



LA GARE HABITANTE
SCHÉMA DIRECTEUR POUR LE QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

SYNTHÈSE, JANVIER 2016

BRUXELLES MIDI

ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR LE QUARTIER DE LA GARE DU MIDI

L'AUC
NFA
BUREAU BAS SMETS
EGIS
8.18
TRANSSOLAR
BOLLINGER ET GROHMANN
ENCORE

Préambule:

UNE VISION POUR BRUXELLES MIDI

I. BRUXELLES MIDI : LA GARE HABITANTE

II. PRINCIPES DIRECTEURS POUR UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

1. Une gare interface connectée et intégrée
2. Un espace publique d'échelle métropolitaine
3. Un quartier de gare composite
4. Concept habitant

III. GOUVERNANCE, OPÉRATIONNALITÉ ET PHASAGE

1. Temporalité et opérationnalité
2. Etat 2018-20
3. Etat 2025

ANNEXES

UNE VISION POUR BRUXELLES MIDI

Le Schéma directeur qui nous a été commandé pour le quartier de la gare du Midi cherche avant toute chose à élaborer **une vision pour un quartier central de la métropole bruxelloise, un quartier à la croisée de 4 communes** (Saint Gilles, Anderlecht, Forest et Bruxelles).

Ce quartier cristallise depuis de nombreuses années des enjeux forts de transformation urbaine, de développement urbain et de requalification de l'espace public, portés par différents acteurs qu'ils soient publics et privés. La volonté du groupe SNCB de rationaliser ses occupations et de les concentrer autour de la gare du midi et l'appui de cet objectif par la Région constitue un des enjeux majeurs du quartier. La construction potentielle d'une nouvelle gare internationale, bien qu'optionnelle à ce stade car non officiellement validée par la SNCB, en est un autre. Néanmoins, les différents projets qui existent émanant d'Eurostation et du groupe SNCB ou ceux de développeurs immobiliers privés ont été conçus, jusque aujourd'hui, sans réelle cohérence et sans vision d'ensemble du devenir de ce quartier central de la métropole bruxelloise.

Le premier objectif du Schéma directeur est d'apporter aux collectivités que sont tout d'abord les deux communes concernées au premier chef que sont Saint-Gilles et Anderlecht, la commune de Bruxelles et la Région maître d'ouvrage de cette réflexion, un cadre général dans lequel devront s'inscrire les différents projets dans le temps.

Ce cadre général de cohérence définit plus une VISION, qu'un PLAN FIXE pour ce quartier : il doit définir les grands objectifs (urbains, en termes de mobilités, d'équilibre programmatique, d'espace public) auxquels l'ensemble des projets privés ou publics devront contribuer dans le court comme dans le long terme.

L'objectif prioritaire du Schéma directeur est de faire du quartier de Bruxelles Midi, un quartier mixte, un quartier divers, un quartier qui tire parti de ses potentialités habitantes. C'est pour cette raison que nous avons introduit cette notion de *gare habitante*, de gare internationale qui trouve une insertion urbaine, architecturale et paysagère

dans un véritable quartier intercommunal, habitant, stimulé et stimulant.

Le Schéma directeur n'est pas un PLAN, au sens où on l'entend, il s'inscrit dans un processus qui accompagne le projet de transformation de la gare comme celle du quartier dans une temporalité longue de 10 ans. Le Schéma directeur est un cadre vivant, une matrice dynamique qui accompagne les différents projets dans le temps. Le Schéma directeur peut être actualisé chaque année en fonction des évolutions des projets et du contexte, ce qui permet à l'ensemble des acteurs et parties (collectivités, Région, SNCB, Région, acteurs privés, populations, etc.) concernés par la transformation de ce territoire d'agir dans une cohérence qui se construit collectivement autour d'objectifs partagés. La méthode mise en place est une série d'ateliers et de rencontres récurrentes avec les différents acteurs et porteurs de projet afin de construire et de porter ensemble cette VISION sur la base des grands principes énoncés par le schéma directeur.

Le Schéma directeur dessine une VISION pour le territoire de la gare de Bruxelles Midi : il est conçu comme une boîte à outils partagée et cumulative, il permet de faire face à différentes catégories d'enjeux :

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE SPATIALISATION

Le Schéma directeur fixe les orientations structurantes de la stratégie de développement du projet d'aménagement du quartier de Bruxelles Midi – maillage des espaces publics, continuités entre les espaces de la gare et les espaces publics, les grandes masses de la programmation permettant d'inscrire dans le quartier un équilibre entre logements, bureaux et commerces, densités, plan paysage, accès par différents modes, l'optimisation de l'intermodalité, etc .

Il s'agit d'un document de synthèse évolutif donnant, à l'instant T une image globale du projet et précisant les différentes stratégies à l'œuvre.

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE DÉCISION

Le Schéma directeur doit être le lieu de prise de décision autour du projet. Il permet d'identifier puis de construire les effets de synergie et de complémentarité entre différents projets (la programmation menée en parallèle du schéma directeur en est un bon exemple), il permet dans le même temps d'identifier les risques d'incohérences. Il permet de comprendre et de débattre des grands équilibres de la programmation et de la spécialisation du projet, notamment à travers les interactions dans les différentes échelles qu'il engage. C'est le lieu où doivent se discuter et se construire les coopérations entre les communes engagées pour envisager un quartier métropolitain étendu et non une addition de fragments autonomes.

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE PARTAGE ET DE DISCUSSION

Le Schéma directeur est le document ou le cadre de référence traduisant et affirmant les orientations fixées par les collectivités (communes et Région), à partir duquel les discussions et négociations peuvent s'engager avec les acteurs publics, les partenaires privés et les populations pour une mise en œuvre du projet rapide, ambitieuse et porteuse d'avenir pour le territoire étendu.

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE SUIVI

Le Schéma directeur est un document ouvert, évolutif et actualisé régulièrement, pour tenir compte du fait que toutes les données d'un projet de long terme ne peuvent pas être anticipées et maîtrisées dès le départ. Il s'affine et se consolide progressivement au cours de sa conception et puis au cours de sa mise en œuvre. Néanmoins le Schéma directeur oppose aux différents porteurs de projets des principes forts, des exigences volontaristes, tant dans l'équilibre programmatique recherché, dans la qualité architecturale recherchée, dans la qualité et le confort des espaces publics proposés, que dans les exigences environnementales attendues.

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE GESTION ET DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

Le Schéma directeur doit être un outil de « monitoring » permanent pour la gestion et le suivi de la stratégie environnementale du projet. Il fixe les grandes stratégies environnementales (géographie, paysage, énergie, exigences performancielles des bâtiments, confort des espaces publics, etc.).

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL DE PROSPECTIVE

Le Schéma directeur permet d'articuler les données de la situation actuelle et celles de son devenir dans le futur. Il articule le temps très court avec la nécessité d'une opérationnalité rapide et le temps long de l'inscription de ce territoire comme espace stratégique de la métropole bruxelloise.

Il se fonde à la fois sur sa capacité à agir rapidement, dans les conditions actuelles des besoins, des priorités, des moyens de la collectivité, des attentes des acteurs privés, et sur la prospective d'une évolution de ces conditions du fait d'éléments programmatiques nouveaux et attractifs comme l'insertion d'une nouvelle gare internationale dont il faudra, dans les semaines et mois qui viennent, et si son implantation est confirmée, penser l'insertion architecturale, urbaine et programmatique dans le territoire étendu.

- LE SCHÉMA DIRECTEUR COMME OUTIL AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Enfin, le Schéma directeur est aussi un outil de communication et de promotion du projet Bruxelles Midi auprès des acteurs publics, des investisseurs et acteurs du développement économique et du développement urbain mais aussi de la population; en ce sens, le Schéma directeur se propose à la fois comme support et comme véhicule du projet Bruxelles Midi, comme levier dans sa dynamique opérationnelle.

A ce stade des réflexions, le Schéma directeur considère deux Etats temporels distincts et indépendants :

un **ETAT 1** qui correspond aux projets qui doivent s'accomplir dans les 5 années qui viennent, dans un horizon qui se situe entre 2018 et 2020. L'ETAT 1 correspond en grande partie à ce nous pourrions appeler l'avant gare actuelle. L'ETAT 1 opère un changement très substantiel dans le paysage bruxellois et dans le quartier de la gare Midi ; il est prévu dans cette première phase de transformation :

- l'aménagement de l'espace public (la réorganisation de la place Bara, le franchissement du Boulevard du Midi, le réaménagement de l'Esplanade de l'Europe, la transformation de la rue couverte en véritable espace public donnant accès à la gare comme aux futurs programmes qui vont s'installer dans le grand quadrilatère),
- l'aménagement du nouveau pôle multimodal (tram, taxi, bus, métro et gare),
- l'aménagement et la modernisation des espaces de la gare Bruxelles Midi,
- des développements immobiliers sur Fonsny portés par Eurostation et SNCB complétés par la réhabilitation du tri postal,
- un projet mixte (bureaux + logements + commerces + services) sur la parcelle Victor,
- un projet mixte (logements, commerces et équipement culturel privé) sur Jamar,
- le renforcement du marché Midi comme initiateur urbain du quartier,
- l'installation d'une halle alimentaire 7j/7 dans le grand quadrilatère doublée de commerces HORECA et autres ouverts sur l'esplanade de l'Europe.
- ...

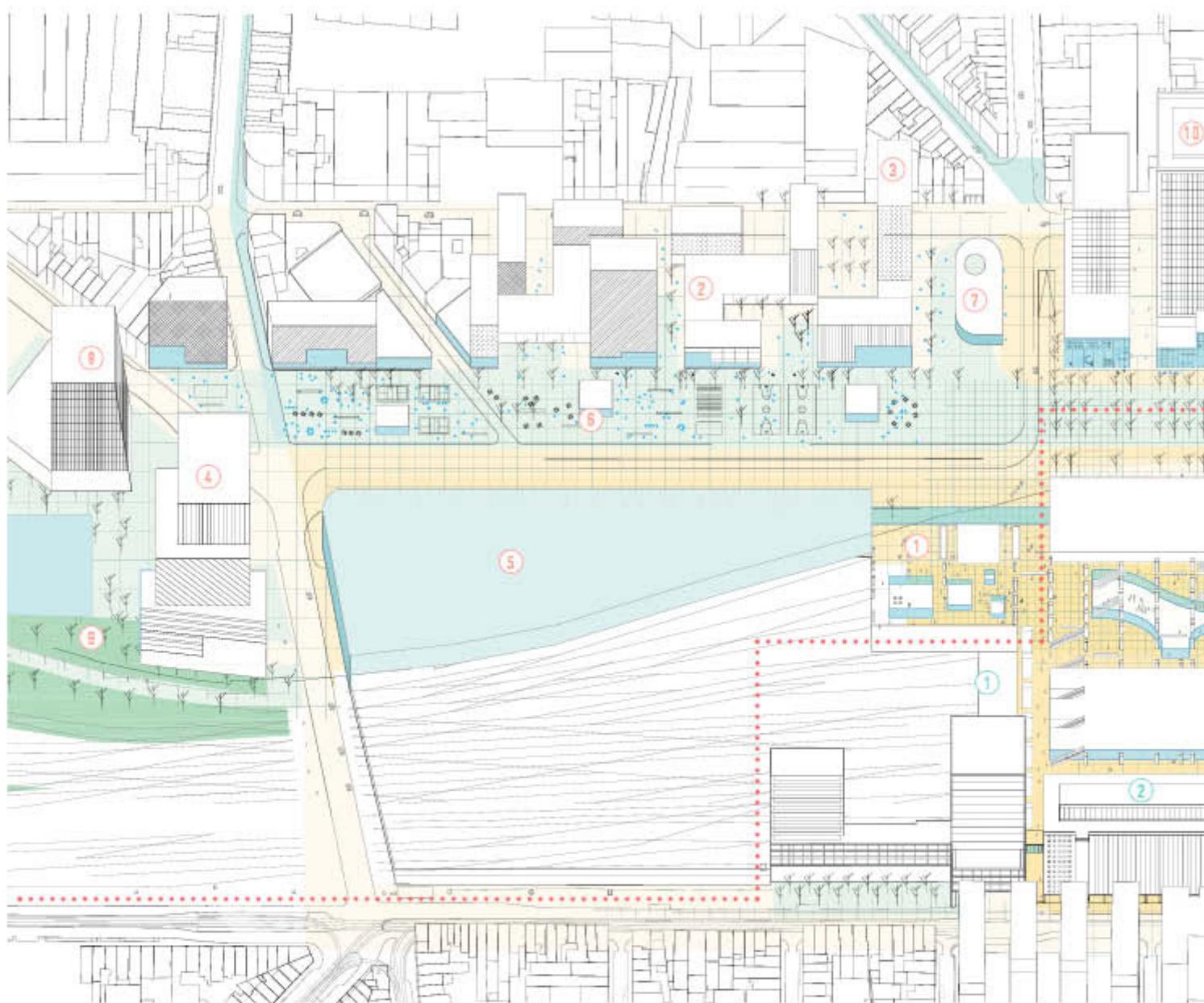
ETAT 2 dont le terme prévisionnel est à horizon de 10 ans, soit 2025 dont l'ambition principale est de renforcer la vision de la Gare Habitante par un développement sur les parties Sud du quartier de la gare Bruxelles Midi. "L'arrière gare" (ou gare "côté Senne") est un quartier sous-valorisé qui ne fait actuellement pas partie du territoire de la gare Bruxelles-Midi; il en est totalement déconnecté. L'entrée/sortie de gare de ce côté est sous utilisée et très peu mise en avant. Pourtant, ce quartier

est en pleine mutation et comporte des disponibilités foncières bien plus importantes que les espaces à proximité directe de la gare et de l'entrée de gare "côté Pentagone" dont l'évolutivité est limitée.

"L'arrière-gare" regroupe un grand nombre de parcelles mutables, si l'on prend en compte la totalité des bâtiments en mauvais état ainsi que les bâtiments qu'occupe la SNCB amenés à devenir vacants d'ici quelques années. L'îlot des deux gares abrite des bâtiments tertiaires récents mais on peut d'ores et déjà anticiper leurs mutations, surtout dans la perspective d'une densification et intensification du caractère habité du territoire de gare. Parce qu'ils ont le potentiel d'accueillir un nombre très important de logements à proximité de la gare (l'îlot France-Bara se situe en sortie directe de la gare "côté Senne" et l'îlot des deux gares à moins de 400m), le développement des îlots de "l'arrière gare" ou de la "gare côté Senne" représente un enjeu important pour la mise en place d'un territoire de gare "habitante". Ils constituent le réservoir de logements principal du quartier.

Le Schéma directeur comme document vivant et dynamique, (actualisable tous les ans) permet de travailler simultanément à ces deux états, l'un entrant dans une phase opérationnelle très rapidement, l'autre devant se construire dans les semaines et mois qui viennent, pour en arrêter les grands principes permettant aux différents projets de se développer dans une temporalité maîtrisée par les différents acteurs impliqués.

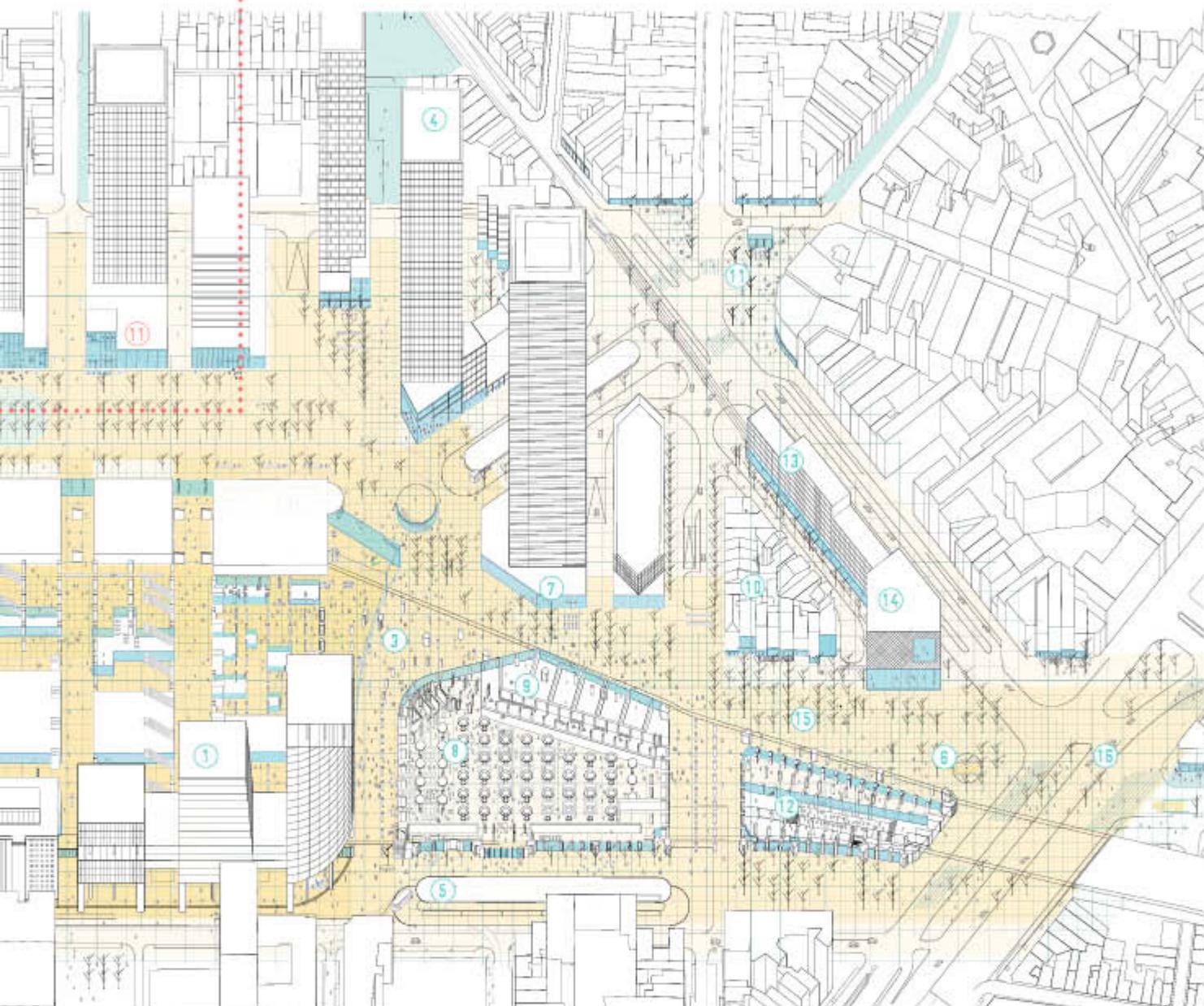
Parallèlement et simultanément au développement et au suivi de l'ensemble des projets des deux états, devront être mis en place les outils qui permettront de cadrer la mise en oeuvre du schéma directeur ainsi que les outils de gestion correspondants (PPAS, concept habitant, cercle de qualité architecturale, société de gestion des espaces publics etc..)



ETAT II

- ① LOBBY INTERNATIONAL
- ② ILÔT FRANCE-BARA: DÉVELOPPEMENT À DOMINANTE RÉSIDEN-
TIELLE
- ③ POTENTIEL DE BUREAUX
- ④ BUREAUX
- ⑤ ZONE TECHNIQUE (TOC...)
- ⑥ PARC MÉTROPOLITAIN
- ⑦ ÉQUIPEMENT GARE
- ⑧ ÉQUIPEMENT
- ⑨ AMORCE DU PARC DES RAILS
- ⑩ BLOC 2: 2 TOURS DE LOGEMENTS
+ 2 TOURS DE BUREAUX
- ⑪ SKYLINE BAS: SERVICES ET COMMERCES

ETAT II | ETAT I



ETAT I

- | | |
|---|---|
| <p>① FONSNY: 87 000 M² DE BUREAUX
+ 16 000 M² DE LOGEMENTS ÉTUDIANTS
+ YOUTH HOSTEL</p> <p>② RÉHABILITATION DU TRI POSTAL</p> <p>③ LOBBY/RUE COUVERTE</p> <p>④ VICTOR: 65 000 M² DE BUREAUX
+ 37 500 M² DE LOGEMENTS</p> <p>⑤ RÉORGANISATION DU PÔLE MULTIMODAL</p> <p>⑥ PROJET CONSTITUTION (ENTERREMENT DU TRAMWAY +
NOUVELLES STATIONS DE MÉTRO)</p> <p>⑦ SKYLINE BAS TOUR DU MIDI</p> | <p>⑧ HALLE ALIMENTAIRE AU SEIN
DU GRAND QUADRILATÈRE 6 000 M²</p> <p>⑨ PARKING VÉLO 1500 M²</p> <p>⑩ RÉHABILITATION DE L'ÎLOT JAMAR</p> <p>⑪ RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE BARA</p> <p>⑫ OUVERTURE DU PETIT QUADRILATÈRE À
DES INITIATIVES LOCALES</p> <p>⑬ IMMEUBLE JAMAR: 10 000 M² DE LOGEMENTS</p> <p>⑭ ÉQUIPEMENT CULTUREL PRIVÉ 3000 M²</p> <p>⑮ ESPLANADE DE L'EUROPE/
RÉORGANISATION DU MARCHÉ</p> <p>⑯ FRANCHISSEMENT DU BOULEVARD DU MIDI</p> |
|---|---|



MARKT

BRUXELLES MIDI : LA GARE HABITANTE

La gare de Bruxelles Midi tient une position très particulière dans la géographie et la structure urbaine bruxelloises.

Si Bruxelles Nord se présente comme un «mini-Manhattan» exprimant la modernité de la métropole, et Bruxelles Centrale comme une «gare connectrice» au cœur du centre-ville, Bruxelles Midi se présente, elle, comme une «gare interface» entre le centre (le Pentagone) et les faubourgs du sud de Bruxelles, entre Saint-Gilles et Anderlecht.

Bruxelles Midi est située au cœur d'un quartier populaire et habité, notamment identifié par la présence du marché du Midi. La transformation de Midi s'est engagée, à la fois sous la forme d'un début de reconquête du quartier d'habitat situé à l'ouest de la gare et sous la forme d'initiatives immobilières de grande ampleur (projet Victor, îlot France-Bara, projet Fonsny...).

Ce «réveil» du quartier s'opère assez naturellement à partir de la gare, dont les derniers développements remontent à l'arrivée du Thalys. Un ambitieux projet de restructuration et de développement porté par la SNCB et Euro Immo Star - Eurostation, fait de la Gare de Bruxelles Midi un élément déclencheur et fédérateur essentiel dans la dynamique urbaine du quartier.

La position de la gare dans Bruxelles et au sein du quartier Midi, le pôle d'échanges multimodal qui s'organise à cet endroit, la mixité du tissu urbain autour de la gare, le potentiel de développement que recèle le quartier tant du point de vue de l'immobilier tertiaire que pour l'habitat, les enjeux de mise en relation de quartiers séparés par la gare et le faisceau ferré... Cette situation spécifique nous conduit à proposer l'idée d'une «Gare Habitante», c'est-à-dire d'une gare qui, au delà des fonctionnalités qu'elle se doit d'assurer, se propose comme une véritable polarité urbaine, un lieu d'échanges et de rencontre, une destination et une adresse métropolitaine, un quartier d'affaire autant qu'un quartier habité, un espace public animé et intense autant qu'un pôle multimodal hyper-efficace.

Bruxelles Midi, *Gare Habitante*, c'est :

Une gare desserrée, étendue vers le nord par une nouvelle façade, réadressée sur le Pentagone du centre-ville, et vers le sud, pour ouvrir vers l'intégration urbaine des faubourgs industriels jusqu'au canal, et trouvant à travers cet étirement le moyen d'inscrire plus durablement le quartier dans la géographie bruxelloise et le paysage de la vallée de la Senne.

Un hub d'interconnexion entre réseau européen, réseau régional et réseau local des transports urbains, hyper efficace, réorganisé pour faire une place plus clairement assumée et plus qualitative aux piétons, aux circulations douces, aux espaces publics et au paysage.

Une «surface d'échanges» qui déploie ses ramifications pour aller chercher les espaces publics emblématiques des quartiers comme le Parvis de Saint-Gilles, la place du Conseil, le parc de Forest, les futures gares RER toutes proches (Curughem, Petite-Ile, Wiels, Forest-Midi), les équipements culturels voisins (le Wiels, le projet des abattoirs), les lieux de travail et le centre-ville.

Une gare plus lisible et plus visible dans la ville, qui joue son rôle d'interconnexion, non seulement entre des transports mais aussi entre des quartiers.

Une gare réorientée et remaillée, qui ouvre de nouvelles galeries confortables et équipées pour rendre son propre espace plus lisible, plus efficace et plus accessible en reliant l'est et l'ouest et en trouvant des prolongements dans l'espace public entre Saint-Gilles et Anderlecht.

Une gare espace public au cœur d'un quartier animé, vivant et divers, un lieu de vie qui, par ses services, ses commerces et ses espaces, son paysage et son architecture, apporte du confort autant pour les voyageurs et les navetteurs que pour le public, habitants du quartier ou de la ville, et renouvelle à travers cela son identité propre.

Une gare «hybridée» et contemporaine, qui joue très efficacement son rôle de lieu du transport tout en intégrant de nouvelles fonctions de travail, de services, de commerce, de loisirs, de culture et de sociabilité (le marché du Midi est pour cela un point d'appui très fort)... pour devenir un véritable hub de vie, d'activités et de culture urbaine au cœur d'un quartier contemporain, actif et habité, en rupture avec la notion de «quartier d'affaires» mono-fonctionnel.

BRUXELLES MIDI DANS LE SYSTÈME DES QUARTIERS DE GARES BRUXELLOISES

Bruxelles est traversée du Nord au Sud par un large faisceau ferré, qui place la ville au cœur du réseau de mobilité de l'Europe. Très bien connectée à l'ensemble des places de décisions économiques et politiques d'Europe, l'atout du réseau ferroviaire à Bruxelles n'est plus à démontrer. Les gares de Bruxelles apparaissent dès lors comme les lieux qui mettent à portée de Bruxelles et de ses habitants les possibilités d'une économie mondialisée. Elles agissent comme des espaces de frottements entre les voyageurs et les habitants, dont les rôles deviennent interchangeable dans l'espace de la gare : elles sont les lieux de la transfiguration des habitants en voyageurs et des voyageurs en découvreurs ou habitués d'une ville.

L'étude des gares bruxelloise permet de dégager un fait singulier dans le rapport que celles-ci entretiennent avec leur contexte. A la différence des gares parisiennes qui se présentent comme une collection d'objets autonomes et homogènes mis en scène dans le spectacle haussmannien par leur parvis ou du chapelet de gares de la Yamanote line à Tokyo comme autant de mégastructures programmées et hybrides, les gares de Bruxelles développent autour d'elles des environnements particuliers : on devine être

dans le quartier de la gare du Nord par la structure de l'espace public ou par la profusion des tours, comme on devine être dans le quartier de la gare Centrale par les déambulations dans les passages et bâtiments à haute valeur culturelle : galerie Ravenstein, Mont des Arts, promontoire du Palais de Justice...

Quelle pourrait dès lors être l'identité particulière du quartier de la gare du Midi? Aujourd'hui, la coprésence de la connexion TGV, du marché et de la tour du Midi présuppose la possible co-existence de faits métropolitains multiples.

A la manière des deux autres gares bruxelloises, le projet de quartier de gare du Midi, doit être l'expression d'une manière de faire la ville. Si le quartier de la gare du Nord et celui de la gare centrale projetaient une vision unilatérale et homogène, nous considérons que le quartier de la gare du Midi peut aujourd'hui être pensé comme plus ouvert, plus polyphonique.

Tirer parti des déjà-là offre la possibilité de penser le quartier de la gare du Midi comme composite, résolument habitant, mais aussi connecté et visible.



1867 - 1871
CHANTIER DU VOUTEMENT DE LA SENNE

1840
station des bogards



1835
GARE DE L'ALLEE VERTE
DEPART DU PREMIER TRAIN EN EUROPE

BXL NORD

1869
inauguration BXL MIDI



1846
BXL NORD



BXL CENTRALE

1950-1952
JONCTION NORD-MIDI

1952
TERMINUS → GARE DE PASSAGE



1952
BXL NORD



1952
INAUGURATION GARE CENTRALE



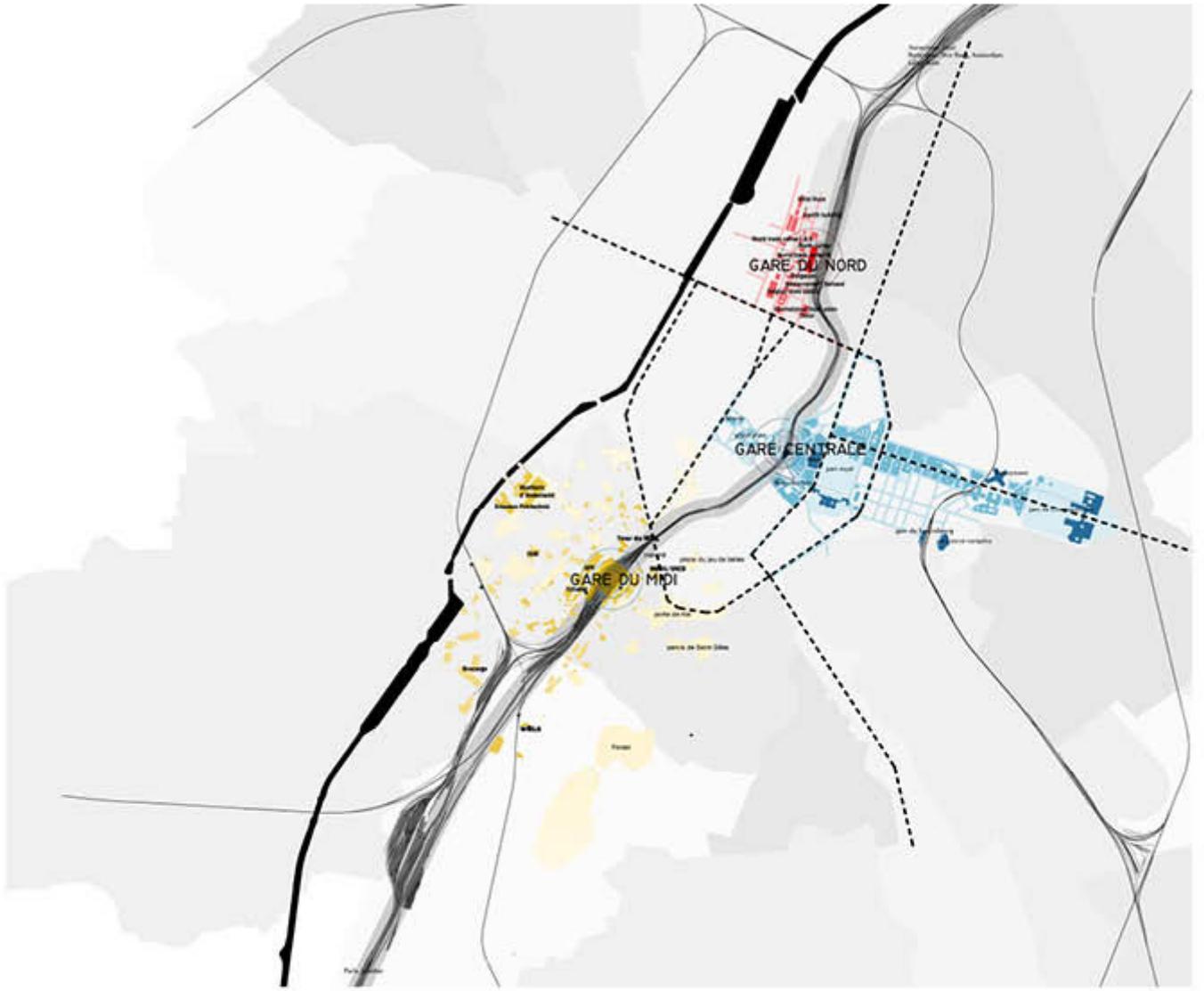
1960

1961
TOUR DU MIDI



1960
PROJET MANHATTAN





1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010

1991
ARRIVÉE DU TGV



1990 - 2000
PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN SECTEUR TERTIAIRE



1968
TOURS DES FINANCES
1971-72
MANHATTAN CENTER
WORLD TRADE CENTER I & II

1983
WORLD TRADE CENTER III

1994
TOURS BELGACOM

2003
TOURS ROGIER
2002
NORTH GALAXY TOWERS

1975
CONNECTION SOUTERRAINE AU METRO

2005 - 2009
RENOVATION : CONNECTION AU MONT DES ARTS

DYPTIQUES POUR UNE NOUVELLE IDENTITÉ

L'identité particulière de la gare de Bruxelles Midi et de son quartier peut trouver une forme singulière dans les vis-à-vis présentés ci-contre. Afin de définir les contours d'un projet qui articulerait au mieux les complexités présentes aujourd'hui, il convient de nommer dès le début de la réflexion les multiples logiques qui caractérisent le site de la gare et la métropole bruxelloise dans son entièreté.

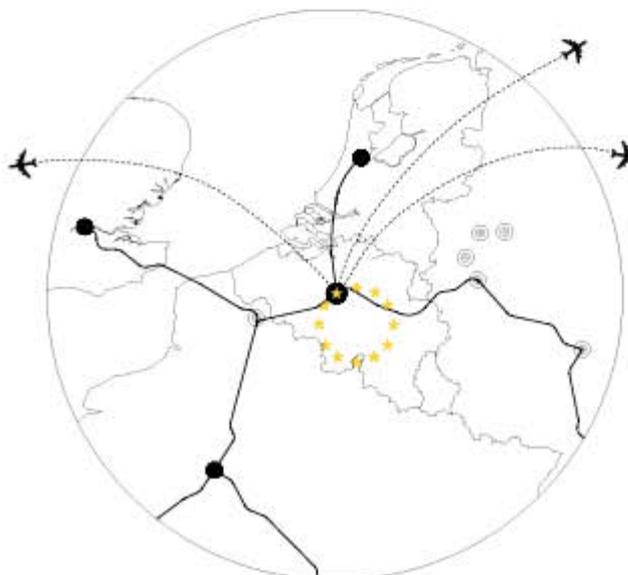
Une série de dyptiques pour construire l'identité spécifique de ce quartier de gare repensé :

- spécifique * mondial
- domestique * visible
- métropole bruxelloise * figure pentagone

Bruxelles Midi

SPECIFIQUE + MONDIALE

La gare de Bruxelles se positionne dans le réseau très spécifique des espaces publics bruxellois. Elle intervient comme un espace public singulier dans cette trame publique par sa connexion avec le réseau de mobilité belge, européen et mondial et tous les points accessibles grâce à ce réseau.



Bruxelles Midi

DOMESTIQUE + VISIBLE

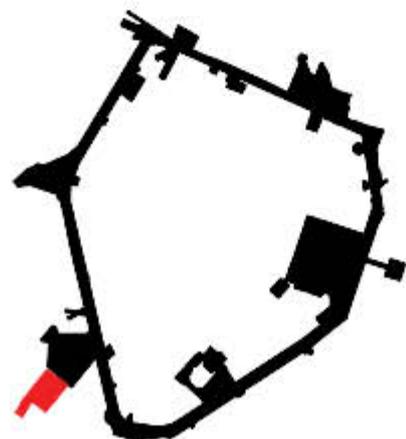
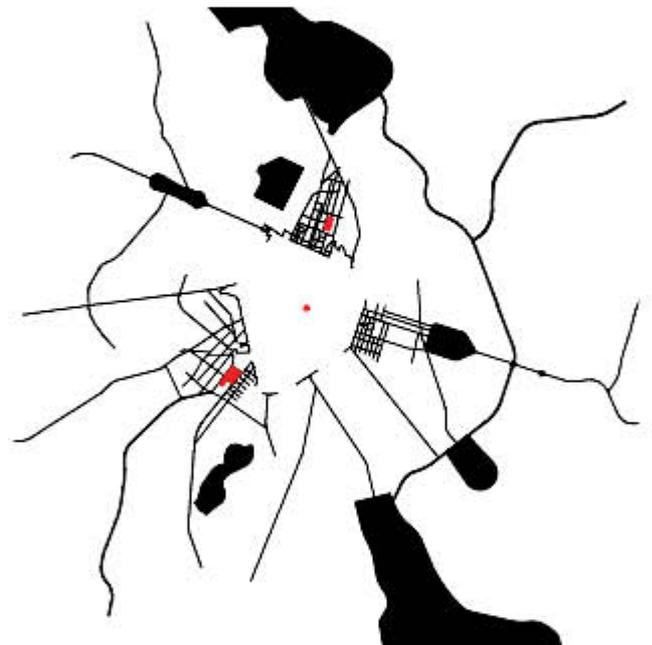
La gare de Bruxelles Midi peut élargir son influence dans un périmètre plus large que sa seule enveloppe. Elle peut intégrer par l'entremise d'un sol qualifié les quartiers alentours et de nouveaux développements, s'affirmant ainsi à l'échelle de Bruxelles comme un véritable quartier de gare.



Bruxelles Midi

MÉTROPOLE BRUXELLOISE + FIGURE PENTAGONE

La gare de Bruxelles bénéficie d'un double adressage : elle s'inscrit dans l'axe de mobilité qui traverse toute la métropole bruxelloise et elle est positionnée sur la figure historique centrale de la ville. Le projet de renouvellement doit chercher à construire l'adressage de la gare dans ces deux directions.





PRINCIPES DIRECTEURS POUR UN QUARTIER DE GARE HABITÉ

Si Bruxelles Midi recèle toutes les potentialités pour la construction d'une nouvelle identité et le développement d'un véritable quartier de "gare habitante", l'enjeu du projet est de mobiliser, révéler et intensifier les différentes réalités qui font la richesse et spécificité de ce territoire composite.

La connection et la mise en présence, à la fois de la gare comme hub de transport le plus complet de la métropole, de son pôle d'affaires en recherche de développement, et des quartiers populaires au sein desquels elle s'est insérée, ne visent pas leurs assimilations à une réalité unique mais aspirent plutôt à la confrontation enrichissante du domestique et du passager, du quotidien et de l'exceptionnel, du petit et du grand, du calme et de l'intense.

Le quartier de gare Bruxelles Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole Bruxelloise. Il ne doit plus être qu'un lieu de passage mais devenir un véritable quartier ancré, une adresse métropolitaine à la fois lieu d'échanges, d'habitat, et de travail. Le développement d'un tel territoire ne peut se réduire à l'intensification d'une seule composante ni accepter un processus de développement homogénéisant. Il faut pouvoir tirer parti de l'unicité de chaque situation, se nourrir de la diversité en présence, faire émerger les complémentarités tout en rassemblant les énergies et acteurs en cours et à venir autour d'une même vision, celle de "gare habitante".

L'articulation d'une considération particulière aux qualités locales et d'un regard nouveau sur ce que doit être un quartier de gare aujourd'hui, doit pouvoir faire émerger des dispositifs urbains innovants et inciter des nouvelles façons de pratiquer ce territoire. Afin que Bruxelles Midi devienne un quartier de gare contemporain, inscrit dans son environnement, au rôle et positionnement renouvelés à l'échelle de la métropole Bruxelloise, il convient d'établir un certain nombre de grands principes. Les quatre principes directeurs ou grands objectifs fixés par ce schéma directeur (une gare interface, un espace public d'échelle métropolitaine, un quartier de gare com-

posite, un quartier support d'un concept habitant) posent la base d'une vision et d'une construction commune d'un quartier de gare habitée. Quatre dispositifs urbains et spatiaux (la géographie comme structure publique, surface d'échanges, surface/sousface et double skyline) sont établis afin d'assurer la complémentarité et la co-production du paysage, de la mobilité, de l'espace public, de la programmation, du développement urbain et architectural dans la mise en place de ces grands principes directeurs et le développement d'une identité spécifique à la gare de Bruxelles Midi.

1. UNE GARE INTERFACE CONNECTÉE ET INTÉGRÉE

Le projet pour le quartier de la gare Bruxelles Midi a le potentiel d'activer de nouvelles relations entre urbain et paysage, entre figure centrale du pentagone et faubourgs, entre les quartiers de Saint Gilles, d'Anderlecht, de Forest et de Bruxelles. Il se positionne dans la métropole bruxelloise comme le centre névralgique d'une intégration urbaine du secteur sud, en s'appuyant sur les atouts existants comme le canal, les infrastructures culturelles, et la figure publique héritée.

Avec ses accroches viaires et paysagères renforcées, ses circulations et mobilités réorganisées et facilitées, le quartier de la gare Bruxelles Midi redevient un lieu de destination dans la métropole et un lieu central dans son environnement. Inscrite dans le maillage public des quartiers environnants, la gare met en mouvement différentes logiques qui étendent son influence. Elle est dès lors l'interface à la fois entre le ring et le pentagone, et entre les deux communes, Anderlecht et Saint-Gilles qu'elle mettait autrefois à distance.



2. UN ESPACE PUBLIC D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La réorganisation des flux et des accès dans et autour de la gare permet de les rendre à la fois plus efficace et plus confortable. 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.

En éliminant toute référence au parvis de gare traditionnel, cette surface d'échanges de la gare de Bruxelles Midi permet d'éviter l'écueil d'une différence de traitement et de définition entre "avant gare" et "arrière gare", côté est et côté ouest, et acquiert ainsi l'échelle et la visibilité des grands espaces publics bruxellois.



3. UN QUARTIER DE GARE COMPOSITE

Afin de renforcer la diversité des situations en présence et de devenir un quartier durable et habité, le quartier de gare se doit d'organiser sa densification et intensification.

Les gabarits mis en place permettent d'articuler les espaces habités de la surface d'échange et les nombreux rez-de-chaussée actifs du quartier avec la visibilité nouvellement construite par des bâtiments de grande hauteur. Ce double skyline s'adresse ainsi directement à la métropole bruxelloise. Le nouveau quartier de la gare du Midi s'affiche par sa densité équilibrée et se singularise par la diversité et l'identité de son rez-de-chaussée actif.

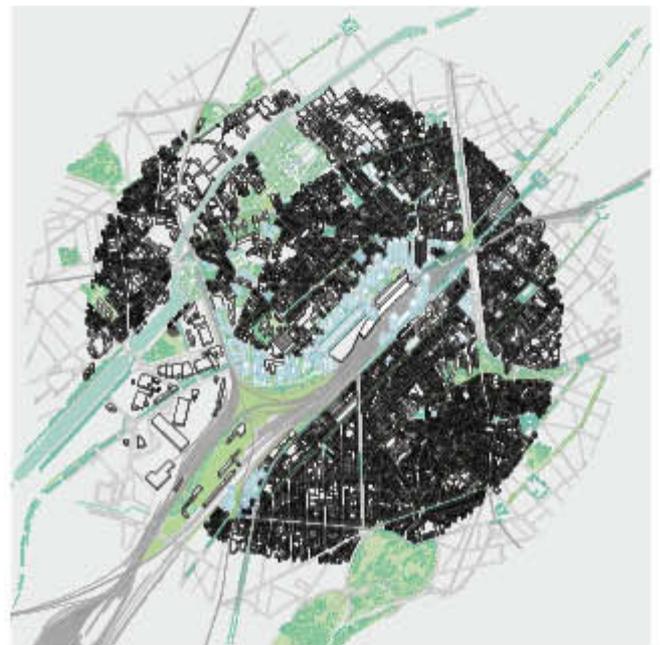
Une offre urbaine intensifiée, diversifiée et équilibrée aussi bien en termes de formes urbaines, d'architectures, de qualités de bureaux et de logements, que de services et de commerces assure l'attractivité du quartier.



4. CONCEPT HABITANT

L'ouverture de la gare permise par la réorganisation des flux et le déploiement de la surface d'échanges comme espace public métropolitain offrent la possibilité aux développements alentours de s'intégrer pleinement dans le territoire d'influence de la gare. Réciproquement, le développement des différents tissus à proximité directe et l'intégration des espaces voisins en mutation dans le processus de transformation de la gare habitante ont le potentiel d'asseoir cette nouvelle identité, et d'accompagner l'ancrage de la gare dans ses quartiers.

Le logement peut devenir à la fois l'opportunité et l'outil de transformation du territoire de gare. Par la mise en place d'une diversité de situations et expériences habitantes, d'une diversité de typologies et de qualités de logement, d'une réflexion fine sur son lien au grand territoire et sur le rapport des logements entre eux, et le développement des espaces communs et aménités publiques qui constituent un quartier habité, la nouvelle identité Bruxelles Midi se constitue progressivement. Une manière singulière d'habiter ce territoire se met en place, assurant l'intégration définitive du quartier de gare dans les pratiques résidentielles quotidiennes de ses habitants.

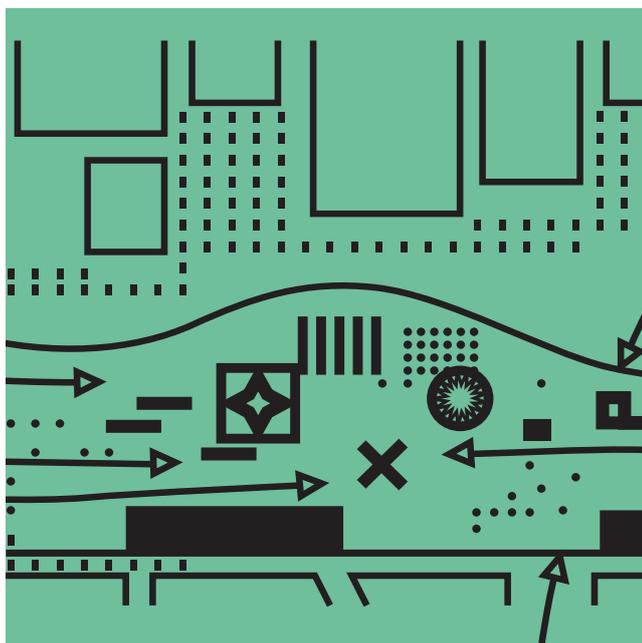


DISPOSITIFS POUR LE RENOUVEAU DU QUARTIER

LA GÉOGRAPHIE COMME STRUCTURE PUBLIQUE

La gare de Bruxelles-midi est un lieu majeur du réseau ferré traversant Bruxelles du nord au sud. Le réseau ferré suit la vallée de la Senne, et est l'une des deux infrastructures majeures, avec le canal, à rendre visible cette vallée d'une rivière aujourd'hui en majeure partie enfouie.

Le double mouvement des faubourgs vers le pentagone et inversement s'exprime au travers de la prise en compte de la Vallée comme fondement de la structure publique du projet. La vallée de Bruxelles devient un des supports pour ancrer l'espace public du quartier de la gare. Cette échelle métropolitaine du grand paysage qui trouve son expression dans la trame paysagère de l'espace public accompagne aussi la réorientation de la gare et de son quartier. Cette nouvelle direction est un moyen de qualifier les espaces publics au travers du paysage, mais permet d'effacer les notions d'avant et d'arrière de la gare, en reconnectant le quartier et la gare.

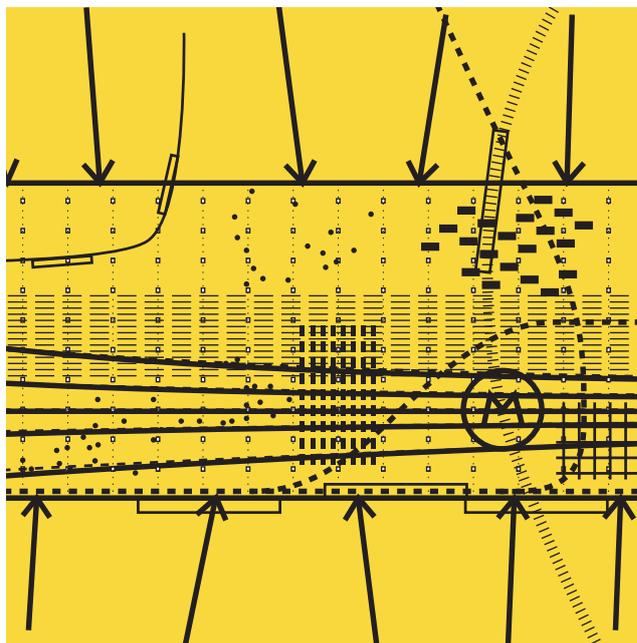


SURFACE D'ÉCHANGES

La surface d'échanges du quartier de gare Bruxelles Midi est plus qu'un sol qui se déploie. C'est un véritable territoire de gare qui s'étend depuis le pentagone jusqu'à l'îlot des deux gares, et qui vient s'accrocher aux nombreux espaces publics des deux communes Anderlecht et Saint-Gilles. La gare est visible et lisible dès l'amorce de ce territoire.

C'est un territoire pacifié, libéré des mobilités lourdes au profit des mobilités douces; un territoire qui desserre et organise les flux, les rend lisible. En organisant les livraisons et services techniques, il est aussi l'espace infrastructurel de la gare.

C'est un territoire équipé et informé, qui assure à la fois l'orientation du piéton et son confort. Il permet d'articuler toutes les composantes de l'espace public au sein de séquences d'espaces cohérents mais non uniformes.



