



PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR
POUR LE QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES MIDI
« LA GARE HABITANTE »

Avis de la Commission Régionale de Développement

23 juin 2015

Vu la demande d'avis sollicitée par le Gouvernement en date du 1er juin 2015, en application de l'article 7 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2010, relatif à la Commission régionale de développement ;

Vu la notification de l'approbation, en première lecture, par le Gouvernement, en date du 30 avril 2015, du projet de Schéma Directeur Midi, ci-après dénommé projet de SD ;

La Commission s'est réunie les 4, 9, 16 et 23 juin 2015.

Après avoir entendu le représentant du Gouvernement, ainsi que les auteurs de projet du Schéma Directeur, la Commission émet en date du 23 juin 2015 l'avis suivant :

Page 1 sur 7

La Commission remercie le Gouvernement de lui avoir soumis pour avis, le projet de Schéma Directeur pour le quartier de la Gare Bruxelles-Midi.

Remarques générales

La Commission a pris connaissance du projet de SD et de ses principes directeurs (p.20 et 21) relatifs au développement futur du quartier.

Elle se prononce, à ce stade, principalement sur l'Etat 1. Il apparaît en effet prématuré que la Commission se prononce sur l'Etat 2 tant que l'Etat 1 n'a pas été mis en œuvre significativement.

Elle partage la prise en compte des différentes échelles d'analyse: en effet, le SD intègre tant l'échelle internationale (gare comme premier point d'entrée des trains provenant de Paris et Londres, Amsterdam,..) que régionale (répartition et typologie particulières des différentes gares situées en RBC) et locale (liens de la gare avec les quartier avoisinants).

La Commission soutient la démarche qui consiste à partir des espaces publics comme vecteur de développement, tout en insistant sur la volonté d'une mixité programmatique où le logement constitue une fonction clé (concept de gare habitante).

La Commission suggère, pour faciliter la lisibilité du document, d'y intégrer une table des matières.

Elle regrette que ce SD n'ait pas fait l'objet d'une participation publique. Elle rappelle, en effet, que le PRD prévoit une consultation publique,

Statut du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur s'inscrit dans une dynamique en cours et cherche à fédérer les projets des différents acteurs privés et publics existants. Il est le reflet d'un processus de négociations.

Le SD définit un cadre commun qui détermine, au travers de quelques grands principes, les enjeux partagés par les multiples acteurs. La Commission constate que, dans ce cadre, certains grands projets ont évolué (entre autres les projets d'Atenor et d'Eurostation)

La Commission insiste sur le fait que les 4 principes (pp.20 et 21) soient partagés par l'ensemble des acteurs et qu'ils se maintiennent dans le temps.

Elle demande que le SD étudie les interactions possibles avec les projets dans l'environnement proche (Biestebroek, piétonisation du centre-ville, ...).

Compte tenu du fait qu'un Schéma Directeur est le résultat d'un processus de négociation, le document

reste général sur certains aspects, tandis qu'il est très précis sur d'autres.

La Commission pense qu'une approbation de ce SD, à ce stade, est importante pour ancrer les grands principes que l'on souhaite pérenniser. Elle est d'avis que le texte pourrait mettre encore mieux en évidence les éléments immuables conditionnant la réussite du projet.

Mise en œuvre du Schéma Directeur

Le document précise entre autres, que « *l'accompagnement du Schéma Directeur consistera notamment en la mise en place d'un monitoring permanent de l'évolution des projections programmatiques dans la zone d'intervention, pour l'Etat 1 de manière immédiate, et anticipativement pour l'Etat 2. Ainsi, la répartition des objectifs programmatiques globaux des pôles : logements / équipements / bureaux, sera analysée et mise à jour au long des étapes de développement* ».

La Commission voit l'approbation du Schéma Directeur Midi comme un pas supplémentaire d'un long processus où il s'agira de coordonner l'action des pouvoirs publics (fédéral, régional et communal) et du secteur privé.

