : ADT sur base de l'« Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008.

⁵³ L'îlot compris entre les voies ferrées et la rue des Deux gares est concerné par un changement d'affectation au profit du logement dans le cadre du PRAS démographique, ce qui pourrait le rendre plus rapidement mutable.

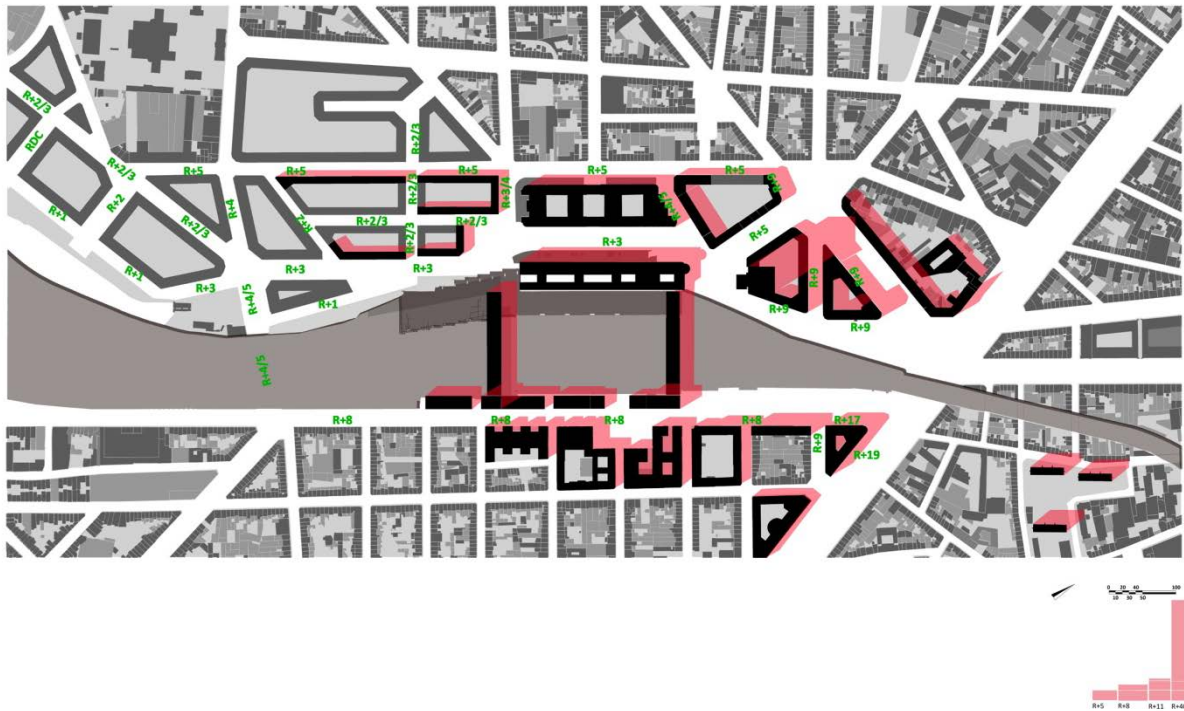


Illustration 143 : Proposition ARSIS de gabarits interprétée sur base d'îlots fermés et d'une épaisseur de bâti de 12 mètres

Source : ADT sur base de l'« Etude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », ARSIS, 2008. (Le bâti des nouveaux îlots est illustratif et repose sur une interprétation en îlot fermé de l'étude ARSIS)

Proposition ADT

→ Considérer la proposition d'ARSIS en termes de densités et gabarits, comme une base de travail pour l'élaboration d'un schéma directeur et donc comme une base pour les négociations qui devraient être menées rapidement avec les porteurs de projets immobiliers. Les densités et gabarits proposés par ARSIS sont corrélés à l'importance des axes urbains. Ils sont donc respectueux du tissu urbain existant et permettent d'augmenter le volume bâti dans un rapport étroit et respectueux avec l'espace public

Orientation : Créer de la mixité fonctionnelle

Proposition ARSIS

- La mixité fonctionnelle est imposée à l'îlot. Des propositions d'affectations sont réalisées en fonction de la nature plus ou moins structurante des axes sur lesquels donnent les îlots.

Proposition ADT

- Tendre vers une mixité fonctionnelle par îlot et si possible par immeuble. Pour la mixité fonctionnelle au bâtiment, la règle minimale est : la gare et les rez-de-chaussée des bâtiments à proximité de la gare (dans le périmètre opérationnel) doivent être animés par des fonctions accueillant du public. Une mixité fonctionnelle plus grande des bâtiments sera cependant recherchée et favorisée.
- Pour le projet Victor (+ Victoria) imposer la réalisation de surfaces supplémentaires dédiées au logement .
- Etablir un programme d'équipements pouvant être accueillis dans la gare, les quadrilatères, les bâtiments

Orientation : Une mobilité ambitieuse

Proposition ADT

- Garantir la mise en œuvre concrète des principes suivants :
 - principe de sécurisation des abords de la gare, au profit des usagers faibles ;
 - principe d'aménagement d'un pôle intermodal de qualité.
- A propos du principe de sécurisation des abords de la gare :
 - confirmer le périmètre proposé par EuroImmoStar et affiner ses contours (cf. *Carte 101 : Sécurisation des abords de la gare du Midi - piétons.*)
 - confirmer la faisabilité d'une absence de circulation (à tout le moins en journée) au sein de ce périmètre (voiture individuelle et transports publics), à l'exception de ceux à maintenir rue d'Argonne (passage voitures pour le K&R et tracé de certaines futures lignes de bus)
 - opérer en conséquence le réaménagement éventuel des espaces publics de l'Esplanade de l'Europe et de la rue Blerot de type espace partagé, n'incluant d'autorisation de circulation qu'en soirée
- A propos du principe de fluidification du trafic automobile
 - renoncer à toute création d'infrastructures automobiles lourdes, coûteuses et dont les avantages ne sont pas démontrés (toute infrastructure nouvelle présentant un effet d'appel participant à la congestion automobile plutôt qu'à sa réduction).
 - poursuivre l'effort de fluidification du trafic par d'autres aménagements et l'accompagner des mesures complémentaires exposées précédemment.
- par rapport au projet relatif au tram sur l'avenue Fonsny :

- s'il est fait choix de la maintenir en surface, profiter de la présence des transports en commun pour procéder à un réaménagement qualitatif des espaces publics, en faveur des modes actifs ;
 - s'il est fait choix de le mettre en souterrain, veiller à intégrer au mieux la trémie au sein de l'avenue Fonsny de manière à ce que cette trémie ne soit vécue ni comme une barrière ni comme un trou béant au milieu de l'avenue éventuellement en l'accolant au plus près possible du talus du chemin de fer ; ou en tentant de l'intégrer aux projets immobiliers de la SNCB sur l'avenue Fonsny)
- par rapport au projet de tram en site propre sur la rue de Fiennes
- Étudier un projet alternatif prenant appui sur une nouvelle boucle de circulation, réduisant à la base le trafic de transit empruntant quotidiennement la rue de Fiennes ;
 - Dégager une solution de compromis permettant de maintenir les liens entre le centre historique de la Commune et le centre-ville, et d'améliorer la vitesse commerciale des trams

EURAILLE

Favoriser la mixité fonctionnelle dans le quartier de la gare

La mixité fonctionnelle, même dans les quartiers d'affaires

→ Sur un panel d'opérations urbaines réalisées en France autour des gares TGV, « **les bureaux représentent entre un et deux tiers du programme selon les [projets étudiés], et l'idée de pôle tertiaire ou de quartier d'affaires figure systématiquement** » dans les intentions affichées.¹

→ Cependant « **la plupart des programmes valorisent la mixité fonctionnelle** » en proposant logements, bureaux, commerces, hôtellerie, et grands équipements publics ou privés. Celle-ci « **permet de créer de véritables quartiers, qui ne vivent pas seulement aux heures de bureaux. La fonction résidentielle constitue à ce titre un élément essentiel.** »²

→ Tableau comparatif des programmes bâtis des différentes opérations d'aménagement analysées³ :

	Grenoble	Le Mans	Lille	Lyon	Marseille
Programme total en m² nets	205 000 m ²	60 000 m ²	740 000 m ²	281 500 m ²	120 000 m ²
Bureaux	36%	quasi 100%	41%	66%	35%
logements	27%	1 résidence service	24%	24%	41%
commerces et activités	-	-	14%	7%	6%
hôtellerie	4%	1 hôtel	6%	-	6%
équipements publics	33%	-	15%	3%	12%
Equipements publics et/ou éléments phares	Ecole supérieure de commerce, gymnase et cité scolaire, Palais de Justice	-	Lille Grand Palais	-	Pôle multimodal/bibliothèque universitaire / laboratoire de recherche

Suite du tableau :

	Nantes	Montpellier	Nîmes	Bâle
Programme total en m² nets	130 000 m ²	95 000 m ²	60 000 m ²	212 000 m ²
Bureaux	54%	26%	16%	30%
logements	1000	63%	25%	54%
commerces et activités	-	-	14%	14%
hôtellerie	-	-	-	-
équipements publics	-	11%	?	2%
Equipements publics et/ou éléments phares	Collège/piscine/pôle multimodal	Pôle multimodal/école primaire	Tribunal de grande instance/ Centre de congrès	Ecole publique

→ Même s'ils visent à créer des quartiers d'affaire, ces projets prévoient tous (sauf au Mans) une importante mixité fonctionnelle.

¹ Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gares TGV, étude réalisée par Partenaires Développement pour le compte de la ville de Liège, en 2005.

² Ibid

³ Source : Ibid

Les stratégies des développeurs de bureaux dépendent aussi de l'urbanité des lieux

→ L'urbanité est un facteur décisif dans les choix d'implantation des entreprises, plus encore que le prix du m² ou l'ampleur du projet immobilier.