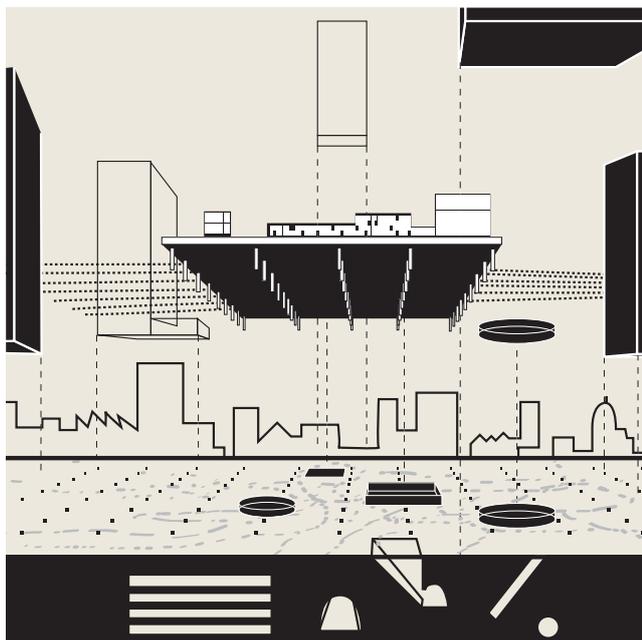
SURFACE / SOUS-FACE

La moitié du territoire de gare est abritée par l'empreinte de l'infrastructure ferroviaire. La surface d'échanges est ainsi autant constituée de sols à aménager que de sous-faces à traiter, auxquels s'ajoutent également les sous-sols dédiés aux réseaux de mobilité souterrains.

Les espaces en sous-face, vastes mais resserrés et sombres nécessitent un traitement particulier et une mise en lumière spécifique. Ils ont le potentiel d'être habités par des programmes ouverts sur l'espace public (halle alimentaire, espace vélo, restaurants) qui valoriseraient l'infrastructure du faisceau ferré et en feraient le premier acte fort de développement du quartier.

Les espaces en sous-sol quant à eux manquent de visibilité. Les liens entre le réseau métro/tram et la surface d'échange peuvent être facilités et les émergences être mises en évidence par un nouveau lobby de gare qui organiserait les mobilités et redistribuerait les flux.

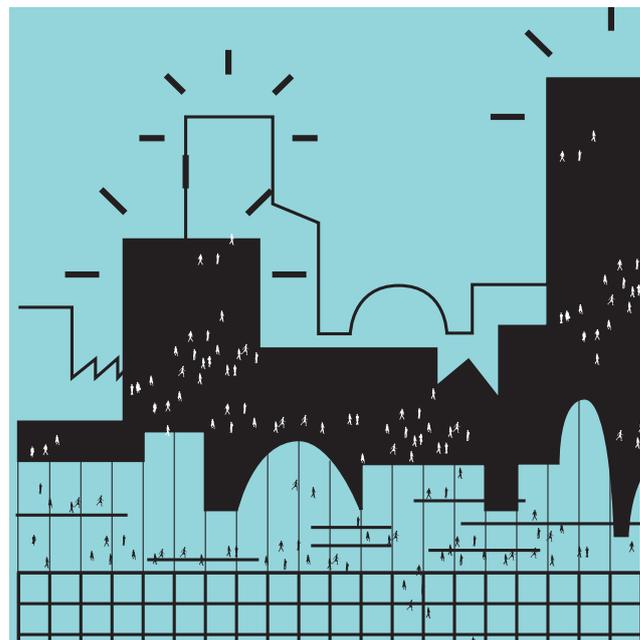
Entre les sous-sol de mobilité, la sous-face habitée et la surface d'échanges ouverte sur la ville, un environnement fluide est construit. Il concentre intérieur et extérieur, dessus et dessous, mobilité et commerce, habitants et voyageurs.



SKYLINE HAUT / SKYLINE BAS

Le skyline haut s'adresse à la grande échelle du paysage métropolitain. Il assure la visibilité lointaine de la gare et organise sa densité.

Le skyline bas assure l'intégration délicate des nouveaux développements avec les habitations existantes. Il est indissociable de l'animation et mise en place de la surface d'échanges, à la fois par l'identité architecturale qu'il développe et par la programmation ouverte qu'il permet. Bien que les socles qui le composent permettent d'articuler précisément chaque nouveau développement avec son environnement, en continuité avec l'espace public, ils ne sont pas pensés indépendamment. Leur architecture et programmation sont coordonnées à l'échelle du quartier. Le skyline bas rentre en résonance avec le tissu bruxellois existant et participe ainsi autant de la spécificité du quartier que les émergences qu'il accompagne.





© ADT-ATO

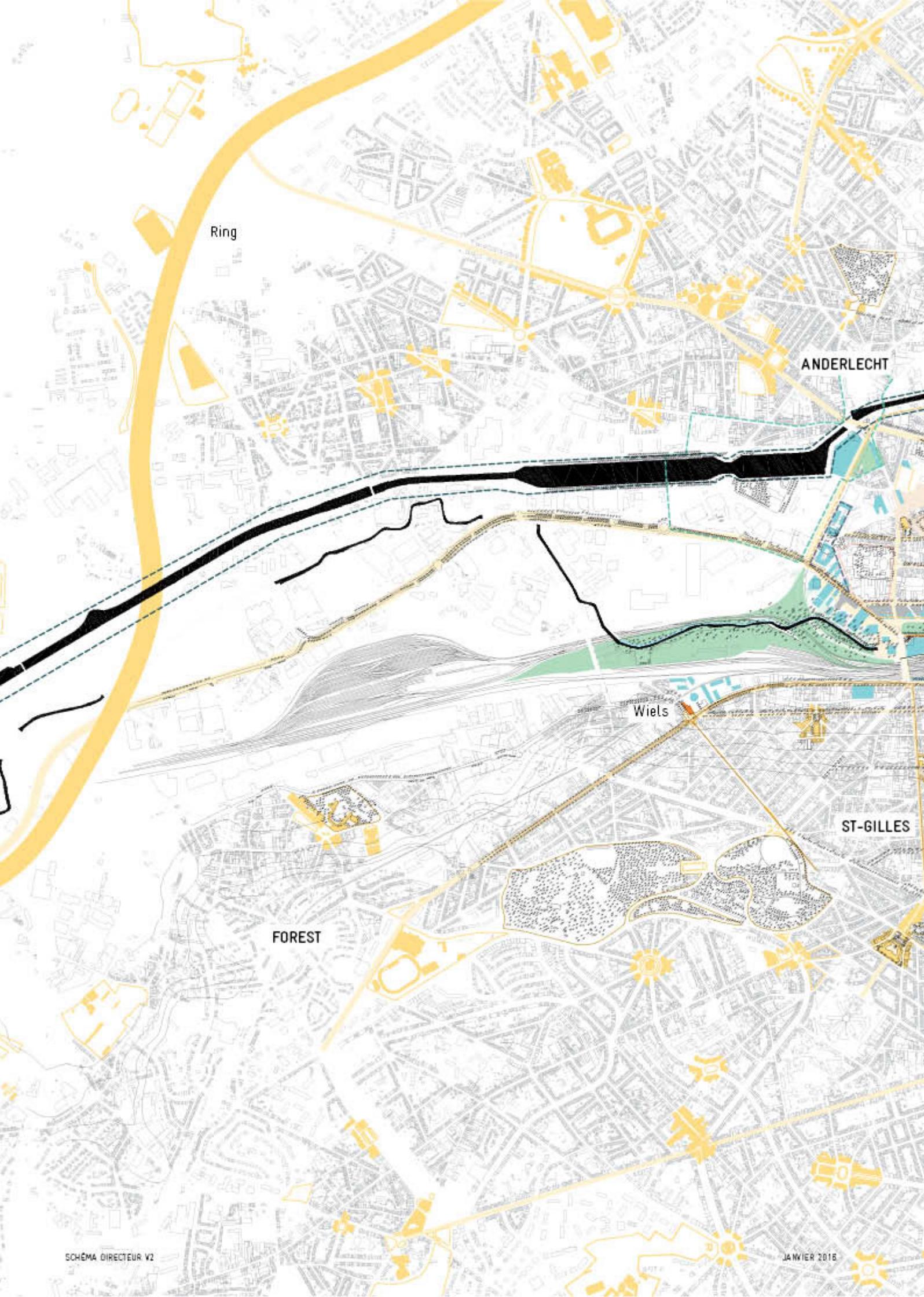
1. UNE GARE INTERFACE CONNECTÉE ET INTÉGRÉE

Aujourd'hui à la fois axe de transit privilégié mais congestionné entre le ring et le pentagone, et enclave piétonne entre des quartiers populaires, la gare de Bruxelles Midi est déconnectée de son environnement proche.

La gare de Bruxelles Midi doit poursuivre le double objectif de s'ancrer durablement dans le réseau d'espaces publics environnants tout en restant le point le plus connecté à l'ensemble de la métropole bruxelloise. Elle doit cesser de n'être qu'une porte d'entrée pour devenir une véritable portion pratiquée et habitée de la métropole; une interface qui assure la coexistence de réalités multiples.

La prise en compte de la géographie bruxelloise comme structure publique et la nouvelle orientation qu'elle donne au quartier assurent la lisibilité des connexions aux grands axes majeurs. Elles renforcent l'accroche au pentagone et amorcent la mutation des territoires industriels le long de la Senne jusqu'au canal.

La réorganisation des circulations et la hiérarchisation clarifiée des voies ont pour objectif la création d'une surface d'échanges pacifiée au sein de laquelle les circulations piétonnes et les connections à la métropole bruxelloise par modes de transport en commun sont favorisées. Le réaménagement de certaines voiries et places renforce les accroches de cette surface d'échanges aux territoires environnants en favorisant les franchissements et continuités des circulations douces.



Ring

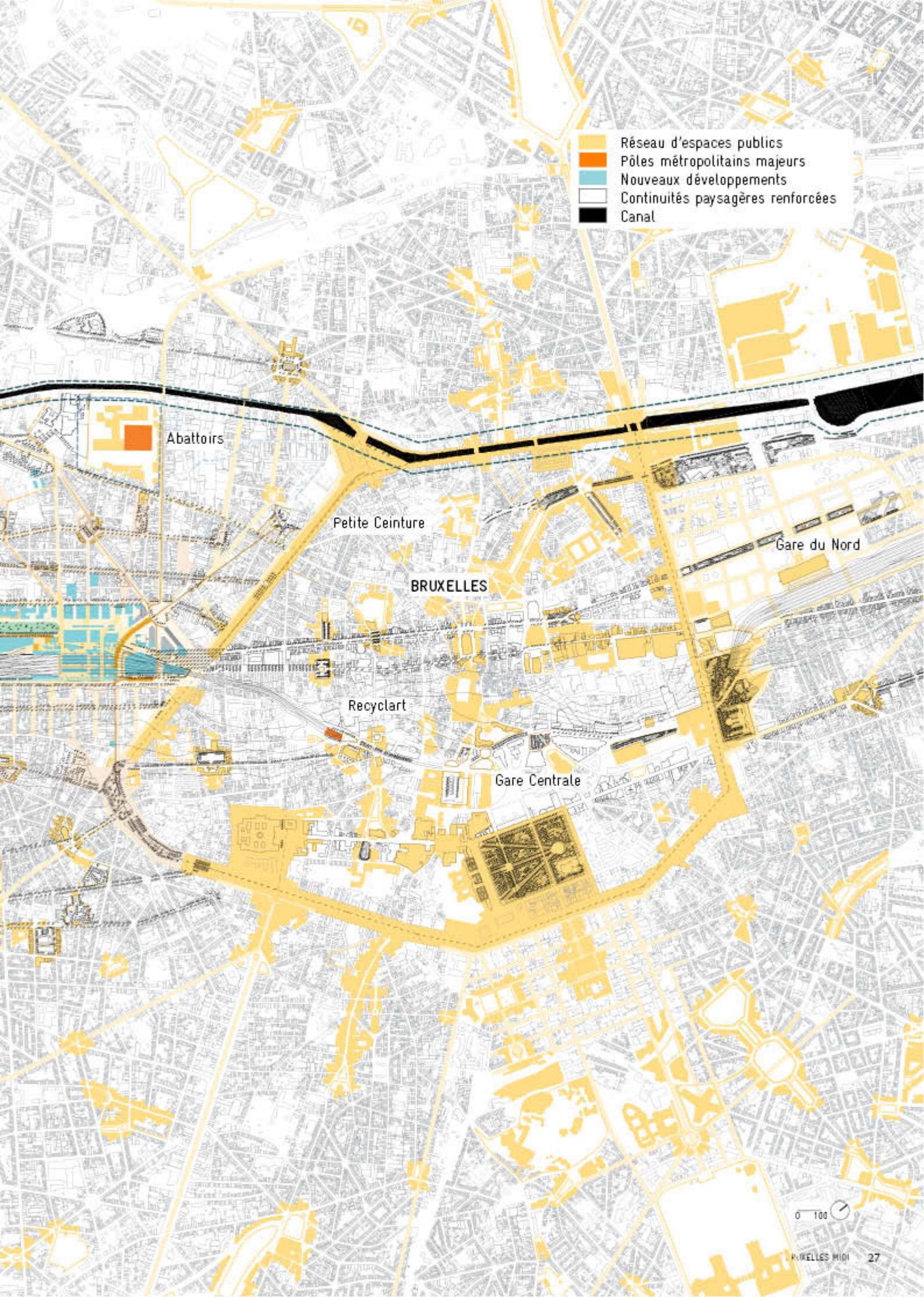
ANDERLECHT

Wielis

ST-GILLES

FOREST





- Réseau d'espaces publics
- Pôles métropolitains majeurs
- Nouveaux développements
- Continuités paysagères renforcées
- Canal

Abattoirs

Petite Ceinture

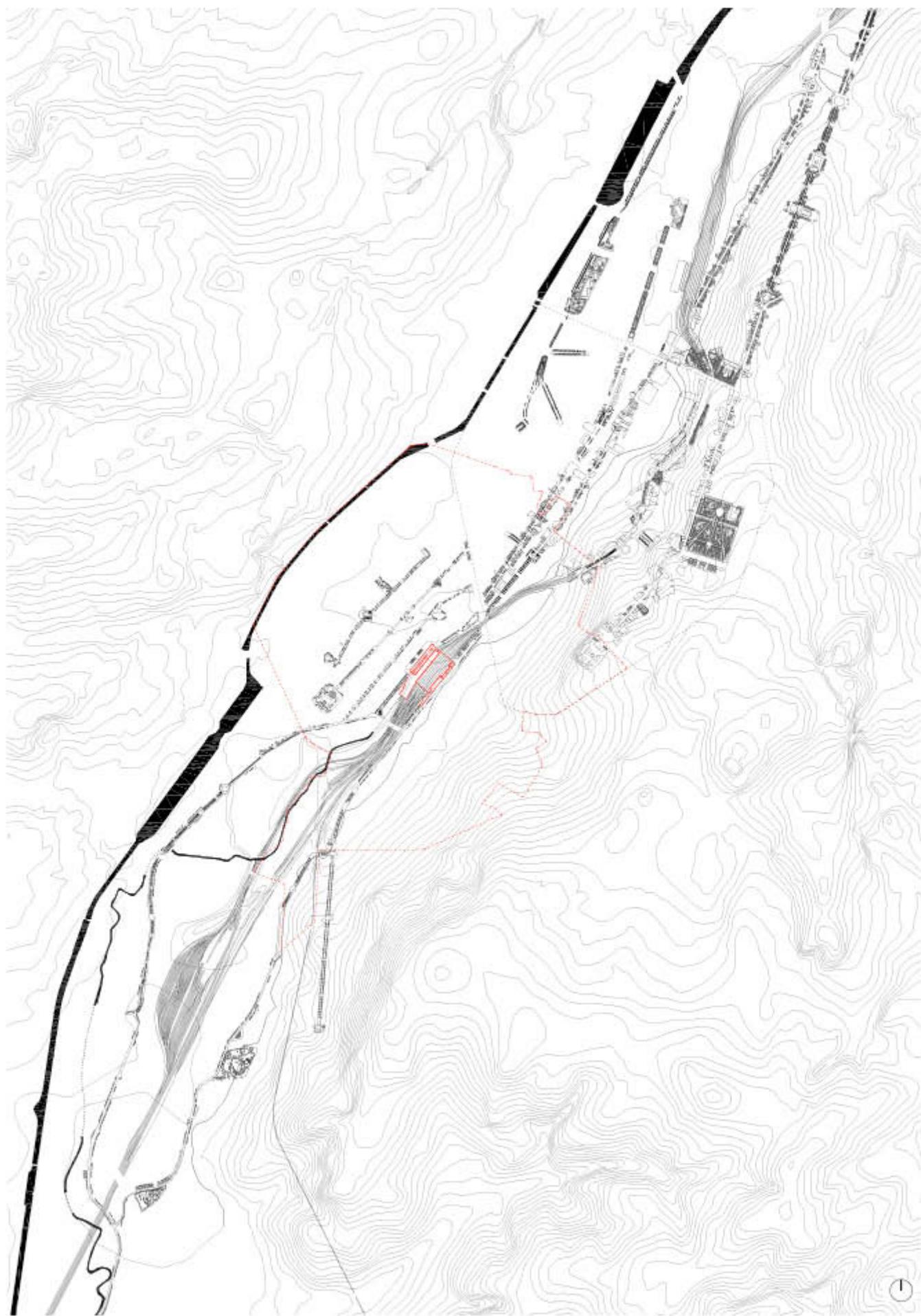
BRUXELLES

Gare du Nord

Recyclart

Gare Centrale

0 100



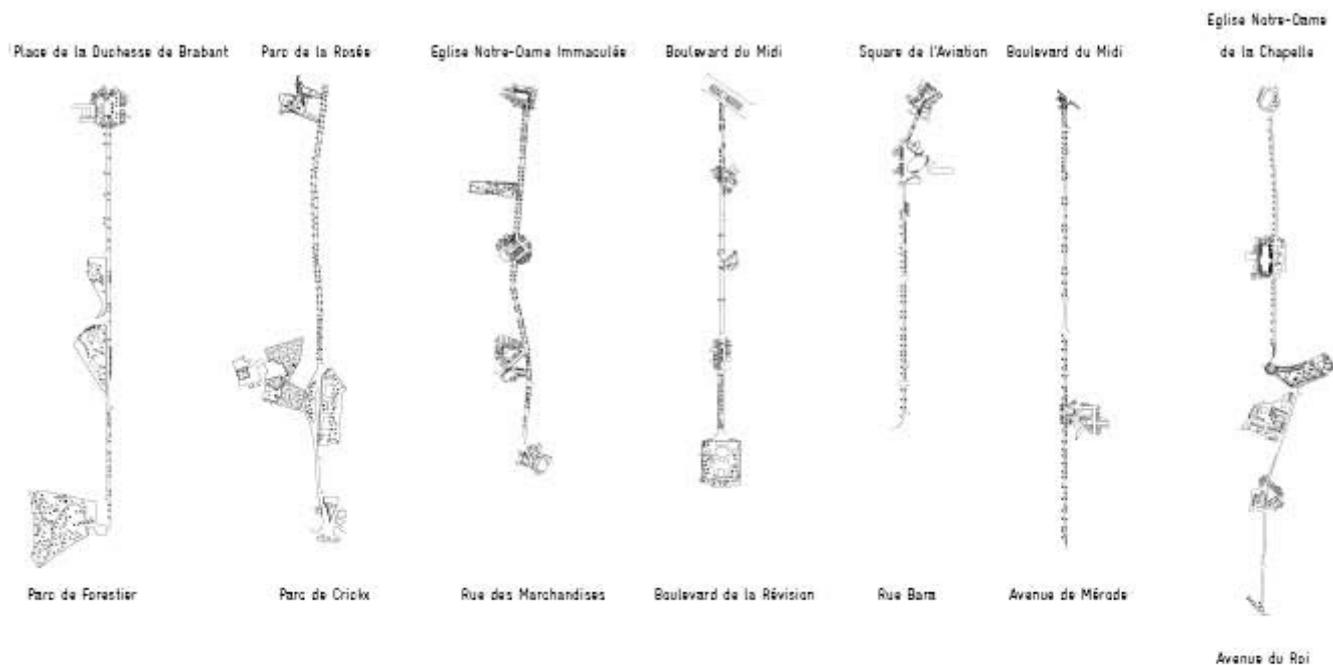
UNE GARE INSCRITE DANS LA GÉOGRAPHIE BRUXELLOISE

La gare du midi, à la limite de l'enceinte historique de Bruxelles, a le potentiel de mettre en liaison les axes historiques au nord de la gare, avec les axes contemporains au sud de la gare. Par ailleurs, à l'ouest de la gare, une série d'axes à l'échelle des quartiers lient un certain nombre d'espaces publics majeurs, et peuvent participer à l'échelle locale à la lisibilité de la vallée.

Parallèles à ces deux infrastructures majeures, au nord de la gare, une série d'axes structurent la ville historique, et participent à révéler la vallée là où elle n'est plus lisible actuellement. Parmi ces axes se trouvent les traces des anciennes darses liées au canal, l'axe du Boulevard Anspach, l'axe commercial Stalingrad - Rue du Midi - Rue Neuve - Rue de Brabant, le toit de la jonction Nord-Midi, l'axe Rue Royale.

Complétant ce système d'axe au sud de la gare, là où le tissu urbain est majoritairement constitué de grands programmes industriels liés à la ville contemporaine, une série d'axes peuvent potentiellement mettre en évidence la vallée de la Senne et structurer un tissu urbain étalé. Parmi ces axes se trouvent le Boulevard Industriel, le Boulevard de la Deuxième Armée Britannique, l'Avenue Fonsny.

SUD : RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

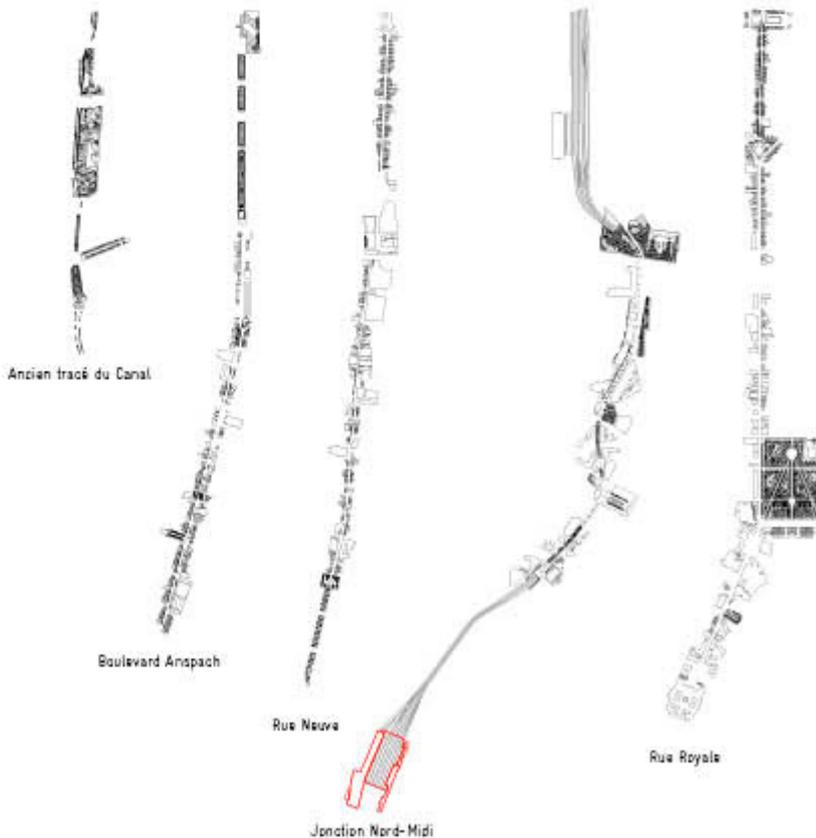


Au sud de la gare, dans le tissu urbain plus hétérogène des quartiers résidentiels, de bureaux, industriels et d'activités, les alignements d'arbres le long des voies donnent le caractère structurant à celles-ci. De la même manière qu'au nord de la gare, ces voies relient d'importants espaces publics, présents majoritairement dans les quartiers résidentiels.



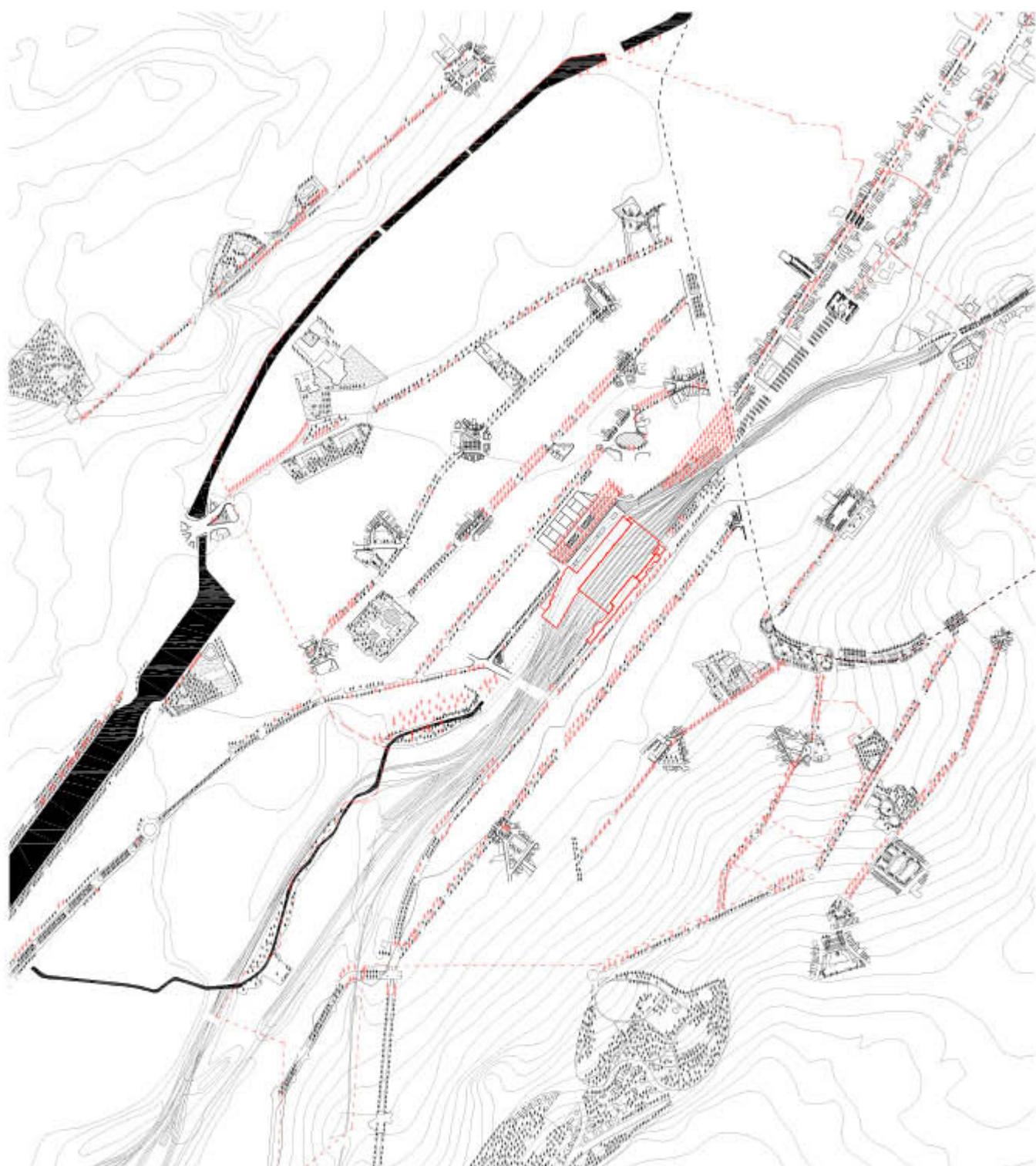
Au nord de la gare, dans le tissu urbain historique, les composants des axes structurants sont les voies, définies par une volumétrie du front bâti homogène et continu. Ces voies structurantes relient les espaces publics majeurs du centre bruxellois.

AXE ECONOMIQUE AXE COMMERCIAL AXE ADMINISTRATIF AXE ROYAL



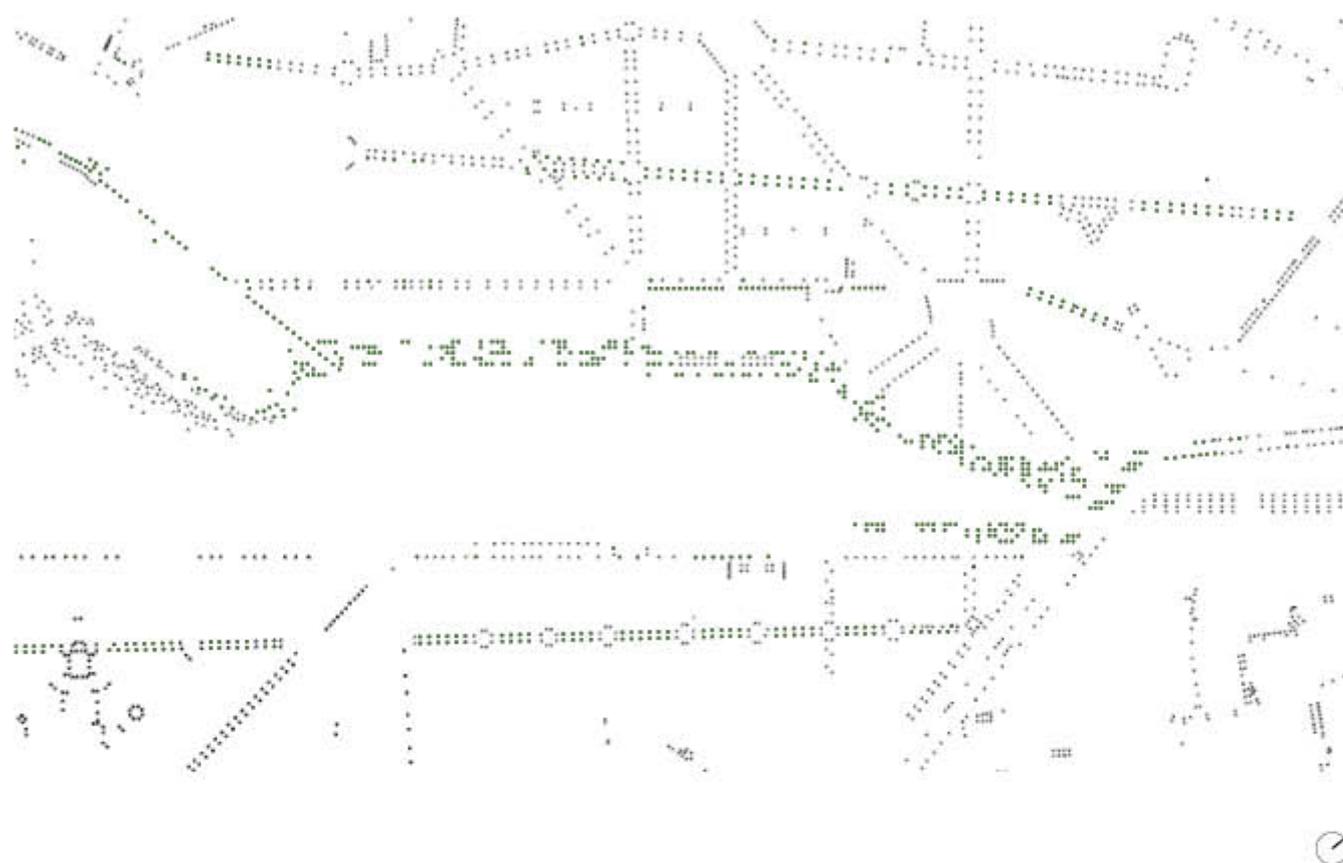
La mise en relation des axes nord et sud permettrait de réinsérer la gare dans le tissu urbain de la vallée de la Senne, et d'offrir un intérêt partagé de la façade sud et de la façade nord de la gare. On pourra en premier lieu rechercher une continuité d'alignements arborés le long de ces axes, et étudier plus précisément la relation aux espaces publics à l'échelle locale.



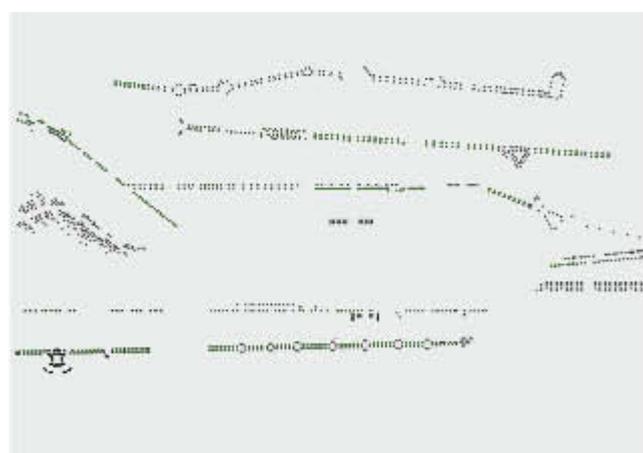


Ces continuités nord-sud ont l'opportunité d'être renforcées à l'occasion de l'étude portant sur la gare de Bruxelles-Midi. Compte tenu du tissu urbain hétérogène aux alentours de la gare, des plantations de différents types pourraient être utilisées pour assurer ces continuités : la prolongation et le renforcement des alignements, le renforcement et la mise en place de trames d'arbres sur les places à caractère fonctionnel (place Horta, place du marché) ou encore des renforcements de boisements plantés aléatoirement à proximité de la Senne, à l'endroit où elle

apparaît encore à ciel ouvert. Ces plantations permettront de caractériser l'avant comme l'arrière de la gare, de les revaloriser comme espace public majeur, tout en les connectant aux grands axes existants.



CONTINUITÉS NORD-SUD RENFORCÉES



Autour de la gare les continuités Nord-Sud existantes sont renforcées, notamment sur les rues Bara, Brogniez et Georges Moreau à l'Ouest, et sur la rue de Mérode à l'Est. Les espaces publics autour de la gare se trouvent alors inscrits dans une structure paysagère plus large et révélatrice de leur positionnement en coeur de la vallée.

NOUVELLE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE



Aux abords de la gare, une nouvelle continuité paysagère est créée entre la Senne découverte et les boulevards au Nord. Une trame de plantation de 7.5m x 7.5m permet d'assurer une végétalisation importante tout en s'adaptant aux nombreuses contraintes et usages variés de l'espace public.



Le quartier de Bruxelles-Midi retrouve ainsi une connexion forte avec les grands axes structurants du centre-ville comme le boulevard Stalingrad et le boulevard Maurice Lemonnier. La structure paysagère Nord-Sud devient prépondérante à celle préexistante du ring ceinturant le pentagone.

La nouvelle trame de plantation génère une lisibilité forte pour tous les espaces adjacents à la gare du Midi. La trame vient également renforcer les perspectives vers la gare tout en offrant une échelle intermédiaire entre le sol et les tours ou les grandes infrastructures telle que la jonction ferroviaire.



UN HUB MÉTROPOLITAIN

Le schéma directeur vise premièrement à renforcer et intégrer mutuellement les modes de transports publics, de manière à réaliser un lieu d'inter-modalité sans précédent à Bruxelles, allant de l'échelle locale à l'internationale.

En parallèle, le plan de circulation automobile est revu de manière équilibrée, et se propose comme l'amorce progressive d'une nouvelle vision de la mobilité, faisant le lien entre nécessité actuelle et modes futurs. Conserver dans un premier temps les capacités actuelles, le nouveau schéma de circulation restaurera la convivialité des axes et quartiers habités, notamment par la mise à double sens de certains grands axes.

L'harmonisation de l'ensemble du plan de mobilité nous permet de désenclaver, de desserrer la gare et ses abords, dans une volonté constitutive d'espace public.

Aussi, le premier aboutissement visé par le schéma directeur est-il l'installation en périmètre de gare d'une réelle surface d'échanges publique et piétonne. Ce « sol facile » devient caractéristique de l'approche de gare et permet son ouverture continue et impartiale à tous les quartiers qui l'entourent.

UNE VISION STRATÉGIQUE DE MOBILITÉ POUR BRUXELLES MIDI

Nous insistons sur le fait que le présent schéma de mobilité a été élaboré sur la base des connaissances et données existantes au moment de son élaboration. Devant la grande incertitude soulevée par le projet potentiel de gare internationale, nous nous sommes assurés que nos propositions tiennent bien compte de la possible réalisation de ce projet au niveau de l'îlot France-Bara. Cette première version du schéma directeur propose donc un cadre et des principes au sein desquels le projet de gare internationale pourrait éventuellement venir s'intégrer. En particulier, l'axe Bara, mis à double sens dans notre proposition doit s'entendre à l'échelle plus large du « corridor France Bara », lequel serait particulièrement impacté par la gare internationale. La localisation exacte d'un « contresens », devra être précisée en fonction de la définition des nouveaux projets et de la gestion de la phase travaux.

LA VILLE COMMENCE AU RING ET PAS À LA PETITE CEINTURE

Ce projet repose sur un concept simple mais indispensable : la ville commence au Ring et pas à la Petite ceinture. Ce concept implique une organisation de la gestion des trafics dès le ring, et plus à partir du quartier de la gare du Midi. Le concept de gare « habitante » va de paire avec une meilleure perméabilité du secteur gare, pour un renforcement des liaisons locales. La réduction du trafic de transit en amont et en aval contribuera à améliorer la situation du quartier et à pacifier les espaces. La politique menée dans le cadre du plan Iris contribuera par ailleurs à capter les automobilistes anderlechtois et intramuros (60%) vers les transports collectifs et les pratiques alternatives. La densification et la plus grande mixité des fonctions dans les futurs programmes favoriseront les déplacements courts.

Dès lors, une des premières lignes de conduite sera d'éviter de créer des congestions au sein du secteur et de considérer le quartier de la gare du Midi comme un pôle majeur urbain, et plus simplement un pôle de transport.

UN SCHÉMA DIRECTEUR QUI VIENT S'INTÉGRER COMPLÈTEMENT DANS LE PLAN IRIS 2

Le plan IRIS2, approuvé en septembre 2010, définit le cadre général et les actions nécessaires pour permettre à l'agglomération bruxelloise de maintenir des bonnes conditions d'accessibilité aux différents pôles et, parallèlement, de renforcer la qualité de son urbanité.

Bien évidemment, comme dans l'ensemble des grandes métropoles européennes, cette amélioration passe obligatoirement par des changements de comportements, dont les premières composantes sont une utilisation plus rationnelle du véhicule indivi-

duel et une valorisation simultanée du transport collectif et des modes actifs... Ces derniers ne seront possibles que si, en termes d'urbanisme, on réintègre les principes de la ville de proximité et des courtes distances.

Le principe de la gare « habitante », développé dans ce projet prend place intégralement dans ce concept de renforcement des courtes distances.

Par conséquent l'ensemble des axes du plan IRIS2 sont repris dans ce projet, notamment :

1. La réduction de 20% du nombre de kilomètres parcourus à l'horizon 2018 : celle-ci est indispensable pour récupérer de l'espace public afin de valoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, plus capacitaires...mais surtout pour diminuer les nuisances que développe le parc automobile.

2. Renforcement des transports collectifs qui permettra un report modal plus attractif

3. Une valorisation des modes actifs par une meilleure prise en considération infrastructurelle

La mise en œuvre efficace de ces orientations constitue une condition indispensable pour garantir la bonne accessibilité du quartier, en satisfaisant l'ensemble de la demande de déplacements projetée.

Le présent schéma directeur s'appuie sur un principe de maintien des capacités automobiles, qui sont aujourd'hui utilisées à plein durant les périodes de pointe. L'absorption de la demande de déplacements supplémentaires, induite par les développements urbanistiques prévus, s'effectuera donc grâce aux réserves de capacité obtenues par le biais de reports modaux, en amont et aval du quartier.

Pour obtenir ces reports modaux, il convient d'appliquer effectivement les mesures volontaristes qui s'inscrivent dans le spectre large d'IRIS II (dont les mesures régionales de rationalisation de la circulation, l'amélioration de la desserte en TP, l'amélioration des cheminements à destination des modes actifs). A défaut, la satisfaction de la demande de déplacements ne pourra s'envisager que par un étalement supplémentaire des périodes de pointe et une pression supérieure de l'automobile sur les espaces publics du quartier.

UN PROJET GLOBAL, QUI DEVRA ÊTRE ACCOMPAGNÉ PAR DES MESURES VOLONTARISTES

Le présent schéma directeur de mobilité ne peut se comprendre et surtout s'appliquer que dans un projet global de « corridor » qui dépasse les limites du quartier de la gare du Midi. Ce concept de corridor définit des actions complémentaires qui permettront simultanément d'affirmer le renforcement des transversalités lo-

cales au niveau de la gare du Midi, tout en maintenant le rôle de porte d'entrée régulée de l'agglomération bruxelloise. Dès lors, il sera nécessaire d'actionner plusieurs leviers d'actions :

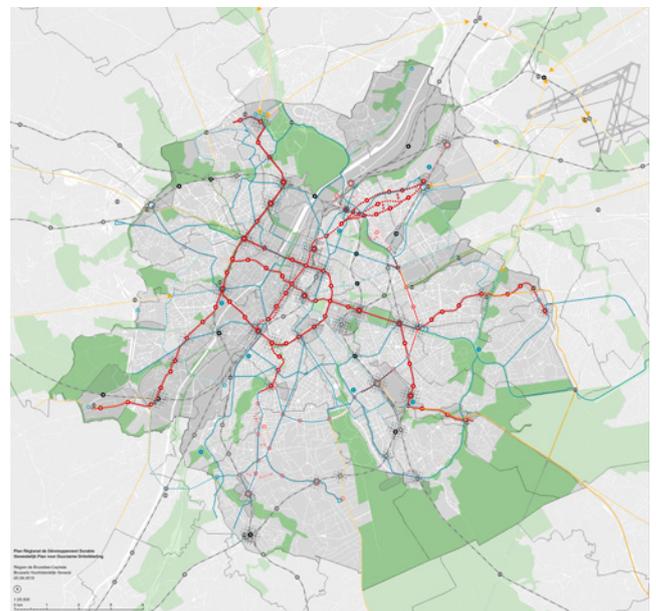
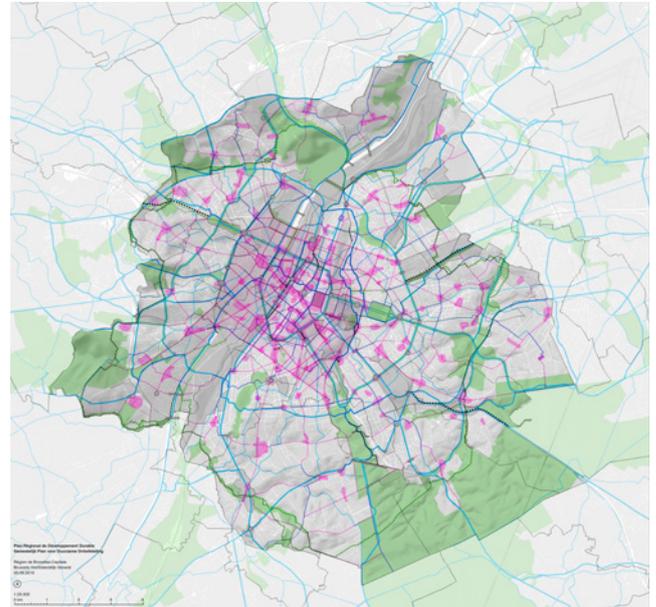
1. **Mettre en service le RER** qui aura pour objectif de prendre en charge l'utilisateur avant les limites de la Région bruxelloise ;

2. **Mettre en place une véritable politique de gestion de trafic sur le ring bruxellois** qui aura pour fonction de renseigner l'utilisateur sur les meilleures solutions possibles de transport en temps réel, et de la sorte de mettre en valeur les différents parcs relais, associés avec une solution attractive de transport collectif

3. **Développer une solution de parc relais au début du corridor « Industriel » et mettre en place un TCSP sur le corridor « Industriel »**, en liaison directe avec le quartier du midi pour offrir une alternative crédible pour les déplacements au sein de ce corridor. Les caractéristiques de ce parc relais restent à définir en fonction en outre des potentialités physiques du site, des choix techniques (souterrain, aérien), des autres parcs existants, des mesures de limitation du trafic et du stationnement prises en aval, des performances du transport collectif associées... Toutefois, au regard du gabarit moyen des parkings de dissuasion existant ou en projet sur la Région, du volume de trafic entrant en heure de pointe on peut estimer qu'une capacité de 400 à 600 places constituerait un minimum.

Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé. L'intérêt de développer ce concept sur le boulevard industriel est d'apporter une solution alternative et concurrentielle pour les automobilistes souhaitant se rendre dans Bruxelles et pour compenser des mesures coercitives visant à réduire la place de la voiture en centre-ville. Il s'agit également de profiter du gabarit très généreux du boulevard industriel pour le réaménager et anticiper sa mutation qui générera de nouveaux besoins de déplacements voire de valoriser son potentiel par le biais d'une offre de transport structurante. Pour être efficace, l'offre devra être performante en période de pointe. Pour un parking de 400 à 600 places, une fréquence à l'heure de pointe de 6 à 10 minutes apparaît en effet nécessaire pour absorber la demande..

4. **Adapter la Petite Ceinture aux nouveaux objectifs de mobilité de la région bruxelloise** qui devront être en adéquation avec les mesures d'apaisement de la circulation prises en amont.



PRDD MODES ACTIFS ET MOBILITÉ

UN MAINTIEN DE LA FONCTION PORTE D'ENTRÉE DU CORRIDOR INDUSTRIEL...

Une des difficultés du secteur de la gare du Midi est qu'il cumule trois grands types de trafic différents, à savoir le trafic de transit, le trafic desserte (ou d'échanges) et le trafic local. Ces trois types sont peu compatibles car ils développent des objectifs différents. Néanmoins, la structuration du réseau viaire et ses connections au Ring imposent de maintenir ces trois fonctions sur le réseau viaire principal, et en particulier sur les deux axes qui longent la gare, le corridor France-Bara et l'avenue Fonsny.

...MAIS EN DÉVELOPPANT UNE GESTION DE RÉGULATION POUR NE PAS AUGMENTER LES FLUX ACTUELS

Le diagnostic a pu mettre en évidence un déséquilibre entre les capacités d'absorption et d'évacuation des flux au sein du secteur gare, dans le sens de circulation dominant (le matin, en entrée de Bruxelles Ring vers Petite Ceinture ; le soir, en sortie de Bruxelles depuis la Petite Ceinture vers le Ring).

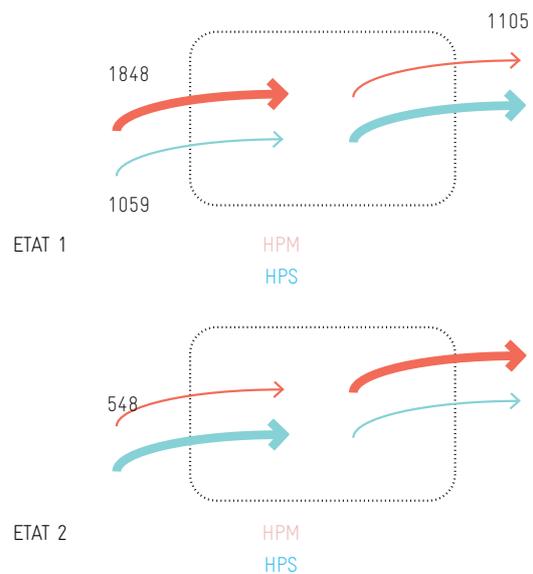
Le dimensionnement actuel des entrées permet en effet de laisser passer, au sein du quartier, un nombre de véhicules trop important par rapport aux capacités de ses exutoires en sortie, ce qui se traduit par un renforcement des phénomènes de congestion et un quartier à l'image de « verrou » routier, ce qui induit un trafic de fuite via les voiries locales.

Malgré une offre de transports publics sans égale à Bruxelles, qui aurait permis d'envisager une réduction plus volontariste des capacités du réseau viaire, le parti pris dans le cadre de ce schéma directeur a été de préserver de manière globale les capacités des voies existantes, tout en procédant à une mise en cohérence entre les capacités des entrées et sorties du quartier.

Ce maintien global des capacités n'en apparaît pas moins ambitieux, dans le cadre d'un quartier qui va recevoir de nouveaux développements urbanistiques : entre les projets Victor, Campus Fonsny, France-Bara... ce sont près de 145000m² de surfaces nouvelles en Etat 1 (80000m² de bureaux et 65000m² de logements si l'on considère le projet Fonsny 1 comme un relocalisation de surfaces existantes et non comme un projet nouveau) et près de 230000m² en Etat 2 (80000m² de bureaux et 150000m² de logements) qui sont susceptibles d'être occupées, soit un potentiel d'environ 375000m² au total.

