

## ANNEXE 1. AVIS/RECLAMATIONS EMIS LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DU CONTRAT DE RENOVATION URBAINE 7 « AUTOUR DE LA GARE DU MIDI »

### Formulaire (1)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

L initiative est bonne. Le fait de renforcer les liens entre la gare et les quartiers alentours donnerait un atout enorme sur la circulation. Cela favoriserai d avantage la circulation. Quand a un espace aux pietons et aux cyclistes, c est une bonne chose.

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

Je trouve l initiative le concept tres valorisant. L idee d un espace vert ouvert au grand public pourrais donner une seconde renaissance du lieu. Un espace de fraicheur et cela donnerai envie au occupant du quartier de sortir plus souvent de chez eux . Ainsi de faire des rencontre entre habitant. Je n ai aucune reclamation je ne vois pas de point negatif sauf le budget le cout colossal pour cette idee. Mais a part ca non.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Tres bon projet, cela permettra au personnes mineurs etrangers qui sont dans le besoin de pouvoir trouver un lieu pour se laver, etc..... je trouve l initiative interessante . Cependant, est ce que ce sera payant? Ou ils devront prendre un ticket en fonctio de leurs passage? Ou totalement gratuit ? Le seul point negatif que je vois c est que les personnes sans abris comme les sdf. Helas monopoliseront les lieux et risquent meme dy squater.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Cela donnera une plus grande solidarite entre les habitants. Plus conviviales, plus chaleureux. Les liens humains ne seront que plus benefiques. Plus de partage.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ?**

Pour la qualite de l ai je reste perplexe. Personne nz peux certifier a 100 pourcent si l air est polluee ou pas. Certes par des particules , on peut identifier l etat de l air mais ce sont des dechets seulement. Quand a la protection de la nature a part la verdure je vois pas trop le but. Protection du patrimoine ca oui.

### Formulaire (2)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

Se déplacer en véhicule est un véritable enfer pour les riverains ! De plus, ça provoque des débordements (parking sauvage dans les zones piétonnes...). STOP à ce programme aberrant (même avec un regard de piéton) Good Move ! Commencez par mieux de desservir les espace publiques avec des transports aux prix abordables, aux lignes cohérentes, propres, sécurisants... Donnez l'accès au commerce à des prix abordables à des jeunes qui ont des beaux projets pour ré dynamiser l'offre commerciale et la vie du quartier. Une fois que tout ça sera fait et bien installé, envisagez de réduire le trafic automobile et de rendre les espaces piétons. Mais bon sang, pour une fois faites les choses dans l'ordre ! On ne veut pas d'un Debroucker / Bourse n°2

### Formulaire (3)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

Tous les aspects de ce projet visant à réduire la place de l'automobile au profit d'autres formes de mobilité et au profit d'autres usages (notamment les espaces verts, espaces piétons, activités culturelles et commerciales) sont les bienvenues. La propreté et la sécurité doivent aussi être considérées comme des priorités afin d'inciter les gens à utiliser ces espaces. La suppression du parking place de la CONstitution et sa verdurisation sont positives. La réflexion concernant le réaménagement de la place Bara est aussi positive mais elle manque de détails et de concret à ce stade. Les propositions d'aménagement des quadrilatères vont dans le bon sens, il est aussi indispensable de tout faire pour améliorer la situation de la rue couverte, véritable verrue pestilentielle et apocalyptique à l'heure actuelle. L'espace d'accueil pour MENA semble bien petit au regard des besoins. L'abandon du projet de destruction du bâtiment ONSS pour être remplacé par des tours va dans le bon sens, ce bâtiment est en bon état et sa destruction ne se justifie pas. Les projets pour connecter place Horta et rue Bara et pour activer les espaces commerciaux en rdc du bâtiment ONSS vont aussi dans le bon sens. Concernant le réaménagement de l'avenue Fonsy, la première des priorités est l'abandon du projet de futur siège de la SNCB. Votre diagnostic sur ce projet de PAD repose sur le constat d'une trop grande part de bureaux dans le quartier et d'une trop forte densité et minéralisation. Ce projet est donc une catastrophe annoncée pour ce quartier et en particulier pour l'avenue Fonsny qui est déjà bien laide, grise et venteuse.

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

La taille des "nouveaux" espaces pour le parc des deux-gares est ridicule et pas du tout à la hauteur des besoins d'un quartier aussi densément peuplé et aussi paupérisé (donc avec des personnes vivant dans des logements exigus/surpeuplés/non-pourvus d'espaces extérieurs)! Un parc tout en longueur ne sert pas à grand-chose.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Le projet d'hébergement MENA semble sous-dimensionné vu l'emplacement envisagé et les besoins réels. Le projet manque de propositions en termes d'équipements éducatifs, culturels et soins. Seuls les équipements sportifs semblent avoir été pris en compte sérieusement.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Pour favoriser la cohésion sociétale et la vie collective, il faut renforcer la présence policière afin de réduire l'insécurité (ou le sentiment d'insécurité), les incivilités, les comportements dangereux (au volant, drogues, etc.) et le système de ramassage des ordures doit être revu en profondeur!! Dans un quartier aussi densément peuplé, dans lequel passe des dizaines de milliers de personnes chaque jour, le système traditionnel de ramassage des poubelles ne fonctionne pas (déjà qu'il ne fonctionne pas dans les autres quartiers...). A besoins supplémentaires, services publics supplémentaires. Sinon, rien d'étonnant de devoir slalomer entre les immondices du lundi au dimanche.

#### **Réclamation (4)**

Madame, Monsieur,

Nous sommes une entreprise située sur la rue de l'Argonne.

Avec nos voisins commerçants, nous sommes très inquiets par rapport aux futurs changements à venir dans le quartier.

Nous avons essayé de nous informer sur les travaux et plus spécifiquement dans notre rue en prenant connaissance des différents documents sur le site de perspective.brussels mais rien de concret par rapport à celle-ci.

En effet, la majorité de nos clients nous rendent visite en voiture sans oublier toutes nos livraisons quotidiennes.

Pourriez-vous nous informer sur ce qui est envisager pour notre rue ? les parkings et l'accès aux voitures seront-ils préservés ?

Sans cela c'est la mort certaine de notre activité.

D'avance merci pour les informations que vous pourrez nous apporter.

Cordialement

#### Formulaire (5)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

Bonjour, Nous sommes un commerce installé depuis plus de 35 ans Rue de l'Argonne. Tout comme mes collègues commerçants de l'ilo Argonne/Jamar/Esplanade de l'Europe sommes très inquiets car une majorité de nos clients viennent faire leurs courses en voiture. Personnellement, nous car nous sommes un magasin spécialisé, les gens viennent souvent de province pour faire leurs courses chez nous. Y aura t-il toujours des places de parking et un accès aux voitures sur la rue de l'Argonne (coté tour du midi) ? sans quoi nous allons droit faire la faillite ...

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

Très bien pour le quartier qui a été longtemps délaissé

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Nous n'avons jamais eu aucune information à propos de tout cela

**Vos autres avis, observations ou réclamations relative au projet de CRU ou à son RIE ?**

Merci de tenir compte de l'accessibilité des petits commerces existants sur la rue de l'Argonne (coté tour du midi) aussi bien que pour nos clients que pour nos fournisseurs. Sans quoi cela risque d'être désastreux, aussi bien économiquement mais aussi pour nos travailleurs qui ont des familles. Sans accès ni parking, c'est la mort assurée de notre activité et la mise au chômage de plusieurs collaborateurs.

#### Formulaire (6)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

Een forse verbetering op zeer veel vlakken. Enkele vragen/bemerkingen: - Behoudens vergissing las ik niets over een afgescheiden fietspad of minstens een strook voor fietsers op de Europa-esplanade. De huidige verharding is ook niet optimaal voor fietsers. - Een dikke pluim voor de verbetering van het Hortaplein, absoluut oncomfortabel voor fietsers. zijn er enige plannen in het SVC over bijkomende fietsenstallingen? - Afgescheiden fietsstrook aan de Frankrijkstraat i.p.v. moordstrookjes? - Fietsvoorzieningen aan het administratief centrum van de gemeente Anderlecht (Frankrijkstraat nr. 99)? Een afgescheiden fietspad op het Grondwetsplein i.p.v de moordstrookjes? Veel dank!

Une amélioration substantielle à de très nombreux niveaux. Quelques questions/commentaires : - Sauf erreur, je n'ai rien lu au sujet d'une piste cyclable séparée ou au moins d'une voie pour les cyclistes sur l'Esplanade Europa. Le revêtement actuel n'est pas non plus optimal pour les cyclistes. - Bravo pour l'amélioration de la place Horta, absolument inconfortable pour les cyclistes. Y a-t-il des plans dans le SVC pour des parkings à vélos supplémentaires ? - Voie cyclable séparée sur France Street au lieu de voies meurtrières ? - Des aménagements cyclables au centre administratif de la commune d'Anderlecht (Frankrijkstraat n° 99) ? Une bande cyclable séparée sur Constitution Square au lieu des voies meurtrières ? Merci beaucoup !

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?  
Vos objections, commentaires et plaintes concernant le projet de parc dans le quartier des Deux Gares ?**

Goed!

Bien !

**Formulaire (7)**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Espace qualitatif !!!! a priori on facilite toutes les routes et le code en faveur des cyclistes et des trottinettes, si votre but est de diviser les citoyens alors continuez....pour une réelle harmonie entre TOUS, il faut des pistes cyclables , une législation au sujet des trottinettes et surtout pour les voitures réouvrir toutes les possibilités de carrefour, sens des rues, car plus il y aura de possibilité de circuler au citoyen moins il y aura des embouteillages et de vivre ensemble.....Il faut avoir la volonté de cohabitation en harmonie à moins que vos objectifs soient de supprimer la voiture.....la réponse électorale sera nécessaire, la balle est dans votre camp

**Formulaire (8)**

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Ik woon in de Stalingradlaan, enkele jaren geleden nog de mooiste laan van het centrum van Brussel. Beloofd werd dat na de metrowerken deze laan terug in haar glorie hersteld zal worden en de rijen bomen terug in aanslag zullen staan. Waarom dan niet simpelweg deze laan doortrekken tot aan de ingang van het zuidstation en zo de Europa-esplanade aanleggen als het begin van één lange rustige wandeling richting centrum? (met tunnel of brug of rond punt op de ring) Ik zie in jullie voorziene plannen enkel erzats groenperkjes in beton. Dat doet me pijn. U weet dat deze al snel als vuil-en pispak zullen worden gebruikt. De voorbeelden van Rouen of Budapest lijken me veel te mager, te veel beton, te weinig groen. (Bekijk misschien eens de omgeving van het station van Nantes) Ik zie in jullie toekomstbeelden nog maar eens dezelfde gekende koude ruige betonnen aftands modernistische pleintjes met hier en daar een kreunend plantperkje of een pijnlijk neergegooide bloembak. BOMEN !!! moeten we aanplanten, met hoogte en sterkte en gebladerte! Een stad van de toekomst heeft BOMEN nodig, waaronder marktkramers op zondag hun waren kunnen uitstallen, waaronder bezoekers en bewoners de hele week lang op een aangename manier naar huis of naar de grote markt kunnen wandelen of fietsen na een lange treinreis, of eventueel zelfs een taxi nemen voor een mooie rit. Statige standvastige LANEN met BOMEN bepalen een stad de naam waardig. Enkel op een grote mooie lommerrijke laan krijgen bezoekers een aangename eerste indruk van een stad. De Europa-esplanade biedt nu deze mogelijkheid. Klimaatgewijs is de tijd er rijp voor. We willen de lente zien en de herfst ruiken bij het binnekomen in de stad. Het voorbeeld, de Stalingradlaan ligt voor de hand, direct voor het grijpen. Alstublieft, trek deze laan simpelweg door van het Rouppelplein tot aan de ingang van het zuidstation met bomen, bomen en nog eens bomen! (Plus misschien een waardige fontein met drinkbaar water op de kruising met de fonteinstraat, ontworpen door een lokale kunstenaar ... ?)

J'habite dans la Stalingradlaan, il y a quelques années la plus belle avenue du centre de Bruxelles. Il a été promis qu'après les travaux du métro, cette avenue serait restaurée à sa gloire et que les rangées d'arbres seraient à nouveau prêtes. Pourquoi ne pas simplement prolonger cette avenue jusqu'à

l'entrée de la gare du sud et ainsi construire l'esplanade Europa comme le début d'une longue promenade tranquille vers le centre? (avec tunnel ou pont ou point rond sur le périphérique) Je ne vois dans vos plans prévus que des lits verts en béton. Cela me fait mal. Vous savez que ceux-ci seront bientôt utilisés comme une saleté et une poubelle. Les exemples de Rouen ou de Budapest me semblent beaucoup trop maigres, trop concrets, trop peu verts. (Peut-être jeter un coup d'œil aux environs de la gare de Nantes) Dans les visions de Julie de l'avenir, je vois une fois de plus les mêmes carrés modernistes délabrés en béton brut froid bien connus avec ici et là une jardinière gémissante ou un bac à fleurs douloureusement jeté. BAVARDER!!! Nous avons besoin de planter, avec de la hauteur, de la force et du feuillage! Une ville du futur a besoin d'ARBRES, sous lesquels les vendeurs du marché peuvent exposer leurs marchandises le dimanche, sous lesquels les visiteurs et les résidents peuvent marcher ou faire du vélo pour rentrer chez eux ou se rendre au grand marché de manière agréable toute la semaine après un long voyage en train, ou peut-être même prendre un taxi pour une belle balade. Les avenues majestueuses et inébranlables avec des arbres définissent une ville digne de ce nom. Ce n'est que sur une grande et belle avenue verdoyante que les visiteurs ont une première impression agréable d'une ville. L'esplanade Europa offre désormais cette possibilité. Sur le plan climatique, le moment est venu de le faire. Nous voulons voir le printemps et sentir l'automne en entrant dans la ville. L'exemple, la Stalingradlaan est évident, immédiatement à saisir. S'il vous plaît, prolongez simplement cette avenue de la Rouppeplein jusqu'à l'entrée de la gare du sud avec des arbres, des arbres et encore des arbres! (Plus peut-être une fontaine digne avec de l'eau potable à l'intersection avec la rue de la fontaine, conçue par un artiste local ... ?)

## Formulaire (9)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

1.1: Europa-esplanade: wordt enkel zondag gebruikt en daarbuiten niet -> ontharding is prima, maar er wordt daardoor geen bestemming gegeven. De connectie tussen functie van de esplanade en invulling van de gewelfde ruimtes e.d. zou explicieter moeten naar voor komen als succesfactor. Bv. stadssfitometer of skatepark op esplanade die link maakt met sportcentrum binnen, eetkraampjes en zitgelegenheid naar esplanade toe, e.d..

1.1 : Europa esplanade : n'est utilisé que le dimanche et pas en extérieur -> la désimperméabilisation est bien, mais aucune destination n'est donnée en conséquence. Le lien entre la fonction de l'esplanade et le remplissage des espaces couverts, etc. devrait être plus explicitement mis en évidence comme facteur de réussite. Par exemple, un centre de remise en forme ou un skate park sur l'esplanade, relié au centre sportif à l'intérieur, des stands de restauration et des sièges vers l'esplanade, etc.

1.2 Overdekte straat: hoe breng je daar licht en hoe vermijd je wildplassen door daklozen?

1.2 Rue couverte : comment y apporter de la lumière et éviter les mictions sauvages des sans-abri ?

1.4a: sportcentrum kleine gewelfde ruimte: - nadenken over de balans van doelgroepen: lijkt nu sterk georiënteerd op jeugd, ook volwassenen grote nood aan sportieve ontplooiing- nadenken over inclusief karakter: te weinig sportruimte voor vrouwen (invulling en organisatie van de sportruimte zelf) en te veel drempels errond (onveilige weg ernaartoe, onveilige directe omgeving). Risico dat een slecht beheer van 1.4c maakt dat 1.4a te weinig inclusief is.

1.4a : centre sportif petit espace voûté : - penser à l'équilibre des groupes cibles : il semble que l'on s'oriente maintenant fortement vers les jeunes, les adultes ont également un grand besoin de

développement sportif - penser au caractère inclusif : trop peu d'espace sportif pour les femmes (interprétation et organisation de l'espace sportif lui-même) et trop de seuils autour de lui (route non sécurisée vers lui, environnement immédiat non sécurisé). Risque que la mauvaise gestion du 1.4c rende le 1.4a trop peu inclusif.

1.6: verbetering openbare ruimte na werken M3: nogal vaag en vrijblijvend. Gezien de herbestemming en herinrichting van europa-esplanade, gewelfde ruimtes etc, en gezien het versterken van de connectie van stationsbuurt met de stad moet je volop inzetten op een logische lijn voor voetgangers en fietsers. De situatie voor zwakke weggebruikers is al even exemplarisch tijdens de werken als ervoor. Wie vanuit de Europa-esplanade naar de Stalingraadlaan wil moet X keer wachten, X keer oversteken, X keer van richting veranderen en dat alles om de logica van auto-mobiliteit te dienen.

1.6 : amélioration de l'espace public après les travaux M3 : plutôt vague et peu engageant. Compte tenu du redécoupage et du réaménagement de l'esplanade de l'Europe, des espaces voûtés, etc., et compte tenu du renforcement de la connexion du quartier de la gare avec la ville, vous devez vous engager pleinement en faveur d'une ligne logique pour les piétons et les cyclistes. La situation des usagers vulnérables de la route est tout aussi exemplaire pendant les travaux qu'avant. Quiconque veut se rendre à la Stalingraadlaan depuis l'esplanade Europa doit attendre X fois, traverser X fois, changer de direction X fois et tout cela pour servir la logique de la mobilité automobile.

2 Hortaplein: p67. Continuïteit fietser- en voetgangerassen inderdaad! Stop dus aub met nietszeggende projecties/renders. Als je geen fietsas aangeeft krijg je situaties zoals voetgangerszone in centrum Brussel (kriskras mensen en fietsers die het plein niet als doorsteekas kunnen gebruiken). 8 fietsbogen in de grond? Ben je al eens aan de ingang van de Frankrijkstraat gaan kijken naar de tijdelijke fietsenstallingen? We hebben een heel Q-park voor auto's en al actieve weggebruikers worden gemarginaliseerd. Wat met fietsen, huurfietsen, deelsteps, ...p.71: er wordt geen melding gemaakt van de problematiek van daklozen (en anderen) die rondhangen en wildplassen op het plein (portalen stationskant), als hier geen oplossing gevonden wordt, zal de herwaardering van deze ruimte niet slagen. De koppeling met 1.4c kan hier harder gemaakt worden. Winkels en horeca zouden langs de stationskant open moeten zijn naar het Hortaplein ipv enkel gericht naar de binnenkant van het stationsgebouw.

2 Place Horta : p67. Des axes cyclables et piétonniers continus, en effet ! Alors, s'il vous plaît, arrêtez d'utiliser des projections/prévisions sans signification. Si vous n'indiquez pas d'axe cyclable, vous obtenez des situations comme la zone piétonne du centre de Bruxelles (entrecroisement de personnes et de cyclistes qui ne peuvent pas utiliser la place comme axe de passage). 8 arceaux de vélo dans le sol ? Avez-vous déjà regardé les parkings temporaires pour vélos à l'entrée de la rue de France ? Nous avons un Q-park entier pour les voitures et les usagers de la route déjà actifs sont marginalisés. Qu'en est-il des vélos, des vélos de location, des vélos partagés, ... p.71 : il n'est pas fait mention du problème des sans-abri (et autres) qui traînent et urinent en public sur la place (portails côté gare), si une solution n'est pas trouvée ici, la revalorisation de cet espace ne pourra pas aboutir. Le lien vers la 1.4c peut être rendu plus difficile ici. Les magasins et les restaurants devraient être ouverts du côté de la gare, en direction de la place Horta, au lieu de ne faire face qu'à l'intérieur du bâtiment de la gare.

2.2 verbetering wegprofiel onderwijsstraat:- oversteekplaats thv stationsingang is gevaarlijk voor voetgangers wegens gelegen in een bocht en dubbel parkerende taxi's en auto's- er is geen treffelijke plek om fietsen en steps te stallen- parkeerzone "CD" blokkeert toegang tot station

2.2 Amélioration du profil routier de la rue de l'Éducation : - le passage à niveau à l'entrée de la gare est dangereux pour les piétons en raison de son emplacement dans un virage et du stationnement en double file des taxis et des voitures - il n'y a pas d'endroit approprié pour garer les vélos et les scooters - la zone de stationnement "CD" bloque l'accès à la gare.

2.4 - fiets-/wandelroute kan naar het zuiden toe veilige ontsluiting betekenen van nieuwe wijken langs het kanaal (Biestebroek) en centrum Anderlecht via Grondel/Marchantbrug. De logica van een fietscorridor moet dan consistent doorgetrokken worden vanaf kanaalzone tot Zuidlaan langsheen spoortracé (Tweestationspark, Frankrijkstraat, Hortaplein, Europaesplanade, ...)

2.4 - Une piste cyclable/marche à pied peut offrir un accès sûr au sud des nouveaux quartiers le long du canal (Biestebroek) et au centre d'Anderlecht via Grondel/Marchantbrug. La logique d'un corridor cyclable devrait ensuite être étendue de manière cohérente de la zone du canal à la Zuidlaan le long de la ligne de chemin de fer (Tweestationspark, Frankrijkstraat, Hortaplein, Europaesplanade, ...).

2.5a - eens met de analyse, maar opnieuw zou de continuïteit van het fietstracé hier meer naar voor kunnen komen. 2.5.b - p. 100 de observatie rond de voetgangerstunnel is vaag. Heel concreet is daar sinds jaar en dag een problematiek van verblijvende daklozen, urine & uitwerpselen, ratten. De beste verlichting en mooiste wandschilderingen zullen geen zoden aan de dijk brengen als er geen flankerend beleid is rond daklozen-opvang (in die zin worden de acties in hoofdstuk 4 verwelkomd)

2.5a - d'accord avec l'analyse, mais encore une fois la continuité de la piste cyclable pourrait être plus importante ici. 2.5.b - p. 100 l'observation autour du tunnel piétonnier est vague. Plus précisément, il y a depuis longtemps un problème de résidents sans domicile fixe, d'urine et d'excréments, de rats à cet endroit. Le meilleur éclairage et les plus belles peintures murales ne seront d'aucune utilité s'il n'y a pas de politique d'accompagnement autour du refuge pour sans-abri (en ce sens, les actions du chapitre 4 sont les bienvenues)

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?**

3.0 Tweestationspark: opletten voor overenthousiasme over deze streep natuur tussen spoorweglijn en hoogbouw. Ik zie meer heil als groene wandel-/fietscorridor dan als "verblijfspark", tenzij voor de corridors 3.8abc waar meer ruimte voor verblijf mogelijk is. Inzetten op speeltuin vult zeker een grote nood in in de ruimere wijk. Scherpere limieten voor bouwvolumes dan RPA-zuid is ook welkom (en zelfs met die limieten blijft het een erg ingesloten reep natuur) 3.8 verbinding park met tweestationsstraat: bij 3.8c mogelijkheid om met een fiets- en wandeltracé aan te sluiten op gepland park Grondelstraat - Marchantbrug en zo doorsteek te maken naar de kanaal-as en de as naar Anderlecht centrum

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?**

Het is essentieel om de inrichting van de omliggende buitenruimte versterkend/ondersteunend te laten zijn voor deze voorzieningen. Indien de buitenruimte niet toegankelijk/aantrekkelijk is voor de doelgroepen van deze voorzieningen zullen er drempels zijn voor het gebruik. Concreet denk ik dat weinig vrouwen gebruik zullen maken van het sportcentrum als er onvoldoende veilige toegang en inclusieve uitbating voorzien wordt.

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?**

4) acties maatschappelijke cohesie en collectief leven: stuk voor stuk prima acties, die harder ingebed moeten worden als succesfactor in de acties van hoofdstuk 1-2-3

#### **Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?**

Globale opmerkingen: - concretere insteek dan RPA Zuid en focuspunten gaan in de goede richting (boek 1 vs boek 2)- soms te veel losgekoppeld van de (toekomstige) realiteit van het vastgoed, bv. t.h.v. de Frankrijkstraat. De inrichting van de openbare weg hangt toch sterk samen met de invulling van het vastgoed, dus het lijkt alsof het daar nog alle richtingen uit kan. - opletten voor coherentie tussen de verschillende deelgebieden. Voorbeeld: voor een fietstracé doorheen Tweestationspark, langs station tot Zuidlaan wil je een coherente aanpak en leesbare/herkenbare esthetiek doorheen de verschillende locaties en uitvoeringsfasen (geen 8 verschillende types bestratingen, variërende breedtes, allerlei verschillende signalisaties)

Bonjour,

Dans le cadre du nouveau CRU Midi, je voudrais vous demander si il serait possible de reprendre les points « bruit trains jonction ».

Je crois que c'est un élément essentiel pour améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Beaucoup de jeunes familles quittent le quartier à cause du bruit que les trains produisent et nous croyons qu'il y a bcp de solutions techniques disponibles afin d'y remédier.

Merci pour votre aide,

Bonjour,

Oui effectivement; c'est un point qui nous aiderait à déminuer les nuisances sonores et qui serait vraiment apprécié par tout le quartier je crois.

J'y habite depuis 2007 et c'est l'élément le plus problématique quand a la 'viabilité' de mon point de vue.

On est super content avec tous ce qui ce passe dans les environs ainsi que les plans verts et sociaux, mais le bruit du train continue nuire à notre bien-être.. et c'est vraiment dommage, car je suis sur qu'il y a des solutions techniques possibles.

(Je suis néerlandophone, donc excusez mon Français..)

Je vais essayer de passer le 9 aussi, car on est très curieux :-)

Merci bcp pour prendre ceci en compte; ce serait vraiment magnifique si vous pourriez nous aider..

#### **Formulaire (11)**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Très important d'agir au plus vite en faveur de la mobilité douce, pour l'instant c'est très dangereux pour les usagers faibles. En même temps la circulation de voitures, vans, camions de fournisseurs n'est pas du tout fluide, ce qui engendre des frustrations et des nuisances sonores intolérables pour les habitants (et pas que, je pense aussi aux passants, aux travailleurs.euses, etc.). Vus l'ampleur et la durée des travaux, il faut trouver des solutions au plus vite pour leur santé mentale et physique (pollution, nuisances sonores, manque de sommeil). Qu'est-ce qui est prévu à cet effet ? Est-ce que on peut interdire de claxonner ?

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

Il y a un manque criant de vert dans ces quartiers. En plus de créer des parcs il faut aussi les entretenir et éduquer au respect de ces espaces et de l'environnement en général (voir la situation du parc à Porte de Hal). Qu'est-ce qui est prévu pour entretenir ces espaces ? Comment intégrer le marais du wiels dans votre projet ? Il s'agit d'une ressource naturelle unique et précieuse.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Qui a besoin d'un pôle sport urbain ? Un skate park n'a rien à voir avec des douches publiques... D'autres besoins sont plus urgents. Aides sociaux, intégration, nourriture accessible, logements salubres, locaux chauffés, projets de cohésion sociale autogérés... Attention à la question du genre aussi. Dans ce quartier habitent énormément de femmes, souvent précaires et racisées. Elles sont moins visibles que les hommes. Qu'est-ce qui est prévu pour elles ? Est-ce que le pôle sport sera inclusif ? Et le pôle soin ? Est-ce que les asso de quartier sont consultées pour ces actions de type social ?

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Merci de penser aux familles et aux habitant.es du quartier, et pas au profit. Cohésion sociale ça ne veut pas dire mieux intégrer les riches, mais lutter contre la pauvreté et la misère sociale.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ?**

Vue la crise énergétique, construire et déconstruire est absurde. Le nouveau bâtiment de l'SNCB est une aberration écologique. Comment avoir confiance en vos analyses, rapports, enquêtes, etc. quand on n'est pas un expert ? Le green washing n'améliore pas la qualité de vie des habitants.

**Vos autres avis, observations ou réclamations relative au projet de CRU ou à son RIE ?**

Tout cela reste très inaccessible au plus grand nombre, beaucoup de pages à lire, une écriture complexe et du jargon technique. On parle de travaux sur des dizaines d'années... comment vous comptez rendre vivables ces espaces entre temps ?

**Réclamation (12)**



## LIVRET 1

### VOLET 1/1.1/Esplanade de L'Europe :

Je trouve dommage que dans la programmation il n'y a pas d'aspect artistique, ce lieu est symbolique et il faut un symbole fort qui le qualifie et qu'il l'identifie.

On doit pouvoir y trouver une oeuvre artistique en lien avec l'Europe ou en lien avec tintin proche de l'ilot tintin, une oeuvre qui donne envie aux touristes et habitants de RBC et la Belgique de s'y arrêter et d'y prendre une photo.

### VOLET 1/1.4.A/Petit Quadrilatère :

Au lieu d'y mettre une salle bloc d'escalade à cet endroit, il faut la mettre dans le mini quadrilatère, et le remplacer par un boulodrome par exemple pour qu'il y ait plus de mixité entre jeunes et les personnes plus âgées (exemple : skate parc + boulodrome)

### VOLET 1/1.4.C/Petit Quadrilatère :

Pour ce qui est des douches et toilettes publiques, elles doivent être ouvertes à tous et non stigmatisant, au contraire les personnes les plus vulnérables doivent s'y sentir anonyme, y rajouter également un hammam public et coiffeur et soin de beauté, ouvert à tous également pour rendre le lieu convivial et pas seulement un endroit pour sans-abris.

### VOLET 2/2.5.B/ Tunnel Vétérinaire :

Le Problème avec ce tunnel, c'est le risque qu'il soit vite dégradé après son aménagement car il y aura certainement un manque de contrôle social donc il sera vite tagué avec des immondices.

Plus le retour des sans-abris sur le côté piétonnier !

Donc peut être prévoir des oeuvres artistiques vivante qui changerais toutes les saisons en collaboration avec les écoles et asbl d'art pour qu'il n'y a pas un sentiment d'abandon et pour que le lieu soit régulièrement animé et protégé !

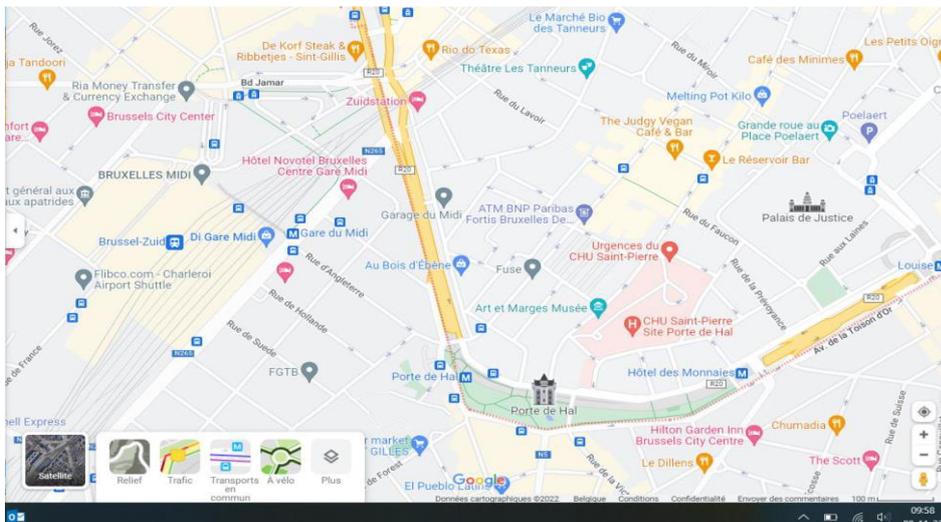
## LIVRET 2

### VOLET 1/001/Place de la Constitution :

Vue que dans le périmètre il y aura plusieurs places, place de France, place de l'Europe, place Victor Horta, place Bara, et que ceux-ci seront de qualités et verdurisés, ce qui est une très bonne nouvelle ! Il ne serait pas plus opportun de créer un parc linéaire à la Place de la Constitution longeant le petit quadrilatère avec l'Avenue Fonsny ?

Il faudrait que ce parc linéaire se prolonge sur le Boulevard du Midi et qu'il rejoigne le parc de porte de Hall, nous aurons ainsi un cheminement vert cyclo-piétons du parc de porte de hall jusqu'à quasi l'entrée de la gare du Midi

En effet, comme pour le parking Place de la Constitution, l'espace dédié sur le Boulevard du Midi n'étant que pour du Parking pour camionnette, ce genre de parking n'a plus sa place en plein centre-ville.





VOLET

#### **1/004/Pôle Mobilité :**

Dans le pôle Mobilité, il faudrait peut-être y rajouter tous les transports imaginables, comme par exemples, les voitures partagées, les vélos électriques partagés, les trottinettes électriques partagées.

Pourquoi ne pas y rajouter les sociétés de location de voitures également donnant sur la rue couverte pour l'animer ?

#### **VOLET 1/007/Mini Quadrilatère :**

Je pense qu'il faut y mettre la salle d'escalade à cet emplacement, avec un café Belge type Belga à la place flagey ou un commerce de qualité pour qu'il y ait plus de mixité dans ce quartier.

En effet, cet endroit est important car c'est un coin et le début de la rue de Stalingrad, un quartier qui a très mauvaise réputation.

Si l'animation du rez-de-chaussée y est réussie à cet endroit la précisons, nous créerons ainsi une nouvelle image du quartier !

#### **VOLET 1/009/ Equipement Métropolitain :**

J'ai un doute sur l'opportunité d'y placer un centre sportif à cet endroit, il y a plusieurs salles de sport à côté ou en construction dans les quartiers avoisinant,

Par contre nous avons un manque cruelle d'espace culturelle, type théâtre ou musée.

#### **VOLET 3/019/AK Décor et Ceramic :**

Heureusement que le nouveau projet agrandit le nouveau parc des deux gares, mais pourquoi ne pas racheter et détruire l'intérieur d'îlot de l'AK Décor ainsi que la maison collé pour agrandir le parc ?

Dans les dessins nous voyons bien qu'à cause de cet îlot nous n'avons pas une entrée droite à l'entrée de la rue des deux gares !

### **Formulaire (13)**

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Il faut garder un accès aux véhicules rue de l'Argonne. Bcp de commerces vivent grâce à cela et beaucoup d'habitants vivent dans cette rue

#### Formulaire (14)

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

Grote fan van de sportruimte en de opvangruimte voor mensen zonder onderdak. Ik zie hier duidelijke een verbetering met het vorige plan.

Grand fan de la zone sportive et de l'abri pour les personnes sans abri. Je vois ici une nette amélioration par rapport au plan précédent.

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?**

Het lijkt me een zeer goed initiatief om er publieke toiletten en douche's te zetten. Verder zou ik er voor zorgen dat er genoeg speelinstallaties zijn voor kinderen en zou ik aanraden om oog te houden op het vermijden van asociale architectuur. Ze ogen lelijk en zijn inherent classistisch.

