

## **ANNEXE 2. SYNTHÈSE DES AVIS/RÉCLAMATIONS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PROGRAMME DU CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE 6 « AUTOUR DE SIMONIS »**

Vu les observations de Bruxelles Environnement transmises par courrier signé et envoyé le 24 novembre 2022 et par courrier électronique le 25 novembre 2022 ;  
Vu les observations d'Urban transmises oralement lors de la commission de concertation du 6 décembre 2022 et par mail ;  
Vu les observations de la commune d'Anderlecht transmises par mail le 24 novembre 2022 avec 2 annexes jointes ;  
Vu les observations de la SNCB transmises par mail le 24 novembre 2022 avec 2 annexes jointes ;  
Vu les observations de 20 habitants transmises par formulaire en ligne entre le 24 octobre et le 24 novembre 2022 ;  
Vu les observations de 17 habitants, transmises par mail entre le 24 octobre et le 24 novembre 2022 ;  
Vu les observations de la Commission de concertation du 6 décembre 2022 (réceptionné le 16 janvier 2023) ;

### **A propos de l'approche d'ensemble**

Considérant que la majorité des participants à l'enquête publique expriment leur soutien à ce projet de rénovation urbaine.

### **Formes urbaines /densité / logements**

Considérant qu'un habitant estime qu'il faut abandonner le projet de futur siège de la SNCB qui ne répond pas au constat d'une trop grande part de bureaux dans le quartier et d'une trop forte densité et minéralisation.

Considérant que plusieurs habitants demandent d'arrêter de compacter ce quartier densément construit et de préserver les espaces ouverts existants.

Considérant que le BRAL s'étonne de voir certains projets inclus dans la programmation du CRU alors qu'ils étaient préfigurés par le PAD « mis au frigo », comme par exemple le projet Jamar.

Considérant que plusieurs habitants demandent d'avoir une approche à l'échelle humaine dans les projets de construction, d'arrêter les projets de tours de 60m qui bouche les perspectives urbaines depuis Anderlecht et relève que les hauteurs moyennes sont trop élevées par rapport au moyenne du quartier.

Considérant que plusieurs habitants rappellent le contexte historique de la gare du Midi, devenue à peu près 'invisible' dans la ville, son recul vers le sud et l'absence d'architecture symbolique ont contribué à créer une rupture majeure avec le centre-ville et la petite ceinture.

Considérant que plusieurs habitants estiment que cela a créé des espaces déchets que rien n'anime (sauf le marché).

Considérant que ces habitants suggèrent que le bâti restructure les espaces autour du 'sifflet' des voies ferroviaires, comportant :

- Un socle accueillant des fonctions publiques 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'hypercentre (av. Stalingrad et bd. Lemonnier) et pour les usagers en mouvement le long de la petite ceinture.

Considérant que ces habitants reconnaissent que cette idée ne pourrait pas être réalisée dans le cadre du CRU mais dans les lignes directrices du PAD à venir.

### **Equipements**

Considérant qu'un habitant trouve que les projets d'équipement manquent de propositions sur les thématiques : soins, culturels et éducatifs.

Considérant qu'un habitant demande d'étendre le périmètre de préemption sur le territoire des communes de Saint-Gilles et Anderlecht pour y inclure les terrains de la SNCB qui pourraient pallier le manque d'équipements divers sur ces terrains (sports, garderies, toilettes publiques, soins de santé, etc.), au lieu de compacter davantage le quartier, avec par exemple le projet Jamar.

Considérant qu'un habitant suggère d'intégrer des toilettes publiques sur tout le périmètre et pas uniquement le pôle quadrilatère.

Considérant qu'IEB regrette que le CRU ne prévoit aucun projet de crèche bien que le quartier soit en nette carence.

Considérant qu'IEB regrette que le CRU ne prévoit aucune école malgré un quartier présentant un déficit de 3000 places.

Considérant qu'IEB estime important de prévoir au minimum une zone de jeu pour enfants dans le parc de la Senne vu la carence importante de jeu dans le quartier.

### **Activités productives / économie**

Considérant qu'un habitant suggère de développer un petit marché circuit court sur le Boulevard de la Révision.

Considérant que le BRAL s'inquiète de l'éventuelle privatisation de l'espace public qui serait induite par la réactivation des façades des quadrilatères. Considérant que le BRAL précise que les terrasses des éventuels commerces ne doivent pas rentrer en concurrence avec le marché du Midi.

Considérant que plusieurs habitants trouvent que les espaces commerciaux de la gare devraient être structurés de façon à être ouvert sur les espaces publics attenants, spécifiquement sur la place Horta et rue Couverte.

Considérant que Bruxelles Environnement regrette 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).

### **Mobilité & espaces publics**

Considérant que plusieurs habitants sont favorables à la réduction de l'emprise de la voiture au profit d'autres formes de mobilité et de revalorisation de l'espace public qui renforce les liens entre la gare et les quartiers alentours.

Considérant que plusieurs habitants ainsi que le BRAL demandent de mettre en place des pistes cyclables séparées et bien conçues pour éviter une situation semblable à celle du piétonnier. Cette circulation doit être possible tous les jours également le dimanche, jour de marché.

Considérant qu'un habitant demande de veiller à la cohérence, à l'esthétique et la lisibilité des pistes cyclables à travers les différents lieux et phases de réalisation.

Considérant qu'un habitant signale que pour l'instant c'est très dangereux de circuler dans le quartier en tant qu'usagers faibles.

Considérant qu'un autre habitant signale que se déplacer en véhicule dans le quartier est un véritable enfer pour les riverains et provoque également des débordements (parking sauvage dans les zones piétonnes...).

Considérant que ce même habitant demande que l'on arrête de mettre en œuvre le plan GoodMove et que l'on commence par mieux desservir les espaces publics en transports en commun aux prix abordables, aux lignes cohérentes, propres, sécurisants... et demande de faire les choses dans l'ordre.

Considérant que plusieurs habitants demandent qu'on légifère davantage sur les trottinettes, vélos partagés qui traînent et rendent certains trottoirs impraticables et insécures pour les piétons.

Considérant qu'un habitant propose de redynamiser l'esplanade de l'Europe et la place Victor Horta AVANT toute intervention à la rue de France : occupation des quadrilatères (Basic Fit, skate park, escalade, commerces, ...).

Considérant qu'un habitant s'indigne devant le passage des bus De lijn rue Bara/Eloy.

Considérant que plusieurs habitants demandent que les bus (internationaux) ne circulent plus dans les petites rues de Cureghem et suggèrent de passer par la rue des 2 gares (où il y a une bande de bus nouvellement créée) puis directement sur rue de France pour réduire la pression automobile.

Considérant qu'un habitant suggère de déplacer ces autocars à la station CERIA pourvu d'un métro, d'un grand parking public à proximité du ring vers Paris et Charleroi.

Considérant que le BRAL suggère de mener une réflexion globale sur l'avenir des bus dans le quartier dans le cadre du CRU.

Considérant qu'un habitant demande de prévoir un parking à vélos plus grand et sécurisé sous les voûtes en lien avec le train.

Considérant qu'une habitante souhaiterait profiter de l'espace public en toute sécurité en proposant des commerces et équipements plus inclusifs.

Considérant que le BRAL se demande si les remarques formulées lors de l'enquête publique du PAD Midi ont été prises en compte lors de la rédaction du programme du CRU si celui-ci se base sur l'étude de mobilité du PAD.

Considérant que le BRAL se demande comment les nouvelles mailles apaisées, application locale du Plan Régional de Mobilité Good Move, sont-elles intégrées aux réaménagements prévus par le CRU.

Considérant que le BRAL et la commune d’Anderlecht se demandent également quelle est la réflexion long terme pour le réaménagement de Fonsny car ils considèrent important d’avoir une cohérence entre ce qui est offert des deux côtés de la gare.

Considérant que le BRAL espère que le budget prévu pour étudier le réaménagement des quadrilatères sera suffisant pour analyser d’autres alternatives, hors quadrilatères, notamment :

- Déplacement des bus 49, 50, 234 en 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 ?

Considérant que plusieurs habitants signalent que le boulevard Jamar est un des principaux axes de pénétration automobile vers la petite ceinture provenant du ring qui peut entraîner des embouteillages quotidiens à cet endroit et qu’un habitant estime donc exclu de fermer le boulevard Jamar à la circulation automobile durant le marché qui impacte trop le quartier.

Considérant qu’un habitant pense qu’il est important d’avoir des espaces dédiés à l’apprentissage du vélo si l’on veut que la population se mette de plus en plus au vélo au vue des enjeux actuels de mobilité.

Considérant que plusieurs habitants regrettent le manque de prise en compte des lignes de tram dans le CRU.

Considérant que plusieurs habitants trouvent que le déplacement des voies av. Fonsny le long de la gare paraît intéressante, pour autant que la traversée piétonne soit sécurisée.

Considérant que plusieurs habitants ne comprennent pas le maintien de l’infrastructure souterraine existante entre la rue Couverte et le bd. du Midi :

- Le tracé du T81 est un non-sens engendrant des coûts et perte de temps ;
- Le tracé du T82 n’est pas très rationnel et l’arrêt en trémie (Lemonnier) est 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.