→ En 2010, DTZ Research constate, à l'étude des différents projets de gare TGV en Belgique (Bruxelles, Anvers, Liège), que : "Generally, the private operator strategies reveal that for superior office development around stations, **urbanity counts for at least as much as accessibility**. The effects of project scale or price are often not enough to compensate for what may be lacking in terms of environment."⁴

L'exemple d'Euralille

→ Conscients de cet enjeu pour **Euralille**, les décideurs lillois ont cherché à « **créer de toutes pièces un grand quartier d'affaires, inscrit dans le prolongement du tissu urbain du centre-ville et capable d'assurer une mixité de fonctions : centre commercial, parc des expositions, école de commerce, logements...** »⁵.

→ Ainsi, **la proportion de bureaux dans les ZAC Euralille 1 et 2 n'a atteint que 41% du programme global.**

→ L'enjeu de la mixité fonctionnelle y était d'autant plus important qu'il s'agissait de créer un nouveau morceau de ville autour d'une nouvelle gare.



Tour du Crédit Lyonnais, au-dessus de la gare Lille Europe. Source : Ecole Normale Supérieure de Paris - Géographie - Compte-rendu de terrain - Lille et l'aire métropolitaine lilloise, 2011.

⁴ In DTZ Insight, 6 September 2010, High-speed railway stations impact towards a high speed market.

⁵ Francis Ampe, ancien directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, in Gares et dynamiques urbaines - Les Enjeux de la grande vitesse, sous la Direction de Jean-Jacques Terrin, Editions Parenthèses, Février 2011.

Orientation : Positionnement commercial

Proposition ADT

- Déterminer une stratégie commerciale globale intégrant l'ensemble des commerces et des acteurs (gare + extérieurs à la gare)
- Favoriser le commerce pour animer les espaces publics notamment Place Horta, Esplanade de l'Europe, et place de Russie
- Créer un groupe de travail spécifique, regroupant a minima Atrium, les communes, la SNCB.

Orientation : Positionnement marché immobilier tertiaire

Proposition ADT

- créer les conditions pour conserver la SNCB dans le quartier. Il convient donc de veiller à autoriser un développement pouvant accueillir ses besoins d'hébergement, tout en rationalisant ses occupations et en assurant une intégration urbanistique au reste du quartier ;
- assurer une certaine dynamique immobilière tertiaire dans le quartier en permettant les besoins d'expansion, l'arrivée de nouveaux occupants. Il convient donc de créer de la disponibilité, avec des surfaces correspondant aux standards actuels du marché ;
- développer une stratégie immobilière, en diminuant la part d'entreprises publiques et de back office (qui amènent peu de vie pour le quartier) en ciblant par exemple des entreprises d'un certain domaine d'activités. L'installation d'équipements, type enseignement universitaire, peut permettre un changement d'image et contribuer à créer un cluster d'entreprises gravitant autour. Le développement d'une offre de service qualitative (horeca, commerces de proximité, crèches, équipements sportifs...) participe également à cette dynamique ;
- Développer une politique de marketing pour le quartier qui est aujourd'hui, le quartier d'affaires européen le mieux desservi. Mais ne développer cette communication que lorsque des changements significatifs sur le terrain se seront produits, notamment réaménagement de la gare, des espaces publics, signalétique correcte, etc.
- Une offre retail qualitative est essentielle pour le développement de l'occupation tertiaire privée mais également pour l'ensemble des autres fonctions du quartier. Un travail de positionnement et redéveloppement commercial devrait être réalisé avec la SNCB et ATRIUM pour répondre aux attentes divergentes des navetteurs locaux, du trafic international, des occupants de bureaux et habitants du quartier. A partir du noyau commercial de la gare, le développement d'une offre commerciale donnant sur les espaces publics aux abords permettrait d'améliorer très sensiblement l'attractivité et de diminuer le sentiment perçu d'insécurité.

→ En plus du potentiel de développement lié aux besoins (non rencontrés) du public « usager » actuel, il faut poser la question du développement d'un nœud commercial moyen travaillant sur une zone de chalandise plus large. Ce travail devrait être réalisé dans le cadre d'un repositionnement général du quartier. La demande en surfaces commerciale est très importante à Bruxelles et il est important de pouvoir la maintenir en ville.

L' EFFET TGV SUR L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES, MYTHES OU RÉALITÉS ?

A la demande de la ville de Liège, la société *Partenaires Développement* a réalisé en 2005 une **Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gares TGV**.

Le TGV : un facteur parmi d'autres de l'attractivité des territoires

L'étude de *Partenaires Développement* s'appuie sur une analyse bibliographique, datant d'octobre 2005, portant sur 30 ouvrages au sujet de l'effet TGV. En voici les principales conclusions¹:

« **D'une manière générale et à l'exception de ceux sur la mobilité, les effets [de l'arrivée du TGV] sont rarement immédiats et ils sont difficiles à isoler.**

« L'intensité des effets dépendra de :

- La qualité de la gare TGV
- L'existence préalable de potentialités (foncier disponible, accès en transports collectifs, environnement socio-économique)
- La dynamique locale et la mobilisation des acteurs ; la volonté politique ; les mesures d'accompagnement. »

Des effets indirects et inégaux sur l'implantation des entreprises

→ En termes de développement économique, « à court terme on constate peu de délocalisations ou d'implantations d'entreprises, spécifiquement liées à la grande vitesse ferroviaire. C'est un des critères mais il n'est pas suffisant pour décider de la localisation d'activités. »

→ L'exemple du quartier de la gare TGV du Mans (quartier **Novaxis**) en est symptomatique : ce sont principalement des entreprises locales qui se sont déplacées vers le quartier de la gare (1/3), ou parfois des petites entreprises de services parisiennes, attirées par le prix modéré de l'immobilier et la proximité de Paris (1/3). Au début des années 2000, les principaux occupants de Novaxis étaient : La Poste, l'Agence Nationale Pour l'Emploi, les Mutuelles du Mans Assurances (MMA), l'Union des Mutualités Sarthoises.

Une image de modernité, catalyseur de projets de développement

→ « La grande vitesse accentue la mobilité de populations déjà mobiles (cadres du tertiaire supérieur et étudiants) plus qu'elle n'en génère de nouvelles ».

→ Elle « est associée à une image de modernité et d'accessibilité (...) Elle rapproche les territoires au moins autant dans les perceptions que dans les réalités. Elle fait évoluer les représentations en raccourcissant les temps d'accès. »

→ Mais ce n'est qu' « un facteur parmi d'autres de l'attractivité des territoires » (...) Son absence peut être pénalisante mais elle n'est pas nécessairement déterminante dans le développement. »

→ Elle joue « un effet catalyseur sur les projets de développement économique et d'aménagement urbain. C'est souvent plus à l'occasion qu'à cause de l'arrivée de la grande vitesse, que les acteurs économiques et politiques mettent en œuvre des projets de développement. »

Pour renouveler un quartier, la gare TGV doit s'inscrire dans un projet urbain

→ « Les effets sur les opérations urbanistiques dépendent, eux, de nombreux facteurs : en particulier la disponibilité du foncier, l'accessibilité en transports collectifs, l'intégration dans un projet urbain. »

L'arrivée du TGV n'a d'effet sur l'attractivité d'un territoire que si elle s'inscrit dans un projet global, clair, capable de mobiliser l'ensemble des acteurs

→ « Ces effets sont souvent conditionnés par des actions d'accompagnement. Ainsi :

- la mobilité dépend de l'organisation des rabattements [en transports en commun] ;
- L'image [dépend] de la clarté des positionnements et des stratégies de communication ;
- L'essor économique, des programmes immobiliers et d'une politique volontariste d'accueil d'entreprises ;
- Le développement du tourisme, des capacités hôtelières, de la notoriété et des produits proposés. »

→ « Ces politiques ont d'autant plus de succès qu'elles sont coordonnées en amont de l'arrivée du nouveau service ferroviaire et qu'elles s'inscrivent dans les dynamiques du territoire. [...] L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur un territoire peut [en effet y] accentuer les réseaux, les partenariats, les logiques de projet. »



¹ Toutes les citations de ce document proviennent de l'*Analyse Comparative d'opération d'aménagement de quartiers de gare*, réalisée par *Partenaires Développement* pour le compte de la Ville de Liège en 2005.

4.1.1 UN OUTIL OPÉRATIONNEL : LE « SCHÉMA DIRECTEUR »

Pour préciser les principes urbains répertoriés ci-dessus et procurer à la Région bruxelloise une grille de lecture en vue du dialogue avec les porteurs de projets, il convient d'établir un « schéma directeur » (type « plan-guide) pour le quartier de la gare du Midi. Il sera établi par un urbaniste-conseil, désigné après une mise en concurrence. Par ailleurs, il serait investi d'une mission de conseil, sur le long terme, pour le suivi de l'ensemble des développements dans le périmètre défini.

L'outil du « schéma directeur », pris en charge et suivi par un urbaniste sur le long terme, présente l'avantage de la souplesse et du dialogue, ce que peut moins permettre un PPAS qui est un outil réglementaire. Pour faire face au temps long du projet urbain, aux évolutions de la conjoncture, aux incertitudes des projets immobiliers, un PPAS peut ne pas suffire. Un schéma directeur, dont la mise en œuvre est suivie sur le long terme et le plan adapté en fonction des évolutions du contexte, peut s'adapter à ces aléas, tout en restant fidèle aux orientations stratégiques, grâce à l'urbaniste qui l'anime et qui reste le garant du respect des objectifs politiques.

Ce « schéma directeur » est une étude complémentaire. Il ne s'agit pas de tout reprendre à zéro mais bien de donner corps et forme aux orientations visées ci-dessus. Celles-ci auront été validées préalablement par la Région et les acteurs concernés et intégrées au cahier des charges de la consultation.

Les objectifs de la mission :

- définir les grandes orientations urbaines, y compris les liens avec les grandes zones de projets voisines (le canal avec le projet Abatan et le PPAS de Biestebroeck, la ZIR Van Volxem) ;
- définir les actions à mettre en œuvre (tant sur les espaces publics que les constructions, dont notamment les équipements) ;
- définir les prescriptions urbaines et architecturales destinées aux concepteurs des projets immobiliers et des espaces publics ;
- accompagner les porteurs de projets des constructions et des espaces publics en garantissant le respect du projet urbain, et le cas échéant en le mettant à jour au fur et à mesure ;
- proposer des aménagements ou des occupations temporaires des chantiers afin de faire vivre ces lieux au plus vite et pendant la période des chantiers.