Je pense que ce serait une très bonne initiative d'y installer des toilettes et des douches publiques. En outre, je m'assurerais qu'il y a suffisamment d'installations de jeux pour les enfants et je recommanderais de veiller à éviter l'architecture antisociale. Elles sont laides et intrinsèquement classistes.

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?**

Dit lijkt me een fantastisch initiatief.

très bonne initiative

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?**

Deze opwaardering van de wijk lijkt me een mooi initiatief en het behoudt van de publieke ruimte. Ik wil echter een nadruk leggen op het belang dat deze plannen enkel sociaal zijn als de plannen voor de vestigingen en nieuwe gebouwen in de zuidwijk aangepast worden anders is dit gewoon een stap verder in het gentrificatieproces. Ik weet niet hoe het staat met het plan van de nieuwe "woon"torens die voornamelijk speculatief zijn maar als hier niet een aanpassing in wordt gemaakt zie ik niet hoe deze plannen de huidige bewoners van onze wijken dienen. Als deze wel aangepast of zelf geannuleerd worden denk ik dat de opwaardering van de publieke ruimte een zeer mooi antwoord is voor de noden van de bewoners van de buurt.

Cette revalorisation du quartier semble être une belle initiative et une préservation de l'espace public. Cependant, je tiens à souligner l'importance du fait que ces plans ne sont sociaux que si les plans pour les établissements et les nouveaux bâtiments dans le quartier sud sont ajustés ; dans le cas contraire, il s'agit simplement d'un pas de plus dans le processus de gentrification. Je ne connais pas le statut du plan des nouvelles tours "résidentielles" qui sont principalement spéculatives mais si un ajustement n'est pas fait à ce sujet, je ne vois pas comment ces plans servent les résidents actuels de nos quartiers. Si ces projets sont ajustés ou même annulés, je pense que l'amélioration de l'espace public est une très bonne réponse aux besoins des habitants du quartier.

#### **Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?**

Deze heb ik niet bekeken.

Je n'ai pas regardé celui-là.

#### **Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?**

Pas op voor wie jullie ontwerpen, maar mooi rapport. Ik hoop dat de gebouwen en even sociaal karakter zullen hebben.

Faites attention à qui vous concevez, mais bon rapport. J'espère que les bâtiments auront le même caractère social.

### Formulaire (15)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Ces grands espaces présentent de très nombreuses opportunités qui devraient mettre en avant des projets autour des nouvelles mobilités, d'espace de rencontre et d'échange intercommunautaires mais aussi de sport extérieur afin de diversifier la fréquentation desdits espaces. Pour le moment la voiture ceinture la majorité de ces espaces et ils représentent toujours un passage risqué pour les cyclistes. Le skatepark Byrrrh fermant ses portes début 2023 il serait primordial d'inclure son avenir dans l'un de ces projets.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Inclure dans ces Pôles un skatepark pérenne intérieur pour Bruxelles serait bénéfique pour la communauté skateboard grandissante belge.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Le quartier du midi concentre une population touchée par le sans-abrisme. Inclure dans le CRU 7 une amélioration du samu social proche et une antenne directe d'un service équivalent aux abords direct de la gare est primordial. Sans cela le déploiement et la durabilité du projet du CRU 7 sera plus difficile et exclusive.

### Formulaire (16)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction,**

...

Habitant de la rue de l'Argonne, il faudrait que nous puissions avoir un accès en voiture à ce niveau-là. Il y a beaucoup de commerces et d'habitants. Il faut qu'on puisse arriver jusqu'à chez nous

### Formulaire (17)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

Een fietsas doorheen het groen zou aangenaam zijn. Dan kan er gefietst worden vanaf het kanaal via tweestationspark tot in het centrum van Brussel.

Un axe cyclable à travers la verdure serait agréable. Il serait alors possible de se rendre à vélo du canal au centre de Bruxelles en passant par le parc des deux gares.

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?**

1/Is er daar een mogelijkheid om een "Voedselbos" aan te leggen met behulp van omwonenden.

2/ Een quingette midden in het park, weg van het zicht op auto's zou heel fijn zijn.

1/Y a-t-il une possibilité de créer une "forêt alimentaire" à cet endroit avec l'aide des résidents locaux.

2/ Une quingette au milieu du parc, à l'abri des regards des voitures serait très bien.

**Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?**

1/ Voorzie een grotere beveiligde fietsparking onder de gewelven. Fietsen in combi met trein is de toekomst.

2/ Waarom staat er een voorkoop recht op "de Merodestraat 180, 1060 Sint Gillis" ??

1/ Prévoir un parking à vélos plus grand et sécurisé sous les voûtes. Le vélo en combinaison avec le train, c'est l'avenir.

2/ Pourquoi y a-t-il un droit de préemption sur "de Merodestraat 180, 1060 Sint Gillis" ?

## Formulaire (18)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

La situation actuelle à l'Esplanade de l'Europe et à la place Victor Horta est déplorable et a été créée par les pouvoirs publics qui veulent désormais étendre la pissotière géante à la rue de France. Indépendamment du CRU, qu'est-ce qui empêche les pouvoirs publics de maintenir cette zone propre, tout de suite ? Je propose que les pouvoirs publics redynamisent la zone Esplanade de l'Europe et place Victor Horta AVANT toute intervention à la rue de France : occupation des quadrilatères (Basic Fit, skate park, escalade, commerces, ...). Plutôt que de permettre aux bus (internationaux) de tourner dans Cureghem, pourquoi ne passent-ils pas par la rue des 2 gares (où il y a une bande de bus nouvellement créée) puis directement sur Rue de France ? Contrairement à ce que disent les documents du CRU, le passage dans le bâtiment SPF Santé, entre Bara et Horta, n'est jamais ouvert. Indépendamment du CRU, qu'est-ce qui empêche les pouvoirs publics de maintenir ce passage ouvert, propre et sécurisé ?

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

La création du parc des deux gares est une des rares initiatives qui bénéficierait à tous les habitants. Vu la densité des quartiers environnants et le déficit d'espaces verts, une démarche très ambitieuse est nécessaire. Et il faudra aussi veiller à maintenir les lieux propres et sûres (et donc les fermer à une certaine heure?). Par contre, déplacer le dégrilleur géré par Vivaqua par 'purisme' semble totalement disproportionné et somptuaire. On peut également s'interroger sur la nécessité de dépolluer tous les sols. Est-ce que la pollution actuelle constitue vraiment un danger pour un usage limité à la détente en plein air ? (hors éventuelle zone de sport à l'emplacement du car-wash). Les priorités immédiates sont les aménagements des entrées déjà existantes : entre la pompe à essence et le car wash, au croisement Deux Gares / Bara, rogner sur les parkings Infrabel et Philips. Les secondes priorités sont l'aménagement d'un accès entre les voies de chemin de fer et le Brico rue des Deux Gares, vers le futur parc de la rue des Goujons, et vers la rue du Charroi.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

A la lecture de la partie 'diagnostic', on lit de très nombreux témoignages de sans-abris et d'utilisateurs de la gare mais très peu de témoignages d'habitants. Est-ce que ce plan n'a pas pour but d'amener aussi des habitants à fréquenter ces lieux ? Il me semble incompatible de donner une bonne image de Bruxelles si les passants de la gare y sont inévitablement confrontés à de très très nombreux sans-abris. Les sans-abris ont besoin de structures d'accueil. Concentrer tous les services aux sans-abris va attirer encore plus et 'institutionnaliser' le sans-abrisme dans le quartier, ce qui est incompatible avec l'idée d'une gare internationale accueillante pour les visiteurs étrangers

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Les pouvoirs publics ont pour responsabilité de maintenir ces lieux propres et sûres. Il n'y a pas besoin d'appel à projets. Il y a besoin de nettoyage très régulier, de structure d'hébergement pour sans-abri (et de toilettes et sanitaires avec surveillance), de présence policière. Il manque des commerces à destination des habitants (Aldi, etc.). Les commerces actuels visent les navetteurs et pratiquent des prix en conséquence. Le marché du midi a une offre intéressante mais très incomplète.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ?**

A chaque fois qu'il y a un périmètre indentifié, on essaye de faire quelque chose de bien dans le périmètre, sans tenir compte des interactions avec la zone environnante. (L'histoire de la gare du Midi qui est toujours développé comme un îlot déconnecté de son quartier). On essaye d'agir positivement

dans le périmètre et on externalise les nuisances en dehors: l'axe de bureaux rue de France deviendrait une esplanade végétale, et on déplace toutes les voitures sur Bara.

**Vos autres avis, observations ou réclamations relative au projet de CRU ou à son RIE ?**

Projet ambitieux, lourd et long. S'il y a une volonté politique, qu'est-ce qui empêche des actions immédiates pour améliorer la propreté? la sécurité?...

### Formulaire (19)

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

Un plus pour maximaliser les espaces verts

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Nous avons besoin de ce projet pour les Ména afin d'éviter qu'ils ne continuent à errer autour de la gare. En espérant que la capacité d'accueil soit suffisante et évite les attroupements surtout la nuit.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Le problème des sdf est à absolument à prendre en compte. Diminuer les personnes qui dorment à la gare et errent la nuit, rendant insécure la gare le soir est essentiel. Redorer les alentours de la gare est très important en la rendant plus propre et moins malodorante. Les sanitaires publics, s'ils sont bien entretenus sont une solution.

**Vos remarques, observations et réclamations concernant le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ?**

Favoriser l'écologie, le recyclage

### Formulaire (20)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

Ik steun als inwoner van het bara project om meer openbare ruimte te creëren. Graag wil ik hierbij aandacht vragen om als vrouw op een veilige manier te kunnen genieten van de openbare ruimte. Op dit moment wordt de openbare ruimte van het hortaplein de kruispunten van de bara en onderwijsstraat, frankrijkstraat en veeartsenstraat voornamelijk ingenomen door cafe's, nachtwinkels, garages waarbij grote groepen mannen de ruimte domineren. Dit veroorzaakt een groot onveiligheidsgevoel, vooral doordat mannen in groepen samentroepen. Elk jaar komen er nieuwe cafe's bij, elk jaar komen er meer terrassen bij, elk jaar voel ik mij onveiliger.

En tant que résident, je soutiens le projet Bara qui vise à créer davantage d'espace public. Je voudrais attirer l'attention sur ce point afin qu'en tant que femme, je puisse profiter de l'espace public en toute sécurité. Actuellement, l'espace public de la place de l'horta, des intersections de la rue de la bara et de la rue de l'éducation, de la frankrijkstraat et de la vetsstraat est principalement occupé par des cafés, des night shops, des garages avec de grands groupes d'hommes dominant l'espace. Cela provoque un grand sentiment d'insécurité, surtout lorsque les hommes se rassemblent en groupes. Chaque année, de nouveaux cafés sont ajoutés, chaque année, de nouvelles terrasses sont ajoutées, chaque année, je me sens plus en danger.

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?**

Ik ondersteun de intentie om meer groene ruimte te creëren en hoop dat de projectontwikkeling ook naar mogelijke aanzuigefecten kijkt van daklozen, vluchtelingen edm. Een park zou de buurt ten goede komen mits de veiligheid op de openbare ruimte verbetert en het park geen vergeetput wordt voor mensen die nergens anders een plek kunnen vinden (zoals bvb. nu langs het kanaal bij de biestebroek, onder de brug van de tweestationsstraat, etc.)

Je soutiens l'intention de créer plus d'espaces verts et j'espère que le développement du projet se penche également sur les effets d'aspiration possibles des sans-abri, des réfugiés et d'edm. Un parc

serait bénéfique pour le quartier à condition que la sécurité de l'espace public soit améliorée et que le parc ne devienne pas une fosse d'oubli pour les personnes qui ne trouvent pas de place ailleurs (par exemple, actuellement le long du canal près de biestebroek, sous le pont de la rue des deux gares, etc.)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?**

Idem, goed idee, ik maak me zorgen over de veiligheid en de aantrekkingskracht op uitgeprocedeerde vreemdelingen etc. als we een openbare ruimte creëren met douches en toiletten, hoe vermijden we een aanzuigeffect met alle gevolgen van dien dat vrouwen zich minder en minder te voet in de openbare ruimte zich durven bewegen.

Idem, bonne idée, je m'inquiète de la sécurité et de l'attrait pour les étrangers qui ont épuisé tous les recours légaux etc. si on crée un espace public avec douches et toilettes, comment éviter un effet d'aspiration avec toutes ses conséquences que les femmes osent de moins en moins se déplacer à pied dans les espaces publics.

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?**

Meer aandacht en oplossingen opdat vrouwen zich veiliger kunnen voelen in de openbare ruimten. De ruimten rond het zuidstation worden hoofdzakelijk gedomineerd door mannen. Landloperij, openbare dronkenschap, enz.

Plus d'attention et de solutions pour que les femmes puissent se sentir plus en sécurité dans les espaces publics. Les espaces autour de la gare sud sont principalement dominés par les hommes. Vagabondage, ivresse publique, etc.

## Formulaire (21)

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europa-esplanade, de Overdektestraat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...**

Bij de aanplant van bomen in verharding op de openbare pleinen (bv de Europa-esplanade) voldoende grote van de doorwortelbare ruimte voorzien door het plaatsen van kisten onder de verharding. Dit zal er bovendien voor zorgen dat er aan meer waterretentie gedaan kan worden in dit overstromingsgevoelige gebied.

Lors de la plantation d'arbres dans le pavage des places publiques (par exemple, l'esplanade Europa), prévoyez un espace d'enracinement suffisant en plaçant des bacs sous le pavage. Cela permettra également de retenir davantage d'eau dans cette zone sujette aux inondations.

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?**

Geen bezwaren op dit moment. Ik kijk wel uit naar de nieuwe versie van het RPA MIDI, aangezien daar in een eerste versie langs het nieuwe park veel te hoge gebouwen werden voorzien, die het park eerder een trechter zouden maken dan een aangename plek om te vervoegen.

Aucune objection pour le moment. J'attends avec impatience la nouvelle version de la RPA MIDI, car une première version le long du nouveau parc envisageait des bâtiments beaucoup trop hauts à cet endroit, ce qui ferait du parc un entonnoir plutôt qu'un endroit agréable à rejoindre.

**Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?**

1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dicht bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden. Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek met betrekking tot het RPA ZUID. Ik vind het dus onbegrijpelijk, ongehoord, en zelfs schandelijk dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uittende tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen de as waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet,

is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen om de vervuiling van het verkeer en de geluidspolutie ervan te filteren, alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt. In de MER schrijft u zelf trouwens: - dat het "een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden om te zorgen voor een kwalitatieve ruimte met een sterke autodruk." --> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte." - Van de grote wegen is bekend dat er tijdens de spitsuren hoge gemiddelde concentraties zwarte koolstof voorkomen: Jamarlaan en Argonnestraat (6-8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), --> Daar mensen huisvesten is crimineel. 2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORKOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINTGILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven dankzij publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen. Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan.

1) SUPPRIMER LE PROJET JAMAR Arrêtez de compacter ce quartier densément construit ! Le quartier sud, tant du côté d'Anderlecht (Cureghem) que de Saint-Gilles, est très densément bâti. Dans ces quartiers, les espaces ouverts existants doivent être préservés. Ce projet a également fait l'objet de nombreuses protestations lors de l'enquête publique concernant le RPA ZUID. Je trouve donc incompréhensible, scandaleux, voire scandaleux que vous réintégriez ce projet dans ce CVP, dont l'objectif principal est d'améliorer les conditions de vie dans le quartier. Je répète les objections que j'ai formulées à l'encontre de ce projet dans le RPA Sud : "Dans les plans futurs, l'avenue Jamar deviendra l'axe par lequel le trafic entrera et sortira de la ville, le carrefour de trafic motorisé le plus fréquenté du district. La connexion avec le petit périphérique y provoquera donc des embouteillages quotidiens. Le fait que le plan envisage la construction de nouveaux logements à cet endroit est incompréhensible. À côté d'un axe de circulation aussi fréquenté, où les voitures sont bloquées dans des embouteillages plusieurs fois par jour, on ne permet pas aux gens d'y vivre, ni d'y installer des équipements publics. Ce qu'il faut, ce sont des rangées d'arbres pour filtrer la pollution du trafic et ses nuisances sonores, ainsi que pour rendre l'aspect plus vert, ce qui, selon plusieurs études scientifiques, résout les problèmes sociaux et de santé plus que toute autre chose. D'ailleurs, dans l'EIE, vous écrivez vous-même : - que c'est "un défi de préserver les axes automobiles Jamar, Bara et Fonsny pour assurer un espace qualitatif avec une forte pression automobile." --> Ajouter un ruban de développement à l'auto-axe de Jamar est tout sauf "assurer un espace qualitatif". - Les grands axes routiers sont connus pour présenter des concentrations moyennes élevées de carbone noir aux heures de pointe : Avenue Jamar et rue Argonne (6-8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), --> loger des personnes à cet endroit est criminel. 2) EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DE VENTE "SUD" SUR LE TERRAIN DES MUNICIPALITÉS DE SINTGILLIS ET D'ANDERLECHT AVEC LES TERRAINS DE LA SNCB La SNCB est à l'origine une entreprise publique et a donc acquis nombre de ces terrains grâce à l'argent public. Il me semble donc logique que le gouvernement ait un droit de vente si la SNCB décide de vendre ces terrains. Sur ces terrains, vous pourriez alors également pallier le manque d'équipements divers (sports, garderies, toilettes publiques, soins de santé, etc.), au lieu de compacter davantage le quartier en construisant sur les voies de tramway le long de l'avenue Jamar.

#### **Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?**

1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dicht bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden. Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek met betrekking tot het RPA ZUID. Ik vind het dus onbegrijpelijk, ongehoord, en zelfs schandalig dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel

heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uitte tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen de as waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet, is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen om de vervuiling van het verkeer en de geluidspollutie ervan te filteren, alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt. In de MER schrijft u zelf trouwens: - dat het "een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden om te zorgen voor een kwalitatieve ruimte met een sterke autodruk." --> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte." - "Van de grote wegen is bekend dat er tijdens de spitsuren hoge gemiddelde concentraties zwarte koolstof voorkomen: Jamarlaan en Argonnestraat (6-8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )" --> Daar mensen huisvesten is crimineel. 2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORLOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINTGILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven dankzij publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen. Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan.

Exactement la même chose que la cellule remplie précédente

## Réclamation (22)

Beste Perspective,

Dank u voor dit SVC voor de wijk waar ik al meer dan 10 jaar woon. Deze wijk heeft dringend nood aan beter ingerichte openbare ruimtes met meer groen, zodat we beter gewapend zijn tegen de vele bedreigingen waarmee we door de klimaatverandering geconfronteerd zullen worden (hitte-eiland effect, overstromingsgevaar,...).

Ik kijk uit naar de concrete ontwerpvoorstellen. Ik heb echter ook enkele bezwaren en opmerkingen die ik graag met u wil delen.

### 1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR

Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De Zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dicht bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden.

Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek van het RPA ZUID. Ik vind het dus onbegrijpelijk dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uitte tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen één van hoofd-assen waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet, is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen van bomen die vrij kunnen uitgroeien zonder hinder van gevels te ondervinden. Dit met als doel de luchtvervuiling van het verkeer en de geluidspollutie ervan te filteren. Alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt.

Het MER kaart dit ook aan:

- "Een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden en tegelijkertijd te zorgen voor een kwalitatieve ruimte."

--> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte."

- "Van de grote wegen is bekend dat er tijdens de spitsuren hoge gemiddelde concentraties zwarte koolstof voorkomen: Jamarlaan 6-8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ."

--> Daar mensen huisvesten is crimineel.

2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORKOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINT-GILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS

De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven met behulp van publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen.

Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan.

3) VOLDOENDE DOORWORTELBARE RUIMTE VOORZIEN VOOR DE STRAAT- en PLEINBOMEN:

Bij de aanplant van bomen in verharding op de openbare pleinen (bv de Europa-esplanade) voldoende doorwortelbare ruimte voorzien door het plaatsen van kisten onder de verharding:

- 25 tot 40 m<sup>3</sup> voor grote bomen hoger dan 15 m

- 15 tot 25 m<sup>3</sup> voor kleinere bomen 10-15 m hoog

- 5 tot 12 m<sup>3</sup> voor de kleinste bomen tot 10 m hoog

Dit zal er bovendien voor zorgen dat er aan meer waterretentie gedaan kan worden in dit overstromingsgevoelige gebied.

Vriendelijke groet,

### Réclamation (23)

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek voor het SVC Zuidwijk wil ik vragen om acties te voorzien om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Volgens mij moet het mogelijk zijn om hiervoor technische oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door geluidsdempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien. De Rogier Vanderweydenstraat is bijvoorbeeld een corridor waarlangs veel geluid weerkaatst wordt, er is daar nergens groen dat het geluid een beetje kan dempen.

Ontharding en vergroening is ook nodig omwille van het hitte eiland effect. Kan dit een transversaal thema zijn dat in alle plannen wordt meegenomen? Ik denk bijvoorbeeld aan het stukje langs het zuidstation (Hortaplein), dat veel meer onthard kan worden dan momenteel in de plannen voorzien is, bijvoorbeeld door de aanleg van een grasperk, bloemperkjes of lage struiken, naargelang wat mogelijk is qua ondergrondse infrastructuur. Het zou de stationsomgeving een stuk aantrekkelijker maken en een groene wandeling mogelijk maken richting het nieuwe park.

Voor de herinrichting van de Europa-esplanade lijkt het mij belangrijk om de veiligheid in het achterhoofd te houden en bijvoorbeeld bewaking te voorzien bij fietsenstalling en openbaar sanitair.

Alvast bedankt om mijn opmerkingen te willen meenemen in de verdere uitwerking van de plannen.

vriendelijke groet

### Réclamation (24)

Bonjour,

Je suis habitant de St Gilles.

Je voulais vous faire part d'une idée par rapport au pôle sport qui se ferait dans un des quadrilatères. Depuis quelques années, la commune de St Gilles en partenariat avec Pro Velo, a développé des projets de "Vélotek" à St Gilles. Il s'agit de flottes de vélos à destination des écoles et des associations dont la réservation se fait par une plateforme en ligne. (à ne pas confondre avec le projet de Fietsbib, aussi

appelé "Vélothèque", où les particuliers peuvent louer un vélo à bas prix). En effet la plupart des écoles et des associations n'ont pas de flotte de vélo. On voit que, depuis la créations de ces Véloteks, l'apprentissage du vélo est quasi généralisé dans toutes les écoles et pas mal d'associations on recourt à ces vélos pour des formations d'apprentissage débutant adulte, sorties à vélo, ...

Je pense qu'une "Vélotek" dans le "pôle sport" serait une très bonne idée d'autant plus que l'esplanade de l'Europe est un très belle espace pour donner des formations de vélo. Actuellement des écoles (plutôt des Marolles) l'utilisent d'ailleurs déjà pour donner leur formations vélo. Cette vélotek pourrait servir à toutes les écoles et associations autour de la gare du midi (surtout celles présentes ailleurs qu'à St Gilles, puisque à St Gilles ces infrastructures existent déjà).

D'autre part, l'installation d'une "vélotek" n'est pas compliqué et ne requièrent pas de grands espaces (avec 100 m2 on sait déjà faire quelque chose de très bien).

De manière générale, je pense qu'il est important d'avoir des espaces dédiés à l'apprentissage du vélo si l'on veut que la population se mettent de plus en plus au vélo au vue des enjeux actuels de mobilité. Un grand merci d'avance

## Réclamation (25)

Le CRU supporte – de fait - deux dimensions :

1. Une 'végétalisation renforcée'
2. Des fonctions de mobilité

, aux modestes exceptions de :

- le 'petit quadrilatère' au sein duquel des fonctions (un peu) plus 'nobles' sont envisagées
- un nouveau bâti bd. Jamar

En outre, les interventions nous apparaissent (très / trop) divisées en opérations 'ponctuelles'.

### Végétalisation

Nous estimons que ce qui est envisagé :

1. Manque l'objectif de remettre la Senne à ciel ouvert le long d'une coulée verte/bleue forte et (quasi-)continue dans la ville, comme l'esquisse une idée forte pourtant bien abordée dans le CRU, mais sans éléments concrétisants, tout au moins au nord de la rue de l'Instruction. Comme suite à la visite de terrain organisée le 09/11 :
  - La 'chute d'eau' de 2 mètres (dont nous ignorions l'existence) ne pourrait-elle être mis 'à ciel ouvert' et constituer un élément d'animation / d'appel' visuel et sonore de cette voie verte depuis la rue de l'Instruction ?
  - Si la Senne se trouverait +/- 3 m (?) sous le niveau de l'espace public, cela empêcherait-il sa remise à ciel ouvert ? Certes, les interventions associées seraient beaucoup plus conséquentes que ce que le CRU peut mettre en oeuvre, mais refaire (en tout ou en partie, pour +/- 30 ans) des espaces publics concernés (rue de France / pl. Horta / pl. de l'Europe) en 'ignorant' cette dimension pourrait être une occasion manquée, pour longtemps ?
2. Omet toute idée de connecter (un jour) l'Elsbeek à la Senne, via la rue Couverte, en surface ?
3. Reste du 'remplissage', susceptible de 'faire consensus' facile, mais sans donner à cette espace de force d'attraction, singulièrement en lien avec sa dimension (trop grande, en largeur) et son manque d'articulation avec les espaces attenants, singulièrement du côté des quadrilatères où une gare de bus / un parking vélo a peu de chance de contribuer à une animation urbaine de qualité. Pourtant, le CRU montre des images d'espaces réaffectés très réussis sous des infrastructures ferroviaires, grâce à des fonctions urbaines attractives telles que des commerces spécialisés

Nous sommes évidemment favorables à une végétalisation renforcée / une imperméabilisation réduite, tout en tenant compte que nous sommes aux abords de la gare principale du pays. Un 'parc linéaire' (avec sinuosités du tracé hydraulique), prolongé rue de France, pl. Horta, pl. de l'Europe pourrait / devrait, un jour, constituer la matrice de cette (re-)végétalisation, avec une 'antenne' forte reprenant le tracé historique de l'Elsbeek pour connecter haut et bas de St--Gilles.

#### 'Plan bleu'

Nous ne trouvons nulle trace d'une étude hydrologique, comme les EGEB en avaient fait la proposition. Comme peut-on expliquer cette absence, qui nous désole ?

#### Pl. de l'Europe et alentours

Nous approuvons le principe de construire un nouveau bâti pour réduire l'espace 'ouvert', beaucoup trop ample. Par contre, les volumes affichés ne nous convainquent pas :

- La structure de l'implantation du bâti devrait contribuer à recréer une 'façade urbaine' digne de ce nom en lien avec la petite ceinture (comme le faisait la façade de l'ancienne gare) ; cfr infra
- Ce 'bloc' manque aussi de structure pour fermer la place Bara et ainsi lui conférer une identité de 'place'

#### Rue Couverte

Ce qui est proposé n'est pas sans intérêt, mais :

- Un arrêt de tram y sera-t-il maintenu ou sera-t-il déplacé av . Fonsny (cfr projet PAD) ? Si nous ne sommes pas opposés au principe que l'arrêt reste rue Couverte, à côté de 'l'animation' associée (aspect positif), nous craignons qu'il constitue une coupure / 'rupture' en raison du dénivelé entre quais et voies (cfr aussi plus loin ce que nous avançons à propos des lignes de tram)
- Il conviendrait de réfléchir à une meilleure articulation entre les accès de métro (y compris le nouveau, côté nord) et la rue Couverte / le 'grand quadrilatère' ; le CRU n'en fait pas mention
- Comme évoqué plus bas, la restructuration des espaces intérieurs de la gare devrait faire partie intégrante de la réflexion, alors que, aujourd'hui, les espaces concernés lui sont complètement fermés et tournés vers le grand couloir central. Et la SNCB n'est pas présentée comme acteur majeur de redéfinition de cet espace, en lien à la fois avec la gare actuelle et le 'grand quadrilatère', alors qu'elle pourrait en être bénéficiaire direct et indirect (valorisation de volumes commerciaux / non-commerciaux), et donc acteur incontournable de la dynamique de la rue Couverte en lien avec 'ses' espaces sis de part et d'autre
- Cfr supra la potentialité d'y réinscrire le tracé de l'Elsbeek

#### Les quadrilatères

Les fonctions à y privilégier devraient, selon nous, être 'nobles', et ouvertes sur la ville / la gare, de tous côtés (ce qui a été évoqué durant la visite, mais peu / pas présent dans le dossier) :

- une gare de bus ? : ses fonctionnalités risquent de créer des césures / ruptures successives, ne fût-ce qu'en raison du dénivelé entre espaces de roulage et quais ; et la présence nombreux véhicules aussi volumineux risque de 'couper' le lien nord-sud, ne fût-ce que visuellement, générant un sentiment d'insécurité, en lien avec les cloisonnements induits ?
- un très grand parking vélo ? : pour être sécurisé, il devrait être fermé → une telle fonction devrait, selon nous, trouver plutôt place dans un volume souterrain, par ex. le niveau -1 du parking 'Horta' (parking sous-utilisé) ?
- un espace sportif ? : là aussi, ne risque-t-il pas d'être fermé par rapport à la fois aux espaces de part et d'autre et de 'bloquer' une continuité nord-sud au sein de ce futur espace public sous voies
- nous apprécions l'idée d'un service à vocation sociale, pour répondre à des besoins criants qui se manifestent dans les environs de la gare (sans-abrisme, violences, sanitaires, ...)

Nous plaidons plutôt pour un marché (semi-)permanent dans le grand quadrilatère ; et, surtout, des espaces culturels / galeries d'artistes ? ; ... dans les autres, avec grande perméabilité intérieure et en lien avec les espaces publics urbains attenants.

Il faudrait aussi que la réflexion s'étende à l'ensemble des volumes sous voies et pas seulement les volumes actuellement clos.

Pour créer un espace piéton puissant entre la gare et le pentagone, via le bd. Lemonnier / l'av. de Stalingrad, il nous semble qu'il faudrait aussi complètement repenser la structuration interne à la gare du Midi, complètement 'fermée' du côté de la rue Couverte, alors que la réaffectation de celle-ci et, surtout, des quadrilatères, devrait aller dans le sens d'une (re-)structuration 'naturelle' également nord-sud, intérieure à ce volume et le long de celui-ci (selon les conditions météorologiques, circulation piétonne privilégiée 'interne' ou 'externe' aux quadrilatères)

#### Retraitement de la petite ceinture suite au chantier M3

Ce qui est présenté reste très flou, et donc peu convaincant. Et le pont ferroviaire, assez remarquable, semble 'inexistant', alors qu'il pourrait constituer une belle opportunité, à la fois de 'ponctuation' de la petite ceinture et d'un parcours pédestre 'sous voies' entre la gare et le coeur de la ville. Plus loin, nous parlons aussi des lignes de tram, étonnamment absentes de ce CRU.

#### Coeur de gare

L'idée de déplacer la trémie nord du parking Horta (entendu lors de la visite, mais pas (?) identifiée dans le dossier) nous paraît bonne. Mais le coeur de l'îlot 'Victor' devrait, à notre avis, être affecté intégralement à un espace collectif 'vert' de qualité, sans être dénaturé par une telle infrastructure, imperméable et perturbante pour le futur bâti. Il nous semble que cet équipement devrait faire l'objet d'une étude spécifique pour être implantée et conçue en perturbant le moins possible l'urbanité du quartier, spécialement les îlots (principalement) affectés au logement.

La trémie sud du parking n'est pas identifiée (?) dans le dossier ; durant la visite, il a été dit qu'elle serait maintenue en l'état (l'espace de dépose-minute devant, lui, être supprimé) ; ce serait dommage, en vue, comme exprimé durant la visite, de renforcer autant que possible la vitalité (notamment horeca) de cette 'place'.

Dans cet esprit, nous ne sommes pas favorables à un 'espace cyclo-piéton' attenant à la gare (ce qui ne veut pas dire que le revêtement ne pourrait être moins irrégulier (pour les cyclistes et PMR) ni de plain-pied avec l'espace central) :

- L'espace public de la place s'en trouverait déséquilibré
- Si on ne peut sans doute remettre en question la 'rue intérieure' parallèle de la gare qui, elle, est longée de commerces, on restera avec une 'place' (Horta) à une seule 'façade', qui plus est mal éclairée après-midi / soirée, de sorte que l'horeca n'y est dynamique 'que' sur l'heure de midi côté ouest. Cette place nous apparaît présenter un fort potentiel de dynamisation commerciale, en lien étroit avec la dynamique induite par la gare ; si elle reste bordée par une 'carapace' vitrée, cette place ne pourra 'vivre' pleinement. Outre cette 'carapace', le volume 'intérieur' entre la rue intérieure resterait (aussi) un 'vide', ponctué d'escalators / ascenseurs / guichets bancaires ; ne pourrait-il être pleinement valorisé en étant (très) ouvert également du côté de la place Horta, l'horeca pouvant y trouver des conditions favorables ?

Dans un but fondamental de renforcement de la fonction de 'place', des aménagements (lourds) ne pourraient-ils être repensés grâce à :

- retour d'un espace aquatique et végétalisé remettant en quelque sorte la Senne 'dans' la ville (nous sommes conscient que ce ne serait probablement pas envisageable dans le cadre du CRU)
- retraitement des espaces minéralisés dans un esprit de 'place', en accordant une totale liberté de circulations piétonne et cycliste, sous forme d'une 'navigation spontanée' au sein de ce large espace, plutôt que de 'canaliser' la circulation cycliste ?
- ouvrir la gare sur la place, en repensant à tout le moins la paroi vitrée haute existante, favorisant ainsi la (re-)dynamisation d'espaces commerciaux au rez (en particulier horeca) entre la 'rue intérieure' et la place Horta, sur laquelle les terrasses pourraient largement s'étendre ; la traitement (même partiel) de la place nous paraît devoir soutenir, d'abord et avant tout, une telle perspective

Globalement, les espaces commerciaux de la gare sont structurés selon une logique complètement 'introvertie', alors qu'elle pourrait / devrait (à notre avis) être 'extravertie', ouverte sur les espaces publics attenants (spécialement pl. Horta et rue Couverte), et contribuer à rendre lisible un tracé pédestre privilégié avec le pentagone.

Quant à 'l'extension' du marché du Midi sur cette place, à la fois :

- cela ne nous paraît pas correspondre à un vrai besoin, pour un marché alimentaire et textile en très forte contraction depuis 20 ans
- nous plaidons pour une fonction de ce type, beaucoup plus pérenne, dans le(s) quadrilatère(s) (cfr supra)

### Rue de France

Si on n'évoque pas la question des terminaux de bus (shuttle BSCA et autres services internationaux) et taxis, on 'loupe' une importante dimension du futur de cette rue.

Qui plus est, le CRU est muet à propos du futur des logements pour cheminots, inoccupés depuis des années, et du site SNCB sis en face. L'avenir des espaces (bâtis) est aussi très important pour l'avenir du quartier, notamment la rue de France.