Si la programmation de ces différents projets reste à affiner avec les différents porteurs et acteurs présents au sein du territoire, et si pour une partie de ces nouvelles surfaces il s'agira de relocalisation d'activités déjà présentes dans le quartier de la gare du Midi, il n'en reste pas moins que la génération des nouveaux déplacements à prendre en compte sera conséquente.

En l'état actuel du schéma directeur, sur base des hypothèses de répartitions programmatiques énoncées ci-dessus, sont estimées les générations de déplacements suivantes, en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), en nombre de déplacements nouveaux par heure, en entrée et sortie de quartier:



Or on rappellera que le Schéma Directeur s'appuie sur le principe fondateur de non-augmentation des capacités automobiles du quartier...ce qui induit deux conséquences :

- 1. Le réseau viaire existant ne présentant pas de réserves de capacité mobilisable pour absorber des véhicules automobiles supplémentaires durant les périodes de pointe,** tout nouveau déplacement en véhicule particulier généré par les projets de la gare du Midi, devra être compensé par une diminution équivalente du trafic existant, et en particulier du trafic routier de transit.
- 2. La mixité des fonctions au sein de la programmation des différents projets du quartier du Midi constitue une nécessité pour minimiser les impacts circulatoires.** En effet, une mono-fonctionnalité entraînerait une concentration de la demande de déplacements, et de trafic, dans un unique sens de circulation (entrée de secteur en pointe du matin et sortie de secteur en pointe du soir), alors qu'une programmation diversifiée permet davantage de diluer la demande dans les deux sens de circulation.

Les leviers de la mixité de programmation et du report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle apparaissent indispensables pour limiter la pression automobile future au sein du quartier. La proposition de schéma directeur, en mettant l'accent sur la valorisation des modes alternatifs et en redistribuant l'espace public en cohérence avec les objectifs modaux

poursuivis, s'inscrit clairement dans la volonté de limiter l'usage de la voiture.

HYPOTHÈSES PARTS MODALES

Mode	Bureaux	Logements
Voiture	35%	20%
TC	40%	35%
Vélo	10%	15%
Marche	15%	30%

Sur base des hypothèses de parts modales ci-dessus, la génération de trafic routier supplémentaire, à compenser grâce à des reports modaux en amont et aval du quartier, serait de l'ordre de 1550 voitures à l'heure de pointe, dont 1000 entrants et 550 sortants. Si on estime le volume global de véhicules en entrée et sortie du quartier Midi à environ 8 000 véhicules/heure, le report modal à opérer en amont, pour pouvoir absorber la demande nouvelle, serait de près de 20%.

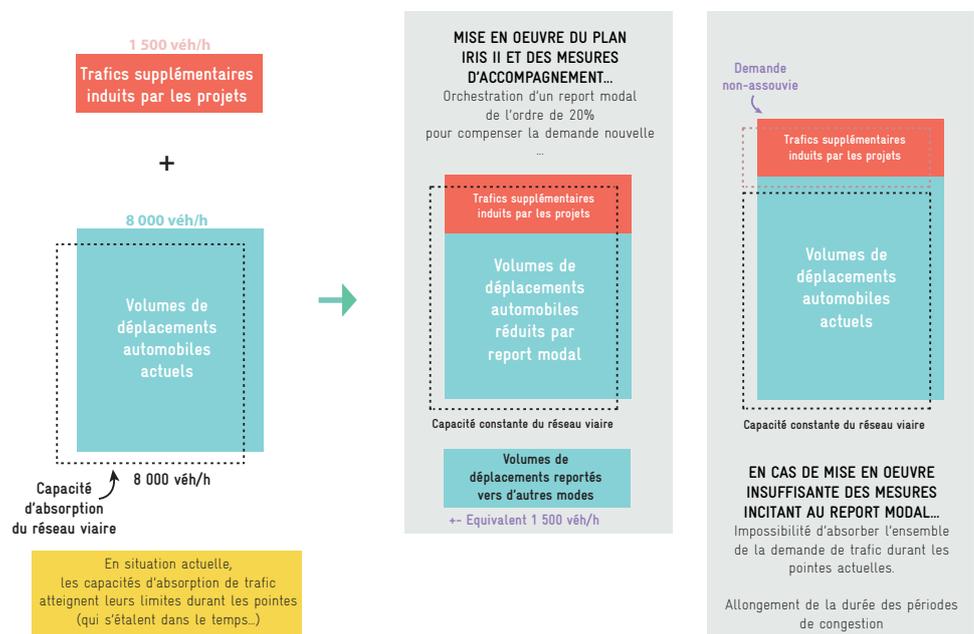
Les hypothèses de parts modales considérées peuvent apparaître peu ambitieuses pour un quartier aussi bien desservi par les transports collectifs et dont le potentiel de développement de la marche à pied et du vélo est aussi important. Elles ne constituent qu'une base de travail, à partir de laquelle des marges de manœuvre supplémentaires pourront être envisagées. Par exemple :

Sur Victor on pourrait imaginer être plus contraignant en ce qui concerne la part modale VP (35%) considérant que pour les dé-

placements domicile travail la proximité d'un nœud intermodal comme la gare du midi, peut permettre à une grande partie des salariés de délaissier leur véhicule pour se rendre à leur travail. De même pour le programme de logement, une localisation aussi proche de la gare doit constituer un argument pour diminuer le nombre de places de stationnement et donc atténuer l'usage de la voiture (on peut peut-être imaginer d'aller jusqu'à un immeuble sans voiture et d'en faire un programme exemplaire). La mixité du projet offre par ailleurs des possibilités de mutualisation.

Pour le projet Fonsny, on peut considérer qu'il s'agit en partie de la relocalisation d'une activité existante qui génère déjà des mouvements entrant et sortant dans le quartier. La relocalisation n'entraînera à priori donc pas de trafic supplémentaire mais plutôt un déplacement de ces flux. Là aussi, si l'on applique les ratios retenus, on constate que ceux-ci aboutiraient à un volume supplémentaire de 700 véhicules en HP sur l'avenue Fonsny, ce qui est impossible au regard du gabarit de la voirie (et des difficultés d'insertion d'une entrée/sortie de parking). Il faudra donc diminuer les besoins de stationnement et/ou trouver ailleurs un lieu de stationnement pour le personnel (qui dispose en outre de facilités pour utiliser les transports collectifs).

Pour l'îlot des deux gares, on peut envisager que l'accès au projet pourra s'effectuer en amont du quartier et donc que les flux supplémentaires générés ne viendront pas s'ajouter au trafic du quartier. Dans le cas d'une mutualisation du stationnement avec le projet Fonsny c'est finalement une grande partie du trafic voiture supplémentaire qui pourrait être capté en dehors du système actuel et relayé par une desserte en transports collectifs ou des aménagements piétons de qualité.



UNE OBLIGATION DE METTRE EN PLACE, À COURT TERME, DES OUTILS DE RÉGULATION EN AMONT DU SECTEUR DE LA GARE DU MIDI

Néanmoins, cette compensation de la génération de trafic supplémentaire, induite par les projets, par le biais d'une réduction des volumes de trafic existant ne saura se développer de manière parfaite dès le très court-terme, tant les temporalités des outils du Plan IRIS II, qui permettront d'induire un report modal important (RER, péage urbain, politique volontariste de Parkings de rabattement...), restent assez floues actuellement.

Dès lors, afin d'éviter un afflux au sein du secteur de la gare du Midi, il sera nécessaire d'utiliser les moyens disponibles dès aujourd'hui pour réguler les différents flux, en mettant en place une véritable stratégie de régulation, via les feux tricolores, qui garantira de ne pas augmenter les capacités actuelles (en particulier au niveau du corridor France-Bara qui devra à la fois satisfaire la demande de déplacements existante et acquérir un caractère d'axe urbain).

Le présent schéma directeur va donc proposer des dispositifs complémentaires et indispensables, en amont du quartier, de sorte à augmenter le potentiel de report modal, en complément des leviers d'actions régionaux indispensables tels que définis par le Plan Iris 2. Il va faire en sorte que l'utilisation de la voiture individuelle ne soit plus perçue comme l'unique option efficace, pour entrer dans l'agglomération bruxelloise.

La contrainte, relative, ainsi opérée sur le mode automobile verra donc renforcer l'attractivité comparée des modes de transports alternatifs, ce qui constituera un appel supplémentaire au report modal.

Sans préjudice de la mise en œuvre des différentes mesures d'accompagnements tant en amont qu'en aval de la zone concernée par le SD Midi, ainsi que d'un approfondissement de la régulation des feux aux carrefours importants dans la zone, le schéma de circulation proposé doit permettre d'absorber globalement une demande de trafic équivalente à celle existante tout en offrant des conditions de développement des offres de transports alternatifs à la voiture individuelle. L'augmentation du report modal à destination des modes actifs (valorisés grâce aux aménagements qualitatifs proposés dans le cadre du schéma directeur) et des transports collectifs (dont l'offre sera accrue, à minima grâce aux projets RER et Constitution) doit permettre d'absorber le surplus de déplacements qui ne manqueront pas d'être générés par les développements urbanistiques prévus au sein du quartier (cf *annexe 3.6*).

Le Schéma Directeur n'a pas encore examiné dans quelle mesure l'offre de transports publics prévue pourra satisfaire la demande, et le cas échéant, dans quelle mesure il s'agira de l'augmenter pour y parvenir pleinement. En effet, malgré les hypothèses de programmation et de part modale pour les état 1 et 2, il de-

meure un nombre de paramètres incertains (programmation immobilière encore à affiner, part des futurs usagers déjà présents aujourd'hui sur le réseau bruxellois, itinéraires à satisfaire,...) pour parvenir à quantifier plus finement les demandes et offres de déplacements à venir. Néanmoins, la Gare du Midi, premier pôle d'échanges multimodal de Bruxelles, saura, à terme, répondre à l'ensemble des besoins.

Le recours au modèle multimodal de Bruxelles Mobilité, dans le cadre du volet 2 du Schéma Directeur, permettra d'apporter des précisions sur les impacts éventuels du projet et de préciser les mesures d'accompagnement nécessaires.

Les schémas ci-après illustrent le différentiel de capacité théorique du réseau viaire, avant et après réalisation du Schéma Directeur. Les réductions ponctuelles de gabarit de certains tronçons viagers se traduiront par une diminution des capacités de stockage des véhicules, à l'intérieur du quartier au profit de la qualité et de la disponibilité des espaces publics.

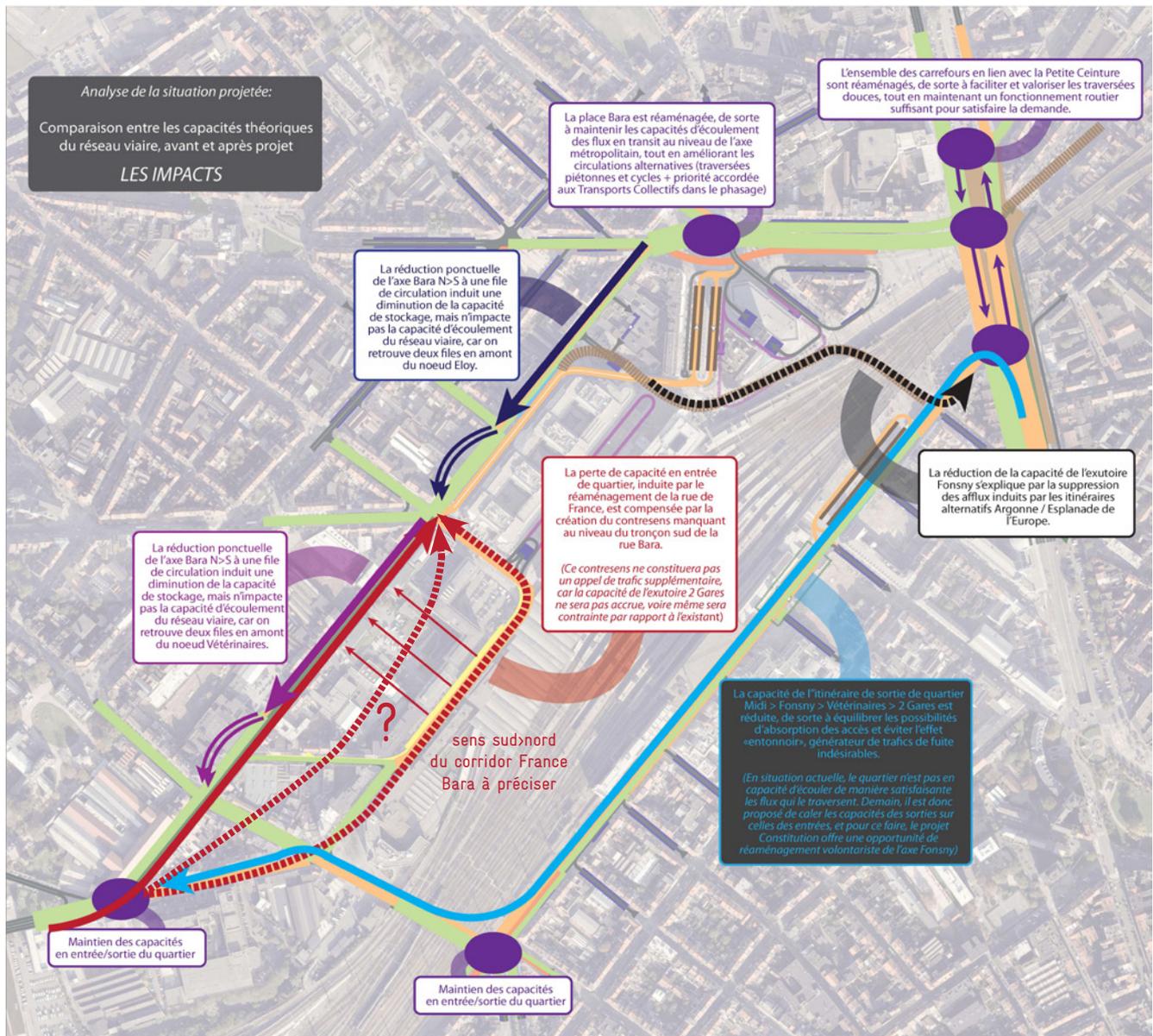
(cf. *Cartes 01 et 02*)

Par ailleurs pour anticiper les craintes que pourrait susciter la diminution ponctuelle de la capacité de stockage de l'axe Bara, ont été identifiés les itinéraires alternatifs, via les rues de Finennes et Clémenceau, que pourraient être tentés d'emprunter les automobilistes impatientes. Des études complémentaires doivent encore être menées dans le cadre du volet 2, notamment en vue d'examiner si un réglage des feux permettrait de juguler le trafic et protéger les quartiers riverains. Les itinéraires alternatifs, peu nombreux, ne pourront être concurrentiels, en termes d'efficacité et de temps de parcours. Par ailleurs, ces axes feront l'objet de mesures de mise en œuvre du SD et notamment du réaménagement de la place Bara : création de zone 30 avec sécurisation et valorisation des cheminements doux, dispositifs de ralentisseurs, gestion volontariste des intersections.

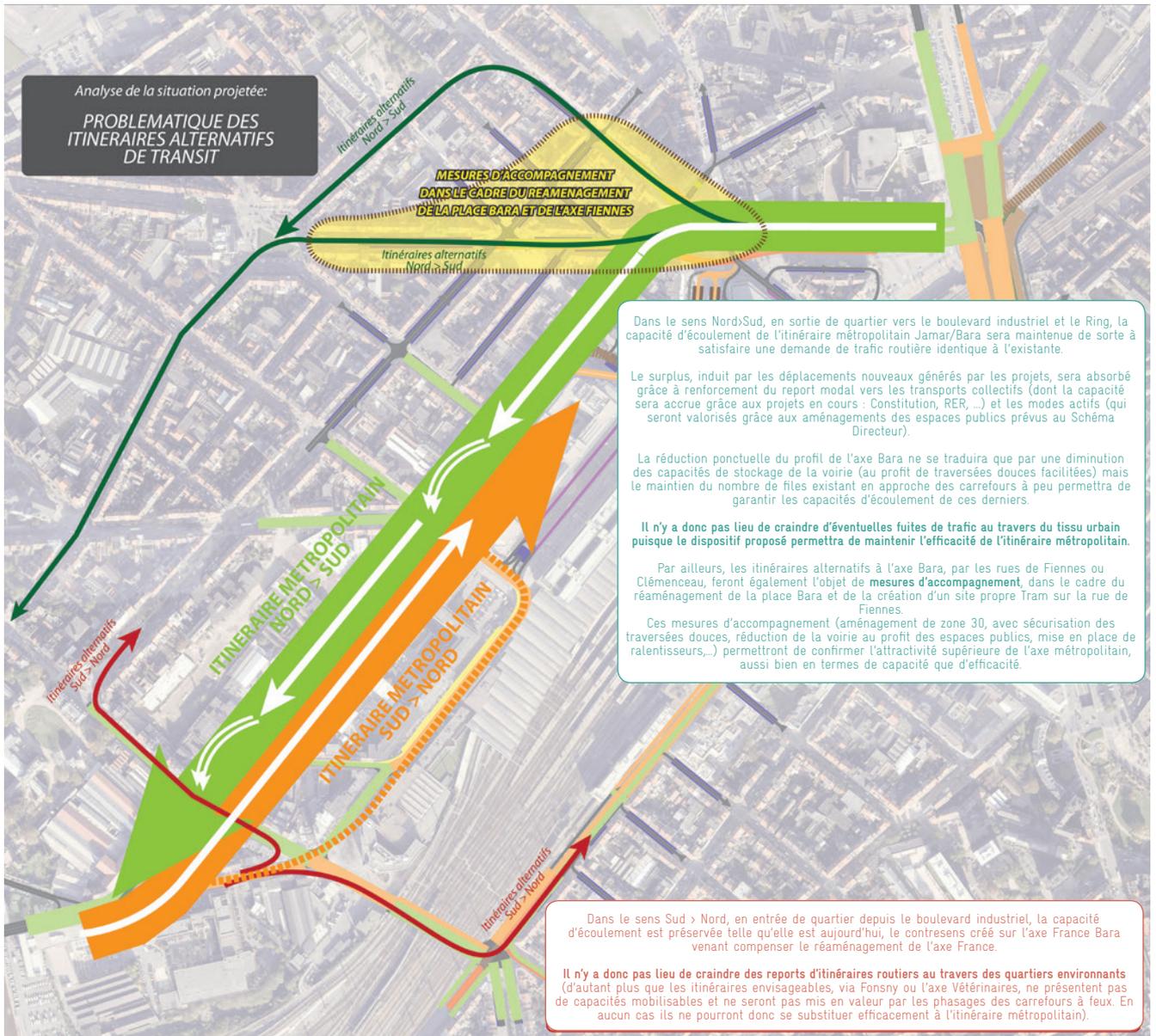
(cf. *Carte 03*)



Carte 01 : analyse de la situation projetée
 COMPARAISON ENTRE LES CAPACITÉS THÉORIQUES DU
 RÉSEAU VIAIRE, AVANT ET APRÈS PROJET



Carte 02 - analyse de la situation projetée
 COMPARAISON ENTRE LES CAPACITÉS THÉORIQUES DU RÉSEAU VIAIRE, AVANT ET APRÈS PROJET. LES IMPACTS.



Carte 03 - analyse de la situation projetée
PROBLÉMATIQUE DES ITINÉRAIRES
ALTERNATIFS DE TRANSIT

ACCOMPAGNER LE PROJET PAR UNE MAÎTRISE DU STATIONNEMENT

Depuis plusieurs années, le stationnement devient un véritable outil de régulation des trafics. En effet, il fut constaté dans plusieurs grandes villes européennes que les contraintes sur le stationnement permettaient de diminuer les flux automobiles. Dès lors, ce schéma directeur s'inscrit complètement dans cette logique au travers de 4 grands objectifs :

1. **Ne pas augmenter le nombre de parkings accessibles au public**
2. **Développer une offre de stationnement privatif dans les nouveaux projets en cohérence avec les parts modales attendues.**

Par exemple pour le projet Victor, en prenant les hypothèses suivantes: Bureaux 60000m² - 1300 déplacements entrants 250 sortants en heure de pointe; Logements 40000m² - 470 déplacements sortants et 75 entrants en heure de pointe, on peut considérer que le projet génère 1 000 déplacements à la pointe du matin, avec une part modale de 25% pour la voiture particulière. L'offre de stationnement du projet ne devra donc pas dépasser les 300 places de stationnement.

Aujourd'hui, la norme établie selon le RRU est pour le bureau d'un emplacement maximum de stationnement pour 200m² au-delà de 250m², mais dans le quartier Midi à proximité immédiate de la gare, pour tenir compte de l'excellente accessibilité en transports en commun, nous proposons d'abaisser la norme à 1 place pour 250 à 300m² de bureau et une place par logement voire moins de une place par logement (0.8) en cas de parking mutualisé.

3. **Créer des conditions de report du stationnement riverain vers des parcs en ouvrage** : la volonté de récupérer de l'espace public pour les modes alternatifs à la voiture va obligatoirement jouer sur la diminution des offres de stationnement en voirie. Au vu du projet présenté, le nombre de places à supprimer sur voirie dans le cadre de la reconquête des espaces publics représentent environ 300 places (rue Blérot, place Spaak, esplanade de l'Europe, boulevard Jamar, rue de Fonsny, rue de France, rue Bara,). Afin de ne pas handicaper le développement résidentiel, il sera proposé d'inciter le riverain à utiliser le stationnement en ouvrage mais avec des modalités d'utilisation adaptées, indispensables pour ne pas pousser le riverain à utiliser sa voiture en journée (moins vous utilisez votre voiture, moins vous payez votre stationnement...couplage d'un abonnement de stationnement avec un abonnement de transport public...)

La politique du stationnement actuellement en place et la forte pression riveraine ne favorisent pas la suppression des places de stationnements dans un secteur contraint où le stationnement privé hors voirie est peu présent. Aussi dans un premier temps, seules les voiries les plus proches de la gare verront des places

de stationnement supprimées pour libérer de l'espace qui sera réaffecté aux autres modes (bus, modes doux) ou à du stationnement spécifique (taxis, livraisons, Kiss and Ride).

Ainsi l'esplanade de l'Europe, la place Spaak, la rue Blérot, peu concernées par le stationnement riverain, seront fermées à la circulation et intégrées à la vaste surface d'échanges située à l'intérieur du pentagone constitué par les axes Vétérinaires, Bara, Fonsny, Jamar et Midi. Ces derniers conserveront leur fonction de desserte principale du quartier, et verront localement leurs capacités de stationnement réaffectées aux fonctions de gare. De la même manière, le stationnement sera également supprimé dans la rue de France, une fois sa mise en sens unique effective, pour pouvoir accueillir les voies d'accès à la station de taxis, la voie de desserte (Q-Park, K&R, livraisons) et les aménagements cyclables et piétons. Cela implique donc de relocaliser le terminus des lignes de cars réguliers sur un site aménagé en dehors du quartier de la gare.

Enfin, pour les autres voiries adjacentes, la réduction du nombre de places de stationnement se fera dans un second temps, de manière concertée et progressive, en fonction des alternatives mobilisables (opportunité de création de parkings mutualisés de quartier) et de l'évolution des fonctions présentes (habitat, bureaux, commerces... sachant que les voies qui accueillent majoritairement ou exclusivement des bureaux (Rue de Hollande, rue d'Angleterre) constitueront les cibles prioritaires pour la deuxième vague d'actions sur le stationnement en voirie).

4. **Développer une offre en parkings mutualisés**: si la construction de nouvelles places de stationnements dans le périmètre n'est pas à encourager, elle apparaît inévitable ne serait-ce que pour la commercialisation des opérations, et surtout dans la volonté de développer de l'habitat (qui, malgré la présence d'une importante offre de transports collectifs de qualité, peine à se passer d'une capacité minimale de stationnement).

Un moyen de rationaliser le stationnement dans le quartier pourrait donc être de mutualiser l'offre de stationnement global, existante et à venir, de sorte à optimiser leur utilisation et rentabiliser leur occupation à toute heure de la semaine.

En effet, depuis plusieurs années, l'ère du tout voiture a cédé sa place à de nouvelles formes d'aménagement des espaces publics, visant à mieux répartir l'espace au profit du développement des transports publics et des modes alternatifs ainsi qu'en faveur d'aménagements de qualité à destination des piétons.

Diminuer la place de la voiture implique de repenser l'organisation du stationnement en limitant d'abord les dérives du stationnement sur voirie et en optimisant l'usage des parkings publics.

Le stationnement privé apparaît souvent déserté et dégradé alors qu'il constitue une offre importante mais mal utilisée. Pour faire face à ce phénomène des collectivités optent pour la réalisation de parkings mutualisés en silo le plus souvent sous maîtrise publique pour répondre en partie à une demande privée.

Ce type de parc de stationnement permet en effet d'optimiser l'offre de stationnement lors du développement de plusieurs programmes proches. Ces parkings partagés impliquent des modalités de gestion différentes des parkings classiques : les places sont banalisées ce qui permet d'accueillir un plus grand nombre d'usagers à capacité égale car les places non occupées par les uns peuvent être utilisées par les autres.

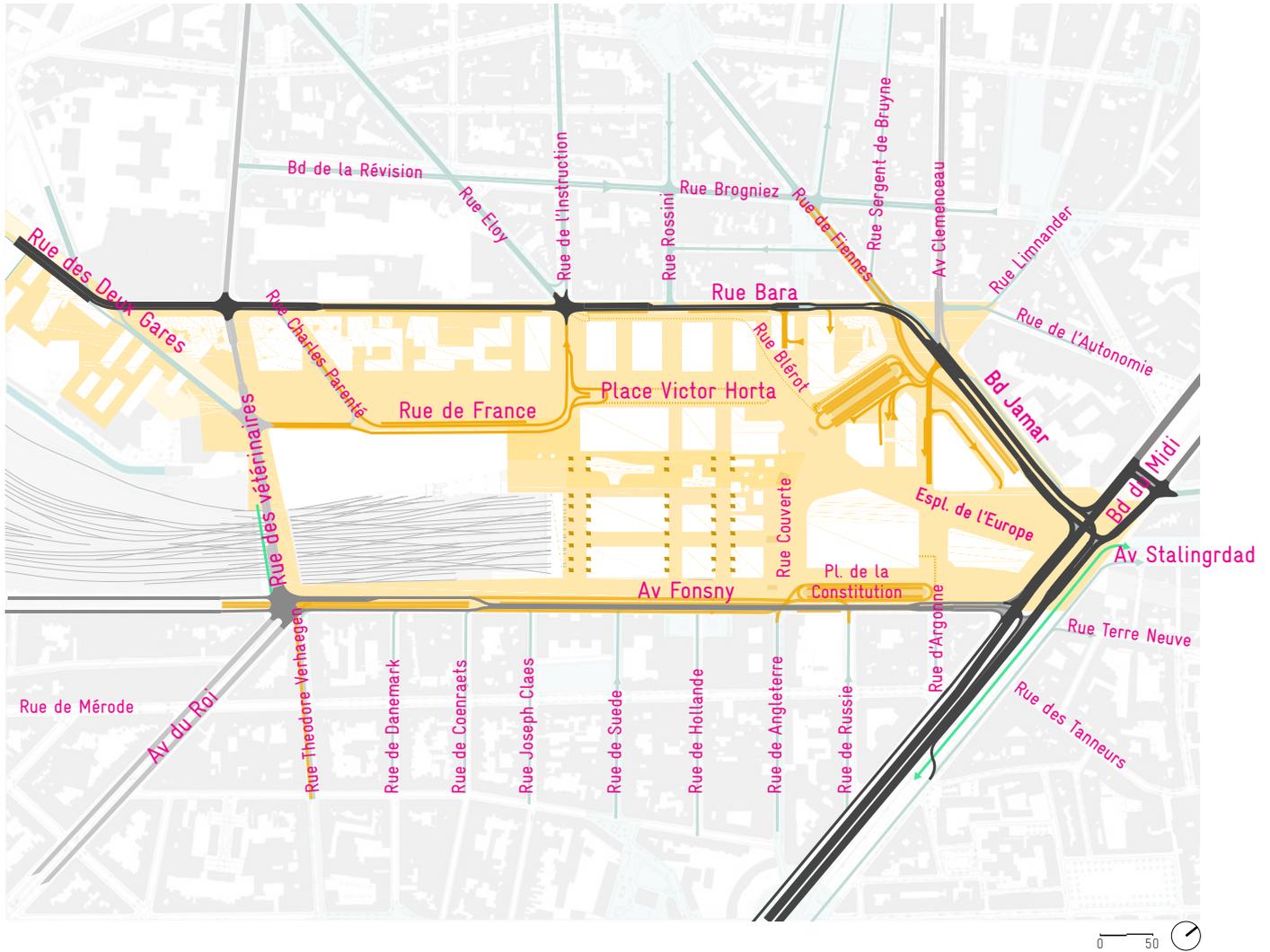
Un résident qui part travailler en voiture le matin libère sa place au profit du salarié et inversement le soir le salarié libère sa place qui sera occupée par un résident. Avec un tel dispositif on peut espérer une économie pouvant atteindre jusqu'à un tiers des places.

Dans un secteur où les contraintes d'espace sont importantes, cette option apparaît intéressante car elle permet d'abaisser les coûts des projets de logements ou de bureaux ou d'en améliorer la qualité, de densifier davantage ou d'y intégrer des préoccupations environnementales. Dès la conception de l'ouvrage, sa reconversion partielle ou totale en bureau ou en logements peut d'ailleurs être envisagée.

Les parkings mutualisés sont également l'occasion de développer des services à la mobilité à destination des tous les usagers (autopartage, mise à disposition de vélos, information multimodale, ...). Le parking peut aussi participer à l'animation et la vie du quartier par la valorisation de son rez-de-chaussée qui peut accueillir commerces et services.

Ces bâtiments d'un nouveau genre font l'objet d'une meilleure insertion dans le tissu urbain grâce à une architecture souvent qualitative. La mutualisation permet en outre de ménager l'espace public par l'économie de rampes ou de trémies.

Enfin, le parking étant quelque peu distant des bâtiments qu'il dessert, les usagers auront tendance à moins utiliser leur véhicule que s'il se trouve sous leur immeuble, cela favorise donc les déplacements doux.



HIÉRARCHISATION DES VOIES ET DÉLIMITATION DE LA SURFACE D'ÉCHANGES

- Surface d'échanges
- Voies techniques de la gare
(livraisons, taxi, Kiss and Ride, Bus.)
- Voie métropolitaine
- Voie principale
- Voie inter-quartier
- Voirie de quartier

UNE SURFACE D'ÉCHANGES PACIFIÉE

L'axe Ring Bd Industriel Bara bd du Midi est l'axe le plus court entre le ring et le centre-ville ce qui en fait un des axes privilégiés pour accéder à Bruxelles et la Petite Ceinture depuis l'extérieur. Le quartier est ainsi l'un des plus congestionnés de l'agglomération. Les nouveaux projets envisagés vont inévitablement contribuer à accroître le trafic, notamment sur les axes Bara et Fonsny qui sont aujourd'hui les plus chargés du secteur. Il importe donc dès à présent d'envisager des mesures volontaristes pour réduire l'impact de ces projets sur les conditions de circulation.

Le PRD de 2002 a fait de Bara un axe structurant régional, pourtant en venant de la rue des deux gares depuis le Ring, les automobilistes sont invités à poursuivre rue des deux gares jusqu'à la rue des vétérinaires puis à emprunter Fonsny pour rejoindre la petite ceinture. Le PRD de 2002 propose un passage par la rue de France pour rejoindre Bara mais cet itinéraire n'est guère attractif car proche de l'entrée de l'arrière gare et fort encombré par les différentes fonctions de desserte qui s'y déroulent (taxis, dépose minute, cars, livraisons, accès parking, sorties piétonnes ...).

Pour soulager et optimiser son fonctionnement, le schéma directeur propose de mettre la rue de France en sens unique et de lui affecter les fonctions de desserte de l'arrière gare. De manière pragmatique, le sens de circulation reporté sera donc à terme reconstitué, soit grâce à la mise à double sens du tronçon de l'avenue Bara entre la rue des deux gares et la rue de l'Instruction (lorsque les mesures permettant de réduire le trafic en amont auront été prises) ou en profitant du redéveloppement de l'îlot France-Bara pour recréer le sens manquant au niveau d'un nouvel axe à créer, si le souhait est de rebasculer le tronçon terminal de la rue Bara à sens unique.

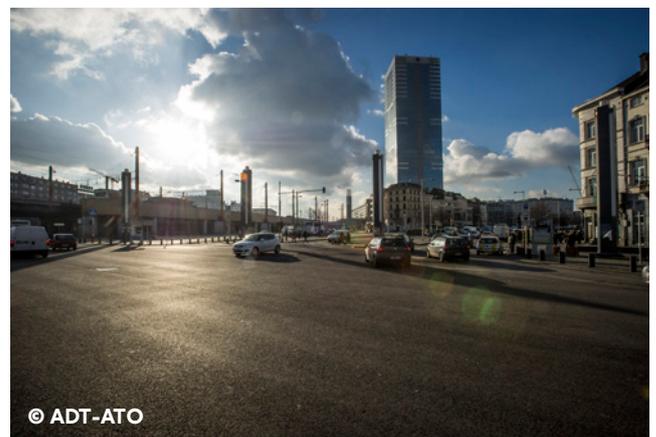
La rue de France sera alors mise à sens unique avec deux voies de circulation à gauche une voie d'accès pour les taxis et à droite une voie de circulation limitée aux voitures se rendant au parking, au kiss and ride, à la ligne de bus 78 (navette P+R), aux véhicules de livraison se rendant place Horta et vers l'Hôtel et aux riverains de la rue Charles Parenté (Là-encore, la gare internationale pourra impacter, à terme, le devenir de la rue de France). La rue de France seule assure aujourd'hui la fonction d'entrée de ville. La mise à double sens du corridor France-Bara pourrait notamment permettre de remonter cette fonction et ainsi de gérer la phase travaux du redéveloppement de l'îlot des deux gares qui impactera inévitablement le trafic dans la rue de France.

La proposition de création d'un parking de dissuasion, à proximité du ring et associé à un transport collectif effi-

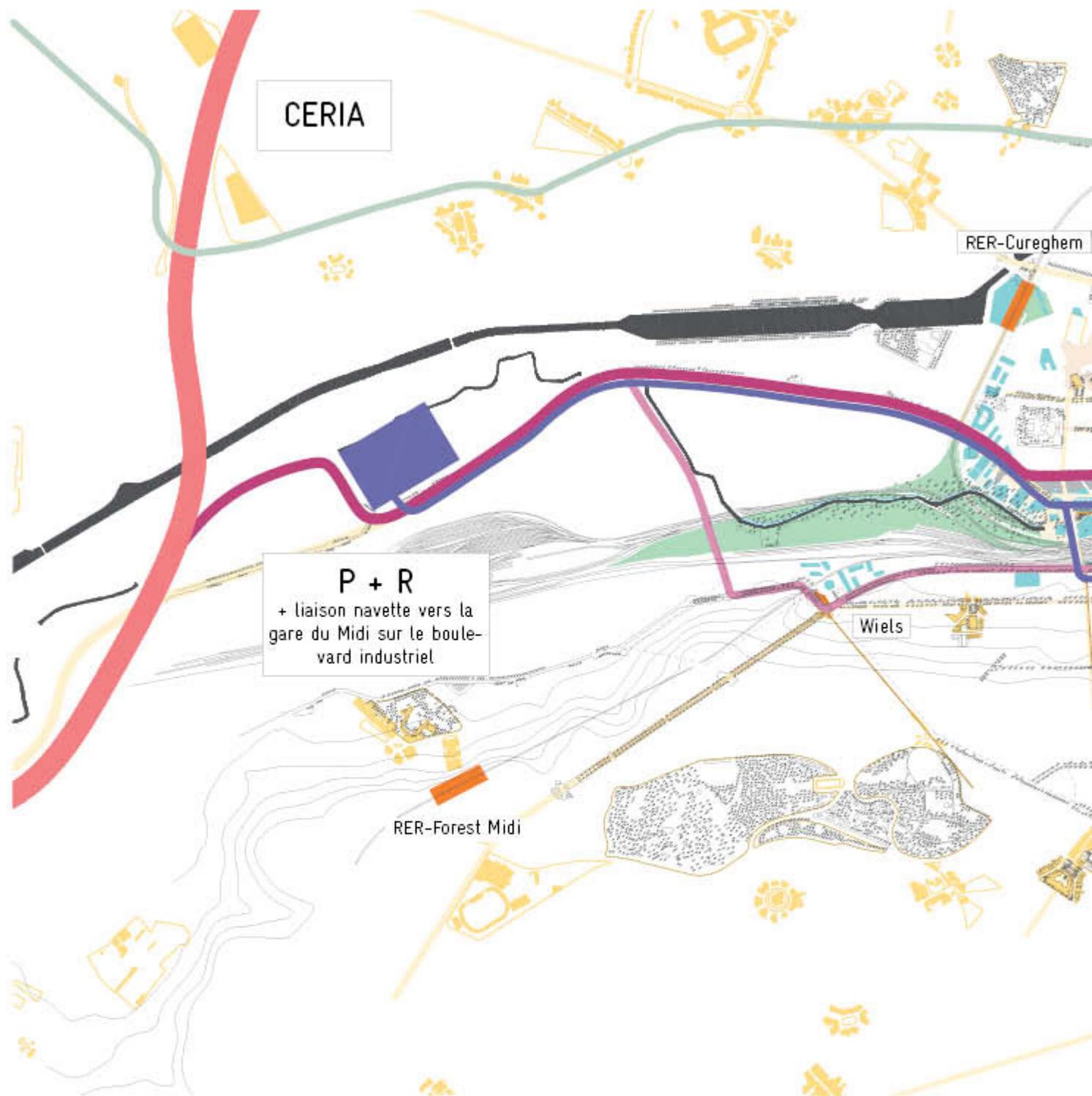
cace en lien avec le quartier de la gare, dans la continuité d'un boulevard industriel réaménagé, s'inscrit dans les mesures d'accompagnement nécessaires pour atteindre les objectifs de transferts modaux, indépendamment des temporalités de mise en oeuvre du plan IRIS II. Il permettrait de capter les automobilistes le plus en amont possible du quartier, soulageant ainsi un réseau de voirie déjà fortement sollicité (mise en adéquation des capacités en entrée/sortie des exutoires routiers du quartier du Midi) et dégageant des capacités pour les générations de déplacements induites par les nouveaux développements urbains.

Le boulevard industriel constitue aujourd'hui un corridor routier très (trop) efficace, qu'il convient d'apaiser pour contenir l'afflux automobile dans le quartier du Midi. Son profil, riche en zones mutables, et son gabarit large, à 2x2 voies, ménagent de nombreuses possibilités, dont la réalisation de sites propres continus entre le pôle d'échanges de la gare et le Ring, pour des bus à haut niveau de service, voire même à terme, un tramway.

Aujourd'hui la ligne 78 assure déjà un service de liaison entre le pôle transports de la gare du Midi et la zone industrielle; elle pourrait être ainsi renforcée et constituer une réelle alternative modale pour les automobilistes se rendant sur Bruxelles. Par ailleurs, pour capter une clientèle plus large que les usagers du quartier du midi et éviter une rupture de charge, on pourrait également envisager un prolongement de cette ligne 78 vers le Centre Ville de Bruxelles, ou, de sorte à solutionner le problème de place lié au stockage des bus et à la fonction de terminus, élaborer le nouveau service de bus express sur base du prolongement de plusieurs lignes existantes, dont le terminus serait déplacé depuis la gare voire le centre-ville vers le parking de dissuasion "Boulevard Industriel".



© ADT-ATO



CERIA

RER-Cureghem

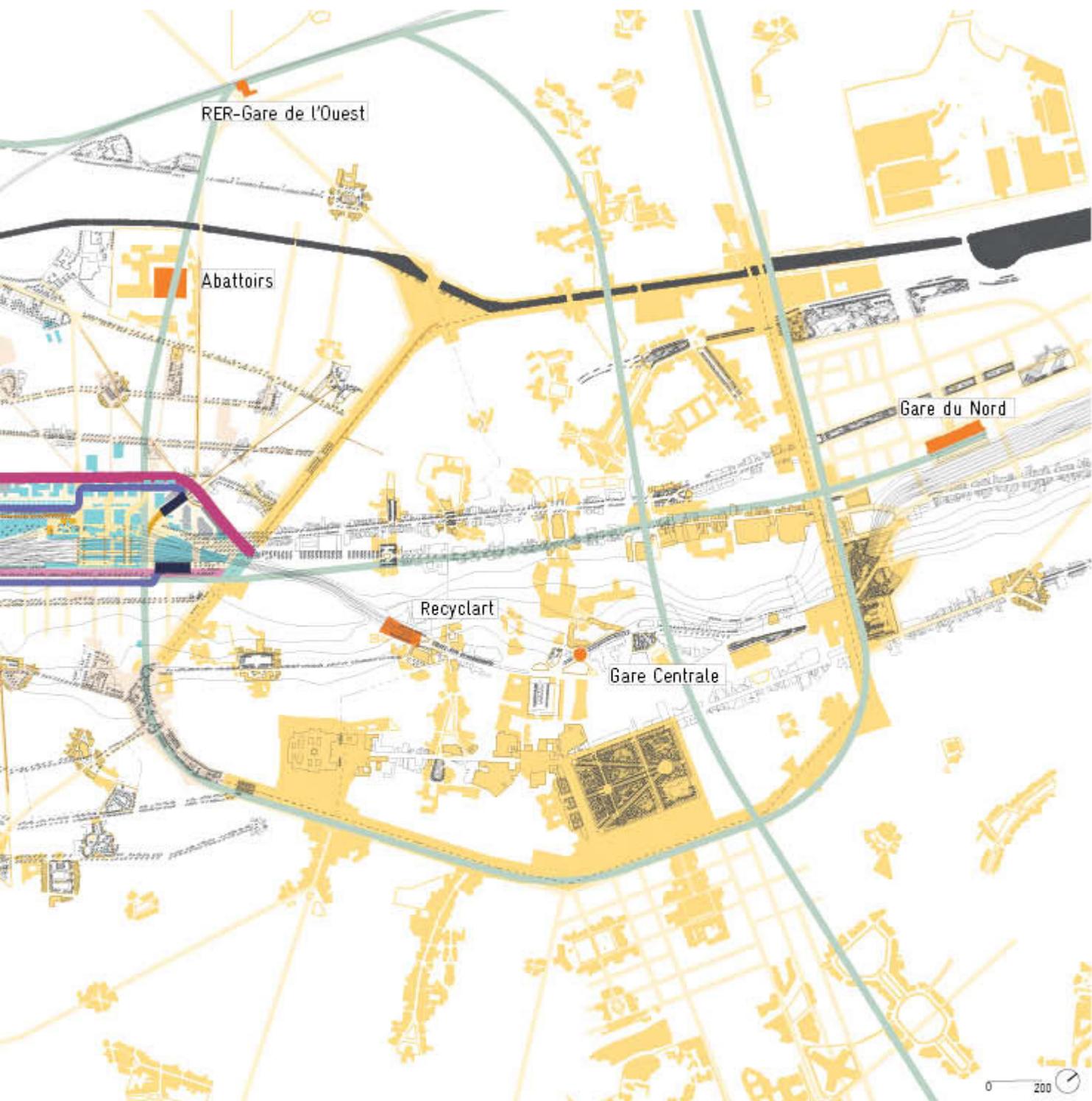
P + R
+ liaison navette vers la gare du Midi sur le boulevard industriel

Wiels

RER-Forest Midi

- Réseau d'espaces publics
- Pôles métropolitains majeurs existants ou en projet (RER) en lien direct avec la gare de Bruxelles-Midi
- Nouveaux développements
- Continuités paysagères renforcées
- Métro
- Voie métropolitaine
- Voie principale
- Liaison navette P+R / gare du Midi
- Ring

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.

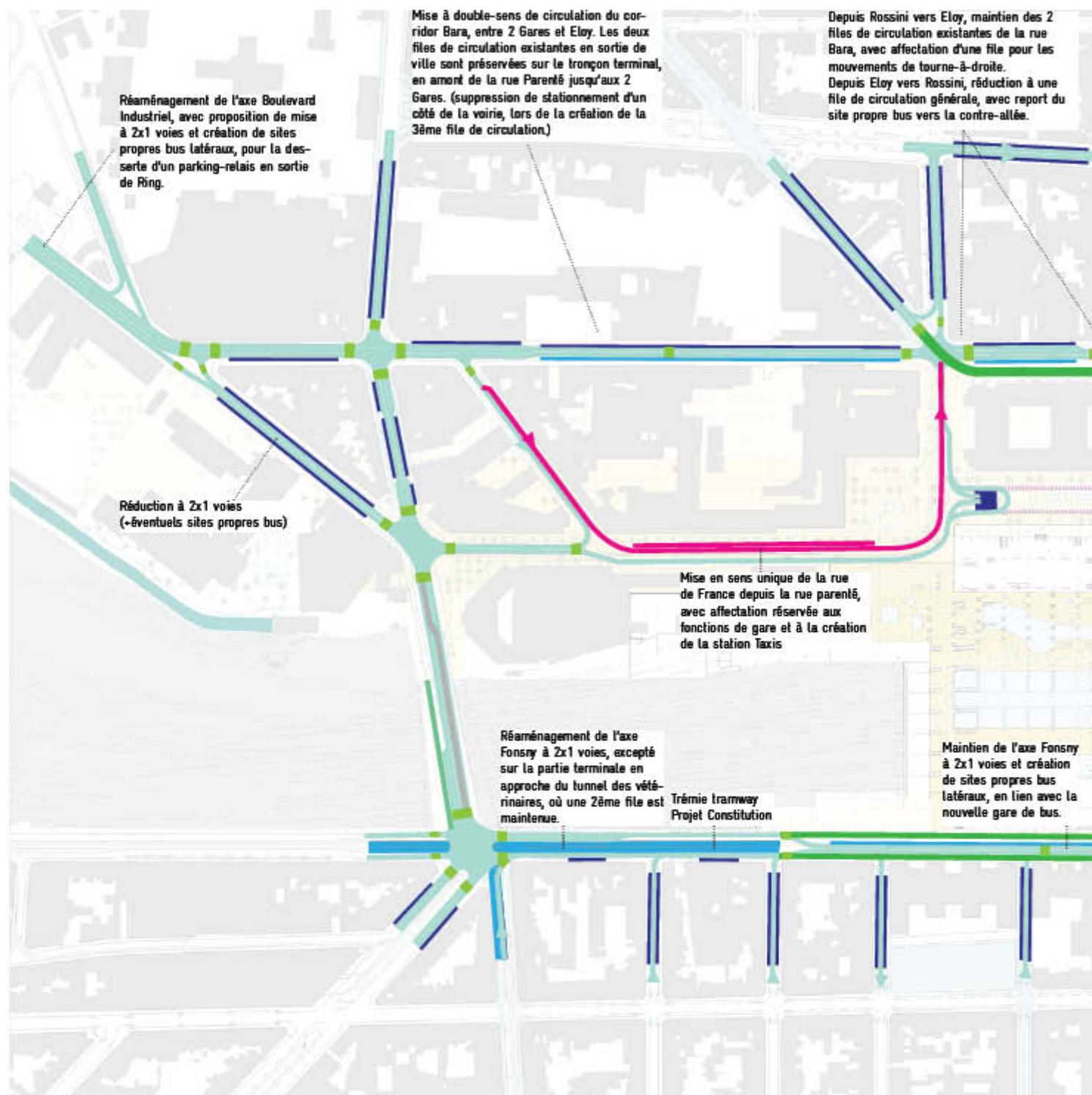


L'itinéraire de la navette P+R emprunterait le boulevard industriel en profitant de son large gabarit pour y insérer un site propre afin de lui garantir des temps de parcours optimisés. La rue des deux gares dispose d'une largeur suffisante pour prolonger ce site propre jusqu'à la rue Bara voire la rue des vétérinaires et Fonsny. Ensuite plusieurs trajets sont possibles : par la rue Bara une voie en site propre est possible en lieu et place du stationnement pour regagner le site propre de la contre allée, soit par le tunnel des vétérinaires pour rejoindre la rue de Fonsny. Cependant le redéveloppement des territoires de l'arrière-gare pourrait permettre d'envisager plusieurs autres possibilités en fonction du projet urbain de surface et du nouveau système

viaire mis en place. Si la navette peut être mise en place assez rapidement notamment avec le démarrage des travaux elle doit être envisagée comme une amorce d'un système plus structurant qui accompagnera les différents projets de développement du parcours.

Le schéma global de circulation qui en découle au niveau du quartier de gare Bruxelles Midi est un schéma de principe qui fera l'objet d'investigations plus approfondies.