Le cas échéant, ce plan serait traduit dans un PPAS pour les éléments qui dérogent au RRU (gabarits notamment) ou au PRAS (affectations).

LA GARE DE LEUVEN : UN PROJET URBAIN INTÉGRÉ

Les faits

La transformation de la gare centrale de Leuven et des quartiers environnants a été engagée dans les années 1990.

Aujourd'hui :

- les projets sur la gare et la rive Ouest des voies (Tiensevest) sont achevés,
- un second projet urbain est en cours de réalisation sur la rive Est des voies (Kop Van Kessel-Lo : urbanisation de l'ancienne gare de formation et réalisation d'un parc public de 2 ha le long des voies)
- la reconversion d'une vaste friche urbaine dans le centre de Kessel-Lo est à l'étude.

Méthode : un plan directeur partagé par tous les acteurs et une équipe technique garante de sa mise en œuvre opérationnelle

Tous les projets situés le long des voies ferrées, côté Ouest et côté Est, ont fait l'objet d'un plan d'ensemble dès 1994. Celui-ci a ensuite été décliné, progressivement, en divers projets, publics et privés, toujours encadrés de près par les pouvoirs locaux.

Les pouvoirs publics se sont fait accompagner, tout au long du processus, d'un « Project Team », urbaniste-conseil, chargé de :

- concevoir le plan directeur,
- conseiller les autorités locales,
- accompagner l'ensemble des opérateurs, à la fois pour les projets d'infrastructures, d'espaces publics, de gare, immobiliers privés, ou d'équipements publics.

Déroulement du projet (Gare et Tiensevest) :

1994 : création d'un comité de pilotage composé de la Ville de Leuven, la Région Flamande, la SNCB et De Lijn (un représentant politique et un représentant technique par structure).

1994 : désignation par le comité de pilotage d'un « Project Team stadsontwerp », composé d'urbanistes-architectes de l'Université de Louvain, dirigée par l'architecte Marcel Smets, pour réaliser un plan directeur.

1995 : approbation du plan directeur

1996 : sur base de ce plan directeur, désignation d'un architecte urbaniste pour la conception du plan d'aménagement de la zone de la gare : Manuel de Solà Morales

De 1996 à 2002 : conception et réalisation des projets, dans un dialogue étroit entre chaque Maître d'ouvrage, le project team et Manuel de Solà.

Décryptage : les clés d'un projet urbain intégré

→ Le comité de pilotage, présidé par la Ville de Leuven, est garant de la vision publique globale. Les autorités locales, élues au suffrage universel, sont mieux à même de défendre les intérêts des citoyens qu'un opérateur technique tel que la SNCB. Dans le projet urbain, les intérêts des citoyens doivent en effet primer sur les intérêts particuliers des différents opérateurs techniques.

→ La Ville de Leuven (et non pas la SNCB) assure la maîtrise d'ouvrage du Project Team et la Région Flamande celle de la mission de Manuel de Solà. La vision publique globale prime ainsi sur les intérêts techniques particuliers dans l'ensemble des projets.

→ L'adhésion de tous les acteurs au projet est garantie par la rigueur du processus de validation :

- le comité de pilotage se réunit une fois par mois systématiquement autour du travail du Project Team ;
- chaque membre soumet à chaque fois le projet à ses autorités et avale l'étape.

→ L'urbaniste-conseil (le « ProjectTeam ») assure la cohérence entre le plan directeur de départ et les projets mis en œuvre :

- il est désigné pour toute la durée des projets ;
- sa mission recouvre l'ensemble des enjeux (urbanisme, architecture et transports) ;
- il contrôle l'ensemble des projets techniques de la conception à la réalisation, même si les plans d'exécution et les travaux sont réalisés par les techniciens de chacun des Maîtres d'ouvrage (SNCB pour les ouvrages ferroviaires, ou Région Flamande pour les espaces publics autour de la gare par exemple) ;
- Cette collaboration étroite permet de réintégrer sans cesse la vision globale et la qualité d'usage dans les phases techniques de conception et de réalisation.
- Par exemple le tunnel piéton transversal aux voies ferrées, a ainsi fait l'objet de nombreux allers et retours entre la SNCB, le ProjectTeam et Manuel de Solà. Suite à cela, la SNCB a finalement intégré des dispositifs d'éclairage naturel, la mise en place d'une co-gestion de ces espaces par les agents de la SNCB et la police de la Ville...



4.1.2 DÉFINITION D'UN PROGRAMME D'ÉQUIPEMENTS

Dans l'objectif de répondre aux besoins de la population, d'apporter de la mixité fonctionnelle et de créer un potentiel d'animation des espaces publics, il est nécessaire de programmer l'installation d'équipements dans le quartier.

L'élaboration de ce programme d'équipements doit permettre d'organiser la concertation sur une affectation des quadrilatères et un programme d'équipements dans la gare et les nouveaux îlots.

Le diagnostic a mis en évidence un certain nombre de carence en matières d'équipements dans les quartiers, notamment pour l'accueil de la petite enfance, les écoles maternelles et primaires, mais aussi en termes d'équipements culturels de vocation locale et d'équipements sportifs.

Sur la base notamment de « l'étude d'inventaire et de définition des besoins en équipements » menée par le BRAT pour le compte de l'ADT, des diagnostics des contrats de quartiers, de « l'inventaire des équipements errants » réalisé par l'ADT, une liste d'équipements nécessaires ou souhaitables peut être établie. Les caractéristiques physiques, les modes de gestion et les modalités envisageables de financement de ceux-ci doivent être investigués.

Prioritairement, il convient d'accueillir des équipements dans les ensembles suivants :

- la gare ;
- les quadrilatères ;
- les nouveaux ensembles : îlots France-Bara, îlot Bara-Blerot-Spaak (Victor) éventuellement îlot Argonne – Jamar) ;
- les ensembles pouvant être rénovés : îlot Jamar-Argonne-Esplanade de l'Europe, îlot Midi-Argonne Fonsny, îlot Tour du Midi, îlot Horta-Bara (Côte d'Or).

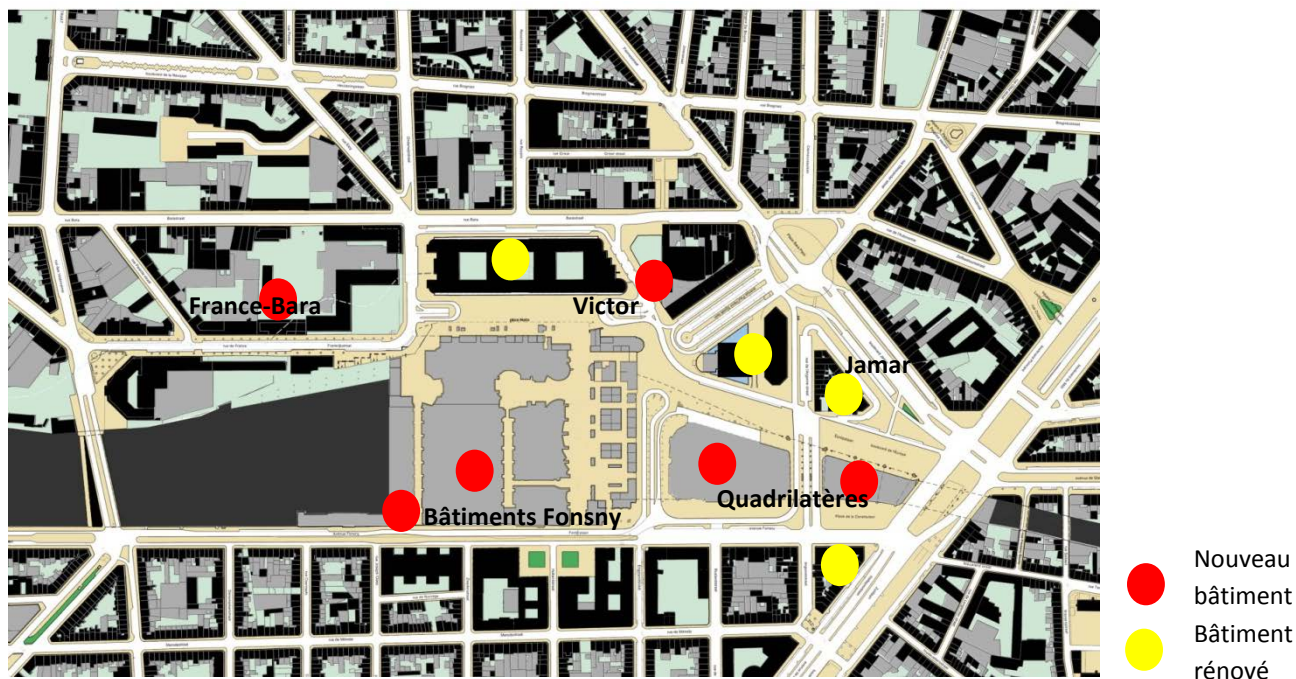


Illustration 144 : Localisation des îlots devant faire l'objet d'une réflexion sur l'installation d'équipements
Source : ADT

Liste non exhaustive et indicative d'équipements pouvant être implantées dans le quartier :

- antenne ATRIUM visible ;
- Maison de la Mobilité ;
- Information touristique
- Scientastic (pas en dessous des voies) ;
- Plasticarium ;
- Accueil sans abris / toxicomanes ;
- Affiches de l'ancienne imprimerie Marci (en collaboration avec le musée de la Louvière).

4.1.3 RÉORGANISATION DE LA MOBILITÉ AUX ABORDS DE LA GARE

En lien avec le schéma directeur, selon le processus itératif énoncé ci-avant, une étude, appuyée sur un modèle dynamique et multimodal, devrait être lancée, permettant de servir ultérieurement d'outil d'aide à la décision :

- sur la définition du programme immobilier nouveau, dont les caractéristiques doivent rester compatibles avec le potentiel du site (ampleur, localisation, affectations, parkings,...) :
- sur la définition des infrastructures complémentaires de mobilité nécessaires pour accompagner ce programme et éviter les pertes d'accessibilité
- sur les ajustements de la planification temporelle des différentes phases du programme immobilier et des compléments d'offre en transports en commun, sans négliger l'impact de la montée en puissance de la tarification routière, régulateur par excellence du report modal.