La Commission s'interroge sur l'opportunité d'un accompagnement du processus, à long terme, par l'auteur de projet. Elle estime, en effet, que celui-ci devrait être du ressort de l'administration (BBP et SAU).

Le monitoring permanent des évolutions prévu dans le SD jouera un rôle important. La Commission est d'avis, qu'il est essentiel d'avoir une connaissance détaillée du foncier dans la zone, la maîtrise foncière étant un levier-clé dans tout projet urbain.

Elle suggère de prévoir doré et déjà un rythme et des procédures d'actualisation du Schéma Directeur en vue de s'assurer que ce cadre reste la référence pour la suite du processus. Elle considère, en effet, que les principes de base du SD ne devraient pas être négociables. Ainsi, il est important, selon elle, de fixer, au niveau réglementaire, par voie de PPAS, par exemple, les grandes options que l'on veut pérenniser. Ces règles n'étant pas évolutives, il s'agira de réfléchir adéquatement aux périmètres et aux échéances des PPAS à élaborer. Une concertation soutenue avec les Communes et usagers (entre autres, les habitants) concernés est évidemment fondamentale à cet égard, ainsi qu'une transparence des débats.

A. Remarques spécifiques

Espaces publics

Comme souligné dans le projet de Schéma Directeur, « *la gare s'ouvre sur toutes ses faces et son sol s'étend sur l'espace public sous la forme d'une surface d'échange. Cette surface est un espace « capable » qui élargit le territoire d'influence de la gare, et offre ainsi la possibilité à de nouveaux rapports d'émerger entre les espaces construits, le sol, les nouveaux développements et les quartiers* ».

La Commission partage l'idée développée au sein du Schéma Directeur que dans un lieu aussi fréquenté, l'espace public constitue l'élément fondamental à partir duquel seront définis les espaces bâtis. De plus,

étant de la responsabilité du pouvoir public, il peut être utilisé comme levier pour la revitalisation et le phasage de la mise en œuvre.

La Commission partage l'effort d'ouverture de l'espace public entre les différents niveaux et vers les quartiers avoisinants. Cette transparence garantira l'insertion du quartier de la gare dans la ville.

La Commission relève que le plan paysager se concentre principalement sur l'insertion du quartier dans la vallée de la Senne. Elle demande qu'une attention spécifique soit portée aux rues perpendiculaires à la vallée, car elles sont déterminantes du point de vue des liens entre la gare et les quartiers avoisinants. Ces liaisons transversales sont plus complexes à établir, vu la collaboration nécessaire de tous les acteurs, tant privés que publics.

La Commission remarque que dans le secteur de l'arrière gare, l'éventualité d'une gare souterraine a guidé la définition de la temporalité (développement à long terme), ainsi que de la structure urbaine et de la répartition entre espaces publics et bâtis.

La Commission demande de clarifier avec les responsables de la SNCB si cette urbanisation nécessitera des expropriations. Si c'est le cas, elle suggère que soit élaboré un plan de gestion avec les parties concernées, de manière à ne pas répéter les expériences passées.

Programmation

Le projet de SD s'appuie sur le fait que la mixité avec une forte proposition de logement peut devenir à la fois l'opportunité et l'outil de transformation du territoire de gare.

La Commission partage cette idée et soutient le concept de Gare habitante, et l'ambition du SD d'équilibrer la programmation du quartier en y injectant du logement. Cependant, il lui semble que le phasage donne la priorité à la réalisation des bureaux, le logement ne ferait que suivre. Les logements semblent être « accessoires » ou « secondaires » par rapport aux bureaux. Elle pense que pour arriver à un bon équilibre des fonctions dans ce quartier, il sera important de réaliser, une masse critique de logement dans un délai très court, de manière à insuffler une dynamique positive pour l'ensemble du quartier .

La Commission est consciente que ce programme favorable au logement est en partie rendu possible du fait de la saturation du marché du bureau. Elle relève que le SD s'inscrit dans les objectifs du projet de PRDD qui prône une densification des activités et fonctions urbaines autour des nœuds multimodaux de transport. Elle soutient, ainsi, la nécessité de maintenir cette volonté du développement d'une gare habitante dans le temps, même en cas de redéploiement du marché du bureaux. Elle insiste sur la nécessité d'assurer la convertibilité des bâtiments futurs vers d'autres fonctions.