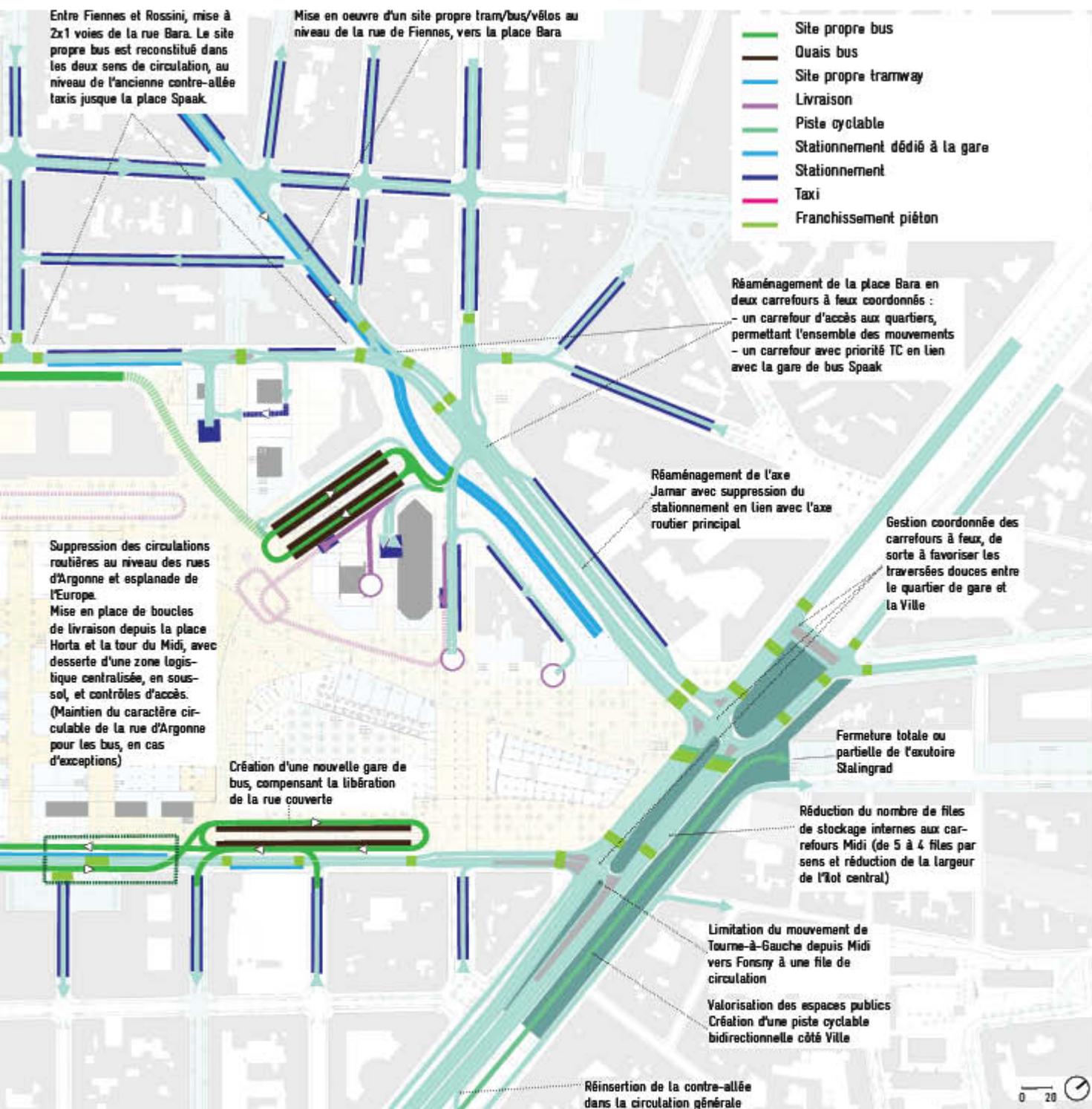
SCHÉMA GLOBAL DE CIRCULATION



Ce schéma de circulation globale a pour ambition de répondre à de nombreux enjeux (valorisation des transports alternatifs pour réduire la pression liée à la voiture, accompagnement de la mutation du quartier, amélioration du cadre de vie...), tout en tenant compte d'un contexte particulièrement difficile, puisque le quartier est situé sur l'un des axes routiers d'entrée de villes privilégié entre le Ring et la Petite ceinture, qu'il supporte donc un trafic routier de transit important, et qu'il est par ailleurs assis sur la gare du Midi qui en tant que pôle multimodal génère elle-même énormément de déplacements.

Comme nous l'avons déjà précisé précédemment, ce schéma de circulation ainsi que les plans d'aménagement présentés ci-après sont une version provisoire dans la mesure où l'évolution des différents projets en cours et à venir devrait inévitablement impacter l'ensemble de la mobilité du quartier. Elle dresse le cadre et dessine les principes d'aménagement qui seront ajustés dans le volet 2 du Schéma directeur, dans le cadre d'un approfondissement et d'un accompagnement de sa mise en œuvre.

Détails des propositions: Un site propre bus bilatéral sera réalisé rue Bara à la place de la contre allée, depuis la rue Eloy jusqu'à la Place Bara et la gare routière de la Place Spaak.



Le boulevard Jamar sera redimensionné, avec suppression des places de stationnement situées en bordure de la voie centrale. Les espaces reconquis seront restitués aux modes alternatifs à la voiture. Dans l'objectif de mieux suturer la gare au centre-ville, le boulevard du Midi sera modifié pour en diminuer le caractère routier et favoriser les circulations piétonnes grâce à des traversées larges et une gestion des feux adaptée.

Pour rejoindre le ring, le schéma directeur propose de favoriser le passage par le Wiels et la rue du Pont de Luttre plutôt que le tunnel des vétérinaires. La mise en sens unique de la rue de Russie permettra la suppression de la voie du tourne à gauche

qui sera profitable pour les aménagements de la gare routière à créer. Les espaces de stationnement en façade de la gare seront exclusivement affectés à du stationnement fonctionnel lié aux activités de la gare: Kiss&ride, Taxi, livraisons, Cambio.

Le débouché de la rue Couverte sur Fonsny sera aménagé en zone 30 jusqu'à la place Broodthaerds pour apaiser les circulations et sécuriser les déplacements doux. La place Bara sera reconfigurée en la réorganisant en deux carrefours coordonnés pour lesquels les mouvements pénalisant ont été reportés sur les noeuds en amont et aval (proposition de schéma routier à affiner dans cadre du volet 2).



En ce qui concerne les transports collectifs, le schéma directeur n'a pas retenu l'idée de rassembler l'ensemble des lignes de bus desservant la gare sur un même site, compte tenu du manque d'espace nécessaire pour accueillir l'ensemble des véhicules. Cette difficulté est renforcée par le fait que la plupart des lignes sont en terminus ce qui induit une gestion des temps d'attente des véhicules nécessitant encore plus d'espace et également de ne pas être trop éloignés de la gare routière et des modes lourds que sont le métro, le tramway, avec lesquels le bus a le plus d'interaction.

Par ailleurs, les correspondances bus limitées entre opérateurs ne rendent pas indispensable la proximité des différentes lignes.

Le schéma propose néanmoins de rapprocher les lignes STIB et TEC sur un même lieu, situé avenue Fonsny au droit du grand quadrilatère, là où se trouve actuellement l'arrêt des TEC. Cette nouvelle gare de bus pourrait ainsi accueillir 6 lignes (4 STIB et 2 TEC). Elle s'étirerait le long de la façade du grand quadrilatère (150m), de part et d'autre des voies du tramway, et intégrerait la création d'une douzaine de quais au minimum, répartis en deux rangées (susceptibles d'être adaptés avec l'évolution du réseau et de l'offre).

La création de cette gare routière « Fonsny » a pour objectif de libérer la rue couverte et d'opérer son réaménagement (avec mise en œuvre du métro), tout en préservant la proximité immédiate des bus avec le métro et le tramway.

La ligne 78, transformée en navette P+R, verra son itinéraire modifiée pour desservir l'arrière gare et la gare « Fonsny ». Pour renforcer l'attractivité du parking de dissuasion réalisé à la sortie du ring, nous proposons que cette ligne soit prolongée vers le centre de Bruxelles afin d'affirmer encore davantage sa fonction et éviter aux usagers se rendant en centre-ville la rupture de charge à la gare du midi. La desserte du P+R ne nécessitera donc pas la mise en place d'un service supplémentaire,

puisque'elle permettra d'utiliser du matériel en attente à la gare, libérant ainsi de l'espace public.

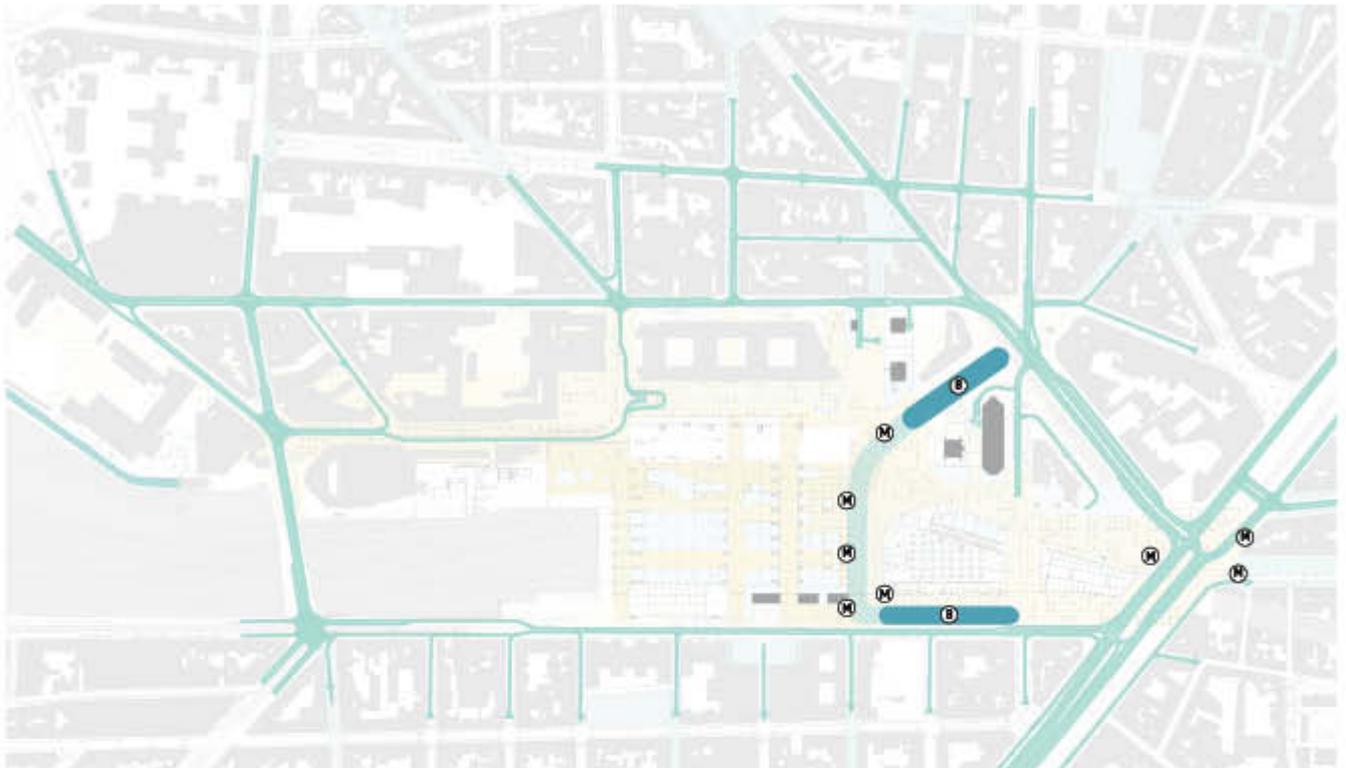
(Le service bus express P+R pourrait également être opéré à partir des lignes existantes ayant leur terminus à la gare du midi, dont certains services pourraient être prolongés et ne plus occuper l'espace de manière intempestive. La desserte P+R peut ainsi constituer une réponse à la volonté de déporter les terminus du centre-ville de Bruxelles).

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.

LE TRAMWAY EN SOUTERRAIN

En cohérence avec le projet Constitution, le tramway sera enfoui avec la création d'une trémie avenue Fonsny. L'enfouissement du tram permet de séparer entièrement les circulations des trams des aléas liés à la circulation automobile et donc de fiabiliser le niveau de services. Il offre en outre au réseau de tramway un potentiel important de croissance. Il profite de l'opportunité qu'offrent les travaux du projet Constitution. Enfin, il améliore les opérations de correspondance avec le métro en gare du Midi. Le principal inconvénient de l'enfouissement réside dans la réalisation de la trémie avenue de Fonsny et dans son insertion qui nécessite d'interrompre ponctuellement les itinéraires réservés bus, sur une centaine de mètres. Des systèmes de feux intelligents permettront néanmoins de garantir la priorité de ces derniers.

Il a été envisagé de maintenir le tramway en surface, ce qui aurait eu pour principal avantage une plus grande urbanité et un effet structurant sur l'espace public grâce à une meilleure répartition de l'espace.



Néanmoins, le maintien du tramway en surface aurait impliqué de franchir une multitude d'axes routiers majeurs au niveau d'un nœud particulièrement stratégique, et donc d'avoir à opérer un arbitrage entre les différents modes.

Ce maintien n'aurait pas permis d'améliorer les correspondances avec le métro en gare du midi (l'interface entre les différents modes aurait même été dégradée par rapport à la configuration actuelle de la rue couverte), et nécessiterait de conserver le passage des trams dans la rue d'Argonne.

Le développement des sites propres bus sera poursuivi sur les axes principaux notamment sur Bara à la place de la contre allée, sur Fonsny à la place des voies du tramway après son enfouissement, sous le tunnel des vétérinaires, au niveau de la rue de Fiennes...

La gestion des deux gares de bus, l'existante "Spaak" et la projetée "Fonsny" devra à terme être unifiée et intégrée au système métropolitain. Il sera alors envisageable de réorganiser les lignes en fonction de leur destination sans distinction de l'opérateur. (Des bus de Lijn sur Fonsny, des bus STIB sur Spaak, ...). Cela permettra de libérer pleinement la rue d'Argonne (même si la possibilité d'y faire circuler des bus sera ménagée, pour d'éventuelles déviations).

Pour faire face à la croissance des besoins en termes d'exploitation, il faudra trouver un moyen de limiter le nombre de bus en attente pour éviter que ceux-ci ne viennent dégrader l'occupation de l'espace et perturber le fonctionnement des gares routières. La solution passera nécessairement par l'identification d'un lieu d'accueil (mini dépôt) et/ou des améliorations au niveau de l'exploitation.

Enfin, la densification de l'îlot France Bara et l'urbanisation de l'îlot des deux Gares posent tout naturellement la question de leur desserte en transports collectifs et plus particulièrement en bus dans la mesure où aujourd'hui aucun mode lourd, métro ou tramway ne dessert directement ce territoire de l'arrière-gare. Celui-ci se situe néanmoins à moins de 300 mètres du pôle multimodal, ce qui reste encore attractif, si le cheminement est confortable et le jalonnement clair et lisible. On peut donc penser que les pratiques modales actuelles ne vont pas radicalement changer.

La création de la navette P+R constitue une opportunité de desservir les nouveaux développements de l'arrière gare, opportunité d'autant plus intéressante dans l'hypothèse d'une prolongation des lignes existantes. La stratégie de desserte des projets du territoire "côté Senne" pourra également constituer une clé pour résoudre les problèmes liés à la fonction terminus, en centre-ville et aux abords de la gare du Midi. Plusieurs pistes pourraient ainsi être étudiées :

- le déplacement de certains terminus (L27) vers l'arrière gare
- la desserte de l'arrière gare par la « navette P+R »
- la déviation de certaines lignes De Lijn par le pont Van Kalken
- la création d'une nouvelle antenne tram depuis la place Bara qui pourrait se prolonger vers le boulevard industriel et se substituer à la navette P+R



Le schéma directeur prévoit plusieurs sites de dépose-minute:

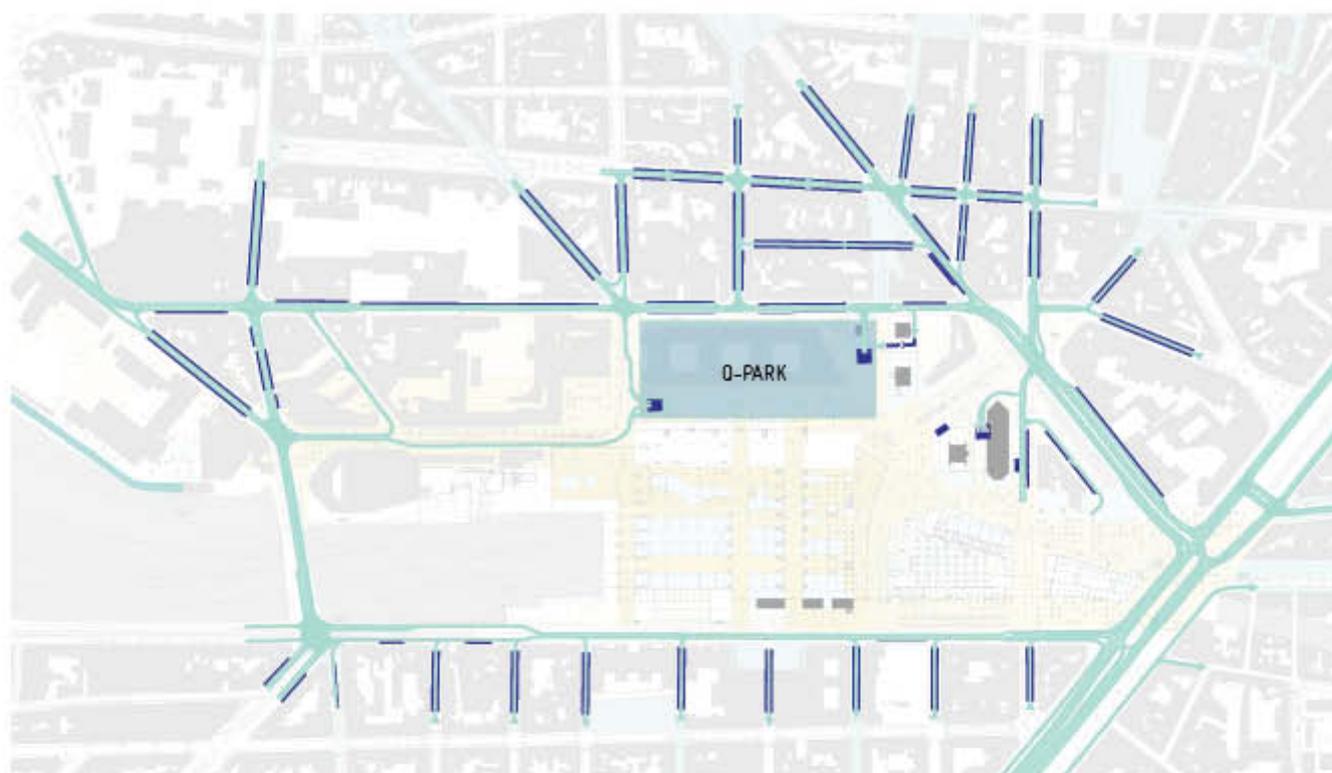
-Le site principal est localisé rue de Fonsny, le long de la façade du bâtiment de la gare, au plus près des entrées, pour limiter le temps d'accès aux quais pour les voyageurs. Il s'agit d'un espace dédié uniquement à la dépose, avec une tolérance de durée de stationnement de seulement quelques minutes. Un système de gestion spécifique (sas, vidéo, boucles de détection, ...) associé à des moyens de contrôle seront mis en place pour éviter une utilisation intempestive de ces espaces.

-Un autre site est prévu rue de France, pour permettre aux voyageurs d'accéder aux quais depuis l'entrée de gare "côté Senne". Ces derniers bénéficieront d'une file de circulation spécifique, accessible depuis la rue des deux gares, et dédiée au K&R, à l'accès au parking Q-Park et aux livraisons de la place Horta .

-Pour la reprise de passagers, un site d'attente de type "pick-up" de courte durée (15 minutes maximum) est prévu rue Bara et sera lui-aussi équipé d'un système de contrôle d'attente.

-Enfin, pour les attentes prolongées, les automobilistes seront invités à utiliser le parking Q-Park où des places sont prévues au niveau -1.

L'ensemble de ces sites bénéficiera d'un jalonnement clair tant pour les automobilistes en approche de la gare que depuis la gare pour orienter les voyageurs.



Les principes retenus en matière de stationnement visent à réduire les capacités au strict minimum nécessaire dans la mesure où l'objectif est de réduire l'utilisation de la voiture et que le secteur est particulièrement accessible par les autres modes qui doivent être valorisés. Toutefois, une attention particulière doit être portée au stationnement des riverains, dans un quartier où les garages privés sont peu nombreux.

A cette double volonté viendront également se confronter les besoins que vont générer les projets prévus, qui risquent de venir accroître les trafics en heure de pointe sur des axes déjà bien chargés, si on ne bride pas le recours à la voiture par le biais du levier du stationnement.

Les capacités de stationnement liées à ces projets seront donc limitées, pour tenir compte à la fois des objectifs de mobilité générale, des difficultés du réseau de voirie à absorber de nouveaux flux, mais surtout en raison de la richesse et de la qualité de la desserte du quartier qui concentre l'ensemble des modes de transports terrestres (TGV /Eurostar/ Thalys, Trains nationaux et régionaux RER, métro, tram, bus, taxi, Villo, ...).

Ainsi, pour les bureaux, nous proposons de porter la norme à 1 place de stationnement pour 250 à 300m², et à une place par logement (voir 0,8 place en cas de possibilité de mutualisation à proximité). Pour les équipements, nous proposons de ne pas réaliser de places supplémentaires, du fait de l'offre et des possibilités de mutualisation existantes.

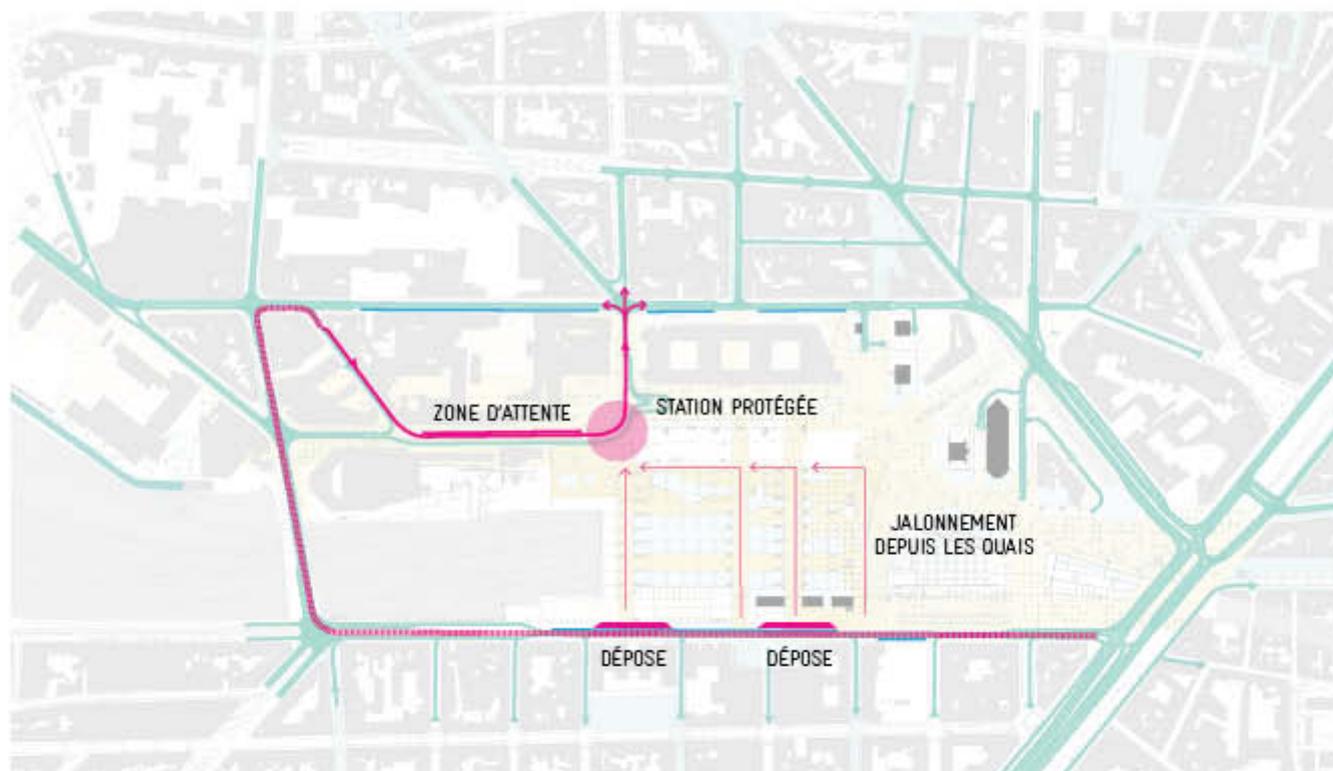
Parmi les suppressions de stationnement en voirie qui sont envisagées (pour un volume global de près de 300 places):

- le tronçon sud de la rue Bara, avec l'éventuelle mise en place du double sens de circulation, et le stationnement le long de la contre-allée Bara qui accueillera demain un site propre bus,
- le boulevard Jamar de part et d'autre de la voie principale pour permettre l'élargissement des trottoirs,

- l'avenue Fonsny, avec côté façade de la gare des places dédiées à l'accessibilité spécifique (K&R, dépose taxi, livraison, Cambio, borne de recharge électrique), sachant que le parking à l'extrémité de l'avenue de Fonsny en bordure du petit quadrilatère sera lui aussi supprimé et reconverti en espace public,
- avec la pacification des abords de l'avant gare et la suppression de la circulation depuis la rue Blérot jusqu'à l'esplanade de l'Europe, le stationnement qui lui est associé disparaît également,
- la rue de France, où le stationnement public disparaît également dans la mesure où seuls les véhicules individuels accèdent au parking ou les K&R empruntent désormais la voie.

Par ailleurs, partout le stationnement sera réglementé pour limiter les durées de stationnement tout en préservant les besoins des riverains et des acteurs locaux. Une harmonisation des politiques de stationnement communales sera donc à instaurer.

Le déploiement du service Cambio sera renforcé pour répondre aux besoins du quartier (entreprises et particuliers) et accompagner les suppressions de places riverains. Le parking Q-Park reste dédié à l'accessibilité de la gare et aux besoins de stationnement de moyenne et longue durée. Au besoin, le réaménagement de l'îlot France Bara pourra être l'occasion de proposer des espaces de stationnement supplémentaires, mais dans des proportions limitées compte tenu de l'accessibilité exceptionnelle du quartier en transports publics.



Le schéma directeur propose de créer une station de Taxi unique (pour la prise de passagers) à l'entrée secondaire de la Gare, au niveau de la rue de France, afin d'offrir une meilleure lisibilité de l'offre auprès des voyageurs du train, qui en sont les principaux utilisateurs. Cela permettra également de libérer les espaces publics autour de l'esplanade de l'Europe, pour les redistribuer au profit des modes doux.

En accompagnement indispensable un jalonnement dédié sera déployé sur tout le site de la gare du midi.

Cette relocalisation de l'offre Taxi rendra possible la transformation de la contre-allée de la rue de Bara, dès lors uniquement dédiée à un site propre bus. Cette vocation unique permettra de supprimer les places de stationnement latérales devenues inutiles et d'élargir les trottoirs, avec création d'un itinéraire cyclable.

La rue de France, aménagée en sens unique de circulation depuis la rue Parenté vers la rue Eloy, disposera donc d'une voie dédiée aux taxis, qui aboutira à une station aménagée par des quais d'emport couverts et confortables. La voie d'approche, accessible uniquement depuis la rue Parenté, sera dédoublée de sorte à offrir suffisamment de capacité de stockage pour accueillir les taxis en attente en heure de pointe.

Un système de contrôle d'accès permettra de s'assurer que seuls les taxis bruxellois peuvent emprunter cette voie. La sortie s'effectuera par la rue Bara.

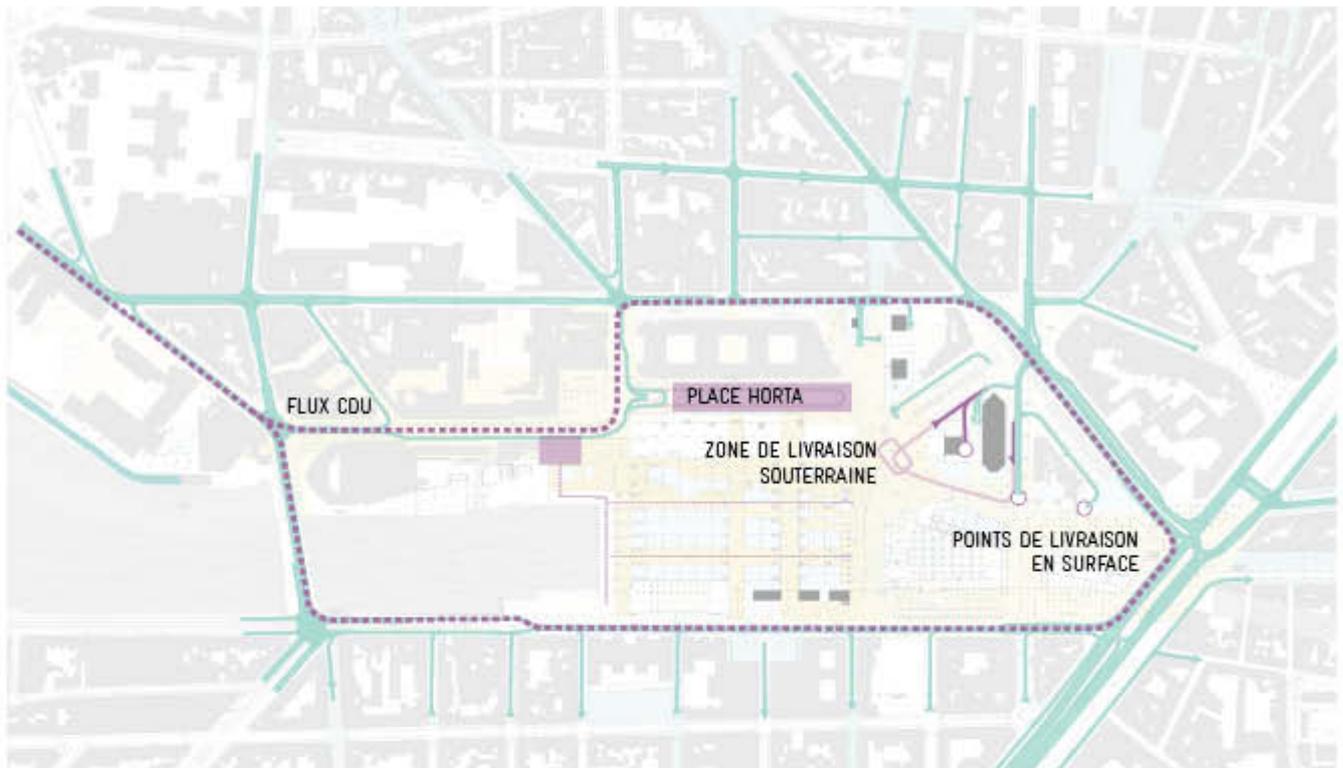
En complément de la station de Taxi de la rue de France, des lieux de dépose sont également prévus rue de Fonsny, au plus près des entrées de la gare du Midi.

Les taxis commandés pour les usagers de la gare ou les clients de l'hôtel seront invités à emprunter le niveau -1 du Q-Park où

des places sont disponibles. Un jalonnement clair sera mis en place depuis les quais de la gare pour orienter les usagers.

Il pourrait également être envisagé des zones de prises en charge spécifiques pour les hôtels en voirie ou d'ouvrir la place Horta à la circulation des taxis commandés en leur permettant d'emprunter la voie conservée à usage des livraisons.

D'autres sites de dépose pourront être envisagés, en fonction du développement du secteur de l'îlot des deux gares. Le développement à venir des îlots France Bara et Deux Gares rendent encore plus pertinent qu'aujourd'hui le déplacement de la station de taxi à l'arrière gare.



La problématique des livraisons constitue un des points les plus sensibles du schéma directeur, dans la mesure où ce besoin vital pour le fonctionnement de la gare vient se heurter aux réductions de voirie qui sont envisagées aux abords de la gare.

Le schéma propose donc de segmenter les livraisons, en éclatant les sites de livraison au plus près du lieu de destination quant une opération hors voirie n'est pas possible.

Pour le versant ouest du quartier, l'approvisionnement de la gare et de l'hôtel s'effectuera par la place Horta depuis la rue de France. Le déplacement de la trémie de Parking permettra d'accéder au quai de livraisons de l'hôtel (les potelets de délimitation n'existeront plus).

Pour le versant Est des points de livraison sont prévus rue d'Argonne pour approvisionner les quadrilatères et les commerces de l'îlot et rue de Fonsny pour approvisionner les commerces de la gare en réaffectant les places de stationnement supprimées.

Un espace logistique souterrain pourra en outre être réalisé sous l'esplanade de l'Europe pour assurer l'approvisionnement de l'hôtel, de la gare et des quadrilatères grâce à des connexions avec les niveaux inférieurs existants et le déplacement du tramway sous la rue de Fonsny. Cet espace serait accessible depuis deux trémies situées place Spaak et rue d'Argonne, qui feront l'objet d'un traitement paysager spécifique qui les rendront compatibles avec la mise en valeur des pieds d'immeubles.

Cette solution d'espace logistique mutualisé, étudiée par Euroimmostar, présente l'avantage principal de pouvoir approvisionner une partie de la gare, l'hôtel et les quadrilatères en dehors de la voirie et de l'espace public. Elle permet donc une libération totale de l'esplanade de l'Europe des dessertes de camions et évite d'avoir à gérer les nombreuses opérations de maintenance en surface. Elle pourrait également servir d'accès pompiers aux

niveaux inférieurs.

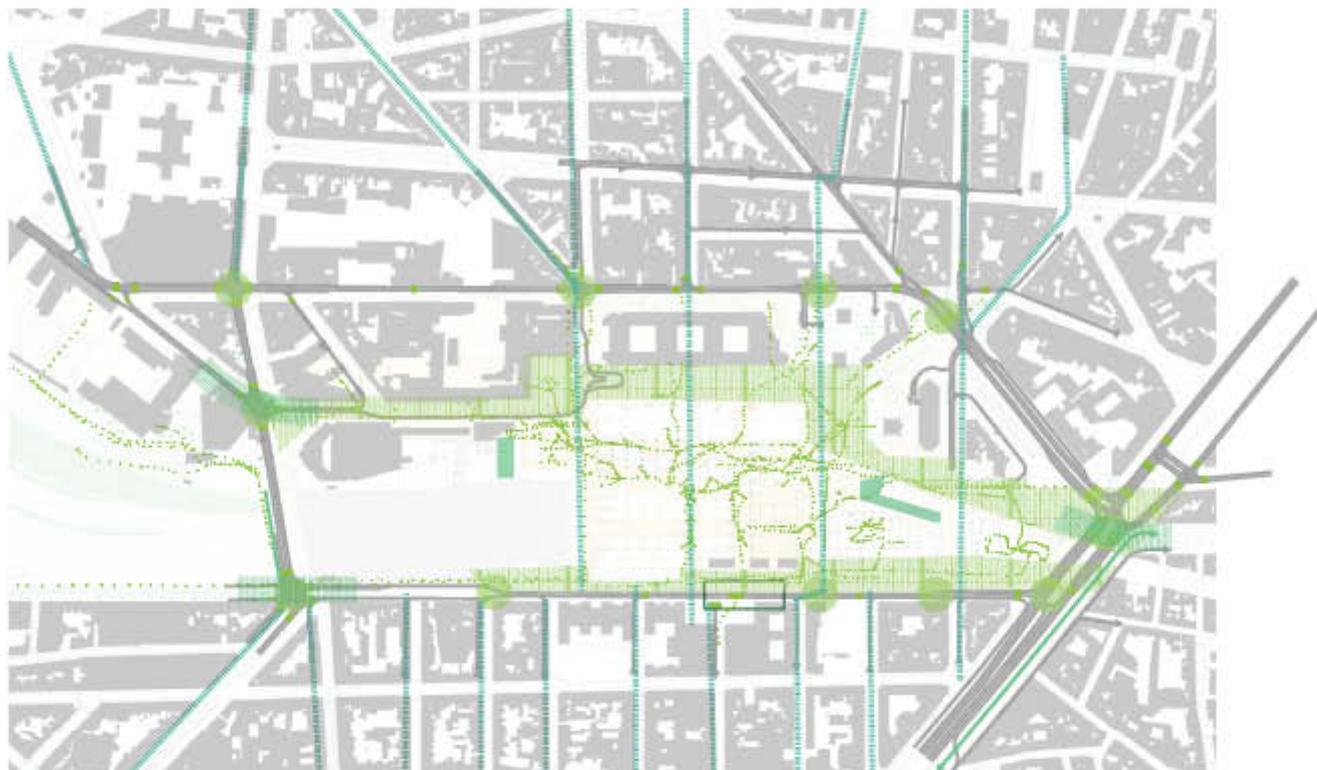
Le principal inconvénient, outre le coût, demeure dans l'insertion des trémies d'accès et de sortie de l'espace de livraison qui ne devront pas venir annihiler les efforts de valorisation des pieds d'immeuble, notamment de la Tour du midi.

En voirie, en dehors de la surface d'échanges, des places spécifiques pourront être déployées opportunément à proximité des commerces et services.

Il s'agira également de réfléchir à la desserte du secteur de l'arrière gare à l'occasion de son redéveloppement.

En accompagnement, un jalonnement spécifique devra être mis en place et un travail de concertation avec les commerces et clients des livraisons devra être initié pour mettre en place une organisation et une gestion des livraisons sur l'ensemble du site. A terme, le recours à un centre de distribution urbaine permettra encore de limiter les flux de camions dans le quartier.

UNE GARE INSCRITE DANS LE RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS ENVIRONNANTS



MODES DOUX: PIÉTONS

Pour développer le concept de ville 'habitante', le schéma directeur propose de favoriser la marche à pied dans tout le quartier de la gare, en réduisant les effets de coupure engendrés par la présence importante des infrastructures, routières ou ferroviaires.

Les trottoirs et cheminements piétons feront systématiquement l'objet d'un traitement qualitatif visant à rendre agréable pour tous (personnes à mobilité réduite, déplacements avec poussette, voyageurs avec valises, personnes âgées...), et donc attractive, la pratique de la marche à pied.

La circulation automobile sera réduite, voire supprimée, aux abords immédiats des entrées de la gare, de sorte à faciliter les mobilités alternatives et l'intermodalité. A l'arrière gare, la voirie sera réservée à la desserte de la gare (taxis, K&R, Bus, parking), tandis qu'à l'avant gare les circulations seront supprimées (ou limitées aux fonctions de logistique ne pouvant être reportées hors-voirie). L'accès Est au parking D Park sera déplacé depuis la place Horta vers la rue Blerot, pour libérer l'espace face à l'entrée de la gare et réaliser de nouveaux accès au métro à partir de l'espace public. Le déplacement des bus de la Rue Couverte vers la rue Fonsny et l'enfouissement du réseau tram way libèreront des espaces qui permettront de mettre en valeur le corridor multimodal d'accès à la gare.

La libération de la rue couverte et de la rue d'Argonne, ainsi que la réorganisation des circulations intérieures de la gare du midi, rendront la gare plus poreuse et faciliteront les déplacements piétons à la fois 'Nord/Sud' mais également 'Est/Ouest' entre Anderlecht et Saint-Gilles. Les traversées piétonnes des voies bordant la surface d'échanges (Rue Bara, Avenue Fonsny, Boulevard du Midi) seront élargies et sécurisées grâce à une

meilleure lisibilité et une gestion favorable des feux aux carrefours. En particulier, le franchissement du boulevard du midi sera facilité pour rejoindre plus aisément le centre-ville par la rue de Stalingrad grâce à la réduction du nombre de voies (2x4 au lieu de 2x5) et à une coordination des feux qui assure davantage de confort pour traverser. La création des stations de tram et métro « Convention » constituera en outre une opportunité de réaliser des passages sous la voirie pour accéder plus facilement aux transports collectifs.

Les connexions Est/Ouest seront également favorisées grâce au réaménagement des voies et trottoirs des axes majeurs reliant la surface d'échanges aux espaces publics des quartiers environnants (Rue Rossini, Passage grisar + rue Jorez, rue Limnander, Rue des Vétérinaires du côté d'Anderlecht; Rue Théodore Verhaegen, Rue de Suède, rue d'Angleterre, rue de l'Argonne côté Saint-Gilles.), assurant ainsi son intégration dans son environnement et renforçant son nouveau rôle d'interface.

Ce déploiement ponctuel de la surface d'échanges (place privilégiée au piéton, réduction si possible des stationnements à long terme, matérialité repensée...), complétera les nouvelles porosités visuelles et physiques mises en place dans le cadre du réaménagement de l'intérieur de la gare, des nouveaux projets Victor et Fonsny, de la mise en lumière des espaces sous voies ferrées et à terme, du redéveloppement du Bloc 2.



ACCROCHE AUX QUARTIERS

- Surface d'échanges
- Maillage public local: espaces publics majeurs et connexions est/ouest

MODES DOUX: VÉLO

Le schéma directeur propose de rendre tout le quartier cyclable dans un rayon de 500m à 1 km autour de la gare. Il propose donc que l'ensemble de la voirie situé dans ce périmètre fasse l'objet d'un traitement visant à rendre plus confortable et sécurisée la circulation des vélos en utilisant toute la palette des outils d'aménagement disponible. En conséquence, chaque fois que possible, des aménagements en faveur des cyclistes seront proposés au travers de pistes cyclables, pour affirmer le maillage structurant qui s'appuiera sur le plan cyclable régional, mais aussi, en fonction des contraintes, sur des bandes cyclables ou des trottoirs mixtes afin de garantir la continuité des itinéraires cyclables. Le trottoir, suffisamment large, devra alors intégrer un marquage au sol et un jalonnement spécifique devra être mis en place, pour orienter les utilisateurs vers des itinéraires alternatifs plus confortables et plus sécurisés.

L'utilisation mixte des sites propres bus devra être étudiée si les conditions de sécurité sont réunies, notamment pour les traversées de carrefour. Le cas échéant la mise en zone 30 de la voie sera réalisée. Aux abords immédiats de la gare du midi, les espaces publics seront mixtes. La piétonnisation de certaines voies, la réduction du stationnement et la réaffectation des espaces libérés favoriseront les aménagements en faveur des modes doux.

La constitution de ce maillage cyclable devra permettre de lier les différents lieux structurant du quartier par les itinéraires les plus directs possibles et de construire un véritable réseau d'espaces publics.

Il devra être accompagné d'un développement des équipements de stationnement. Deux vastes parkings à vélos seront ainsi mis en valeur sur le site de la gare : le parking existant rue de France sera agrandi pour atteindre les 1000 places environ, et un nouveau parking capacitaire d'environ 1500 places sera réalisé au niveau du grand quadrilatère. Ces deux équipements favoriseront l'intermodalité avec le train et les TC. En complément, des arceaux vélo seront déployés en nombre sur les principaux espaces publics et nœuds afin de favoriser les déplacements de proximité.

L'offre Villo sera également renforcée, notamment aux abords des principales entrées de la gare.

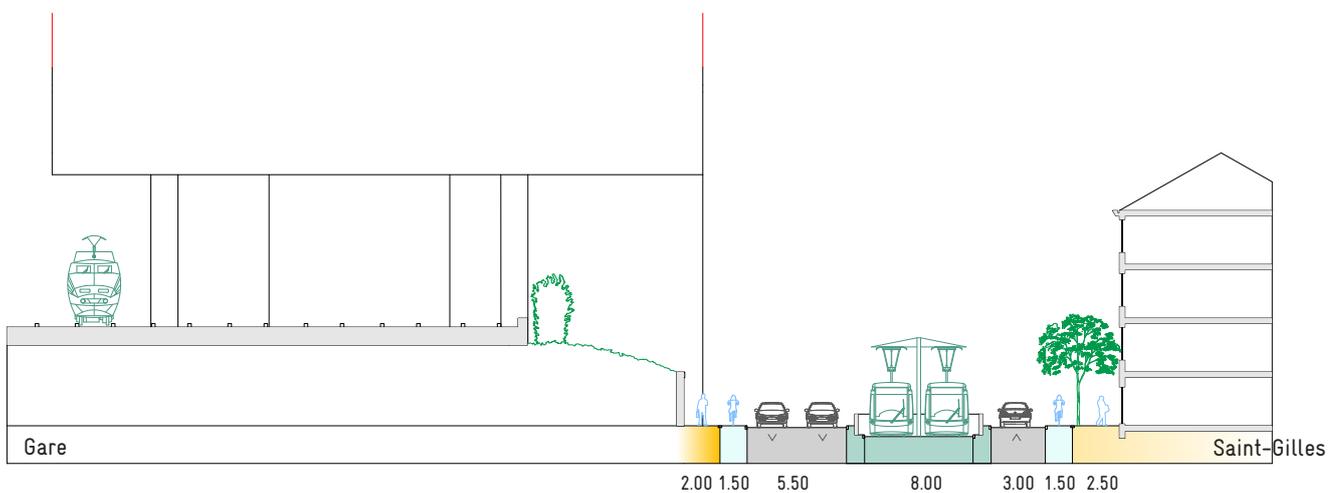
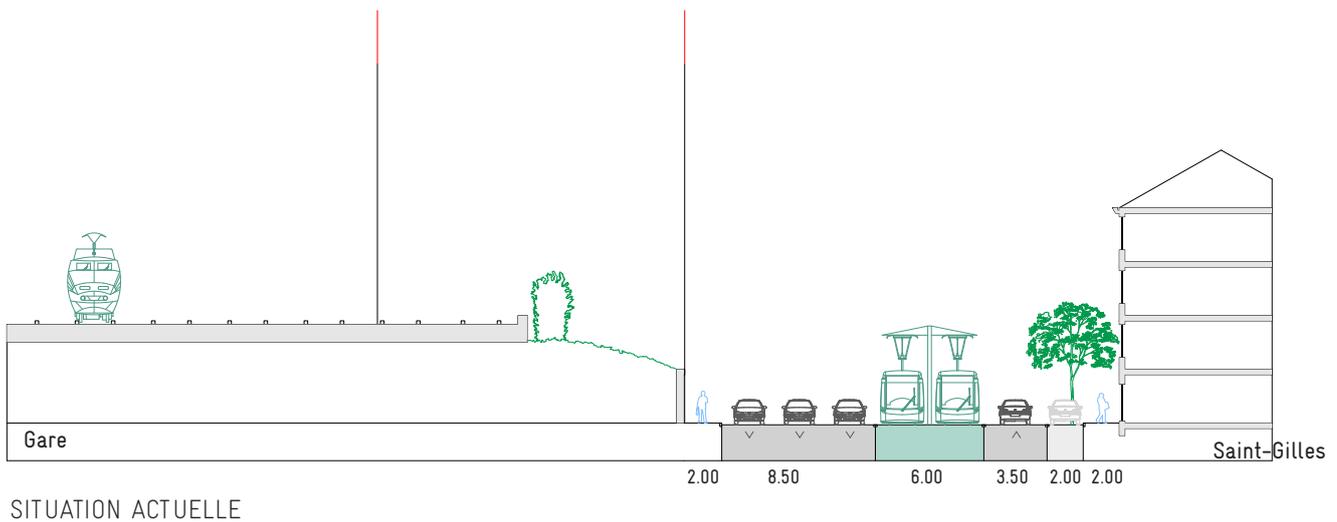
L'ensemble de ces actions sera accompagné d'un plan de jalonnement spécifique permettant aux cyclistes de se repérer aisément.

Enfin, le vélo devra être pris en compte dans les projets d'urbanisme par l'instauration de normes visant à systématiser la réalisation de places de stationnement vélo dans tout projet nouveau de logements, des commerces, de bureaux, d'équipement public ou de stationnement. Pour ces différents projets immobiliers, la norme de 1 place pour 200m² de plancher prévue par le RRU constitue une bonne base.