Considérant que ces mêmes habitants suggèrent :

- T81 av. Fonsny – rue Couverte – av. P-H. Spaak (partagée avec les bus et entièrement réservée aux TC), ou rue d’Argonne (tracé entièrement en surface), si l’arrêt devait être déplacé de la rue Couverte à l’av. Fonsny ;
- T82 av. Fonsny – 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 ;

Considérant que ces habitants suggèrent de rendre à l’av. Fonsny un profil entre façades homogène, équivalent permettant de :

- supprimer deux trémies ainsi qu’un tunnel, devenus inutiles, et simplifier considérablement les voies de tram ;
- Raccorder totalement le quadrilatère sud au volume commercial principal de la gare, favorisant des fonctions publiques fortes et l’amorce de cheminements pédestres ‘naturels’ vers le centre-ville ;
- Remis en surface, les TC participeraient de nouveau pleinement à l’environnement urbain.

Considérant qu'un habitant trouve que la berme centrale entre le boulevard du Midi et le boulevard Poincaré pourrait être mieux aménagée avec davantage d'arbre et perméabilisation du sol mais aussi l'aménagement de terrains de sport et de jeux qui ne soit pas dépendante de l'installation de la foire du Midi.

Considérant qu'un habitant estime que la foire du Midi génère de plus en plus de nuisances et d'incompatibilité avec le quartier. Le déménagement de la foire du Midi pourrait se faire par exemple sur le boulevard du Centenaire au pied de l'Atomium.

Considérant que plusieurs habitants estiment qu'il est important d'une part de proposer des alternatives à la voiture personnelle et d'autre part améliorer la capacité et la fluidité de la circulation automobile sur les grands axes. Il faut davantage améliorer la cohabitation avec les modes doux plutôt que de supprimer la voiture.

Considérant qu'un habitant est en accord avec la réduction du stationnement en surface au profit d'espaces publics plus qualitatifs mais demande de prévoir en compensation un parking public en sous-sol pour éviter le stationnement sauvage et la pression automobile dans les quartiers environnants.

Considérant qu'un habitant estime que 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).

Considérant qu'un habitant souhaite une multiplication de bancs publics dans l'espace public, surtout dans le parc.

Considérant que cet habitant trouve qu'il manque également du mobilier urbain comme des tables de pique-nique dans les espaces verts.

Considérant que la SNCB soulève que 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.

Considérant que la SNCB rappelle que 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.

Considérant que la SNCB estime que le repérage 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.

Considérant que la SNCB demande qu'un groupe de travail incluant la SNCB se mette en place avant toute mise en œuvre d'aménagements définitifs en termes de mobilité dans le quartier.

Considérant que la SNCB espère que de réelles ambitions qualitatives seront intégrées dans les aménagements définitifs des espaces publics car les espaces actuels sont en bon état et il serait injustifié de les refaire sans une réelle amélioration qualitative.

Considérant que la commune d'Anderlecht suggère 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.

Considérant que la commune d'Anderlecht soulève une erreur dans le 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 exceptée bus-taxi-vélo sur le tronçon côté Gare.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère que le CRU favorise les connexions et suture 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 et tirer pleinement parti de sa situation stratégique.

Considérant que Bruxelles Environnement soutient l'ambition d'améliorer la place et la qualité de la mobilité active au sein du périmètre.

Considérant que Bruxelles Environnement observe cependant que les opérations d'espaces publics visent en partie des voiries encore fortement contraintes par le trafic automobile.

Considérant que Bruxelles Environnement trouve que les connexions avec les zones situées en dehors du périmètre sont faibles.

Considérant que Bruxelles Environnement signale également que le programme prête peu d'attention à la façon dont les pistes cyclables existantes se croisent (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 pour un hub de mobilité unique à l'échelle de la Région.

Considérant que Bruxelles Environnement salue l'attention portée au jeu dans l'espace public et la volonté de créer des équipements sportifs et ludiques de proximité en insistant 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.

Considérant qu'Urban et la commune d'Anderlecht suggèrent d'avoir un plan de circulation clair pour ce périmètre 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.

### **Nature / Biodiversité**

Considérant que plusieurs habitants estiment que certains espaces publics pourraient être davantage végétalisés, en fonction notamment des infrastructures souterraines mais également dans d'autres rues traversant le boulevard de Stalingrad pour rendre le quartier de la gare beaucoup plus agréable, attrayant et permettre une promenade verte vers le nouveau parc.

Considérant qu'un habitant estime que la plantation de rangées d'arbres peut filtrer la pollution atmosphérique due au trafic et à ses nuisances sonores.

Considérant qu'un habitant estime que la végétalisation peut également contrer l'effet d'îlot de chaleur et gérer davantage l'infiltration.

Considérant qu'un habitant indique que la végétalisation permet de résoudre les problèmes sociaux et de santé.

Considérant qu'un habitant demande de prévoir des espaces suffisants d'enracinement en plaçant des bacs sous le pavage lors de la plantation d'arbres dans l'espace public.

Considérant qu'IEB encourage la diminution de la carence en espace vert du côté de l'îlot des Deux gares grâce à la création du parc des Deux Gares plus grands que celui envisagé dans le projet de PAD.

Considérant qu'IEB relève que la carence en espace vert reste malgré tout présente au nord et nord-est du périmètre (a.p.d. nord-est de la rue de l'Institution).

Considérant qu'IEB indique que certains îlots (en particulier France-Bara) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, sans contrainte en sous-sol, voire d'une plus grande ampleur en cas de démolition éventuelle des immeubles présents.

Considérant qu'IEB rappelle que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait idéal pour accueillir un nouvel espace vert à proximité de la gare.

Considérant que Bruxelles Environnement précise que les aménagements prévus par le CRU doivent être l'occasion de végétaliser et rendre perméables les espaces publics ainsi dégagés du trafic automobile, pour favoriser leurs adaptations face aux changements climatiques (création d'îlots de fraîcheur, gestion des eaux de pluie en fond de vallée,...).

Considérant qu'Urban signale que, contrairement aux recommandations du RIE, dans un paysage urbain fortement minéralisé, la plantation d'espèces invasives n'a pas de grand impact sur leur prolifération.

### **sol-eaux**

Considérant que le BRAL relève que la remarque du RIE sur l'acheminement des eaux pluviales des espaces imperméables de l'esplanade vers les zones perméables en utilisant la gravité naturelle dans le RIE paraît difficile à mettre en place car le manque d'espaces perméables et la faible déclivité ne suffiront pas.

Considérant que le BRAL met en garde contre les 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.

Considérant que les EGEB apprécient la mise en valeur de la Senne à ciel ouvert et une meilleure connexion visuelle et symbolique vers la ville.

Considérant que les EGEB et plusieurs habitants regrettent néanmoins que le CRU7 ne soit pas l'occasion d'une plus grande ambition en prévoyant de remettre la Senne à ciel ouvert sur davantage d'espaces publics (occasion manquée pour longtemps), voir créer de nouvelles continuités bleues en connectant l'Elsbeek à la Senne, via la rue Couverte ou encore Leibeek.

La présence en ville d'une eau courante propre n'est pas seulement esthétique.

Considérant que les EGEB indiquent que la Senne souffre d'un manque de lumière du fait de son long passage sous pertuis.

Considérant que les EGEB précisent que la remise à ciel ouvert améliore(ra)it la qualité de ses eaux, y favorise le retour de la faune et, moyennant aménagements ad hoc, d'une flore attrayante.

Considérant que Bruxelles Environnement, URBAN et les EGEB s'étonnent que le programme fasse peu mention de la gestion des eaux de pluie (GIEP) alors que toute opération de réaménagement constitue une opportunité d'application de cette politique régionale.

Considérant que les EGEB rappellent également qu'il est préférable de traiter l'eau là où elle tombe. Les eaux souterraines doivent aussi pouvoir retrouver une place dans les cycles restaurés de l'eau en ville.

Considérant que les EGEB souhaitent porter une attention particulière à la préservation et au recours à la ressource eau.

Considérant que Bruxelles Environnement rappelle que le fait de végétaliser ne constitue pas une garantie que la réflexion sur la gestion de l'eau ait été menée jusqu'au bout.

Considérant que Bruxelles Environnement demande qu'une recommandation à ce sujet soit ajoutée pour toutes les fiches-projets relatives à l'aménagement d'espaces publics ou de bâtiments.

Considérant que les EGEB et plusieurs habitants regrettent qu'il n'y ait pas eu d'étude hydrologique, comme le suggérait les EGEB lors de l'enquête publique du CQD Midi.

Considérant que Bruxelles Environnement informe qu'une étude sur le « potentiel de déconnexion des eaux pluviales de l'égout » est en cours de réalisation dans le cadre du CRU4 dont certaines parcelles sont comprises dans le CRU7.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que les conclusions de cette étude soient utilisées/suivies dans le cadre des opérations du CRU7.

Considérant que les EGEB suggèrent d'envisager la récupération d'eaux pluviales à grande échelle dans cette zone très imperméabilisée et leurs réutilisations pour les toilettes publiques ou autres infrastructures à nettoyer dans le périmètre.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère de faire apparaître dans les projets du CRU la question de l'accès à l'eau potable dans l'espace public.