Un travail en trois temps doit idéalement être envisagé :

- Dans le cadre du schéma directeur : définition de scénarios de développements urbanistiques de base (il s'agit d'éviter de mener plusieurs Etudes d'Incidences consécutives (une par projet immobilier), avec le risque de mettre en évidence des mesures d'accompagnement propres à chaque projet pour en assurer l'acceptabilité individuelle, mais dont l'addition ne serait pas suffisante pour maîtriser les impacts

globaux de ces projets), un comité technique aurait pour mission de retenir 3 scénarios « soutenables » pour le développement du quartier. Ces 3 scénarios feraient l'objet d'une validation par le comité de pilotage (cf. point « La gouvernance », p. 314). Le fait d'aboutir à 3 scénarios permettra de tester une version minimum, maximum et médiane de pression immobilière. Ces scénarios de base devront faire apparaître toutes les caractéristiques fondamentales permettant une modélisation de l'impact mobilité (localisation et type d'affectation, parkings, nombre d'emplois, d'habitants et visiteurs, position des entrées et sorties piétonnes et parkings, etc. Pour chaque scénario, le phasage réaliste de la montée en puissance du programme sera proposé.

- Lancement d'une étude de mobilité multimodale dont l'objectif est d'évaluer l'impact des scénarios, au niveau local et régional, à différents horizons temporels, tenant compte d'une part du phasage de la programmation immobilière et d'autre part des étapes successives prévisibles des actions d'Iris 2, dont la tarification routière.
- Optimisation du programme immobilier, des actions d'amélioration des transports en commun et modes actifs, du plan de circulation, et formulation de mesures d'accompagnement, en concertation étroite avec le comité technique, pour validation ultérieure par le comité de pilotage.

Recommandations :

1. Réaliser une modélisation des impacts probables, en termes de mobilité, de l'ensemble du programme de développement immobilier en projet sur le quartier Midi (3 scénarios possibles – cf. ci-avant).

Les travaux réalisés par Euroimmostar-Eurostation constituent une base de travail. Il convient cependant de remédier aux lacunes constatées (données parcellaires, absence de prise en compte de la situation future, etc.)

Le Pilote de cette étude serait le maître d'ouvrage du schéma directeur en lien avec Bruxelles Mobilité.

L'appui technique serait réalisé par un expert mobilité et un bureau d'études spécialisé en modélisation.

2. Définir un nouveau périmètre, plus large, permettant d'élaborer une vision mobilité globale pour le Sud-Ouest de la Région bruxelloise, intégrant :
 - les objectifs du Plan IRIS II ;
 - les objectifs de protection des quartiers habités et de renvoi du trafic de transit sur les axes métropolitains et principaux ;
 - les impacts de l'ensemble des développements urbains prévus dans ce périmètre élargi, en ce compris les développements prévus sur la zone Biestebroeck et ceux prévisibles au sein du quartier Cureghem.
- Réaliser les modélisations utiles au sein de ce périmètre.
3. Sur base des résultats de ces modélisations, et selon un processus itératif, ajuster le programme urbain de manière à faire converger le type d'affectations, leur volume, la demande en déplacement, les parts modales et les infrastructures de mobilité.

- Valider ce nouveau programme ainsi que la proposition de relocalisation des différents modes de transport.
4. A défaut d'étude mobilité complémentaire, dans tous les cas, limiter autant que faire se peut l'impact négatif des différents projets immobiliers en termes de mobilité, sur la zone d'étude, en veillant :
- à appuyer le projet urbain sur l'excellente accessibilité en transports en commun, en misant par ailleurs sur des équipements collectifs en voitures partagées et vélos en libre-service
 - à réduire drastiquement le volume d'emplacements de parking qui pourraient être alloués pour les différents projets :
 - tendre vers le scénario 0 parking doit être envisagé pour les immeubles de bureaux
 - aller bien au-delà des normes RRU en ce qui concerne les possibilités de stationnement pour le logement
 - éviter la création de toute nouvelle infrastructure qui n'aurait qu'un effet d'encouragement à l'utilisation de la voiture individuelle
5. Conférer à la zone Midi un statut « hors normes » ou « zone RRU A+ » et la confirmer en tant que zone laboratoire pour une mobilité ambitieuse.

4.1.4 CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS

Lorsque l'ensemble des éléments repris ci-dessus (projet urbain, mobilité, programmation des équipements) seront définis et validés, il sera possible de lancer un projet de réaménagement des espaces publics aux abords de la gare.

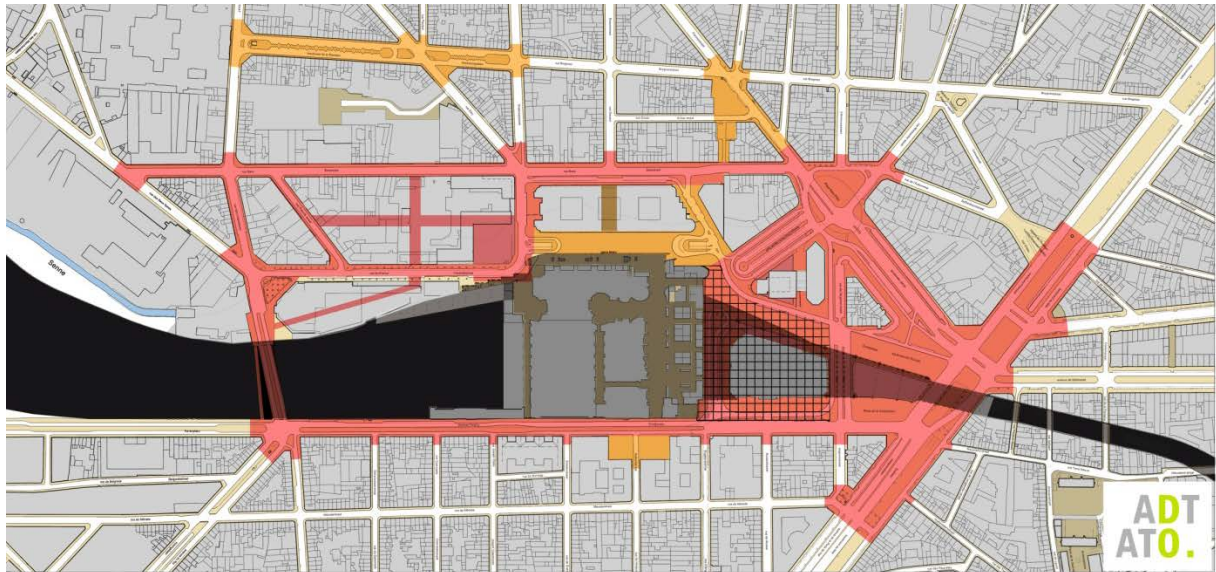
Hiérarchie des espaces à réaménager

La carte ci-dessous reprend les espaces publics dont le réaménagement doit être envisagé en hiérarchisant de la façon suivante :

- en rouge figurent les espaces qu'il convient de réaménager de façon prioritaire parce qu'ils contribuent à l'amélioration globale du quartier et à sa visibilité à l'échelle régionale. Il s'agit des espaces suivants :
 - l'ensemble constitué par la rue couverte, la Place de la Constitution, l'Esplanade de l'Europe, les quadrilatères, la Petite Ceinture, l'avenue Spaak, le lien avec l'avenue de Stalingrad⁵⁴ : c'est l'ensemble de ces espaces publics qui doivent être conçus de façon à faciliter le lien entre la gare et le centre-ville et les liens transversaux à la vallée (rue de l'Argonne et rue couverte). L'intervention sur cet ensemble est dépendante de la reconfiguration du pôle intermodal et donc des choix de réorganisation spatiale des différents modes de déplacements aux abords de la gare.
 - l'arrière gare : la volonté d'ouvrir la gare sur ses 4 côtés impose de revoir les aménagements à l'arrière de la gare afin de valoriser ces espaces (rue et tunnel des Vétérinaires, rue de France) et de structurer le tissu urbain environnant ;

⁵⁴ Le réaménagement de la berme centrale de l'avenue de Stalingrad fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme en cours. Il convient de faire le lien entre l'aménagement de cet espace et les espaces publics autour de la gare de manière à créer un lien fort entre le centre-ville et la gare.

- la Place Bara : la Place Bara représente un vaste espace public mais dont les qualités d'usage sont très faibles. La réorganisation des flux et un aménagement au profit du piéton doivent y être conçus. L'ADT propose de relier la place à une partie des fronts bâtis de celle-ci pour favoriser son animation. Une vigilance doit être apportée sur son ensoleillement.
 - le boulevard Jamar : un réaménagement du boulevard Jamar doit être réalisé afin de réduire l'emprise de la voiture, de mieux intégrer la trémie de tram et d'améliorer sa qualité paysagère.
 - la rue Bara : son statut de voirie métropolitaine ne permet pas une circulation apaisée, mais des aménagements en faveur de sa traversée et notamment de tous les carrefours doivent être réalisés pour faciliter les liens entre la gare et Cureghem. Son traitement qualitatif en grand boulevard urbain peut être envisagé.
 - l'avenue Fonsny afin de sécuriser les traversées piétonnes de cette avenue
- en orange figurent les espaces qu'il convient de réaménager car leur configuration actuelle en restreint les usages :
- la place Horta : la conception actuelle de la place Horta est déséquilibrée car animée que d'un seul côté par des commerces;
 - la place Marcel Broodthaers : quoique très récemment aménagée, elle présente de nombreux défauts de conception dont celui d'interdire environ la moitié de son espace à tout usage.
 - le boulevard de la Révision : sa configuration est remarquable mais son aménagement actuel qui laisse la part belle au stationnement automobile nuit à l'agrément que pourrait apporter cet espace ;
 - les espaces au-dessus de la percée du métro entre la rue Bara, la rue Grisar et la rue de Fiennes : la portion comprise entre la rue Bara et la rue Grisar est quasi en permanence fermée alors que le quartier manque cruellement d'espaces verts et de jeux. Or il existe attenant à cette portion de parc un bâtiment ouvert sur celui-ci (et que le propriétaire semble vouloir vendre) qui pourrait accueillir un équipement assurant un contrôle social des lieux. La portion entre la rue Grisar et la rue de Fiennes mériterait quant à elle un réaménagement de qualité.