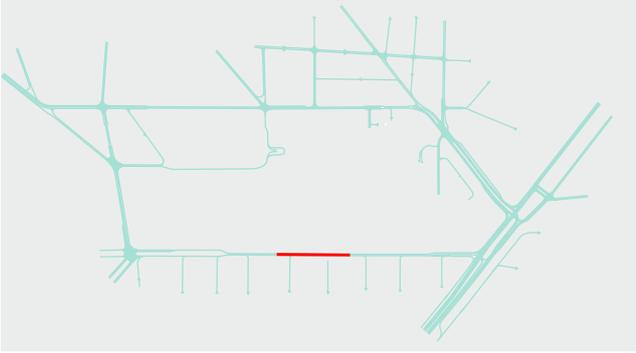
ACCROCHE AUX QUARTIERS - AVENUE FONSNY SUD



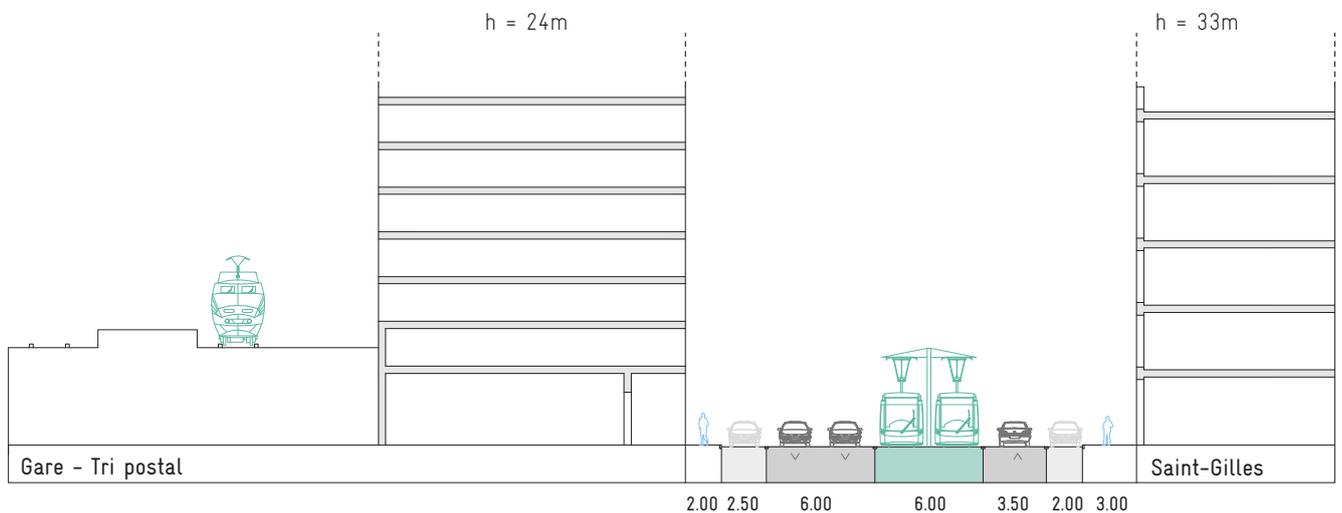
L'aménagement de l'avenue Fonsny est avant tout déterminé par l'enterrement du tramway à l'horizon 2018-2020. Une trémie, dont l'intégration devra faire l'objet d'une étude précise, est donc à prévoir au niveau de la rue de Danemark. Même si un site propre bus est conservé au milieu de la voirie, des espaces peuvent être dégagés de part et d'autre pour l'aménagement de pistes cyclables.



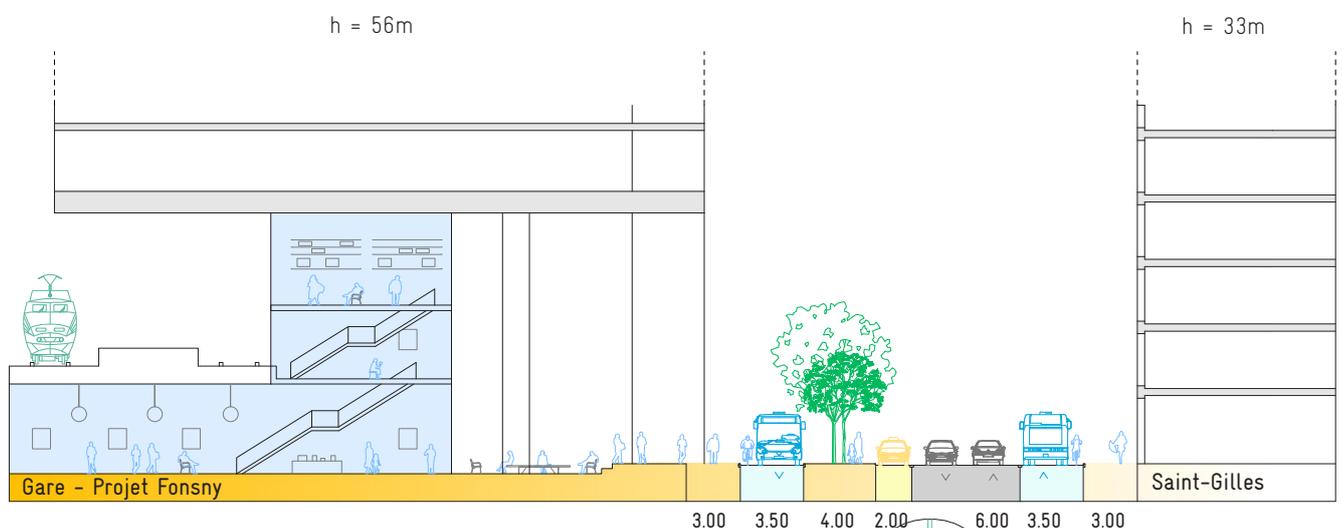
ACCROCHE AUX QUARTIERS - AVENUE FONSNY INTERMÉDIAIRE



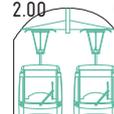
Au niveau des entrées/sorties de la gare, l'aménagement sécurisé d'espaces dédiés à la dépose taxi et au kiss and ride fait de l'avenue Fonsny un axe majoritaire d'accès à la gare. Il s'agit avant tout de sécuriser à la fois l'accès et la sortie de la gare. Le recul des façades autorisé par la mise sur pilotis des tours du bâtiment Fonsny permettent de donner au piéton un espace plus confortable et dégagé. A la sortie de la gare, il n'est donc plus confronté directement aux voies de circulation. Réciproquement, depuis les rues de Saint-Gilles, cet espace singulier au caractère quelque peu monumental qui donne à voir les voies ferrées et les trains rend visible la gare et ses différentes entrées. (1)



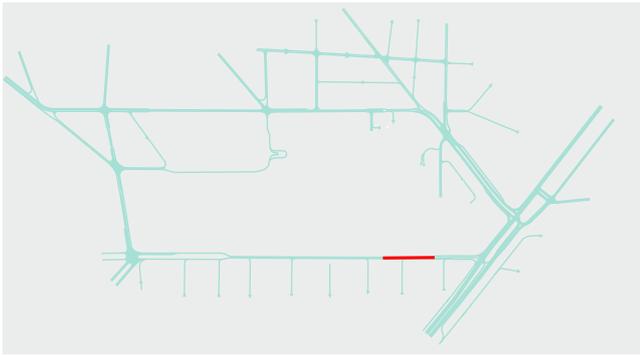
SITUATION ACTUELLE



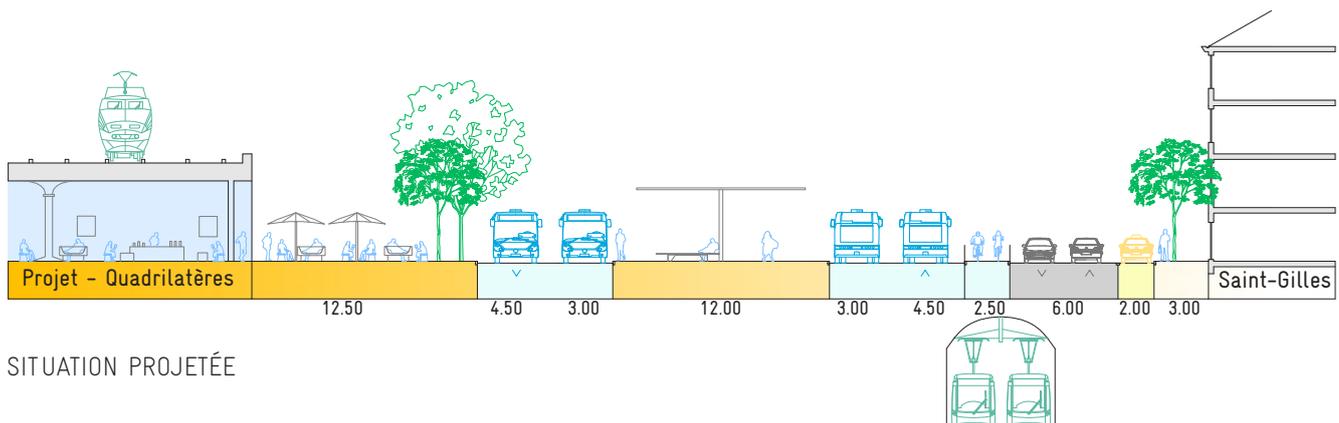
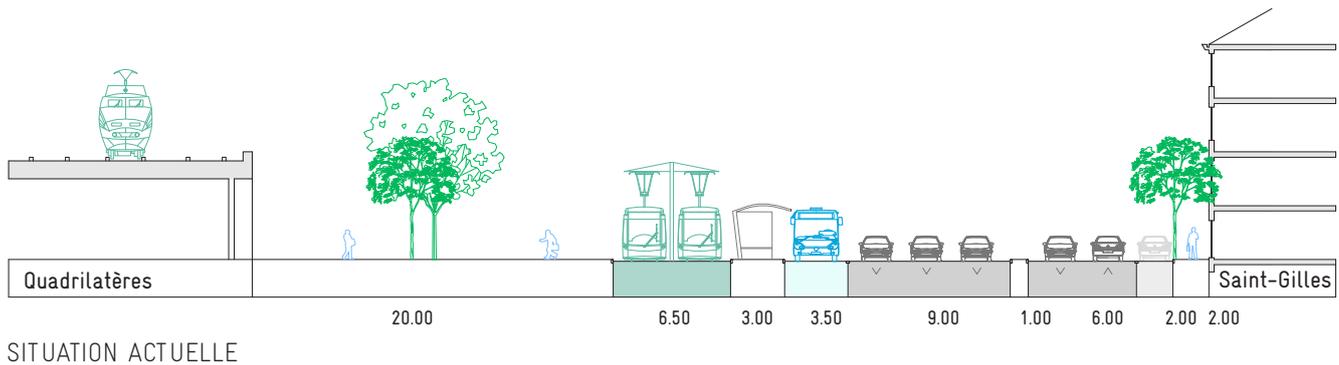
SITUATION PROJÉTÉE



ACCROCHE AUX QUARTIERS - AVENUE FONSNY NORD



La libération des bus de la rue Couverte et leur implantation sur l'avenue Fonsny nécessitent l'aménagement d'une nouvelle gare de bus au droit du grand quadrilatère. Sa planification précise devra permettre de minimiser sa largeur au maximum (12,5 m) afin d'offrir un dégagement suffisant à la façade Sud du grand quadrilatère et autoriser l'implantation de terrasses de café. La qualité d'aménagement de l'espace public entre le quadrilatère et la gare de bus permettra en outre d'amoindrir les nuisances que pourraient provoquer le stationnement et le passage récurrent des bus. La structure de la gare de bus devra être légère et de même hauteur que le quadrilatère afin de rendre les vues les plus perméables possibles et de pas en gêner l'activation. (2)

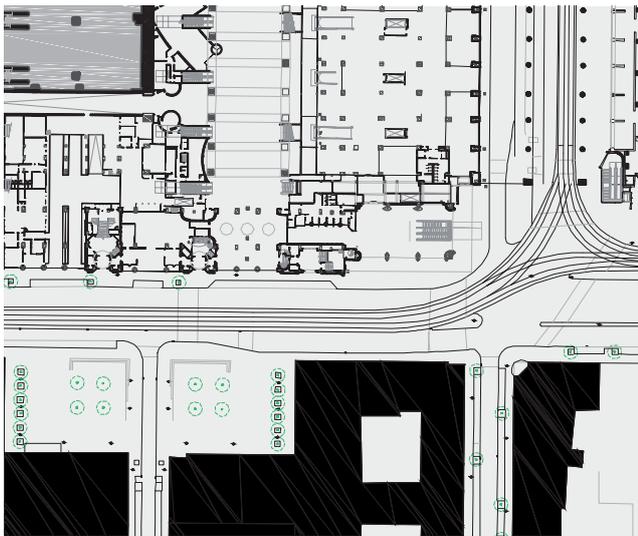


AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE FONSNY ET DE LA PLACE DE LA CONSTITUTION

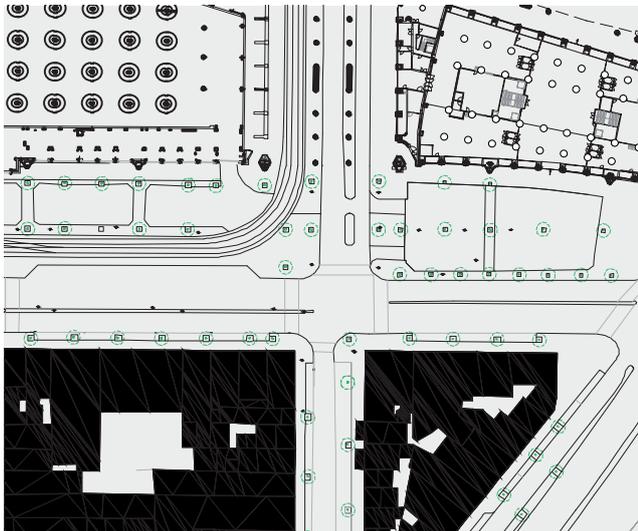
Au niveau du petit quadrilatère et de la place de la Constitution, un grand espace public est aménagé à l'image de l'esplanade de l'Europe. Le même traitement est appliqué: plantation généreuse selon la trame en accord avec le marché du Midi et ses contraintes techniques. Le parking est déplacé et la rue de L'Argonne supprimée afin de créer une seule et même surface continue tout le long des façades Sud des quadrilatères. L'espace généreux ainsi créé devant le petit quadrilatère présente désormais le potentiel d'accueillir des usages et événements plus ou moins temporaires en lien avec sa nouvelle programmation. (2)

Tout le long de l'avenue Fonsny, la mise en cohérence au niveau des espaces piétons de sa matérialité avec le reste de la surface d'échanges et de sa trame, ainsi que le travail sur le nivellement, la continuité maximale du sol entre intérieur et extérieur, et l'aménagement des trottoirs de la même manière de part et d'autre de l'avenue Fonsny assureront le confort des piétons et les liaisons aux quartiers. Les franchissements seront tout particulièrement facilités, à la fois par l'élimination aux endroits opportuns des bordures et des obstacles, et par le marquage clair notamment au sol des accès à la gare. De grands espaces de traversée qui ne se limitent pas à des passages piétons standards mais qui prennent la largeur totale des entrées/sorties seront aménagés. (1)

1.



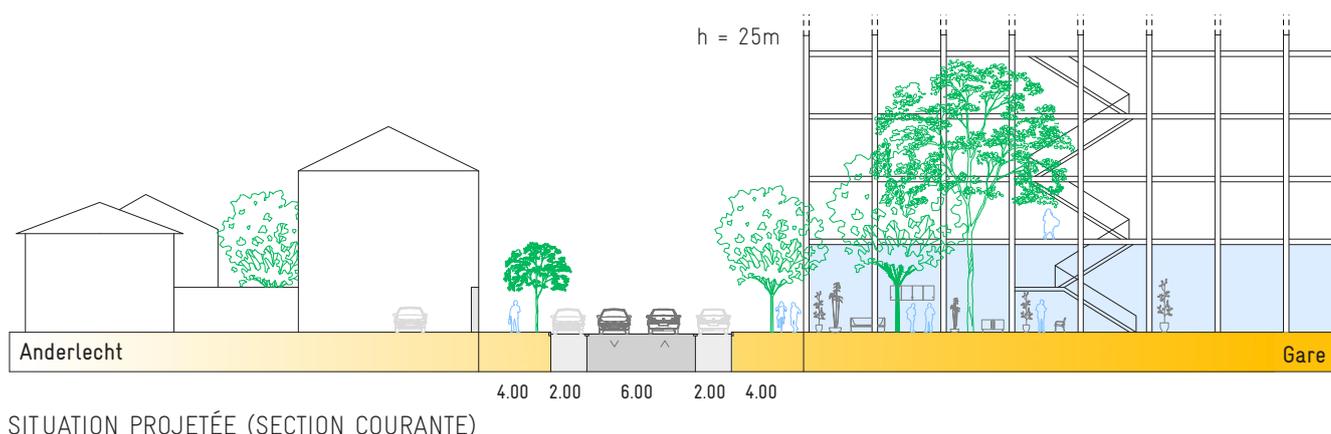
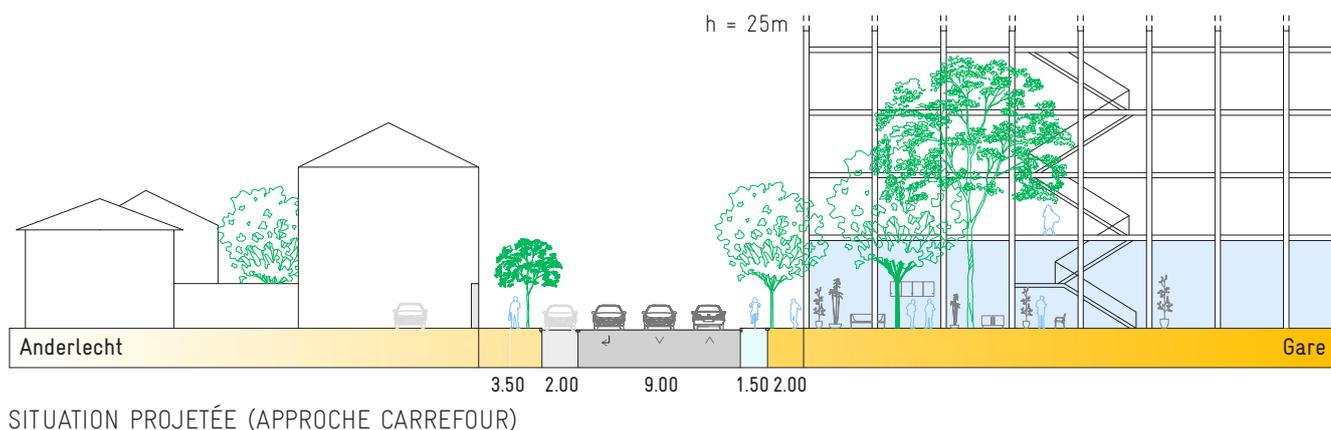
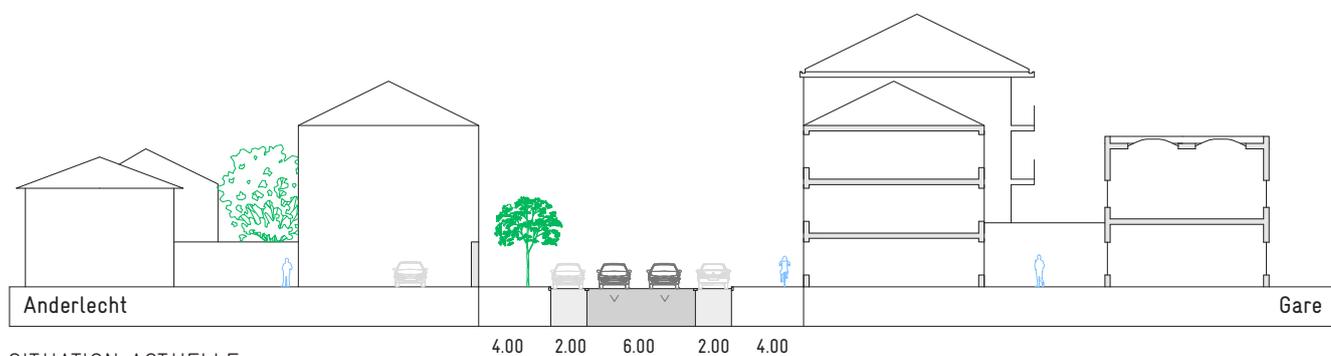
2.

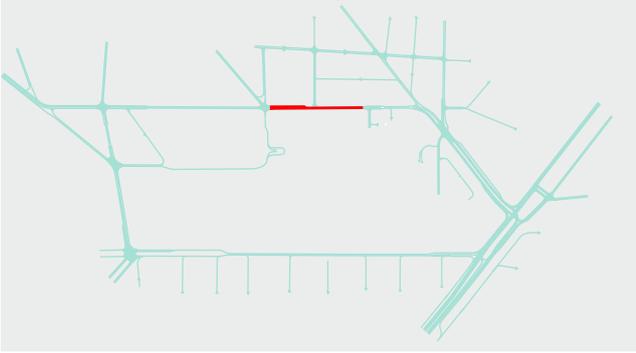


ACCROCHE AUX QUARTIERS - RUE BARA INTERMÉDIAIRE

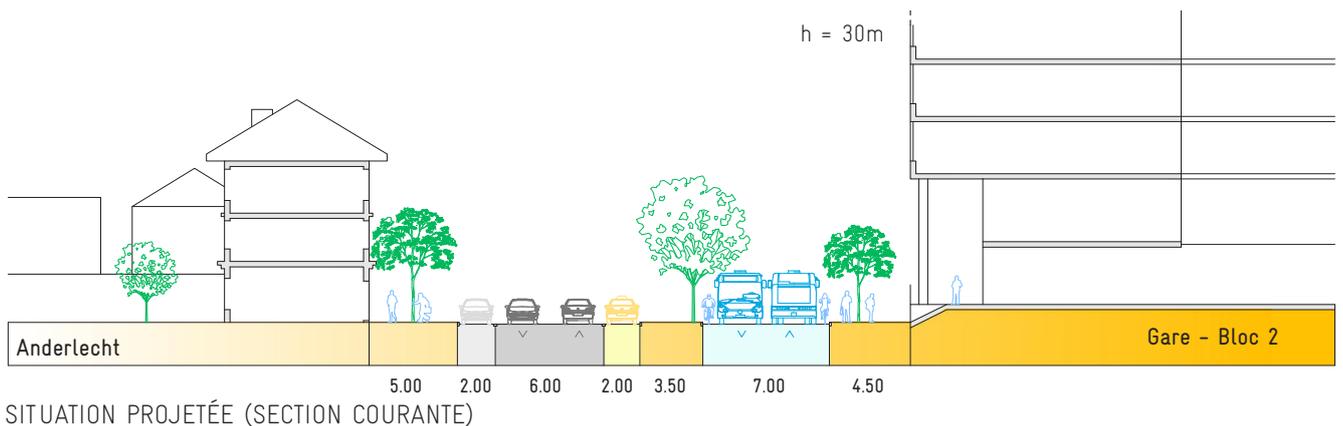
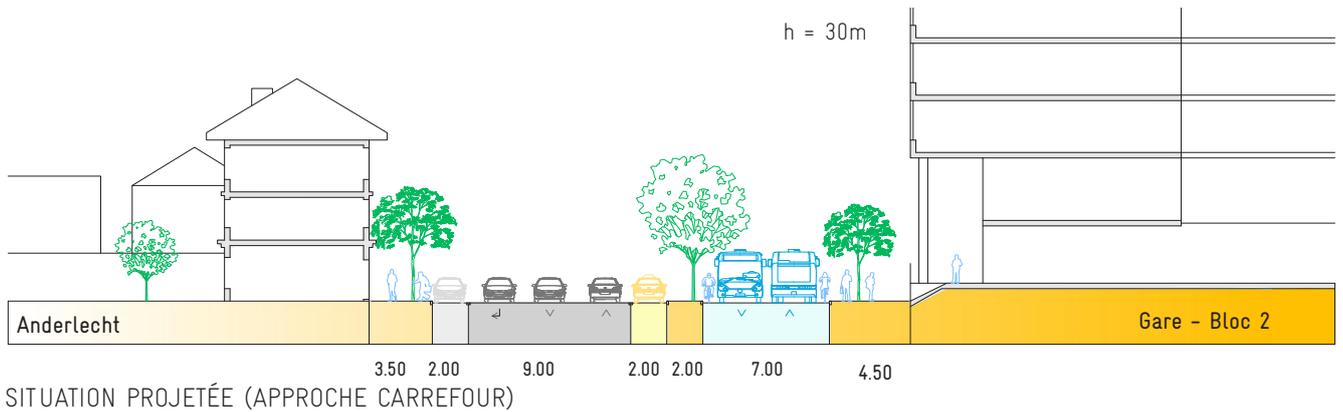
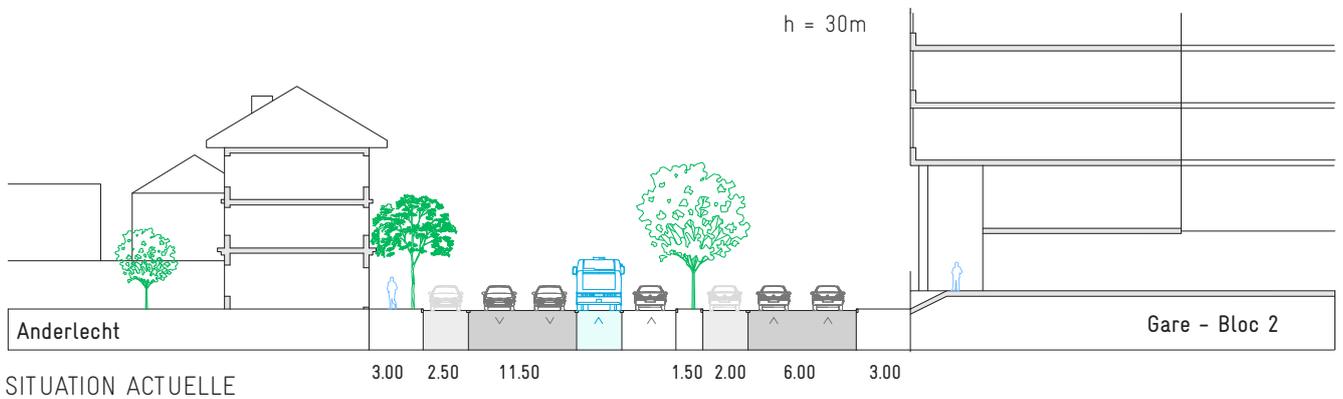


Le corridor France-Bara est maintenu à double sens. Dans cette première version du schéma directeur, cela se traduit par la mise à double sens de la rue Bara avec le maintien de son gabarit actuel, et la réaffectation de la rue de France. Cette option sera réexaminée en détail lors de la définition de l'aménagement de l'îlot France-Bara. En l'état, cette mise à double sens s'effectue en section courante et uniquement sur le segment Bara/Vétérinaires. En approche de carrefours, on maintient les 2 voies afin d'assurer à la fois le stockage et un bon écoulement du trafic lors de la phase de "vert". C'est le cas en approche de la rue Eloy ou la voie de droite est réservée aux mouvements de tourne-à-droite. Entre vétérinaires et Deux Gares, le gabarit sortant est lui, maintenu à 2x2 voies sur toute la longueur du segment. A elle seule, la rue Bara ne saurait constituer un bouchon pour l'ensemble du quartier et son réaménagement s'opère parallèlement à des interventions en amont de part et d'autre (régulation depuis le boulevard industriel ou depuis le bld du Midi).





La rue Bara est libérée de la fonction liée au Taxi. A la place, un site propre bus à double sens est aménagé et le piéton bénéficie d'un espace plus confortable. Elle est ainsi réaménagée en vraie boulevard urbain planté, en espace pacifié et non plus seulement en voie d'entrée rapide dans la ville. A très long terme, l'ouverture des rez de chaussée de part et d'autre anime la rue et la séquence. Grâce à une circulation automobile apaisée, les traversées au niveau de la rue de l'instruction réservée à la desserte de la gare, de la rue Blérot soulagée d'une grande partie de son trafic, du square Grisar rouvert, de la rue Rossini et demain depuis un Bloc 2 plus perméable, seront sécurisées. Ces franchissements seront facilités à la fois par la mise en place de feux et par le nivellement et réaménagement des trottoirs de part et d'autre. La matérialité du sol, le mobilier et la signalétique sont homogénéisés avec le reste de la surface d'échanges jusqu'aux premières rues d'Anderlecht.



RECONFIGURATION DE LA PLACE BARA



SITUATION ACTUELLE

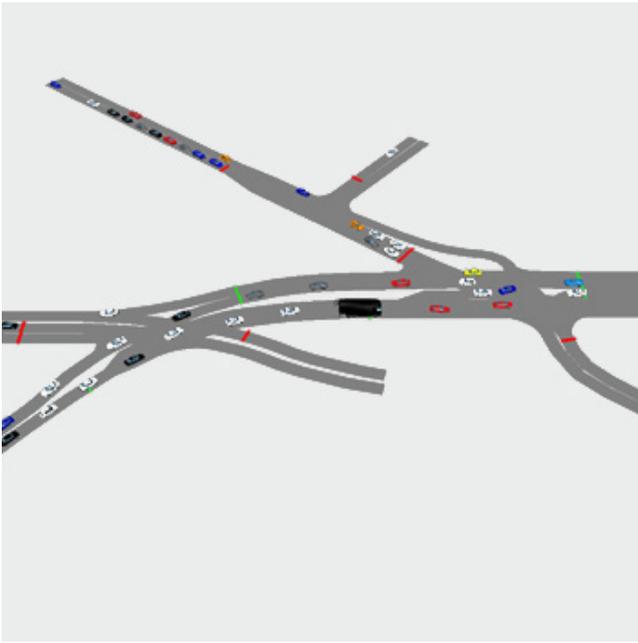
La place Bara doit être reconfigurée de façon prioritaire, à la fois pour améliorer son fonctionnement du point de vue des mobilités lourdes, régler les problèmes de conflit entre les différents modes de transport (tram, bus, voiture) et favoriser les liens aux quartiers notamment à travers les rues Clémenceau et Limnander. Il s'agit en effet d'un des points les plus problématiques à proximité de la gare à la fois en matière de circulation automobile et de franchissement piétonnier.

Le rond-point existant serait remplacé par la gestion coordonnée de deux carrefours en T, Fiennes/Bara et Clémenceau/Jamar. Les mouvements seraient ainsi simplifiés ce qui permettrait le dégagement de créneaux de traversées piétonnes sécurisées. L'interdiction des mouvements de Tourne-à-Gauche depuis Bara vers Fiennes et depuis Jamar vers Spaak (affecté strictement aux tramways) ainsi que la gestion d'une priorité Tramway à la demande, au niveau du carrefour Fiennes/Bara seraient des mesures complémentaires pour faciliter la gestion de la place réaménagée. Ce ne serait qu'une priorité relative qui n'impacterait pas l'écoulement de l'axe Bara.

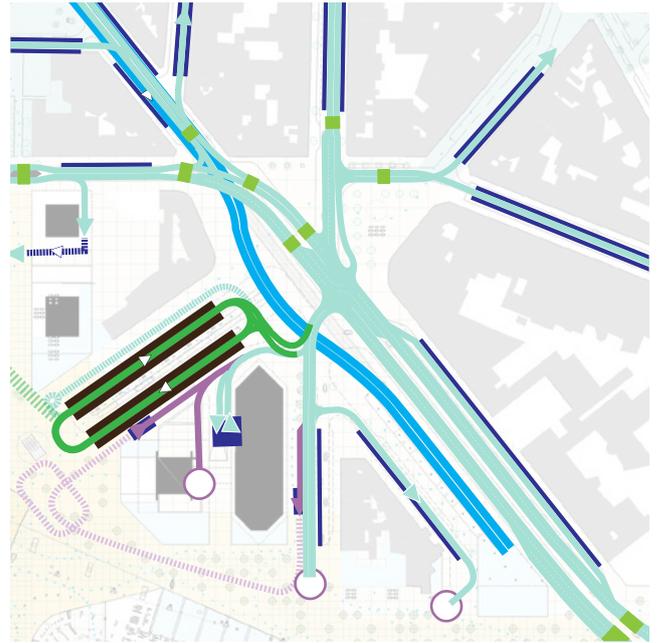
Le principe de gestion des carrefours vise à garantir la fluidité de l'axe principal et priorise de fait cet itinéraire que les phases de feux privilégieront. Parallèlement, des aménagements visant à apaiser les voiries de quartiers seront mis en place (zone 30, plateaux, cycles de feux, marquage au sol, sens unique, ...) en accompagnement de mesures d'amélioration des transports collectifs et de la qualité des espaces publics.

A la place d'un espace public central contraint au milieu d'axes de transport, l'espace public est maintenant rattaché à des façades potentiellement activées par un travail sur le skyline bas et le développement des commerces et cafés existants. Trois espaces confortables à l'échelle des petites places des quartiers alentours sont ainsi aménagés et deviennent support d'usages quotidiens: bancs, terrasses de cafés, kiosque. A la fois intégrés à la surface d'échanges et en recul des flux principaux, ils deviennent de véritables points d'articulations entre le territoire de gare et le quartier de Cureghem. A la manière du boulevard du Midi, un travail sur le nivellement, la continuité du sol et les franchissements des voiries assurera le confort des piétons et les liaisons aux quartiers. La matérialité, la trame, la signalétique, le mobilier seront homogénéisés avec le reste de la surface d'échanges tout en s'assurant de la lisibilité des différents espaces publics qui émergent de la réorganisation de la place.

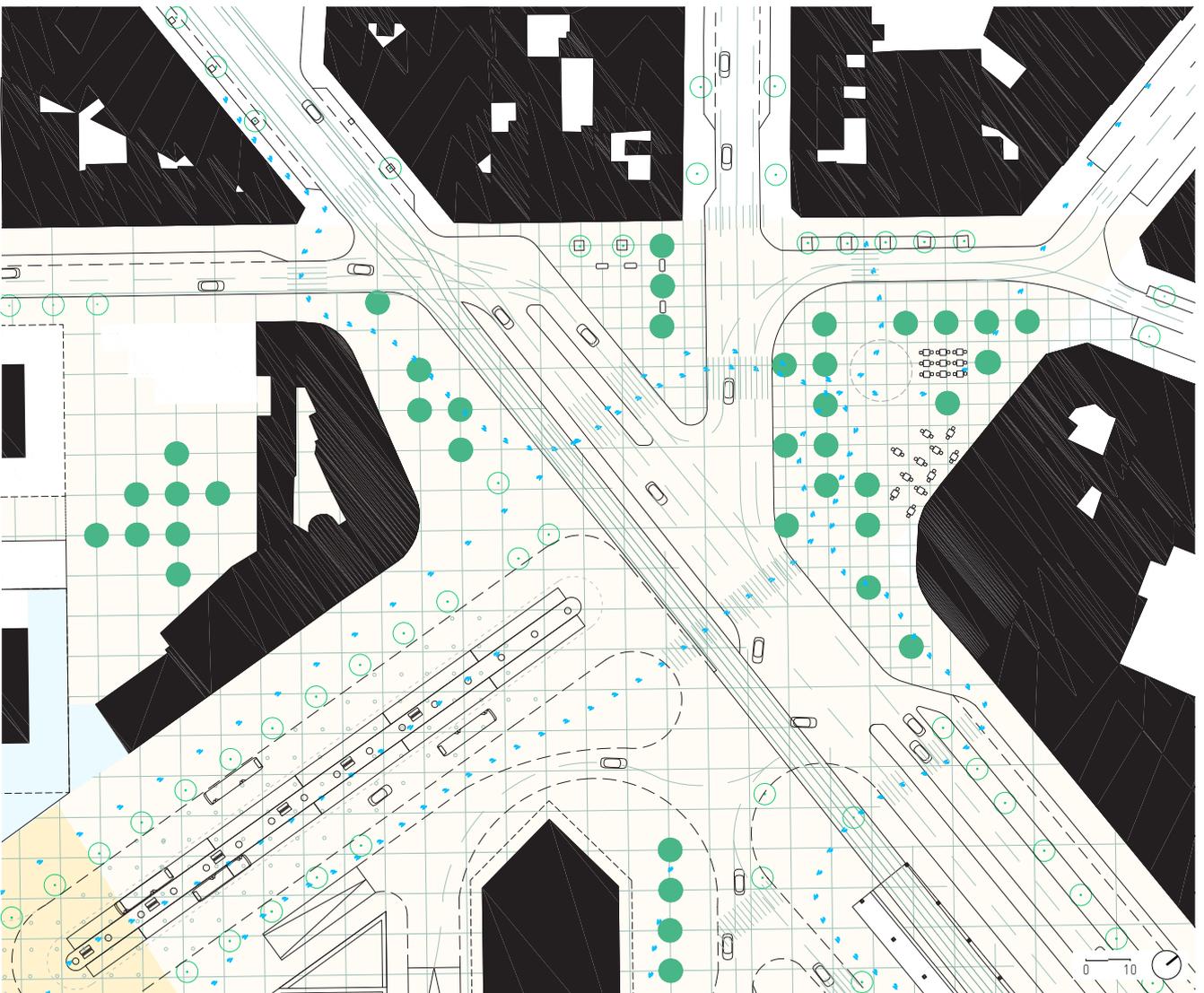
Des premières micro-simulations ont été effectuées afin d'analyser le fonctionnement de la place Bara réaménagée selon les principes énoncés précédemment. La reconfiguration de la place devra faire l'objet d'une analyse plus approfondie des propositions visant à la réorganisation des carrefours. La mise en oeuvre opérationnelle des propositions relatives à la reconfiguration de la place Bara nécessitera un affinement des premières hypothèses afin de veiller à bien prendre en compte tous les paramètres (flux projetés, cheminements des modes actifs,...).



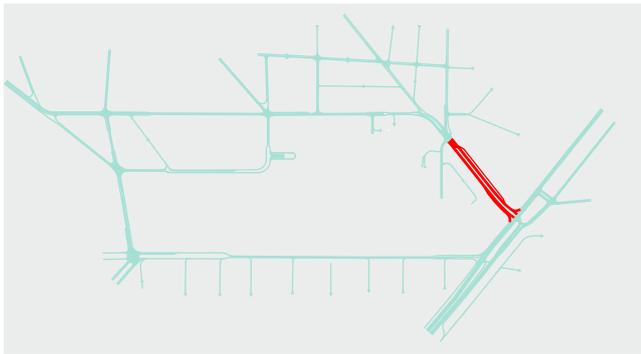
MICRO-SIMULATION : SITUATION PROJÉTÉE



SCHEMA DE CIRCULATION : SITUATION PROJÉTÉE



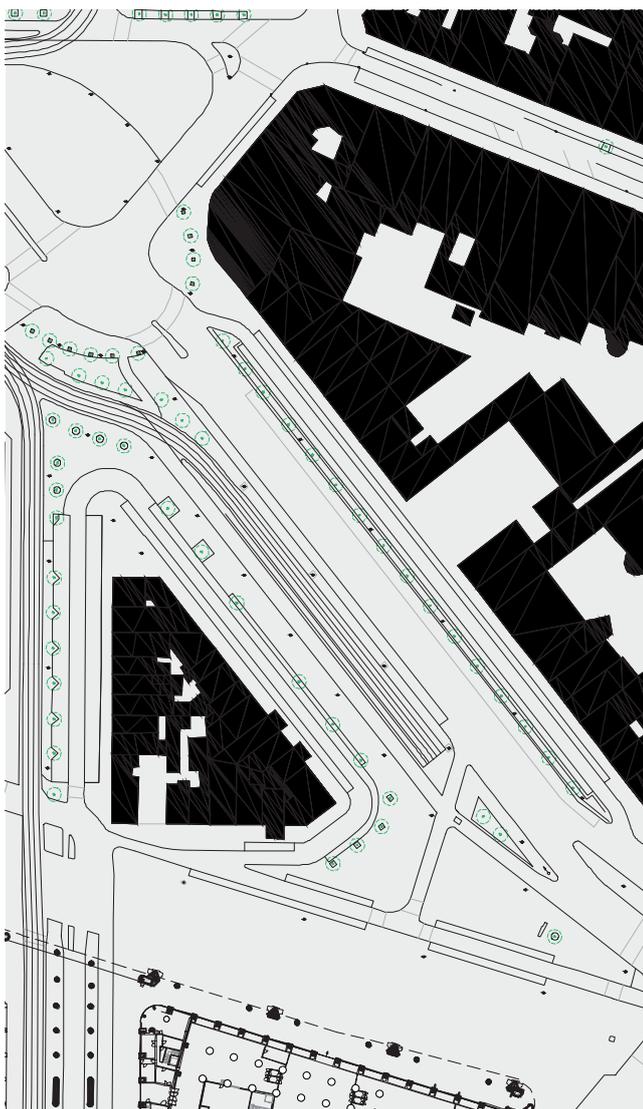
RECONFIGURATION DU BOULEVARD JAMAR



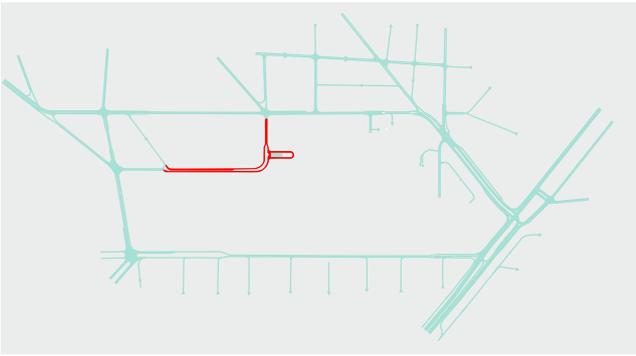
La circulation et le fonctionnement des voiries du boulevard Jamar ne sont pas radicalement reconfigurés. Seules la suppression d'une bande stationnement et la suppression de la connexion à l'esplanade de l'Europe viennent en modifier légèrement le gabarit.

La grande transformation est apportée par la construction au dessus de la trémie de tram d'un immeuble mixte de logements et d'équipements. La largeur hors norme du boulevard est ainsi d'une part amenuisée et est d'autre part cadrée par ce nouveau bâtiment.

Du point de vue de l'aménagement urbain, à la manière des autres rues qui bordent la surface d'échanges, la matérialité du sol et les éléments de la surface sont homogénéisés avec le reste du territoire de gare sans amoindrir la lisibilité du boulevard Jamar. C'est avant tout un espace dédié à la circulation automobile et tram même si il doit devenir plus sécurisé pour les circulations piétonnes.



RECONFIGURATION DE LA RUE DE FRANCE



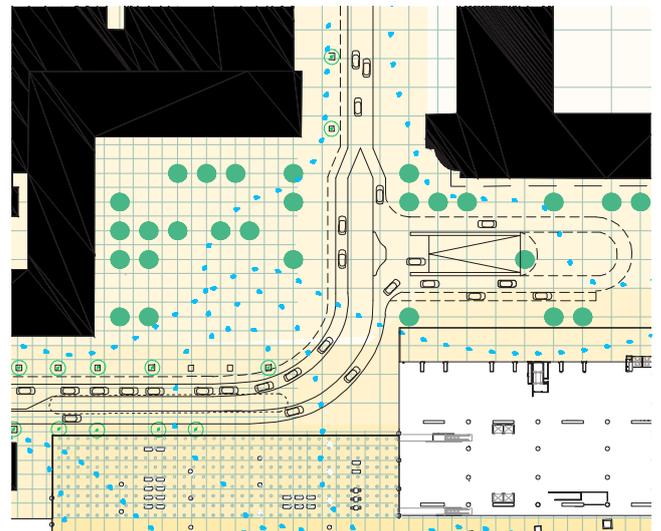
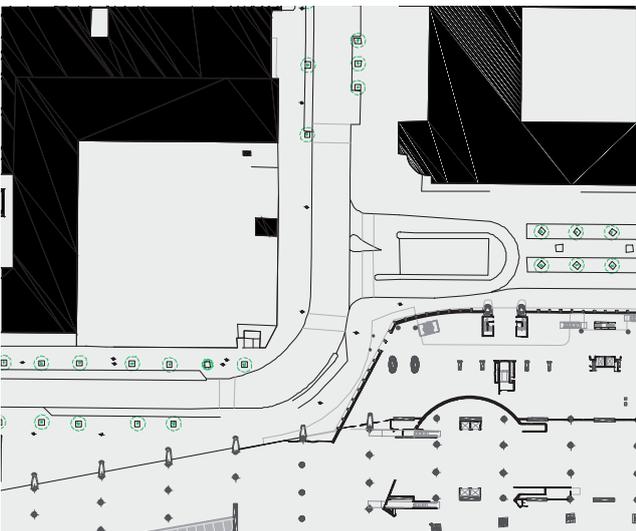
La rue de France est à terme mise en sens unique et devient la voie technique de la gare: accès à la zone livraison de la place Horta, accès au Q-park et à la zone dépose minute et surtout mise en place d'une nouvelle station de taxis qui impose l'aménagement d'une zone d'attente tout du long de la rue. (1) Ce rôle nécessitera d'être remis en question lors du réaménagement de l'îlot France-Bara.

On veillera quoiqu'il en soit à la pacification piétonne de la sortie de gare et à la liaison avec l'ancien parking réaménagé en petite place en prévision de la démolition/reconstruction de l'îlot France-Bara. (2) La mise en évidence de l'axe Nord-Sud en direction de la Senne est un autre élément majeur du réaménagement: renforcement des alignements d'arbres, mise en place d'une continuité piétonne et cycliste jusqu'à ce qui sera développé en 'parc des rails' à la fois dans la matérialité du sol, le mobilier, la signalétique, la lumière...

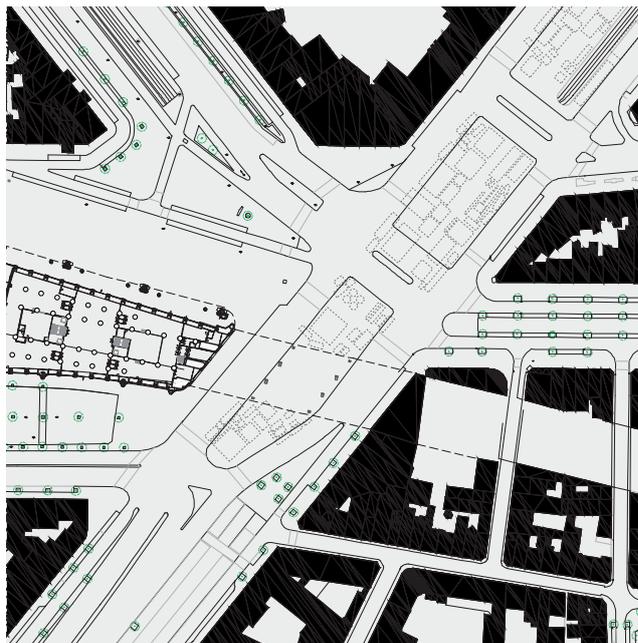
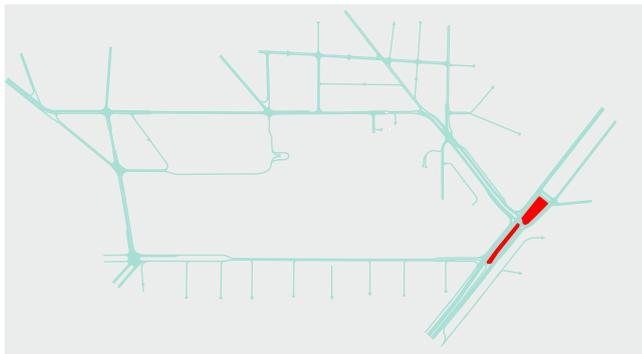
1.



2.



FRANCHISSEMENT DU BOULEVARD DU MIDI



SITUATION ACTUELLE

La liaison du quartier de gare et du centre-ville de Bruxelles est aujourd'hui rendue presque inexistante par un franchissement très difficile et dangereux du boulevard du Midi. Celui-ci est en effet très fragmenté, illisible du point de vue du piéton, et surinvesti par la voiture, y compris son îlot central utilisé comme parking. Il s'agira de simplifier au maximum son fonctionnement aux abords de la surface d'échanges et de remettre le piéton au centre de son organisation. La rupture physique et visuelle provoquée par l'îlot central et son parking sera évacuée et l'espace public redistribué du côté de Bruxelles en s'assurant qu'il puisse impérativement continuer d'accueillir la foire. La gestion coordonnée des trois carrefours Midi/Fonsny, Midi/Jamar et Midi/Lemmonier permettra de dégager des créneaux de traversées piétonnes sécurisées à chaque carrefour. La contrainte principale est l'importance de la charge de trafic et le faible stockage au niveau du carrefour Jamar/Midi, au cœur du dispositif. Cette contrainte oblige à brider artificiellement les capacités des entrées (Midi Sud, Poincaré) et à ménager des cycles « courts » de 90 secondes (quand des cycles de 105 secondes permettraient de meilleures capacités, mais avec des contraintes de stockage physiquement inapplicables sur site). Des passages piétons généreux seront aménagés, le nivellement revu et adapté pour un franchissement lisse et sans ruptures. La matérialité de la surface d'échanges et sa trame notamment paysagère seront étendues jusqu'au début de l'avenue de Stalingrad afin de renforcer le sentiment de continuité de l'espace public et la pacification du boulevard.

Concernant l'avenue Stalingrad, sa fermeture présenterait plusieurs avantages : elle supprimerait un flux sur un carrefour sensible et donc participerait à l'amélioration de son fonctionnement. Elle permettrait également d'aménager une traversée plus confortable du boulevard du midi et assurerait la lisibilité de la continuité piétonne que l'on souhaite organiser

depuis la gare jusqu'au centre de Bruxelles. Cette fermeture semblait également accompagner la création de la station Constitution en lui offrant un espace public de qualité et offrait des perspectives pour une éventuelle extension du marché du midi. En faisant de l'avenue de Stalingrad, le pendant sortant du boulevard Lemmonier, on va venir injecter un trafic important sur le Carrefour et réduire le confort de traversée réclamé par tous. On atténue également les efforts de pacification envisagés sur l'esplanade de l'Europe dont l'avenue de Stalingrad semblait constituer la continuité naturelle.