Et la Senne passe en dessous ; n'est-il pas temps de repenser fondamentalement, sa remise à l'air libre sous forme d'un (futur) tracé continu jusque (au moins) la petite ceinture ?

#### Rues Bara / Blérot

Il nous étonne beaucoup qu'il ne soit question 'que' de traversées ponctuelles à revoir, alors que cet espace ressemble à s'y méprendre à une autoroute urbaine, datant 'd'un autre âge'.

Et pour ces traversées, éviter absolument de parler des 'usagers faibles'.

#### Parc des Deux-Gares

Nous sommes tout à fait favorables à un projet allant dans ce sens, même s'il sera terriblement contraint, en particulier par des voies ferroviaires.

Comme mentionné plus haut, l'eau de la Senne ne pourrait-elle être encore davantage 'dynamisante', notamment grâce à la chute d'eau pouvant être restituée dans le futur parc / près de son entrée principale ?

#### Les transports publics urbains, singulièrement les lignes de tram

Nous considérons acquis les axes de métro de petite ceinture et Nord-Sud.

Pour les lignes de tram, et considérant l'abandon de toute mise en souterrain avec trémie av. Fonsny (abandon que nous apprécions), nous regrettons le manque de prise en compte (explicite) dans le CRU.

Le déplacement des voies av. Fonsny le long de la gare nous paraît intéressante, pour autant que la traversée piétonne de cette avenue ne soit pas rendue encore plus complexe / dangereuse qu'aujourd'hui.

Nous ne comprenons pas ce qui nous apparaît comme le 'jusqu'au-boutisme' du maintien de l'infrastructure souterraine existante entre la rue Couverte et le bd. du Midi :

- Le tracé du T81 est un 'non-sens', en longueur d'axe, avec courbes et contre-courbes successives, aiguillages nombreux et contraignants, engendrant coûts très élevée et perte importante de temps de parcours ;
- Le tracé du T82, sans être aussi 'anachronique', n'est pas très rationnel et l'arrêt en trémie (Lemonnier) est très peu attractif ;
- Le T51 pourrait occuper une infrastructure inutilisée (voies rue d'Argonne) ;
- Deux complexes de voies continueront ainsi à 'couper' les liens pédestres nord-sud (gare – centre-ville), rues Couverte et d'Argonne.

Notre préconisation :

- T81 av. Fonsny – rue Couverte – av. P-H. Spaak (partagée avec les bus et entièrement réservée aux TC), ou – mieux ? - rue d'Argonne (tracé entièrement en surface), si l'arrêt devait être déplacé de la rue Couverte à l'av. Fonsny ;
- T82 av. Fonsny tout du long – bd. du Midi (à retraiter en 'boulevard urbain'), avec nouvel arrêt, en surface, Lemonnier / Toots Tielemans, sous forme d'un tracé également entièrement en surface ;
- Terminus T51 av. Fonsny (sous forme d'une voie centrale à 2 positions ?), entre les rues Couverte et d'Argonne ;
- Disposer les nouvelles voies Fonsny au nord de la rue Couverte dans le prolongement exact de celles qui seront établies le long des voies ferroviaires, de façon à ménager un espace libre constructible suffisant le long du 'sifflet' ferroviaire (cfr infra) ; en clair rendre à l'av. Fonsny un profil entre façades homogène, équivalent à l'existant au sud de la rue Couverte.

Cela permettrait de :

1. Supprimer deux trémies ainsi qu'un tunnel, devenus inutiles, et simplifier considérablement les voies de tram (dont gains importants, entre autres, de coûts, d'infrastructures et d'exploitation) ; incidemment, cela faciliterait la reconstruction d'un bâti bd. Jamar ;
2. Raccorder totalement le quadrilatère sud au volume commercial principal de la gare, favorisant des fonctions publiques fortes et l'amorce de cheminements pédestres 'naturels' en lien avec le centre-ville ;
3. Remis en surface, les TC participeraient de nouveau pleinement à l'environnement urbain :
  - ils en constitueraient du mobilier urbain mobile signifiant ;
  - leurs usagers apprécieraient leur arrivée aux abords immédiats de la principale gare du pays.

Ici aussi, nous sommes bien conscients que cette idée ne pourrait probablement se concrétiser dans le cadre du CRU.

#### La restructuration du bâti aux abords immédiats de la gare

Une lecture historique de l'évolution de l'espace urbanisé, entre les époques de la gare terminale et de la gare passante (jonction Nord-Midi), est très éclairante :

- Sans surprise, la gare terminale occupait une emprise très importante pour assurer cette fonction, et était établie en retrait de la petite ceinture de façon à ménager sa mise en valeur sous forme de façade monumentale, laquelle dialoguait ainsi fortement avec la ville, en particulier son cœur historique ;
- La gare passante a été déplacée vers le sud et se raccorde à la jonction Nord-Midi sous forme d'un faisceau de voies 'en sifflet', très fonctionnel, et même franchement fonctionnaliste.

Que résulte-t-il, fondamentalement, de cette double transformation ? :

1. La gare du Midi est devenue à peu près 'invisible' dans la ville, son traitement architectural n'ayant que très peu recherché d'effet de 'mise en scène', résultat d'un outil industriel lourd pensé sur le mode fonctionnaliste, reflet de l'époque (charte d'Athènes), les gares n'étant déjà plus vues comme coeurs et 'vitrines' majeures de la ville.

Comme repères urbains hérités, remarquons néanmoins :

- Le pont ferroviaire franchissant la petite ceinture, bien visible, dont la structure apparaît ‘naturellement’ ferroviaire, et sur lequel évolue un ‘ballet’ de trains en mouvement ;
  - La tour du Midi, symbole à la fois de la puissance publique belge dans les années ‘60 et des environs de la gare, mais dont l’architecture ne symbolise pas directement la fonction ferroviaire, son socle en étant totalement indépendant, son volume et ses façades n’établissant pas de lien évident avec la nouvelle gare, si ce n’est d’en être très proche ;
2. Son recul de l’ordre de 300 m vers le sud et l’absence d’architecture symbolique d’accompagnement ont contribué à créer une rupture majeure avec le centre-ville et la petite ceinture (ce que la mise en souterrain progressive des transports publics a encore renforcée par la suite) ;
  3. Résultat des espaces libérés entre l’emprise de la gare terminale et ceux de la gare passante ? : d’énormes vides urbains de part et d’autre du nouveau ‘sifflet’ ferroviaire, que l’histoire n’a jamais réinterrogés fondamentalement. A notre estime, ces espaces sont des ‘espaces-déchets’, que rien (sauf le marché dominical, durant quelques heures) n’anime, d’autant que les volumes sous les voies sont totalement clôturés et que les fronts bâtis ‘en face’ sont trop éloignés pour animer et sécuriser les cheminements pédestres. Ces espaces font peur (au sens premier du terme) parce que très vastes, sans architecture d’appel avec le reste de la ville (singulièrement le centre historique), sans fonctions publiques associées / induites par cette gare majeure. Un étranger qui sort de cette gare dans l’espace public se trouve ainsi complètement perdu, ‘abandonné’ par une ville qui ne le ‘prend pas en charge’, ne l’invite à rien, ne l’accueille même pas.

Les urbanistes chargés de la remise en valeur des lieux devraient à tout le moins interroger ces vides et chercher à les remplir autrement que par une occupation éphémère (marché, quelques heures par semaine) ou des arbres ‘de remplissage’.

Notre préconisation ? :

Du bâti devrait restructurer les espaces autour du ‘sifflet’ des voies ferroviaires, comportant :

- Un socle accueillant des fonctions publiques fortes au contact direct de l’espace public ;
- des structures de hauteur moyenne le long des rues, en cohérence avec le bâti historique existant de l’autre côté ;
- des étages destinés à des occupations diverses (bureaux partagés, logements, hôtels, salles de sport, ...)
- une architecture ‘d’appel’ pourrait être définie de part et d’autre du pont du chemin de fer aux abords immédiats de la petite ceinture, pour signifier la présence voisine de la gare, à la fois depuis l’hyper-centre (av. Stalingrad et bd. Lemonnier) et pour les usagers en mouvement le long de la petite ceinture.

L’érection d’un bâti ‘longeant’ le sifflet du chemin de fer côté espl. de l’Europe serait facilitée par la suppression de l’infrastructure tram souterraine existante (cfr supra).

Nous sommes aussi conscients que cette idée ne pourrait pas être ‘intégrée’ au CRU ; mais les ‘lignes directrices’ du ‘PAD’ à venir, dont il a été question lors de la visite, ne pourraient-elles intégrer d’autres perspectives à long terme, comme celle-là ?

Complémentaire à la présente, nous demandons à être entendus à la commission de concertation qui suivra la présente enquête publique.

### Réclamation (26)

J'ai pris connaissance du projet du CRU Midi et voudrais vous adresser les 2 observations/ suggestions suivantes :

1/ Affectation des quadrilatères : il est essentiel de ne pas concentrer dans ce lieu toute la misère du quartier. Ils vont façonner l'image que se feront de Bruxelles les voyageurs. Ils vont aussi être déterminants si l'on veut étendre la vie du quartier dans la direction de la gare. Ne pourrait-on imaginer d'y installer un hub d'activités artisanales par exemple, un fab-lab qui profiterait à tout le quartier, un marché aux plantes comestibles. Quelque chose de gai et de convivial. Ce n'est pas nécessairement le cas d'un « lieu dédié au sport pour les jeunes du quartier » - quand on sait qu'en profitent essentiellement des garçon. Une skate Park pourrait peut-être être aménagé ailleurs dans le périmètre du CRU? Il faut davantage viser l'intergénérationnel, le multiculturel et la convivialité.

2/ Le Parc des deux gares : même si la fonction « parc de loisirs » est cruellement manquante dans le quartier, la biodiversité l'est encore davantage. Les années qui nous attendent seront cruciales à cet égard. Je plaide fermement pour le maintien d'une zone semi-naturelle à accès très limité (peut-être juste des passerelles légères?), qui pourrait aussi servir de lieu d'observation de la nature pour les écoles etc.

Bien à vous,

### Réclamation (27)

Beste,

opmerkingen en adviezen over SVC 7 "Rondom het Zuidstation"

Wat betreft het Hortaplein stellen wij voor om verder te gaan met meer groen en minder steen. Rondom de bomen zouden meer stenen vervangen kunnen worden door open grond en gras, misschien hoger groeiende planten. Dit zou kunnen helpen om al het beton en steen in evenwicht te brengen en het aantrekkelijker te maken als doorgang naar het park.

Ook langs de Stalingradlaan zouden meer bomen kunnen worden omgeven door bredere groene ruimten. In de Rogier van der Weydenstraat en andere kruisende straten van de Stalingradlaan zouden bomen kunnen worden geplant. Dit zou de openbare ruimte leefbaarder maken en het hitte-eilandeffect in de specifieke stedelijke ruimte tegengaan in de wereldwijde opwarmingscrisis.

Wij vrezen dat de voorgestelde plannen voor de Esplanade de l'Europe levendiger maken, maar het gevoel van veiligheid niet verbeteren. Wij stellen een klein bureau voor de politie of de gemeenschapswachten voor. Wij steunen het oplossen van de sociale problemen in onze wijk met sociale diensten. De plaats voor toiletten, douches en sociale diensten is goed geïnvesteerd. Maar het skatepark, de fietsenstalling, het buslaadstation zorgen niet voor een gevoel van veiligheid. Ze zorgen niet voor mensen die je kunt benaderen als je je onzeker voelt. Winkels en restaurants zouden daarvoor kunnen zorgen, maar dat lijkt om economische redenen onwaarschijnlijk. Alles wat nieuwe winkels zou kunnen ondersteunen en de gevel naar de Esplanade levendig en uitnodigend zou maken, zou een welkome aanvulling op de plannen zijn. De voorziene fietsenmaker zal belangrijk zijn. Daarom lijkt een klein politiebureau of kantoor voor de gemeenschapswachten iets waarin publiekelijk kan worden voorzien.

Wij willen vragen om actie te ondernemen om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden om hier iets aan te doen, bijvoorbeeld door geluidsdempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien.

Met vriendelijke groeten

### Réclamation (28)

Beste,

opmerkingen en adviezen over SVC 7 "Rondom het Zuidstation"

Wat betreft het Hortaplein stellen wij voor om verder te gaan met meer groen en minder steen. Rondom de bomen zouden meer stenen vervangen kunnen worden door open grond en gras, misschien hoger groeiende planten. Dit zou kunnen helpen om al het beton en steen in evenwicht te brengen en het aantrekkelijker te maken als doorgang naar het park.

Ook langs de Stalingradlaan zouden meer bomen kunnen worden omgeven door bredere groene ruimten. In de Rogier van der Weydenstraat en andere kruisende straten van de Stalingradlaan zouden bomen kunnen worden geplant. Dit zou de openbare ruimte leefbaarder maken en het hitte-eilandeffect in de specifieke stedelijke ruimte tegengaan in de wereldwijde opwarmingscrisis.

Wij vrezen dat de voorgestelde plannen voor de Esplanade de l'Europe levendiger maken, maar het gevoel van veiligheid niet verbeteren. Wij stellen een klein bureau voor de politie of de gemeenschapswachten voor. Wij steunen het oplossen van de sociale problemen in onze wijk met sociale diensten. De plaats voor toiletten, douches en sociale diensten is goed geïnvesteerd. Maar het skatepark, de fietsenstalling, het buslaadstation zorgen niet voor een gevoel van veiligheid. Ze zorgen niet voor mensen die je kunt benaderen als je je onzeker voelt. Winkels en restaurants zouden daarvoor kunnen zorgen, maar dat lijkt om economische redenen onwaarschijnlijk. Alles wat nieuwe winkels zou kunnen ondersteunen en de gevel naar de Esplanade levendig en uitnodigend zou maken, zou een welkome aanvulling op de plannen zijn. De voorziene fietsenmaker zal belangrijk zijn. Daarom lijkt een klein politiebureau of kantoor voor de gemeenschapswachten iets waarin publiekelijk kan worden voorzien.

Wij willen vragen om actie te ondernemen om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden om hier iets aan te doen, bijvoorbeeld door geluiddempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien.

Met vriendelijke groeten

## Réclamation (29) - BRAL

Bruxelles, le 23 novembre 2022

Madame, Monsieur,

Objet : Réaction à l'enquête publique pour le Contrat de Rénovation Urbaine 7 « Autour de la gare du Midi »

xxx salue les objectifs généraux du CRU 7. Les espaces publics aux alentours de la gare sont en effet de faible qualité et le programme vise à végétaliser, limiter l'imperméabilisation lorsque possible et repenser la mobilité par endroits.

Nous avons appris que les aménagements de mobilité du CRU se basent sur l'étude de mobilité du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi. Les remarques formulées lors de l'enquête publique ont-elles été prises en compte lors de la rédaction du programme du CRU ? Comment les nouvelles mailles apaisées, application locale du Plan Régional de Mobilité Good Move, sont-elles intégrées aux réaménagements prévus par le CRU ?

Par contre, quelle est la réflexion long terme pour le réaménagement de Fonsny ? Il nous paraît important d'avoir une cohérence entre ce qui est offert des deux côtés de la gare.

Un réflexion globale sur l'avenir des bus dans le quartier est certainement à mener dans le cadre du CRU. xxx espère que le budget prévu pour étudier le réaménagement des quadrilatères sera suffisant pour analyser d'autres alternatives, hors quadrilatères. Nous pensons aux questions suivantes, entres autres :

- Déplacement des bus 49, 50, 234 : lien avec plan de mobilité locaux pour comprendre les voiries pouvant accueillir des terminus ?
- Quel avenir pour le pôle De Lijn avenue Paul-Henri Spaak ?

- Les bus européens (Flix etc.) et le bus vers l'aéroport de Bruxelles Charleroi Sud resteront ils rue de France ?

Le PAD Midi, vivement critiqué lors de sa mise à l'enquête publique, a récemment été mis au frigo. Nous nous étonnons dès lors de voir certains projets inclus dans la programmation du CRU alors qu'ils étaient préfigurés par le PAD. On pense particulièrement au projet « 010 Construction de logements sur le boulevard Jamar » qui implique la construction de logements sur la trémie du tram. Celui-ci n'apportait pas une solution qualitative au manque de logements dans le quartier à cause des vibrations induites par le passage du tram, malgré les techniques de construction coûteuses visant à limiter les nuisances.

Une remarque liée à la gestion de l'eau revenant souvent dans le RIE retient notre attention. Si « Acheminer les eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle afin d'augmenter l'infiltration sur place, ou infiltration sous le coffre des zones imperméables » est un objectif louable, sa mise en place ne nous paraît pas évidente. Le manque d'espaces perméables dans les environs de la gare rendraient l'acheminement des eaux pluviales long et nous doutons que « la gravité naturelle » suffise. Il faut également penser aux contaminations éventuelles entre l'endroit où la pluie tombe et celui où l'eau ruisselle – particulièrement dans une zone où les déchets sont nombreux comme le dimanche, jour de marché.

Il est certainement important de réactiver les façades mais xxx s'inquiète de l'éventuelle privatisation de l'espace public qui serait induite. Les terrasses des éventuels commerces ne doivent pas rentrer en concurrence avec le marché du Midi. Ceci devra particulièrement bien être étudié lors de l'activation des quadrilatères.

### **Traversée cyclable rue de France – place Victor Horta – esplanade de l'Europe – Petite Ceinture**

Il faut absolument concevoir la circulation des vélos dans cette végétalisation et piétonisation pour éviter une situation semblable à celle du piétonnier. Cette circulation doit être possible autant du lundi au samedi mais

également le dimanche, jour de marché. L'extension de l'esplanade de l'Europe devrait permettre d'accueillir une infrastructure cyclable qui n'a pas vocation à être empiétée le dimanche. En toute logique, cette circulation doit déboucher sur d'autres itinéraires cyclables dans les alentours (petite ceinture, av. de Stalingrad).

Selon le Plan Régional de Mobilité, cet axe est qualifié en tant que Vélo Plus. Il faudra bien veiller à aménager le site avec la piste cyclable en site propre appropriée. Des discussions peuvent persister sur la qualification de la place Victor Horta en Vélo Plus mais le CRU prend l'étude de mobilité du PAD Midi comme base et celui-ci reprend les affectations de Good Move.

La place Horta vise à être revitalisée et sera traversée par les piétons allant de la gare aux Horeca en face et potentiellement vers la station de taxi rue Blérot. Pour s'assurer de la réussite de cette liaison vélo, il sera essentiel de trouver le bon endroit pour aménager la piste cyclable, particulièrement sur la place Horta (marquage au sol et revêtement différent, signalétique appropriée, ...).

### **L'Esplanade de l'Europe et ses alentours**

Si l'esplanade et le bâti ne permettront jamais de reconstituer l'ancienne façade de la gare, il serait intéressant de repenser l'espace comme tel. Nous sommes dans tous les cas favorables à sa piétonisation et son agrandissement.

xxx se demande par contre comment l'extension de l'esplanade permettra de donner une façade active à la Tour du Midi et sa fontaine (voir p. 29 du livret 1).

### **Station de taxi rue Blérot**

Les aménagements actuels donnent l'impression que la future station de taxi rue Blérot est lointaine des sorties côté Anderlecht de la gare puisque le drop off du Q Park nord est supprimé. Il sera donc essentiel de penser la signalétique renvoyant vers les taxis à partir du hall de la gare. Si cela n'est pas bien indiqué la distance accrue rendra la situation plus encore plus confuse.

xxx se demande si une station de taxi à la pointe nord de l'esplanade de l'Europe, à la limite avec la petite ceinture serait une possibilité. Conscients que les voyageurs devront marcher sur l'esplanade et traverser la rue d'Argonne (qui se verra apaisée par la piétonisation), ceci permettrait aux taxis d'être directement sur la petite ceinture et désengorgerait Bara. Une autre alternative serait avec le reprofilage de la rue d'Argonne. Quoi qu'il en soit, une bonne signalétique est de mise.

Good Move qualifie la rue Bara et le boulevard Jamar en tant que Auto Plus. Cela implique qu'une piste cyclable en site propre devra être prévue sur cet axe. Lors du réaménagement de la rue Blérot en station de taxi et les réflexions sur la rue Bara et le boulevard Jamar, il faudra prévoir suffisamment d'espace pour cette piste cyclable sécurisante et bien reliée aux autres axes cyclables.

#### Quadrilatères

xxx s'étonne que l'étude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères soit prise en charge à 100% par le budget du CRU et non, du moins en partie, en cofinancement avec la SNCB.

Nous espérons que cette étude inclura une concertation avec les commerçants de l'avenue de Stalingrad, souvent demandeurs de projets améliorant le quartier.

La vocation sociale du petit quadrilatère est positive car les abords de la Gare n'ont pas encore un tel dispositif. Nous nous posons tout de même certaines questions à prendre en compte :

- Il n'est pas clair si les toilettes publiques seront gratuites pour tout le monde ou uniquement pour les publiques en errance dans le quartier. La gratuité doit être pour tous et toutes, puisque la zone est hautement fréquentée – particulièrement le dimanche.
- Le besoin de ce dispositif est certainement grande et il faut prévoir suffisamment d'infrastructures pour le public en errance dans le quartier : casiers privés, douches, toilettes.
- L'espace doit rester convivial pour tous les publics qui le fréquentent et qui se croiseront souvent. Une attention doit être portée à ceci pour que le lieu soit agréable à tout moment.
- Si, à terme, une traversée est imaginée entre la gare et la petite ceinture, l'aménagement du petit quadrilatère devra prendre ceci en compte.

#### Le coeur de la gare

##### Place Victor Horta

Étant donné que le projet Move'Hub est toujours dans les cartons, n'est-il pas simplement possible de fermer l'entrée nord du Q Park pour améliorer l'espace public ?

Comme mentionné plus haut, la continuité cyclo piétonne doit tirer des leçons du piétonnier et assurer que cette longue place étroite ait un site propre pour les vélos qui permet une traversée agréable.

La liaison avec la rue Bara/Blérot est essentielle pour réduire la coupure que le bâtiment ONSS crée entre Anderlecht, la place Victor Horta/la Gare et Saint-Gilles. Le projet 011 du livret 2 « Amélioration du passage vers la rue Bara dans le bâtiment ONSS » est pour nous important et devrait se faire de pair avec le réaménagement de la place Horta. Puisque les taxis vont être déplacés vers la rue Bara/Blérot, un accès clair vers leur zone d'attente pourrait servir à assurer et sécuriser le passage tout en accélérer le transfert gare – taxis.

##### Rue de France

Aucune mention n'est faite de la zone de déchargement CD devant la gare rue de France. Dans le contexte actuel d'amélioration des espaces publics est-il encore nécessaire d'avoir une aussi grande zone de dépôt minute, surtout juste devant l'entrée de la gare ? Ne serait-il pas possible de combiner la zone de dépôt minute des voitures normales et des CD ? Une étude sur l'utilisation de ces places a-t-elle été menée ?

La trémie sud du Q Park n'est-elle pas trop large ? La suppression de la zone Kiss & Ride libérant de l'espace public, serait encore plus bénéfique au réaménagement multimodal si on limite l'entrée du Q Park à une bande entrée, une bande sortie.

### Tunnels vétérinaires

Le côté peu pratique du petit tunnel limite fortement les aménagements : à part si on vient d'Anderlecht à vélo et qu'on se dirige vers Saint-Gilles/Forest. Est-il possible de connecter les deux tunnels pour rendre le tunnel piéton plus agréable ? Une installation artistique suffira-t-elle à augmenter le sentiment de sécurité de ces espaces ? 5

### L'îlot des Deux Gares

xxx se réjouit de voir que le parc prévu a été agrandi par rapport à ce qui était prévu dans le PAD.

Quelques points d'attention :

- Serait-il envisageable de laisser quelques berges ou parties du parc sauvages pour permettre une faune & flore de s'y développer avec moins d'impact du passage humain ?
- Une attention particulière devra être portée aux passages plus étroits du parc pour garantir un sentiment de sécurité chez les usagers
- Quelles affectations sont prévues si on construit une extension sur le toit du bâtiment en briques jaunes ? Nous pousserons toujours pour des équipements publics (projet sur l'eau en ville qui sensibiliserait les usagers du parc ou d'autres visiteurs, par exemple) ou des logements sociaux.
- Concernant le bâtiment technique à l'entrée du parc, xxx espère que d'autres exemples de bâtiments seront étudiés. D'autres exemples que les photos présentées dans le livret en seront-ils étudiés ? quelque chose de moins massif, en lien avec le bâti existant par exemple.
- On parle de scénarios pour la deuxième entrée du parc. Sera-t-il possible d'en réaliser plusieurs ? L'idée d'avoir un parc traversant et accessible par plusieurs entrées assurerait la meilleure connexion avec le quartier et augmenterait de manière importante la qualité du parc.

### Réclamation (30)

Bonjour,

Je réagis en tant qu'habitant riverain et président de conseil de copropriété xxx

Nous encourageons la volonté de la Région d'investir dans ce quartier.

Voici ci-dessous nos remarques sur les différents projets

#### **La Foire du Midi et le réaménagement de la berme centrale de la petite ceinture**

En ce qui concerne la berme centrale entre le boulevard du Midi et le boulevard Poincaré, cet espace pourrait être mieux aménagé mais la Ville refuse tout réaménagement qualitatif parce que cela compromettrait l'installation de la foire du Midi

Pour permettre la tenue de la Foire du Midi pendant 5 semaines par an (10% du temps), la Ville condamne le réaménagement d'un grand espace public régional

Au fil des ans, le quartier du Midi a évolué, il y a de plus en plus d'habitants, et la foire du Midi a également évolué, les attractions sont de plus en plus grandes et génèrent de plus en plus de nuisances. L'incompatibilité entre la foire du Midi et le quartier où elle s'installe est de plus en plus flagrante.

Il est devenu impératif de prévoir le déménagement de la foire du Midi par exemple sur le boulevard du Centenaire au pied de l'Atomium afin notamment de permettre un réaménagement qualitatif de la berme centrale de la petite ceinture

Ce réaménagement pourrait permettre la plantation d'arbres supplémentaires et d'une végétation arbustive ainsi que la déminéralisation et la perméabilisation du sol mais aussi l'aménagement de terrains de sport et de jeux

#### **Le Marché du Midi et le réaménagement de l'esplanade de l'Europe**

En ce qui concerne l'Esplanade de l'Europe, son aménagement est 100 % minéral pour que cet espace soit le plus fonctionnel possible pour y installer le marché

Il est nécessaire de revoir l'aménagement du marché pour permettre d'intégrer celui-ci dans un espace davantage végétalisé qui constitue une promenade arborée entre la gare du Midi et l'avenue de Stalingrad

Cela aura inévitablement pour conséquence une réduction du nombre d'étals mais il ne faut pas que la fonction commerciale du marché empêche un aménagement qualitatif des espaces publics !

### **La propreté**

Le quartier du Midi est de loin le quartier le plus sale de Bruxelles alors qu'il s'agit de la porte d'entrée à Bruxelles pour des millions de touristes, de voyageurs et de navetteurs qui arrivent à Bruxelles en train

Il est impératif de prévoir des toilettes publiques gratuites, bien entretenues, ouvertes et surveillées 24/7 pour le public sans abris et pour tous les usagers du quartier

Il serait pertinent de différencier les toilettes pour les sans-abris des toilettes pour les autres usagers !

Il est impératif de renforcer le contrôle social en activant les quadrilatères durant la journée mais aussi durant la nuit

Il est impératif de revoir la gestion du marché du midi pour améliorer la propreté de tout le quartier le dimanche après le marché

Il est impératif de prévoir un entretien/nettoyage quotidien des espaces publics très tôt le matin, avec du personnel en suffisance et du matériel adapté

Il est impératif de renforcer les contrôles et de davantage sanctionner les incivilités

### **La mobilité**

Le boulevard Jamar est un des principaux axes de pénétration automobile vers la petite ceinture (il s'agit de l'aboutissement de l'axe provenant du ring et empruntant le boulevard industriel)

Par ailleurs cette zone de Bruxelles est habitée et fréquentée en grande partie par des populations immigrées pour lesquelles la voiture constitue le principal mode de transport

Enfin le marché du Midi et les restaurants du quartier attirent un grand nombre de clients qui viennent en voiture

Il est donc important d'une part de proposer des alternatives à la voiture personnelle :

- nouvelle station Toots Thielemans et nouvelle station Lemonnier
- aménagement d'une gare de bus STIB – TEC – DE LIJN intégrée dans le grand quadrilatère
- nouvelle ligne de tram à prévoir sur le boulevard industriel
- aménagement d'un grand HUB mobilité douce dans le grand quadrilatère (parking vélos – vélos partagés – trottinettes partagées – location de vélos – réparation et entretien de vélos)
- aménagement de nouvelles pistes cyclables autour de la gare (boulevard Jamar, place Horta, ...)
- rationalisation des taxis et Uber autour de la gare

Mais il est également important d'améliorer la capacité et la fluidité de la circulation automobile sur les grands axes (petite ceinture et boulevard Jamar)

Il est donc exclu de refermer le boulevard Jamar à la circulation automobile durant le marché, cela a un impact trop important sur le quartier !

Il faudrait réduire les emplacements de stationnement en surface au profit d'espaces publics plus qualitatifs mais il faudrait aussi prévoir en compensation un parking public en sous-sol pour éviter le stationnement sauvage et la pression automobile dans les quartiers environnants (ce nouveau parking public serait destiné notamment aux clients des restaurants et du marché)

Pour réduire la pression automobile dans le quartier il faudrait aussi envisager de déplacer la gare d'autocars à destination de l'aéroport de Charleroi, de Paris et d'autres villes européennes. Pourquoi ne pas déplacer ces autocars à la station CERIA ? Il y a une station de métro, un grand parking public (sous-utilisé) et cela se situe à proximité du ring vers Paris et Charleroi, cela éviterait à de nombreux autocars d'arriver jusqu'au centre de Bruxelles et cela limiterait la pression automobile dans le quartier (de nombreuses personnes sont conduites en voiture jusqu'à ces bus et ces bus encombrent notre quartier). De plus, le train devrait être favorisé pour ces longs trajets plutôt que les bus qui sont plus polluants.

Les traversées piétonnes entre le boulevard Jamar et l'esplanade de l'Europe d'une part et l'avenue de Stalingrad et le boulevard Maurice Lemonnier d'autre part devraient être favorisées, sécurisées et rendues plus agréables sans toutefois trop bloquer la circulation automobile (prévoir un phasage de feux intelligent)

#### **Les quadrilatères sous les voies de chemin de fer**

Cela fait plus de 20 ans qu'on fait des études sur ces quadrilatères et le CRU propose de ... faire une étude sur les quadrilatères

On ne veut plus des études, on veut un réaménagement et une occupation !!!

Nous soutenons le projet de skate-park et autres équipements sportifs dans le petit quadrilatère mais il est important de prévoir une présence, un contrôle social (une antenne avec des éducateurs de rue par exemple)

Il est aussi très important de prévoir des installations sanitaires au profit des sans-abris (toilettes, douches, laverie, ...) mais il est indispensable que ces toilettes soient ouvertes, entretenues et surveillées 24/7 !

Enfin, il est indispensable, pour améliorer l'animation et le contrôle social, tant côté Fonsny que côté esplanade de l'Europe, de prévoir des cellules commerciales (commerces de détail et horeca) ouvertes en journée et en soirée (promouvoir des concepts de qualité et éviter les bars avec des machines à sous !)

Nous soutenons le projet de HUB mobilité douce dans le grand quadrilatère (parking vélos – vélos partagés – trottinettes partagées – location de vélos – réparation et entretien de vélos) ainsi que la gare de bus STIB avec bornes de recharge pour bus électriques mais il est important de réfléchir à une gare de bus intégrée qui regroupe les bus STIB, TEC et DE LIJN

Il est aussi important d'animer ces fonctions en y intercalant des surfaces commerciales pour créer un cordon d'animation commerciale le long de l'esplanade de l'Europe

Le projet de revalorisation de ces espaces devra aussi favoriser et rendre plus agréable la traversée entre Fonsny et l'esplanade de l'Europe pour les modes actifs

#### **Construction de logements surplombant la trémie du tram et d'un équipement public**

Nous sommes convaincus que ce n'est pas une bonne idée de construire des logements au-dessus de la trémie du tram, ces logements seront de piètre qualité, les façades au rez-de-chaussée ne seront pas suffisamment animées à cause du passage du tram, ...

De même, nous ne sommes pas convaincus de l'intérêt de construire un grand équipement public à cet endroit

Il est préférable de se concentrer sur la revalorisation des espaces publiques et sur le réaménagement et l'occupation des quadrilatères sous les voies de chemin de fer

### **Réclamation (31)**

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek voor het SVC Zuidwijk wil ik vragen om acties te voorzien om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Volgens mij moet het mogelijk zijn om hiervoor technische oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door geluidsdempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien. De Rogier Vanderweydenstraat is bijvoorbeeld een corridor waarlangs veel geluid weerkaatst wordt, er is daar nergens groen dat het geluid een beetje kan dempen.

Ontharding en vergroening is ook nodig omwille van het hitte eiland effect. Kan dit een transversaal thema zijn dat in alle plannen wordt meegenomen? Ik denk bijvoorbeeld aan het stukje langs het zuidstation (Hortaplein), dat veel meer onthard kan worden dan momenteel in de plannen voorzien is, bijvoorbeeld door de aanleg van een grasperk, bloemperkjes of lage struiken, naargelang wat mogelijk is qua ondergrondse infrastructuur. Het zou de stationsomgeving een stuk aantrekkelijker maken en een groene wandeling mogelijk maken richting het nieuwe park.

Voor de herinrichting van de Europa-esplanade lijkt het mij belangrijk om de veiligheid in het achterhoofd te houden en bijvoorbeeld bewaking te voorzien bij fietsenstalling en openbaar sanitair. Alvast bedankt om mijn opmerkingen te willen meenemen in de verdere uitwerking van de plannen. vriendelijke groet

## Réclamation (32)

Réponse à l'enquête publique du CRU-  
23 novembre

Nous applaudissons sincèrement les efforts démontrés dans ce CRU pour améliorer la mobilité douce, verduriser les espaces, valoriser la Senne, et surtout réponse à la thématique du sans abrisisme. Ce sont des thématiques qui nous tiennent à cœur; s'y atteler n'est pas simple mais améliorera nettement le cadre de vie pour les habitants et usagers. Si qu'une fraction qui est proposée serait réalisée, ce serait incroyable.

Nous avons néanmoins quelques commentaires.