La Commission attire l'attention sur le fait que pour assurer une bonne cohabitation entre la fonction logement et le nœud de transports, une attention spécifique sera nécessaire sur la question des nuisances générées par ce dernier.

La Commission plaide également en faveur d'une recherche des concepts innovateurs d'habitation. En effet, une présence équilibrée des différents types de logements est importante pour assurer l'insertion du

quartier dans la ville. De plus, l'offre en logements devra être complétée par les équipements nécessaires au bon fonctionnement de ces nouveaux développements : crèches, écoles, espaces culturels, Il s'agit notamment aussi, de créer des quartiers « enfants admis ».

Dans ce même ordre d'idée, la Commission demande d'intégrer des PME dans le skyline bas, qui pourraient contribuer à l'animation et à la création d'emplois dans le quartier.

La Commission partage l'idée d'affecter les quadrilatères à des activités qui contribuent à la viabilité du quartier. Une affectation en marché couvert permettra de mettre en valeur le caractère patrimonial exceptionnel de la vaste surface du grand quadrilatère. La Commission s'interroge sur le caractère monofonctionnel de la halle alimentaire. Elle suggère de rendre cette halle multifonctionnelle afin de multiplier les interactions avec la diversité des activités présentes dans le quartier. Elle attire, de plus, l'attention sur la nécessité de prévoir des mesures acoustiques spécifiques lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments, afin, d'une part, d'optimiser l'utilisation publique de ces espaces et d'autre part, d'assurer la compatibilité des différentes fonctions présentes dans la zone.

La Commission estime prématurée la destruction de l'immeuble ONSS, alors qu'il est issu du PPAS France de 1996. Elle trouve, en effet, que la courte durée de vie envisagée à cet immeuble pose problème en terme environnemental (énergie grise, etc..).

Elle partage, par ailleurs, la vision du SD d'opérer une percée depuis la gare vers l'avenue Rossini, et donc vers la maison communale. Cette percée pourrait être réalisée en transformant le bâtiment existant.

Mobilité

La Commission demande que le plan de mobilité soit approfondi et que le plan Iris2 soit mis à jour. En effet, il ne tient pas compte des grands projets prévus le long du Canal (Biestebroek, Abattoirs, ..), tels qu'annoncés au projet de PRDD. Elle demande qu'une étude d'impact soit réalisée.

Elle demande aussi que la mise en oeuvre de ce plan de mobilité se fasse selon une chronologie raisonnée.

1. Régulation du flux en amont

Le Schéma Directeur « vise à renforcer et intégrer mutuellement les modes de transports publics, de manière à réaliser un lieu d'intermodalité sans précédent à Bruxelles, allant de l'échelle locale à l'internationale ».

Il souligne également que « le projet de mobilité repose sur un concept simple mais indispensable: la ville commence au Ring et pas à la Petite Ceinture. La limitation de la circulation en amont du quartier est un préalable à toutes les mesures de mobilité prises au sein du territoire de gare. La réalisation du parking de transit et l'aménagement du boulevard industriel avec une navette en site propre sont indispensables à la pacification de la surface d'échanges. Elles devront donc faire l'objet des premières mesures engagées ». Le SD soutient encore que « pour renforcer l'attractivité de la navette P+R et crédibiliser l'utilisation du parking de dissuasion, il s'agira d'étudier la possibilité de créer un site propre bilatéral sur le boulevard

industriel, dont le profil automobile passerait alors à 2X1 voies ».

La Commission s'interroge fortement sur la régulation du flux de transit en amont pour éviter des embouteillages dans le quartier Midi, sans aucune étude d'impact préalable. Il est également étonnant que l'on ne prenne pas en compte l'impact des projets aux alentours, tels que la piétonisation du centre-ville et un futur éventuel aménagement de la Petite Ceinture.