Carte 148 : Réaménagement des espaces publics

Source : ADT

Au-delà de ces principaux espaces, existent de nombreux espaces publics à réinvestir dans les quartiers du périmètre d'observation. Certains font déjà l'objet d'interventions dans le cadre de contrats de quartiers. On constate que plus on s'éloigne de la gare où se situent les espaces publics les plus déstructurés, plus il s'agit essentiellement de requalifier ces espaces et non de les reconfigurer car ils possèdent déjà des qualités de composition urbaine (ex. le boulevard de la Révision), hormis pour ceux situés au pied des grands ensembles de logements.

Il s'agit également de trouver des espaces disponibles et de mettre en place les conditions pour créer des espaces verts (publics et privés) dans ces quartiers qui en manquent.

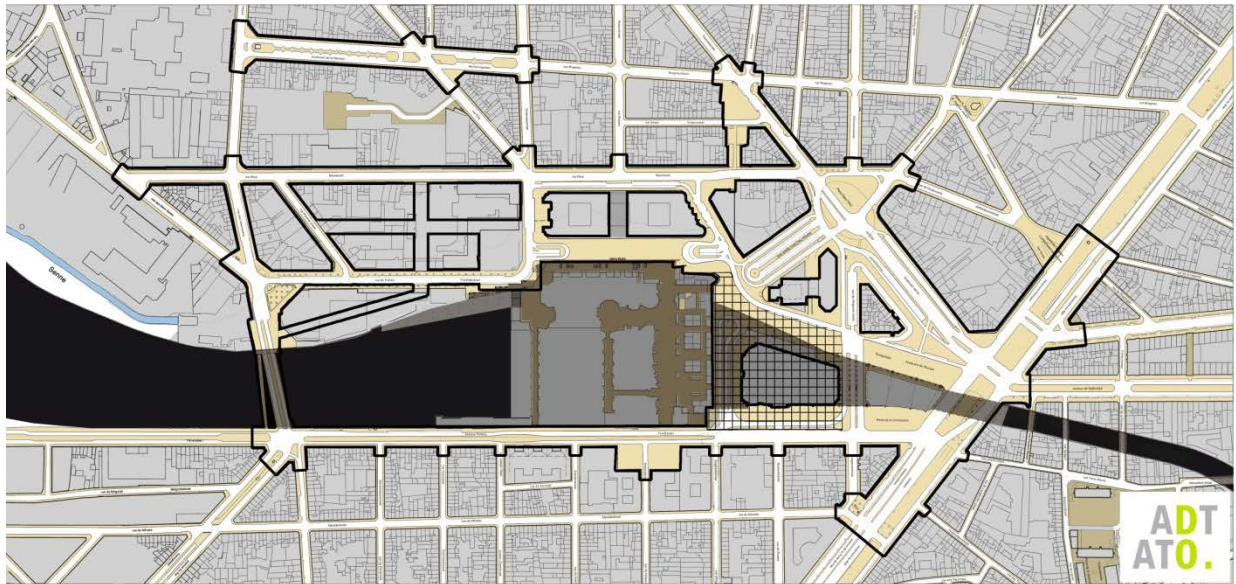
Lancement d'un concours pour la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation des espaces publics

Afin de créer des espaces publics de qualité, tant en termes d'usage que paysager,, il est proposé de lancer un marché pour la conception de l'ensemble des espaces publics aux abords de la Gare dans un objectif de qualité d'usage et paysagère. Le recours à un seul concepteur permettra de donner une identité commune à tous ces lieux et de concevoir les cheminements entre ces espaces à une échelle pertinente.

Ce concepteur devra réunir a minima les métiers suivants : paysagiste, architecte, éclairagiste, bureau d'études mobilité, bureau d'études VRD. Le mandataire devra être architecte ou paysagiste.

Ce marché serait lancé suite à une mise en concurrence avec publicité européenne permettant de choisir le meilleur projet pour ces espaces.

Il est proposé de demander au lauréat de réaliser les études de conception de l'ensemble des espaces publics repris sur la carte ci-après :



 PERIMETRE DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Plan 2 : Proposition de périmètre de réaménagement des espaces publics

Source : ADT, carte de synthèse des conclusions 'Espaces publics' de l'atelier Urbanisme organisé par l'ADT dans le cadre de l'élaboration de ce rapport, 2011.

L'enclenchement de la phase d'études d'exécution et de suivi des travaux s'effectuerait par tranches successives en fonction d'un phasage opérationnel à déterminer selon les contraintes de la ou des maîtrises d'ouvrage de ces espaces et du calendrier des travaux des infrastructures de mobilité.

Il est souhaité qu'à cette étape, le mandataire ne délègue pas la totalité de la mission aux bureaux d'études techniques. Il doit toujours être responsable du suivi des travaux afin d'être le garant du respect du projet de sa conception à sa réalisation.

4.2 MISE EN OEUVRE DU PROJET URBAIN

4.2.1 LA GOUVERNANCE

L'enjeu de la gouvernance du projet urbain du quartier Midi est de créer les conditions d'un projet de qualité et partagé entre tous les acteurs concernés.

Un projet régional à élaborer en concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes

Le statut du quartier Midi dans les plans stratégiques (zone levier dans le PRD, zone stratégique dans le PDI), ainsi que sa localisation à la charnière de plusieurs communes, implique que le pilotage du projet soit porté par la Région de Bruxelles-Capitale, tant au niveau politique que technique.

La Région doit dans le cadre de ce projet dialoguer avec de nombreux acteurs publics et privés, au premier titre desquels figurent les quatre communes concernées et la SNCB en tant qu'acteur majeur.

Le projet doit être construit en coordination étroite avec la SNCB car la réorganisation de la gare et de la mobilité dans le quartier est une priorité à traiter.

Le pilotage politique

La définition d'un projet urbain revient à la sphère politique. Il est donc nécessaire de mettre en place un comité de pilotage politique rassemblant les entités publiques impliquées dans le projet.

Ce comité doit être l'organe de décision. Il est composé exclusivement de mandataires politiques fédéraux, régionaux et communaux ou de leurs représentants et de la SNCB, à savoir⁵⁵ :

- les ministres régionaux concernés ;
- les bourgmestres des quatre communes concernées (Anderlecht, Ville de Bruxelles, Forest, Saint-Gilles);
- le ministre fédéral ayant la tutelle sur la SNCB ;
- le directeur général de la SNCB ;
- le Ministre ayant BELIRIS dans ses attributions.

La présidence est assurée par le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale ou son représentant. Les acteurs techniques (sur le principe d'un représentant par structure) seront invités à participer pour répondre aux questions techniques des mandataires ou de leur représentants mais ne sont pas membres du comité de pilotage ;

Cet organe valide, entre autres :

- Le programme urbain (équilibre entre fonctions et nature des affectations);
- Toutes les étapes d'élaboration du projet urbain ;
- Le phasage du projet urbain ;
- Les prescriptions données aux auteurs de projets dans la zone ;
- Le financement du projet.

⁵⁵ Sa composition est proche de l'actuel comité de pilotage des abords de la Gare du Midi mais en supprimant les acteurs techniques et en l'ouvrant aux mandataires de la Ville de Bruxelles et de la commune de Forest.

Le(s) comité(s) technique(s)

En amont du comité de pilotage politique doit se tenir un comité technique en charge d'examiner au niveau technique les alternatives de projets qui sont présentées pour validation au niveau politique. Le comité technique n'a pas de pouvoir décisionnel. Il doit veiller à ce que les solutions et orientations de projets présentées au comité de pilotage soient techniquement, économiquement faisables et urbanistiquement souhaitables. Il rassemble les techniciens des administrations régionales, des organismes pararégionaux, des communes concernés et de la SNCB.

Il peut se décliner en plusieurs comités techniques thématiques, dont inévitablement un sur le thème de la mobilité. La composition du comité peut varier en fonction des sujets traités et être avec une composition large à certains moments et resserrée à d'autres.