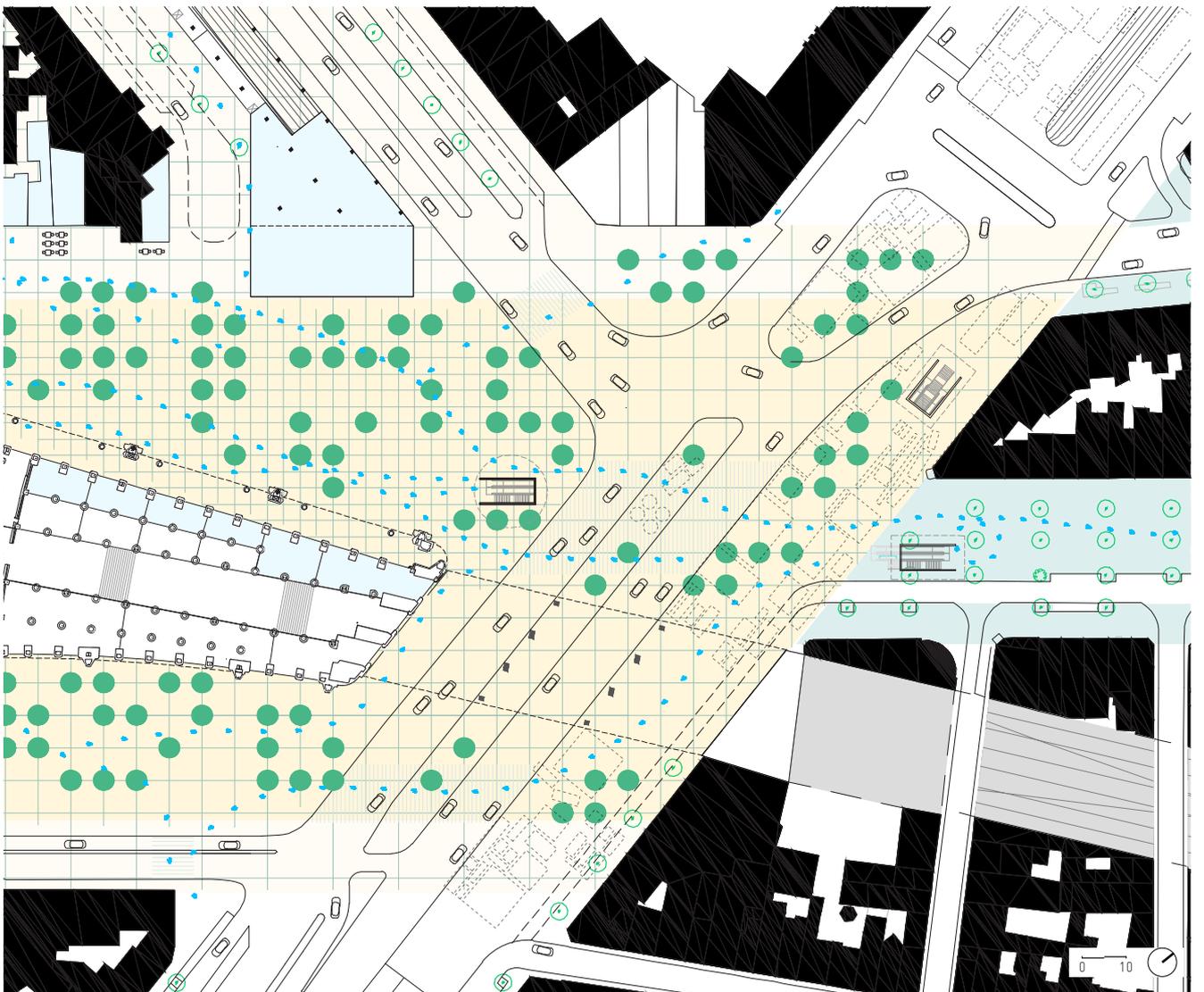
Les principes de gestion proposés permettent un fonctionnement cohérent du réseau routier (sans impact sur le fonctionnement de la place Bara), même si les contraintes induites par le phasage se traduisent par une incapacité à absorber une partie de la demande de trafic injectée: 230 véhicules sur 2 400 (soit 10%), non-injectés au niveau de la branche Midi Sud et 300 véhicules sur 1 280 (soit 23%), non-injectés au niveau de la branche Poincaré. On précisera que la demande de trafic intégrée, pessimiste, s'appuie sur les volumes existants, notamment au niveau de la petite ceinture. Si on considère une réduction de trafic, ou si on sacrifie certaines emprises pour agrandir les capacités de stockage physique des carrefours (retour de la 5ème bande de circulation...), on peut envisager d'atteindre un meilleur résultat. La mise en oeuvre opérationnelle des propositions relatives à la reconfiguration coordonnée des trois carrefours Midi/Fonsny, Midi/Jamar et Midi/Lemmonier nécessitera un affinage des premières hypothèses afin de veiller à bien prendre en compte tous les paramètres (flux projetés, cheminements des modes actifs,...). Il s'agira également d'identifier les impacts de cette réorganisation sur les voiries locales (répartition des flux non-absorbés, quantification, localisation) afin de pouvoir mettre en place les mesures d'accompagnement adéquates.



MICRO-SIMULATION : SITUATION PROJÉTÉE



SCHEMA DE CIRCULATION : SITUATION PROJÉTÉE

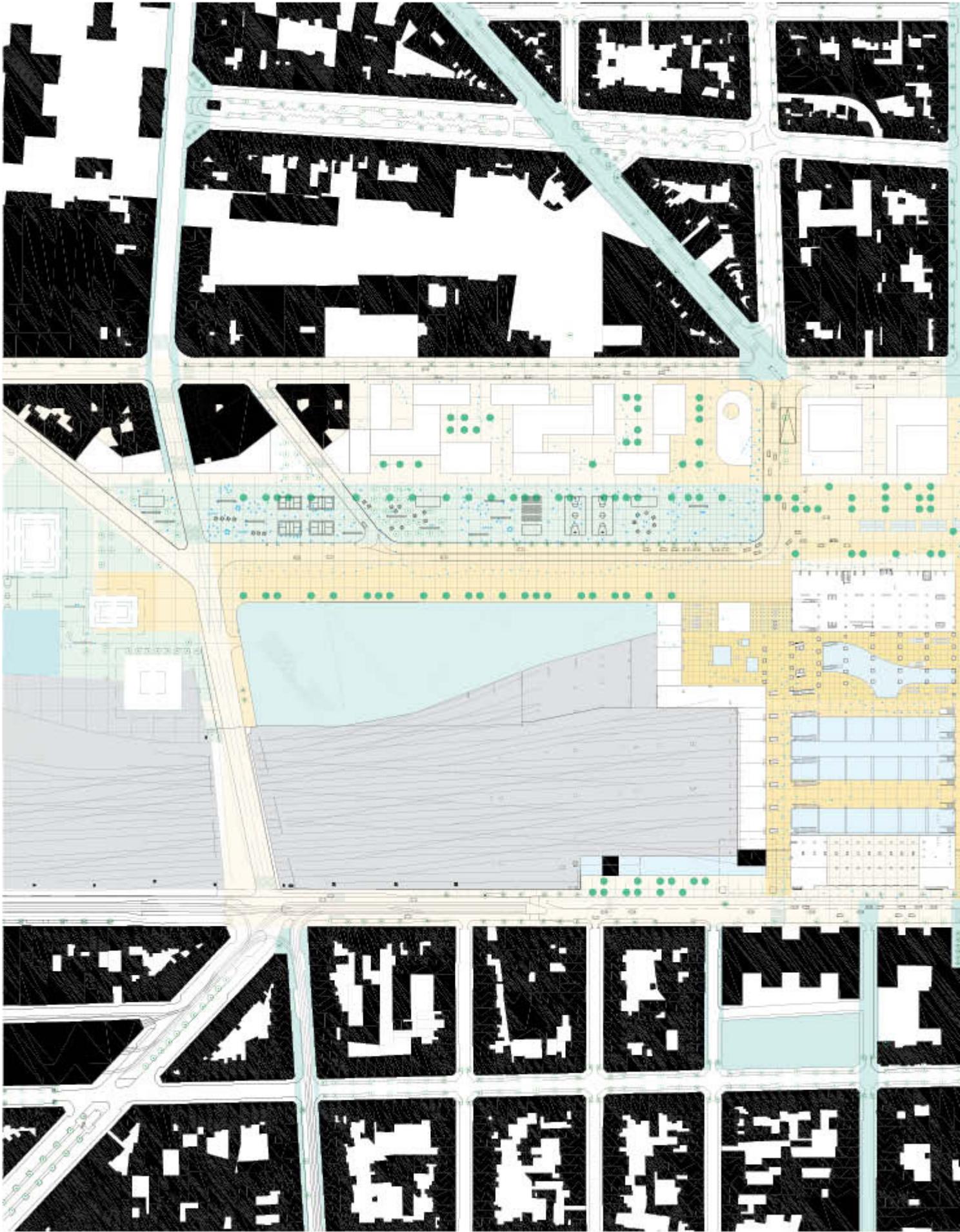




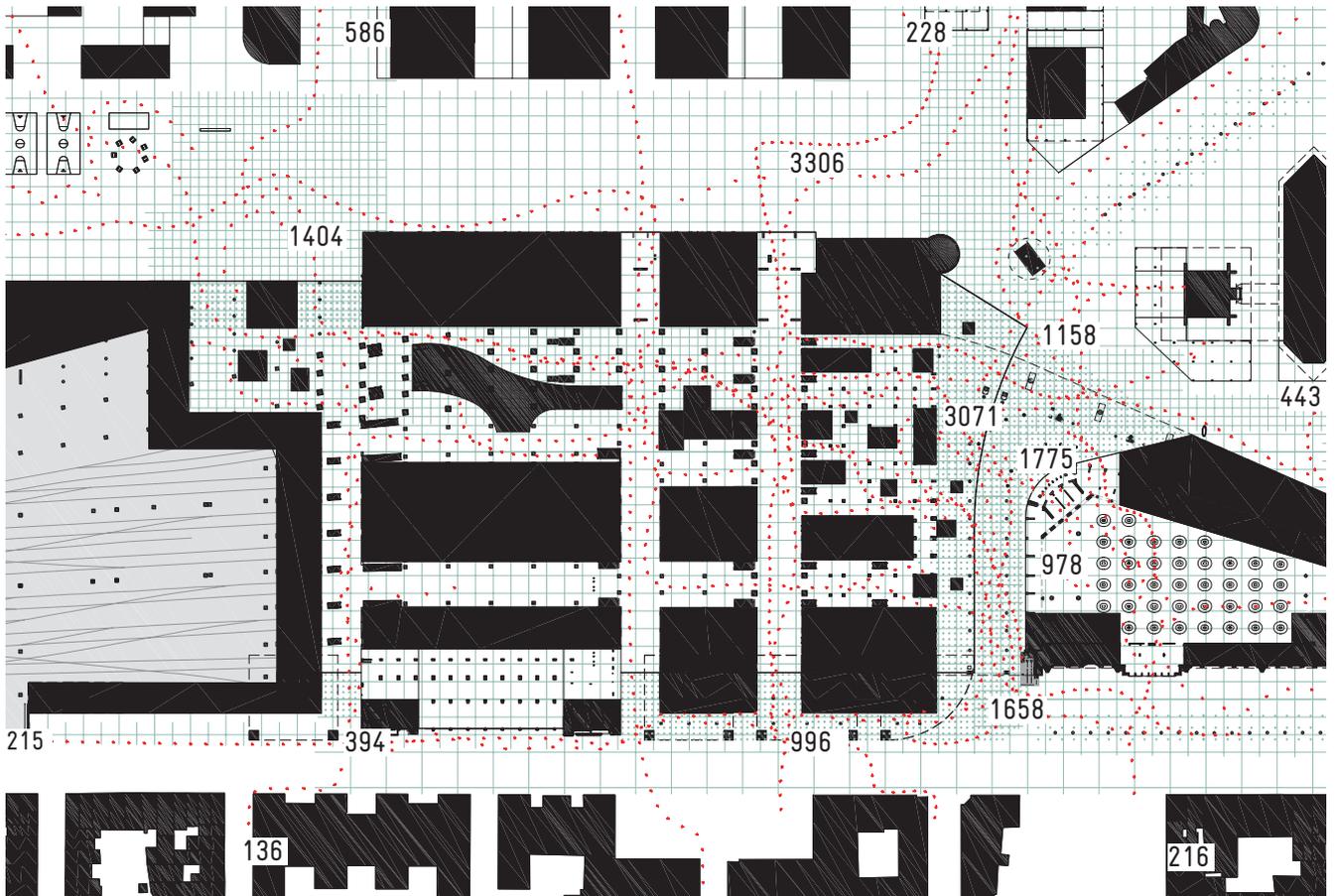
2. UN ESPACE PUBLIC D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

A Bruxelles Midi, la structure publique existante et son tissu lâche offrent l'opportunité d'évacuer la notion d'identité de gare pour celle de lisibilité d'une seule et même surface d'échanges qui s'affranchie des limites et se déploie indifféremment entre avant et arrière, est et ouest, dedans et dehors, dessus et dessous.

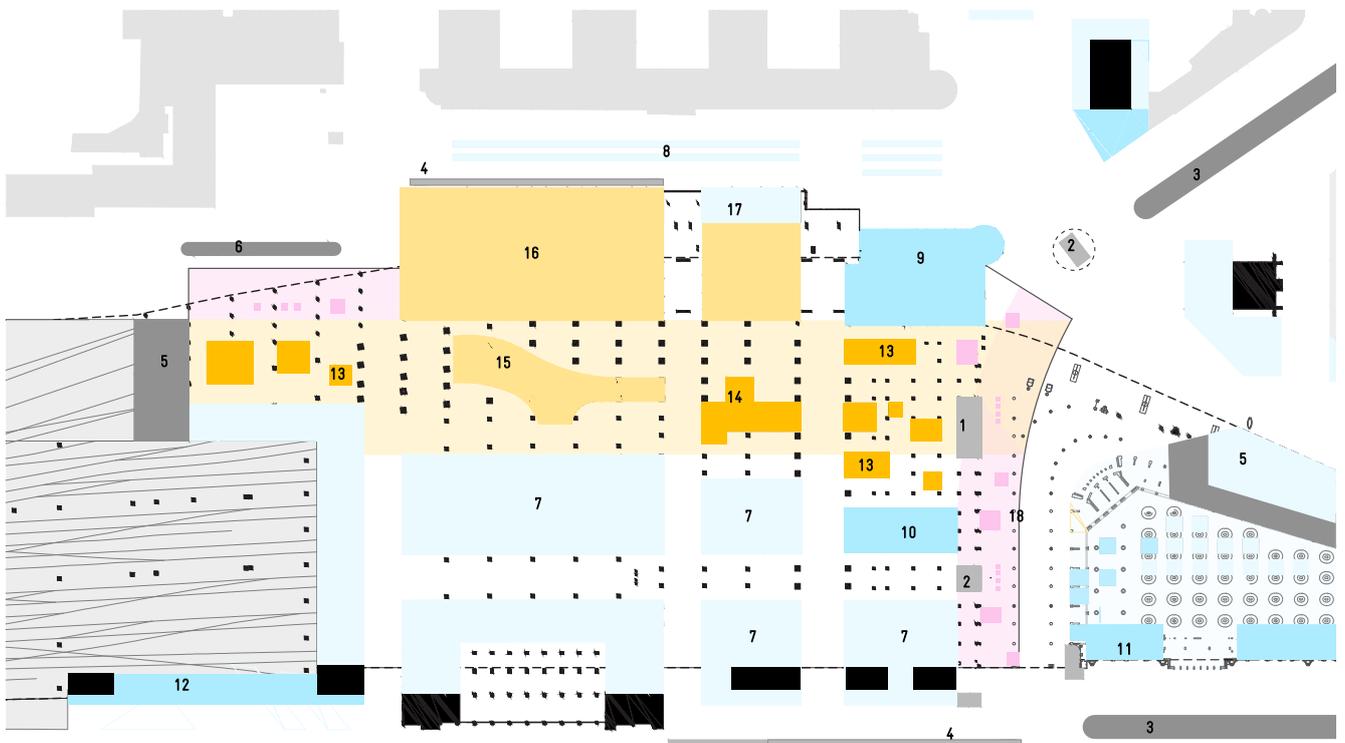
Ce territoire de gare étendu est à la fois support de flux, et support d'une diversité de pratiques. Il offre un espace généreux et confortable et met en coprésence des faits et rythmes multiples. Ce sol équipé et informé organise les accessibilités et les échanges; il s'introduit dans la gare, pénètre dans les rez-de-chaussée et socles des tours existantes, s'infiltré en dessous des voies ferrées, anime les skyline bas des nouveaux développements, franchit les grands boulevards, devient support de différents marchés journaliers et hebdomadaires, et rend visible la gare par la mise en place d'une nouvelle structure paysagère.







0000 Nb de passages en moyenne / h , étude ARSIS 2009



UNE GARE ESPACE PUBLIC RÉORIENTÉE ET OUVERTE

La surface d'échanges est un territoire continu qui s'affranchit des limites et notamment des limites de la gare. Celle-ci s'ouvre sur l'espace public déployant un sol continu entre intérieur et extérieur, espace privé de la gare et espace public de la ville. Les nouvelles façades/lobbys de la gare jouent le rôle d'espaces nobles de transition.

Poreuse et traversante, elle laisse librement circuler les flux et s'inscrit au sein de parcours multiples. C'est un espace confortable et généreux, dimensionné en fonction des flux de plus en plus importants qui vont traverser la gare chaque jour. Actuellement, on dénombre environ 150 000 passages par jour dans la gare dont 15 000 passants, 35 000 de voyageurs métro et 100 000 de voyageurs trains. 56 % de ces 150 000 passages sont de nationalité belge, et parmi ce pourcentage, un peu plus de la moitié sont voyageurs, le reste sont passants. On remarque que la gare concentre aujourd'hui la très grande majorité des flux piétons du quartier. Les entrées les plus fréquentées sont en lien direct avec les autres modes de transport au moyen desquels les piétons accèdent à la gare ou en sortent: bus, taxis, métro... Au vu du fonctionnement actuel de la gare mais surtout en lien avec la réorganisation et le desserrement des mobilités, avec l'activation de l'espace public côté pentagone par l'ouverture des quadrilatères et des rez-de-chaussée, et en lien avec le développement du quartier côté Senne, il apparaît opportun de réorganiser la gare selon la nouvelle orientation Nord Sud donnée au quartier. Ce nouveau couloir longitudinal guide de façon naturelle les flux majeurs et crée le lien entre le centre-ville et les nouveaux développements à prévoir le long de la Senne et sur l'îlot France-Bara. Les notions d'avant et d'arrière gare disparaissent ainsi au profit de la redistribution des flux en fonction des provenances et destinations: l'accès piéton depuis le centre ville, l'accès depuis les transports en commun métro, tram et bus d'un côté, et l'accès depuis les futures gares RER et développements sud, l'accès en taxi aux services internationaux notamment de l'autre.

Le nouveau lobby du côté de Bruxelles en lien direct avec les terminus de bus et le métro en sous-sol fait écho au lobby côté Anderlecht, en lien avec le taxi et les services du Thalys et de l'Eurostar. Le nouveau 'couloir' assure la liaison entre ces deux espaces et redonne de la lisibilité au fonctionnement de la gare, il favorise l'orientation du passager. Il devient l'espace principal et l'espace le plus fréquenté de la gare. Il prend ainsi la dimension et la programmation adéquates: services aux voyageurs, guichets et points d'information, espaces d'attente, panneaux d'horaire, consignes, distributeurs... Il distribue également le service thalys, eurostar, et le travelcenter SNCB. Les couloirs transversaux, plus nombreux, assurent les accès efficaces aux quais et permettent de développer la commercialité de la gare en favorisant l'ouverture de nouveaux espaces commerciaux et de services à la personne au milieu des flux secondaires davantage en lien avec les quartiers et les mouvements passants. On peut envisager sortir les espaces de restauration de la gare sur l'esplanade de l'Europe pour laisser davantage de disponibilités aux commerces qui ont des valeurs locatives plus élevées. Ces couloirs transversaux assurent également les liaisons inter-quartiers. Ils sont développés en continuité des rues adjacentes. Un espace public confortable de transition entre l'avenue Fonsny et l'intérieur de la gare est également aménagé dessous les nouvelles tours de bureaux du projet Fonsny. Les skylines bas de ces tours participent de l'animation de l'espace public.

La continuité entre intérieur et extérieur devra être au maximum favorisée notamment à travers la continuité du sol et des dispositifs lumineux, et la mise en évidence de la trame et de l'orientation principale à l'intérieur même de la gare. Les éléments de mobilier, les kiosques, bornes, guichets devront tout comme sur le reste de la surface d'échanges s'inscrire en cohérence avec les axes majoritaires des flux piétons.

HYPOTHÈSE DE PROGRAMMATION

	MOBILITÉ	1. Entrée/Sortie métro	10. Restauration rapide
	COMMERCES	2. Nouvelle entrée/sortie métro	11. Café / Restaurant
	HORECA	3. Pôle Bus	12. Café Youth Hostel
	SERVICES GARE	4. Kiss & Ride	13. Points info / Consignes / Bureaux de change
	GUICHETS /	5. Parking Vélo	14. Salles d'attente
	POINTS D'EMBARQUEMENT	6. Station de Taxi	15. Thalys
	LOBBY / HALL DE GARE	7. Services à la personne / Commerces	16. Eurostar
		8. Food court	17. Travel Centre
		9. Hôtel Pullman	18. Services à la mobilité (bornes libre-service.)



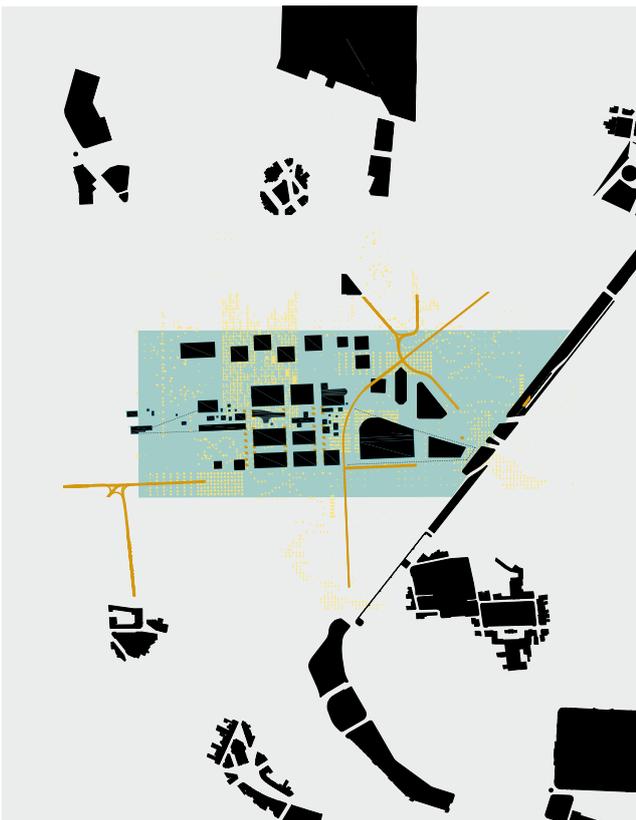
UN ESPACE À LA FOIS VISIBLE ET DOMESTIQUE

La gare en tant que service public métropolitain s'affiche à nouveau grâce à ses nouvelles façades.

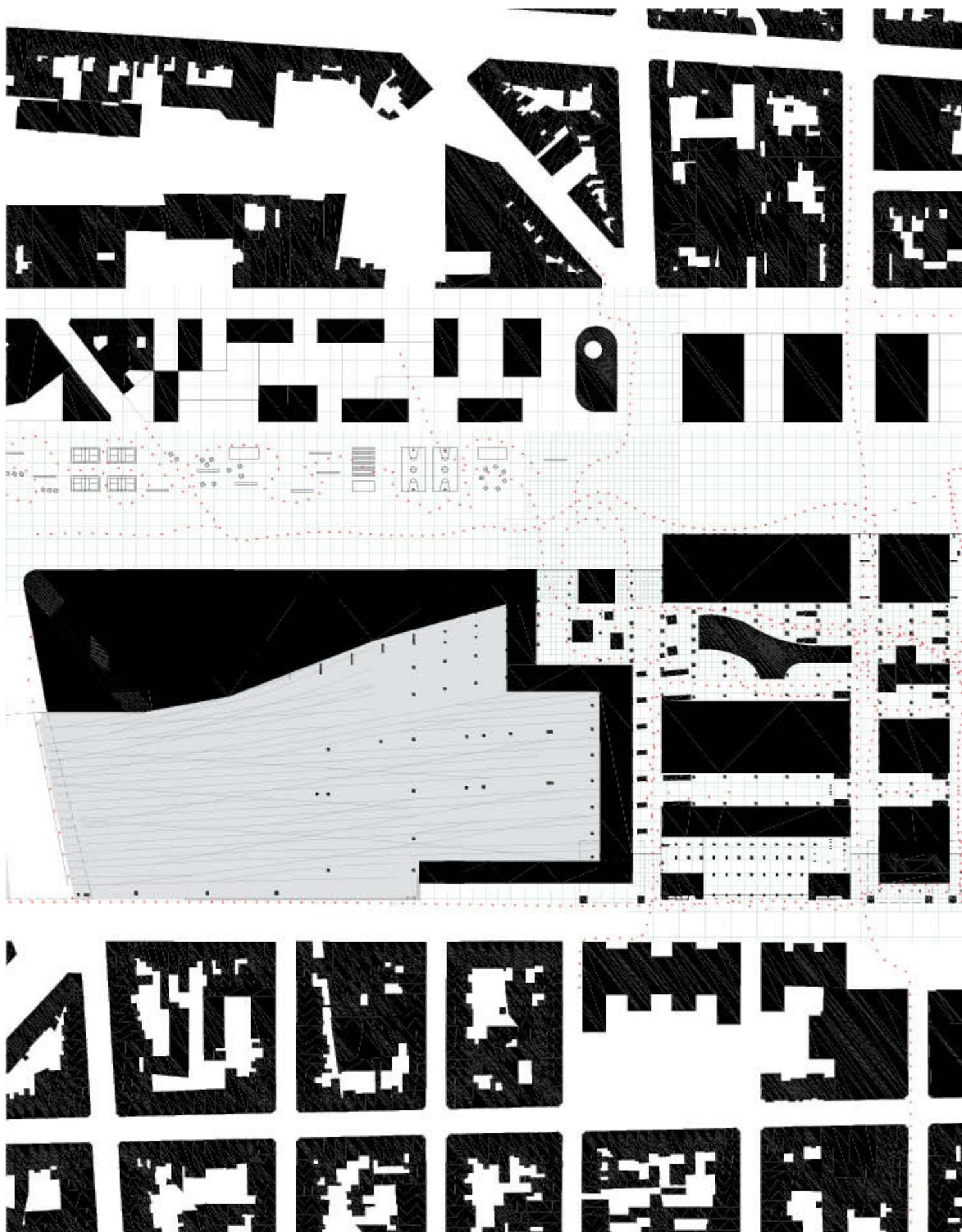
La surface d'échanges et sa structure paysagère renforcent cette nouvelle identité. L'espace public de la gare acquiert ainsi l'échelle et la visibilité des grands parcs et espaces publics majeurs de la métropole bruxelloise. Il devient une destination, un lieu de promenade en plus d'un pôle multimodal, un espace public en soi caractéristique du quartier de gare.

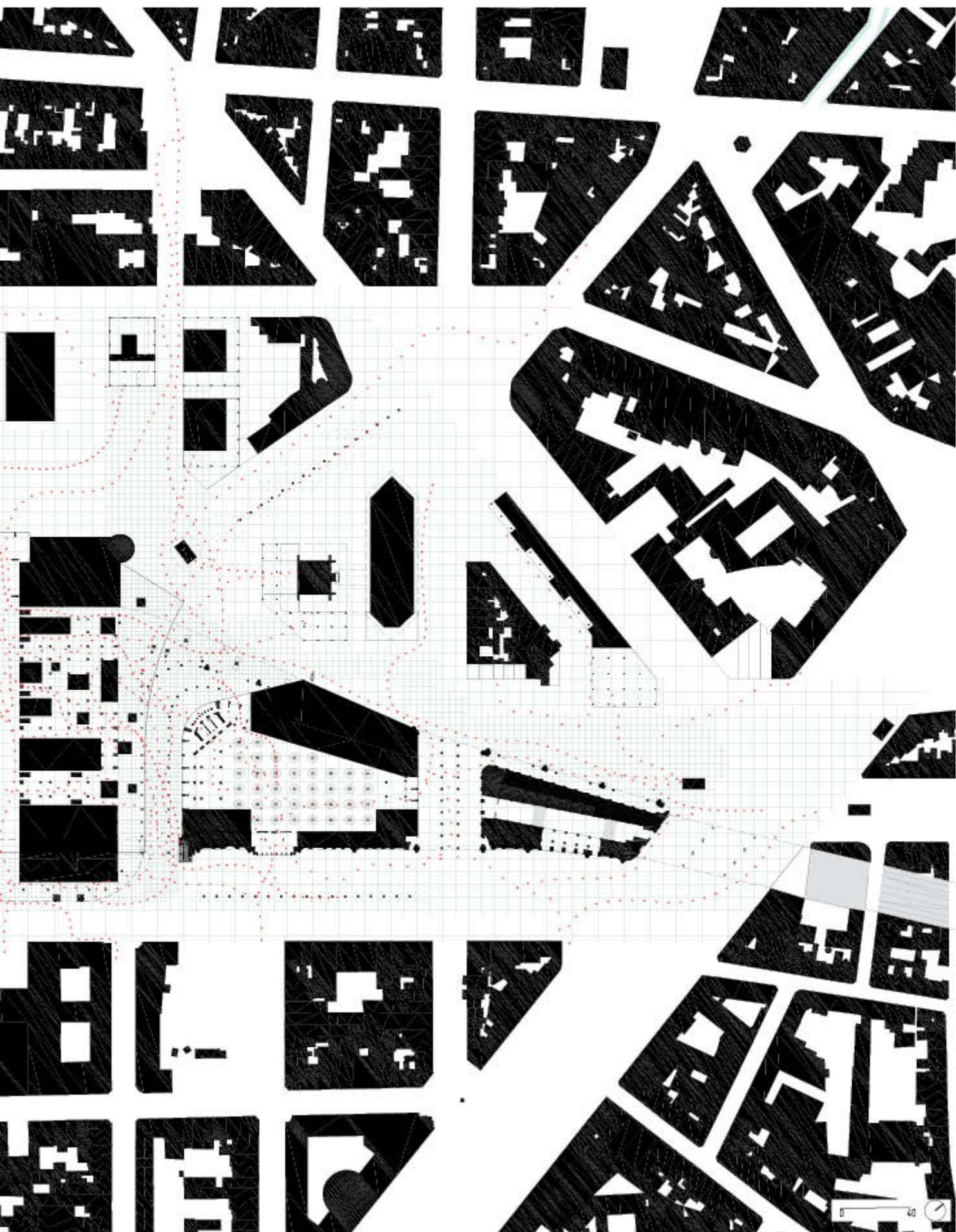
Le territoire de gare ainsi étendu s'adresse à la ville entière également par les nouveaux usages et événements d'envergure à caractère temporaire qu'il peut accueillir: foires ou marchés alternatifs temporaires liés aux activités des quadrilatères comme des démonstration/dégustation de produits, des fermes urbaines, des bourses à vélo, ou des événements culturels comme des petits concerts, théâtres de rue, cinéma en plein air l'été.. La surface d'échanges de la Gare bruxelles Midi remplit ainsi à la fois son rôle de distributeur de flux et acquiert un rôle dans la vie culturelle de Bruxelles en s'appuyant sur l'identité existante que la programmation des rez-de-chaussée souhaite accentuer.

Parallèlement à la mise en place d'une adresse métropolitaine, la surface d'échanges assure les connexions inter-quartiers, et accueille les pratiques quotidiennes locales. Elle met en coprésence les différentes réalités composites du territoire de gare et les différentes activités qui s'y déroulent. Elle devient un véritable espace public domestique, un véritable lieu du quotidien où l'on vient déambuler, jouer sur l'ensemble de la surface ou au sein des aires de jeux dédiées, manger en terrasses de café et de restaurants, ou sur les bancs, se détendre ou se reposer au sein de petits îlots de confort isolés, profiter d'un moment de pause, se rejoindre entre amis, profiter d'un quartier apaisé mais vivant et cosmopolite où une grande diversité de personnes se croisent...



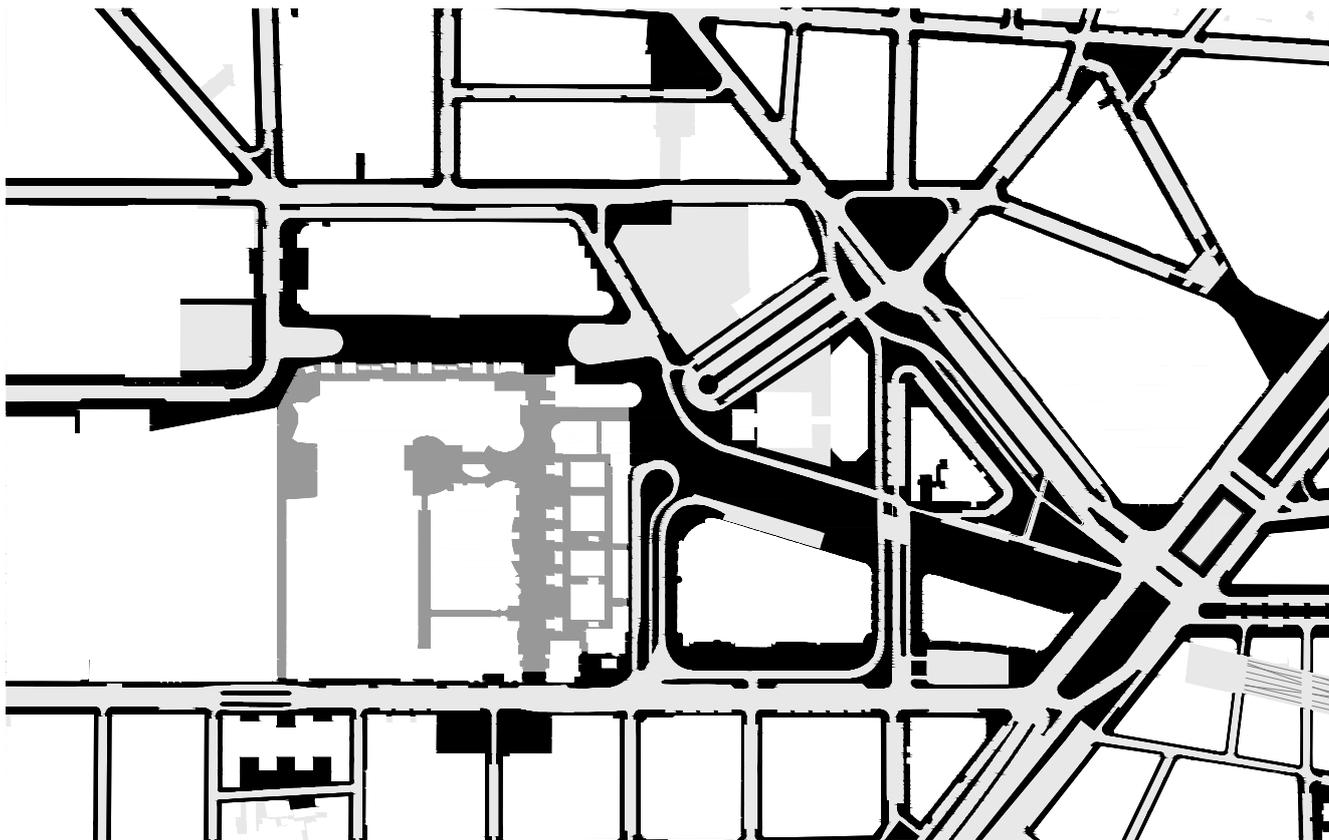
SURFACE CONTINUE ENTRE INTÉRIEUR ET EXTÉRIEUR, DESSUS ET DESSOUS



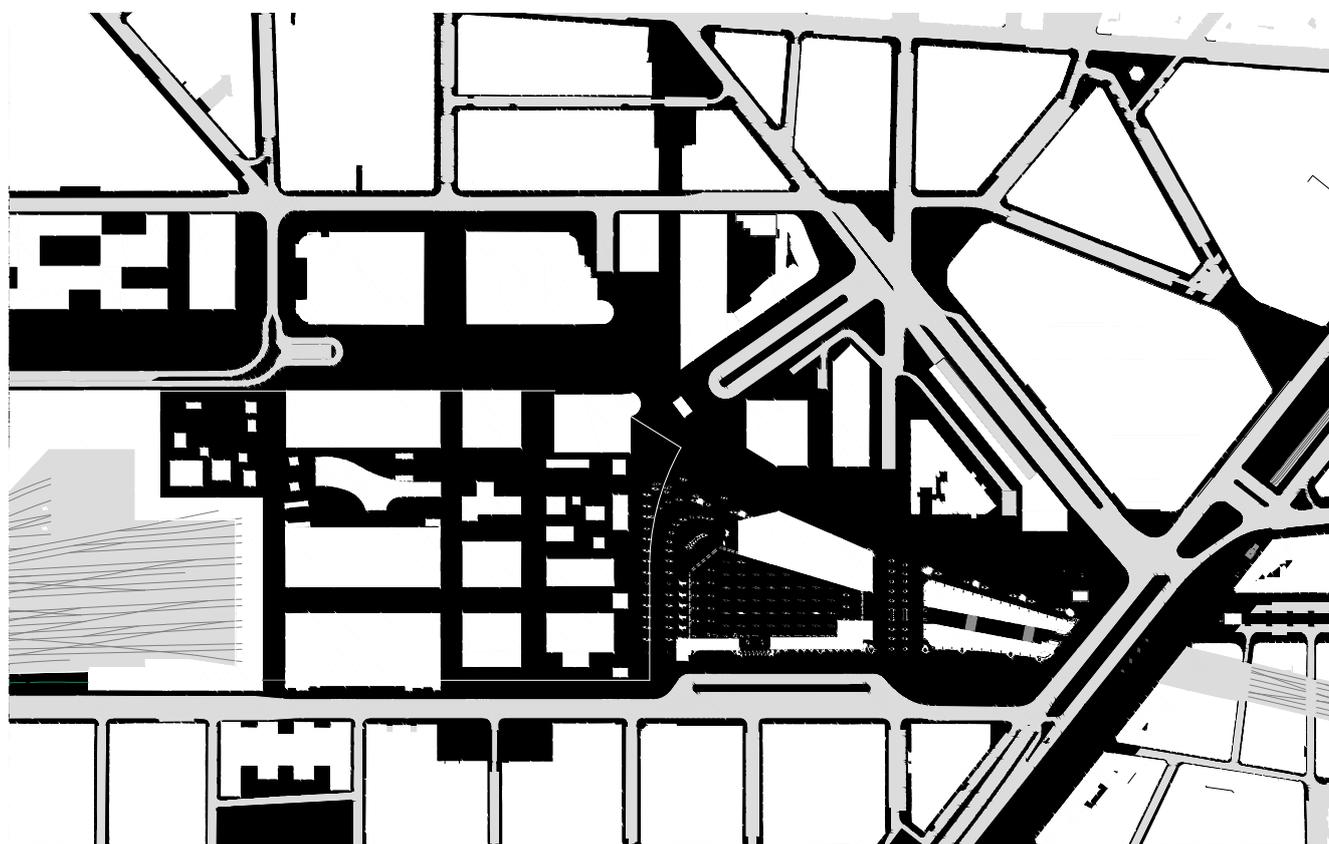








ESPACE PUBLIC FRAGMENTÉ - ETAT ACTUEL



ESPACE OUVERT AU PUBLIC CONTINU ET ÉTENDU - ETAT PROJETÉ

UN TERRITOIRE DE GARE ÉTENDU CONFORTABLE ET GÉNÉREUX

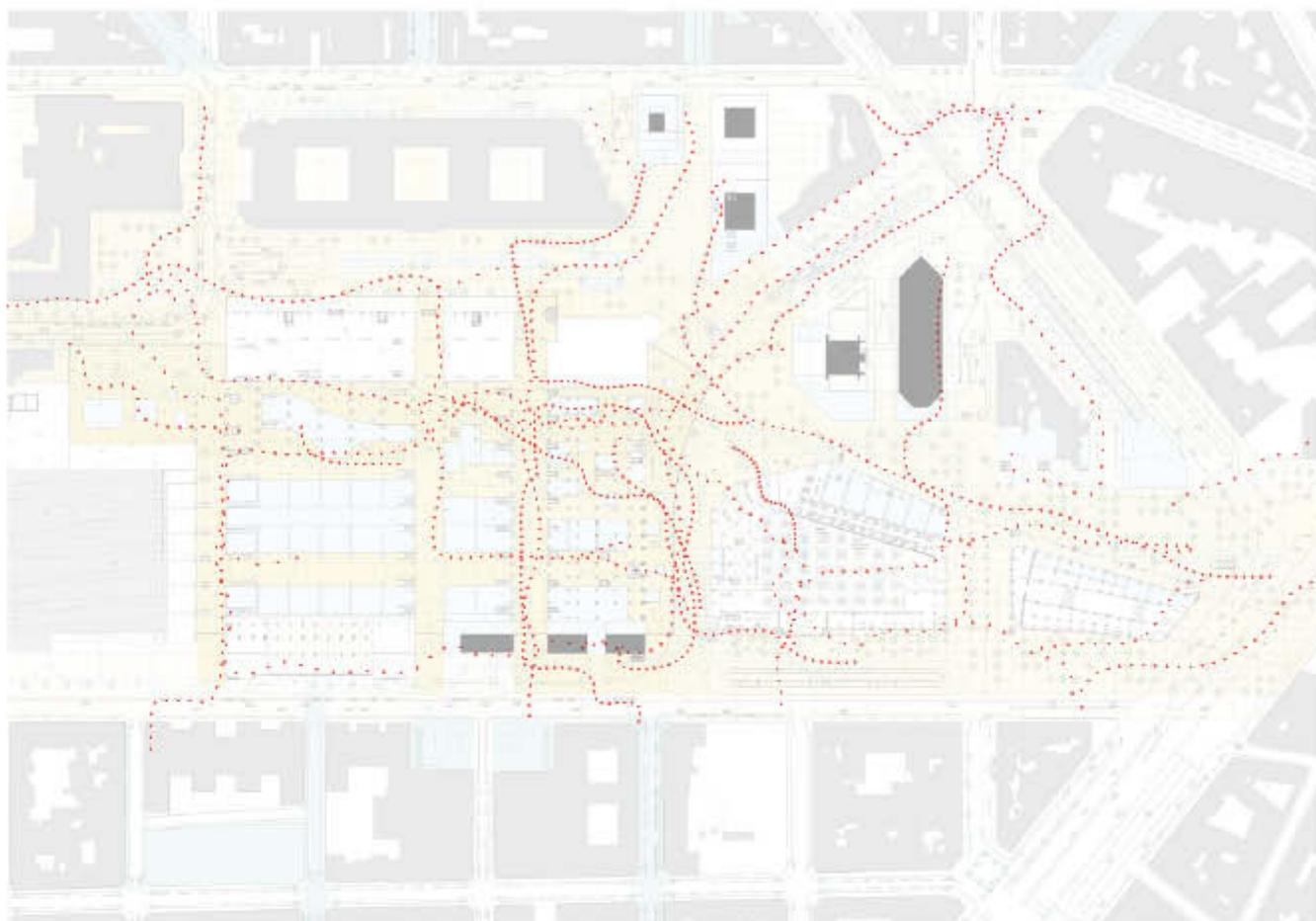
Le territoire de gare est étendu: il répand sa domesticité et desserre l'offre en transports et en services.

L'espace public de la surface d'échanges ne répond pas à une logique d'espace public décoratif. Il n'est pas fabriqué à partir d'un dessin clair et d'une composition formelle. Il est en revanche un territoire pratique, généreux et confortable qui favorise les flux piétons, les échanges entre les différents modes de transport et le repère du piéton. Il allie mouvement et pause, pratiques quotidiennes et nomades sur l'ensemble de la surface d'échanges à l'aide d'un seul même dispositif composé de différentes couches (flux, matérialité, mobilité, paysage, signalétique, ambiances/confort, lumière, mobilier, pourcent artistique) qui, ensemble, contruisent un espace cohérent. Au sol fragmenté, semé d'embûches et de ruptures, au sol illisible et parfois dangereux de l'espace de gare actuel, il substitue un sol qui se déploie de manière aussi continue que possible, qui rend les déambulations faciles et gère l'appropriation des espaces par l'ensemble des modes de transports et usagers qui le pratiquent.

La surface d'échanges n'est pas un sol indifférencié pour autant. Des ambiances et interactions variées sont mises en place; des situations particulières sont créées en fonction notamment des contraintes existantes et des socles qui l'animent de part et d'autre.

La mise en cohérence de toutes ces composantes (couches) est le dispositif qui permet de construire un espace public riche mais efficace. Il ne peut se résumer à une seule constituante. La surface d'échanges de la gare Bruxelles Midi est à la fois fabriquée par la prise en compte des flux, la définition de sa matérialité, l'intégration des mobilités, la localisation précise des plantations, la distribution répartie d'une signalétique propre à la gare, l'ajustement des confort et ambiances, la mise en lumière de l'espace public et des espaces sous rails, le choix d'un mobilier adapté, et une valorisation artistique ponctuelle.

Ces composantes sont pensées les unes par rapport aux autres au sein de séquences particulières d'aménagement afin d'assurer la cohérence de l'espace public sur la globalité de la surface d'échanges.



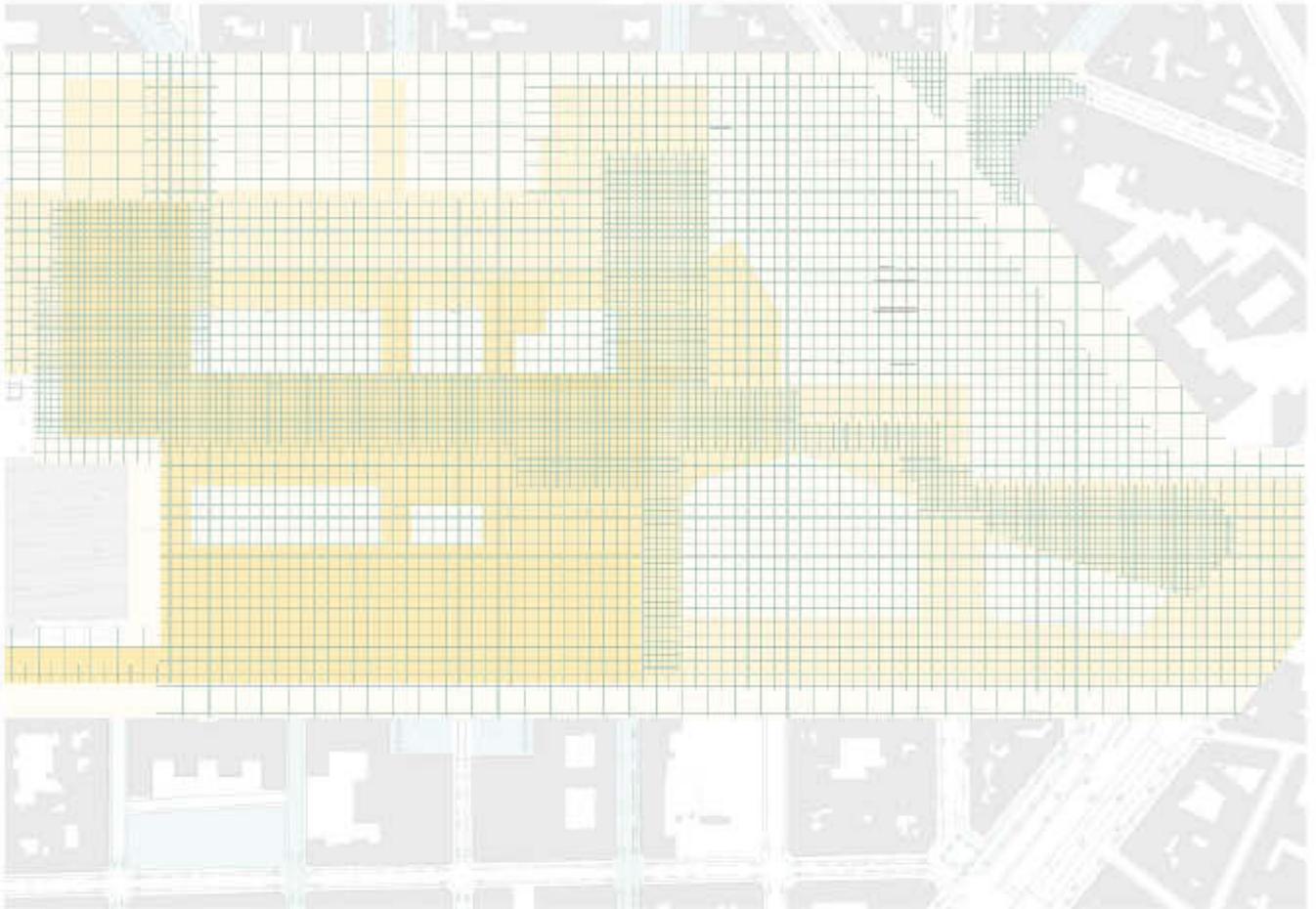
KBP.EU - KØBMAGERGADE SHOPPING STREET



LANDSCAPE PROJECTS AND GEHL ARCHITECTS - NEW ROAD - BRIGHTON

Les flux piétons deviennent la composante majeure de l'espace public. La surface d'échanges de la gare Bruxelles Midi n'est pas organisée selon une composition formelle classique mais par la prise en considération des flux les plus directs entre les éléments qu'elle connecte. Cet espace public est avant tout un territoire de gare efficace qui favorise la fluidité des parcours et la facilité des échanges. Les largeurs et revêtements sont adaptés aux flux; certaines portions sont plus particulièrement pensées pour accueillir le flot constant de voyageurs,

navetteurs, habitants des quartiers alentours ou habitants de la métropole bruxelloise. Les obstacles potentiels, mobiliers, arbres, sont organisés en fonction des directions principales.