Par ailleurs, la Commission craint que l'augmentation, tant quantitative que qualitative, des transports publics soit insuffisante par rapport à la suppression programmée d'un grand nombre de bandes de circulation automobile, surtout au regard de l'augmentation de la densité prévue sur la zone.

De plus, la Commission s'étonne du peu de prise en compte, dans ce SD, du RER et, en particulier, de sa dimension intra-urbaine. Elle estime, en effet, que le RER mériterait une place plus importante dans le SD.

On peut également noter le fait que le statut international et d'unique accès au TGV en Région Bruxelloise de cette gare, continuera d'attirer un certain afflux de transport automobile qui doit donc être pris en compte (kiss & ride de qualité et maintien d'un accès automobile minimum). Il faut, par ailleurs, prendre en compte la question des livraisons et étudier les possibilités d'un report modal.

Parallèlement, le transfert entre les autres moyens de transport publics et la gare doivent être de qualité (prise en compte du déplacement de bagages parfois lourds et encombrants, de poussettes d'enfants, etc.).

Comme prévu dans le PCD d'Anderlecht, récemment approuvé par le Gouvernement, le boulevard Industriel deviendra un vrai boulevard urbain. La Commission s'interroge, dès lors, sur l'utilité d'un site propre à cet endroit ainsi que sur la capacité pour la rue Bara d'accueillir le report de circulation prévu par les auteurs du SD.

Si l'on veut réaliser les principes de mobilité décrits dans ce SD, il est indispensable que les alternatives, comme, par exemple, celle du parking de transit qui est proposé et qui ne figure pas dans le plan « P+R », récemment approuvé par le gouvernement, soient réalisées.

2. Terminus des cars

Le SD défend l'idée de relocaliser le terminus des lignes de cars réguliers sur un site aménagé en dehors du quartier de la gare.

La Commission demande qu'une solution soit trouvée, au niveau régional, pour localiser les lignes de cars de longue distance des compagnies privées qui seraient écartés du quartier. Une alternative de localisation correctement connectée à la ville doit être prévue, d'autant que le marché des cars de longue distance est en croissance. La Commission suggère que soit étudié un aménagement couplé avec le parking de transit prévu en amont.

3. Rue Couverte

La Rue Couverte est aujourd'hui un espace dévoué aux transports, un espace inconfortable, à la fois vaste et étroit. Il longe pourtant la totalité de la gare et assure son vis-à-vis avec un grand quadrilatère bientôt réinvesti. Une fois libérée de la circulation des tramways, taxis et bus, la Rue Couverte pourrait devenir un élément d'architecture en soi : une pièce maîtresse dans la valorisation des espaces publics autour de la gare.

La Commission estime intéressant le nouveau statut de la Rue Couverte, nouvel espace public libéré de toute circulation. Elle pourra assurer, ainsi, un lien entre les divers espaces du quartier et en particulier entre la gare et le grand quadrilatère.

Patrimoine

La Commission souscrit à l'option de conserver un maximum de la richesse patrimoniale existante, notamment les éléments de la gare et l'ensemble cohérent des ouvrages liés à la jonction Nord-Midi des architectes Blomme et Petit, y compris le Tri postal et les quadrilatères.

La Commission attire l'attention sur l'importance de préserver les perspectives visuelles créées durant le 19^{ième} siècle. Elle suggère de mieux affirmer l'axe « Petite Ceinture / maison communale d'Anderlecht, constitué par l'axe du boulevard Jamar (67m de large), et de la rue de Fiennes(20m). Elle demande, ainsi, de renoncer au bâtiment sur la trémie de tram au milieu du boulevard Jamar, tel que prévu au SD.

En ce qui concerne le tracé de l'ancienne place de la Constitution, qui couvrait les deux côtés du petit quadrilatère, elle demande de garder l'alignement ancien de l'îlot Argonne, Jamar, Esplanade de l'Europe, lequel se prolonge par l'alignement de l'îlot Jamar, rue de l'Autonomie, Boulevard du Midi.