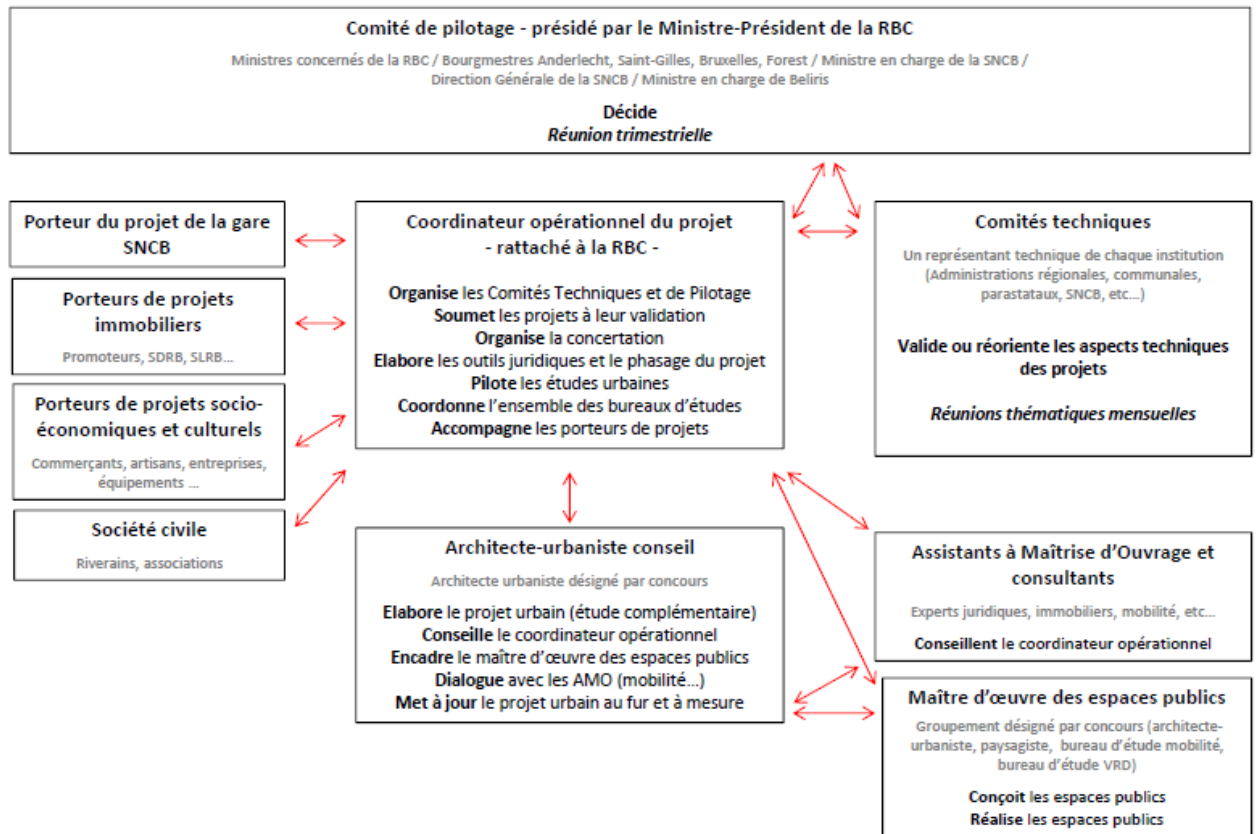
Il doit comprendre les gestionnaires des infrastructures et espaces publics concernés afin que la gestion soit toujours intégrée dès la conception des projets.

Le coordinateur opérationnel du projet

L'animation d'un projet urbain de cette envergure nécessite qu'un coordinateur assure le suivi opérationnel du projet. En tant que projet régional, il est nécessaire que ce coordinateur soit un acteur régional et défende les intérêts régionaux. Cette mission de pilotage et de coordination doit assurer le lien entre d'une part, les orientations politiques et d'autre part, le travail technique. Il est le point de passage obligé de tous les porteurs de projet dans la zone.

Il est important que cette coordination opérationnelle soit inscrite dans la durée et intervienne tant dans la phase d'études que dans la phase de réalisation afin d'assurer une cohérence entre ces deux moments du projet, qui peuvent aussi se retrouver imbriqués en raison d'un avancement différencié des projets.

Le schéma illustratif d'organisation de la gouvernance du projet urbain



ANVERS CENTRAL : DE « KIEVIT I » À « KIEVIT II »

Arrivée du TGV à Anvers Central et « Kievit I »

À la fin des années 1990, parallèlement aux projets de refonte de la gare d'Anvers Central en vue de l'arrivée du TGV, Eurostation a confié une mission de Masterplan aux architectes-urbanistes hollandais de l'agence MVRDV pour le développement des terrains longeant les voies, à l'Est.

Dès 2000, le promoteur Robelco achète une vaste emprise d'environ 1,3 ha, située juste à côté de la future « arrière-gare », sur Langekievitstraat. C'est l'ancien site de l'hôtel Switel, détruit par un incendie dans les années 1990. Le promoteur lance des études pour l'urbanisation de ce site, exclusivement affecté en bureaux.

Parallèlement le Gouvernement Flamand lance l'élaboration d'un plan juridique d'affectation du sol (le « GRUP » : « gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan »), qui est approuvé en 2003. Il traduit les orientations du masterplan de MVRDV et entérine le projet de Robelco.



Monolithique, introverti, exclusivement minéral, ce nouvel ensemble de bureaux soulève de nombreuses contestations des riverains de ce quartier par ailleurs très résidentiel. Dans un ouvrage consacré à Anvers et paru en 2011, Ariella Masbounji l'analyse ainsi : « Kievit I est d'une grande médiocrité architecturale, avec une densité et une mono-fonctionnalité qui ont suscité une résistance farouche dans le quartier ».¹

« Kievit II »

« Pour les 1,9 ha de terrains restant à aménager (Kievit II), la Ville a donc décidé d'assumer la régie directe avec un nouveau projet. Celui-ci prévoit de ne conserver que les 2/3 des constructions prévues, réduit significativement les constructions élevées et denses, et accorde une plus grande mixité fonctionnelle et une attention particulière aux besoins de l'espace public. »²

Le masterplan pour la 2^e phase du projet Kievit II a été élaboré par l'Agence de planification des grands projets de la Ville d'Anvers, AG Stadsplanning.

Ce masterplan nécessite des adaptations du GRUP de 2003, afin de respecter les nouveaux objectifs de la Ville. Un nouveau GRUP devait donc être approuvé fin 2011. Outre la participation des habitants, les nouveaux objectifs de la Ville en termes de programme et de forme urbaine sont les suivants :

→ Ménager une mixité fonctionnelle en imposant un minimum de 30% de logements dans chaque îlot et des rez-de-chaussée dédiés aux commerces, activités artisanales, culturelles, associatives...

¹ In Anvers, Faire aimer la ville, sous la Direction d'Ariella Masbounji, Éditions Le Moniteur, Juillet 2011

² Ibid.

→ Donner la priorité aux espaces publics, en tenant compte en premier lieu des usages des habitants, présents et futurs :

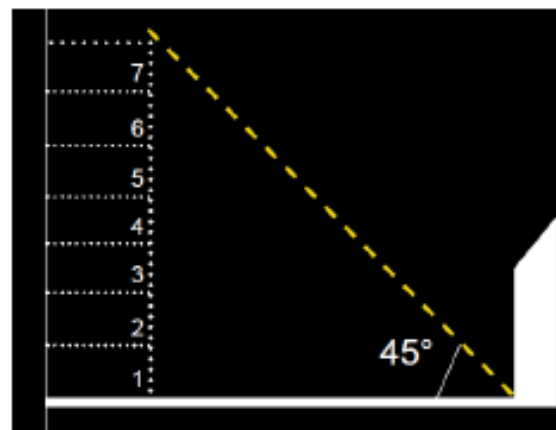
- les emprises réservées aux espaces publics sont sensiblement étendues par rapport au GRUP de 2003 (cf schéma ci-dessous³).



- La Ville d'Anvers lancera un concours de programmation et de conception de ces espaces afin d'en préciser les usages exacts (parcs, voiries, jeux d'enfants, etc...) et d'assurer une qualité optimale de conception ;

→ Limiter les gabarits afin de ménager un rapport acceptable entre l'existant et le projet, là où le GRUP de 2003 n'imposait aucune prescription en termes de gabarits ou de densité.

- Les emprises à bâtir ont été réduites au profit des espaces publics (cf schéma ci-dessus).
- Une règle de prospect⁴ a été définie, de concert avec les habitants, fixant un rapport maximal entre la largeur des espaces non bâtis et la hauteur du bâti. Dans le cas de Kievit II, on obtient une limite de 7 niveaux (R+6). Néanmoins, des exceptions sont autorisées ponctuellement : plus hautes (jusqu'à R+13) en bordure des lieux ou axes structurants, plus basses autour des éléments existants conservés (R+4).



→ Elaborer un projet partagé avec les propriétaires et occupants actuels du site : la synagogue et le siège des scouts seront intégrés dans le projet.

³ Extrait d'une présentation du projet par AG Stadsplanning en date d'octobre 2008, transmise par AG Stadsplanning à l'ADT en décembre 2011.

⁴ « Manière de regarder un objet (Litré). Par extension, distance horizontale autorisée entre un bâtiment et le bâtiment voisin ou l'alignement opposé d'une voie publique. Les règles de prospect ont pour objet d'assurer un éclairage minimal et de réduire les vues entre voisins. » In Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, Sous la Direction de Pierre Merlin et Françoise Choay, Ed. Presses Universitaires de France, 1988, dernière mise à jour 2010.

4.2.2 POINTS D'ATTENTION POUR CONCERTE ET S'APPROPRIER UN PROJET URBAIN

Créer les conditions pour que le projet urbain se réalise suppose avant tout chose, d'organiser l'appropriation du projet par les acteurs tant publics que privés.

Pour permettre cette appropriation et garantir le respect du projet urbain lors de la phase de mise en œuvre, les principes suivants doivent être respectés.

La communication et la concertation sur le projet urbain

Le projet urbain est le résultat d'une négociation. Il est donc important que les acteurs de sa mise en œuvre, ses bénéficiaires (usagers et habitants) et la société civile puissent faire valoir leurs points de vue dans la phase d'élaboration et après son adoption.

Une fois le projet urbain adopté par la Région, il doit être rendu public car c'est le cadre dans lequel doivent s'inscrire les différentes initiatives publiques et privées. C'est dans ce cadre que doit s'établir la négociation avec les porteurs de projets. Idéalement, le projet urbain devrait être soumis à enquête publique.

Cette communication est essentielle, car elle permet de donner à tous les acteurs les mêmes règles de jeu. Il s'agit d'éviter la situation où un projet urbain est défini et n'est pas appliqué comme c'est en partie le cas aujourd'hui.

La communication permettra également de lancer des opérations de marketing pour la zone et de contribuer à son changement d'image notamment pour attirer de nouveaux investisseurs dans le quartier (notamment privés).

Outre l'aspect « diffusion des règles du jeu », la communication permet d'associer la société civile au projet et de développer des initiatives citoyennes permettant de faire vivre le projet et de se l'approprier. Outre l'information sur le projet, la population peut être concertée sur le programme des équipements et sur l'aménagement des espaces public car l'expertise des habitants sur ces domaines sera bénéfique pour élaborer des projets adaptés aux besoins et usages.