### **Bruit-vibration**

Considérant que plusieurs habitants demandent que des mesures soient prises pour lutter contre les nuisances sonores, l'une des principales nuisances qui impacte la qualité de vie du quartier, provoquées par les trains (installation panneaux d'insonorisation ou déminéralisation et verdurisation), par la circulation automobile et par les installations d'air conditionné.

Considérant qu'un habitant pense que les frustrations engendrées par les réaménagements en faveur de la mobilité douce vont potentiellement provoquer des nuisances sonores (klaxon).

Considérant qu'un habitant demande de trouver des solutions au plus vite vu l'ampleur et la durée des travaux.

Considérant que Bruxelles Environnement estime que l'ensemble des opérations prévues par le CRU7 vont dans le bon sens au niveau du confort acoustique.

Considérant que Bruxelles Environnement regrette que le CRU ne prenne pas en compte des zones de calmes à préserver ou créer au sein du périmètre, objectif du Plan Bruit, par exemple, en refermant certains intérieurs d'îlot ou en réduisant fortement le trafic dans certaines voiries.

### **Être humain (cohésion sociale, déchet, sécurité, santé, bien-être, pollution)**

Considérant que plusieurs habitants demandent que la propreté et la sécurité soient considérées comme des priorités afin d'inciter les gens à utiliser les espaces publics et demandent des actions immédiates, le renforcement de la présence policière, la sanction des incivilités, le renforcement du système de ramassage des ordures notamment du marché, ...

Considérant qu'un habitant demande de renforcer le contrôle social en activant les quadrilatères durant la journée mais aussi durant la nuit.

Considérant qu'un habitant relève que le diagnostic contient de très nombreux témoignages de sans-abris et d'usagers de la gare mais trop peu de témoignages d'habitants.

Considérant qu'un habitant trouve incompatible de donner une bonne image de Bruxelles si les passants de la gare sont inévitablement confrontés à de très nombreux sans-abris.

Considérant qu'un habitant indique que 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.



## **RIE général**

Considérant qu'un habitant reste perplexe sur la qualité de l'air et qu'un autre reste perplexe quant à la protection de la nature qui s'apparente à de la verdure.

Considérant qu'un habitant estime que le nouveau bâtiment de la SNCB est une aberration écologique ; il est peu recommandable de construire et déconstruire.

Considérant qu'un habitant se demande comment avoir confiance dans les études présentées sans expertise personnelle et craint le green washing qui n'améliore pas la qualité de vie des habitant.es.

Considérant qu'un habitant demande de favoriser l'écologie, le recyclage.

Considérant que le Collège Communal d'Anderlecht a remis un avis favorable.

Considérant que la commune d'Anderlecht indique qu'elle dispose d'un PCM datant de 2005. Le nouveau PCM est en cours de finalisation et sera à l'enquête publique en 2023 (voir page 19 du RIE complet et page 10 du RNT).

Considérant que la commune d'Anderlecht précise que le CLM Cureghem actuel a été démantelé (voir page 63).

Considérant que Bruxelles Environnement regrette certaines approximations bien qu'il soit détaillé et couvre quasi tous les aspects environnementaux.

Considérant que Bruxelles Environnement demande d'utiliser les termes végétaliser/végétalisation au lieu de verduriser/verdurisation.

Considérant que Bruxelles Environnement estime que l'articulation entre le diagnostic de l'étude et du RIE devrait être affinée, notamment concernant le recensement des projets en cours ou à venir comme le métro.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère de mentionner dans le RIE qu'un nouveau RRU est en cours d'élaboration et qui vise des ambitions plus fortes en matière d'environnement et de climat. Les projets de ce CRU seront sans doute soumis à ce nouveau règlement.

Considérant que Bruxelles Environnement rappelle que l'avant-projet du nouveau PACE a été adopté qui rehausse l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2030.

Considérant que Bruxelles Environnement rappelle également qu'une nouvelle stratégie Good Food a été adoptée en juin 2022.

Considérant que Bruxelles Environnement rappelle également qu'une nouvelle stratégie Shifting Economy a été adoptée en mars 2022.

Considérant que Bruxelles Environnement relève que la distinction de l'alternative 0 avec et sans PAD n'apparaît plus dans les tableaux de synthèse et dans le RNT.

Considérant que Bruxelles Environnement relève que le RIE affirme que le projet de PAD aura un impact positif sur les modes actifs mais il risque aussi d'attirer plus de véhicules et donc de risque d'encombrement (voir page 64).

Considérant que Bruxelles Environnement relève que le RIE affirme que le projet de PAD aura un impact positif sur la quantité et la qualité des espaces verts, or la mise en œuvre du PAD aggraverait la carence avec une densification sans espace vert en proportion. Il s'agit donc d'un statu quo pour Bruxelles Environnement (voir page 67).

Considérant que Bruxelles Environnement demande que la phrase suivante soit reformulée : la construction de certaines zones perméables permettra d'augmenter la surface disponible en îlot de fraîcheur (voir page 72).

Considérant que Bruxelles Environnement demande que la recommandation de l'opportunité d'améliorer le CBS + de chaque parcelle apparaisse en recommandation dans les fiches projets (voir page 75).

Considérant que Bruxelles Environnement relève que le RIE n'évoque pas la question des eaux usées, la présence de pollutions récurrentes ou accidentelles dans l'évaluation de la situation de référence pour le cycle de l'eau (voir page 88 – 89).

Considérant que Bruxelles Environnement propose de reformuler « l'opportunité pour intégrer les principes de GIEP sur la parcelle et dans l'espace public » en « gestion durable de toutes les eaux » pour inclure les eaux usées (voir page 88 – 89).

Considérant que Bruxelles Environnement estime que la GIEP mériterait un point spécifique « gestion des eaux pluviales par une approche intégrée dans des ouvrages multifonctionnels, de préférence infiltrants et végétalisés (voir page 88 – 89).

Considérant que Bruxelles Environnement demande de nuancer l'affirmation de privilégier les zones humides car ce n'est pas l'idée du GIEP et propose d'écrire « ...et les ouvrages GIEP végétalisés » (voir page 91).

Considérant que Bruxelles Environnement trouve que le RIE reste vague en affirmant que le réaménagement de nombreux espaces publics prévus dans le CRU7 est une opportunité à saisir pour améliorer la situation. De quelle opportunité s'agit-il, ouvrir l'espace ? végétaliser ? réinfiltrer l'eau dans le sol ? (voir page 92).

Considérant que Bruxelles Environnement relève que 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, il s'agit donc plutôt d'un statu quo pour Bruxelles Environnement (voir page 73).

Considérant que Bruxelles Environnement estime que 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 de démontabilité future dans matériaux entrants, flexibilité des espaces,...(voir page 77).

Considérant que Bruxelles Environnement demande de mentionner dans la partie Énergie, la stratégie Révolution de la Région (voir page 73).

Considérant que Bruxelles Environnement indique que 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...(voir page 77).

Considérant que Bruxelles Environnement demande que le RIE ajoute les questions de présence de rejet d'eau usée vers la Senne (voir page 123).

Considérant que Bruxelles Environnement salue que le programme du CRU intègre directement les recommandations formulées dans le RIE.

Considérant que Bruxelles Environnement estime que les recommandations liées aux logements devraient faire le lien entre l'augmentation potentielle de la densité à l'augmentation des espaces verts dans une même proportion afin d'éviter de creuser la carence en espace vert existant pour tout le périmètre (voir page 329).

Considérant que Bruxelles Environnement souhaiterait que le RIE mentionne des équipements liés à la transition écologique de type recyclerie, matériauuthèque, ateliers de réparation qui pourraient également répondre en partie au besoin d'emploi peu qualifiés et qualifiants (voir page 329 à 335).  
Considérant que Bruxelles Environnement s'étonne que le RIE ne mentionne pas l'intermodalité caractéristique du quartier au-delà de l'analyse mode par mode dans les recommandations sur la mobilité afin d'aborder la question de façon globale (voir page 338).

Considérant que Bruxelles Environnement demande de distinguer « espace vert » de « végétalisation de l'espace public » qui ne suffira pas à répondre à la carence en espaces verts du périmètre (voir page 339).

Considérant que Bruxelles Environnement regrette que certains éléments cités à la page 123 comme la réduction des déchets du Marché du Midi pour des projets comme Mena, la mise en place de cantines saines, mise en place de potager dans le parc des Deux Gares ne se retrouvent pas dans la partie relative à l'alimentation durable (voir page 342).

Considérant que Bruxelles Environnement regrette que certains éléments cités à la page 124 pour l'eau ne soient pas repris dans les recommandations comme prévoir un système de récupération des eaux pluviales, connecter le trop plein à un système d'infiltration des eaux pluviales, intégrer au projet un système de recyclage des eaux grises, favoriser une toiture permettant la collecte d'eau de pluie et/ou la temporisation de ces eaux, mettre en place des systèmes limitant la consommation d'eau, récupérer des eaux des espaces publics avant d'entretenir ces derniers.

Considérant que Bruxelles Environnement estime que la perméabilisation maximale devrait être une recommandation générale pour tous les projets d'espaces publics du CRU (voir page 351).