### 1) Esplanade de l'Europe

Nous sommes surpris qu'il n'y a pas une interrogation plus poussée sur cet énorme espace vide, mis à part la volonté d'y mettre des arbres. Ce nous semble absurde qu'un tel espace soit laissé intacte simplement pour y "faire de la place" pour le marché de Midi qui n'a lieu qu'un jour par semaine! C'est un véritable no man's land, comme vous le décrivez, mais ce n'est pas quelques arbres en plus qui vont résoudre le sentiment de vide les jours hors marché. Il doit y avoir d'autres solutions pour combiner marché et structures plus permanentes ou semi permanentes, quitte à demander les commerçants à s'adapter (camions plus petits).

> Un terrain de jeu ambitieux et de la qualité des terrains de jeux comme celui du Parc Herman Debroux (donc pas les pauvres jeux de par exemple le Parc Germeau qui ont été défoncé au bout d'un mois) ne serait pas de luxe. Si les mères peuvent faire leurs courses pendant que les enfants sont occupés à jouer, tout le monde est gagnant, même les commerçants.

> n'il y aurait t'il pas moyen d'utiliser les nouvelles plantations pour casser cet immense espace et créer plutôt des îlots ou sections? Ces sections délimitées pourraient alors servir pour réorganiser le marché de Midi en fonction des thématiques plus claires (habits, nourriture, etc.).

Cela pourrait peut-être aussi couper le vent qui y est toujours très fort car tout à fait exposé.

> n'il y aurait t'il pas moyen d'y inclure des kiosques mobiles qui pourraient être déplacés le dimanche?

Par rapport au pôle "soin" dans les quadrilatères, ce serait bien d'y inclure une salle d'allaitement et une table de linge. Nous sommes également d'avis qu'il faut également veiller à multiplier les toilettes publiques sur tout le périmètre, pas seulement le concentrer sur le pôle des quadrilatères.

2) Avenue Fonsny est totalement absente du programme- pourquoi? En terme d'amélioration des traversées piétonnes et les rendre plus sûre, il y a du travail à faire! Surtout aux deux entrées de gare (couloir sud et entrée principale), où la sécurité de milliers d'utilisateurs est vraiment mise en péril. Pour les personnes mal-voyantes, il faudrait au minimum des feux sonores pour les permettre de traverser cette jungle en toute sécurité. Au couloir sud, les trottoirs qui ne sont pourtant pas larges, sont complètement encombrés de trottinettes, créant un obstacle supplémentaires pour les personnes mal-voyantes. Ce serait bien également de réfléchir à la place Marcel Broodthaer et comment la rendre plus animé, en la végétalisant et y mettant un kiosque par exemple ou multipliant des cafés.

### 3) les amoureux des bancs publics

Nous sommes en faveur de la multiplication de bancs publics dans l'espace public, surtout dans le parc. Mais les citoyens en général préfèrent les bancs en bois plutôt qu'en métal, avec un vrai dossier, et sans accoudoir intermédiaires. Ce qui manque également, ce sont du mobilier urbain

comme des tables de picnic dans les espaces verts, permettant aux familles de se réunir et partager un goûter etc. Des bancs se faisant face à face pour permettre d'être assis face à face. L'argument que cela attire trop les personnes sans-abris/squatteur n'est pas un argument pour rendre l'espace inhospitalier.

### Formulaire (33)

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'espaces publics de l'esplanade de l'Europe, la rue Couverte, la place Horta, les carrefours Bara, la rue de l'Instruction, ...**

Moteur airco 10 ans de pollution sonore insupportable, bruit physiquement violent pour le corps. Insécurisée. Les femmes s'y font agressées, puante d'urine, triste. Rue de France doit être élargie et devenir le point d'entrée du ring et non la rue Bara qui est en train d'être rénovée. Cela n'a aucun sens! Les carrefours Bara/Instructions sont extrêmement mal conçus et dangereux, les passages piétons étant trop loins et n'offrant aucune visibilité si bien que les véhicules amorcent leur tournant à tout vitesse. Les bus De lijn Bara/Eloy un scandale! Les bus blabla, navettes charleroi, flixbus..hors des petites rues du Cureghem, un vrai Goodmove svp! bd Révision à moitié piétonnier qu'un petit marché circuit court puisse s'y installer. Et stop aux navetteurs qui entrent dans Bruxelles!

**Vos remarques, observations et réclamations sur le projet de parc dans l'îlot des 2 Gares ?**

Parc de la Senne trop petit. Un des parkings, voire les deux arrière au bâtiment Philipps et Infrabel...devraient être intégrés au parc fermés le soir et surveillés en lieu et place d'une tour d'habitation.

**Vos remarques, observations et réclamations sur l'ensemble des projets d'équipements : Pôle sport, Pôle soin, hébergement MENA (Mineurs étrangers non accompagnés)?**

Oui c'est bien mais Cureghem déjà face à une population précaire ne doit pas devenir le seul lieu d'accueil à Bruxelles

**Vos remarques, observations et réclamations concernant les actions de cohésion sociétale et de vie collective ?**

Un fort accent a été mis sur les SDF, réfugiés mais en tant que riverains nous attendons depuis des années des commerces de circuits courts à Cureghem où c'est le désert, une revalorisation et redynamisation du quartier par les pouvoirs publics (autres que lidl, action et franchisés...). Un contrôle strict des marchands de sommeil, caméras à des endroits systématiquement objets de dépôts sauvages (rue Eloy), limitation des trottinettes et vélib laissés n'importe où au milieu des trottoirs les laissant impraticables et contraignant les riverains à marcher sur le piste cyclable avec risques d'accidents....

**Vos remarques, observations et réclamations concernant le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ?**

Cela fait des années que nous demandons un contrôle des airco liés aux infrastructures de la gare qui génèrent de la pollution CO2 et sonore. Ces aircos tournent H24 et représentent une nuisances sonores pour les riverains et perturbateurs pour la faunes et la flore. Airco sut le toit SPFsanté, moteur insupportable galerie Horta et signalé depuis des années... La va et vient constant des bus Blabla, flixbus par les petites rues de Cureghem en lieu et place de leur faire faire une boucle par les rue de France sans passer par la rue Bara de plus en plus rénovées et habitée. Goodmove une catastrophe. Bruits, embouteillages, risques pour les piétons, klaxons à tout va...

**Vos autres avis, observations ou réclamations relative au projet de CRU ou à son RIE ?**

Ce que les riverains demandent, c'est une approche humaine des besoins et stop aux tours prévues rue de France 60 mètres, coin vétérinaire/France...pour nous rue Bara, clos Mudra, rue Parenté horizon bouché. S'il faut construire bien mais à échelle humaine! Et 2030 pour un parc accessible alors que nous crevons de chaud et de la pollution de l'air ce n'est pas juste!

### Réclamation (34) - IEB

## **Enquête publique sur le projet de contrat de rénovation urbaine « Midi »**

**24 /11/2022**

Le présent avis est loin d'être complet car nous n'avons pas eu le temps de prendre connaissance de l'ensemble du dossier pendant la période de l'enquête publique. Il sera complété à l'occasion de la commission de concertation du 6 décembre.

Le quartier Midi présente une centralité physique et économique puissante aux valeurs d'usage multiples : rôle essentiel d'accueil des usagers nationaux et internationaux du train, quartier d'habitation populaire pour une population majoritairement peu argentée, lieu d'hébergement de nombreux bureaux publics notamment liés aux fonctions ferroviaires et d'un marché hebdomadaire le plus fréquenté de Bruxelles. Mais c'est aussi un quartier traumatisé depuis de nombreuses années : des expropriations massives de logements, la construction de 300.000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs sur les 20 dernières années sur les îlots expropriés, des chantiers permanents, un espace public chaotique, une mobilité infernale.

Aujourd'hui, la Région semble regretter certains choix posés dans les années 90 et annonce un CRU et un PAD censés corriger ces erreurs du passé. xxx s'est montré critique et défavorable au projet de PAD Midi aujourd'hui mis au frigo. Toutefois xxx nourrit des craintes sur les différents projets immobiliers en cours dans le quartier en l'absence d'autres lignes directrices que celles déjà établies par les textes existants et qui ne semblent pas constituer un frein suffisant face au plan immobilier massif négocié entre la SNCB et un consortium de promoteurs privés.

Si xxx n'est pas favorable au principe des PAD, toujours est-il que le dispositif existe et reste envisagé pour le quartier Midi. Une bonne gouvernance et une hiérarchie cohérente des plans voudrait que le PAD Midi soit adopté avant l'élaboration du CQ et du CRU. En principe, les PAD visent en effet à dresser les lignes directrices d'aménagement en élaborant une stratégie globale pour faire des territoires concernés des leviers de développement urbain régional durable, anticiper et accompagner avec cohérence les changements à venir.

Ceci dit, xxx considère que les réaménagements positifs de l'espace public aux abords de la gare du Midi qui visent à améliorer les conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun, sont une nécessité depuis de longues années et peuvent en effet être mis en chantier par les communes et la Région sans avoir besoin de l'outil PAD pour se réaliser notamment dans le cadre du CRU7.

### **Un déficit persistant d'équipements collectifs**

Rappelons que le projet de PAD permet la création de 2000 logements mais ne garantit qu'un seul équipement scolaire alors que le quartier Midi (mais aussi ses voisins : Biestebroek, Cureghem) sont déjà en déficit d'équipements de la petite enfance et d'écoles secondaires.

Selon le RIE du PAD Midi, en 2016, il n'y avait, dans le périmètre que 1 place pour 4 enfants en crèche (il y en a 1 pour 3 au niveau régional). Afin d'atteindre un taux de couverture de 33% correspondant aux normes européennes, et sans compter les besoins des nouveaux habitants, il faudrait renforcer l'offre existante en milieu d'accueil de la petite enfance de 241 places supplémentaires. (Diagnostic, p. 72). Rappelons que le programme sur le bassin de Biestebroek ne prévoit aucune crèche alors qu'Anderlecht a un des taux de couverture en crèche le plus bas de la Région et que 700 places devraient être créées dans les quartiers alentours. Le contrat de quartier Midi prévoit lui une crèche néerlandophone mais de seulement 18 places rue de Mérode. Le CRU aurait pu être l'occasion de combler ce déficit or il ne prévoit aucun projet de crèche. Selon les chiffres de l'IBSA 2016, dans l'ensemble des quartiers du périmètre d'observation territoriale, 12.427 enfants étaient en âge de fréquenter l'école fondamentale (4.540 enfants en âge de fréquenter l'école maternelle et 7.887 enfants en âge de fréquenter l'école primaire). La capacité d'accueil dans l'enseignement maternel et primaire était alors respectivement de 80 % (soit 8 places en maternel pour 10 enfants) et 73 % (soit 7,3 places en primaire pour 10 enfants), ce qui correspond à un déficit de 908 places en maternelle et de 2.129 places en primaire. Le RIE du PAD Midi (volet socio-économique p. 18) signalait que, concernant l'enseignement

fondamental, il y avait un déficit de 3.000 places. Perspective Brussels soulignait que l'offre prévue dans le POT d'ici 2025 ne permettrait pas de venir résorber entièrement ce déficit et que 1.959 places resteraient toujours nécessaires. Ce déficit est reconnu dans le RIE du CRU Midi :

« Aucune école ne se trouve sur le territoire d'Anderlecht et de Saint-Gilles dans le périmètre du CRU 7, même si plusieurs écoles se trouvent à proximité du périmètre du CRU 7 » (p. 329). Ce déficit sera aggravé par celui existant à 1km de là, au bassin de Biestebroek destiné à accueillir 4000 nouveaux ménages. Or le programme du CRU n'envisage la création d'aucune école. Le diagnostic du CRU (p. 127) signale concernant le maillage jeux, qu'à l'exception du terrain de foot de l'ensemble de logement de la Querelle, aucune plaine, aire ou zone de jeu(x) n'est à référencer dans le périmètre du CRU 7. Plus qu'une carence, il s'agit là d'une vraie problématique. Il importe de prévoir au minimum une zone de jeu pour enfants dans le parc de la Senne.

#### **Végétalisation, perméabilité et Parc des Deux Gares**

Selon le diagnostic (p. 125), on atteint un rapport entre la superficie des parcelles et l'emprise au sol des bâtiments de 69%, ce qui est tout à fait considérable (48 % à échelle régionale). Dans l'ensemble du croissant pauvre, le CBS ne dépasse nulle part la barre de 0,5. Dans le périmètre du CRU 7, ce constat se vérifie. L'ensemble des îlots du périmètre sont sous la barre des 0,3. Y compris l'îlot des Deux Gares (0,18). La conclusion est simple, l'ensemble des îlots du périmètre sont (trop) peu végétalisés. (p. 129).

La carence en espace vert est diminuée du côté de l'îlot des Deux gares grâce à la création du parc des Deux Gares. Celui-ci était envisagé dans le projet de PAD sous le nom de Parc de la Senne mais était d'une superficie très restreinte : 2,4 ha. A titre de comparaison, le petit parc de la Porte de Hal fait 3,1ha. Le projet de parc était peu accessible (entrée via le carrefour rue des Vétérinaires/rue des Deux Gares) et d'une forme allongée qui en restreignait fortement les usages. Apparemment, le parc passe désormais à 3,3 ha et disposerait de plusieurs entrées, ce que nous encourageons. Toutefois cette opération suppose l'acquisition d'un foncier permettant une deuxième connexion à rue du parc, côté rue des Deux Gares. Ceci devrait être intégré dans les charges d'urbanisme des futurs projets immobiliers. Le réel potentiel de ce parc ne sera avéré qu'en cas de liaison avec les sites du Charroi au sud-ouest et de Biestebroek à l'ouest. L'étude de faisabilité sur la traversée vers le site charroi (3.9) est une opération essentielle pour les futurs connexions des zones vertes.

Par ailleurs, cet espace vert étant bordé par la Senne à ciel ouvert et les voies de chemin de fer, les contraintes de sécurité seront importantes. Le RIE (p. 343) demande d'assurer une cohabitation sécurisée entre les usagers du parc et les camions /véhicules qui devront se rendre dans le nouveau bâtiment Vivaqua. Il faudra éviter que les développements privés sur le site des Deux Gares par les émergences et les constructions susceptibles de présenter une hauteur supérieure à 40 mètres créent un impact négatif sur le microclimat du parc (vent, ensoleillement, luminosité). Nous trouvons que les hauteurs envisagées par le CRU sont trop élevées d'autant qu'elles dépassent les hauteurs moyennes observées actuellement dans le quartier. Les bâtiments actuels du site des Deux Gares tournent autour de R+4 ou 5. Il faudrait également éviter d'éclairer la Senne pour valoriser sa vue au profit des projets immobiliers et limiter ainsi la perturbation de la faune.

Au nord et nord-est du périmètre (a.p.d. nord-est de la rue de l'Institution, la carence reste présente en tenant compte du parc des deux gares comme seul vrai espace vert. Si sur certains espaces publics, comme la place Horta, les contraintes du sous-sol empêchent des plantations profondes en pleine terre, ce n'est pas le cas partout : certains îlots (en particulier France-Bara) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, voire d'une plus grande ampleur en cas de démolition éventuelle des immeubles présents. Rappelons que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait idéal pour accueillir un nouvel espace vert à proximité de la gare.

#### **Mobilité**

Dans l'espace public, la présence des bus STIB, De Lijn et TEC sont très présents. ; Avec

l'électrification des réseaux bus (STIB, De Lijn, TEC) à venir, les stationnements bus sont rendus et plus nombreux et plus long pour les temps de chargement des batteries. L'impact sur l'espace public sera encore plus marqué qu'aujourd'hui.

Les scénarios développés à ce stade montrent qu'en plus des zones déjà dévolus aux bus, les places de Russie et de la Constitution seraient probablement transformées en arrêt de bus. Cela sur l'ensemble de la longueur de l'espace public, c'est-à-dire  $\pm 235m$ . La création d'un pôle gare de bus supposerait une surface d'environ 9.500 m<sup>2</sup>. Ceci pourrait être envisagé dans le Grand Quadrilatère qui offre 15000 m<sup>2</sup> et servait initialement de gare de bus. Une telle solution nous paraît plus opportune que la création d'une nouvelle gare de bus place de la Constitution qui générerait un impact non négligeable sur l'organisation du marché du Midi. Celle-ci est envisagée par le CRU7 qui prévoit de financer une étude de faisabilité programmatique des trois quadrilatères (montant 100.000 EUR). Si nous sommes pleinement favorables à cette étude de faisabilité, nous trouvons qu'elle devrait être financée par la SNCB propriétaire des Quadrilatères. L'étude devra bien entendu avoir égard au risque d'incendie liée à l'usage de batteries électriques très inflammables. La possibilité d'aménager des points de recharge bus dans le quadrilatère doit donc être étudiée en termes de respect des normes incendie. xxx considère que la réactivation de l'atrium central du bâtiment ONSS bordant la place Victor

Horta devrait être une priorité et non une opération connexe. Le passage à l'intérieur de cet atrium est stratégique pour mieux connecter la gare et les quartiers anderlechtois. Ce passage qui était historiquement public a été privatisé par la brasserie/restaurant Midi Station qui a fermé entraînant la fermeture de cette unique passage. Sa réouverture devrait être imposé à la SNCB en tant que servitude publique.

Suite à l'annonce de la « mise au frigo » du PAD Midi, xxx insiste pour que certaines opérations du CRU soient remises en question et les budgets prévus réorientés : il s'agit en particulier de la traversée piétonne de l'îlot France-Bara et de l'opération sur la trémie du tram sur le boulevard Jamar qui a été fortement remise en cause tant par la CRMS que la CRD dans les avis du PAD Midi.

### Réclamation (35)

Bonjour,

Concernant :

- la place Bara: prévoir un espace arboré et mieux éclairé - actuellement la place est bétonnée et libre aux pigeons.
- l'Hortaplein: plus de vert et moins de pierres. Autour des arbres, un terrain ouvert et de l'herbe, aussi que des plantes/fleurs. Cela pourrait aider à équilibrer tout le béton et pavés, et à rendre le passage plus attrayant.
- le long de Stalingrad: planter davantage d'arbres (et non des arbres dans des pots ou des palmiers). Des arbres pourraient être plantés dans d'autres rues traversant Stalingrad.
- pour l'Esplanade de l'Europe: la rendre plus vivante pour le sentiment de sécurité. Y planter des arbres et penser à des dalles large pour le passage des valises à roulettes car les klinkers ne facilitent pas le passage.

Y placer un petit bureau pour la police.

Pour les quadrilatères: L'endroit pour les toilettes, les douches : s'assurer que l'odeur ne persiste pas, investir dans des diffuseurs (tels que dans les aéroports)

Pour le skate park, le parking à vélos, la station de recharge des bus ne procurent pas un sentiment de sécurité. Ils ne fournissent pas de personnes que l'on peut approcher en cas de sentiment d'insécurité. Il y a une peur que des personnes mal intentionnées investissent cet espace dédié au sport.

Le quadrilatère réservé à l'hébergement des MENA (mineurs étrangers non accompagnés) : s'assurer qu'un service d'ACCOMPAGNEMENT soit prévu - sinon nous allons à nouveau vivre le même souci

qu'avec le samu social où les personnes errent dans l'espace public et se l'approprient en consommant alcool et drogues, ce qui débouche sur les vols et agressions.

Encourager l'ouverture de magasins et des restaurants dans cet espace pourrait rendre la façade vers l'Esplanade vivante et invitante. L'atelier de réparation de vélos qui est prévu sera important. Par conséquent, un petit poste de police semble être quelque chose qui peut être prévu.

Bien à vous,

## Réclamation (36)

### CRU 7

#### Enquête publique

Bonjour,

Nous vous adressons ces quelques réflexions en réponse à l'enquête publique. Fondées sur notre pratique et nos relations avec des acteurs locaux. Le temps nous a manqué d'analyser plus en profondeur les documents constituant le dossier présenté à l'enquête publique.

Ceci est donc un avis assez général, qui néanmoins rappelle quelques-unes des préoccupations que nous partageons avec des acteurs locaux, citoyens en particulier.

En vous souhaitant bonne réception du présent avis

#### Hydrologie

Constats

Comme le relève le diagnostic, le périmètre du CRU7 englobe une des zones très minéralisée, une des plus imperméabilisées même de la ville. Pourtant, elle s'étend dans la vallée de la Senne, anciennement large plaine alluviale constituée de marais que les humains ont progressivement transformés, puis minéralisés. A l'est, le versant de la vallée de la Senne, où jadis de nombreuses sources alimentaient divers ruisseaux ; c'étaient pour Saint-Gilles l'Elsbeek surtout et aussi le Leibeek. Aujourd'hui, le versant est lui aussi fort minéralisé ; certes, il se situe hors du périmètre concerné par le CRU 7. cependant l'eau ne s'arrête pas plus à des limites planificatrices qu'à des limites administratives.

Aujourd'hui, de grandes quantités d'eaux pluviales ruissellent dans la ville imperméabilisée et aboutissent à l'égout. Il n'est plus nécessaire de rappeler en quoi cela est absurde ; du reste, la GIEP (gestion intégrée des eaux pluviales) fait désormais partie des politiques régionales ; certes aussi, au plus près l'eau est traitée là où elle tombe, au mieux c'est. Néanmoins, la chose n'est pas possible partout, et du reste, les eaux souterraines doivent aussi pouvoir retrouver une place dans les cycles restaurés de l'eau en ville. Depuis le milieu du XIXe, une double barrière perturbe ces cycles : une barrière entre le versant de la Senne et la rivière, due au chemin de fer et surtout une barrière entre « l'air libre » et les sols, par leur imperméabilisation. Ce qui a diverses conséquences négatives telles que des inondations, etc. Avec le dérèglement climatique, on peut observer une augmentation des risques d'épisodes extrêmes, pluies catastrophiques comme épisodes de sécheresse. Il est plus crucial que jamais d'écologiser l'espace urbain, et de le faire avec une attention particulière à la préservation et au recours à la ressource eau.

Nos propositions

1.- nous apprécions la mise en valeur de la Senne à ciel ouvert et une meilleure connexion visuelle et symbolique vers la ville,

Néanmoins, nous regrettons que le CRU7 ne soit pas l'occasion d'une plus grande ambition en la matière ; la présence en ville d'une eau courante propre n'est pas seulement esthétique. La senne souffre d'un manque de lumière du fait de son long passage sous pertuis. Le fait que soit remise à ciel ouvert améliore(rait) la qualité de ses eaux, y favorise le retour de la faune et, moyennant aménagements ad hoc, d'une flore attrayante... Signalons à ce sujet l'exemple bien connu de Mechelen, où plusieurs anciens fossés ont été recréés et un ancien bras de la Dyle (le Melaan) reconstitué.

- Par contre, nous regrettons le choix de l'implantation d'un bâtiment technique à front de la rue des Deux-Gares. Pourquoi le placer à cet endroit, empêchant ainsi la vue sur la rivière ? Y a-t-il une

contrainte technique qui justifie ce choix ?

2.- Certaines propositions du projet de CRU 7 montrent une ambition en termes écologiques, du moins sur le plan de la végétalisation, et aussi en termes de gestion des eaux pluviales. Pourquoi ne pas dès lors pousser cette ambition plus loin encore, et imaginer de nouvelles continuités bleues – voir une eau continue, visible ? - le long des anciens ruisseaux, l’Elsbeek et aussi le Leibeek. Certes, ceci dépasse le cadre du CRU 7, cadre spatial, les vallons de ces ruisseaux sont pour l’essentiel situés en dehors de son périmètre, et cadre temporel, on parle ici de projets à long terme. Mais peut-on au moins suggérer que les aménagements prévus rendent possible une connexion potentiel, dans un avenir encore indéterminé, avec des continuités bleues qui se créeraient sur le versant ? Pour rappel, L’Elsbeek naissait de nombreuses sources à la place Morichar, s’écoulait vers la porte de Hal, alimentait les fossés de la ville, faisait tourner deux moulins, l’un à hauteur de la porte de Hal, l’autre du côté de l’actuelle avenue Fonsny. Ses sources alimentent encore vraisemblablement les pièces d’eau du parc Paulus et un pertuis passant sous la place Marie Janson reçoit est aujourd’hui repris comme cours d’eau souterrain sur la carte de Bruxelles Environnement<sup>1</sup>.

Quant au Leibeek, venant de Forest, il traversait un bout du territoire de Saint-Gilles aux alentours de l’ancienne ferme de Bethléem.

De même, le CRU7 pourrait-il rendre possible un tel chemin d’eau, en permettant par exemple le passage d’une eau courante par la rue Couverte ?

→ évoquant l’Elsbeek historique

→ rendant possible une connexion future (même à long terme) entre un nouvel Elsbeek et la Senne. De manière à y amener des eaux temporisées qui n’auront pu être infiltrées ou stockées en amont.

3.- quid d’une étude hydrologique sur l’ensemble du versant. Nous la suggérons en son temps dans notre avis en réponse à l’enquête publique à propos du programme du CQD Midi. Il nous avait été répondu à l’époque qu’elle serait planifiée dans le CRU7.

4.- Quid aussi de récupérations d’eaux pluviales à grande échelle dans cette zone très imperméabilisée et de leurs possibles utilisations là où l’eau potabilisée est inutile (toilettes publiques, etc.) ? Le périmètre compte aussi des infrastructures importantes qu’il faut nettoyer, qui sont équipées de toilettes...

5.- Nous apprécions, notamment le parc de la Senne. Comme indiqué dans le diagnostic, et comme semble le confirmer la carte de l’état du sol de BE, la pollution des sols doit faire l’objet d’un suivi dans le périmètre du CRU7. Le parc des deux gares ne pourrait-il faire l’objet d’expériences de phytoremédiation, d’assainissement de sols, a fortiori si ils sont pollués « sans risque important » pour la santé et l’environnement en recourant aux propriétés de certaines plantes, en termes d’absorption des polluants, ou dans le cas d’huiles lourdes par exemple, de leur décomposition ?

Dimension sociale

Nous apprécions le fait que plusieurs projets du CQD prennent en compte les populations les plus socialement fragiles des quartiers concernés, que des infrastructures telles que les quadrilatères soient affectées à des fonctions accessibles à toutes. Que des constructions de logement – au moins partiellement à caractère social soient planifiées.

Cela dit, on constate un paradoxe, bien malheureusement souvent inhérents aux processus par ailleurs bien nécessaires tels que CQD et CRU. S’ils ont des ambitions sociales et apportent de réelles améliorations du cadre de vie, celles-ci malheureusement contribuent au processus dit de gentrification. Une attention suffisante est-elle accordée ici à ce risque ?

<sup>1</sup> [https://geodata.environnement.brussels/client/view/030319b5-9197-44b7-b675-1e0ca9e90bb2?\\_ga=2.84889881.1650143582.1665490780-1627235552.1660818798](https://geodata.environnement.brussels/client/view/030319b5-9197-44b7-b675-1e0ca9e90bb2?_ga=2.84889881.1650143582.1665490780-1627235552.1660818798)

## Réclamation (37) - SNCB

Avis sur le CRU #7 « autour de la gare du Midi »

Nous avons été présents lors de l’élaboration du CRU #7 et nous réjouissons de sa réalisation et de

sa mise en œuvre. C'est un signal très positif pour la réhabilitation du Quartier du Midi en souffrance depuis trop longtemps.

Les investissements prévus dans le CRU sont vitaux pour améliorer significativement le cadre de vie et l'environnement urbain du quartier et accompagner les projets immobilier en cours d'élaboration. L'ensemble de ces projets convergent pour enfin donner au quartier de la 1<sup>ère</sup> gare du pays un contexte urbain attractif et agréable.

Nous profitons de l'Enquête Publique pour noter quelques points d'attention qui devront faire l'objet de discussions avec la Région et les Communes dans le cadre de la rédaction définitive du programme et dans la mise en œuvre du contrat de rénovation urbaine.

Vu les incertitudes sur un ensemble de projets connexes qui sont en cours d'élaboration, il sera crucial d'être associés étroitement à la révision de programme prévue un an après son approbation.

### **Espace public et mobilité**

Les aménagements devront prendre en compte les constats et difficultés rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre du plan Good Move sur Anderlecht.

Les perturbations sont importantes et nuisent à un accès aisé à la gare. De plus, la signalétique ne permet pas de se repérer et de savoir quel est le meilleur chemin pour arriver à la gare. Le répare intuitif des différentes composantes de l'intermodalité doit également être garanti, par exemple pour la gare des taxis à rendre visible dès les sorties de la gare.

Un groupe de travail incluant xxx doit se mettre en place avant toute mise en œuvre d'aménagements définitifs en termes de mobilité dans le quartier.

Par ailleurs xxx espère que de réelles ambitions qualitatives seront intégrées dans les aménagements définitifs des espaces publics. En effet, les espaces actuels sont en bon état ; dès lors, leur réaménagement ne peut se justifier qu'à partir du moment où une réelle amélioration qualitative est prise en compte dans la conception et intégrée à la mise en œuvre.

### **Piste cyclable et Place Horta**

Xxx signale que l'emplacement prévu pour la piste cyclable n'est pas envisageable tel quel. En effet, aucune piste sérieuse alternative n'existe aujourd'hui pour la livraison des commerces de la gare. La place est le seul espace permettant l'entièreté des livraisons de la gare. Xxx a prévu de progressivement mieux gérer ces livraisons en imposant des horaires, cependant cela ne peut se faire que progressivement. Avant tout aménagement des comptages doivent être réalisés et un dialogue avec les gestionnaires de la gare est nécessaire.

Cette piste cyclable devra également être réalisée en prenant en compte la future conception et réalisation d'un parking vélo de dimensions importantes qui sera réalisé dans le Grand Quadrilatère. Finalement nous ne comprenons pas bien le statut de cette piste cyclable par rapport au RER vélo prévu avenue Fonsny.

### **Projets sur sites SNCB**

Nous rappelons que des discussions sont encore à avoir concernant les coûts de transfert de propriété pour les différents sites sur lesquels sont prévus des projets à réaliser par la Région. Xxx a l'obligation de valoriser son foncier à une valeur correcte de marché.

Cet aspect du montage des projets n'est pas clair dans le programme et xxx rappelle donc que des montants sont à prévoir pour ce foncier. Xxx ne cèdera pas gratuitement un droit réel sur son foncier.

### **Quadrilatères**

Le travail de programmation à prévoir doit prendre en compte des éléments déjà connus et fondamentaux pour xxx : parking vélo de grandes dimensions, point vélo (réparations et service), local pour les objets trouvés de xxx, locaux techniques pour l'HVAC de la gare... Xxx devra être associée en première ligne au pilotage de ce travail de programmation en tant que propriétaire des lieux. Infrabel devra également être consulté pour les aspects sécurité.

### **Parc de la Senne**

Xxx constate encore quelques erreurs sur les propriétaires repris dans les schémas et devraient être corrigées dans le cadre de la version définitive du programme. Nos équipes sont à votre disposition pour vous transmettre à nouveau les informations nécessaires et s'assurer que le programme est cohérent avec la réalité foncière.

### Réclamation (38) – commune d'Anderlecht

Xxx décide de remettre un avis favorable sur le projet de CRU « Autour de la gare du Midi » (CRU7) soumis à enquête publique du 24 octobre au 24 novembre 2022.

Xxx approuve le projet de délibération.

**OBJET :** Projet CRU n° 7 – Enquête publique – Avis.

Après consultation des documents concernant le projet de CRU n° 7, xxx n'a pas de remarques particulières.

Le seul conseil à donner est de veiller à la création d'un système de gestion des zones de livraison à l'échelle du quartier. En effet, le quartier Midi est appelé à accueillir plusieurs nouveaux commerces.

Objet : RE: Contrat de rénovation urbaine autour de la gare du midi ( CRU7 )

Bonjour,

Voici mes quelques remarques "techniques" concernant le CRU (je n'ai pas eu l'occasion de parcourir le RIE en détail, je me suis concentrée sur le livret 1) :

Remarque générale: je vois qu'énormément de financement et de portage de projet est attendu de Bruxelles Mobilité. Comment ça se passe dans un CRU : y a-t-il une Convention, un accord quelconque qui oblige BM à tenir ses engagements?

**Diagnostic:**

o Chapitre thématique Mobilité: page 100: carte plus à jour: le micro-projet Bara et Deux Gares a modifié les sens de circulation:

- Bara est à double sens.

- La rue Charles Parenté est également à sens unique (déjà le cas avant le micro-projet de BM).

- La rue de France est à sens unique excepté bus-taxi-vélo sur le tronçon côté Gare (voir photo ci-dessous).

**Livret 1:**

o Page 31: appuyer la recommandation du RIE d'avoir un plan de circulation clair pour ce périmètre (notamment en lien avec le projet de l'avenue Fonsny et le micro-projet de Bara-Deux Gares)

o Page 65 : la proposition de faire l'entrée du parking par la rue Bara me pose question: la rue Bara est déjà très engorgée actuellement.

o Page 71: je rejoins toutes les recommandations du RIE pour la mobilité, j'y ajoute le fait que la SNCB devrait faire de gros détours si la rue de France est mise entièrement à sens unique. Le point le plus important ici c'est la compatibilité avec tous les Flix bus et autres + les livraisons de la Gare.

o Page 65: la rue de France n'est pas à double sens comme affirmée dans le texte (voir photo ci-dessous).

o Page 84: selon moi, il est important de soutenir cette opération-là, cette sécurisation est vraiment nécessaire et demandée (mais à nouveau attention au micro-projet de BM sur Bara).

o Page 176: la commune a donné son accord pour investir les 300.000 EUR pour la partie appel à projets communaux??

**RIE complet:**

o Page 19 du RIE Complet et page 10 du RNT: La commune d'Anderlecht dispose d'un PCM datant de 2005. Le nouveau PCM est en cours de finalisation et sera à l'enquête publique en 2023  
o Page 63: préciser que le CLM Cureghem actuel a été démantelé

## Réclamation (39) – Bruxelles Environnement

Concerne : Avis sur le projet de programme du Contrat de Renovation Urbaine - CRU7 « Autour de la Gare du Midi » et de son RIE

Monsieur le directeur général,

Suite à votre demande d'avis sur le projet de programme du Contrat de Renovation Urbaine « Autour de la Gare du Midi » approuvé par le Gouvernement le 15 septembre dernier, Xxx porte à votre connaissance l'avis suivant, conformément à l'article 41 §4 de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016 portant sur les Contrats de Renovation Urbaine.

Tout d'abord, nous souhaitons préciser que Xxx a été associé à l'élaboration du CRU et de son RIE, à deux titres :

- le premier, en tant qu'instance régionale compétente en matière de planification environnementale ;
- le deuxième, en tant qu'opérateur régional de projets d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain, notamment des projets d'infrastructures vertes et bleues, et spécifiquement dans le cadre de ce CRU, le projet de Parc des deux Gares.

Le présent avis se base sur les postures prises tout au long de l'élaboration du programme et se décline selon les deux compétences citées ci-dessus.