La participation apportera des garanties supplémentaires au projet urbain, en termes de :

- Pertinence du projet : les habitants du quartier, les usagers et plus largement les bruxellois peuvent apporter une contribution à la définition des usages et la détermination des besoins ;
- Appropriation du projet et donc, par la suite, animation du futur quartier : les gens qui auront participé à l'élaboration du projet se l'approprieront plus facilement et rapidement qu'un projet inconnu ou « parachuté ».
- Dynamisme socio-économique et mixité fonctionnelle du projet : l'association de tous les acteurs à l'élaboration du projet en amont permet de créer des opportunités : fédérer des commerçants, artisans, associations ou entreprises qui pourraient développer leurs activités au sein du futur projet urbain.
- Consensus politique : la participation permet de désamorcer les conflits en amont.

BOULOGNE-BILLANCOURT - ILE SEGUIN RIVES DE SEINE

Concevoir la transformation de la ville avec et pour ses habitants et usagers

Créer une dynamique de développement par la clarté des projets et la communication

→ Pour qu'un projet urbain revalorise l'image du territoire, elle doit néanmoins être rendue visible. C'est pourquoi les projets qui l'entourent (nouvelle gare, nouveaux espaces publics, développement immobiliers et économiques) doivent faire l'objet d'un projet clair et d'une stratégie de communication de la part des pouvoirs publics.

→ Si les pouvoirs publics veulent valoriser le dynamisme de leur territoire, ils doivent avant tout incarner eux-mêmes ce dynamisme, aux yeux des habitants et forces vives.

→ D'où l'enjeu d'un projet politique fort et d'une stratégie de communication permettant de le faire connaître. Ce projet pourra ensuite faire levier sur les dynamiques de développement privées.

La communication d'un grand projet urbain : l'exemple du projet Ile Seguin-Rives de Seine à Boulogne-Billancourt (France)

→ Incarner le projet à travers un lieu dédié à l'information : à Boulogne, un nouveau pavillon d'information verra bientôt le jour sur l'Ile Seguin : lieu d'exposition accessible à tous, sur l'histoire, le présent et l'avenir de l'île et de l'ancien site Renault, avec des images d'archives, des films, des témoignages, des interviews, des maquettes...



Vue du nouveau pavillon d'information de l'île Seguin - Source : www.ileseguin-rivesdeSeine.fr

→ Rendre l'information disponible en temps réel avec un site web, alimenté quotidiennement et une newsletter dédiés au projet, avec les informations de chantier, les décisions prises pour le projet, le dispositif de concertation, etc...



Page d'accueil du site web du projet - www.ileseguin-rivesdeSeine.fr

→ Ces moyens de communication ne se substituent pas aux dispositifs réglementaires d'information et de concertation prévus par la loi. Ils en sont complémentaires.

Créer une dynamique de développement par la participation des habitants et des acteurs du territoire à la conception du projet

→ Au-delà de la communication, la participation des habitants et futurs usagers à la conception des projets apporte des garanties supplémentaires en termes de :

- **Pertinence du projet** : ce sont eux qui connaissent le mieux leurs usages, leurs besoins et leurs souhaits ;
- **Appropriation du projet et donc, par la suite, animation du futur quartier** : les gens qui auront participé à l'élaboration du projet se l'approprieront beaucoup plus facilement et rapidement qu'un projet inconnu ou « parachuté ».
- **Dynamisme socio-économique et mixité fonctionnelle du projet** : l'association de tous les acteurs à l'élaboration du projet en amont permet de créer des opportunités : fédérer des commerçants, artisans, associations ou entreprises qui pourraient développer leurs activités au sein du futur projet urbain.
- **Consensus politique** : la participation permet de désamorcer les conflits en amont.

→ A Boulogne-Billancourt, même pendant la phase opérationnelle, l'aménageur a créé une Commission, permettant de rassembler les associations : « Réunions régulières organisées autour de 6 groupes de travail, visites de chantier, rencontres avec les architectes et les promoteurs, études, informations et échanges autour de l'avancement de l'opération sont au cœur de cette collaboration. »¹

Favoriser l'appropriation du projet par les habitants et usagers avec un phasage adapté

→ Le succès d'un projet urbain – à plus forte raison un quartier de gare – se mesurera à l'intensité de la vie urbaine qui s'y développera. Faire venir les gens le plus tôt possible sur le site permet de favoriser cette intensité en inscrivant le site dans leurs représentations, dans leurs usages et habitudes.

→ L'enjeu : si le projet est développé sur une friche urbaine, il s'agira d'attirer les gens dans un lieu qui n'existait pas pour eux auparavant, un non-lieu. Si c'est un quartier existant, il s'agira d'éviter que la période de chantier n'en fasse un non-lieu, caché par des palissades et inaccessible au public. La temporalité longue des projets urbains peut en effet impacter fortement la perception des usagers et donc l'image d'un lieu.

→ Pour que les gens s'approprient le site, on peut par exemple :

- Livrer les espaces publics en premier et au plus tôt (quitte à ce qu'ils soient provisoires dans un premier temps)
- Animer les espaces en chantier et les friches par des affectations temporaires ou des événements ponctuels (événements culturels par exemple)

→ A Boulogne-Billancourt, un parc provisoire, préfigurant le futur parc, a été mis en place par le paysagiste Michel Desvignes. Il permet au public d'accéder à l'île avant même la réalisation des projets prévus. Ce parc, ouvert en juin 2010, est déjà très fréquenté. Un restaurant s'y est récemment ouvert, en septembre 2011. Le public assiste et participe ainsi en temps réel à la transformation de l'île.



Au premier plan, le parc provisoire de Michel Desvignes. Au fond, quartier du Pont-de-Sèvres et anciens terrains Renault en chantier – Photo ADT, octobre 2010.

¹ Extrait du site web du projet www.ileseguin-rivesdeSeine.fr

La mise en concurrence des auteurs de projets

La mise en concurrence des auteurs de projet peut contribuer à créer du consensus autour d'un projet (cf. projet de réaménagement de la place Flagey à Ixelles). Pour un site, un programme et des prescriptions urbaines identiques, il est possible d'élaborer différents projets architecturaux dont les qualités en termes d'urbanité (insertion urbaine et paysagère) et d'habitabilité⁵⁶ (qualités d'usages) peuvent varier. Ce constat est également valable pour les espaces publics. L'organisation de procédures permettant une mise en concurrence entre plusieurs projets sur un même site peut permettre de retenir le meilleur projet.

On gagnerait à proposer ces procédures de type concours à tous les porteurs de projets publics, y compris la SNCB. Des formules analogues peuvent être proposées aux porteurs de projets privés et imposées lorsque le projet est d'importance (projets de taille supérieure à 10 000 m²⁵⁷ ou situés à des emplacements stratégiques).

Pour les porteurs de projets privés, non soumis à la réglementation des marchés publics, des formules souples peuvent être étudiées. Il est possible d'imaginer les formules suivantes selon la nature et l'ampleur des projets :

- mise en concurrence de plusieurs concepteurs sur base d'une formule calquée sur le concours d'architecture ;
- mise en concurrence de plusieurs concepteurs (dont la liste est convenue d'un commun accord entre le porteur de projet privé et l'autorité publique) sur base d'un travail relativement léger type note d'orientation + croquis illustratifs + audition ;
- dans les 2 cas présentés ci-avant, il convient de mettre en place un comité d'avis composé entre autre du porteur de projet privé, d'acteurs publics : mandataires ou représentants de la Région et de(s) la commune(s) concernée par le projet, le bMa, le coordinateur de projet Midi, l'urbaniste-conseil du projet urbain. La décision finale du choix du concepteur revient évidemment au porteur de projet privé.

La clarification du rôle des différentes maîtrises d'ouvrage intervenant dans le périmètre du quartier Midi

Le partage des espaces et des compétences entre chaque maîtrise d'ouvrage doit être clair. Chaque maîtrise d'ouvrage doit intervenir sur le périmètre où elle est légitime. Si des transferts financiers peuvent s'effectuer entre différentes maîtrises d'ouvrage, le portage du projet et des responsabilités incombe par contre au maître d'ouvrage légitime. Mais chaque maîtrise d'ouvrage doit organiser la concertation avec ses partenaires sur ses projets.

Il est donc proposé la répartition suivante des maîtrises d'ouvrage tant pour les études que les réalisations, notamment :

- le projet urbain doit être piloté par la Région ;
- l'étude mobilité doit être pilotée par la Région ;
- gare et propriétés SNCB: pilotage par la SNCB ;
- espaces publics : Région en concertation avec les communes.

⁵⁶ Termes du référentiel du bMa

⁵⁷ C'est le volume qui était défini dans le schéma directeur du quartier européen pour procéder à ce type de procédures.

4.2.3 LES MOYENS

L’instruction des permis : l’établissement d’un P.I.R.

Le recours à un Périmètre d’Intérêt Régional (PIR) permettrait que le pilote du projet, la Région, conserve la maîtrise totale des autorisations d’urbanisme dans le périmètre. Ce dispositif permet d’assurer la cohérence de projet.

Ceci suppose une collaboration très étroite entre le futur coordinateur du projet, la direction études et planification (DEP) de l’AATL, la direction urbanisme (DU) de l’AATL, Bruxelles Mobilité et le bMa.

La maîtrise foncière

Il existe un enjeu fondamental de maîtrise du foncier notamment dans le quartier de Cureghem qui se retrouve pris entre d’une part le projet urbain Midi, le projet Biestebroeck et l’arrivée du RER. Il est nécessaire d’organiser, sous le pilotage de la Région, une maîtrise du foncier afin d’éviter des phénomènes spéculatifs dans ce périmètre. La maîtrise du coût du foncier tant pour le public que pour le privé est primordiale pour permettre que les objectifs qualitatifs que l’on souhaite atteindre pour une opération soient faisables.

L’instauration d’un périmètre de préemption peut permettre de dégager des possibilités de construction d’équipements, de logements sociaux ou de réalisation d’espaces verts. Mais il ne permet pas d’enrayer une hausse des niveaux de prix immobilier, d’autres outils doivent être construits pour cela.