Considérant que Bruxelles Environnement demande de corriger les points 4 et 5 qui reprennent les recommandations relatives à ilot de fraîcheur et l'état du sol et de compléter le point 5 relatif à la stratégie Good Soil par « développer les opération 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, conserver et améliorer la qualité des sols existants pour tous les projets, désimpermeabiliser au maximum pour végétaliser et favoriser la GIEP.

Considérant que Bruxelles Environnement estime qu'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.

Considérant que Bruxelles Environnement conclut que le RIE vérifie bien les incidences environnementales du projet de programme dont la quasi-totalité des critères bénéficieront d'un impact positif.

Considérant que Bruxelles Environnement relève une série de points d'attention :

- La vocation sociale des logements créés qui n'est pas garantie par le programme CRU ;
- Le peu d'impact par rapport à la santé et au social pour les populations autres que sans-abris et toxicomanes, QUID de l'EIS et de sa mention ;
- La création d'emploi qui ne bénéficiera pas forcément aux habitants du quartier ;
- Le quartier qui reste contraint par le trafic automobile ;
- Le périmètre qui reste très urbanisé et minéralisé avec les nuisances associées connues ;
- Les impacts en termes de gestions des déchets et ressources et d'énergies plus mitigés

Considérant que Bruxelles Environnement indique que le RIE relève peu les impacts négatifs des chantiers, vu l'ampleur de certains projets.

Considérant que Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences ou d'une étude d'incidences et que certains aspects des futurs projets seront analysés lors des demandes de permis.

### **Enquête publique / Gouvernance/Participation**

Considérant qu'un habitant relève que le CRU/RIE reste inaccessible au plus grand nombre dû au jargon utilisé et au nombre de pages.

Considérant qu'un habitant s'inquiète de la viabilité de la situation pendant les travaux du long terme.

Considérant qu'un habitant se demande si les associations de quartier ont été consultées.

Considérant qu'un habitant se demande pourquoi il y a un droit de préemption sur la parcelle 180 rue de Mérode à 1060 Saint Gilles.

Considérant qu'un habitant relève qu'à chaque fois qu'on s'attaque à ce périmètre, la gare du Midi est toujours développée comme un îlot déconnecté de son quartier.

Considérant que certains commerçants regrettent de ne pas avoir été informés des projets.

Considérant qu'un habitant est frustré quant à l'ampleur des interventions dans un quartier qui mérite réparation.

Considérant que la SNCB rappelle 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.

Considérant que la SNCB trouve que cet aspect du montage des projets n'est pas clair dans le programme.

Considérant que la SNCB demande d'être associé étroitement à la révision du programme.

Considérant que la commune d'Anderlecht se demande s'il y a une convention ou un accord quelconque qui oblige BM à tenir ses engagements vu le nombre de projets financés et porté par BM.

Considérant que Bruxelles Environnement trouve que l'organisation et la coordination entre les différents plans, programmes et règlements en cours dans la zone posent question en termes d'opérationnalisation. Le PAD Midi aurait dû être approuvé définitivement avant d'entamer un programme opérationnel.

Considérant que Bruxelles Environnement pense que l'affectation, en partie, en zone de chemin de fer des quadrilatères et de l'îlot des Deux Gares ne permet pas de mobiliser en l'état pour répondre aux besoins pointés par le diagnostic.

Considérant que Bruxelles Environnement souligne l'effort réalisé par la maîtrise d'ouvrage et les bureaux d'études pour essayer de conserver une cohérence globale malgré ce problème de temporalité et d'échelle entre les plans et programmes réglementaires.

### **Divers - revendication**

Considérant qu'un habitant salue 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-abrisme qui amélioreront nettement le cadre de vie pour les habitants et usagers.

Considérant qu'un habitant soutient l'approche plus concrète du CRU par rapport au PAD Midi.

Considérant qu'un habitant estime que le programme est parfois trop déconnecté de la réalité (future) de l'immobilier (exemple rue de France).

Considérant qu'un habitant demande de pallier à la lourdeur et longueur des projets ambitieux proposés en proposant des actions immédiates pour améliorer la propreté et la sécurité.

Considérant que le BRAL salue les objectifs généraux du CRU 7 de végétalisation, perméabilisation et de repenser la mobilité par endroit.

Considérant que plusieurs habitants estiment que les interventions sont divisées en opérations ponctuelles.

Considérant qu'IEB s'est montré critique et défavorable au projet de PAD Midi aujourd'hui mis au frigo. Considérant qu'IEB 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.

Considérant qu'IEB estime que le PAD Midi qui vise à dresser les lignes directrices d'aménagement aurait dû être adopté avant l'élaboration du CQ et du CRU.

Considérant qu'IEB reconnaît que les réaménagements de l'espace public aux abords de la gare du Midi en faveur des piétons, des cyclistes et des transports en commun peuvent en effet être mis en chantier par les communes et la Région sans l'outil PAD.

Considérant qu'IEB insiste pour que certaines opérations du CRU soient remises en question et les budgets prévus réorientés, notamment la traversée piétonne de l'îlot France-Bara et le projet Jamar qui ont été fortement remis en cause tant par la CRMS que la CRD dans les avis du PAD Midi.

Considérant que la SNCB a été présentée lors de l'élaboration du CRU 7 et se réjouit de sa réalisation et de sa mise en œuvre.

Considérant que la SNCB estime que c'est un signal très positif pour la réhabilitation du Quartier du Midi en souffrance depuis trop longtemps.

Considérant que la SNCB estime que 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 immobiliers en cours d'élaboration. L'ensemble de ces projets convergent pour enfin donner au quartier de la 1ère gare du pays un contexte urbain attractif et agréable.

Considérant que Bruxelles Environnement trouve que 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 Bruxelles Environnement.

Considérant que Bruxelles Environnement pense qu'une partie des projets financés pourraient être encore plus ambitieux sur les enjeux climatiques et environnementaux pour opérer la transition nécessaire de ce quartier historique.

Considérant qu'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.

Considérant qu'Urban.Brussels demande de 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 ;

Considérant qu'Urban.Brussels demande de 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, ...) ;

Considérant qu'Urban.Brussels demande de 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 ;

Considérant qu'Urban.Brussels demande de 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 ;

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

### **1.1 Esplanade de l'Europe**

Considérant que plusieurs habitants rappellent que l'aménagement de l'esplanade est aujourd'hui 100 % minéral pour que cet espace soit le plus fonctionnel possible pour y installer le marché.

Considérant qu'un habitant de la rue de l'Argonne demande que la circulation automobile soit maintenue pour l'accès aux commerces et aux habitations.

Considérant que plusieurs habitants demandent de planter davantage d'arbres en pleine terre quitte pour certains à revoir l'aménagement du marché et réduire nombre d'étals pour permettre d'intégrer celui-ci dans une promenade arborée entre la gare du Midi et l'avenue de Stalingrad.

Considérant que plusieurs habitants estiment que le projet n'est pas assez ambitieux car il ne propose pas de destinations permettant de la rendre plus vivante, plus sécurisée et de pallier à la sensation d'espace vide en dehors du dimanche, jour de marché.

Certains habitants suggèrent l'installation de structures permanentes ou semi-permanentes, d'un kiosque mobile qui seraient déplacés le dimanche, d'espace de jeux pour occuper les enfants durant le marché.

Considérant qu'un habitant suggère de créer des sections délimitées en fonction du type de commerçants (alimentation, vêtements, ...). Ces sections permettraient de limiter l'impact du vent dans cet espace fort exposé.

Considérant qu'un habitant estime que le projet manque d'un volet artistique.

Considérant qu'un habitant suggère également de placer des dalles larges pour le passage des valises à roulettes (pas de klinkers).

Considérant que plusieurs habitants ne sont pas convaincus que le projet proposé améliore le sentiment de sécurité.

Certains habitants suggèrent de prévoir une surveillance au niveau de l'esplanade, des parkings à vélos et des toilettes publiques par un petit bureau de police ou les gardiens de la paix.

Considérant que Bruxelles Environnement et le BRAL regrettent que le projet ne contribue pas à structurer le flux de vélos (non empiétée le dimanche). L'esplanade de l'Europe est pourtant le ICR A, axe vélo plus qui nécessite d'être aménagé en site propre approprié. Celui-ci devrait déboucher sur d'autres itinéraires cyclables dans les alentours (petite ceinture, av. de Stalingrad).

Considérant que le BRAL est favorable à sa piétonisation et son agrandissement mais se demande 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).

Considérant que le BRAL suggère d'étudier la mise en place d'une station de taxi à la pointe nord de l'esplanade de l'Europe, à la limite avec la petite ceinture qui permettrait de désengorger la rue Bara ou une autre alternative avec le reprofilage de la rue d'Argonne.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère de reprendre dans la fiche-projet les recommandations du RIE relatives à la création d'une zone avec une surface végétalisée significative.

Considérant qu'Urban demande de porter une attention particulière à la préservation de la végétation pour éviter sa dégradation lors des marchés.

## **1.2 rue couverte**

Considérant que plusieurs habitants confirment qu'il faut tout mettre en œuvre pour améliorer cette rue à l'aspect désagréable (nuisances odeurs).