BUREAU B + B - BLOOMING CITY CENTER - NIEUWEGEIN

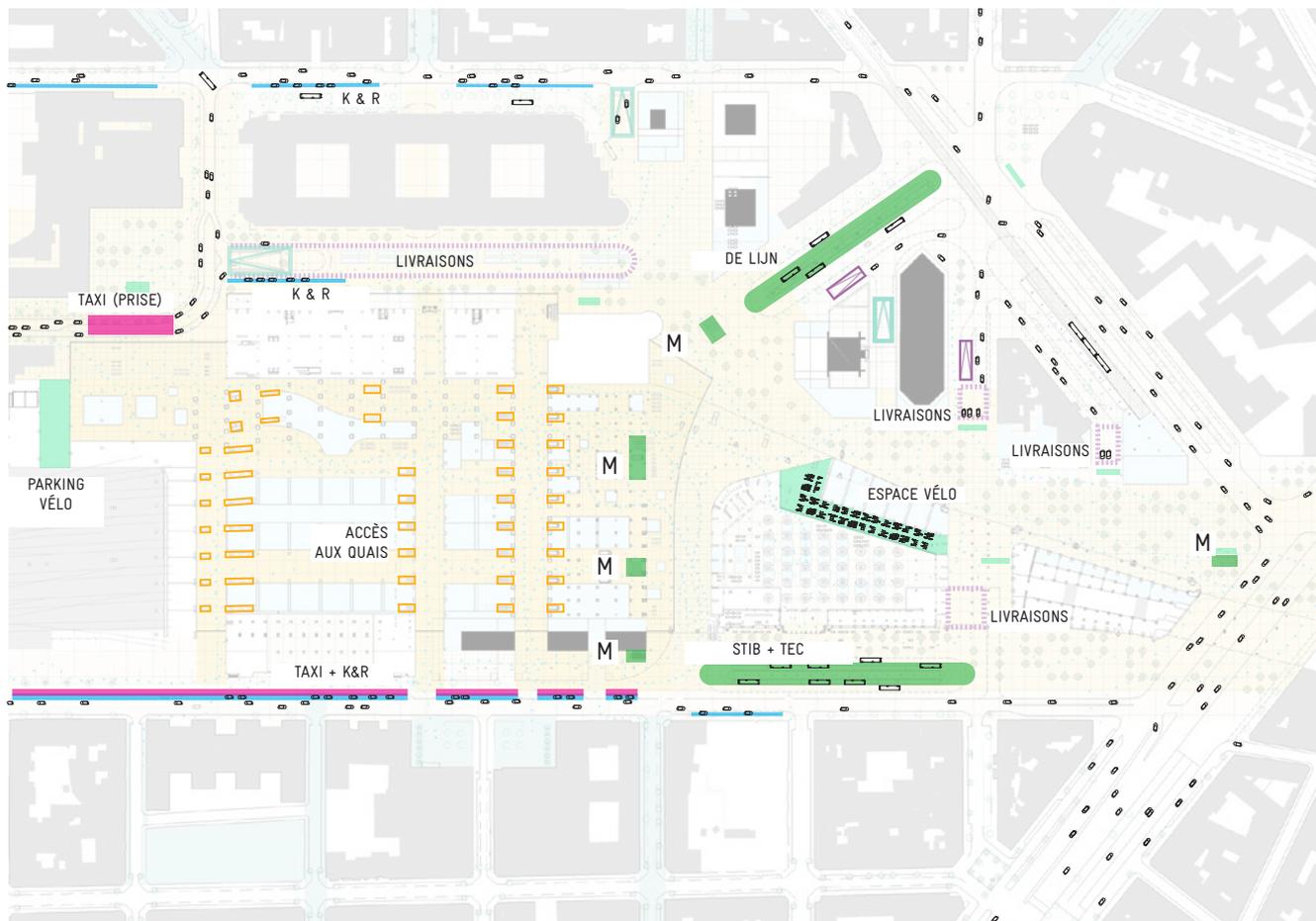


DAVID HELLDEN- SERGELS TORG SQUARE - STOCKHOLM

Le sol de la surface d'échanges est un sol lisse sans obstacles et sans aspérités. Bien que nécessairement différencié et nuancé, il est aussi continu et homogène que possible sur la totalité du territoire de gare. Il rend ainsi visible l'étendu de la surface d'échanges. Il est multidirectionnel et se déploie autant que possible au travers des différentes réalités en présence: espaces intérieurs et extérieurs, espaces de mobilité...Un système tramé est envisagé à la fois pour son homogénéité et sa forte adaptabilité à de nécessaires altérations ou inté-

grations d'éléments non alignés à la trame comme les espaces publics obliques de la zone Spaak/Place Bara/Jamar. Densifications, subdivisions, décompositions, légères modifications de tons ou d'aspects sont autant de façons possibles d'altérer la trame et de rendre certains espaces plus ou moins lisibles. La matérialité du quartier de gare est ainsi à l'échelle et à l'image de l'espace public qu'elle accueille: elle en célèbre la spécificité et certaine monumentalité, tout en favorisant modestement les activités quotidiennes du quartier de "gare habitante".

MOBILITÉ



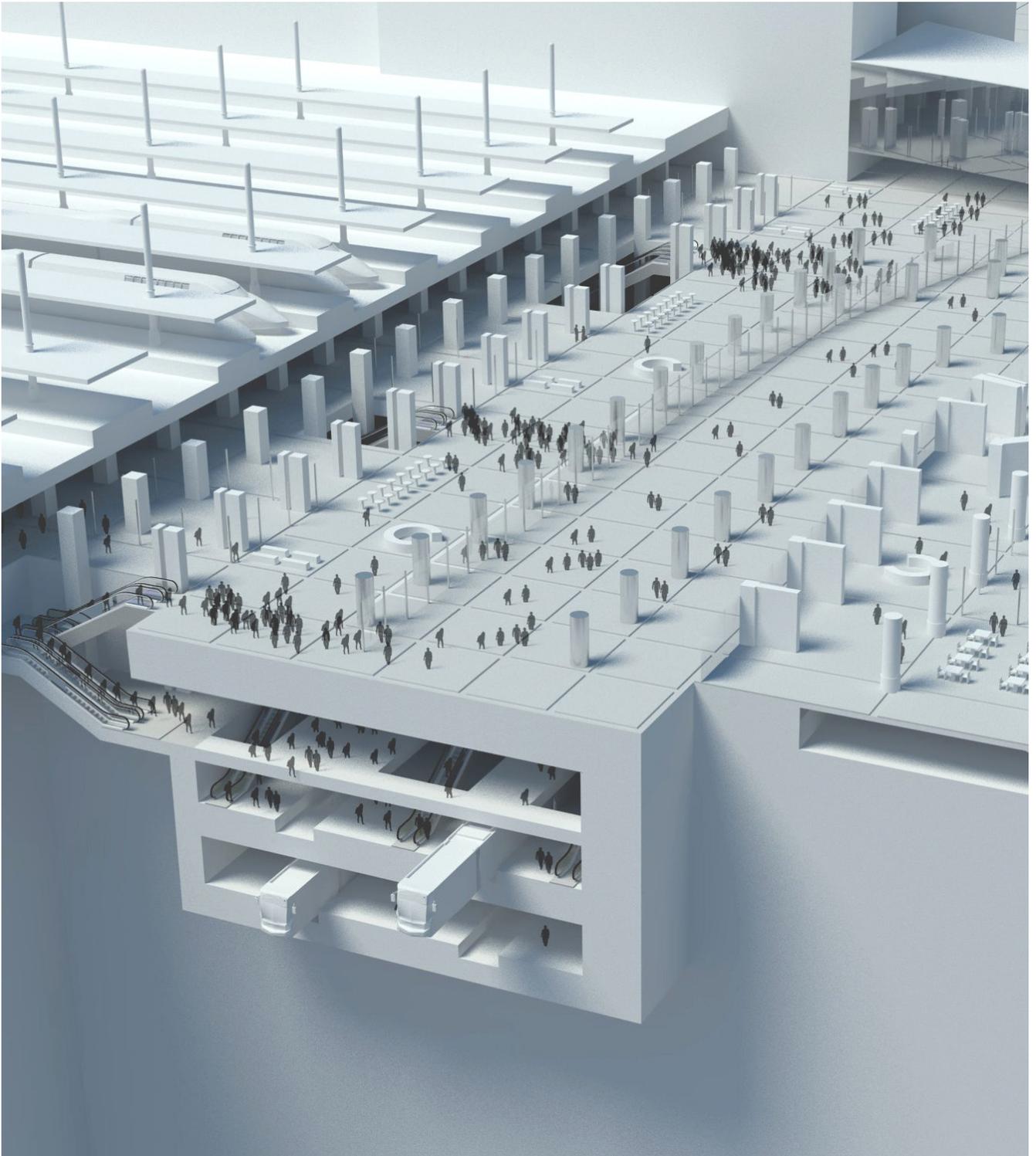
ATELIER BOW WOW - KITAMOTO STATION WEST SQUARE - KITAMOTO



SUBARQUITECTURA - TRAM STOP - ALICANTE

La surface d'échanges du quartier de gare Bruxelles Midi est une vaste aire de mobilités conjuguées. Elle doit faciliter les échanges entre les différents modes de transport mais également assurer l'intégration des éléments visibles de la mobilité au sein de l'espace public. Les stations de métro, bornes de vélo, espaces de dépose minute et les espaces de livraison doivent devenir des contraintes techniques nobles qui enrichissent, animent et particularisent la surface d'échanges. Ce sont des architectures qui participent du skyline bas

du quartier de gare et donc de la mise en place d'une identité spécifique. Les terminus de bus devront tout particulièrement bénéficier d'un traitement architectural soigné afin de mieux les inscrire dans l'espace public. Ils peuvent même en devenir une composante majeure et participer par exemple de l'espace public investi par la terrasse du grand quadrilatère si ces deux éléments sont pensés en cohérence (hauteur, dégagement des vues, matérialité, mobilier...) A terme le terminus existant des bus De Lijn pourra être réorganisé pour mieux accompa-



gner les flux piétons, assurer la possibilité d'activation des skyline bas de part et d'autre du terminus, et lui donner une apparence similaire au nouveau terminus de bus avenue Fonsny.

La surface d'échanges est un espace infrastructurel à plusieurs niveaux dont l'articulation doit être également consciemment traitée. Les percements et mises en évidence des espaces en sous-sol doivent se faire stratégiquement. En outre, une ou plusieurs nouvelles percées

du lobby de gare accentueraient le lien au sous-sol et au métro et permettraient d'en capter et d'en redistribuer les flux. Le sous-sol deviendrait ainsi davantage lisible au sein de la surface d'échanges.

Les trémies du tramway, d'accès aux parkings ou espaces de livraison en souterrain peuvent à terme être intégrées aux nouveaux développements ou positionnées de manière à ce qu'elles ne gênent pas les flux piétons ou l'animation du skyline bas.

STRUCTURE PAYSAGÈRE



○ ○ ○ ○ Plantations existantes ■ ■ ■ ■ Nouvelles plantations



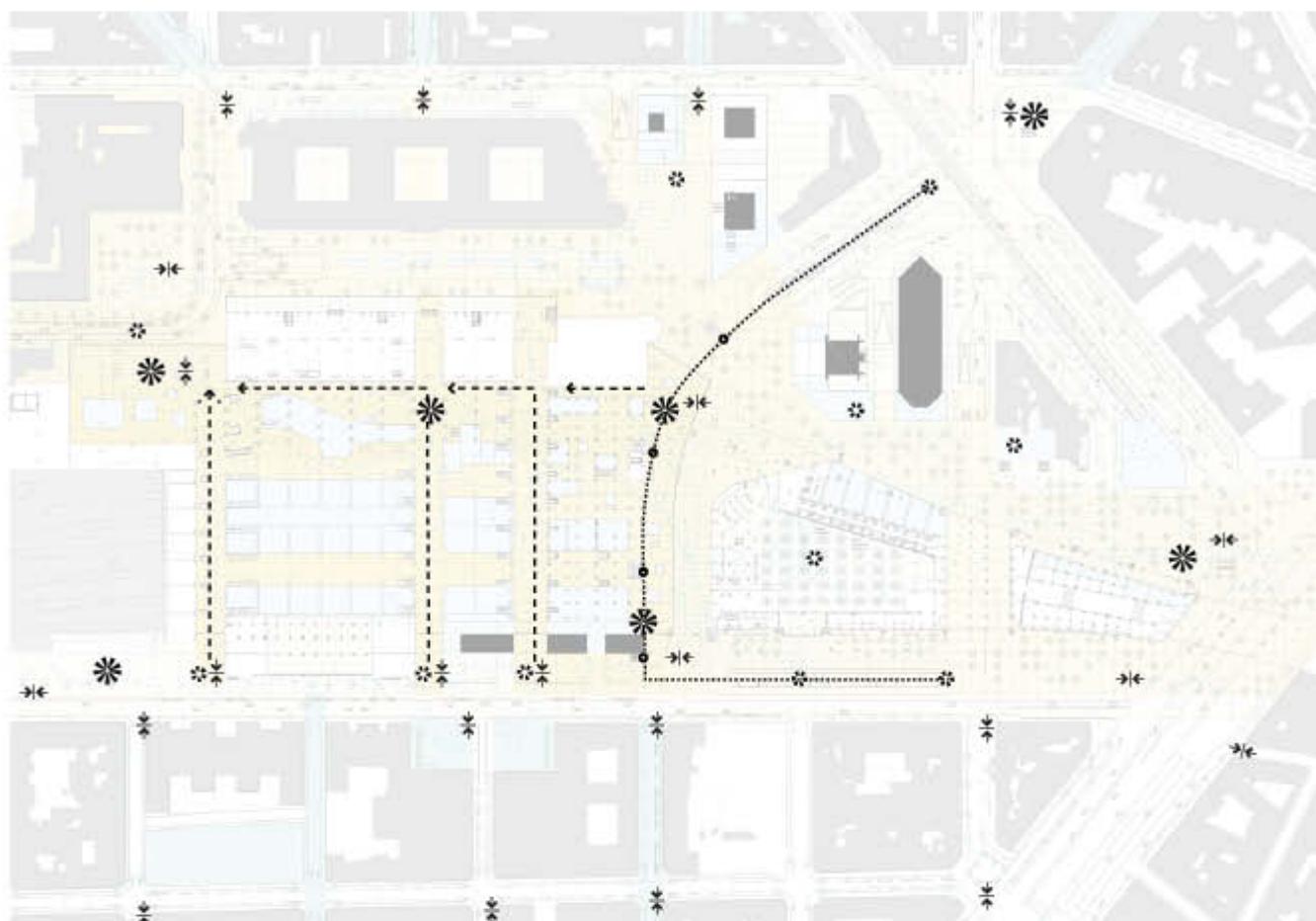
PWP LANDSCAPE ARCHITECTURE - WTC MEMORIAL PARK - NEW YORK CITY

Aux abords de la gare, une nouvelle continuité paysagère est créée entre la Senne découverte et les boulevards au Nord. Une nouvelle trame est créée comme système flexible d'implantation des arbres. Elle permet de prendre en compte toutes les différentes contraintes liées à l'espace public sans que les petites altérations ponctuelles qui en découlent n'affectent la lisibilité forte générée pour tous les espaces adjacents à la gare du Midi. La trame devient ainsi une sorte de figure caractéristique et participe de la mise en place d'une nouvelle image pour le quartier de



SCHWEINGRUBER ZULAUF - OERLIKER PARK - ZURICH

gare. Elle vient également renforcer les perspectives vers la gare tout en offrant une échelle intermédiaire entre le sol et les tours ou les grandes infrastructures telle que la jonction ferroviaire. La trame de 7.5m x 7.5m est la dimension optimum pour assurer une distance de passage maximale aux véhicules d'urgences, planter entre les réseaux d'eau et de ventilation en minimisant les procédures spécifiques de protection, et permettre le maintien des étals du marché du Midi (3m x 3.5m) tout en assurant les distances de sécurité et de circulation des chalds.



→ ← ✱ Bornes directionnelles et d'informations ✱ Panneaux d'horaires principaux et secondaires



ATKINS - LEGIBLE LONDON - LONDRES



ATKINS - LEGIBLE LONDON - LONDRES

Afin de retrouver un confort de circulation à pied dans le quartier, il est important d'améliorer le repérage et la lisibilité des parcours à emprunter. Un système simple et unifié, utilisable de manière instinctive par les usagers qui désirent aussi bien s'orienter depuis la gare que s'orienter depuis les quartiers vers les services de transports doit être mis en place aux endroits clés de la surface d'échanges. L'information doit notamment s'étendre et s'établir de manière progressive jusqu'au pentagone et jusqu'aux premières rues des quartiers environ-

nants, participant ainsi à l'identité et à la visibilité du quartier de gare. Un système de bornes bi-faces à la fois pérennes et évolutives, discrètes mais visibles, au design étudié peut-être relayé ponctuellement par des éléments d'orientation sur le sol ou les murs par exemple. Une disposition réfléchie des panneaux d'horaires, dans les cafés, métros et terminus de bus ou aux points d'entrées du quartier et de la gare, peut également participer à l'extension d'un territoire de gare confortable.

AMBIANCES / CONFORT

STRATÉGIE SAISONNIÈRE

Stratégie globale:

- +Création d'espaces différents dédiés à une des saisons
- exposés au soleil en hiver, ombragés en été, protégés des vents en hiver, exposés en été
- +Végétation caduque
- +Structures temporaires/amovibles pour répondre aux besoins par rapport aux vents et au soleil

Stratégie estivale:

- +Revêtement clair des parkings, places, toitures (diminue en plus l'effet d'îlot de chaleur)
- +Protection solaire:
 - Favoriser les côtés nord-est des bâtiments pour les installations d'été
 - Protection naturelle (végétation) en favorisant les arbres feuillus qui ombragent bien
 - Créer des protections locales
- +Refroidissement adiabatique (fontaines, végétation)

Stratégie hivernale:

- +Protection des vents indispensable, notamment vers le Sud Ouest. Préférer les espaces protégés par des bâtiments (Nord-Est)
- +Préférer la végétation caduque avec des arbres feuillus qui perdent leurs feuilles en hiver et laissent pénétrer le soleil
- +Il est plus important d'améliorer la situation hivernale – les gens ont plutôt trop froid que beaucoup trop chaud
- +Il est plus important de se protéger des vents d'hiver que de donner accès aux vents d'été.



KEMPE THILL - URBAN PODIUM - ROTTERDAM

échange de livres, emprunte de vélos électriques, environnement sonore innovant)

+Aires de jeux

+**Kiosques:** Des kiosques sont des points de rencontre – ils peuvent créer de la vie et donner de l'esprit à différentes parties du quartier

+**Abris vélos** (Couverts, fermés sur les côtés, avec casiers vélos, en combinaison avec des arrêts de transport public, toiture avec PV pour produire électricité (éclairage/information))

STRATÉGIE-ESPACES VARIÉS

+Créer des **petits espaces personnels confortables**

- +Eventuellement des projets clés comme une cour couverte dans une position clé
- +Installer des **petites structures au long des rues** pour faciliter les trajets (temporaires ou fixes) et créer des promenades, parcours plus intéressants. Elles protègent du vent et de la pluie en hiver, du soleil en été.
- +Améliorer le confort dans les parkings, encourager les modes de transport doux (abris vélos, abris bus, rues (semi-)couvertes)

DISPOSITIFS

+**Ombage saisonnier/cour couverte**

- +Créer des **îlots de confort** dans les espaces verts; Créer des lieux de pause – pour déjeuner, pour discuter, pour se reposer. Par exemple:
 - Des **pavillons individuels** qui protègent du soleil et de la pluie avec des bancs et des tables adaptés
 - Utiliser **les arbres comme protection naturelle**
 - Des **tauds de soleil** peuvent ombrager en été et protéger le même espace des vents et de la pluie en hiver.
 - Des **espaces temporaires** qui changent en fonction de la saison
 - Créer des **arrêts de bus singuliers** qui invitent à y passer du temps et ne servent pas seulement comme arrêt de bus. (p.ex. connexion Wifi, petits groupes de chaises qui invitent à se connecter, information digitale sur horaires,



SANAA - SERPENTINE GALLERY - LONDRES

+Créer des **promenades:**

- Des endroits protégés au long d'une promenade exposée permettent de s'arrêter, d'attendre la fin d'une averse et de rendre le parcours plus intéressant; Si l'on peut retrouver du confort à certains intervalles, le passage entre les points de confort est plus acceptable
- Petites promenades à part – utiliser les espaces derrière les bâtiments – partager les espaces entre instituts

ÉTÉ (DIAGNOSTIC ET MESURES)

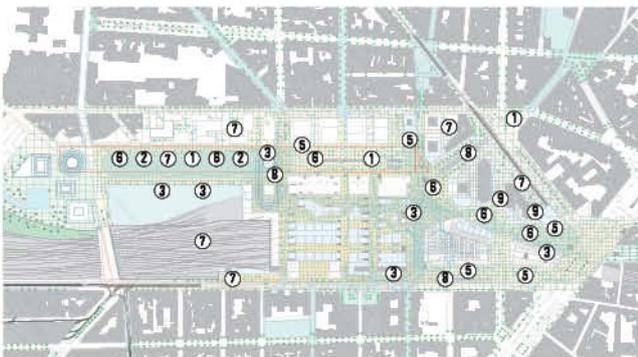
Exposé aux vents, à l'ombre:
confortable!

Exposé aux vents, exposé au
soleil : assez confortable!



Protégé des vents, exposé
au soleil: inconfortable

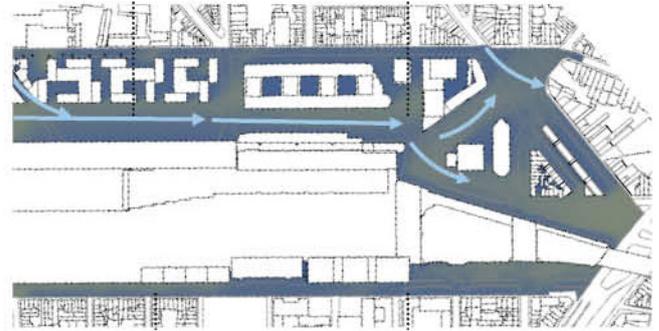
Protégé des vents, à l'ombre:
confortable!



HIVER (DIAGNOSTIC ET MESURES)

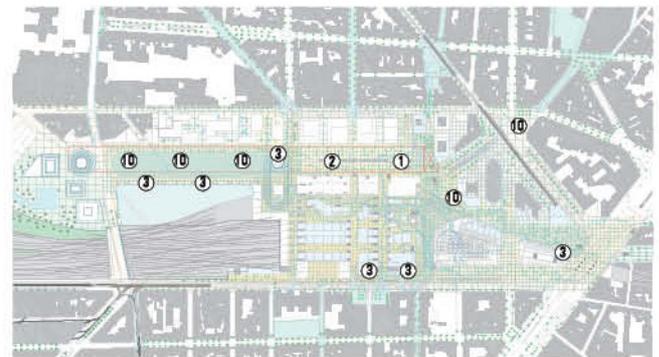
Exposé aux vents, à l'ombre :
inconfortable!

Exposé aux vents, exposé au
soleil : inconfortable!



Protégé des vents, exposé au
soleil: plutôt confortable

Protégé des vents, exposé au
soleil : plutôt confortable!



BÜRO DREISEITL - LINNENBAUER PLATZ - HERFORD



BÜRO DREISEITL - LINNENBAUER PLATZ - HERFORD

- ①  Kiosques: protection au soleil et vent
- ②  Pavillons individuels: protection au soleil et vent
- ③  Auvents/passages couverts: protection au soleil et à la pluie
- ④  Pavillons: protection au soleil et îlot d'évènement
- ⑤  Ombrage et tauds de soleil: protection au soleil

- ⑥  Végétation: protection au soleil
- ⑦  Ilots de confort: protection au vent
- ⑧  Arrêts de bus singuliers: protection au vent et soleil
- ⑨  Parking vélo: protection au soleil/vent
- ⑩  Protection au vent

LES ÉCHELLES URBAINES NOCTURNES

L'échelle du sol, le champ visuel « réflexe » du piéton (la skyline basse)

Inventer: La situation du piéton, son rapport à la proximité des fonctions. Les commerces, cafés éclairés, l'accueil de la gare, les stations bus et tram. Le végétal et ses masses. Nous pouvons enrichir cette vision « du sol actif » en recomposant un paysage nocturne. Dans ce projet apparaît une échelle moins fréquente dans l'espace public, celle du plan horizontal de la sous face du tablier de la gare. Il est l'un des enjeux essentiels du projet. Il est actuellement subi et source de désagrément, il devra devenir, par son traitement affirmé, un espace atypique et identitaire de ce site.

L'échelle du repère usuel

Inventer: Mettre en concordance l'ensemble des composantes urbaines nocturnes en proposant une lecture simplifiée de l'espace. L'autorité des grands repères usuels doit être portée par une réponse en lien avec la fonction.

L'échelle des grands repères (la skyline haute)

Inventer: Mettre en tension l'ensemble des repères urbains en trouvant un double dialogue; le dialogue spatial formé par la trame issue de l'ensemble des repères lumineux.

Le dialogue historique de chaque repère en regard de son environnement immédiat.

L'échelle à exploiter : les continuités verticales (les verticalités constructives)

Inventer: Les verticalités sont une particularité de ce projet. Les colonnades (définissant cette verticalité) donnent au sol une présence affirmée. Leur rythme, leur quantité sont un atout du projet lumière. En valorisant ces éléments structurant il est possible de créer un espace inattendu en magnifiant la fonction des piles de soutien.

Les continuités urbaines

Inventer: Trouver, par la définition d'un langage simple, l'évidence nocturne. Au delà de la température et de la qualité de la lumière, l'ordonnance d'implantation du matériel devra impérativement être un facteur de compréhension du site favorisant l'idée de continuité d'un parcours. Continuité ne veut pas dire uniformité mais prise en compte de l'ensemble des paramètres et contraintes pour que ceux-ci impulsent le rythme du parcours, dans une cohérence intelligente.

LE PROJET LUMIÈRE

Vision diurne

Le jour, les rues sont inondées de lumière naturelle, plus ou moins forte selon la saison et l'heure. Le passage sous les voies est donc une confrontation avec la lumière naturelle et doit se gérer avec une attention particulière. Le « passage » entre ces 2 espaces « lumière naturelle » et « lumière artificielle » doit se gérer par des paliers, en terme de quantité de lumière. Nous proposons une lumière indirecte qui se répand sur le plafond, provenant de grands éléments situés à ± 45 cm du plafond. La lumière sera très homogène, diffuse, et dématérialisera la sous-face du passage. Cette nappe de lumière créera une continuité visuelle sur l'ensemble de l'espace, reliant ainsi chaque extrémité au ciel extérieur. La forme des luminaires en suspension (lumière « rhizome ») donnera la sensation d'une réserve d'énergie gorgée de lumière naturelle. La source utilisée serait soit la Led, soit la fluorescence, ces 2 sources ayant une très grande durée de vie, une bonne efficacité lumineuse (50 000 h pour la led et 30 000 h pour les tubes fluorescent « extrême », + de 70 lumens /watt) et une possibilité de gradation et de gestion.

Vision nocturne.

La nuit, les enjeux sont tout autres. La hiérarchie des regards portés fonctionne selon 3 thématiques:

La « skyline haute » nocturne appartient aux repères urbains, la tour Midi et les projets de tours à venir proposent des lectures à l'échelle de la ville. Les supports caténaux des voies ferrées sont autant de signes concrets qui peuvent être des supports d'imaginaires, de poésie nocturne. La « skyline basse » se formalise par les plans horizontaux entrant dans le champ visuel du piéton ou de l'automobiliste. Les sols et la sous face des voies ferrées en sont les principaux composants. Nous proposons de travailler les brillances du sol pour créer du reflet et mettre celui-ci en relation avec la sous face des voies ferrées éclairées et son rhizome de lumière artificielle. Entre ce double plan horizontal, les « verticalités constructives » de petites échelles s'installent. De plus, les caténaux sont une échelle intermédiaire permettant d'apprécier les distances nocturnes entre les rues avoisinantes et la gare et de faire le lien entre les deux skylines. L'éclairage public est la dernière composante du paysage urbain. Nous nous attacherons aux espaces dilatés entourant la gare, en proposant un mât d'éclairage dont l'expression sera tenue par les fonctions suivantes : Eclairer le parcours, mettre en sécurité l'espace ; Orienter vers la gare et les rues perpendiculaires à celle-ci ; Créer un référent à mettre en regard des différentes échelles de lecture : le repère « gare ». La continuité de la « skyline basse », relation directe et intime avec le piéton ; Informer ; Baliser selon les heures ; Être un relais événementiel. La matière pourrait être de l'inox brillant, générant ainsi reflets et dilution dans l'environnement de la matière. L'effet « caméléon » paraît intéressant dans cet environnement. Les sources préconisées seraient la led, pour son efficacité lumineuse et sa souplesse de gestion.

Les temporalités

Les notions de temporalité sont impérativement traitées pour des espaces extérieurs ne recevant pas la lumière naturelle. Ces temporalités s'expriment par la quantité de lumière, la qualité et

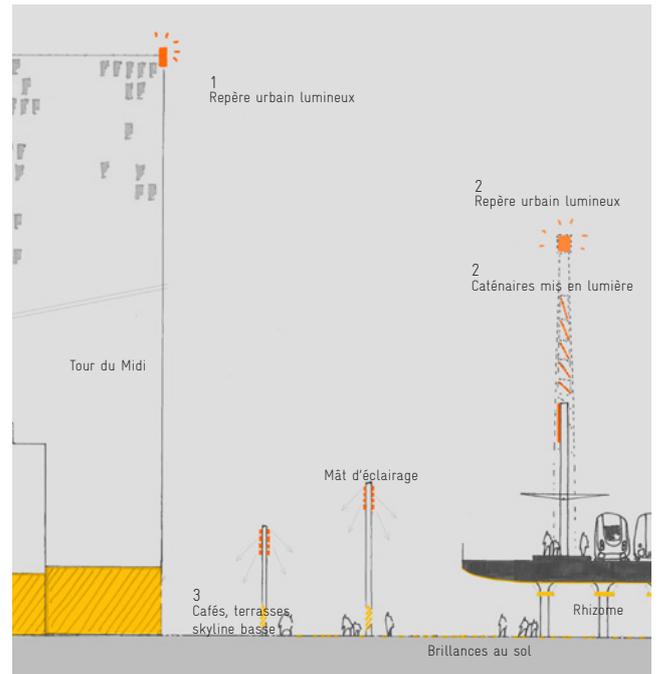
la température de lumière.

-La quantité permet de traduire les différents moments de la journée et de la nuit. Beaucoup de lumière artificielle sera nécessaire, sous les voies ferrées, à midi alors que la lumière du jour est abondante. En fin de soirée la quantité s'adaptera à la réalité extérieure pour diminuer lorsque la nuit est présente. Les valeurs seront entre 600 et 150 lux, gérés et régulés par des capteurs – sondes.

-La qualité de la lumière artificielle est essentielle, nous préconisons un IRC (Indice de Rendu des Couleurs) supérieur à 87 (le soleil à un IRC de 100).

-La température de lumière doit s'adapter aux différentes séquences de la journée et de la nuit. Si la lumière du jour est assez froide le matin, nous ajusterons la lumière artificielle à celle-ci (5 000K). Le soir la lumière du soleil se réchauffe, la lumière artificielle se callera sur un spectre allant vers les Infra rouge (3 000 K) pour ensuite, lorsque la nuit est totale, tendre vers un blanc très chaud, de l'ordre des 2 800 K.

-La technicité des leds (et de la fluorescence) permet d'offrir toutes ces possibilités de gestion dans un même luminaire, par le mélange des sources (blanc 6 000K et blanc 2 700 K) et la gradation de celles-ci.



GRANDS REPÈRES URBAINS LUMINEUX

François Morellet



CATÉNAIRES MIS EN LUMIÈRE LUMIÈRE

8'18"



MÂTS D'ÉCLAIRAGE «CAMÉLÉON»

8'18"

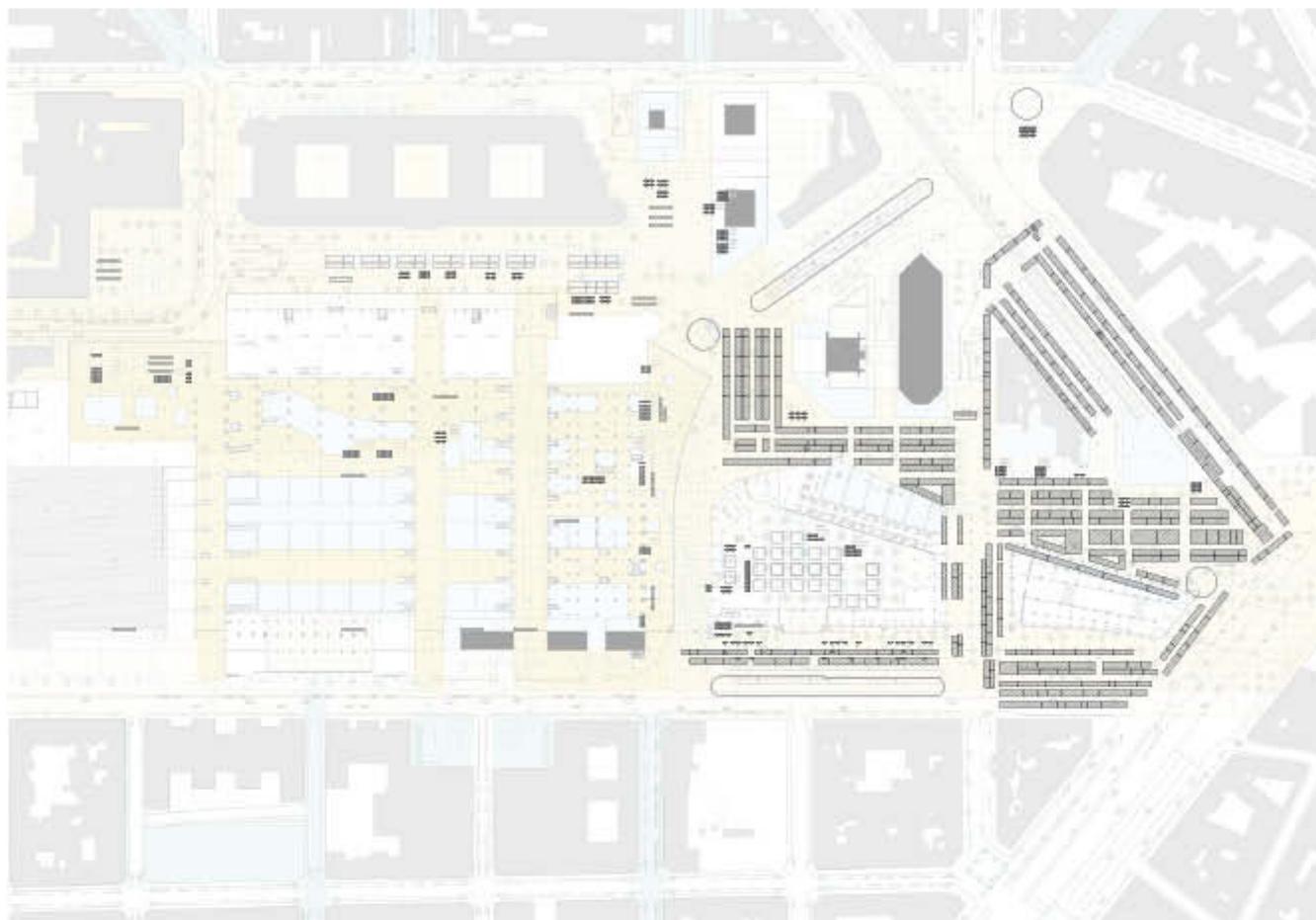


BRILLANCES DE SOL

8'18"



MOBILIER



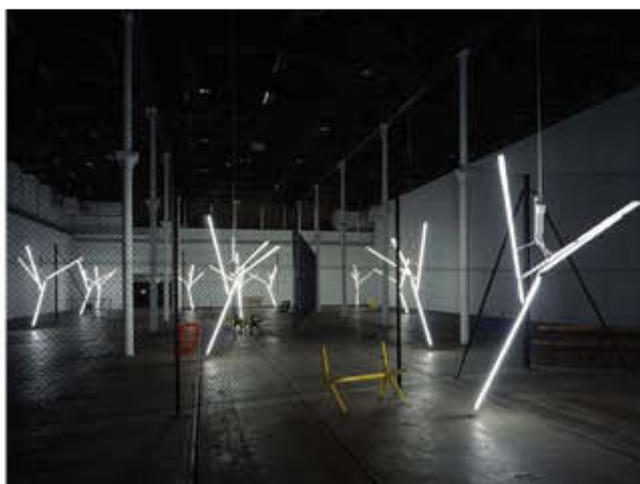
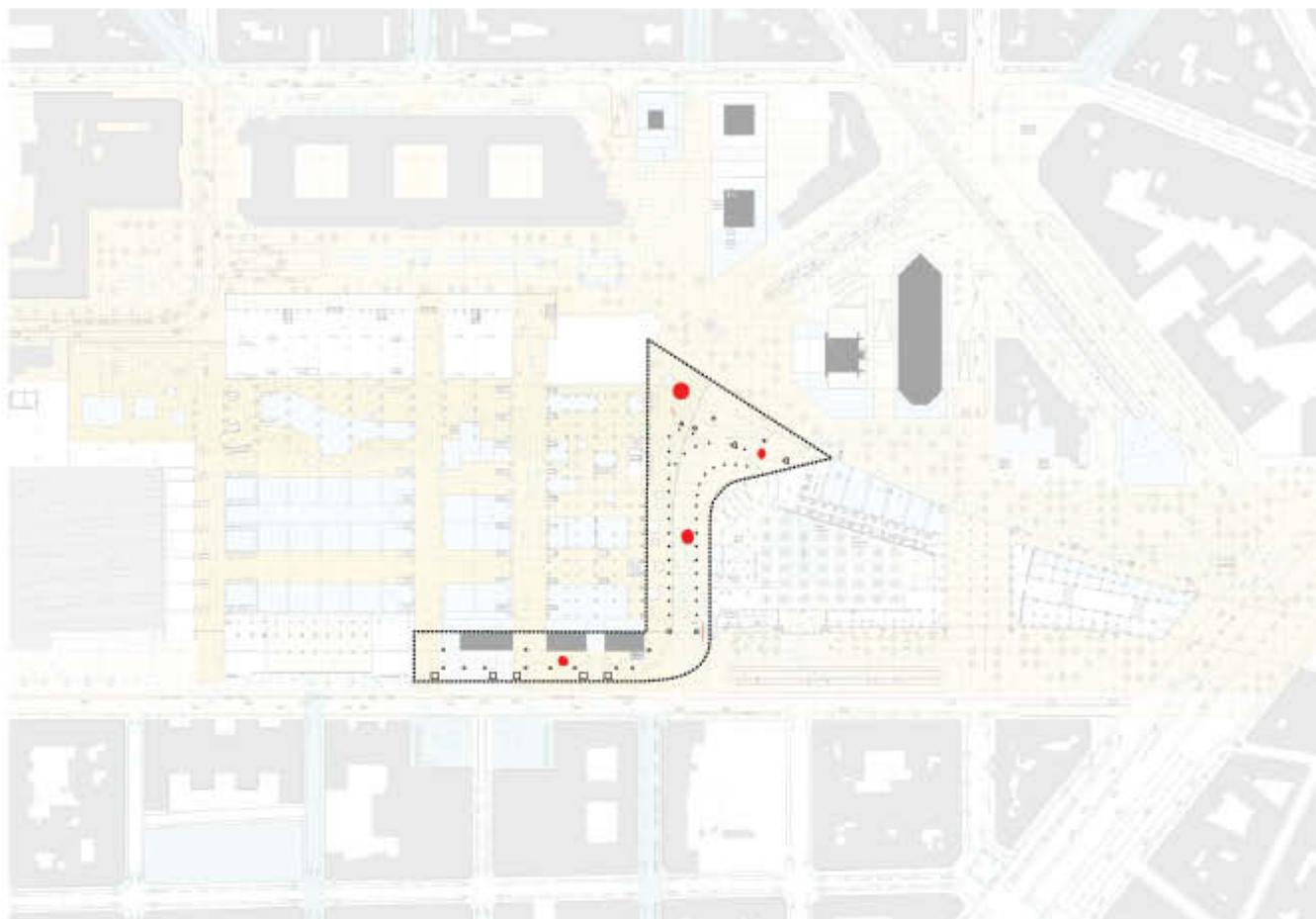
DILLER & SCOFIDO - HIGH LINE - NEW YORK



LAUB - NEUGESTALTUNG TESSINER PLATZ - ZÜRICH

Le mobilier organise les moments de pause de la surface d'échanges. Pensé en cohérence avec les grands axes de flux piétons, il crée des îlots de confort au sein du territoire de gare qu'il équipe de façon ponctuelle.

Certains mobiliers plus spécifiques, comme les bornes techniques ou les étals du marché, peuvent devenir des éléments particuliers, porteurs d'une identité caractéristique spécifique.



MARTIN BOYCE - INSTALLATION, 2003



PHILIPPE RAHM - GRAND-PALAIS - PARIS

Pour certains espaces clés de la surface d'échanges, le pourcent artistique peut être introduit de manière temporaire et exceptionnelle. Ce dispositif qui consiste à consacrer à l'occasion de la construction, de la réhabilitation ou de l'extension d'un bâtiment public, un financement représentant 1% du coût des travaux hors taxe à la commande d'une ou plusieurs d'œuvres d'art spécialement conçues par des artistes pour être intégrées au bâtiment ou à ses abords pourrait compléter la revalorisation des espaces publics à proximité de la gare.

Précisément, dans le cas de la rue couverte, espace qui souffre d'un déficit d'image, l'installation d'objets d'art lumineux pourrait accompagner sa transformation en un espace précieux et central.

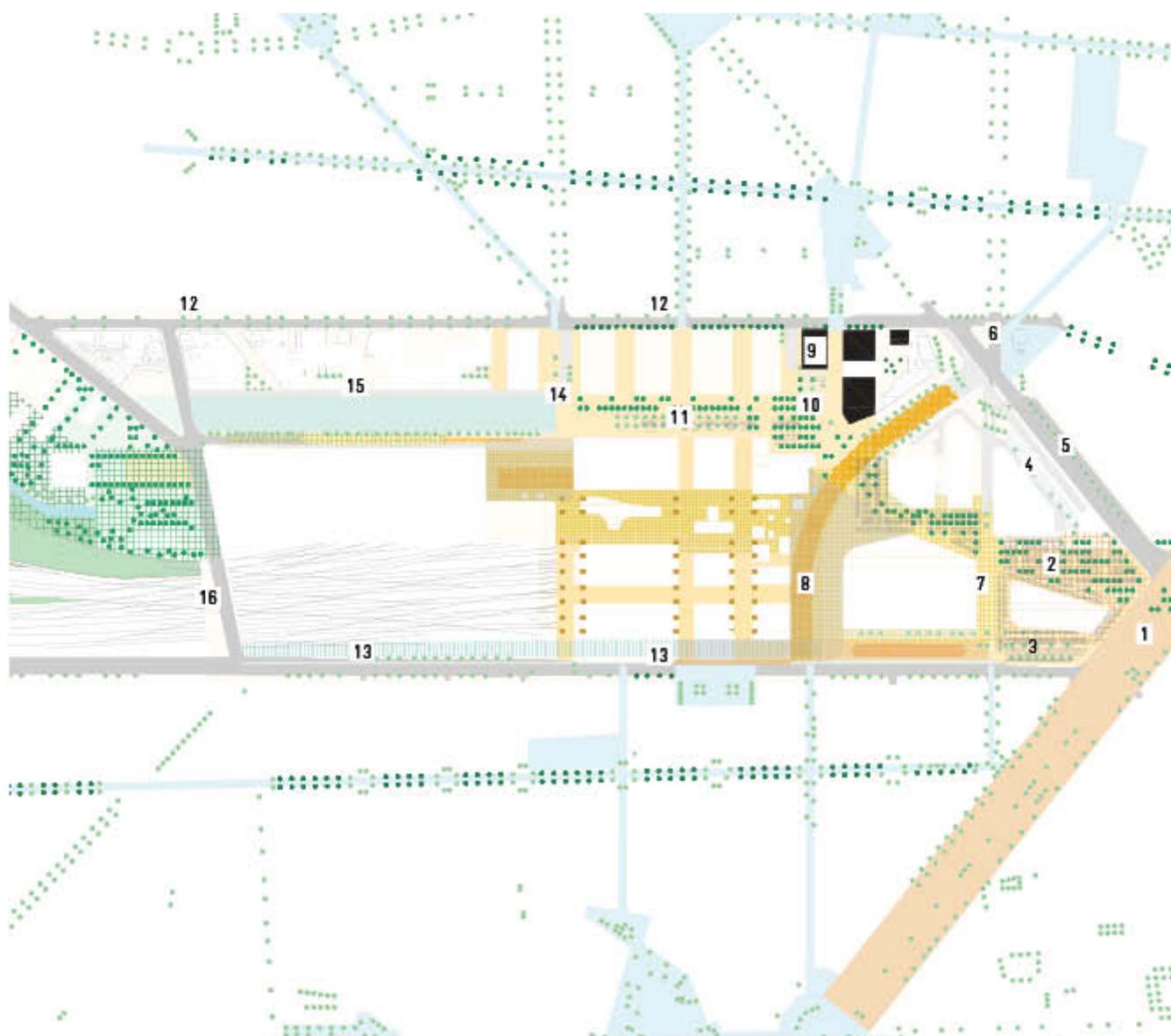




STRUCTURE PUBLIQUE

La surface d'échanges proposée pour le quartier de gare Bruxelles Midi n'est ni un espace public uniforme ni un projet de réfection totale. Certaines séquences présentent des enjeux particuliers. Elles ont le potentiel d'assurer la superposition de différentes réalités et usages, de confronter des espaces variés. Elles nécessitent un traitement spécifique susceptible d'enrichir la palette de l'espace public de la gare Bruxelles Midi et de le nourrir de contraintes nobles.