Un système de veille foncière doit être mis en place sur l’ensemble du périmètre d’observation pour identifier les mouvements et opportunités foncières. Ceci permettra de préparer la mise en œuvre opérationnelle du projet urbain et notamment de la densification prévue dans « l’étude urbanistique de la gare de Bruxelles –Midi dans le contexte des quartiers » d’ARSIS en dialoguant avec les propriétaires et occupants.

4.2.4 FINANCER ÉQUITABLEMENT LES AMÉNAGEMENTS URBAINS

Afin de faire participer l’ensemble des acteurs et bénéficiaires du projet urbain à son financement, il convient de réfléchir au mécanisme des charges d’urbanisme en fonction de la localisation, la densité, ou la gabarit des projets.

.

La justification de ce principe est que plus le projet concerné est volumineux, plus son impact urbain est important et cet impact n’est pas linéaire, il croît d’autant plus que le nombre de m² augmente.

.

Les charges d'urbanisme ainsi générées pourraient être affectées à la création ou au réaménagement de l'espace public, à la création de logement social et/ou moyen, à l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun du quartier...

Ce principe doit toutefois être analysée en lien avec les arrêtés d'exécution sur les charges d'urbanisme actuellement en cours de rédaction. Il conviendra également de procéder à une analyse économique et financière visant à définir le montant optimal des charges d'urbanisme à appliquer dans le périmètre. Il faut en effet assurer un juste équilibre entre la rentabilité des projets immobiliers et la participation des développeurs de ces projets au réaménagement du quartier.

4.2.5 LE PHASAGE

Proposition d'organisation du travail

Préalables :

- Nomination d'un coordinateur ;
- Arrêter la méthode de gouvernance du projet.

Missions confiées au coordinateur :

- Organisation de la procédure de désignation de l'urbaniste-Conseil et d'un bureau d'études mobilité, maîtrise d'ouvrage des études qui leur seront confiées :
 - o Etude complémentaire à l'étude urbanistique : « schéma directeur », visant à la définition d'un projet urbain et mission d'accompagnement à la mise en œuvre du projet urbain ;
 - o Etude de mobilité (en partenariat avec Bruxelles Mobilité) ;
- Etablissement d'un programme d'équipements ;
- Accompagnement des projets immobiliers avec l'appui de l'urbaniste-conseil (titulaire de l'étude complémentaire) et du bMa ;
- Concertation (organisation des comités de pilotage, des comités techniques, information auprès de la société civile et du grand public) ;
- Phasage de réalisation et budgétaire du projet urbain ;
- Mise en place des dispositifs juridiques nécessaires à l'élaboration des projets (arrêté du gouvernement, PPAS, etc.) ;
- Organisation de différents groupes de travail portant notamment sur :
 - o l'établissement d'une stratégie commerciale pour le quartier coordonnée entre le centre commercial de la gare et les quartiers voisins ;
 - o la mise en place d'une gestion transitoire des terrains en friches ou des immeubles vides pour créer une animation sociale et culturelle dans la zone propice à créer des liens et une dynamique et empêchant de donner l'image d'un quartier délaissé ;
 - o la veille foncière.

- Maîtrise d'ouvrage (dans le cas où l'opérateur est un outil de type SEM) ou assistance à la maîtrise d'ouvrage (dans le cas où le coordinateur est l'ADT) des espaces publics (études et réalisations) ;
- Création d'un organisme de gestion de terrain.

4.3 GESTION DE TERRAIN : PLACER L'USAGER AU CENTRE

La gare et ses abords sont des lieux complexes. Ils accueillent notamment différents modes de transport qui représentent autant de gestionnaires différents et autant de contraintes d'exploitation. Il résulte de ce fait, un certain nombre de frontières invisibles dans la gestion des espaces. Or l'utilisateur ne se préoccupe pas de la répartition des responsabilités, il lui importe de s'orienter aisément et de trouver une convivialité dans les espaces traversés, ce qui n'est pas le cas actuellement aux abords de la gare.

Avant même d'attendre une modification structurelle du quartier liée à des travaux de réaménagement de l'espace public ou des modifications du bâti, il est important de pouvoir travailler sur la gestion quotidienne des lieux et de l'améliorer. Une organisation adaptée pour assurer cette gestion doit être mise en place afin de veiller durablement à l'amélioration du quartier. Mais certaines mesures peuvent d'ores et déjà être menées afin de contribuer à une amélioration visible immédiatement.

Mesure structurelle : mise en place d'une structure de gestion de terrain

Il apparaît important de mettre en place une équipe de gestion de terrain supracommunale s'acquittant des tâches suivantes :

- maintenance ;
- entretien ;
- prévention et sécurité ;
- médiation sociale.

Le financement de cette structure serait commun aux différents gestionnaires en charge de ces espaces en fonction d'une clef de répartition à déterminer (le plus simple : répartition en fonction du nombre de m² en gestion). Elle doit être dotée de moyens humains et financiers lui permettant une grande réactivité.

Cette structure permettrait d'éviter une gestion différenciée des espaces, d'avoir un interlocuteur unique, d'augmenter la réactivité d'intervention, voire même d'être proactif notamment en matière de prévention de l'incivilité. Ceci s'effectuerait au service de l'utilisateur.

Des réunions de coordination avec la SNCB, la STIB et les communes seraient organisées de façon régulière pour permettre une coordination de l'information sur la gestion du site.

Mesures immédiates

Certaines mesures peuvent d'ores et déjà être menées afin de contribuer à une amélioration visible immédiatement :

- Amélioration des franchissements piétons :
 - o Mise en place d'un plateau pour faciliter le passage piéton de l'avenue Fonsny au droit de l'entrée de la gare et à la sortie Suède ;
 - o Amélioration du franchissement piéton de la Petite Ceinture ;
- Amélioration de la rue Couverte (peinture notamment des plafonds)
- Moyens renforcés pour la sécurité et la propreté.

LE QUARTIER D'AFFAIRES DE LA DÉFENSE

La gestion des grands équipements urbains

Le défi de la gestion des grands équipements urbains

Concentrés d'activité urbaine et carrefours de flux très importants, les gares nécessitent une gestion particulièrement vigilante. Or la gestion de ces grands équipements urbains implique une multiplicité d'acteurs (opérateurs ferroviaires, opérateurs de transports urbains, collectivités locales) et se heurte ainsi souvent à des difficultés de coordination, de financement, etc...

C'est pourquoi il convient de mettre en place un dispositif de gestion concerté, voire centralisé, impliquant l'ensemble des acteurs concernés, tout en permettant une meilleure maîtrise et la professionnalisation des tâches de gestion et d'entretien.

"Defacto", un établissement public de gestion pour La Défense

En Juillet 2006, un plan de renouveau du quartier de La Défense est adopté par le Ministre de l'Aménagement du Territoire. Il prévoit la création de l'EPGD (Etablissement Public de Gestion de La Défense) pour assurer les missions de gestion et d'exploitation du site. Objectif : « améliorer la qualité de vie du quartier d'affaires et garantir le niveau des prestations bénéficiant à ses usagers ou à ses habitants »¹



Ses missions : gestion, animation et mise en valeur du site

→ Les espaces publics et les infrastructures : assurer l'organisation, la planification et l'entretien quotidien des espaces, en surface comme en sous-sol. Par exemple : outre la maintenance, élaboration d'un Plan guide urbain, mise en place d'un plan lumière, coordination des grands chantiers (immobilier, voirie et transports en commun) ;



→ Les services aux entreprises et l'animation du territoire : animer et coordonner le quartier d'affaires à travers les services aux entreprises et l'animation culturelle et commerciale. Par exemple : représentation du quartier d'affaires auprès des instances économiques, mise en place d'un dispositif d'accueil et d'accompagnement des entreprises, organisation d'événements commerciaux, sportifs ou culturels...

→ La sécurité et la sûreté : développer une politique de prévention des risques (notamment sécurité incendie), coordonner la « Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance » et ses 22 partenaires (police,

¹ Extrait de la Loi n° 2007-254 du 27 février 2007 relative aux règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense et portant création d'un établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense

RATP, communes, ...), exploitation d'un Poste de Contrôle de sécurité en lien avec les services de secours.

Statut et fonctionnement : une légitimité assurée

→ Un Etablissement Public pour une mission d'intérêt général : Defacto est un « Etablissement public à caractère industriel et commercial ». Il s'agit d'une personne morale de droit public disposant d'une autonomie administrative et financière afin de remplir une mission d'intérêt général, précisément définie, sous le contrôle de la collectivité publique dont il dépend (État, région, département ou commune). Il dispose donc d'une certaine souplesse qui lui permet de mieux assurer certains services publics. En Belgique, on pourrait le comparer à un Organisme d'Intérêt Public (OIP).

→ Une légitimité territoriale : un Conseil d'Administration composé de représentants des collectivités locales concernées :

- Du Conseil Général des Hauts de Seine (Département)
- De la Ville de Courbevoie
- De la Ville de Puteaux

→ Une légitimité vis-à-vis des usagers : un Comité Consultatif composé de représentants des utilisateurs du site (associations d'habitants et de commerçants, entreprises implantées, Chambre de commerces et d'industrie...)

→ Le financement est supporté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine (50%), et par les communes de Puteaux et de Courbevoie (50%). La loi de 2007 permet également à Defacto de disposer d'autres ressources : « les produits du domaine dont il assure la gestion ou qu'il a reçus en propriété », « les sommes perçues en contrepartie de services rendus »² ...

→ Un périmètre d'action clairement défini : il est "habilité à gérer les ouvrages et espaces publics ainsi que les services d'intérêt général situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national"³ de La Défense.



→ Une légitimité sur les biens repris en gestion : « les ouvrages, espaces publics et services d'intérêt général [objets de ses missions] sont soit mis à disposition, soit transférés en pleine propriété à Defacto, par l'EPAD ou par les communes concernées. Ces transferts sont réalisés à titre gratuit (...) »⁴

Décryptage : principaux avantages : clarté et efficacité

La création d'une telle structure dédiée permet à l'ensemble des acteurs du site d'avoir un interlocuteur clairement identifié, légitime et responsable ; cela résout également les problèmes de coordination propres à ce type de sites.

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.