Considérant qu'un habitant se questionne sur la manière d'y apporter de la lumière et éviter les mictions sauvages des sans-abris.

Considérant que plusieurs habitants craignent que le maintien de l'arrêt de tram constitue une coupure, une rupture en raison du dénivelé entre quais et voies.

Considérant que ces mêmes habitants suggèrent de mentionner et de réfléchir à une meilleure articulation entre les accès de métro (y compris le nouveau, côté nord), la rue Couverte et le grand quadrilatère.

Considérant qu'ils estiment que la restructuration des espaces intérieurs de la gare vers l'extérieur devrait faire partie intégrante de la réflexion.

Considérant qu'à ce titre ils estiment que la SNCB devrait être un acteur majeur et incontournable de la dynamique de la rue Couverte en lien avec ses espaces sis de part et d'autre.

Considérant que Bruxelles Environnement demande 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).

Considérant que Bruxelles Environnement recommande de prévoir un éclairage économe en énergie. Considérant qu'ils suggèrent également d'ajouter "SNCB service entretiens" dans les partenaires envisagés pour ce projet.

Considérant qu'Urban indique 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 qu'Urban suggère 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 quadrilatères**

Considérant qu'un habitant est favorable aux projets des quadrilatères à la verdurisation et à la suppression du parking place de la Constitution.

Considérant qu'IEB signale qu'avec l'électrification des bus, leur présence, déjà très importantes, sera renforcée, la proposition de gare de bus dans le grand quadrilatère paraît plus opportune que la création d'une nouvelle gare de bus place de la Constitution.

Considérant que le BRAL, IEB et un habitant estiment que l'étude de faisabilité programmatique, technique et financière sur les quadrilatères devrait être financée entièrement ou en partie par la SNCB (propriétaire).

Considérant qu'IEB suggère de tenir compte des risques d'incendie liée à l'usage de batteries électriques au regard des normes incendies dans l'étude de faisabilité.

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

Considérant que le BRAL préconise de prendre en compte la connexion piétonne entre la gare et la petite ceinture dans l'aménagement du petit quadrilatère.

Considérant que certains habitants estiment que la programmation des quadrilatères ne permet pas d'assurer un sentiment de sécurité que pourraient davantage apporter des magasins et des restaurants avec un personnel approchable en cas d'insécurité.

Considérant que plusieurs habitants estiment que les fonctions à y privilégier devraient être plus nobles, profiter au plus grand nombre (intergénérationnel et multiculturel) et suggèrent d'implanter des surfaces commerciales, marché (semi-)permanent, des espaces culturels, galeries d'artistes, horeca avec grande perméabilité intérieure et animant les espaces publics urbains attenants sur l'esplanade de l'Europe et la place de la Constitution.

Considérant que certains habitants estiment que les fonctionnalités de la gare de bus risquent de créer des ruptures successives, dénivelé entre espaces de roulage et quais et la présence de nombreux véhicules volumineux générant un sentiment d'insécurité.



Considérant que certains habitants estiment que pour être sécurisé, le grand parking vélo devrait être fermé et que cette fonction devrait trouver plutôt place dans un volume souterrain, par ex. le niveau -1 du parking 'Horta'.

Considérant que certains habitants estiment également qu'un pôle sportif risque d'être fermé et de 'bloquer' une continuité nord-sud au sein de ce futur espace public sous voies.

Considérant qu'ils suggèrent que l'étude s'étende à l'ensemble des volumes sous voies et pas seulement sur les volumes actuellement clos.

Considérant qu'un habitant souligne que cela fait plus de 20 ans qu'on fait des études sur ces quadrilatères et qu'il est plus que temps de programmer leurs réaménagements et une occupation.

Considérant que cet habitant soutient le projet de HUB mobilité dans le grand quadrilatère mais qu'il est important qu'il regroupe les bus STIB, TEC et DE LIJN.

Considérant qu'un habitant demande d'assurer que l'odeur ne persiste pas, investir dans des diffuseurs comme dans les aéroports.

Considérant qu'un habitant se demande si les pôles sportif et de soin seront inclusifs (pour les femmes précaires et racisées).

Considérant que la SNCB rappelle que le travail de programmation doit prendre en compte des éléments déjà connus et fondamentaux pour elle : parking vélo de grandes dimensions, point vélo (réparations et service), local pour les objets trouvés de la SNCB, locaux techniques pour l'HVAC de la gare...

Considérant que la SNCB demande à être associée en première ligne du pilotage de ce travail de programmation en tant que propriétaire des lieux. Infrabel devra également être consulté pour les aspects sécurité.

Considérant que Bruxelles Environnement regrette que la fiche projet ne fasse pas mention de fonctions économiques nécessaires à la transition (en cohérence avec la Shifting Economy, la nouvelle stratégie Good Food ou encore le mouvement Zéro déchets), hormis le pôle vélo, dans les programmations possibles.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que ces éléments, fonctions économiques (gestion des invendus et/ou des déchets du Marché du Midi, développement d'activités qui allient transformation et commercialisation locale des invendus) soient ajoutés au programme potentiel des quadrilatères.

Considérant qu'Urban demande de tenir compte de leurs caractéristiques patrimoniales lors de toute définition de projet.

#### **1.4A et B pôle sport quadrilatère**

Considérant que plusieurs habitants soutiennent le projet de pôle sport dans le petit quadrilatère.

Considérant qu'un habitant trouve bénéfique d'inclure un skatepark intérieur pérenne pour la communauté skateboard grandissante belge.

Considérant qu'un habitant identifie d'autres besoins plus urgents qu'un skatepark : aides sociales, nourriture, projets d'intégration, logements salubres...

Considérant que plusieurs habitants estiment qu'il faut penser à l'équilibre des groupes cibles (pas seulement aux jeunes) et au caractère inclusif (équipement sportif aussi pour les femmes).

Considérant qu'un habitant propose l'installation d'un boulodrome à la place d'une salle d'escalade pour favoriser la mixité entre jeunes et moins jeunes et mettre la salle d'escalade dans le mini quadrilatère.

Considérant qu'un habitant estime qu'il est essentiel que la conception de l'espace extérieur environnant favorise l'accès sécurisé et l'attractivité de ces installations.

Considérant qu'un autre habitant estime important de prévoir une présence, un contrôle social comme une antenne avec des éducateurs de rue.

Considérant que ce même habitant trouve indispensable de prévoir des cellules commerciales ouvertes en journée et en soirée pour améliorer l'animation et le contrôle social.

Considérant qu'un habitant propose l'installation d'une "Vélotek" dans le "pôle sport" profitant également de l'esplanade de l'Europe pour donner des formations de vélo.

Considérant qu'Urban privilégie l'aménagement d'un marché couvert qui rejoint un besoin d'intérêt général, vise un public plus large et complémentaire au marché du midi plutôt qu'un pôle sportif.

#### **1.4C laverie publique quadrilatère**

Considérant que plusieurs habitants approuvent ce projet qui répond aux besoins criants dans les environs de la gare.

Considérant qu'un habitant estime indispensable que les installations sanitaires soient gratuites, ouvertes, entretenues et surveillées 24/7.

Considérant qu'un habitant suggère de différencier les toilettes pour les sans-abris des toilettes pour les autres usagers.

Considérant qu'un habitant estime que les douches et toilettes publiques doivent être ouvertes à tout le monde sans stigmatisation.

Considérant que ce même habitant propose d'ajouter un hammam public avec coiffeur et soins de beauté afin de rendre le lieu plus convivial et pas uniquement dédié aux sans-abris.

Considérant qu'un habitant suggère d'intégrer une salle d'allaitement et une table de linge au niveau du pôle soin.

Considérant qu'un habitant craint que la mauvaise gestion de ce projet rende le pôle sport trop peu inclusif.

Considérant que le BRAL estime que la gratuité doit être pour tous et toutes, puisque la zone est hautement fréquentée – particulièrement le dimanche.

Considérant que le BRAL suggère de prévoir suffisamment d'infrastructures pour le public en errance dans le quartier : casiers privés, douches, toilettes.

Considérant que le BRAL demande de porter une attention particulière au fait que l'espace doit rester agréable et convivial pour tous les publics.

Considérant qu'un habitant craint l'effet d'aspiration des publics précarisés à la gare du Midi.

Considérant que Bruxelles Environnement propose 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 Mena**

Considérant que plusieurs habitants saluent ce projet qui permettra d'éviter que les MENA ne continuent à errer autour de la gare.

Considérant que d'autres habitants estiment que l'espace d'accueil pour MENA n'est pas suffisamment grand au regard des besoins réels à cet endroit.

Considérant qu'un habitant estime que Cureghem fait déjà face à une grande population précaire et ne doit pas devenir le seul lieu d'accueil à Bruxelles.

Considérant qu'un habitant demande qu'un service d'accompagnement soit prévu pour éviter que les personnes errent dans l'espace public et causent des nuisances.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère d'avoir un propos plus ambitieux 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.

Considérant qu'ils demandent de porter une attention particulière dans le choix du revêtement de façade, qu'il soit le moins réfléchissant possible.

### **1.6 excavation chantier métro**

Considérant que plusieurs habitants trouvent la description du projet plutôt vague et peu engageante.