### 1. Avis sur la programmation du CRU

#### 1.1. Le programme en général

L'ensemble "diagnostic et programme de base" du CRU apparaît globalement complet et de bonne qualité, il est en adéquation avec les objectifs et la stratégie de développement de Xxx. Le programme du CRU7 est construit autour de la trame narrative proposée par les auteurs de projets de « **La jonction du XXIe siècle** » : l'inscription du site dans la vallée de la Senne et dans une série de paysages qui mettent en valeur la Senne à ciel ouvert ou l'évoquent à travers une visualisation de celle-ci. Elle s'inscrit dans une longue séquence allant, au Nord, jusqu'à la Petite Ceinture et, vers le Sud, de la rue des Vétérinaires jusqu'au boulevard International et, plus loin, le tracé du canal ainsi que la Promenade Verte, en cohérence avec le maillage vert. Cette idée, d'orienter un outil de la rénovation urbaine vers un objectif paysager et écologique, est saluée par Xxx.

Plus spécifiquement, l'enjeu de **développer un parc le long du tracé de la Senne** avec pour ambition de rendre cet espace naturel accessible aux habitants de quartiers particulièrement pauvres en espaces verts, et situé en 'zone prioritaire de verdoisement' et en 'zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne' au PRDD, constitue un levier important du CRU. De plus, la volonté de multiplier les connexions, par l'aménagement d'entrées au niveau de la rue des Deux Gares, nous paraît fondamentale pour relier entre eux les différents quartiers alentours, en cours de mutation, et pour viabiliser le parc en tant que tel.

La zone "Autour de la Gare du Midi" présente un fort potentiel au vu de son positionnement stratégique aux portes de la ville, desservie par le 1er hub de mobilité du pays, et bordée de quartiers densément habités sur les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles. Afin de tirer pleinement parti de sa situation au cœur de la métropole, le CRU doit **favoriser les connexions et suturer les fractures urbaines en prévoyant l'aménagement de nouveaux espaces publics pour les modes actifs,**

emplacements pour vélos et voitures partagés, etc. et ainsi favoriser une diminution des emplacements pour le stationnement en voirie. Dans le même temps, les aménagements prévus par le CRU doivent être **l'occasion de végétaliser et rendre perméables l'espace public** ainsi dégagé, pour favoriser leur adaptation face aux changements climatiques (création d'îlots de fraîcheur, gestion des eaux de pluie en fond de vallée,...).

Toutefois, nous pensons **qu'une partie des projets financés pourraient être encore plus ambitieux dans leur manière de répondre aux enjeux climatiques et environnementaux pour opérer la transition nécessaire de ce quartier historique vers plus de durabilité :**

- En termes de **mobilité**, nous soutenons l'ambition d'améliorer la place et la qualité de la mobilité active au sein du périmètre. Cependant, nous observons que les opérations d'espaces publics visent en partie des voiries encore fortement contraintes par le trafic automobile. Nous notons aussi une limite dans l'ensemble du programme sur la faiblesse des connexions avec les zones situées en dehors du périmètre. Par exemple, s'il y a des efforts pour améliorer la mobilité des vélos à l'intérieur du périmètre, le programme prête peu d'attention à la façon dont les pistes cyclables existantes se croisent avec lui (par exemple ICR A et 9, RER). De même et de manière générale, les questions liées à l'intermodalité (passage d'un mode de transport à l'autre) sont finalement assez peu abordées — tant dans le CRU que dans le RIE-, or elles constituent un élément central du quartier de la gare du Midi, hub de mobilité unique à l'échelle de la Région.
- En termes de **gestion de l'eau**, nous nous étonnons que le programme en fasse peu mention, alors que toute opération de réaménagement constitue une opportunité de prévoir une gestion intégrée de l'eau pluviale (GIEP1). Le fait de végétaliser ne constitue pas une garantie que la réflexion sur la gestion de l'eau ait été menée jusqu'au bout. C'est pourquoi nous demandons qu'une recommandation à ce sujet soit ajoutée pour toutes les fiches-projets relatives à l'aménagement d'espaces publics ou de bâtiments. A cet égard, nous attirons votre attention sur le fait qu'une étude sur le « potentiel de déconnexion des eaux pluviales de l'égout » est en cours de réalisation dans le cadre du CRU4 — jouxtant le périmètre du CRU7-, et du CQD Midi — dont certaines parcelles sont comprises dans le CRU7. **Xxx** recommande que les conclusions de cette étude soient utilisées/suivies dans le cadre des opérations du CRU7. Enfin, la question de l'accès à l'eau potable dans l'espace public devrait apparaître dans les projets du CRU.
- En termes de **confort acoustique**, l'ensemble des opérations prévues par le CRU7 vont dans le bon sens. Néanmoins, nous ne retrouvons pas vraiment dans les objectifs annoncés de chacune des opérations en espace public, la demande que nous avons formulée en cours d'élaboration du programme de prendre en compte des zones de calmes à préserver ou créer au sein du périmètre. En effet, les outils de rénovation urbaine comme les CRU doivent contribuer à atteindre cet objectif du Plan Bruit, par exemple, en refermant certains intérieurs d'îlot pour les protéger du bruit de la circulation ou en réduisant fortement le trafic dans certaines voiries.
- Enfin, en termes d'économie et d'emploi, nous regrettons que le programme du CRU7 n'encourage pas plus explicitement des projets en lien avec **l'économie circulaire et locale**. Par exemple, au niveau des futurs chantiers du CRU, pourquoi ne pas prévoir une gestion mutualisée des matériaux de démolition/ déconstruction des différents chantiers et favoriser la possibilité d'échange de matériaux, via la mise à disposition d'un lieu de stockage notamment (cf. recommandations RIE)

**Par ailleurs, l'organisation et la coordination entre les différents plans, programmes et règlements en cours dans la zone posent question en termes d'opérationnalisation.** Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) couvrant le périmètre du Quartier Midi n'a pas été approuvé

définitivement. Or, idéalement, il aurait dû être finalisé avant d'entamer un programme de réalisations concrètes de rénovation urbaine tel qu'un CRU. La prise en compte de ce projet de plan directeur, essentielle en vue d'assurer une cohérence tant sur la vision que sur les projets, s'avère difficile, de par le caractère évolutif du travail en cours. Nous pensons, entre autres, au projet du Parc des Deux Gares et à sa faisabilité au vu des constructions actuellement autorisées par le projet de PAD (voir infra), mais aussi à l'aménagement des quadrilatères de la SNCB. Ces deux zones, aujourd'hui affectées en tout ou en partie en zones de chemin de fer, ne sont donc pas mobilisables en l'état pour répondre aux usages pointés par le diagnostic comme nécessaires pour le quartier. Malgré ce problème de temporalité et d'échelle entre les plans et programmes réglementaires, nous soulignons l'effort réalisé par la maîtrise d'ouvrage et les bureaux d'études pour essayer de conserver une cohérence globale.

## 1.2. Le programme en détail

De façon plus détaillée, **Xxx** émet les remarques suivantes sur les fiches-projets du programme reprises dans les livrets 1 et 2 :

### 1.2.1. Esplanade de l'Europe et ses alentours

- **1.1 ACTIVATION, PIÉTONNISATION ET VÉGÉTALISATION DE L'ESPLANADE DE L'EUROPE**  
Nous regrettons que le projet ne contribue pas à structurer le flux de vélos entre la rue d'Angleterre et l'avenue Paul-Henri Spaak, qui est pourtant le ICR A.  
Nous suggérons de reprendre dans la fiche-projet les recommandations du RIE relatives à la création d'une zone avec une surface végétalisée significative (groupement d'arbres, ...), aux nouveaux arbres et au volume de terre, à l'éclairage, à la canopée,...
- **1.2 REPROFILAGE ET REQUALIFICATION DE LA RUE COUVERTE**  
Le réaménagement complet de la rue couverte tel que décrit dans la fiche-projet ne prend pas en compte les aspects de confort acoustique tant pour les usagers que pour les riverains. Or, cette opération est l'occasion d'améliorer l'ambiance sonore actuelle de mauvaise qualité et de réduire l'effet tunnel du bruit. Nous demandons que soit ajouté à la fiche-projet une recommandation relative à l'utilisation de revêtements acoustiques pour le plafond et les murs ainsi qu'un revêtement absorbant pour la partie carrossable (asphalte). De même, nous recommandons de prévoir un éclairage économe en énergie.  
Nous suggérons également d'ajouter "SNCB service entretiens" dans les partenaires envisagés pour ce projet.
- **1.3 ÉTUDE DE FAISABILITÉ PROGRAMMATIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIÈRE SUR LES TROIS QUADRILATÈRES**  
Nous regrettons que le programme du CRU et l'étude de faisabilité et programmatique qui sera financée ne fasse pas mention de fonctions économiques nécessaires à la transition, hormis le pôle vélo, dans les programmations possibles. Ces activités, créatrices d'emplois locaux, et bien souvent encadrée par le secteur de l'insertion socio-professionnelle, ont besoin d'espaces et d'infrastructures collectives ou à partager auxquelles pourraient correspondre les quadrilatères, en cohérence avec la Shifting Economy, la nouvelle stratégie Good Food ou encore le mouvement Zéro déchets. Par exemple, un programme en lien avec la gestion des invendus et/ou des déchets du Marché du Midi, pointés comme problématiques dans le diagnostic, aurait tout son sens à cet endroit. Nous y voyons notamment une opportunité de développer des activités qui allient transformation et commercialisation locale des invendus.  
**Xxx** demande que ces éléments soient ajoutés au programme potentiel des quadrilatères du CRU. Pour le projet 4.4 MARCHÉ DU MIDI — AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS ET LUTTE CONTRE LA GASPILLAGE ALIMENTAIRE en tant que tel, **Xxx** questionne la pertinence de l'opération telle quelle est prévue (voir ci-dessous).

- 1.4C TOILETTES, DOUCHES ET LAVOIR PUBLICS DANS LE PETIT QUADRILATERE  
Outre la recommandation du RIE 'd'étudier la possibilité de récupération des eaux de pluie pour les toilettes', nous proposons d'élargir la réflexion sur la consommation d'eau, en prévoyant la récupération des eaux de pluie aussi pour les douches et d'étudier la possibilité de recycler les eaux grises pour les toilettes.
- 1.5 CENTRE D'HÉBERGEMENT ET ACCUEIL DE JOUR POUR LES MENA  
La fiche-projet reprend la recommandation du RIE 'Privilégier les équipements techniques performants et moins polluants, mettre en place une toiture végétalisée'. Nous proposons d'avoir un propos plus ambitieux et global vu qu'il s'agit d'un projet public en indiquant 'développer un bâtiment durable exemplaire au regard du référentiel GRO".  
En termes d'acoustique, ce nouveau bâtiment va permettre de combler une dent creuse ce qui sera favorable pour l'intérieur d'îlot. Cependant, nous demandons une attention dans le choix du revêtement de façade qui soit le moins réfléchissant possible.
- 1.6 AMELIORATION DE L'ESPACE PUBLIC SUITE AUX EVACUATIONS DU CHANTIER METRO3  
Xxx demande que le projet veille à réduire les vitesses et le flux des véhicules et recommande l'utilisation d'un revêtement absorbant pour la partie carrossable (asphalte).
- 0.04 POLE MOBILITE DANS LE GRAND QUADRILATERE  
Ce projet qui propose de développer un pôle de mobilité ambitieux, en lien avec la fonction de hub intermodal du quartier Midi, gagnerait à être mis en oeuvre dans le cadre du CRU7 pour rencontrer les enjeux d'intermodalité du périmètre de la Gare.

#### 1.2.2. Coeur de Gare

- 2.1B PLACE VICTOR HORTA CREATION D'UNE BANDE CYCLO PIETONNE LATERALE  
Nous demandons que soit étudié avec attention l'emplacement de cette bande afin de minimiser les conflits, par exemple entre vélos et piétons. Le côté opposé à la gare (et pas celui de la gare, comme préconisé dans les plans) semble selon nous plus approprié.
- 2.5B TUNNEL DES VETERINAIRES AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES TUNNELS  
Nous formulons les mêmes remarques que pour l'opération 1.2 RUE COUVERTE en matière de choix de revêtements pour l'acoustique. Nous suggérons également d'ajouter "SNCB service entretiens" dans les partenaires envisagés pour ce projet.  
De même, nous recommandons de prévoir un éclairage économe en énergie.  
Concernant la présence de l'ICR 9 via la rue et le tunnel des vétérinaires, les aménagements prévus semblent cohérents, même si celui-ci n'est pas mentionné ; nous proposons de l'ajouter aux fiches 2.5A et 2.5B.
- 015 NOUVEAU PROFIL DE VOIRIE POUR L'AVENUE FONSNY  
Même si cette opération sera menée par la STIB, hors budget CRU, il nous semble important de spécifier dans la fiche-projet certains attendus de ce futur aménagement en lien avec le diagnostic et les ambitions formulés par le CRU. En effet, l'aménagement de l'avenue Fonsny est déterminant pour tout le périmètre de la gare, il s'agit d'un axe important (connexion entre bas de saint Gilles et gare du midi, RER vélo) qui nécessite d'être davantage sécurisé (zone à concentration d'accident, priorité 1). De même, la gestion intégrée des eaux pluviales devrait apparaître explicitement dans les conditions de réalisation du projet. Sur ce thème, ce futur aménagement pourrait profiter utilement des retours d'expérience du projet similaire relatif au réaménagement de la Chaussée de Neerstalle à Forest (STIB-BM).

#### 1.2.3. Le Parc des Deux Gares 1.2.4. Actions de cohésion sociétale et de vie collective

Xxx salue le projet de réalisation d'un parc, nous souhaitons néanmoins émettre, en tant que porteur de projet, un avis opérationnel repris au point 2 ci-dessous.

#### 1.2.4. Actions de cohésion sociétale et de vie collective

- 4.4 MARCHÉ DU MIDI — AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS ET LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE  
xxx se réjouit de constater la volonté de mener un projet qui vise l'amélioration du tri et de la propreté dans le cadre du Marché du Midi, mais s'interroge concernant la pertinence du porteur de projet et des partenaires proposés. xxx peut s'associer à cette opération en tant que partenaire. Un projet d'amélioration du tri et de la propreté sur les marchés hebdomadaires est en effet en cours de montage, à l'initiative de BE et en partenariat avec Fost Plus.

#### 1.2.5. Opérations transversales

- 5.4 RENFORCEMENT DU MAILLAGE JEUX  
Xxx salue l'attention portée au jeu dans l'espace public et la volonté de créer des équipements sportifs et ludiques de proximité. Nous insistons sur l'idée que la dimension ludique/ récréative/ sportive ne passe pas nécessairement par des aménagements formels (plaines de jeux, terrains de sport,...) mais peut être plus informelle et diffuse à travers l'aménagement de l'espace public.

## 2. Avis opérationnel sur le programme du Parc des Deux Gares

Concernant la programmation et les opérations dans lesquelles Xxx doit s'investir financièrement et en maîtrise d'ouvrage, spécifiquement le projet de Parc des 2 Gares, nous vous avons fait part des conditions opérationnelles qui sont pour nous essentielles pour sa bonne réalisation, notamment lors des occasions suivantes :

- Réunion technique du 04.05.22
- Courrier du 06.06.22
- CRDT-CRU du 15.06.22 et notamment la réserve émise concernant les documents incomplets
- Bilatérale avec les cabinets du 05.07.22.

Avec le préprogramme tel que soumis à l'enquête publique, nous disposons pour la première fois d'une série de documents **complets** qui nous permettent d'évaluer si nos préoccupations d'opérateur et les conditions de base, émises lors de ces réunions, ont été rencontrées pour une opérationnalisation efficace. A l'analyse du dossier du CRU, nous constatons que ce n'est pas entièrement le cas, malgré certaines adaptations qui ont eu lieu dans notre sens dans la période de mai à juillet 2022.

Comme vous le savez, la première série des CRU (1 à 5) a conduit Xxx dans des difficultés opérationnelles sans préalable. Nous retenons surtout **l'impossibilité d'entamer une gestion de projet efficace et fluide**, liée au manque de maturité des programmes lors de leur approbation. Ce caractère "non-mature" a engendré des **risques très élevés**, notamment en termes de délais et de coûts financiers non maîtrisables, le tout sans garantie de qualité du projet final. Parmi les éléments de risques, nous pouvons citer une faible maîtrise foncière, des programmes pas toujours faisables techniquement, des estimations budgétaires irréalistes - dans l'absolu et vis-à-vis de la capacité financière annuelle de Xxx,... Enfin, nous relevons des frais de coordination et de gestion de projet insuffisants pour faire face à tout ça : tous les projets de CRU pilotés par BE ont nécessité plusieurs mois de négociations, remise en question et adaptations.

Si nous sommes conscients qu'un projet à "zéro risque" n'existe pas, de surcroît dans le contexte de la rénovation urbaine, où les projets "simples et linéaires" appartiennent au passé, nous ne pouvons que **répéter notre crainte** de nous retrouver dans une situation similaire à la 1<sup>e</sup> série des CRU's. Dans la suite de ce courrier, nous voulons proposer **les modifications de ce préprogramme du CRU7 que nous estimons nécessaires pour réduire ces risques vers un optimum, avant son approbation**. Il s'agit de postures et d'argumentations que nous avons déjà avancées dans la période précédant le premier passage au Gouvernement (lors des différentes réunions citées supra, et à travers un courrier daté du 03.03.22)

§1. La situation foncière est très incertaine, rendant le schéma spatial préconisé - dont nous **soulignons la qualité - très hypothétique** à ce jour :

- A défaut d'un cadre planologique abouti (le PAD), certaines parcelles qui sont essentielles pour la qualité du projet sont en vente mais sans conditions qualitatives vis-à-vis du projet de parc (e.g. Arrière Brico où les parties privées ne sont pas contraintes par la réalisation de la connexion verte) ; d'autres parcelles essentielles, comme le long des berges, se trouvent, à défaut de PAD, soumises à « spéculation » avec une forte probabilité qu'elles le restent tout le long de ce CRU, voire même après ;
- Toutes les parties vendeuses sont externes à la RBC et donc à l'intention de ce CRU, ce qui fait que nous ne maîtrisons aucunement leur activation sur le dossier. Avec des parcelles à l'entrée du parc appartenant à Infrabel, à la commune, à Vivaqua etc., nous n'avons pas de maîtrise sur la situation foncière ;
- De plus, un risque existe quant aux acquisitions en général et leur niveau de financement :
  - o seulement 30% de l'enveloppe globale sont financés par le CRU, le reste — 70% encore à négocier ailleurs (Beliris ou autre) — est donc très incertain, avec le risque que l'enveloppe globale ne suffise pas pour toutes les acquisitions identifiées et que celles nécessaires à la réalisation du parc en pâtissent.
  - o Travailler avec une seule enveloppe pour toutes les acquisitions a clairement des avantages mais le risque est réel que d'autres acquisitions immobilières importantes au cœur du périmètre épuisent plus vite l'enveloppe, rendant celles du parc incertaines voire impossibles.
  - o La complexité des acquisitions au vu du nombre et de la diversité des parties privées rend l'opération quasi impossible dans le cadre du timing du CRU.

Le risque existe donc bien qu'on aboutisse à une configuration différente de celle préconisée aujourd'hui dans le programme :

- Il y a notamment les deux scénarios esquissés dans le préprogramme, 3.8A et 3.8B, qu'on pourrait dénommer « **Parc en petite boucle** »
- Il existe par ailleurs un autre scénario qui n'a pas été esquissé dans le préprogramme, celui du « **Parc en cul-de-sac** », un scénario qui serait le résultat de l'impossibilité d'acquérir une des trois connexions au quartier vers la rue des Deux Gares.

Nous répétons que le scénario 3/ 3.8C de **connexion à l'arrière du Brico** représente **pour nous le "scénario idéal"**, et constitue le seul scénario où la balance coût/bénéfice est positive. En d'autres termes, c'est le seul cas de figure où Xxx encourt les risques « normaux » (financiers, délais,...) de l'exécution d'un tel projet. Par contre, **les scénarios 3.8A et 3.8B**, que nous avons renommés « **Parc en petite boucle** », **ne sont pas souhaitables en termes de balance coût/bénéfice**. En effet, ces deux connexions sont plutôt des "scénarios a minima" qui seraient l'option par défaut si le scénario de parc complet n'est pas possible. Enfin, le scénario, « **Parc en cul-de-sac** », n'a pour nous aucune valeur et restera un absolu "no go".

**L'incertitude qui existe aujourd'hui comporte des risques très élevés en termes de gestion de projet** (dépendance totale de notre délai d'exécution au délai d'acquisitions que nous ne maîtrisons

aucunement, engendrant une explosion des frais de coordination, des études en déficit de temps,..) **et en conséquence aussi en termes de qualité du projet final.**

§2. Concernant la **mise à ciel ouvert de la Senne** sur 80 mètres à l'entrée du parc, nous réitérons ici nos doutes étant donné qu'il s'agit d'une opération techniquement complexe au sein de ce site contraint, nécessitant **un important investissement financier de la part de Xxx**. C'est pourquoi nous pensons qu'il est nécessaire d'examiner la faisabilité technique de différents scénarios de mise à ciel ouvert **en évaluant leur balance coût/bénéfice environnementaux** afin de sélectionner le scénario préférentiel au regard de cette évaluation. Celle-ci pourra donc interroger **l'opportunité de l'opération-même**, notamment à travers l'examen d'un budget opérationnel réaliste, de coupes-types intéressantes en termes de biodiversité et d'écologie, de la cohérence paysagère de l'opération au sein du nouveau parc, d'un emplacement réaliste pour le dégrilleur, etc.

§3. Une troisième incertitude, déjà citée à plusieurs reprises, concerne **les pollutions des sols des terrains à acquérir**. Il s'agit d'une inconnue dans chaque gestion de projet, à différents niveaux : impact financier, impact sur les délais, impact sur la spatialisation. Le cadre pour juger quelle partie doit en porter la charge et les frais est **l'Ordonnance Sol avec pour principe du pollueur-payeur**. Plusieurs cas de figure peuvent apparaître : dépollution à charge du titulaire des droits réels (le cas échéant Shell pour la pompe à essence, le propriétaire privé du Car-Wash et Infrabel respectivement pour leurs parcelles,...), dépollution à charge de l'acquéreur, moyennant accord, intervention publique en cas de pollution orpheline, etc. Dans la configuration proposée, **Xxx** est une partie tout à fait externe à ses situations de droits. Cette problématique dépend donc fortement de parties tierces, externes à cette décision du Gouvernement, ce qui fait donc peser une incertitude en termes de délais et de probabilité sur l'exécution de ces opérations de dépollution.

§4. Le niveau de détail du préprogramme ne permet aucunement de déduire la **spatialisation précise des constructions** qui doivent se retrouver au sein du parc, de leurs accessibilité, des conditions qualitatives de leurs insertions dans le paysage, etc. Le préprogramme part d'une gestion de projet par des parties tierces (Vivaqua) tout à fait en parallèle au parc, mais ne décrit pas de **plateforme de coordination transversale**. Cette absence de coordination accroît toujours plus les risques évoqués précédemment pour **Xxx**.

§5. Au vu des éléments ci-dessus, nous réaffirmons qu'il est indispensable **de disposer d'une phase d'étude préalable - type masterplan** - qui permette de **lever au maximum les incertitudes et de limiter la prise de risques. Il permettra de planifier ce qui est réalisable à court/moyen et long termes et constituera un moment-clé d'évaluation de l'opportunité de réaliser tout ou partie(es)** du projet de parc, et selon quelles temporalités.

Le préprogramme répond déjà partiellement à cette demande en prévoyant une mission supplémentaire sous forme d'une prestation « AMO ». **Afin qu'elle soit pertinente et exploitable, nous demandons d'intégrer les modifications suivantes :**

La mission supplémentaire doit constituer une opération "3.0", préalable à l'ensemble de ce sous-programme et doit couvrir l'ensemble des « questions de maturation » du préprogramme de Parc :

*a. Créer une spatialisation programmatique sur l'ensemble du projet de parc, tenant compte*

*i. des évolutions du PAD (alignement rive Gauche)*

*ii. des Evolutions des négociations foncières*

*iii. de la gestion des sols pollués*

b. Examiner les différents scénarios de mise-à-ciel ouvert de la Senne et de délocalisation du dégrilleur, en fonction i. des pré-études techniques réalisées par les différents pilotes

ii. des Evaluations financières (évolution et instabilité des marchés)

iii. des évolutions des acquisitions foncières

iv. de la gestion des sols pollués

v. Yes analyses de cout-bénéfice environnementales

c. Examiner les implantations/alignement des différents projets de constructions des parties tierces (Infrabel, Vivaqua, Equipements) et leurs relations vis-à-vis du parc (accessibilité)

d. Rédiger les balises concernant la qualité paysagère de l'ensemble des projets des différents pilotes : définition de principes paysagers pour les différentes parties de parc, de consignes pour une implantation qualitative des constructions.

- Au regard de ces éléments, la mission supplémentaire doit disposer **d'un budget cohérent**. Après analyse de projets similaires (e.a. le masterplan du CRU4) nous préconisons un budget de 250.000 euro TVA inclus.
- La mission supplémentaire doit avoir **le statut d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique**, en insérant **un moment-clé de décision** à son terme quant à **l'opportunité d'une mise en œuvre totale ou partielle du programme de parc**. Partant du cadre légal de l'ORU et en anticipant les conventions (de partenariat) qui seront à signer, nous proposons que la Note au Gouvernement reprenne les conditions suivantes pour la concrétisation de ce moment-clé .
  - o Le Gouvernement **garantit l'intégration de l'ensemble des conclusions de cette étude d'opportunité et de faisabilité technique lors des modifications formelles du programme du CRU**.
  - o Si l'opportunité et/ou la faisabilité technique d'une partie ou de l'ensemble du programme de parc ne sont pas démontrées lors de la dernière occasion de modification formelle du CRU, **la modification consistera en une annulation de la partie concernée et/ou et de la totalité du programme de parc**.
  - o La convention de partenariat et de subvention à signer par **Xxx** reprendra cette flexibilité au profit de **Xxx** : **xxx** sera dégagé de tout engagement pris dont l'opportunité et/ou la faisabilité technique ne sont finalement pas démontrées.
  - o Le statut des projets 3.3 PROLONGEMENT DE L'OUVERTURE DE LA SENNE, 3.6 et 3.7 AMÉNAGEMENT DES BERGES SUD ET NORD, pilotés par **Xxx**, recevront le statut « à initier », ce qui maximalise la flexibilité d'ores et déjà. Le statut du projet 3.5 AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE PARC restera en opération 100% CRU.
  - o Le Gouvernement acte d'ores et déjà que :
    - **la réalisation du scénario 3/ 3.8C de connexion à l'arrière du Brico est prioritaire** dans le chef de toute partie impliquée, notamment la Régie foncière pour les acquisitions.
    - **Xxx** entamera l'exécution du projet (étude) à la seule condition que ce scénario idéal de « parc complet » (3.8C) se démontre réaliste et faisable à la fin de l'étude d'opportunité et de faisabilité, en **assumant les risques** y liés et, à ce stade, **optimisés** en termes financiers, de coordination et de délai.
    - Dans le cas où l'étude d'opportunité démontre que le seul scénario réaliste est celui "a minima", d'un parc « en petite boucle » (scénario 3.8A et/ou 3.8B), **Xxx** entamera l'étude, sans aucune prise de risque en termes financiers, de délai et

sans engagement quant à la prise en gestion de l'espace réalisé, qui relèvera sans doute plus du niveau communal.

- Dans le cas où l'étude d'opportunité démontre que le seul scénario réaliste est celui d'un « parc en cul-de-sac », le projet de parc sera annulé.
- Xxx entamera la mise en oeuvre de l'ensemble du projet (chantier), à la condition que toutes les parcelles nécessaires à la réalisation du scénario opportun et réaliste aient été acquises.
- A condition que l'étude d'opportunité et de faisabilité démontre **une balance cout/bénéfice environnementale de l'opération 3.3 PROLONGATION DE LA MISE-À-CIEL OUVERT DE LA SENNE clairement positive**, Xxx s'engagera à l'exécuter, sous réserve de la mise à disposition des moyens financiers et humains pour la réalisation et la gestion de ce nouvel espace vert et du tronçon de la Senne remis à ciel ouvert.

§6. Enfin, pour être complet, nous rappelons les demandes suivantes de modification du préprogramme :

- Concernant les démolitions (3.1B CAR WASH, 3.1C POMPE À ESSENCE): Si nous souhaitons responsabiliser le vendeur concernant les dépollutions, il est techniquement irréaliste que Xxx pilote les opérations de démolitions avant que ce vendeur n'intervienne au niveau des dépollutions. En aucun cas, Xxx ne courra le risque lié au budget insuffisant de cette opération. Il faudrait donc que le programme responsabilise le vendeur, ou à défaut l'acquéreur, pour la réalisation de la démolition.
- Concernant la reconstruction du bâtiment Dégrilleur (opération 3.4), nous répétons qu'il s'agit d'une infrastructure sous gestion de Vivaqua. Xxx n'est pas désigné comme gestionnaire de cette infrastructure et n'est donc aucunement qualifié ni pour piloter cette opération, ni pour porter les risques financiers liés à cette opération, ni pour sa gestion ultérieure.

### 3. Avis sur le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE)

Concernant le rapport d'incidences environnementales, bien qu'il soit détaillé et couvre (quasi) tous les aspects environnementaux, on peut regretter certaines approximations.

Plus spécifiquement, Xxx émet les commentaires suivants :

De façon générale, nous demandons d'utiliser le vocable végétaliser/ végétalisation en lieu et place de verduriser/ verdurisation (cf. recommandations du RIE introduites dans les fiches-projets du programme).

#### 3.1. Contexte général du CRU 7 « Autour de la Gare du Midi »

- L'articulation entre diagnostic de l'étude et diagnostic du RIE devrait être affinée, notamment concernant le recensement des projets en cours ou à venir. Par exemple, le RIE ne fait pas mention dans les projets en cours ou à venir du chantier du Metro Nord, or il fait partie du diagnostic du CRU, qui est beaucoup plus complet en matière de relevé des projets en cours. Le RIE devrait reprendre l'inventaire du diagnostic du CRU ou y faire référence pour éviter les incomplétudes.
- RRU : il pourrait être intéressant de mentionner dans le RIE qu'un nouveau RRU (Good Living) est en cours d'élaboration — et adopté récemment en 1ère lecture par le Gouvernement- car il vise des ambitions plus fortes en matière d'environnement et de climat. Les projets du présent CRU seront sans doute soumis à ce nouveau règlement, qui pourrait entrer en vigueur en 2024.

- PACE : l'avant-projet de nouveau PACE a été adopté en mai 2022 ; il rehausse l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030 à -47 P« par rapport à 2005 (contre 40% actuellement), en cohérence avec le paquet « fit for 55 » européen.
- Alimentation/ Good Food : le RIE fait référence à la stratégie Good Food de 2015, or une nouvelle stratégie Good Food 2 (2022-2030) a été adoptée en juin 2022, avec une approche de l'alimentation 'par quartier', au plus proche des citoyen.ne.s
- Le RIE fait référence à Be Circular et au PREC 2016, or une nouvelle stratégie de transition économique de la Région - Shifting Economy - a été adoptée en mars 2022.

### 3.2. Définition de la situation de référence, tendancielle et les principaux enjeux environnementaux

#### 3.2.1. Alternative 0

Xxx note la méthodologie de travail adoptée pour la construction de l'alternative 0, en établissant deux scénarios tendanciels "sans" et "avec projet de PAD", ce qui répond aux points d'attention soulevés en cours d'élaboration du RIE. Cependant cette distinction n'apparaît plus ni dans les tableaux de Synthèse, ni dans le RNT, ce qui fait perdre une partie de l'intérêt de cette méthode.

#### 3.2.2. Remarques par thématique

- Mobilité :
  - P. 64 Le RIE affirme que le projet de PAD aura un impact positif sur les modes actifs et le stationnement mais il risque aussi d'amener plus de véhicules et donc le risque de plus d'encombrement
- Cadre de vie :
  - p.67, le RIE affirme que le projet de PAD aura un impact positif sur la quantité et la qualité des espaces verts, or comme déjà indiqué, la mise en oeuvre du PAD aggravera la carence en espace vert pour ce quartier (plus de densité et pas d'espace vert en proportion). Pour nous, il s'agit donc au mieux d'un statu quo.
- Environnement
  - Cycle de l'eau, Maillage vert et bleu, réseau écologique, Faune et Flore, Îlot de fraîcheur, état des sols
    - P.72 : le RIE affirme que la construction de certaines zones perméables permettra d'augmenter la surface disponible en îlots de fraîcheur. Cette affirmation est pour le moins ambiguë, nous demandons de la reformuler.
    - p.75, le RIE relève l'opportunité pour améliorer le CBS + de chaque parcelle retenue par le programme, or cette recommandation ne figure pas dans les fiches-projets. Nous demandons de faire figurer cette recommandation.
    - P.88 et 89 : cycle de l'eau
      - dans l'évaluation de la situation de référence pour le cycle de l'eau, le RIE n'évoque pas la question des eaux usées, la présence de pollutions récurrentes (parcelles non encore raccordées à l'égout) et/ou accidentelles vers la Senne. Or, des réaménagements seront aussi l'opportunité d'agir à ce niveau.
      - Dans le bilan de référence et la description des enjeux, le RIE note l'opportunité pour intégrer les principes de gestion des eaux pluviales sur la parcelle et dans l'espace public (GIEP). Nous proposons de reformuler l'enjeu en parlant de "gestion durable de toutes les eaux", pour inclure également l'eau usée
      - La gestion intégrée des eaux pluviales mériterait un point spécifique disant "gestion des eaux pluviales par une approche intégrée (GIEP) dans des ouvrages multifonctionnels, de préférence infiltrants et végétalisés"

- Enfin, la motivation de la présence d'aléas d'inondation invoquée dans le RIE n'est pas la bonne, il faut autant infiltrer (voire plus) hors zone d'aléas d'inondation. Nous proposons d'écrire : "Etant donné que le quartier présente des aléas, la recherche de solutions visant à éviter le rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage doit être une priorité (infiltration, rejet direct à la Senne si à proximité,...)"
  - P.91 Faune et Flore : l'affirmation de privilégier les zones humides est à nuancer car ce n'est en tout cas pas l'idée de la GIEP de créer des zones humides en permanence. Nous proposons donc plutôt d'écrire '...et les ouvrages GIEP végétalisés'.
  - P.92 : le RIE reste vague en affirmant que Le réaménagement de nombreux espaces publics prévus dans le CRU 7 est une opportunité à saisir pour améliorer la situation. Nous proposons d'affiner l'analyse pour spécifier de quelle opportunité on parle : Ouvrir l'espace? Végétaliser? Réinfiltrer l'eau dans le sol? Tout cela?
- pollution de l'Air
  - P.73 : le RIE affirme que la qualité de l'air sera améliorée via les normes de plus en plus strictes mais l'augmentation de la densité devrait, à l'inverse, peser défavorablement sur la qualité de l'air. Pour nous, il s'agit donc au mieux d'un statu quo.
- Gestion des déchets & ressources
  - P.77 : Le RIE devrait établir une hiérarchie dans les choix : maintenir et rénover l'existant, réemployer in ou ex situ, utiliser des matériaux de réemploi, permettre la démontabilité future des matériaux entrants, flexibilité des espaces,...
- Energie (et climat)
  - P.73 : mentionner dans la partie Energie, la stratégie Renolution de la Région
  - P.77 : Le RIE ne relève pas l'enjeu de l'échelle quartier en matière d'énergie : réseau de chaleur, projets collectifs de production d'énergie renouvelable,...