Considérant qu'un habitant demande que le cheminement cyclo piétonne entre les différents projets d'aménagement espace public soit le plus logique possible en portant une attention aux dangers que représentent les traversées piétonnes.

Considérant que plusieurs habitants signalent que le pont ferroviaire, assez remarquable, 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 cœur de la ville.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que le projet veille à réduire les vitesses, le flux des véhicules et recommande l'utilisation d'un revêtement absorbant pour la partie carrossable (asphalte).

### **2.1A, B et C Place Horta**

Considérant qu'un habitant soutient les projets pour connecter la place Horta et la rue Bara et pour activer les espaces commerciaux au rez-de-chaussée du bâtiment ONSS.

Considérant que plusieurs habitants se demandent si du stationnement vélo supplémentaire est prévu voir spécifiquement pour des vélos de location, vélos partagés, ... sur la place Horta.

Considérant qu'un habitant signale qu'il n'est pas fait mention du problème des sans-abris qui traînent et urinent en public sur la place et que le lien du pôle de soin peut être rendu plus difficile.

Considérant que plusieurs habitants estiment que les magasins et les restaurants de la gare devraient être ouverts en direction de la place Horta pour l'activer davantage.

Considérant que le BRAL, Bruxelles Environnement ainsi que plusieurs habitants demandent la mise en place d'une bande cyclable sur la place pour permettre une traversée agréable des vélos.

Considérant que le BRAL et Bruxelles Environnement demandent que l'emplacement de cette bande cyclable soit étudié avec attention afin de minimiser les conflits.

Considérant que Bruxelles Environnement propose de la placer du côté opposé à la gare contrairement au plan proposé.

Considérant que la SNCB signale que l'emplacement prévu pour la piste cyclable n'est pas envisageable car il n'y a pas d'autre alternative pour la livraison des commerces de la gare à part via la place le long de la gare.

Considérant que la SNCB demande que des comptages soient réalisés ainsi qu'un dialogue avec les gestionnaires de la gare avant tout aménagement et que celui-ci tienne compte du futur parking vélo de dimensions importantes dans le Grand Quadrilatère.

Considérant que la SNCB ne comprend pas le statut de cette piste cyclable par rapport au RER vélo prévu avenue Fonsny.

Considérant que d'autres habitants ne sont pas favorables à un espace cyclo-piéton attenant à la gare mais plutôt à une circulation libre piétonne et cycliste mais favorable à la mise en place d'un revêtement moins irrégulier ou de plain-pied.

Considérant que plusieurs habitants soutiennent l'idée de déplacer la trémie nord du parking Horta.

Considérant que le BRAL propose de simplement fermer l'entrée nord du QPark pour améliorer l'espace public étant donné que le projet Move'Hub est toujours dans les cartons.

Considérant que la commune d'Anderlecht n'est pas convaincue par la proposition de déplacer l'entrée du parking rue Bara car cette dernière est déjà très engorgée actuellement.

Considérant que le BRAL souligne que le déplacement de la zone taxi vers la rue Blérot l'éloigne des sorties de la gare, que ceci nécessitera de penser la signalétique depuis la gare.

Considérant que le BRAL, IEB et plusieurs habitants estiment que la liaison avec la rue Bara/Blérot est essentielle pour réduire la coupure que crée le bâtiment ONSS entre Anderlecht, la place Victor Horta, la gare et Saint-Gilles, qu'à ce titre le projet « Amélioration du passage » est important et devrait se faire de pair avec le réaménagement de la place Horta.

Considérant qu'IEB ainsi que plusieurs habitants estiment que sa réouverture devrait être imposée à la SNCB en tant que servitude publique.

Considérant que le BRAL et Urban indiquent que le déplacement des taxis vers la rue Bara/Blérot accessible via la traversée du bâtiment ONSS peut sécuriser le passage et redynamiser cette zone aujourd'hui considérée comme un « angle mort » du quartier, une zone arrière non affectée.

Considérant qu'un habitant signale que contrairement à ce que disent les documents du CRU, le passage dans le bâtiment SPF Santé, entre Bara et Horta, n'est jamais ouvert.

Considérant que plusieurs habitants estiment que le cœur de l'îlot 'Victor' devrait être intégralement réaffecté 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.

Considérant que plusieurs habitants trouvent dommage que la trémie sud du parking soit maintenue en l'état ce qui ne permet pas de renforcer autant que possible la vitalité de la place, se limiter à 2 bandes permettrait un gain de place en plus de la suppression du kiss and ride.

Considérant que plusieurs habitants ne sont pas favorables à 'l'extension' du marché du Midi sur cette place qui ne correspond pas selon eux à un besoin et plaident pour une fonction de ce type, beaucoup plus pérenne, dans le(s) quadrilatère(s)."

Considérant que plusieurs habitants suggèrent de verduriser davantage la place avec plus de pleine terre autour des arbres qui permettrait de rendre le passage vers le parc plus attrayant.

Considérant que plusieurs habitants suggèrent la remise à ciel ouvert de la Senne sur la place.

## **2.2 rue de l'Instruction**

Considérant qu'un habitant signale que le passage piéton à l'entrée de la gare est dangereux en raison de son emplacement dans un virage, et du stationnement en double file des taxis et des voitures.

Considérant qu'un habitant signale qu'il n'y a pas d'endroit approprié pour garer les vélos et les scooters.

Considérant qu'un habitant signale que la zone de stationnement "CD" bloque l'accès à la gare."

## **2.3A et B Rue Bara**

Considérant qu'un habitant signale que les carrefours Bara/Instructions sont extrêmement mal conçus et dangereux, les passages piétons étant trop loin et n'offrant aucune visibilité si bien que les véhicules amorcent leur tournant à toute vitesse.

Considérant que plusieurs habitants soutiennent le projet de la rue Bara qui vise à créer davantage d'espace public.

Considérant qu'un habitant trouve que le projet manque de détails à ce stade.

Considérant que d'autres habitants s'étonnent beaucoup qu'il ne soit question « que » de traversées ponctuelles à revoir, alors que cet espace ressemble à une autoroute urbaine.

Considérant que plusieurs habitants demandent d'éviter de parler des 'usagers faibles'.

Considérant qu'un habitant demande à prévoir un espace arboré et mieux éclairé.

Considérant que le BRAL rappelle que Good Move qualifie la rue Bara et le boulevard Jamar en Auto Plus et que cela implique la mise en place d'une piste cyclable sécurisée en site propre sur cet axe et bien reliée aux autres axes cyclables lors du réaménagement de la rue Blérot en station de taxi et les réflexions sur la rue Bara et le boulevard Jamar.

Considérant que la commune d'Anderlecht soutient cette opération car cette sécurisation est vraiment nécessaire et demandée.

Considérant que la commune d'Anderlecht attire l'attention sur les micro-projets de BM prévu sur Bara.

## **2.4 Rue de France**

Considérant qu'un habitant soutient ce projet qui permet d'offrir un accès sûr pour les piétons et les cyclistes au sud vers Biestebroek.

Considérant que ce même habitant indique que la logique d'un corridor cyclable devrait être étendue de manière cohérente de la zone du canal au Bd du Midi le long de la ligne de chemin de fer (Parc des Deux Gares, Rue de France, Pl. Victor Horta, Esplanade de l'Europe, ...).

Considérant qu'un habitant estime que la rue devrait être élargie et devenir une porte d'entrée du ring plutôt que la rue de Bara.

Considérant qu'un habitant signale qu'il n'y a aucune mention de la zone de déchargement CD devant la gare rue de France.

Considérant que ce même habitant se demande s'il est encore nécessaire d'avoir une aussi grande zone de dépose minute juste devant l'entrée de la gare.

Considérant que cet habitant propose de combiner la zone de dépose minute des voitures normales et des CD.

Considérant que plusieurs habitants se demandent quel sera le devenir des espaces (bâtis) rue de France notamment les logements pour cheminots, inoccupés depuis des années, et du site SNCB sis en face, à prendre en considération.

Considérant que plusieurs habitants souhaitent la remise à ciel ouvert de la Senne rue de France sous forme d'un tracé continu jusqu'à la petite ceinture.

Considérant qu'un habitant se demande si une voie cyclable séparée est prévue sur la rue de France ou si des aménagements cyclables sont prévus au niveau de l'administration communale d'Anderlecht.

Considérant que la commune d'Anderlecht signale que la rue de France n'est pas à double sens comme affirmée dans le texte.

Considérant que la commune d'Anderlecht ajoute que la SNCB devrait faire de gros détours si la rue de France est mise entièrement à sens unique.

Considérant que la commune d'Anderlecht ainsi que d'autres habitants demandent de porter une attention particulière à la compatibilité avec tous les bus internationaux, les livraisons de la gare et autres modes.

## **2.5A et B Rue des Vétérinaires et tunnel**

Considérant qu'un habitant estime que la continuité de la piste cyclable pourrait être plus importante.

Considérant que ce même habitant précise que l'observation autour du tunnel piétonnier est vague, qu'il y a depuis longtemps un problème de SDF, d'urine et d'excréments, de rats à cet endroit.

Considérant que le BRAL et plusieurs habitants se montrent sceptiques quant au fait qu'une installation artistique suffira à augmenter le sentiment de sécurité de ces espaces et estiment que le réaménagement du tunnel pourrait vite être dégradé, que ce projet ne sera d'aucune utilité s'il n'y a pas de politique d'accompagnement autour de la thématique sans abris (en ce sens, les actions du chapitre 4 sont les bienvenues).

Considérant qu'un habitant suggère de prévoir des œuvres d'art renouvelées chaque saison et en collaboration avec les écoles et les asbl d'art.

Considérant que le BRAL estime que le côté peu pratique du petit tunnel limite fortement les aménagements et demande s'il est possible de connecter les deux tunnels pour rendre le tunnel piéton plus agréable.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que soit ajouté à la fiche-projet une recommandation relative à l'utilisation de revêtements acoustiques pour le sol, plafond et les murs.

Considérant que Bruxelles Environnement recommande également de prévoir un éclairage économe en énergie.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère également d'ajouter "SNCB service entretiens" dans les partenaires envisagés pour ce projet.

Considérant que Bruxelles Environnement signale que l'ICR 9 passe via la rue et le tunnel des vétérinaires et n'est pas mentionné dans la fiche projet.

Considérant qu'Urban demande 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.

### **3. Parc des deux Gares**

Considérant que la majorité des réclamants soutiennent ce projet important pour le quartier en manque d'espace vert.

Considérant qu'un habitant trouve que le coût du projet est "colossal".

Considérant que plusieurs habitants trouvent que la taille du parc des deux-gares est ridicule qui s'apparente davantage à un couloir vert pour la marche qu'à un parc de séjour. Celui-ci n'est pas du tout à la hauteur des besoins d'un quartier aussi densément peuplé et aussi paupérisé.

Considérant qu'un habitant suggère que les deux parkings situés à l'arrière du bâtiment Philips soient intégrés au parc.

Considérant qu'un autre habitant estime qu'attendre encore 2030 pour un parc accessible n'est pas juste.

Considérant qu'un habitant apprécie que des limites plus strictes sur les volumes de construction sont proposées par rapport au PAD Midi.

Considérant qu'un habitant entrevoit la possibilité de connecter le parc depuis le pont Marchand avec une piste cyclable et un itinéraire piéton.

Considérant que plusieurs habitants mettent en évidence qu'il faudra entretenir les espaces, éduquer les usagers au respect de ceux-ci et assurer la sécurité du parc (Le parc devra être fermé le soir et surveillé).

Considérant qu'un habitant suggère d'y installer des toilettes et des douches publiques.

Considérant qu'un habitant demande s'il est possible de créer une "forêt alimentaire" à cet endroit avec l'aide des résidents locaux, une guinguette au milieu du parc.

Considérant que plusieurs habitants se demandent si la chute d'eau ne pourrait être mise à ciel ouvert et constituer un élément d'animation visuel et sonore depuis la rue de l'Instruction.

Considérant qu'un habitant demande s'il est nécessaire de dépolluer tous les sols pour un usage limité à la détente en plein air et qu'un autre propose de faire l'objet d'expériences de phytoremédiation, d'assainissement de sols, en recourant aux propriétés de certaines plantes, en termes d'absorption des polluants, ou dans le cas d'huiles lourdes par exemple.

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

Considérant que le BRAL et plusieurs habitants se demandent s'il est envisageable de laisser quelques berges ou partie du parc sauvages pour permettre une faune & flore de s'y développer avec moins d'impact du passage humain.

Considérant que le BRAL et IEB demandent de porter une attention particulière aux passages plus étroits du parc pour garantir un sentiment de sécurité chez les usagers (RIE page 343) et IEB demande d'assurer une cohabitation sécurisée entre les usagers du parc et les camions /véhicules qui devront se rendre dans le nouveau bâtiment Vivaqua.

Considérant qu'IEB et un habitant demandent de prévoir au minimum une zone de jeux pour les enfants.

Considérant qu'IEB suggère d'intégrer les acquisitions des connexions dans les charges d'urbanisme.

Considérant qu'IEB estime que le réel potentiel de ce parc ne sera avéré qu'en cas de liaison avec les sites du Charroi au sud-ouest et de Biestebroeck à l'ouest, qu'à ce titre l'étude de faisabilité sur la traversée vers le site charroi (3.9) est une opération essentielle pour les futurs connexions des zones vertes.

Considérant qu'IEB trouve que les hauteurs envisagées par le CRU sont trop élevées et dépassent les hauteurs moyennes observées actuellement dans le quartier (R+4 ou 5).

Considérant qu'IEB et URBAN demandent de porter une attention sur les impacts négatifs que peuvent avoir des émergences sur le microclimat du parc, ombres portées sur la végétation ainsi que sur les zones d'eau.

Considérant qu'IEB signale qu'il faudrait éviter d'éclairer la Senne pour limiter la perturbation de la faune.

Considérant que la SNCB constate encore quelques erreurs sur les propriétaires repris dans les schémas qui devraient être corrigées dans le cadre de la version définitive du programme.

Considérant qu'Urban demande de s'assurer de l'accessibilité continue de ce parc et veiller à la création d'une connexion Est-Ouest.

Considérant qu'Urban considère cet espace comme une zone eau et demande d'intégrer des réflexions sur l'intégration de la biodiversité en adéquation avec celle-ci.

Considérant qu'Urban demande de mener une réflexion sur la mutualisation du mobilier urbain pour éviter l'encombrement des espaces publics.

Considérant qu'Urban rappelle que les connexions à la rue des 2 Gares nécessitent la suppression d'une partie des emplacements de parking.

Considérant qu'Urban demande 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.



Considérant qu'Urban, Bruxelles Environnement et le BRAL estiment 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 qu'Urban demande 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.

Considérant que Bruxelles Environnement émet des craintes quant à la faisabilité, la maturité du projet de parc.

Considérant que Bruxelles Environnement souligne la situation foncière très incertaine qui rend le schéma spatial préconisé très hypothétique à ce jour :

- Parcelles privées en vente sans condition qualitative vis-à-vis du projet de parc (Brico) ou soumises à spéculation (le long des berges) sans l'approbation du PAD ;
- Toutes les parties vendeuses sont externes à la RBC : Infrabel, commune, Vivaqua ... ;
- Risque quant aux acquisitions et leur niveau de financement. Seulement 30% des acquisitions sont financées par le CRU, le reste est encore à négocier via Beliris ou autre. L'enveloppe globale pour les acquisitions pourrait être épuisée au profit d'autres acquisitions importantes du CRU. Et la complexité, le nombre d'acquisitions à faire auprès de multiples propriétaires privés rend l'opération quasi impossible dans le timing du CRU.

Considérant que Bruxelles Environnement craint qu'une configuration différente de celle préconisée actuellement n'aboutisse (Parc en petite boucle ou Parc en cul-de-sac).

Considérant que Bruxelles Environnement et un habitant estiment que seule la connexion à l'arrière du Brico représente le scénario idéal ou la balance coût/bénéfice est positive. Les autres options (3.8.A ou 3.8.B) Ce sont des scénarios à minima qui ne sont pas souhaitables en terme de balance coût/bénéfice et le scénario en cul-de-sac est un « no go ».

Considérant que Bruxelles Environnement estime que leur délai d'exécution est tributaire du délai d'acquisitions et représente des risques élevés en termes de gestion de projet et de qualité du projet final.

Considérant que Bruxelles Environnement émet quelques doutes sur la mise à ciel ouvert de la Senne nécessitant un important investissement financier de leur part.

Considérant que Bruxelles Environnement suggère d'examiner la faisabilité technique de différents scénarios de mise à ciel ouvert afin de sélectionner le scénario préférentiel et l'opportunité de l'opération-même au regard des coûts/bénéfices, de la biodiversité, de la cohérence paysagère et de l'emplacement du dégrilleur.

Considérant que Bruxelles Environnement émet des craintes quant à la pollution des sols des terrains à acquérir qui dépend fortement des parties tierces et qui pourraient peser sur les délais, sur la spatialisation et sur l'enveloppe budgétaire. Considérant que Bruxelles Environnement demande de responsabiliser les vendeurs quant aux dépollutions nécessaires avant que Bruxelles Environnement ne pilote les opérations de démolition qu'à défaut, le programme devrait responsabiliser les vendeurs ou acquéreurs pour la réalisation des démolitions.

Considérant que Bruxelles Environnement regrette que le préprogramme ne précise pas la spatialisation précise des constructions, leurs accessibilités et leurs intégrations dans le paysage et ne décrit pas de plateforme de coordination transversale pour réduire les risques évoqués ci-dessus.

Considérant que Bruxelles Environnement demande de disposer d'une phase d'étude préalable (type masterplan) qui permette de lever au maximum les incertitudes, limiter la prise de risque, planifier ce qui est réalisable à court/moyen et long termes et permettra d'évaluer l'opportunité de réaliser tout ou partie du projet de parc.

Considérant que Bruxelles Environnement reconnaît que le préprogramme répond déjà partiellement à cette demande en prévoyant une mission supplémentaire « AMO ».