### 3.3. Analyse des incidences environnementales du projet de programme du CRU7 et recommandations

#### 3.3.1. Analyse de la concordance des objectifs avec les plans et programmes

- P.123 : le RIE affirme la concordance des objectifs du CRU7 avec le Plan de Gestion de l'eau, sans toutefois relever les questions de présence de rejet d'eau usée vers la Senne, nous demandons que ceci soit ajouté.

#### 3.3.2. Analyse des incidences globales du programme du CRU7 et recommandations

##### 3.3.2.1. Recommandations

De manière générale, nous saluons le fait que le programme du CRU ait directement intégré les recommandations formulées dans le RIE.

Cependant, nous formulons un certain **nombre de remarques et points d'attention sur ces recommandations** :

- P.329 : Dans les recommandations liées aux logements, il nous semble indispensable de lier une potentielle augmentation de densité à l'augmentation des espaces verts dans une même proportion afin d'éviter de creuser la carence en espace vert existante pour tout le périmètre.
- P.329 à 335 : Dans l'analyse des volets équipements et économie, le RIE ne fait pas mention des équipements liés à la transition écologique, nécessaires à l'évolution du quartier, de type recyclerie, matériauthèque, ateliers de réparation, ... qui pourraient également répondre en partie au besoin d'emploi peu qualifiés et qualifiants

- P.338 : dans les recommandations sur la mobilité, le RIE n'aborde pas l'intermodalité alors qu'il s'agit d'un élément central du quartier, au vu de sa fonction de hub entre tous les modes. Le RIE se limite à une analyse pas mode qui ne permet d'aborder la question de façon systémique et globale.
- P.339 : Sur la question des espaces verts, le RIE tend à produire une certaine confusion entre un espace vert et la végétalisation de l'espace public qui ne suffira pas à répondre à la carence en espaces verts de la situation actuelle du périmètre.
- P.342 : dans la partie relative à l'alimentation durable, nous regrettons de ne pas retrouver les éléments cités à la page 123 et qui pourraient servir de recommandations, à savoir :
  - o La réduction des déchets du Marché du Midi (réutilisation des invendus), éventuellement pour d'autres projets dans la zone (hébergement MENA, pôle soins)
  - o La mise en place de cantines avec une alimentation saine (hébergement MENA, pôle soins, pôle sport métropolitain)
  - o Etudier la possibilité d'installer des potagers dans le parc des Deux Gares
- De même, les opportunités citées à la page 124 pour l'eau pourraient aussi être traduites en recommandations :
  - o Prévoir un système de récupération des eaux pluviales pour une couverture optimale (90 à 100 'X«) des besoins du bâtiment (sanitaires, entretien, etc.).
  - o Connecter le trop-plein à un système d'infiltration des eaux pluviales
  - o Intégrer au projet un système de recyclage des eaux grises (réutilisation des eaux issus des douches, lave-linges, etc. pour l'alimentation des sanitaires)
  - o Favoriser une toiture permettant la collecte d'eau de pluie et/ou la temporisation de ces eaux
  - o Mettre en place des systèmes limitant la consommation d'eau (robinet, chasse d'eau, etc.)
  - o Récupérer des eaux des espaces publics avant d'entretenir ces derniers
- P. 351 : cycle de l'eau : nous estimons que la perméabilisation maximale devrait être une recommandation générale, pour tous les espaces aménagés par le CRU, et pas uniquement l'Esplanade de l'Europe et la Place de la Constitution.
- P.352 : les recommandations relatives à l'Etat du sol reprennent des considérations du thème Pollution de l'air tandis que celles du sol sont indiquées dans le point 4) îlot de fraîcheur. Il faudrait donc corriger les points 4) et 5) et compléter le point 5) Etat du sol comme suit :
  - o Compléter prendre en compte la Stratégie Good Soil par: Développer les opérations du CRU dans une logique de « le bon usage pour le bon sol », soit préserver les sols existants de qualité, consommer les sols de moins bonne qualité ou pollués pour le bâti, notamment pour le parc des Deux Gares ;
  - o Conserver et améliorer la qualité des sols existants pour tous les projets ;
  - o Désimpermeabiliser au maximum pour végétaliser et favoriser la gestion intégrée des eaux de pluie (synergie SOL.EAU.PLANTE)

### 3.3.2.2. Alternative des opérations

Sur base de ce qui figure dans le RIE, il est difficile de se faire une idée précise de ce qu'a été l'examen d'alternatives raisonnables et réalistes dans le cadre du processus itératif.

Nous pouvons conclure que le RIE du CRU 7 vérifie bien les incidences environnementales du projet de programme. Il conclut, à juste titre, que *la quasi-totalité des critères évalués bénéficieront d'un impact positif des projets prévus par le CRU et que la majorité des interventions prévues répondent aux enjeux soulevés par le diagnostic.*

Toutefois, nous retenons **une série de points d'attention** :

- La vocation sociale des logements créés qui n'est pas garantie par le programme du CRU,

- Le peu d'impact par rapport à la santé et au social pour les populations autres que les sans-abri et toxicomanes, alors qu'une Evaluation d'impact sur la Santé (EIS) a été menée comme étude-pilote pour ce CRU. A ce sujet, nous nous étonnons qu'il ne soit nulle part fait mention de cette EIS et que Xxx n'ait pas été tenu informé des suites et conclusions de ce travail.
- La création d'emploi qui ne bénéficiera pas forcément aux habitants du quartier,
- Le quartier qui reste contraint par le trafic automobile dont la diminution doit se faire à l'échelle plus large du plan Good Move ; le besoin de cohérence en matière de mobilité avec des projets hors CRU 7,
- le périmètre qui reste très urbanisé et minéralisé avec les nuisances associées connues : la carence en espace vert est diminuée du côté de l'îlot des Deux gares grâce à la création du parc des Deux Gares, cependant au nord et nord-est du périmètre, la carence reste présente en tenant compte du parc des deux gares comme seul vrai espace vert,
- les impacts en termes de gestion des déchets et ressources et d'énergie plus mitigés : en effet la majorité des opérations produisent des déchets et utilisent des ressources (e.a. énergétiques).

Le RIE relève peu les impacts négatifs prévisibles pour les habitants et usagers autour des phases de chantiers, vu l'ampleur de certains des projets. Néanmoins, la bonne mise en oeuvre des projets du CRU 7, ainsi que la prise en compte des recommandations environnementales, devraient amener à des retombées globalement positives dans le périmètre concerné.

On sait, toutefois, que l'exercice d'un RIE sur un projet de programme reste complexe car les projets sont décrits sous forme d'enjeux, d'objectifs et d'intentions programmatiques. C'est ce que souligne le rédacteur du RIE dans le paragraphe final sur les "Difficultés rencontrées". Très souvent, le RIE formule des généralités ou des recommandations de principe, ne poussant pas très loin l'analyse contextuelle qui parfois permettrait de renforcer la pertinence des recommandations.

Outre ce qui précède, nous n'avons plus de remarques sur le RIE.

**En conclusion, Xxx demande que les propositions et remarques formulées dans cet avis soient intégrées dans le projet de programme du CRU et son RIE.**

Enfin, Xxx rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE ou d'un PAD.

Certains aspects des futurs projets seront analysés lors de ces demandes de permis. Xxx se prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.

Aussi, Xxx se réserve le droit de compléter son avis si de nouveaux éléments d'informations apparaissent ou suite aux remarques émises lors de la commission de concertation.

Veillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de notre parfaite considération.

Pour plus d'informations sur la GIEP, voir le dossier [Gérer les eaux Pluviales sur la Parcelle du Guide bâtiment durable](#)

L'outil GRO est un instrument développé par les 3 Régions pour mesurer et augmenter la durabilité des projets de construction : <https://www.oro-tool.be/>

## Réclamation (40)

Bonjour,

Je n'ai pas trouvé le temps de rédiger un avis sur le Contrat de Rénovation Urbaine dans le délai imparti. Mais celui-ci eût été globalement positif, ne pouvant que nous réjouir d'interventions sur l'espace public de notre quartier.

Tout au plus aurais-je exprimé une frustration quant à l'ampleur de ces interventions dans un quartier qui mérite **réparation**, depuis l'option de la jonction Nord-Midi jusqu'à "l'effet canyon", créé dans les artères par la hauteur des bâtiments tout autour de la gare, en passant par l'autorisation donnée à l'époque d'ériger un bâtiment de la hauteur de la Tour du Midi, point de départ des hauteurs permises par la suite.

L'ampleur des interventions actuelles soulève à son tour la question de l'enveloppe financière allouée au CRU7, ce qui ne faisait de toute façon pas l'objet de l'enquête publique. Donc pas trop de regret de ne pas avoir réagi.

Par contre je souhaite être présent à la Commission de Concertation du 6 décembre. D'avance je vous remercie pour votre réponse.

## Avis URBAN pour la commission de concertation

### AVIS POUR LA COMMISSION DE CONCERTATION DU CONTRAT DE RENOVATION URBAINE N°7 – AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

**Administration communale d'Anderlecht, Saint-Gilles et Ville de Bruxelles :** Projet de programme du Contrat de Rénovation Urbaine n°7 – Autour de la Gare du Midi.

Le périmètre du CRU comprend :

- L'Esplanade de l'Europe et ses alentours ;
- Le Cœur de gare, notamment la place Victor Horta, la rue de l'Instruction et la rue de France ;
- L'îlot des Deux Gares, situé dans la partie sud du périmètre ;

### **CONTEXTE**

Considérant que le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine 7 Autour de la Gare du Midi comprend la commune d'Anderlecht, de Saint-Gilles ainsi que la Ville de Bruxelles ; que d'autres outils de la revitalisation urbaine sont actifs dans et autour du périmètre (CRU 3 Gare de l'Ouest CRU 4 Avenue du Roi, CRU 5 Heyvaert-Poincaré, CQD Marolles, CQD Midi, CQD Wiels-sur-Senne, 2 contrats écoles) ;

Considérant les dossiers de projet de programme du CRU 7 Autour de la Gare du Midi et de rapport sur les incidences environnementales de celui-ci ;

Considérant que le que le périmètre du CRU est situé majoritairement en zones mixtes et résidentielles, ainsi qu'en zones d'équipements, de fortes mixités, administratives, ZEMU et en zones de chemin de fer au Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le périmètre du CRU est identifié comme pôle de développement prioritaire présentant de grandes réserves foncières au Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ; que ce dernier établit qu'une attention particulière doit être portée à la transformation de l'espace public autour de la gare ;

Considérant qu'il se situe également en zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne au PRDD ; que le plan décrit une nécessité de « *reconversion du site de l'îlot des Deux Gares, et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne* » ;

Considérant que le périmètre du CRU est repris en grande partie dans la maille 'Bruxelles-Midi' au plan Good Move ; que ce classement vise à apaiser l'intérieur du quartier du point de vue de la mobilité ; que l'esplanade de l'Europe, la place de la Constitution et l'avenue de Stalingrad y sont reprises en magistrales piétonnes ;

Considérant que le sud-est du périmètre du CRU est compris dans une zone inondable d'aléa faible à élevé, en raison de la topographie naturelle et la situation en fond de vallée de cette partie du territoire ;

Considérant que le périmètre du CRU se situe dans celui du PAD Midi, actuellement en cours d'approbation et de validation ;

Considérant que le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine « Autour de la Gare du Midi » inclut une partie du périmètre du Contrat de Quartier « Gare Habitante » ;

#### **PROCEDURE**

---

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du ... au ... ;

Considérant les réactions formulées durant l'enquête publique ; que ces réactions portent principalement sur les aspects suivants :

#### **OBJET ET MOTIVATION : OPERATIONS IMMOBILIERES ET ESPACES PUBLICS**

---

##### **GENERAL**

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de plus ou moins 25 % ; que le CRU devra répondre à cette recommandation en ce qui concerne la suppression du stationnement en voirie et viser à réduire l'emprise automobile au sein de l'espace public ;

Considérant que le PRDD, dans son « projet de ville » insiste sur la lutte contre le réchauffement climatique et notamment en promouvant une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD (« Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal ») insiste sur les actions à mener afin de garantir un report modal massif vers les modes actifs ; que ces solutions visent à diminuer le taux de possession de voiture par ménage, favoriser la multimodalité pour les déplacements moyens et longs et notamment pour celles des usagers de la Région et limiter les nuisances et la dualisation sociale liées à la mobilité ;

Considérant que certains objectifs du CRU programment une reconfiguration de la circulation dans le périmètre ; qu'il serait opportun de réaliser une étude de mobilité, de stationnement, ou un plan de circulation cohérent et globale préalablement à la conception des projets ;

Considérant que la mise en place du CRU demande la prise en compte du contenu des plans et Vadémécums dont la Région s'est dotée en matière de mobilité ainsi que la prise en compte des multiples projets ayant trait à la mobilité et à l'espace public en cours de développement au sein ou à proximité du périmètre ;

Considérant que le PRDD, dans son « projet de ville » insiste sur le rôle des espace verts dans le maintien et le renforcement de la biodiversité ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels (pelouses, arbres, plantations, pièces d'eau, ...) ; que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine ;

Considérant que certaines opérations mentionnent la volonté d'intégrer une réflexion sur la gestion des eaux de pluie ; qu'au regard de la situation du périmètre du CRU (dans ou à proximité de zones d'aléa d'inondation faible à élevé), il est nécessaire que l'ensemble des projets puissent intégrer cette réflexion afin d'infiltrer ou utiliser ces eaux là où elles tombent ;

Considérant que certains de ces objectifs rencontrent les politiques régionales en matière de mobilité, de sécurisation des modes actifs, de l'accessibilité PMR ; qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité de l'espace public pour tout usager ;

Considérant que le programme participe à la revitalisation sociale, participe de la convivialité des espaces publics, à l'amélioration de la qualité environnementale du cadre bâti et non bâti, la création d'espaces verts et participe à l'amélioration des déplacements des modes actifs ;

Considérant que les aménagements proposés devront se conformer aux objectifs et plans régionaux (PRAS, PRDD, Good Move, ...) ;

Considérant que le présent avis ne dispense pas le fonctionnaire délégué d'émettre son avis sur chaque demande de permis d'urbanisme introduite afin d'assurer le bon respect des plans, des recommandations et des règlements régionaux ;

## **VOLET 01 : ESPLANADE DE L'EUROPE ET SES ALENTOURS**

### **1.1 Activation, piétonnisation et végétalisation de l'Esplanade de l'Europe**

Considérant que le périmètre du projet est compris en réseau viaire, en espace structurant et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement (ZICHEE) au PRAS ;

Considérant qu'il ressort du constat que l'Esplanade de l'Europe est actuellement un vaste espace public minéral et dysfonctionnel, non utilisé la plupart du temps ; qu'il est entouré de façades non activées ; qu'elle est bordée par un trafic de transit important dans sa partie Nord ;

Considérant que le quartier, densément habité, manque d'espaces publics de qualité et végétalisés ;

Considérant la volonté du projet de piétonniser la voirie latérale nommée 'Esplanade de l'Europe' qui longe l'ensemble de l'Esplanade dans sa partie Nord ; que cette mesure permettrait d'élargir l'Esplanade au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'espace public ;

Considérant que le projet tend à végétaliser et perméabiliser le revêtement sur un quart de la surface totale de l'Esplanade ; que la déminéralisation de l'espace public est positive au regard de l'axe 2 du PRDD qui préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine ;

Considérant que cette opération permet d'apporter une solution sur les problématiques des effets d'îlots de chaleur urbain comme le recommande l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit la plantation d'arbres sur un espace public minéral et dépourvu de zone d'ombre ;

Considérant que les surfaces pleine terre seront apposés sur les structures souterraines de transports ; qu'il serait intéressant de sélectionner des essences indigènes et adéquates dans un milieu minéralisé et pollué et dont le système racinaire est traçant ;

Considérant cependant, que les recommandations du rapport d'incidences environnementales mentionnent qu'il y a lieu de ne pas planter des espèces invasives ; que cependant, dans un paysage urbain fortement minéralisé, la plantation d'espèces invasives n'a pas de grand impact sur leur prolifération ;

Considérant que le marché du Midi a lieu une fois par semaine sur l'esplanade, ce qui permet une appropriation sociale de l'espace public ; qu'il y a lieu de tenir compte de ce paramètre lors du futur réaménagement ; qu'une attention particulière devra être portée à la préservation de la végétation pour éviter sa dégradation lors des marchés ;

Considérant la situation du périmètre du CRU, il serait intéressant d'intégrer une réflexion globale sur la gestion des eaux pluviales sur le périmètre de l'esplanade pour viser au maximum à l'infiltration, la récupération et la réutilisation des eaux de pluies ; qu'il serait opportun de contacter le facilitateur eaux de Bruxelles Environnement pour réfléchir à un projet exemplaire en matière de gestion des eaux afin de réduire les risques d'inondations aux abords de l'esplanade ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité aux véhicules de transports communs et de consulter les sociétés de transports en commun lors de l'élaboration du projet ;

### **1.2 Reprofilage et requalification de la rue couverte**

Considérant que la rue couverte constitue un accès important à la gare du Midi ; qu'elle présente un profil assez particulier étant donné sa couverture basse ; qu'elle concentre de nombreux services de mobilité (taxis, bus, tramway) ; que la lisibilité de cet espace est faible en raison de la multiplication de marquages au sol et signalisations, du nombre important de bordures, trottoirs, barrières ;

Considérant que cette opération vise un reprofilage et une requalification complète de la rue couverte ; que cette dernière devient un parvis aménagé de plain-pied ;

Considérant que les terminus des bus, ainsi que la gare de taxis, sont déplacés en dehors de la rue couverte, donnant la priorité aux déplacements des modes actifs ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage sobre ; que les luminaires doivent être implantés de façon à garantir une bonne clarté de l'espace, et ainsi la sécurité des usagers ;

Considérant que les opérations 4.2 et 4.3 visent à offrir des solutions pour accompagner les personnes sans-abris ; que ces opérations répondent en parallèle à la présente opération ;

Considérant que le programme prévoit l'activation des façades donnant sur la rue couverte, par l'implantation de cellules commerciales ; qu'il serait intéressant de maximiser les réflexions sur le contrôle social et sur la sécurité d'un espace fermé et peu visible afin de le rendre le plus attractif et sécurisant possible de jour comme de nuit ;

Considérant que le mobilier, les marquages au sol et l'ensemble des options d'aménagements doivent être choisis afin de proposer un espace clair, lisible et qualitatif ;

### **1.3 Etude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères**

Considérant que la jonction Nord-Midi mise en service en 1952 a généré de vastes espaces sous les voies ferrées, appelés 'quadrilatères' ; qu'ils sont aujourd'hui non affectés et laissés à l'abandon ; que les nuisances sonores et vibratoires y sont importantes ; et que les possibilités d'éclairage naturel sont limitées ; qu'une population fragilisée trouve refuge dans les interstices et espaces couverts, et ce dans de très mauvaises conditions de salubrité ;

Considérant que ces espaces présentent des qualités patrimoniales tant au niveau structurelles (colonnes) qu'au niveau spatial ;

Considérant que ces quadrilatères devront être documentés et qu'il y aura lieu de tenir compte de leurs caractéristiques patrimoniales lors de toute définition de projet ;

Considérant que le projet consiste en la réalisation d'une étude de faisabilité programmatique, technique et financière, au terme de laquelle il est notamment attendu des éléments précis qui pourront être intégrés en partie dans l'appel à projet en vue d'une réaffectation des quadrilatères :

- des clarifications sur les impacts budgétaires et financiers de l'occupation tout ou partie des quadrilatères (coût de la viabilisation, des aménagements, ...);
- des clarifications sur les besoins techniques de sécurisation et viabilisation de l'espace ;
- des clarifications sur les orientations programmatiques pressenties dans le présent CRU ;

#### **1.4A Pôle sport dans le petit quadrilatère**

Considérant que le petit quadrilatère présente des surfaces non exploitées particulièrement importantes ; qu'il s'agit de 7.000 m<sup>2</sup> répartis sur deux niveaux ; que ces surfaces sont en attente d'affectation depuis plus de 20 ans ;

Considérant que le projet a pour but de développer un pôle sportif de grande envergure qui puisse rayonner sur le quartier et ses alentours ;

Considérant que la grande disponibilité en surfaces et les contraintes du lieu (sous les voies ferrées, nuisances sonores et vibratoires) semblent convenir à des activités de type skatepark, salle de bloc, salle de parkour ; que ces propositions devront être testées, analysées et affinées dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (cf. opération 1.3) ;

Considérant que le réaménagement du petit quadrilatère est une opportunité pour offrir des fonctions urbaines utiles au quartier et ses alentours et devenir l'un des maillons de l'amélioration des conditions de vie dans ces quartiers ;

Considérant qu'il apparaît que l'espace sous les quadrilatères pourraient accueillir en marché couvert plutôt qu'en pôle de sport ;

Que cette affectation de marché couvert rejoint également un besoin d'intérêt général et vise un public plus large et serait complémentaire au marché du midi ;

Que cette affectation de marché couvert est donc à privilégier ;

#### **1.4C Toilettes, douches et laverie publique à vocation sociale dans le petit quadrilatère**

Considérant que le quartier de la gare du Midi draine de nombreux publics (habitants, navetteurs, travailleurs et SDF) ; que les études révèlent un manque structurel en équipements sanitaires et notamment en toilettes publiques gratuites, en particulier à destination des personnes vivant dans la rue ;

Considérant que le projet vise à développer un équipement de toilettes, douches et lavoirs publics à vocation sociale ; que cet équipement s'inscrit en complément d'autres affectations (cf. opération 1.4) ; que c'est ± 15% du bâtiment qui peut être affecté à cette infrastructure ;

Considérant que l'organisation de ce lieu doit être affinée dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique ; que cette dernière doit définir le mode de fonctionnement de ce pôle, cibler les besoins en concertation avec les ASBLs travaillant avec les sans-abris vivant dans le quartier, préciser le mode de gestion du lieu ;

#### **1.5 Centre d'hébergement et accueil de jour pour les MENA**

Considérant que dans le quartier de la gare du Midi, les autorités et associations signalent la présence de plus en plus marquée de Mineurs Non Accompagnés (MENA) en errance ; que ceux-ci très peu pris en charge et encadrés étant donné la nouveauté de la situation ; qu'ils sont concernés par des problématiques de consommation de drogues dures qui accentuent encore davantage les difficultés d'encadrement ;

Considérant que le projet consiste à développer une structure d'hébergement et d'accueil de jour pour les MENA ; que le rez-de-chaussée accueillera une antenne où les MENA vivant en rue pourront venir chercher informations, accueil et différents services ;

Considérant que l'acquisition de cette parcelle est un préalable à la réussite de l'opération ;

### **1.6 Amélioration des espaces publics suite aux excavations du chantier métro 3**

Considérant que le chantier du métro 3 a des impacts très importants en surface ; que les boulevards Jamar et du Midi, l'avenue Stalingrad ont été excavées depuis 2020 ; que le recouvrement de l'espace public est possible à partir de 2024 ; que sur l'avenue de Stalingrad (voirie communale) un projet de réaménagement est en cours d'instruction ; que sur les boulevards (voiries régionales) un aménagement doit encore être défini ;

Considérant que le projet vise à une amélioration substantielle de la qualité de l'espace public, qui soit convivial, confortable et apaisé ;

Considérant qu'il prévoit une continuité cyclo piétonne notamment en ce qui concerne la traversée de la petite ceinture et la mise en œuvre de la stratégie Good Move, ainsi qu'une végétalisation de l'espace public ;

Considérant que le projet vise à améliorer la lisibilité de l'espace public, par une mise en plain-pied, et une rationalisation du mobilité urbain ;

Considérant que la cohérence des interventions sur les voiries régionales et communales doit être garantie ;

Considérant la situation du périmètre du CRU, il serait intéressant d'intégrer une réflexion globale sur la gestion des eaux pluviales sur le périmètre du chantier du métro 3 pour viser au maximum à l'infiltration, la récupération et la réutilisation des eaux de pluies ; qu'il serait opportun de contacter le facilitateur eaux de Bruxelles Environnement ;

Considérant qu'une étude sur les capacités du stationnement dans le périmètre du CRU serait opportun, afin de dégager des solutions dans le cas d'une éventuelle compensation à offrir ;

## **VOLET 02 : CŒUR DE GARE**

### **2.1A Place Victor Horta. Amélioration de lien avec l'Esplanade de l'Europe**

Considérant que la place Victor Horta est implantée entre le bâtiment de la gare du Midi et l'immeuble de bureau de l'ONSS ; qu'elle est longue de 250 mètres pour 36 mètres de large ; qu'elle se trouve dans un bon état général ;

Considérant que la façade commerciale de la gare est tournée vers une galerie intérieure avec peu d'ouverture sur la place Victor Horta ; que la place est de ce fait très peu animée ;

Considérant que deux voies de service longent les bâtiments ; que chaque extrémité est marquée par la présence des trémies d'accès du parking public en sous-sol Q-Park ; que les modes actifs ne peuvent utiliser qu'une portion très limitée de la largeur disponible ; que le reste est dévolu à des fonctions routières, techniques et/ou de stationnements ;

Considérant que la lecture de la place est rendue difficile par la multiplication des bordures, panneaux, potelets, barrières ;

Considérant que le projet consiste en un réaménagement de l'articulation entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta ; que l'objectif principal est de créer une connexion entre les espaces publics de la gare du Midi et de renforcer les continuités cyclo-piétonnes ; que les aménagements viseront à déminéraliser cet espace et d'assurer des continuités larges et confortables ;

Considérant qu'il y a lieu de se conformer à l'article 11 du Titre VII du RRU pour le placement de parkings vélos ; que les parking vélo qui se situent aux abords des gares doivent être couverts à au moins 50% de l'offre ;

Considérant que le projet implique le déplacement de la station taxis sur la contre-allée Ernest Blérot, ainsi que le déplacement de l'accès du parking Q-Park ; que ces deux déplacements permettent de limiter l'emprise du tronçon de la rue Ernest Blérot entre le bâtiment ONSS et l'îlot Move-Hub ; que la récupération de ces espaces profiteraient aux modes actifs et à la végétalisation ;

Considérant que sur la place Horta des hypothèses d'extension du marché du Midi ont été formulées ; qu'il faudra en tenir compte dans le cadre du réaménagement de l'articulation entre Horta et l'Esplanade ;

### **2.1B Place Victor Horta. Création d'une bande cyclo-piétonne latérale**

Considérant que le lien entre la gare et la place se résume à une large voirie aménagée sur la place Victor Horta elle-même ; que cet aménagement présente l'avantage de pouvoir assurer les livraisons ;

Considérant qu'actuellement la division spatiale de cet espace minéral ne permet pas la lisibilité claire de l'espace public ; que la présence en nombre d'un mobilier urbain superflu coupe le lien entre la gare et son espace public ;

Considérant que l'empreinte automobile du stationnement crée une rupture du paysage de la gare et de la place ; que l'usage par les piétons et vélos de cet axe n'est ni convivial, ni confortable ;

Considérant que le projet vise à réaménager la voirie longeant le bâtiment de la gare ; que ce réaménagement a pour ambition de simplifier et clarifier le langage de l'espace public pour favoriser les déplacements des modes actifs ;

Considérant qu'il y a lieu de prêter attention à la sortie du parking souterrain et de la requalifier en veillant à son accessibilité (accessibilité physique de son entrée, servitude, ...) si elle vient à être déplacée ;

### **2.1C Place Victor Horta. Création du lien avec la rue de l'Instruction et la rue de France**

Considérant que le lien entre la rue de France / rue de l'Instruction / arrière de gare et la place Victor Horta est de faible qualité, aménagé suivant une logique de desserte automobile ; que l'espace public est encombré visuellement par la présence de nombreux panneaux de signalisation, potelets, barrières, etc. ; que les modes actifs ne disposent pas d'un espace libre suffisant ;

Considérant que le projet vise à améliorer l'articulation entre la place Victor Horta et les rues de l'Instruction et de France ;

Considérant que le projet prévoit une réduction de l'emprise de la trémie du parking via la suppression des bandes de circulation et des stationnements latéraux ; que les trottoirs sont élargis ; que le mobilier urbain est rationalisé ; qu'une végétalisation ponctuelle est prévue ;

Considérant que le projet a pour effet positif d'améliorer le confort des habitants du quartier et des usagers de la gare en proposant des espaces publics apaisés et conviviaux ;  
Considérant que la rue de France et la Place Victor Horta démontrent la présence d'espaces résiduels (îlots directionnels, trottoirs inutilisés, ...) ; qu'il serait intéressant d'intégrer une réflexion sur l'ensemble de ces espaces afin de dégager des solutions pour permettre leur utilisation par les modes actifs ou au profit de la végétalisation ;

## **2.2 Rue de l'Instruction. Amélioration du profil de la voirie**

Considérant que la rue de l'Instruction est une voirie large à trois voies, avec des places de stationnement longitudinales des deux côtés ; que cette rue est principalement utilisée pour le trafic de transit (en lien avec les activités de la gare) et par les bus internationaux ; que des remontées de files sont constatées pouvant bloquer le carrefour avec la rue des Vétérinaires ;

Considérant que les trottoirs sont généreux mais peu aménagés et végétalisés ; que l'aménagement de l'entrée de la gare est très complexe et peu lisible ; que la bande cyclable est matérialisée par un marquage au sol sur le trottoir ; que la rue de l'Instruction est 'piéton Plus' dans la spécialisation multimodale (SMV) de 'Good Move' ;

Considérant que le projet ne vise pas un réaménagement de façade à façade mais des interventions ponctuelles de réaménagement de l'espace public ; que ces nouveaux aménagements se basent entre autres sur la rationalisation de la place occupée par la voiture et une meilleure hiérarchisation des axes conformément aux objectifs du plan 'Good Move' ; qu'il est prévu de déminéraliser et végétaliser autant que possible pour sortir de la logique d'aménagements routiers ;

Considérant que la rue de l'Instruction démontre la présence d'espaces résiduels (trottoirs scindés et inutilisés, hétérogénéité des matériaux, ...) ; qu'il serait intéressant d'intégrer une réflexion sur l'ensemble de ces espaces afin de dégager des solutions pour permettre leur utilisation plus efficace par les modes actifs ou au profit de la végétalisation ;

## **2.3A Rue Bara. Amélioration de deux traversées Est-Ouest**

Considérant que le tronçon de la rue Bara, compris entre la place Bara et la rue de l'Instruction, est une voirie large à deux bandes de circulation dans chaque sens ; que des vitesses excessives sont constatées ; que la rue est inscrite au réseau 'Auto plus' dans la SMV de Goodmove ; que les carrefours avec les rues Rossini et de l'Instruction sont dangereux pour les piétons ;

Considérant que le projet consiste à réaménager la rue Bara au niveau des carrefours Rossini et Instruction ; que cette opération permet de sécuriser ces traversées pour les usagers faibles et de ralentir les vitesses du trafic des véhicules motorisés ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs ;

Considérant cependant, que les recommandations du rapport d'incidences environnementales mentionnent qu'il y a lieu de ne pas planter des espèces invasives ; que cependant, dans un paysage urbain fortement minéralisé, la plantation d'espèces invasives n'a pas de grand impact sur la prolifération de ce type d'essences ;

## **2.3B Rue Bara. Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot**

Considérant que la contre-allée Ernest Blérot est aménagée exclusivement pour la voiture avec du stationnement longitudinal ; qu'elle est destinée à terme à accueillir une station taxi importante ; que les trottoirs sont étroits ;

Considérant que l'opération vise à élargir les trottoirs voire créer un espace partagé de plain-pied ; que cette approche permet de redéfinir le rapport entre le bâtiment ONSS et son espace public ;

Considérant que l'intégration d'une station taxi accessible via la traversée du bâtiment ONSS (atrium central) peut redynamiser cette zone aujourd'hui considérée comme un « angle mort » du quartier, une zone arrière non affectée ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité aux transports en commun et de consulter les sociétés de transports en commun lors de l'élaboration du projet ;

#### **2.4 Rue de France. Amélioration du profil de la voirie**

Considérant que la rue de France est utilisée pour la desserte de la gare, par les usagers de différentes compagnies de bus, les taxis et comme by-pass de rue Bara ; que le trafic de transit y est très intense ; que l'espace public est occupé majoritairement par des véhicules automobiles (en circulation ou stationnement) ;

Considérant que la rue de France est incluse dans la maille 'Bruxelles-Midi' en 'Vélo Plus' au plan 'Good Move' ;

Considérant que le projet prévoit une mise à sens unique de la voirie dans le sens Bara › Vétérinaires ; que cette opération a comme impact positif de limiter le trafic de transit et offrir davantage de place aux modes actifs ;

Considérant que le projet entend végétaliser l'espace public, tout en mettant en place une gestion exemplaire des eaux pluviales ; que la présence cachée de la Senne peut être rendu manifeste à travers des dispositifs dispersés sur le linéaire de la voirie ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux et de gérer au mieux les eaux pluviales ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs ;

#### **2.5A Rue des Vétérinaires. Amélioration de la traversée cyclo-piétonne vers l'îlot des Deux Gares**

Considérant que la rue des Vétérinaires est un axe reliant Saint-Gilles à Anderlecht perpendiculairement à la jonction ferroviaire ; qu'elle supporte une grosse charge de trafic provenant du ring et du boulevard Industriel ; que les deux carrefours (Vétérinaire/Bara et Vétérinaires/ Fonsny) sont identifiés comme des zones à concentration d'accidents ;

Considérant qu'elle est reprise en tant que 'voiture confort' et 'vélo plus' au plan 'Good Move' ;

Considérant que le projet consiste à rendre plus confortable la traversée entre la rue de France et l'entrée du futur parc des Deux Gares (espace actuellement occupé par une pompe à essence, le bâtiment Infrabel collé au chemin de fer et un car-wash) ; que cette traversée est stratégique pour la lisibilité de la relation entre les espaces urbains ainsi que les continuités physiques et conceptuelles ;

Considérant que le projet a pour objectif de rationaliser la place de la voiture dans l'espace public ; d'élargir les trottoirs et adapter l'angle de la rue des Vétérinaires et de la rue de

France comme un espace dédié à l'avant-parc du futur parc des Deux Gares ; de rendre plus confortables les pistes vélos, planter des arbres et déminéraliser là où il est possible de le faire ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux et de gérer au mieux les eaux pluviales ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs et de la végétalisation ;