Considérant que Bruxelles Environnement demande d'intégrer certaines modifications pour qu'elle soit pertinente et exploitable : une mission supplémentaire préalable 3.0 sur l'ensemble des questions de maturation :

- créer une spatialisation sur l'ensemble du projet de parc ;
- examiner les différents scénarios de mise à ciel ouvert et délocalisation du dégrilleur ;
- examiner les implantations des projets de constructions (Infrabel, Vivaqua, Equipements) des parties tierces et leurs relations avec le parc ;
- rédiger les balises concernant la qualité paysagère de l'ensemble des projets.

Considérant que Bruxelles Environnement demande de disposer d'un budget cohérent de 250.000 € TVAC.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que l'étude préalable ait le statut d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique avec à son terme une décision quant à l'opportunité d'une mise en œuvre totale ou partielle du programme du parc.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que la décision au Gouvernement reprenne les conditions suivantes pour la décision :

- Le Gouvernement garantit l'intégration de l'ensemble des conclusions de cette étude d'opportunité et de faisabilité technique lors des modifications du programme du CRU ;
- 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 modification du programme du CRU, la modification consistera en une annulation de la partie concernée et/ou de la totalité du programme de parc ;
- La convention de partenariat et de subvention à signer reprendra cette flexibilité et BE sera dégagé de tout engagement pris dont l'opportunité et/ou la faisabilité technique ne sont finalement pas démontrées ;
- Le statut des projets « prolongement de l'ouverture de la Senne et aménagement des berges sud et nord » seront mise en « à initier » pour maximaliser la flexibilité et l'aménagement de l'entrée du parc restera 100% CRU.
- Le Gouvernement acte d'ores et déjà que :
  - o La réalisation du scénario connexion Brico est prioritaire
  - o Bruxelles Environnement entamera l'exécution du projet (étude) à la seule condition que le scénario idéal de « parc complet » se démontre réaliste et faisable après l'étude d'opportunité et de faisabilité en assumant les risques liés et, à ce stade, optimisés en termes financiers, de coordination et de délai ;
  - o Si l'étude démontre que seul le scénario « à minima » d'un parc en petite boucle est réaliste, Bruxelles Environnement entamera l'exécution du projet (étude) sans aucune prise de risque en termes financiers et de délai et sans engagement quant à la prise en gestion de l'espace réalisé qui relèvera sans doute plus du niveau communal.
  - o Si l'étude démontre que seul le scénario « parc en cul-de-sac » est réaliste, le projet de parc est annulé.
  - o Bruxelles Environnement entamera la mise en œuvre de l'ensemble du projet à la condition que toutes les parcelles nécessaires à la réalisation du scénario opportun et réaliste aient été acquises.
  - o Bruxelles Environnement s'engagera à exécuter le projet de prolongation de la mise à ciel ouvert de la Senne à la seule condition que l'étude d'opportunité et de faisabilité ait démontré une balance coût/bénéfice environnementale clairement positive et sous

réserve de la mise à disposition de moyens financiers et humains pour la réalisation et la gestion de ce nouvel espace vert et du tronçon de la Senne à ciel ouvert.

Considérant que Bruxelles Environnement souligne qu'ils ne sont pas compétents pour piloter ou porter les risques financiers liés à la reconstruction du dégrilleur et à sa gestion ultérieure.

### **3.2 bâtiment station shell**

Considérant que le BRAL se demande quelle est l'affectation prévue pour l'extension du toit et suggère un équipement public autour des projets sur l'eau en ville ou des logements sociaux.

### **3.4 construction d'un bâtiment technique**

Considérant que les EGEB regrettent le choix de l'implantation d'un bâtiment technique à front de la rue des Deux-Gares, que le BRAL souhaite que d'autres exemples soient étudiés, moins massif que l'existant et qu'un habitant estime que le déplacement du dégrilleur semble totalement disproportionné.

Considérant qu'Urban demande de prévoir, sur le plan architectural, un bâtiment intégré à l'environnement du parc ainsi qu'une qualité stylistique.

## **4. actions de cohésion sociale**

Considérant que plusieurs habitants apprécient ces actions qui prennent en compte les populations les plus socialement fragiles et vont vers une "plus grande solidarité entre les habitants", "liens humains bénéfiques", "plus de partage".

Considérant qu'un habitant suggère d'ancrer ces actions dans les projets physiques comme un facteur de succès.

Considérant qu'un habitant demande de penser davantage aux familles, aux habitant.es du quartier, aux personnes dans le besoin et pas au profit.

Considérant qu'un habitant estime que l'amélioration du Samu social et d'une antenne de service équivalent aux abords directs de la gare est primordial vu la concentration de population touchée par le sans-abrisme.

Considérant qu'un habitant signale que les pouvoirs publics ont pour responsabilité de maintenir ces lieux propres et sûrs et qu'il n'y a pas besoin d'appel à projets mais plutôt de nettoyage très régulier, de structure d'hébergement pour sans-abri (et de toilettes et sanitaires avec surveillance), de présence policière.

Considérant qu'un habitant estime que les commerces actuels visent les navetteurs et pratiquent des prix en conséquence et qu'il manque des commerces à destination des habitants (Aldi, etc.). Le marché du midi à une offre intéressante mais très incomplète.

Considérant que d'autres habitants attendent depuis des années des commerces de circuits courts et une revalorisation et redynamisation du quartier par les pouvoirs publics (autres que Lidl, Action et autres franchisés...) ainsi qu'un contrôle strict des marchands de sommeil et des caméras localisées dans les zones faisant l'objet de dépôts sauvages.

Considérant qu'un habitant regrette de n'avoir jamais eu aucune information à propos de tout cela.

Considérant que plusieurs habitants demandent d'apporter une attention spécifique au risque de gentrification souvent inhérent aux processus CQD et CRU, paradoxalement aux ambitions sociales et amélioration du cadre de vie.

Considérant que Bruxelles Environnement 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.

Considérant que Bruxelles Environnement questionne la pertinence de l'action « 4.4 marché du midi — amélioration de la gestion des déchets et lutte contre la gaspillage alimentaire » telle quelle est prévue, du porteur de projet et des partenaires proposés.

Considérant que Bruxelles Environnement propose de 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 cours de montage, à l'initiative de BE et en partenariat avec Fost Plus."

### **Place de la Constitution**

Considérant qu'un habitant trouve plus opportun de créer un parc linéaire à la Place de la Constitution longeant le petit quadrilatère avec l'avenue Fonsny et qui pourrait constituer un potentiel pour un chemin vert cyclo-piéton gare du Midi - Porte de Hal.

Considérant qu'un habitant se demande s'il y aura une piste cyclable séparée sur l'Av. de la Constitution.

### **Pôle Mobilité dans le Grand Quadrilatère**

Considérant qu'un habitant suggère de rajouter au pôle mobilité les voitures, vélos et trottinettes partagés ainsi que la location de voiture dans la rue couverte.

Considérant que le BRAL se demande quel est l'avenir pour le pôle De Lijn avenue Paul-Henri Spaak.

Considérant qu'IEB soutient l'aménagement d'une gare de bus dans le grand quadrilatère plutôt que sur la place de la constitution dont l'impact serait non négligeable lors des jours de marché.

Considérant que Bruxelles Environnement estime que ce projet gagnerait à être mis en œuvre dans le cadre du CRU7 pour rencontrer les enjeux d'intermodalité du périmètre de la Gare.

### **Mini Quadrilatère**

Considérant qu'un habitant suggère d'y placer une salle d'escalade, un café belge ou un commerce de qualité.

### **Equipement métropolitain**

Considérant qu'un habitant estime qu'il ne manque pas d'équipements sportifs à cet endroit, mais bien d'un espace culturel de type théâtre ou musée.

Considérant que plusieurs habitants approuvent le principe de construire un nouveau bâti pour réduire l'espace ouvert mais l'implantation du bâti ne contribue à recréer une 'façade urbaine' à la place.

Considérant que le BRAL s'étonne de la mention du projet Jamar prévu dans le PAD « mis au frigo » et que plusieurs habitants demandent de supprimer ce projet car ils estiment que l'endroit (axe entrée de ville) est inapproprié pour y construire des logements et un équipement.

#### **AK Decor & Ceramic**

Considérant qu'un habitant suggère de racheter et détruire l'intérieur d'ilot de l'AK Decor ainsi que la maison adjacente pour agrandir le parc.

#### **Avenue de Fonsny**

Considérant qu'un habitant regrette l'absence de programmation pour la requalification de l'avenue, notamment pour les traversées piétonnes.

Considérant qu'un habitant demande de prévoir des aménagements pour les personnes mal-voyantes (feux sonores) , des trottoirs plus larges, des dispositifs pour éviter le stationnement des trottinettes qui encombrent les trottoirs.

Considérant qu'un habitant suggère de prévoir des aménagements au niveau de la place Marcel Broodthaer pour l'animer, apporter de la végétation et intégrer éventuellement un kiosque ou multiplier les cafés.

Considérant que Bruxelles Environnement estime important de spécifier dans la fiche-projet certains attendus sur le futur aménagement de l'avenue Fonsny, déterminant pour tout le périmètre, en lien avec le diagnostic et les ambitions formulés par le CRU même si cette opération sera menée par la STIB, hors budget CRU.

Considérant que Bruxelles Environnement demande que la gestion intégrée des eaux pluviales apparaisse explicitement dans les conditions de réalisation du projet.