### **2.5B Tunnels des Vétérinaires. Amélioration de la qualité des tunnels**

Considérant que les tunnel des Vétérinaires s'inscrivent dans la continuité de la rue des Vétérinaires sous les voies ferrées ;

Considérant que le tunnel principal comporte 3 bandes de circulation ; qu'une piste cyclable est présente dans chaque sens de circulation et séparée du trafic par des blocs New Jersey ; que les trottoirs de part et d'autre des voies de circulation sont très peu larges ; qu'en raison du faible éclairage, du bruit et de la pollution, les déplacements des modes actifs sont inconfortables ;

Considérant que le tunnel secondaire de 4,5 mètres de large dédié aux modes actifs est aménagé parallèlement au tunnel routier mais il est peu utilisé à cause d'une perception générale d'insécurité là aussi consécutive à des aménagements de mauvaise qualité (éclairage notamment) ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit d'améliorer le confort pour les modes actifs ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir non seulement une activation de cet espace le jour, mais également la nuit pour améliorer le contrôle social de cet espace fermé et moins visible ;

## **VOLET 03 : LE PARC DES DEUX GARES**

### **3.1 Entrée du parc côté rue des Vétérinaires : Opérations préliminaires de démolition et de dépollution**

Considérant que l'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui assure le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région ; qu'il est occupé actuellement par diverses infrastructures et bâtiments techniques ; que la tête de cet îlot se trouve en grande partie sur sol public avec une subdivision entre la commune d'Anderlecht, la SNCB et Infrabel ;

Considérant l'intention du CRU7 d'y réaliser un parc urbain propice à la déambulation le long des berges de la Senne ; qu'il est nécessaire de procéder à des opérations de démolition et de dépollution pour permettre l'aménagement dudit parc ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer de l'accessibilité continue de ce parc et veiller à la création d'une connexion Est-Ouest ;

#### **3.1A Démolition du bâtiment Vivaqua**

Considérant que le bâtiment Vivaqua se trouve au centre de la tête de l'îlot des Deux Gares ; qu'il contient le dégrilleur nécessaire à l'entrée de la Senne dans les deux pertuis, ainsi que des bureaux vétustes, des ateliers et une cabine haute tension ;

Considérant qu'il se situe à un endroit problématique pour le développement du parc des Deux Gares (goulot d'étranglement le long des berges de la Senne) ; qu'il doit en conséquence être déplacé ;

### **3.1B Démolition du carwash du Midi**

Considérant que le carwash s'implante sur une partie de l'îlot avec un parking associé ; que la minéralisation induite est maximale ; que cette parcelle est stratégique sur la reconfiguration de l'îlot en vue de l'aménagement en promenade végétalisée ;

Considérant que l'opération consiste à démolir le carwash ; que cette démolition va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des Deux Gares ;

### **3.1C Démolition et dépollution de la pompe à essence Shell Express**

Considérant que la parcelle concernée par le projet appartient à la commune d'Anderlecht ; qu'elle accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location arrive à échéance ; qu'elle est stratégique pour la reconfiguration de la tête de l'îlot des Deux Gares ;

Considérant que le projet vise à démolir l'auvent de la station-service et le garage arrière ; qu'une dépollution du sol, avec notamment le démantèlement des cuves et l'assainissement des sols contaminés, sera assuré par l'exploitant lui-même conformément au permis d'environnement qui lui a été délivré ;

### **3.1D Dépollution des parcelles 432/03\_ et 23/24/62**

Considérant que la SNCB est propriétaire de 3 parcelles de la tête d'îlot des Deux Gares ; que ces dernières sont occupées par des parkings ; qu'il s'agit dès lors de zones presque entièrement imperméables ;

Considérant que des activités industrielles ont eu lieu par le passé ; qu'il est très vraisemblable que le sol de ces parcelles soit pollué ;

Considérant que le projet consiste à mener une opération de dépollution du sol de ces parcelles ;

### **3.2 Rénovation et extension potentielle du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell**

Considérant que la parcelle concernée par le projet appartient à la commune d'Anderlecht ; qu'elle accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location arrive à échéance ; qu'elle est stratégique pour la reconfiguration de la tête de l'îlot des Deux Gares ; qu'un bâtiment R+1 non affecté présente un intérêt certain avec notamment un arrondi à rue et un langage architectural propre au quartier du Midi puisqu'en briques de Fouquemberg ;

Considérant que le projet vise à rénover le bâtiment d'angle ; que ce dernier pourra accueillir un équipement assurant une connexion active entre la ville et le parc (exemples : Horeca, équipement de proximité, locaux des gardiens de parc) ; qu'il est nécessaire de veiller à la bonne coordination avec l'opération de dépollution du site (3.1 C) et d'aménagement du parc des 2 gares (3.5) ;

### **3.3 Prolongement de l'ouverture de la Senne**

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au cœur de l'îlot des Deux Gares ; qu'elle rejoint deux pertuis à la hauteur du bâtiment Vivaqua à 100 mètres de la rue des

Vétérinaires ; que les pertuis traversent un espace peu qualitatif et purement fonctionnel, occupé par une pompe à essence, un bâtiment technique d'Infrabel et un car-wash ;

Considérant que le projet consiste à prolonger le tracé de la Senne à ciel ouvert jusqu'à la tête de l'îlot des Deux Gares, c'est-à-dire jusqu'au front de la rue des Vétérinaires ; que cette opération pourrait permettre le développement de la biodiversité et le maintien d'îlots de fraîcheur en ville ; que la qualité du cadre de vie en est augmentée ;

Considérant que des études techniques préalables sont nécessaires afin de cadrer l'intervention avec précision ; qu'une coordination entre Bruxelles Environnement et Vivaqua est une prérogative importante ;

Considérant que la volonté de revaloriser l'eau dans le paysage urbain au moyen de la reconnexion avec la Senne est intéressante et répond à l'axe 2 du PRDD, au plan Nature et au plans de la Gestion des eaux de pluie ; qu'il serait opportun de considérer cet espace comme une zone eau et d'intégrer des réflexions sur l'intégration de la biodiversité en adéquation avec celle-ci ;

### **3.4 Construction d'un bâtiment technique à l'entrée du parc des Deux Gares**

Considérant que le prolongement de l'ouverture de la Senne entraîne la nécessité de réimplanter le bâtiment de Vivaqua contenant notamment le dégrilleur d'entrée de la rivière dans ses pertuis et les portes d'entrée de ces pertuis ;

Considérant que le projet consiste à construire un nouveau bâtiment technique accueillant un ensemble de fonction utile au bon fonctionnement de la zone ; que l'ensemble des éléments techniques sont rassemblés à l'intérieur, y compris un accès pour les camions ;

Considérant qu'il y a lieu, sur le plan architectural, de prévoir un bâtiment intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique ;

### **3.5 Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Vétérinaires avec construction de deux passerelles**

Considérant que l'îlot des Deux Gares est le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis) ; qu'à l'heure actuelle la partie de la Senne à ciel ouvert n'est pas valorisée ;

Considérant l'opération 3.5A qui vise à créer un nouveau parc urbain ;

Considérant que le projet concerne les aménagements paysagers nécessaires à la création de ce parc ; qu'il s'agit de :

- déminéraliser l'espace ;
- retrouver de la pleine terre ;
- planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.

Considérant que deux passerelles permettent le passage d'une berge à l'autre de la Senne ;

Considérant que quelques places de parkings sont à prévoir pour assurer les activités de Vivaqua et Infrabel ; qu'un accès carrossable est nécessaire aux activités d'Infrabel (maintenances) ;

Considérant que le projet prévoit l'implantation de mobilier urbain ; qu'il y a lieu de mener une réflexion sur la mutualisation du mobilier urbain pour éviter l'encombrement des espaces publics ;

Considérant que cette opération permettrait d'offrir un nouvel espace public verdurisé aux habitants des quartiers de la Gare du Midi ; que cette opération répond aux objectifs du Plan Nature et de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de déminéraliser ces espaces pour offrir des espaces perméables et plantés dans un quartier urbain minéralisé ;

### **3.6 Aménagement de la berge Sud de la Senne**

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares ; que les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité ; que la présente opération concerne la berge longeant la voie ferrée ;

Considérant que cet espace vert se compose de deux entités, à savoir le talus de la voie ferrée et une prairie plutôt ouverte et large ; que les berges de la rivière sont en béton ; que la Senne est en partie couverte par une végétation épaisse notamment dans le fond de la parcelle avec la présence d'arbres haute tige et d'une masse végétale dense ; que cet espace n'est pas accessible au public ;

Considérant que le projet vise à aménager les berges de la Senne et autoriser leur accès au public ; qu'il s'agit essentiellement d'y créer un cheminement et d'y implanter du mobilier urbain de manière ponctuelle ; que la perméabilité de la berge doit être préservée ; qu'une partie reste non accessible de manière à assurer le développement de la nature et de la biodiversité ;

Considérant que cette opération permet de renforcer la biodiversité et la nature en ville ;

### **3.7 Aménagement de la berge Nord de la Senne**

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares ; que les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité ; que la présente opération concerne la berge Nord ;

Considérant que l'épaisseur de la berge est, pas endroit, limité par l'implantation de bâtiments ; qu'elle est traitée comme un espace résiduel de fond de parcelles ; qu'elle est bétonnée sur l'ensemble de la traversée de l'îlot et composée d'une végétation spontanée ;

Considérant que le projet vise à réaliser une promenade aménagée tout le long de la rivière sur la berge Nord de la Senne ; que l'opportunité de débétonner totalement ou partiellement les berges de Senne sera explorée et actée si les conditions le permettent ; qu'une passerelle en fin de parcours permet de passer d'un côté à l'autre de la berge afin d'assurer les circulations sur site ; que les aménagements visés sont assez minimalistes et mettent en valeur le site (simple cheminement traversant, perméabilité maximale, mobilier urbain adapté, système d'éclairage adapté...) ;

Considérant que la réalisation de cette partie du programme est dépendante de l'acquisition des terrains privés ou d'un accord dans le cadre d'une servitude ; que ce préalable est indispensable à la réalisation du parc et aux opérations connexes ; que cette opération est pourtant essentielle pour répondre aux constat mis en avant dans le CRU en ce qui concerne l'inscription du quartier dans un maillage bleu et vert ;

Considérant cependant, que cette opération nécessite le rachat d'une partie des parcelles privées ; que pour la faisabilité de cette opération il y a lieu de se concerter avec les propriétaires pour le rachat de ces parcelles préalablement au projet ;

Considérant que cette opération nécessite la suppression d'une partie des emplacements de parking ; que pour la faisabilité de cette opération il y a lieu de s'assurer que la suppression d'une partie du stationnement ne nuisent pas aux besoins des bureaux, industries et activités productives ; que dans le cas d'incidences sur la suppression du

stationnement, il y a lieu d'assurer un nombre suffisant d'emplacements pour les activités afin de ne pas reporter ce stationnement en voirie ;

### **3.8 Dépollutions et aménagements de la connexion du parc vers la rue des Deux Gares (3.8A – 3.8B – 3.8C)**

Considérant que pour assurer un bon usage des lieux et une bonne connexion avec le quartier, le parc des Deux Gares doit pouvoir être traversé ; qu'il est donc nécessaire d'assurer une connexion du parc vers la rue des Deux Gares ; qu'il existe trois possibilités de passage complémentaires ; qu'à terme, il ne s'agit pas de choisir entre l'une ou l'autre mais de réaliser les trois connexions et ainsi assurer la qualité de l'intégration du parc dans le quartier ;

Considérant que les trois connexions possibles sont déclinées dans les fiches suivantes sous forme de scénario ; que dans le cadre du CRU 7, il s'agit de financer une mission AMO globale pour l'ensemble des sous-fiches du projet 3.8 et de mettre en œuvre le meilleur scénario en fonction des opportunités se présentant dans le délai d'exécution et de mise en œuvre ;

Considérant que ces opérations nécessitent également le rachat de certaines parties des parcelles privées (3.8A – 3.8B – 3.8C) ; que pour la faisabilité de ces opérations il y a lieu de se concerter avec les propriétaires pour le rachat de ces parcelles préalablement au projet ;

Considérant que ces opérations nécessitent la suppression d'une partie des emplacements de parking (3.8A – 3.8B – 3.8C) ; que pour la faisabilité de ces opérations il y a lieu de s'assurer avec les entreprises et activités présentes que la suppression d'une partie du stationnement ne nuit pas à leurs besoins ; que dans le cas d'incidences sur la suppression du stationnement, il y a lieu d'assurer un nombre suffisant d'emplacements pour les activités afin de ne pas reporter ce stationnement en voirie ;

Considérant qu'il y a lieu d'opter pour le scénario ayant le moins d'impacts sur les activités économiques afin de les préserver comme le recommande l'axe 3 du PRDD qui invite à mobiliser le territoire en faveur du développement de l'économie urbaine ;

#### **3.8A Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Deux Gares**

Considérant que l'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis) ; que la Senne à ciel ouvert est présente sans être aucunement valorisée ; que l'entrée prévue du parc est large de 40 mètres par endroit en situation actuelle ;

Considérant que le projet ambitionne de retravailler l'accès et les liens entre la rue des Deux Gares et l'intérieur de l'îlot du même nom où la Senne coule à ciel ouvert ; qu'il s'agit de déminéraliser l'espace, retrouver de la pleine terre, planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire, équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté ; que le projet prévoit également un espace récréatif (plaine de jeux), des espaces de déambulation et des connexions à la fois à la tête de parc et aux berges de la Senne aménagées ;

Considérant cependant que cette entrée se trouve sur une parcelle privée, que l'acquisition de cette parcelle est indispensable à la réalisation du projet, que l'activité présente est pour l'instant préservée, qu'il y a donc lieu d'analyser les besoins en stationnement des activités présentes et de maintenir suffisamment d'emplacements

pour assurer la pérennité de ces activités ; que le projet devra donc concilier les flux de voitures, piétons et autres mobilités douces ;

### **3.8B Aménagement de la connexion centrale vers la rue des Deux Gares**

Considérant que l'îlot des Deux Gares s'organise en longueur entre la rue des Deux Gares et les voies de chemin de fer ; qu'il est prévu d'opérationnaliser la création d'un nouveau parc prévu de longue date dans les stratégies régionales d'aménagement du territoire ; que ce parc s'organise autour de la Senne coulant à ciel ouvert ;

Considérant que la présente opération consiste à créer une nouvelle porosité entre le quartier et le parc à travers un passage public traversant des parcelles privées ;

Considérant cependant que cette entrée se trouve sur une parcelle privée, que l'acquisition de cette parcelle est indispensable à la réalisation du projet, que l'activité présente est pour l'instant préservée, qu'il y a donc lieu d'analyser les besoins en stationnement des activités présentes et de maintenir suffisamment d'emplacements pour assurer la pérennité de ces activités ; que le projet devra donc concilier les flux de voitures, piétons et autres mobilités douces ;

### **3.8C Aménagement le long des voies de chemin de fer**

Considérant que la présente opération concerne le prolongement du parc le long des voies ferrées vers le sud de l'îlot ; que le périmètre s'étend sur deux parcelles privées sur lesquelles des activités économiques sont actuellement implantées (BRICO et Proximus) ;

Considérant que l'épaisseur de la berge est, par endroit, limitée par l'implantation de bâtiments ; que le projet préconise de réserver 30 mètres de largeur à minima pour le parc à cet endroit ; que dans ce sens, le CRU s'écarte du projet de PAD ;

Considérant que l'implantation et le volume des futurs bâtiments devra être pensé de sorte que les ombres portées soient limitées sur la végétation du parc ainsi que des zones d'eau ;

Considérant que l'aménagement du reste du parc, l'acquisition et la dépollution de certaines parties des parcelles privées sont des opérations préalables nécessaires ;

### **3.9 Étude de faisabilité sur la traversée vers le site du Charroi**

Considérant que le site du Charroi accueille actuellement un transformateur électrique et un site de Bruxelles Formation pour l'apprentissage de la conduite des camions ; que juste à côté de ces activités, la Senne coule à ciel ouvert et participe activement aux qualités paysagères de cette zone ;

Considérant que le potentiel de développement d'un parc d'envergure régionale est fort étant donné la sous-utilisation du lieu, la configuration spatiale, le passage de la Senne dans cette zone et la maîtrise foncière publique ;

Considérant que Bruxelles Environnement va lancer une étude de faisabilité pour étudier avec précision les potentialités de développement d'un passage sous les voies ferrées pour relier physiquement le site des Deux Gares et celui du Charroi ; que ce projet est positif vu d'intégrer le parc des Deux Gares dans une stratégie à plus large échelle ;

## **ACTIONS DE COHESION SOCIETALE ET DE VIE COLLECTIVE**

- **4.1 OCCUPATION TEMPORAIRE DE LA POMPE À ESSENCE DE L'ÎLOT DES DEUX GARES**

- 4.2 OCCUPATION TEMPORAIRE DU PETIT QUADRILATÈRE PAR DES ASSOCIATIONS DE MARAUDE
- 4.3 ACCOMPAGNEMENT DES PUBLICS SANS-ABRIS
- 4.4 MARCHÉ DU MIDI AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS ET LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE
- 4.5 APPEL À PROJETS COMMUNAUX
- 4.6 DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE DU QUARTIER DU MIDI

#### OPERATIONS TRANSVERSALES

- 5.1 CENTRALE DE MARCHÉ POUR LES ÉTUDES SUR LES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA GARE DU MIDI
- 5.2 ACQUISITIONS
- 5.3 REMISE SUR LE MARCHÉ DES LOGEMENTS INOCCUPÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7
- 5.4 RENFORCEMENT DU MAILLAGE JEUX

#### LIVRET 2 : OPERATIONS ADDITIONNELLES

##### **17. Aménagements intérieurs de la halle dépôt**

Considérant qu'il y a lieu de respecter les prescriptions du PRAS;

Considérant qu'il y a lieu de prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments ;

##### **18. Amélioration du front bâti avec la création de logements**

Considérant qu'il y a lieu de respecter les prescriptions du PRAS pour les ZEMU ;

Considérant qu'il faut privilégier les rénovations/extensions/démolitions partielles plutôt que les démolitions/reconstructions, qu'il y a lieu de prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments ;

#### **Avis Favorable sous conditions :**

- Urban.Brussels se réserve le droit d'émettre un avis sur les projets qui font l'objet d'une demande de permis afin de veiller au bon respect des plans, des recommandations et des règlements régionaux en vigueur ;
- Respecter le contenu des plans et Vadémécums dont la Région s'est dotée en matière de mobilité ainsi que la prise en compte des multiples projets ayant trait à la mobilité et à l'espace public en cours de développement au sein ou à proximité du périmètre ;
- S'assurer que les futurs projets d'espaces publics intègrent des réflexions sur la gestion des eaux pluviales, et contacter au besoin le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;
- Etablir une étude de mobilité préalablement à la création des nouveaux projets afin d'obtenir une vision cohérente de la mobilité au sein du quartier et se conformer aux recommandations de Goodmove et à la SMV des voiries et maintenir une cohérence sur l'ensemble de territoire sans impacter négativement le périmètre (report du stationnement hors voirie en voirie par exemple) ;
- Viser à une diminution d'au moins 20% du nombre d'emplacements de stationnement afin de répondre aux objectifs de la Région en ce qui concerne la suppression d'une partie du stationnement en voirie au profit des enjeux contemporains (mobilité douce, environnement, accessibilité, ...) ;

- S'assurer de l'accessibilité des transports en commun et consulter les sociétés de transports en commun lors l'élaboration des projets afin de garantir la vitesse commerciale des véhicules ;
- Respecter le COBAT, le RRU, le PRAS et la procédure d'obtention des permis d'urbanisme requis dans le cadre du développement des projets matériels tant au niveau des bâtiments que de l'espace public ;
- Documenter les espaces compris dans les quadrilatères et respecter leur valeur patrimoniale dans le cadre de l'étude de faisabilité ;
- Concernant l'opération 1.4A, privilégier l'aménagement d'un marché couvert plutôt qu'un pôle sportif ;
- Prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments existants ;
- Privilégier des rénovations/extensions plutôt que des démolitions

### Avis de la commission de concertation

Point 14.

Demande / Aanvraag : SP2022-1 :

PROJET DE CONTRAT DE RENOVATION URBAINE 7 « AUTOUR DE LA GARE DU MIDI »

+ RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES / PROJET DE CONTRAT DE RENOVATION URBAINE 7 « AUTOUR DE LA GARE DU MIDI »

+ RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES  
Avenue Fonsny

Demander / Aanvrager : PERSPECTIVE.BRUSSELS (Thieffry)

N° dossier : SP2022-1 /

### **EXPOSE DU DOSSIER**

#### 1- CONTEXTE

Considérant que le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine 7 Autour de la Gare du Midi comprend la commune d'Anderlecht, de Saint-Gilles ainsi que la Ville de Bruxelles ; que d'autres outils de la revitalisation urbaine sont actifs dans et autour du périmètre (CRU 3 Gare de l'Ouest CRU 4 Avenue du Roi, CRU 5 Heyvaert-Poincaré, CQD Marolles, CQD Midi, CQD Wiels-sur-Senne, 2 contrats écoles) ;

Considérant les dossiers de projet de programme du CRU 7 Autour de la Gare du Midi et de rapport sur les incidences environnementales de celui-ci ;

Considérant que le que le périmètre du CRU est situé majoritairement en zones mixtes et résidentielles, ainsi qu'en zones d'équipements, de fortes mixités, administratives, ZEMU et en zones de chemin de fer au Plan Régional d'Affectation du Sol (P.R.A.S.) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le périmètre du CRU est identifié comme pôle de développement prioritaire présentant de grandes réserves foncières au Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ; que ce dernier établit qu'une attention particulière doit être portée à la transformation de l'espace public autour de la gare ;

Considérant qu'il se situe également en zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne au PRDD ; que le plan décrit une nécessité de « reconversion du site de l'îlot des Deux Gares, et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne » ;

Considérant que le périmètre du CRU est repris en grande partie dans la maille 'Bruxelles-Midi' au plan Good Move ; que ce classement vise à apaiser l'intérieur du quartier du point de vue de la mobilité ; que l'esplanade de l'Europe, la place de la Constitution et l'avenue de Stalingrad y sont reprises en magistrales piétonnes ;

Considérant que le sud-est du périmètre du CRU est compris dans une zone inondable d'aléa faible à élevé, en raison de la topographie naturelle et la situation en fond de vallée de cette partie du territoire ;

Considérant que le périmètre du CRU se situe dans celui du PAD Midi, actuellement en cours d'approbation et de validation ;

Considérant que le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine « Autour de la Gare du Midi » inclut une partie du périmètre du Contrat de Quartier « Gare Habitante » ;

## 2-PROCÉDURE

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 24/10/2022 au 24/11/2022, les courriers suivant sont arrivés au nom du Collège des Bourgmestre et Echevins : 3 lettre(s) et une hors délai

## OBJET ET MOTIVATION : OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES ET ESPACES PUBLICS GÉNÉRAL

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de plus ou moins 25 % ; que le CRU devra répondre à cette recommandation en ce qui concerne la suppression du stationnement en voirie et viser à réduire l'emprise automobile au sein de l'espace public ;

Considérant que le PRDD, dans son « projet de ville » insiste sur la lutte contre le réchauffement climatique et notamment en promouvant une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD (« Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal ») insiste sur les actions à mener afin de garantir un report modal massif vers les modes actifs ; que ces solutions visent à diminuer le taux de possession de voiture par ménage, favoriser la multimodalité pour les déplacements moyens et longs et notamment pour celles des usagers de la Région et limiter les nuisances et la dualisation sociale liées à la mobilité ;

Considérant que certains objectifs du CRU programment une reconfiguration de la circulation dans le périmètre ; qu'il serait opportun de réaliser une étude de mobilité, de stationnement, ou un plan de circulation cohérent et globale préalablement à la conception des projets ;

Considérant que la mise en place du CRU demande la prise en compte du contenu des plans et Vadémécums dont la Région s'est dotée en matière de mobilité ainsi que la prise en compte des

multiples projets ayant trait à la mobilité et à l'espace public en cours de développement au sein ou à proximité du périmètre ;

Considérant que le PRDD, dans son « projet de ville » insiste sur le rôle des espaces verts dans le maintien et le renforcement de la biodiversité ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels (pelouses, arbres, plantations, pièces d'eau, ...) ; que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine ;

Considérant que certaines opérations mentionnent la volonté d'intégrer une réflexion sur la gestion des eaux de pluie ; qu'au regard de la situation du périmètre du CRU (dans ou à proximité de zones d'aléa d'inondation faible à élevé), il est nécessaire que l'ensemble des projets puissent intégrer cette réflexion afin d'infiltrer ou utiliser ces eaux là où elles tombent ;

Considérant que certains de ces objectifs rencontrent les politiques régionales en matière de mobilité, de sécurisation des modes actifs, de l'accessibilité PMR ; qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité de l'espace public pour tout usager ;

Considérant que le programme participe à la revitalisation sociale, participe de la convivialité des espaces publics, à l'amélioration de la qualité environnementale du cadre bâti et non bâti, la création d'espaces verts et participe à l'amélioration des déplacements des modes actifs ;

Considérant que les aménagements proposés devront se conformer aux objectifs et plans régionaux (PRAS, PRDD, Good Move, ...) ;

Considérant que le présent avis ne dispense pas le fonctionnaire délégué d'émettre son avis sur chaque demande de permis d'urbanisme introduite afin d'assurer le bon respect des plans, des recommandations et des règlements régionaux ;

#### VOLET 01 : ESPLANADE DE L'EUROPE ET SES ALENTOURS

##### 1.1 Activation, piétonisation et végétalisation de l'Esplanade de l'Europe

Considérant que le périmètre du projet est compris en réseau viaire, en espace structurant et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement (ZICHEE) au PRAS ;

Considérant qu'il ressort du constat que l'Esplanade de l'Europe est actuellement un vaste espace public minéral et dysfonctionnel, non utilisé la plupart du temps ; qu'il est entouré de façades non activées ; qu'elle est bordée par un trafic de transit important dans sa partie Nord ;

Considérant que le quartier, densément habité, manque d'espaces publics de qualité et végétalisés ; Considérant la volonté du projet de piétoniser la voirie latérale nommée 'Esplanade de l'Europe' qui longe l'ensemble de l'Esplanade dans sa partie Nord ; que cette mesure permettrait d'élargir l'Esplanade au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'espace public ;

Considérant que le projet tend à végétaliser et perméabiliser le revêtement sur un quart de la surface totale de l'Esplanade ; que la déminéralisation de l'espace public est positive au regard de l'axe 2 du PRDD qui préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine, que ces options doivent être étudiées ;

Considérant que cette opération permet d'apporter une solution sur les problématiques des effets d'îlots de chaleur urbain comme le recommande l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit la plantation d'arbres sur un espace public minéral et dépourvu de zone d'ombre ;

Considérant que les surfaces pleine terre seront apposés sur les structures souterraines de transports ; qu'il serait intéressant de sélectionner des essences indigènes et adéquates dans un milieu minéralisé et pollué et dont le système racinaire est traçant ;

Considérant cependant, que les recommandations du rapport d'incidences environnementales mentionnent qu'il y a lieu de ne pas planter des espèces invasives ; que cependant, dans un paysage urbain fortement minéralisé, la plantation d'espèces invasives n'a pas de grand impact sur leur prolifération ;

Considérant que le marché du Midi a lieu une fois par semaine sur l'esplanade, ce qui permet une appropriation sociale de l'espace public ; qu'il y a lieu de tenir compte de ce paramètre lors du futur réaménagement ; qu'une attention particulière devra être portée à la préservation de la végétation pour éviter sa dégradation lors des marchés et son implantation doit être étudiée pour ne pas entraver la tenue du marché du Midi (disposition des échoppes et manoeuvre d'arrivée et départ) ; qu'à cet égard, la végétalisation de près d'un quart de la surface paraît peu compatible avec la tenue du marché, et la gestion de la propreté publique;

Considérant la situation du périmètre du CRU, il serait intéressant d'intégrer une réflexion globale sur la gestion des eaux pluviales sur le périmètre de l'esplanade pour viser au maximum à l'infiltration, la récupération et la réutilisation des eaux de pluies ; qu'il serait opportun de contacter le facilitateur eaux de Bruxelles Environnement pour réfléchir à un projet exemplaire en matière de gestion des eaux afin de réduire les risques d'inondations aux abords de l'esplanade ;

Considérant l'étude hydrologique réalisée dans le cadre du CRU04 et prolongée sur le périmètre du CQD Midi, périmètre qui concerne celui du CRU07 ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité aux véhicules de transports communs et de consulter les sociétés de transports en commun lors de l'élaboration du projet ;

### 1.2 Reprofilage et requalification de la rue couverte

Considérant que la rue couverte constitue un accès important à la gare du Midi ; qu'elle présente un profil assez particulier étant donné sa couverture basse ; qu'elle concentre de nombreux services de mobilité (taxis, bus, tramway) ; que la lisibilité de cet espace est faible en raison de la multiplication de marquages au sol et signalisations, du nombre important de bordures, trottoirs, barrières ; Considérant que cette opération vise un reprofilage et une requalification complète de la rue couverte ; que cette dernière devient un parvis aménagé de plain-pied ;

Considérant que les terminus des bus, ainsi que la gare de taxis, sont déplacés en dehors de la rue couverte, donnant la priorité aux déplacements des modes actifs ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage sobre ; que les luminaires doivent être implantés de façon à garantir une bonne clarté de l'espace, et ainsi la sécurité des usagers ;

Considérant que les opérations 4.2 et 4.3 visent à offrir des solutions pour accompagner les personnes sans-abris; que ces opérations répondent en parallèle à la présente opération ; Considérant que le programme prévoit l'activation des façades donnant sur la rue couverte, par l'implantation de cellules commerciales réorientées vers l'espace public ; qu'il serait intéressant de

maximiser les réflexions sur le contrôle social et sur la sécurité d'un espace fermé et peu visible afin de le rendre le plus attractif et sécurisant possible de jour comme de nuit ;

Considérant que le mobilier, les marquages au sol et l'ensemble des options d'aménagements doivent être choisis afin de proposer un espace clair, lisible et qualitatif ;

Considérant que compte tenu de la multiplicité des intervenants sur cette artère il est primordial de disposer d'un porteur de projet clairement identifié – qu'à ce titre le porteur « Région » est trop vague ;

### 1.3 Etude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères

Considérant que la jonction Nord-Midi mise en service en 1952 a généré de vastes espaces sous les voies ferrées, appelés 'quadrilatères' ; qu'ils sont aujourd'hui non affectés et laissés à l'abandon ; que les nuisances sonores et vibratoires y sont importantes ; et que les possibilités d'éclairage naturel sont limitées ; qu'une population fragilisée trouve refuge dans les interstices et espaces couverts, et ce dans de très mauvaises conditions de salubrité ;

Considérant que ces espaces se situent en-dessous de la plus importante jonction ferroviaire du pays;

Considérant que ces espaces présentent des qualités patrimoniales tant au niveau structurelles (colonnes) qu'au niveau spatial ;

Considérant que ces quadrilatères devront être documentés et qu'il y aura lieu de tenir compte de leurs caractéristiques patrimoniales lors de toute définition de projet ;

Considérant que le projet consiste en la réalisation d'une étude de faisabilité programmatique, technique et financière, au terme de laquelle il est notamment attendu des éléments précis qui pourront être intégrés en partie dans l'appel à projet en vue d'une réaffectation des quadrilatères :

- des clarifications sur les impacts budgétaires et financiers de l'occupation tout ou partie des quadrilatères (coût de la viabilisation, des aménagements, ...) ;
- des clarifications sur les besoins techniques de sécurisation et viabilisation de l'espace ;
- des clarifications sur les orientations programmatiques pressenties dans le présent CRU ;

### 1.4 A Pôle sport dans le petit quadrilatère

Considérant que le petit quadrilatère présente des surfaces non exploitées particulièrement importantes, qu'il s'agit de 7.000 m<sup>2</sup> répartis sur deux niveaux ; que ces surfaces sont en attente d'affectation depuis plus de 20 ans ;

Considérant que le projet a pour but de développer un pôle sportif de grande envergure qui puisse rayonner sur le quartier et ses alentours ;

Considérant que la grande disponibilité en surfaces et les contraintes du lieu (sous les voies ferrées, nuisances sonores et vibratoires) semblent convenir à des activités de type skate-park, salle de bloc, salle de parkour ; que ces propositions devront être testées, analysées et affinées dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique (cf. opération 1.3) ;

Considérant que le réaménagement du petit quadrilatère est une opportunité pour offrir des fonctions urbaines utiles au quartier et ses alentours et devenir l'un des maillons de l'amélioration des conditions de vie dans ces quartiers ;

Considérant qu'il apparaît que l'espace sous les quadrilatères pourraient accueillir en marché couvert plutôt qu'en pôle de sport ; Que cette affectation de marché couvert rejoint également un besoin d'intérêt général et vise un public plus large et serait complémentaire au marché du midi ;  
Que cette affectation de marché couvert est donc à privilégier ;

Considérant néanmoins que la commune de Saint-Gilles souhaite le maintien de la programmation du petit quadrilatère en pôle sport, que celle-ci a fait l'objet de négociations et d'un accord de toutes les parties, ainsi que d'un appel à idées, que le pôle sport est sorti comme la programmation la plus réaliste et pertinente ;

Considérant qu'un pôle sport de type skatepark, salle de bloc et salle de parkour permettrait de s'adapter au mieux aux contraintes des lieux (nuisances vibratoires et sonores) et offrirait une meilleure activation de ce rez-de-chaussée (interaction avec l'espace public, horaires d'ouverture...) ;

#### 1.4B Toilettes, douches et laverie publique à vocation sociale dans le petit quadrilatère

Considérant que le quartier de la gare du Midi draine de nombreux publics (habitants, navetteurs, travailleurs et SDF) ; que les études révèlent un manque structurel en équipements sanitaires et notamment en toilettes publiques gratuites, en particulier à destination des personnes vivant dans la rue ;

Considérant que le projet vise à développer un équipement de toilettes, douches et lavoirs publics à vocation sociale ; que cet équipement s'inscrit en complément d'autres affectations (cf. opération 1.4) ; que c'est ± 15% du bâtiment qui peut être affecté à cette infrastructure ;

Considérant que l'organisation de ce lieu doit être affinée dans le cadre de l'étude de faisabilité programmatique ; que cette dernière doit définir le mode de fonctionnement de ce pôle, cibler les besoins en concertation avec les ASBLs travaillant avec les sans-abris vivant dans le quartier, préciser le mode de gestion du lieu ;

#### 1.5 Centre d'hébergement et accueil de jour pour les MENA

Considérant que dans le quartier de la gare du Midi, les autorités et associations signalent la présence de plus en plus marquée de Mineurs Non Accompagnés (MENA) en errance ; que ceux-ci très peu pris en charge et encadrés étant donné la nouveauté de la situation ; qu'ils sont concernés par des problématiques de consommation de drogues dures qui accentuent encore davantage les difficultés d'encadrement ;

Considérant que le projet consiste à développer une structure d'hébergement et d'accueil de jour pour les MENA ; que le rez-de-chaussée accueillera une antenne où les MENA vivant en rue pourront venir chercher informations, accueil et différents services ;

Considérant que l'acquisition de cette parcelle est un préalable à la réussite de l'opération ;

#### 1.6 Amélioration des espaces publics suite aux excavations du chantier métro 3

Considérant que le chantier du métro 3 a des impacts très importants en surface ; que les boulevards Jamar et du Midi, l'avenue Stalingrad ont été excavées depuis 2020 ; que le recouvrement de l'espace public est possible à partir de 2024 ; que sur l'avenue de Stalingrad (voirie communale) un projet de réaménagement est en cours d'instruction ; que sur les boulevards (voiries régionales) un aménagement doit encore être défini ;

Considérant l'organisation de la Foire du Midi ;

Considérant que le projet vise à une amélioration substantielle de la qualité de l'espace public, qui soit convivial, confortable et apaisé ;

Considérant qu'il prévoit une continuité cyclo piétonne notamment en ce qui concerne la traversée de la petite ceinture et la mise en oeuvre de la stratégie Good Move, ainsi qu'une végétalisation de l'espace public ;

Considérant que le projet vise à améliorer la lisibilité de l'espace public, par une mise en plain-pied, et une rationalisation du mobilier urbain ;

Considérant que la cohérence des interventions sur les voiries régionales et communales doit être garantie ;

Considérant la situation du périmètre du CRU, il serait intéressant d'intégrer une réflexion globale sur la gestion des eaux pluviales sur le périmètre du chantier du métro 3 pour viser au maximum à l'infiltration, la récupération et la réutilisation des eaux de pluies ; qu'il serait opportun de contacter le facilitateur eaux de Bruxelles Environnement ;

Considérant qu'une étude sur les capacités du stationnement dans le périmètre du CRU serait opportun, afin de dégager des solutions dans le cas d'une éventuelle compensation à offrir ;

#### VOLET 02 : CŒUR DE GARE

##### 2.1-A Place Victor Horta. Amélioration de lien avec l'Esplanade de l'Europe

Considérant que la place Victor Horta est implantée entre le bâtiment de la gare du Midi et l'immeuble de bureau de l'ONSS ; qu'elle est longue de 250 mètres pour 36 mètres de large ; qu'elle se trouve dans un bon état général ;

Considérant que la façade commerciale de la gare est tournée vers une galerie intérieure avec peu d'ouverture sur la place Victor Horta ; que la place est de ce fait très peu animée ;

Considérant que deux voies de service longent les bâtiments ; que chaque extrémité est marquée par la présence des trémies d'accès du parking public en sous-sol Q-Park ; que les modes actifs ne peuvent utiliser qu'une portion très limitée de la largeur disponible ; que le reste est dévolu à des fonctions routières, techniques et/ou de stationnements ;

Considérant que la lecture de la place est rendue difficile par la multiplication des bordures, panneaux, potelets, barrières ;

Considérant que le projet consiste en un réaménagement de l'articulation entre l'Esplanade de l'Europe et la place Victor Horta ; que l'objectif principal est de créer une connexion entre les espaces publics de la gare du Midi et de renforcer les continuités cyclo-piétonnes ; que les aménagements viseront à déminéraliser cet espace et d'assurer des continuités larges et confortables, que ces options doivent être étudiées de manière approfondie ;

Considérant qu'il y a lieu de se conformer à l'article 11 du Titre VII du RRU pour le placement de parkings vélos ; que les parking vélo qui se situent aux abords des gares doivent être couverts à au moins 50% de l'offre ;

Considérant le projet de parking vélo dans le « grand quadrilatère » ;

Considérant que le projet implique le déplacement de la station taxis sur la contre-allée Ernest Blérot, ainsi que le déplacement de l'accès du parking Q-Park ; que ces deux déplacements permettent de limiter l'emprise du tronçon de la rue Ernest Blérot entre le bâtiment ONSS et l'îlot Move-Hub ; que la récupération de ces espaces profiterait aux modes actifs et à la végétalisation ;

Considérant que sur la place Horta des hypothèses d'extension du marché du Midi ont été formulées ; qu'il faudra en tenir compte dans le cadre du réaménagement de l'articulation entre Horta et l'Esplanade ;

#### 2.1-B Place Victor Horta. Création d'une bande cyclo-piétonne latérale

Considérant que le lien entre la gare et la place se résume à une large voirie aménagée sur la place Victor Horta elle-même ; que cet aménagement présente l'avantage de pouvoir assurer les livraisons;

Considérant qu'actuellement la division spatiale de cet espace minéral ne permet pas la lisibilité claire de l'espace public ; que la présence en nombre d'un mobilier urbain superflu coupe le lien entre la gare et son espace public ;

Considérant que l'empreinte automobile du stationnement crée une rupture du paysage de la gare et de la place ; que l'usage par les piétons et vélos de cet axe n'est ni convivial, ni confortable ; Considérant que le projet vise à réaménager la voirie longeant le bâtiment de la gare ; que ce réaménagement a pour ambition de simplifier et clarifier le langage de l'espace public pour favoriser les déplacements des modes actifs ;

Considérant qu'il y a lieu de prêter attention à la sortie du parking souterrain et de la requalifier en veillant à son accessibilité (accessibilité physique de son entrée, servitude, ...) si elle vient à être déplacée ;

Considérant la drop zone réservée aux corps diplomatique et la fonction internationale de la Gare du Midi ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller à ce que la présence des vélos ne mette pas en péril la sécurité des piétons ;

Considérant le plan d'évacuation de la Gare du Midi ;

#### 2.1-C Place Victor Horta. Création du lien avec la rue de l'Instruction et la rue de France

Considérant que le lien entre la rue de France / rue de l'Instruction / arrière de gare et la place Victor Horta est de faible qualité, aménagé suivant une logique de desserte automobile ; que l'espace public est encombré visuellement par la présence de nombreux panneaux de signalisation, potelets, barrières, etc. ; que les modes actifs ne disposent pas d'un espace libre suffisant ;

Considérant que le projet vise à améliorer l'articulation entre la place Victor Horta et les rues de l'Instruction et de France ;

Considérant que le projet prévoit une réduction de l'emprise de la trémie du parking via la suppression des bandes de circulation et des stationnements latéraux ; que les trottoirs sont élargis ; que le mobilier urbain est rationalisé ; qu'une végétalisation ponctuelle est prévue ;

Considérant que le projet a pour effet positif d'améliorer le confort des habitants du quartier et des usagers de la gare en proposant des espaces publics apaisés et conviviaux ;

Considérant que la rue de France et la Place Victor Horta démontrent la présence d'espaces résiduels (îlots directionnels, trottoirs inutilisés, ...) ; qu'il serait intéressant d'intégrer une réflexion sur l'ensemble de ces espaces afin de dégager des solutions pour permettre leur utilisation par les modes actifs ou au profit de la végétalisation ;

#### 2.2 Rue de l'Instruction. Amélioration du profil de la voirie

Considérant que la rue de l'Instruction est une voirie large à trois voies, avec des places de stationnement longitudinales des deux côtés ; que cette rue est principalement utilisée pour le trafic de transit (en lien avec les activités de la gare) et par les bus internationaux ; que des remontées de files sont constatées pouvant bloquer le carrefour avec la rue des Vétérinaires ;

Considérant que les trottoirs sont généreux mais peu aménagés et végétalisés ; que l'aménagement de l'entrée de la gare est très complexe et peu lisible ; que la bande cyclable est matérialisée par un marquage au sol sur le trottoir ; que la rue de l'Instruction est 'piéton Plus' dans la spécialisation multimodale (SMV) de 'Good Move' ;

Considérant que le projet ne vise pas un réaménagement de façade à façade mais des interventions ponctuelles de réaménagement de l'espace public ; que ces nouveaux aménagements se basent entre autres sur la rationalisation de la place occupée par la voiture et une meilleure hiérarchisation des axes conformément aux objectifs du plan 'Good Move' ; qu'il est prévu de déminéraliser et végétaliser autant que possible pour sortir de la logique d'aménagements routiers ;

Considérant que la rue de l'Instruction démontre la présence d'espaces résiduels (trottoirs scindés et inutilisés, hétérogénéité des matériaux, ...) ; qu'il serait intéressant d'intégrer une réflexion sur l'ensemble de ces espaces afin de dégager des solutions pour permettre leur utilisation plus efficace par les modes actifs ou au profit de la végétalisation ;

#### 2.3-A Rue Bara. Amélioration de deux traversées Est-Ouest

Considérant que le tronçon de la rue Bara, compris entre la place Bara et la rue de l'Instruction, est une voirie large à deux bandes de circulation dans chaque sens ; que des vitesses excessives sont constatées ; que la rue est inscrite au réseau 'Auto plus' dans la SMV de Goodmove ; que les carrefours avec les rues Rossini et de l'Instruction sont dangereux pour les piétons ;

Considérant que le projet consiste à réaménager la rue Bara au niveau des carrefours Rossini et Instruction ; que cette opération permet de sécuriser ces traversées pour les usagers faibles et de ralentir les vitesses du trafic des véhicules motorisés ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs ;

Considérant cependant, que les recommandations du rapport d'incidences environnementales mentionnent qu'il y a lieu de ne pas planter des espèces invasives ; que cependant, dans un paysage urbain fortement minéralisé, la plantation d'espèces invasives n'a pas de grand impact sur la prolifération de ce type d'essences ;

#### 2.3-B Rue Bara. Amélioration de la contre-allée Ernest Blérot

Considérant que la contre-allée Ernest Blérot est aménagée exclusivement pour la voiture avec du stationnement longitudinal ; qu'elle est destinée à terme à accueillir une station taxi importante ; que les trottoirs sont étroits ;

Considérant que l'opération vise à élargir les trottoirs voire créer un espace partagé de plain-pied ; que cette approche permet de redéfinir le rapport entre le bâtiment ONSS et son espace public ;

Considérant que l'intégration d'une station taxi accessible via la traversée du bâtiment ONSS (atrium central) peut redynamiser cette zone aujourd'hui considérée comme un « angle mort » du quartier, une zone arrière non affectée ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accessibilité aux transports en commun et de consulter les sociétés de transports en commun lors de l'élaboration du projet ;

#### 2.4 Rue de France. Amélioration du profil de la voirie

Considérant que la rue de France est utilisée pour la desserte de la gare, par les usagers de différentes compagnies de bus, les taxis et comme by-pass de rue Bara ; que le trafic de transit y est très intense ; que l'espace public est occupé majoritairement par des véhicules automobiles (en circulation ou stationnement) ;

Considérant que la rue de France est incluse dans la maille 'Bruxelles-Midi' en 'Vélo Plus' au plan 'Good Move' ;

Considérant que le projet prévoit une mise à sens unique de la voirie dans le sens Bara > Vétérinaires ; que cette opération a comme impact positif de limiter le trafic de transit et offrir davantage de place aux modes actifs ;

Considérant, toutefois, que la mise à sens unique de la rue de France induira un report de trafic sur la rue Bara qui compte davantage de logements ;

Considérant que le projet entend végétaliser l'espace public, tout en mettant en place une gestion exemplaire des eaux pluviales ; que la présence cachée de la Senne peut être rendu manifeste à travers des dispositifs dispersés sur le linéaire de la voirie ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux et de gérer au mieux les eaux pluviales ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs ;

Considérant néanmoins que comme le fait remarquer le RIE, il s'agit de l'axe principal d'accès à la gare pour les cars et bus longues distances (navette aéroport Charleroi, navette de remplacement SNCB, etc.), qu'une réduction de gabarit de la voirie doit en tenir compte, ou proposer une option valable dans le périmètre direct de la gare ;

#### 2.5-A Rue des Vétérinaires. Amélioration de la traversée cyclo-piétonne vers l'îlot des Deux Gares

Considérant que la rue des Vétérinaires est un axe reliant Saint-Gilles à Anderlecht perpendiculairement à la jonction ferroviaire ; qu'elle supporte une grosse charge de trafic provenant du ring et du boulevard Industriel ; que les deux carrefours (Vétérinaire/Bara et Vétérinaires/ Fonsny) sont identifiés comme des zones à concentration d'accidents ;

Considérant qu'elle est reprise en tant que 'voiture confort' et 'vélo plus' au plan 'Good Move' ;

Considérant que le projet consiste à rendre plus confortable la traversée entre la rue de France et l'entrée du futur parc des Deux Gares (espace actuellement occupé par une pompe à essence, le bâtiment Infrabel collé au chemin de fer et un car-wash) ; que cette traversée est stratégique pour la lisibilité de la relation entre les espaces urbains ainsi que les continuités physiques et conceptuelles ;

Considérant que le projet a pour objectif de rationaliser la place de la voiture dans l'espace public ; d'élargir les trottoirs et adapter l'angle de la rue des Vétérinaires et de la rue de France comme un espace dédié à l'avant-parc du futur parc des Deux Gares ; de rendre plus confortables les pistes vélos, planter des arbres et déminéraliser là où il est possible de le faire ;

Considérant que cette opération répond à l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de végétaliser l'espace public dominé par la présence de revêtement minéraux et de gérer au mieux les eaux pluviales ;  
Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit de rééquilibrer l'espace public au profit des modes actifs et de la végétalisation ;

#### 2.5-B Tunnels des Vétérinaires. Amélioration de la qualité des tunnels

Considérant que les tunnels des Vétérinaires s'inscrivent dans la continuité de la rue des Vétérinaires sous les voies ferrées ;

Considérant que le tunnel principal comporte 3 bandes de circulation ; qu'une piste cyclable est présente dans chaque sens de circulation et séparée du trafic par des blocs New Jersey ; que les trottoirs de part et d'autre des voies de circulation sont très peu larges ; qu'en raison du faible éclairage, du bruit et de la pollution, les déplacements des modes actifs sont inconfortables ;

Considérant que le tunnel secondaire de 4,5 mètres de large dédié aux modes actifs est aménagé parallèlement au tunnel routier mais il est peu utilisé à cause d'une perception générale d'insécurité là aussi consécutive à des aménagements de mauvaise qualité (éclairage notamment) ;

Considérant que cette opération répond aux ambitions de Goodmove en ce qu'il prévoit d'améliorer le confort pour les modes actifs ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir non seulement une activation de cet espace le jour, mais également la nuit pour améliorer le contrôle social de cet espace fermé et moins visible ;

### VOLET 03 : LE PARC DES DEUX GARES

#### 3.1 Entrée du parc côté rue des Vétérinaires : Opérations préliminaires de démolition et de dépollution

Considérant que l'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui assure le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région ; qu'il est occupé actuellement par diverses infrastructures et bâtiments techniques ; que la tête de cet îlot se trouve en grande partie sur sol public avec une subdivision entre la commune d'Anderlecht, la SNCB et Infrabel ;

Considérant l'intention du CRU7 d'y réaliser un parc urbain propice à la déambulation le long des berges de la Senne ; qu'il est nécessaire de procéder à des opérations de démolition et de dépollution pour permettre l'aménagement dudit parc ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer de l'accessibilité continue de ce parc et veiller à la création d'une connexion Est-Ouest ;

### 3.1-A Démolition du bâtiment Vivaqua

Considérant que le bâtiment Vivaqua se trouve au centre de la tête de l'îlot des Deux Gares ; qu'il contient le dégrilleur nécessaire à l'entrée de la Senne dans les deux pertuis, ainsi que des bureaux vétustes, des ateliers et une cabine haute tension ;

Considérant qu'il se situe à un endroit problématique pour le développement du parc des Deux Gares (goulot d'étranglement le long des berges de la Senne) ; qu'il doit en conséquence être déplacé ;

### 3.1-B Démolition du carwash du Midi

Considérant que le carwash s'implante sur une partie de l'îlot avec un parking associé ; que la minéralisation induite est maximale ; que cette parcelle est stratégique sur la reconfiguration de l'îlot en vue de l'aménagement en promenade végétalisée ;

Considérant que l'opération consiste à démolir le carwash ; que cette démolition va permettre de reconfigurer l'îlot et d'en faire une entrée du parc des Deux Gares ;

### 3.1-C Démolition et dépollution de la pompe à essence Shell Express

Considérant que la parcelle concernée par le projet appartient à la commune d'Anderlecht ; qu'elle accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location arrive à échéance ; qu'elle est stratégique pour la reconfiguration de la tête de l'îlot des Deux Gares ;

Considérant que le projet vise à démolir l'auvent de la station-service et le garage arrière ; qu'une dépollution du sol, avec notamment le démantèlement des cuves et l'assainissement des sols contaminés par ses activités, sera assuré par l'exploitant lui-même conformément au permis d'environnement qui lui a été délivré ;

### 3.1-D Dépollution des parcelles 432/03\_ et 23/24/62

Considérant que la SNCB est propriétaire de 3 parcelles de la tête d'îlot des Deux Gares ; que ces dernières sont occupées par des parkings ; qu'il s'agit dès lors de zones presque entièrement imperméables ;

Considérant que des activités industrielles ont eu lieu par le passé ; qu'il est très vraisemblable que le sol de ces parcelles soit pollué ;

Considérant que le projet consiste à mener une opération de dépollution du sol de ces parcelles ;

### 3.2 Rénovation et extension potentielle du bâtiment d'angle de l'actuel station-service Shell

Considérant que la parcelle concernée par le projet appartient à la commune d'Anderlecht ; qu'elle accueille actuellement une pompe à essence Shell Express dont le contrat de location arrive à échéance ; qu'elle est stratégique pour la reconfiguration de la tête de l'îlot des Deux Gares ; qu'un bâtiment R+1 non affecté présente un intérêt certain avec notamment un arrondi à rue et un langage architectural propre au quartier du Midi puisqu'en briques de Fouquemberg ;

Considérant que le projet vise à rénover le bâtiment d'angle ; que ce dernier pourra accueillir un équipement assurant une connexion active entre la ville et le parc (exemples : Horeca, équipement de proximité, locaux des gardiens de parc) ; qu'il est nécessaire de veiller à la bonne coordination avec l'opération de dépollution du site (3.1C) et d'aménagement du parc des 2 gares (3.5) ;

### 3.3 Prolongement de l'ouverture de la Senne

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au coeur de l'îlot des Deux Gares ; qu'elle rejoint deux pertuis à la hauteur du bâtiment Vivaqua à 100 mètres de la rue des Vétérinaires ; que les pertuis traversent un espace peu qualitatif et purement fonctionnel, occupé par une pompe à essence, un bâtiment technique d'Infrabel et un carwash ;

Considérant que le projet consiste à prolonger le tracé de la Senne à ciel ouvert jusqu'à la tête de l'îlot des Deux Gares, c'est-à-dire jusqu'au front de la rue des Vétérinaires ; que cette opération pourrait permettre le développement de la biodiversité et le maintien d'îlots de fraîcheur en ville ; que la qualité du cadre de vie en est augmentée ;

Considérant que des études techniques préalables sont nécessaires afin de cadrer l'intervention avec précision ; qu'une coordination entre Bruxelles Environnement et Vivaqua est une prérogative importante ;

Considérant que la volonté de revaloriser l'eau dans le paysage urbain au moyen de la reconnexion avec la Senne est intéressante et répond à l'axe 2 du PRDD, au plan Nature et au plans de la Gestion des eaux de pluie ; qu'il serait opportun de considérer cet espace comme une zone eau et d'intégrer des réflexions sur l'intégration de la biodiversité en adéquation avec celle-ci ;

### 3.4 Construction d'un bâtiment technique à l'entrée du parc des Deux Gares

Considérant que le prolongement de l'ouverture de la Senne entraîne la nécessité de réimplanter le bâtiment de Vivaqua contenant notamment le dégrilleur d'entrée de la rivière dans ses pertuis et les portes d'entrée de ces pertuis ;

Considérant que le projet consiste à construire un nouveau bâtiment technique accueillant un ensemble de fonction utile au bon fonctionnement de la zone ; que l'ensemble des éléments techniques sont rassemblés à l'intérieur, y compris un accès pour les camions ;

Considérant qu'il y a lieu, sur le plan architectural, de prévoir un bâtiment intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique ;

### 3.5 Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Vétérinaires avec construction de deux passerelles

Considérant que l'îlot des Deux Gares est le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis) ; qu'à l'heure actuelle la partie de la Senne à ciel ouvert n'est pas valorisée ;

Considérant l'opération 3.5A qui vise à créer un nouveau parc urbain ;

Considérant que le projet concerne les aménagements paysagers nécessaires à la création de ce parc ; qu'il s'agit de :

- Déminéraliser l'espace ;
- Retrouver de la pleine terre ;
- Planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire ;
- Équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté.

Considérant que deux passerelles permettent le passage d'une berge à l'autre de la Senne ;

Considérant que quelques places de parkings sont à prévoir pour assurer les activités de Vivaqua et Infrabel ; qu'un accès carrossable est nécessaire aux activités d'Infrabel (maintenances) ;

Considérant que le projet prévoit l'implantation de mobilier urbain ; qu'il y a lieu de mener une réflexion sur la mutualisation du mobilier urbain pour éviter l'encombrement des espaces publics ;

Considérant que cette opération permettrait d'offrir un nouvel espace public verdurisé aux habitants des quartiers de la Gare du Midi ; que cette opération répond aux objectifs du Plan Nature et de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il prévoit de déminéraliser ces espaces pour offrir des espaces perméables et plantés dans un quartier urbain minéralisé ;

### 3.6 Aménagement de la berge Sud de la Senne

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares ; que les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité ; que la présente opération concerne la berge longeant la voie ferrée ;

Considérant que cet espace vert se compose de deux entités, à savoir le talus de la voie ferrée et une prairie plutôt ouverte et large ; que les berges de la rivière sont en béton ; que la Senne est en partie couverte par une végétation épaisse notamment dans le fond de la parcelle avec la présence d'arbres haute tige et d'une masse végétale dense ; que cet espace n'est pas accessible au public ;

Considérant que le projet vise à aménager les berges de la Senne et autoriser leur accès au public ; qu'il s'agit essentiellement d'y créer un cheminement et d'y implanter du mobilier urbain de manière ponctuelle ; que la perméabilité de la berge doit être préservée ; qu'une partie reste non accessible de manière à assurer le développement de la nature et de la biodiversité ;

Considérant que cette opération permet de renforcer la biodiversité et la nature en ville ;

### 3.7 Aménagement de la berge Nord de la Senne

Considérant que la Senne coule à ciel ouvert au sein de l'îlot des Deux Gares ; que les deux berges de la rivière sont très différentes tant par leur épaisseur que par leur qualité ; que la présente opération concerne la berge Nord ;

Considérant que l'épaisseur de la berge est, pas endroit, limité par l'implantation de bâtiments ; qu'elle est traitée comme un espace résiduel de fond de parcelles ; qu'elle est bétonnée sur l'ensemble de la traversée de l'îlot et composée d'une végétation spontanée ;

Considérant que le projet vise à réaliser une promenade aménagée tout le long de la rivière sur la berge Nord de la Senne ; que l'opportunité de débétonner totalement ou partiellement les berges de Senne sera explorée et actée si les conditions le permettent ; qu'une passerelle en fin de parcours permet de passer d'un côté à l'autre de la berge afin d'assurer les circulations sur site ; que les aménagements visés sont assez minimalistes et mettent en valeur le site (simple cheminement traversant, perméabilité maximale, mobilier urbain adapté, système d'éclairage adapté...);

Considérant que la réalisation de cette partie du programme est dépendante de l'acquisition des terrains privés ou d'un accord dans le cadre d'une servitude ; que ce préalable est indispensable à la réalisation du parc et aux opérations connexes ; que cette opération est pourtant essentielle pour répondre aux constat mis en avant dans le CRU en ce qui concerne l'inscription du quartier dans un maillage bleu et vert ;

Considérant cependant, que cette opération nécessite le rachat d'une partie des parcelles privées ; que pour la faisabilité de cette opération il y a lieu de se concerter avec les propriétaires pour le rachat de ces parcelles préalablement au projet ;

Considérant que cette opération nécessite la suppression d'une partie des emplacements de parking ; que pour la faisabilité de cette opération il y a lieu de s'assurer que la suppression d'une partie du stationnement ne nuit pas aux besoins des bureaux, industries et activités productives ; que dans le cas d'incidences sur la suppression du stationnement, il y a lieu d'assurer un nombre suffisant d'emplacements pour les activités afin de ne pas reporter ce stationnement en voirie ;

### 3.8 Dépollutions et aménagements de la connexion du parc vers la rue des Deux gares (3.8A – 3.8B – 3.8C)

Considérant que pour assurer un bon usage des lieux et une bonne connexion avec le quartier, le parc des Deux Gares doit pouvoir être traversé ; qu'il est donc nécessaire d'assurer une connexion du parc vers la rue des Deux Gares ; qu'il existe trois possibilités de passage complémentaires ; qu'à terme, il ne s'agit pas de choisir entre l'une ou l'autre mais de réaliser les trois connexions et ainsi assurer la qualité de l'intégration du parc dans le quartier ;

Considérant que les trois connexions possibles sont déclinées dans les fiches suivantes sous forme de scénario ; que dans le cadre du CRU 7, il s'agit de financer une mission AMO globale pour l'ensemble des sous-fiches du projet 3.8 et de mettre en oeuvre le meilleur scénario en fonction des opportunités se présentant dans le délai d'exécution et de mise en oeuvre ;

Considérant que ces opérations nécessitent également le rachat de certaines parties des parcelles privées (3.8A – 3.8B – 3.8C) ; que pour la faisabilité de ces opérations il y a lieu de se concerter avec les propriétaires pour le rachat de ces parcelles préalablement au projet ;

Considérant que ces opérations nécessitent la suppression d'une partie des emplacements de parking (3.8A – 3.8B – 3.8C) ; que pour la faisabilité de ces opérations il y a lieu de s'assurer avec les entreprises et activités présentes que la suppression d'une partie du stationnement ne nuisent pas à leurs besoins ; que dans le cas d'incidences sur la suppression du stationnement, il y a lieu d'assurer un nombre suffisant d'emplacements pour les activités afin de ne pas reporter ce stationnement en voirie ;

Considérant qu'il y a lieu d'opter pour le scénario ayant le moins d'impacts sur les activités économiques afin de les préserver comme le recommande l'axe 3 du PRDD qui invite à mobiliser le territoire en faveur du développement de l'économie urbaine ;

#### 3.8-A Aménagement de l'entrée du parc côté rue des Deux Gares

Considérant que l'îlot des Deux Gares a la particularité d'être le point d'entrée de la Senne dans le voûtement qui permet le passage de la rivière en infrastructure jusqu'au Nord de la Région (pertuis) ; que la Senne à ciel ouvert est présente sans être aucunement valorisée ; que l'entrée prévue du parc est large de 40 mètres par endroit en situation actuelle ;

Considérant que le projet ambitionne de retravailler l'accès et les liens entre la rue des Deux Gares et l'intérieur de l'îlot du même nom où la Senne coule à ciel ouvert ; qu'il s'agit de déminéraliser l'espace, retrouver de la pleine terre, planter avec des arbres hautes tiges là où il est possible de le faire, équiper ce nouvel espace ouvert au public avec du mobilier urbain adapté ; que le projet prévoit également un espace récréatif (plaine de jeux), des espaces de déambulation et des connexions à la fois à la tête de parc et aux berges de la Senne aménagées ;

Considérant cependant que cette entrée se trouve sur une parcelle privée, que l'acquisition de cette parcelle est indispensable à la réalisation du projet, que l'activité présente est pour l'instant préservée, qu'il y a donc lieu d'analyser les besoins en stationnement des activités présentes et de maintenir suffisamment d'emplacements pour assurer la pérennité de ces activités ; que le projet devra donc concilier les flux de voitures, piétons et autres mobilités douces ;

### 3.8-B Aménagement de la connexion centrale vers la rue des Deux Gares

Considérant que l'îlot des Deux Gares s'organise en longueur entre la rue des Deux Gares et les voies de chemin de fer ; qu'il est prévu d'opérationnaliser la création d'un nouveau parc prévu de longue date dans les stratégies régionales d'aménagement du territoire ; que ce parc s'organise autour de la Senne coulant à ciel ouvert ;

Considérant que la présente opération consiste à créer une nouvelle porosité entre le quartier et le parc à travers un passage public traversant des parcelles privées ;

Considérant cependant que cette entrée se trouve sur une parcelle privée, que l'acquisition de cette parcelle est indispensable à la réalisation du projet, que l'activité présente est pour l'instant préservée, qu'il y a donc lieu d'analyser les besoins en stationnement des activités présentes et de maintenir suffisamment d'emplacements pour assurer la pérennité de ces activités ; que le projet devra donc concilier les flux de voitures, piétons et autres mobilités douces ;

### 3.8-C Aménagement le long des voies de chemin de fer

Considérant que la présente opération concerne le prolongement du parc le long des voies ferrées vers le sud de l'îlot ; que le périmètre s'étend sur deux parcelles privées sur lesquelles des activités économiques sont actuellement implantées (BRICO et Proximus) ;

Considérant que l'épaisseur de la berge est, par endroit, limitée par l'implantation de bâtiments ; que le projet préconise de réserver 30 mètres de largeur à minima pour le parc à cet endroit ; que dans ce sens, le CRU s'écarte du projet de PAD ;

Considérant que l'implantation et le volume des futurs bâtiments devra être pensé de sorte que les ombres portées soient limités sur la végétation du parc ainsi que des zones d'eau ;

Considérant que l'aménagement du reste du parc, l'acquisition et la dépollution de certaines parties des parcelles privées sont des opérations préalables nécessaires ;

### 3.9 Étude de faisabilité sur la traversée vers le site du Charroi

Considérant que le site du Charroi accueille actuellement un transformateur électrique et un site de Bruxelles Formation pour l'apprentissage de la conduite des camions ; que juste à côté de ces activités, la Senne coule à ciel ouvert et participe activement aux qualités paysagères de cette zone ;

Considérant que le potentiel de développement d'un parc d'envergure régional est fort étant donné la sous-utilisation du lieu, la configuration spatiale, le passage de la Senne dans cette zone et la maîtrise foncière publique ;

Considérant que Bruxelles Environnement va lancer une étude de faisabilité pour étudier avec précision les potentialités de développement d'un passage sous les voies ferrées pour relier physiquement le site des Deux Gares et celui du Charroi ; que ce projet est positif vue d'intégrer le parc des Deux Gares dans une stratégie à plus large échelle ;

## ACTIONS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE COLLECTIVE

- 4.1 OCCUPATION TEMPORAIRE DE LA POMPE À ESSENCE DE L'ÎLOT DES DEUX GARES
- 4.2 OCCUPATION TEMPORAIRE DU PETIT QUADRILATÈRE PAR DES ASSOCIATIONS DE MARAUDE
- 4.3 ACCOMPAGNEMENT DES PUBLICS SANS-ABRIS
- 4.4 MARCHÉ DU MIDI AMÉLIORATION DE LA GESTION DES DÉCHETS ET LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE
- 4.5 APPEL À PROJETS COMMUNAUX
- 4.6 DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE DU QUARTIER DU MIDI

#### OPÉRATIONS TRANSVERSALES

- 5.1 CENTRALE DE MARCHÉ POUR LES ÉTUDES SUR LES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA GARE DU MIDI
- 5.2 ACQUISITIONS
- 5.3 REMISE SUR LE MARCHÉ DES LOGEMENTS INOCCUPÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DU CRU 7
- 5.4 RENFORCEMENT DU MAILLAGE JEUX

#### OPÉRATIONS ADDITIONNELLES

- Aménagements intérieurs de la halle dépôt

Considérant qu'il y a lieu de respecter les prescriptions du PRAS;

Considérant qu'il y a lieu de prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments ;

- Amélioration du front bâti avec la création de logements

Considérant qu'il y a lieu de respecter les prescriptions du PRAS pour les ZEMU ;

Considérant qu'il faut privilégier les rénovations/extensions/démolitions partielles plutôt que les démolitions/reconstructions, qu'il y a lieu de prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments ;

#### **Avis Favorable sous conditions :**

- Urban.Brussels se réserve le droit d'émettre un avis sur les projets qui font l'objet d'une demande de permis afin de veiller au bon respect des plans, des recommandations et des règlements régionaux en vigueur ;
- Respecter le contenu des plans et Vadémécums dont la Région s'est dotée en matière de mobilité ainsi que la prise en compte des multiples projets ayant trait à la mobilité et à l'espace public en cours de développement au sein ou à proximité du périmètre ;
- S'assurer que les futurs projets d'espaces publics intègrent des réflexions sur la gestion des eaux pluviales, et contacter au besoin le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;
- Etablir une étude de mobilité préalablement à la création des nouveaux projets afin d'obtenir une vision cohérente de la mobilité au sein du quartier et se conformer aux recommandations de Goodmove et à la SMV des voiries et maintenir une cohérence sur l'ensemble de territoire sans impacter négativement le périmètre (report du stationnement hors voirie en voirie par exemple) ;
- Viser à une diminution d'au moins 20% du nombre d'emplacements de stationnement afin de répondre aux objectifs de la Région en ce qui concerne la suppression d'une partie du stationnement en voirie au profit des enjeux contemporains (mobilité douce, environnement, accessibilité, ...) ;
- S'assurer de l'accessibilité des transports en commun et consulter les sociétés de transports en commun lors de l'élaboration des projets afin de garantir la vitesse commerciale des véhicules ;

- Respecter le COBAT, le RRU, le PRAS et la procédure d'obtention des permis d'urbanisme requis dans le cadre du développement des projets matériels tant au niveau des bâtiments que de l'espace public ;
- Documenter les espaces compris dans les quadrilatères et respecter leur valeur patrimoniale dans le cadre de l'étude de faisabilité ;
- Concernant l'opération 1.4A, privilégier l'aménagement d'un marché couvert plutôt qu'un pôle sportif, la commune de Saint-Gilles ne rejoignant toutefois pas cette condition ;
- Prêter une attention particulière aux valeurs patrimoniales des bâtiments existants ;
- Privilégier des rénovations/extensions plutôt que des démolitions/reconstructions ;
- Veiller à la compatibilité des aménagements avec le marché du Midi et son organisation (installation des maraîchers) ;

Administration communale / Urban. Brussels – Direction de l'Urbanisme - Direction du Patrimoine Culturel / Bruxelles Mobilité / Bruxelles Environnement / Administration communale Anderlecht

Catherine MORENVILLE, Christophe DE BLIECK, Catherine AVAKIAN, Fanny Moschos, Michèle KREUTZ, Céline GANTY, Denis MOENECLAËY, Stéphane HILIGSMANN\_