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1 - bld du Midi | 10 - rue/place Blérot |
| 2 - esplanade de l'Europe | 11 - place Horta |
| 3 - place de la Constitution | 12 - rue Bara |
| 4 - rue Jamar | 13 - avenue Fonsny |
| 5 - bld Jamar | 14 - rue de l'Instruction |
| 6 - place Bara | 15 - rue de France |
| 7 - rue de l'Argonne | 16 - rue des Vétérinaires |
| 8 - rue couverte | |
| 9 - percée Grisar | |



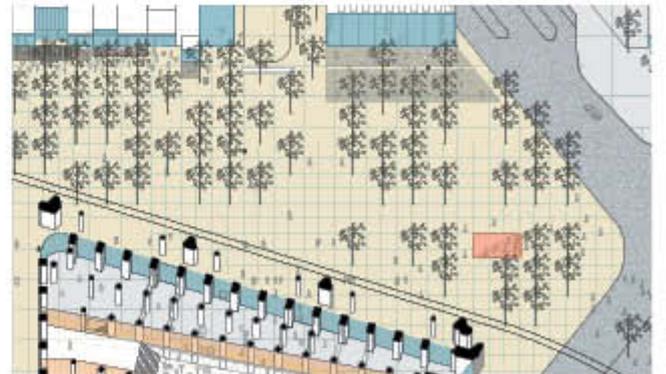
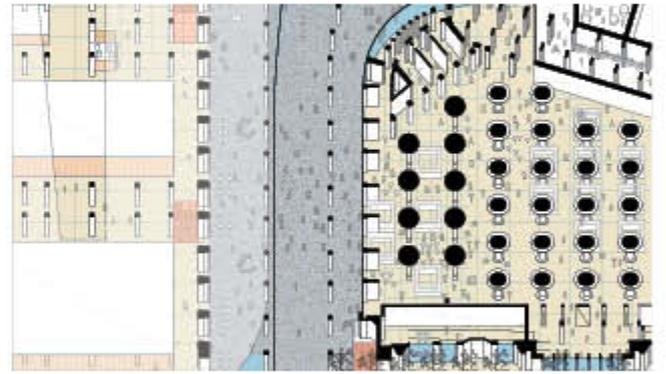
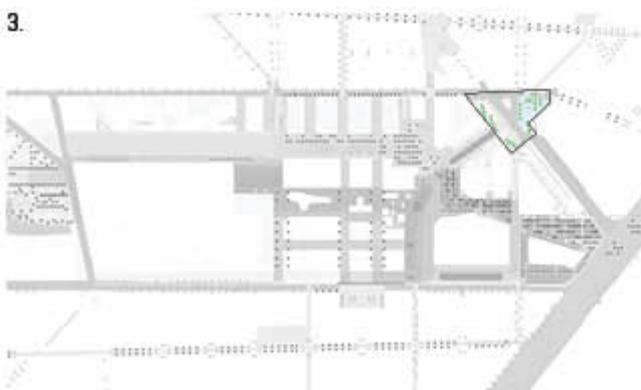
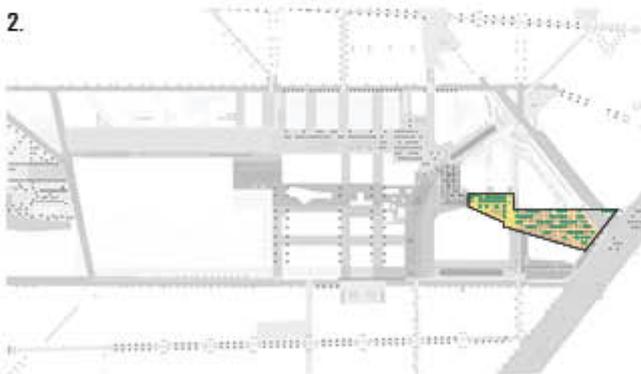
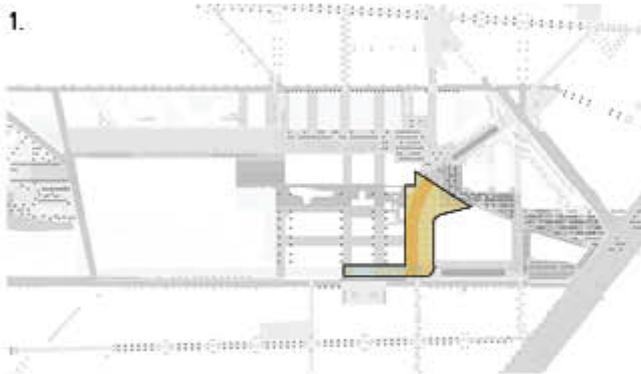
TROIS SÉQUENCES PARTICULIÈRES D'AMÉNAGEMENT EN ÉTAT 1

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 évacuée des tramways, taxis et bus, la rue couverte pourrait devenir une architecture en soi: une pièce maîtresse dans la valorisation des espaces publics autour de la gare. (1)

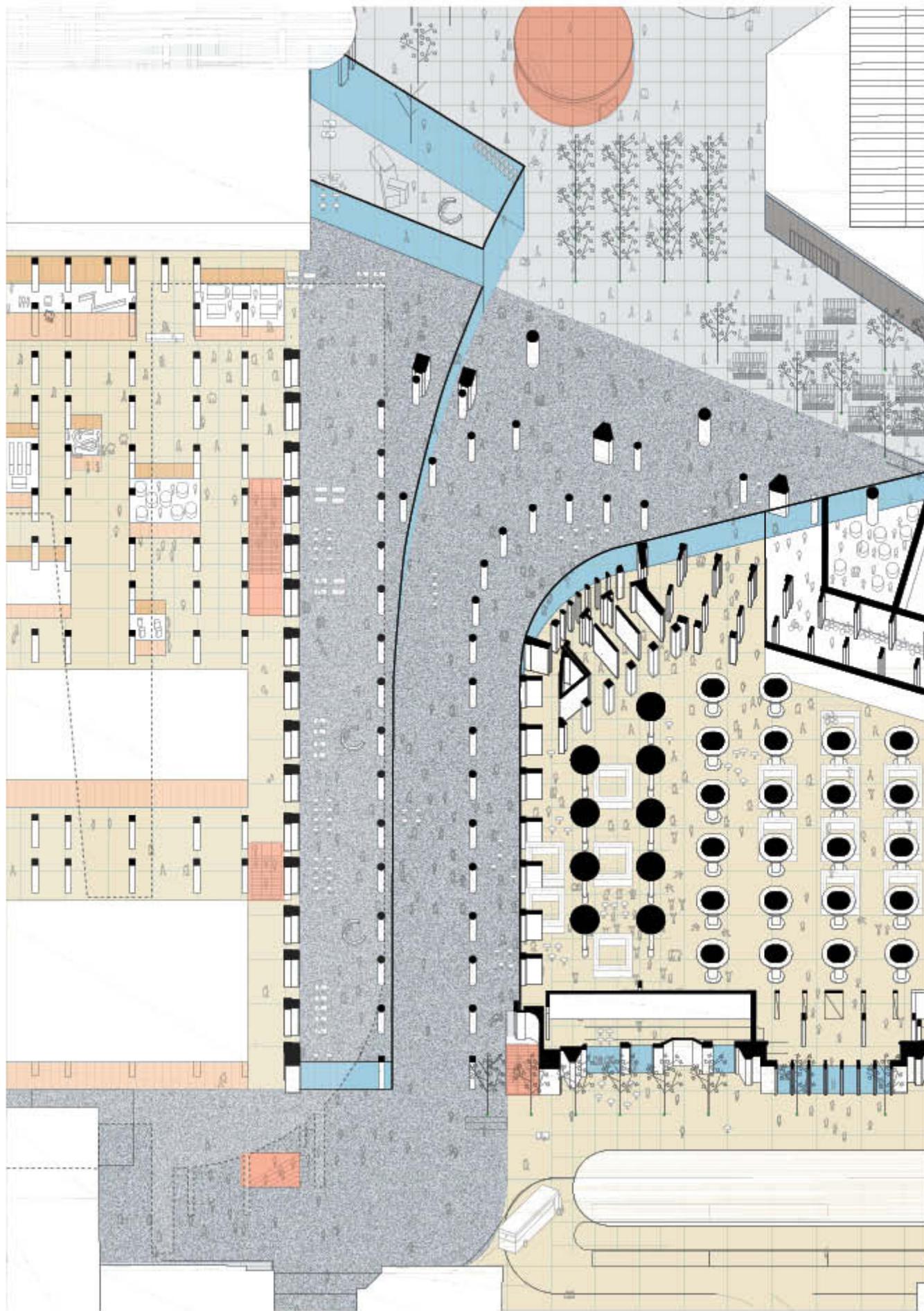
L'Esplanade de l'Europe est très vaste. Elle est le premier espace de gare visible et accessible depuis le pentagone. Elle n'est pourtant ni équipée ni investie sauf une fois par semaine, le dimanche, jour du marché du Midi.

Pour devenir un espace confortable, elle doit intégrer les contraintes dictées par le marché. Réciproquement, le marché peut être réorganisé pour enrichir et viabiliser son espace public. (2)

Aujourd'hui espace congestionné et très peu lisible, la place Bara peut devenir une interface importante entre la surface d'échanges de la gare Midi d'une part et la chaîne de micro-espaces publics des quartiers d'Anderlecht d'autre part. Elle doit pour cela intégrer et faire cohabiter ces différentes échelles, entre mobilité et quotidien, afin de devenir une véritable porte d'entrée du territoire de gare Midi. (3)



LOBBY/ RUE COUVERTE





Le lobby/rue couverte est pensé comme un sas entre deux mondes, celui de la gare et de son centre commerciale, et celui du grand quadrilatère réinvesti en halle alimentaire et food court. Cet environnement autonome et unique, entre intérieur et extérieur, dessus et dessous, assure une continuité spécifique entre ces deux ambiances; il en assure la transition et amorce les entrées de la rue Fonsny.

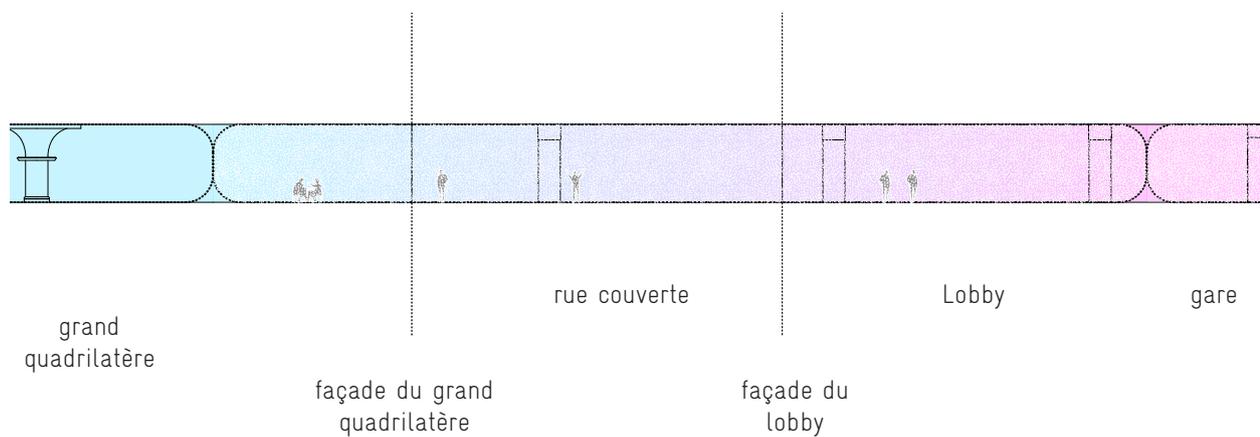
Le même sol pénètre dans la gare au niveau du lobby et dans les premiers espaces du grand quadrilatère. Les deux façades, de la gare et du quadrilatère sont traitées de manière uniforme. Elles sont poreuses et totalement disparaissantes à l'exception de leurs montants.

L'ensemble lobby/rue couverte devient un espace noble et précieux par la mise en place d'un micro-climat lumineux spécifique. Il est traité comme un intérieur, comme une sorte de pièce architecturale.

Le lobby ou nouveau hall de gare donne une nouvelle façade à la gare et assure son ouverture sur l'espace public. Il permet à la gare comme espace de service public de s'afficher en premier. Il lui redonne la noblesse d'un équipement métropolitain.

C'est un espace de mobilité captif permettant de redistribuer les différents flux. Positionné au dessus de la salle d'échanges du métro et pré-métro, il en assure la visibilité et capte l'intensité des flux qui en ressort. L'agrandissement de la percée existante ainsi qu'une nouvelle percée vers la salle d'échanges du métro entre les deux existantes sont planifiés afin d'intensifier la lisibilité de ces mouvements.

LOBBY/RUE COUVERTE



GRAND QUADRILATÈRE



FOOD COURT

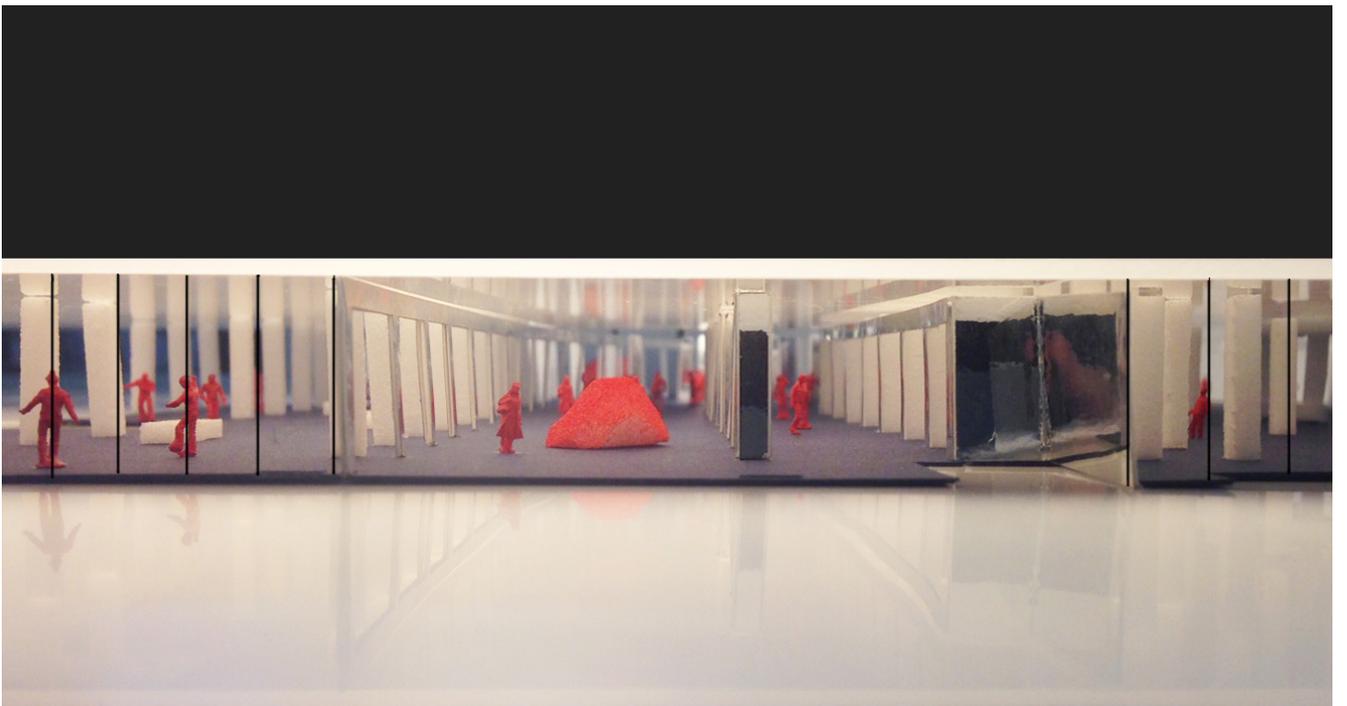
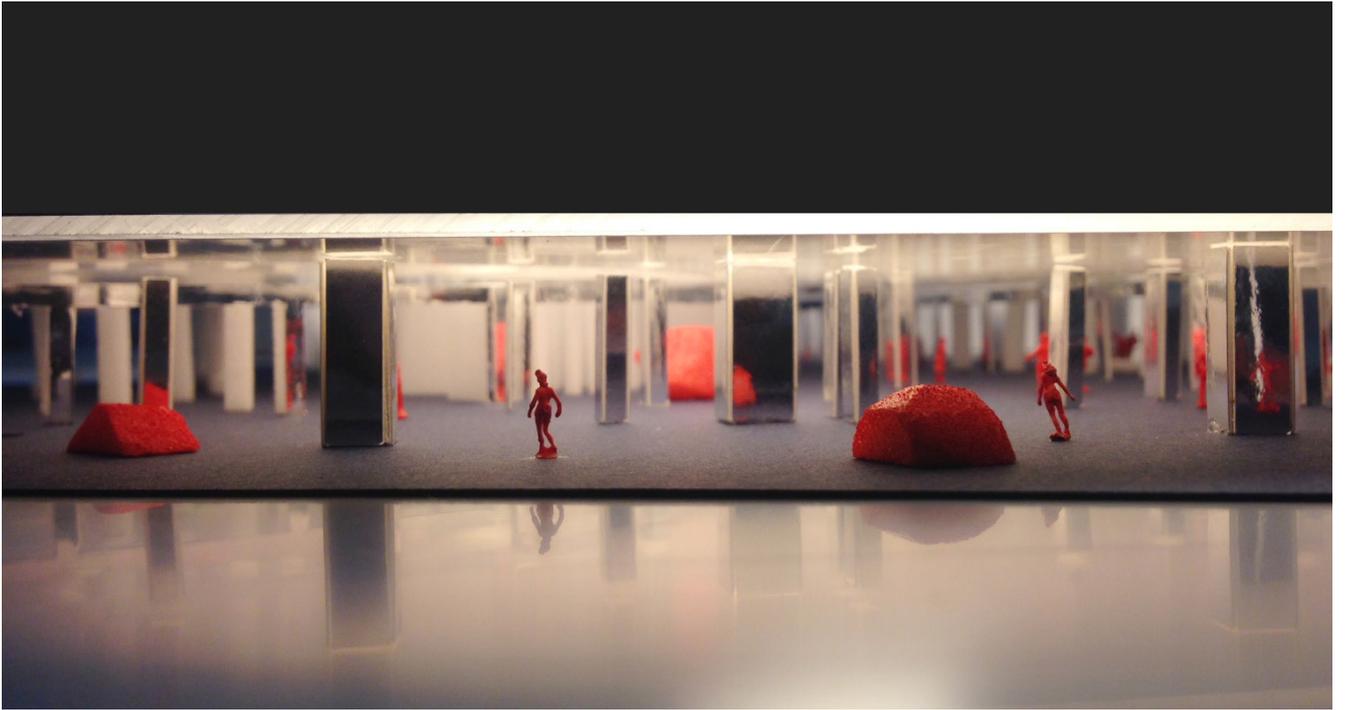


LOBBY



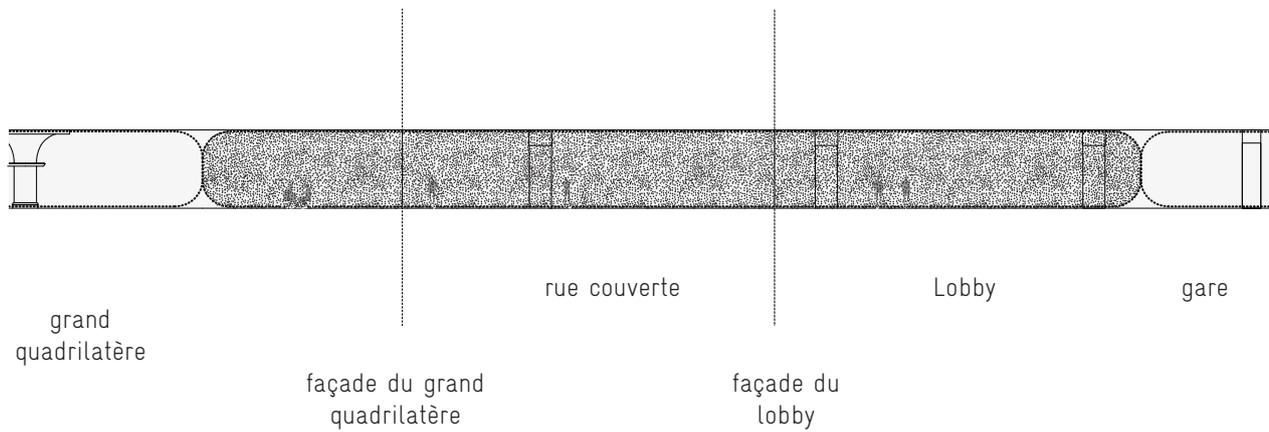
INTÉRIEUR DE GARE

UN SAS ENTRE DEUX AMBIANCES



Proposition d'aménagement: Les éléments verticaux, montants et poteaux pourraient être recouverts d'inox polymiroir: ils démultiplieraient les mouvements et s'affranchiraient des contraintes spatiales de cet espace sous rails. Le sol très foncé pourrait contraster avec le plafond existant très blanc. Le pourcent artistique pourrait être utilisé pour valoriser cet espace et appuyer sa spécificité au sein de la surface d'échanges.

LOBBY/RUE COUVERTE



UN MICRO-CLIMAT LUMINEUX



SANAA - LOUVRE - LENS



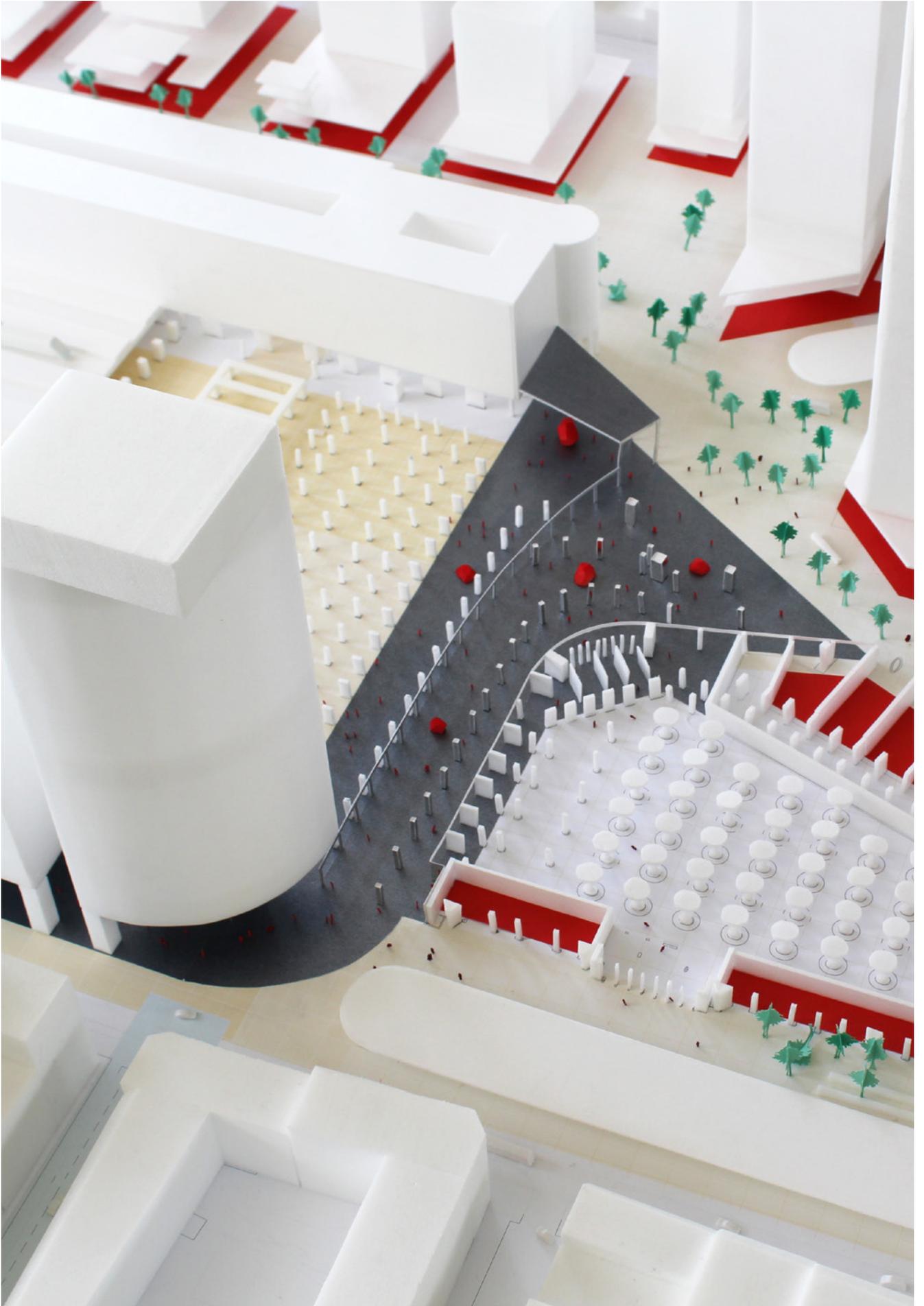
DAVID HELLDEN - SERGEL TORGS SQUARE - STOCKOLM



JAMES TURRELL - GANZFELD PIECE

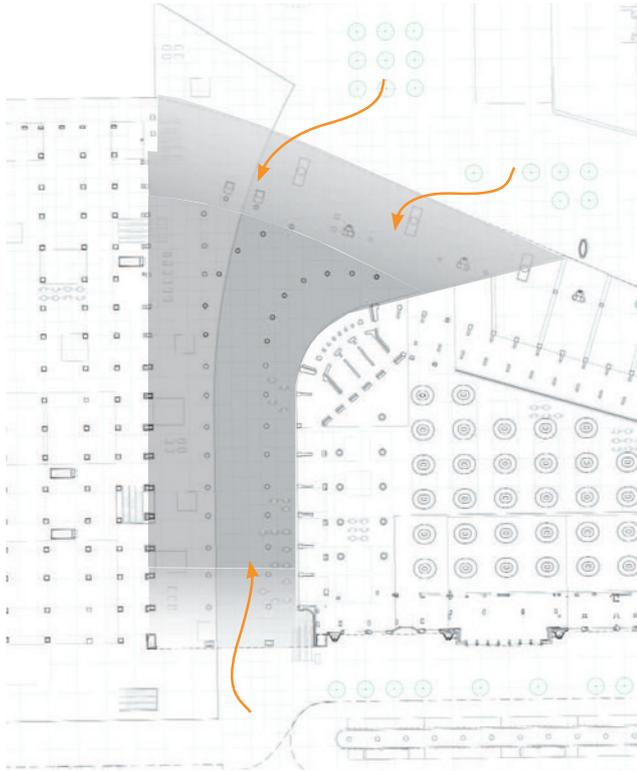


JIM HODGES - UNTITLED - GLADSTONE GALLERY

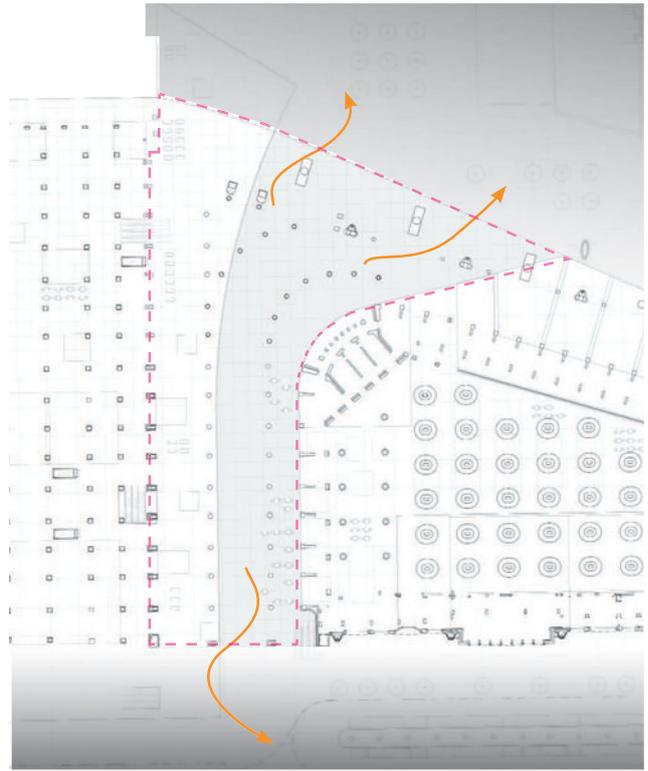


LOBBY/RUE COUVERTE - PROJET LUMIÈRE

DIAGNOSTIC: UN ESPACE EN PROFONDEUR



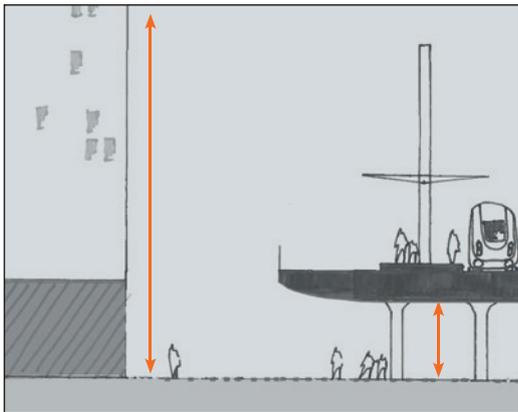
De jour, la lumière naturelle pénètre la rue intérieure sur quelques mètres. La majorité de l'espace reste plongé dans l'obscurité.



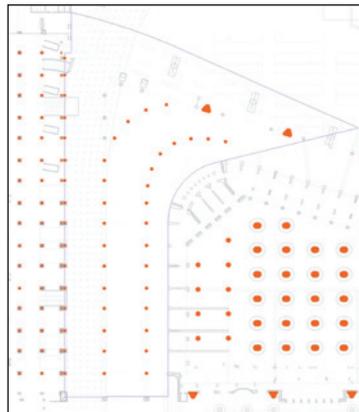
De nuit, la lumière artificielle de la rue intérieure rayonne sur les abords de la gare et devient lanterne à l'échelle du quartier.



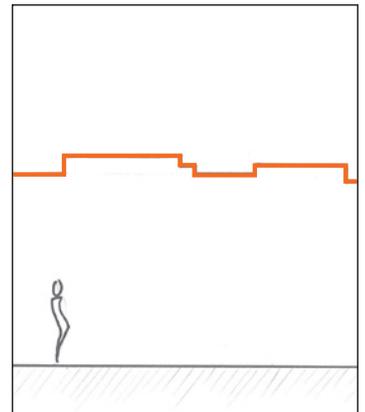
DIAGNOSTIC: ÉLÉMENTS SPATIAUX STRUCTURANTS



I.



II.



III.

I. Un rapport d'échelles complexe entre la ville et l'espace sous dalle

II. Une forte présence des éléments verticaux

III. Un plafond hétérogène dans les altimétries et la nature des matériaux

Tirer parti d'un héritage architectural technique

Élément fédérateur, la lumière va jouer un rôle incontournable pour révéler cet espace complexe et permettre son appropriation par les utilisateurs.



LUMINANCES

La luminance représente la sensation visuelle que l'on a de la lumière. Elle exprime le niveau de luminosité comme une donnée sensorielle sans tenir compte du débit de lumière qui est une donnée physique. Ce sont les contrastes qui sont en jeu, et plus largement la lecture de l'espace. Le premier facteur qui influence le niveau de luminance est l'intensité lumineuse de la source de lumière. Ensuite, lorsque la luminance est renvoyée par une surface éclairée, ce sont tous les paramètres géométriques qui pondèrent plus ou moins

la luminance. Enfin, la coloration de la source lumineuse influence également.

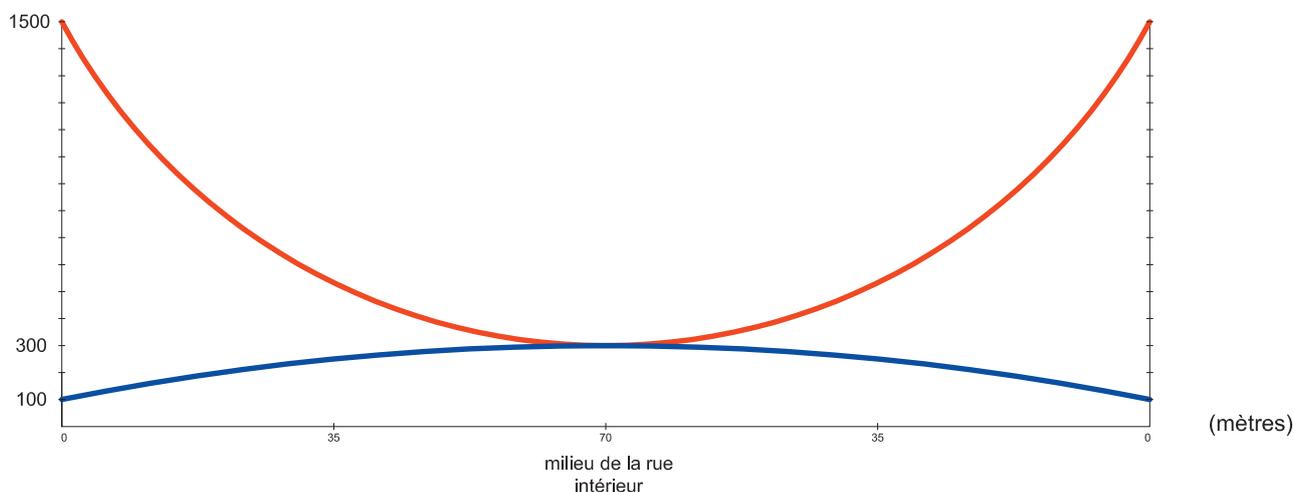
Les ouvertures de part et d'autre de la rue couverte créent de fortes luminances verticales et la sensation du «tunnel». La luminance peut ici être source de signal. De jour, le piéton identifie instantanément les accès de sortie possibles. De nuit, ce guide lumineux disparaît, rendant la lecture de l'espace plus complexe. Ce paramètre a son importance dans le traitement de la lumière artificielle.

Confort visuel

Travailler les transitions



(lux)



- Niveaux d'éclairagements de nuit
- Niveaux d'éclairagements de jour

Le Lux indique la quantité de lumière reçue par une surface. Chaque espace nécessite un niveau d'éclairage différent suivant sa fonction mais aussi suivant le volume dans lequel on se trouve. Les valeurs en Lux servent de cadre normatif pour définir, dans les législations française et européenne, les niveaux minimums requis pour l'éclairage.

Pour ce projet, l'enjeu est d'atténuer la sensation de rupture, en terme de quantité de lumière, entre l'espace sous dalle et l'environnement extérieur.

De jour: gérer les contrastes pour éviter les effets d'éblouissement (de l'intérieur vers l'extérieur) ou de trou noir (de l'extérieur vers l'intérieur).

De nuit: retrouver l'idée d'appel et de signal. Eviter les contrastes.

Si nous voulons accompagner le passage entre l'extérieur et l'espace sous dalle, il faudra éclairer les bords de la dalle nettement plus la journée que la nuit.



12H00



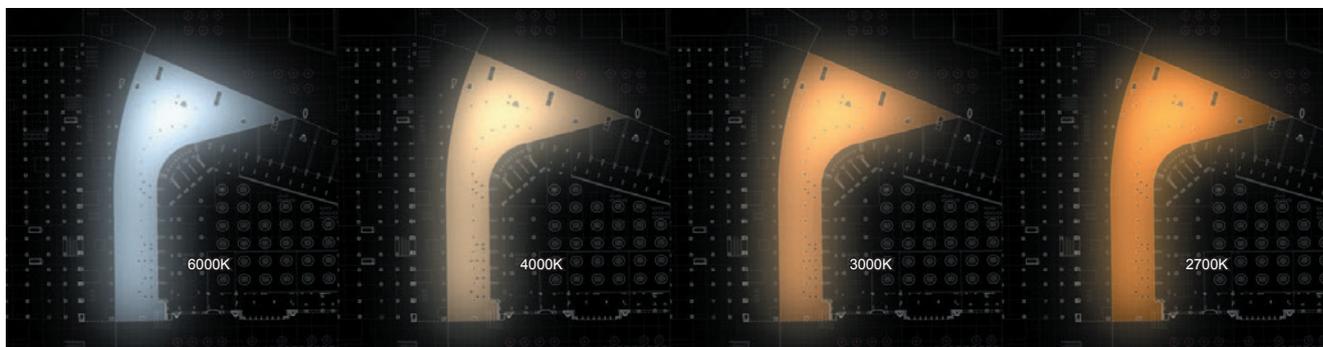
17H00



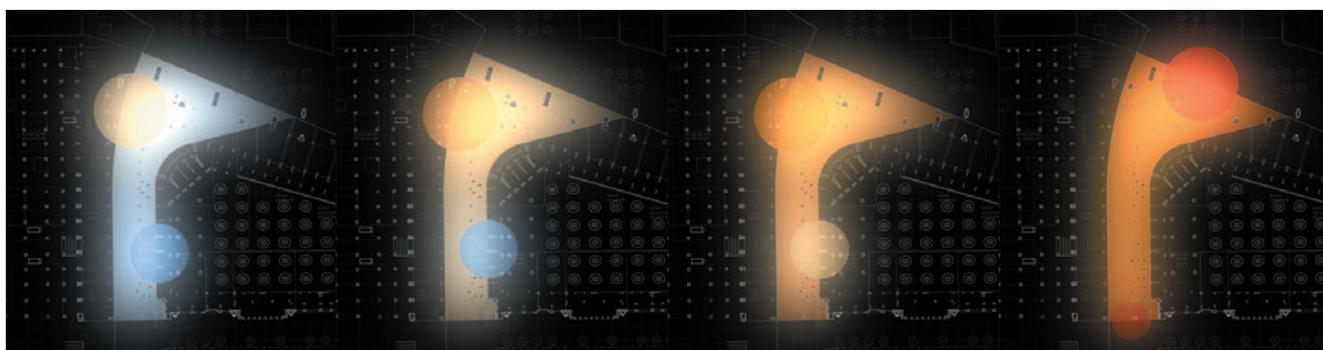
18H00



21H00



Evolution des températures de couleur suivant le cycle circadien



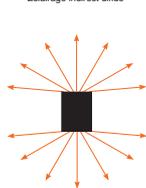
A ces variations basées sur un cycle de 24h, s'ajoute un travail de scénarios liés à des considérations esthétiques, signalétiques, poétiques...

ÉCLAIRAGE DIRECT / INDIRECT

Eclairage indirect ponctuel



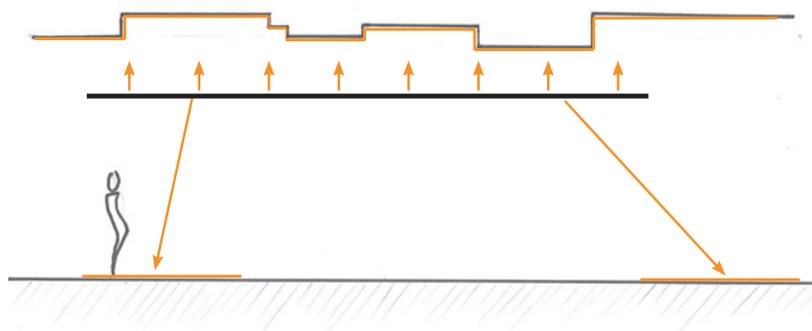
Eclairage indirect diffus



Eclairage direct diffus



Eclairage direct ponctuel

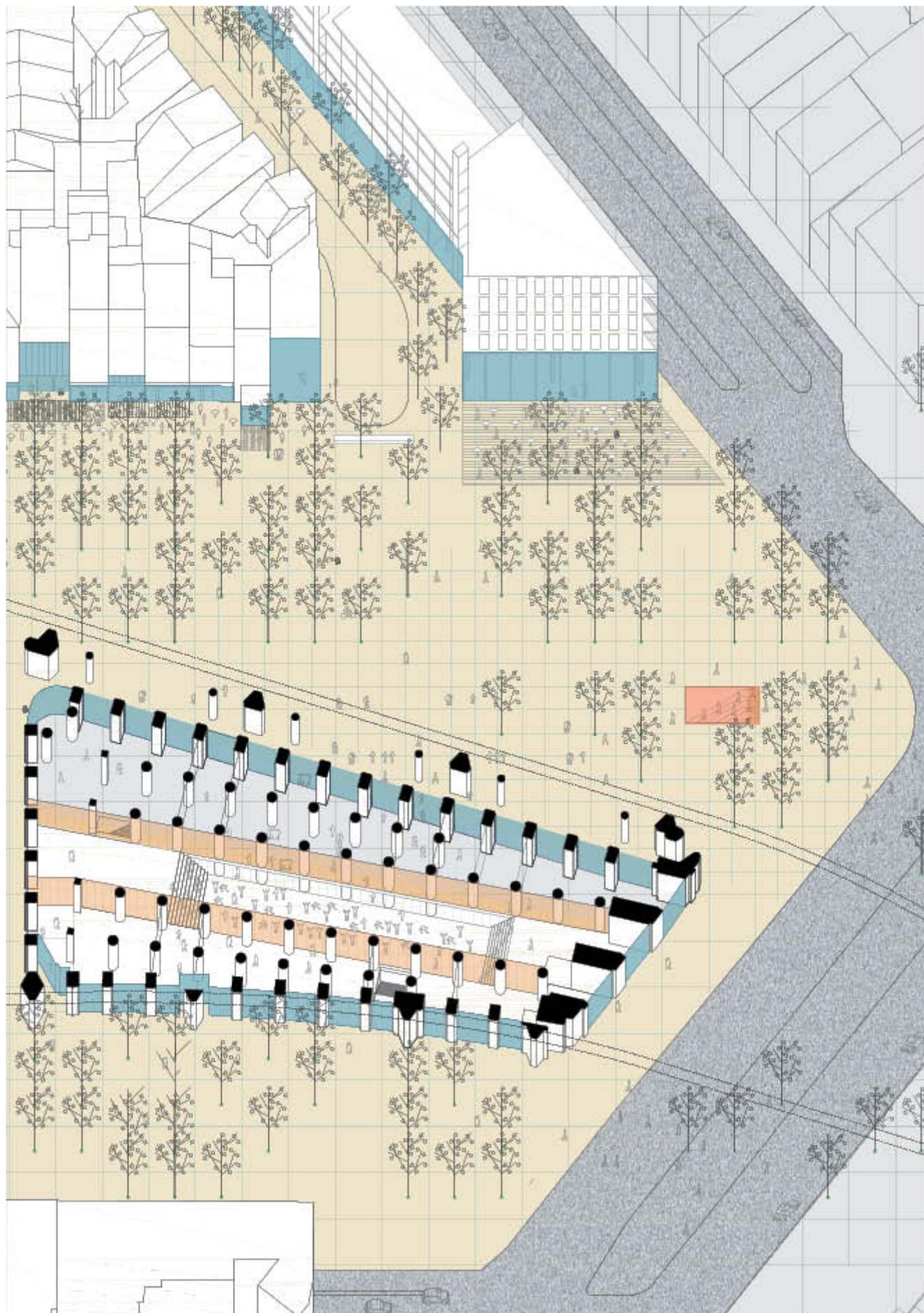


L'ambiance recherchée veut traduire la sensation de "pleine lumière". L'espace est baigné via un éclairage indirect diffus, comme la reconstitution d'un ciel.

Le dispositif intègre également de l'éclairage direct ponctuel permettant de contraster le lieu, d'ajouter une dimension scénographique par la mise en relief d'espaces clés. Cet éclairage ponctuel crée des appels lumineux qui guident le piéton dans son parcours.



ESPLANADE DE L'EUROPE





ALLESWIRDGUT - MARIA THERESIEN STRASSE - INNSBRUCK



HASSELL - URBAN COFFEE FARM AND BREW BAR - MELBOURNE

L'Esplanade de l'Europe abrite une des composantes essentielles de la gare habitante. Le marché du Midi est en effet l'un des éléments constitutifs et préalables à cette identité. L'espace public doit en prendre en compte. Ils doivent se magnifier mutuellement.

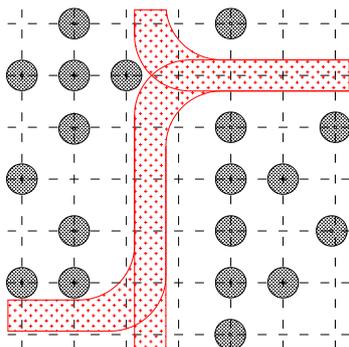
La co-production d'un espace public de qualité et d'un marché fonctionnel et viabilisé est mise en place. Le marché est réorganisé et réorienté dans le sens général porteur de l'identité et ancrage du quartier. L'espace public est planté en respectant les contraintes dictées par le marché.

Les jours de semaine, l'Esplanade de l'Europe porte

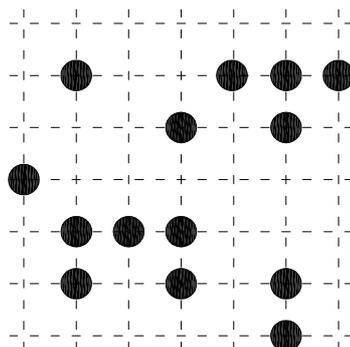
désormais les marques de son intensité hebdomadaire et devient un espace unique et composite, mais suffisamment neutre pour pouvoir accueillir les usages quotidiens d'un espace public majeur: déambulation et flux intenses, terrasses de café et de restaurants, petits îlots de confort isolés des flux, moments de pause et aires de jeux. On peut également imaginer que des événements ponctuels en lien avec les grands et petits quadrilatères puissent s'installer sur l'espace public par la mise en place de structures temporaires et tirer parti de son échelle: cafés, fermes urbaines, démonstrations et dégustations de produits, petits concerts, théâtres de rue ...

ESPLANADE DE L'EUROPE

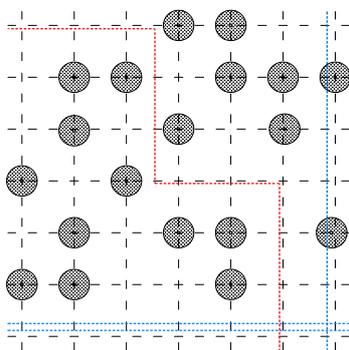
TRAME DE PLANTATION FLEXIBLE



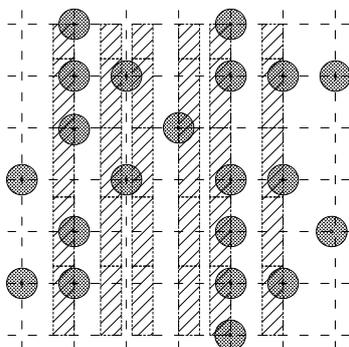
ACCES POMPIER



TRAME DE PLANTATION
7,5 X 7,5M



RESEAUX



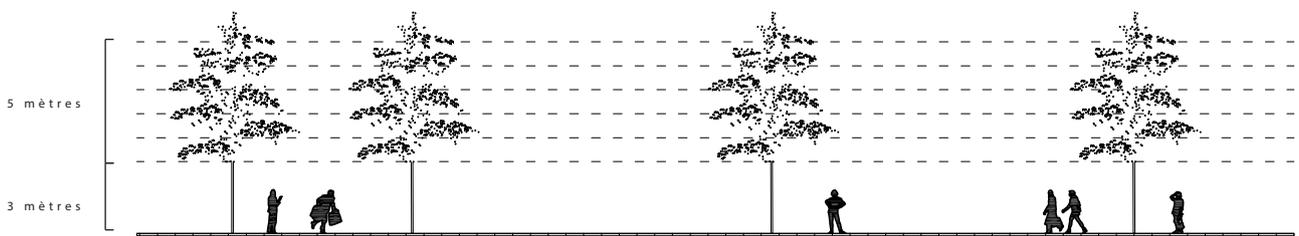
IMPLANTATION DU MARCHÉ

Le quartier de Bruxelles-Midi est un espace complexe de flux, de réseaux, de nature de sous-sol et d'usages variés. La trame de plantation permet une grande réactivité face à tous ces enjeux en offrant une flexibilité d'implantation des arbres en fonction des différentes contraintes.

Si un arbre se trouve sur les zones de circulation pompier, il pourra être supprimé ou déplacé afin de conserver une même densité de plantation. La trame de 7.5m x 7.5m offre partout une distance de passage maximale aux véhicules d'urgences, notamment au plus près des immeubles de grande hauteur.

Il en est de même pour les réseaux, notamment les réseaux importants d'eau gravitaire et de ventilation. Cependant, il existe des procédures spécifiques permettant une cohabitation des réseaux avec de nouvelles plantations (déplacement ou modification de la fosse d'arbre, protection, etc...).

Enfin, le marché du Midi hebdomadaire est une composante essentielle du quartier de la gare. La trame de plantation de 7.5m x 7.5m permet d'assurer l'implantation des étals de marché (3 à 3.5m de large) tout en assurant les distances de sécurité et la circulation des chalands.



Afin d'assurer le maintien des perspectives vers la gare du Midi, le passage des véhicules et une implantation aisée du marché, les arbres présenteront un espace libre entre le sol et la ramure de trois mètres pour une couronne de cinq mètres.

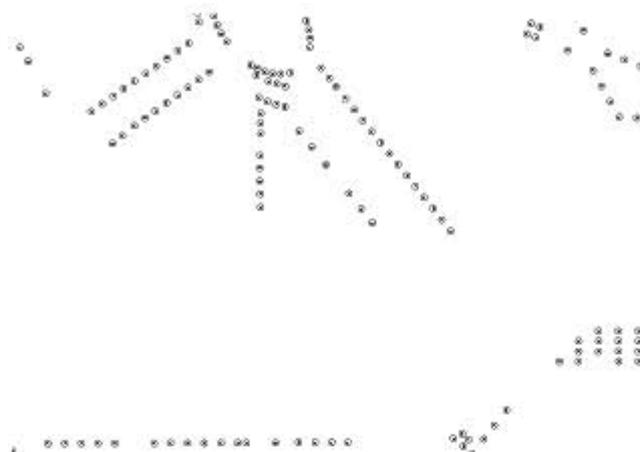
ESPLANADE DE L'EUROPE

MARCHÉ DU MIDI

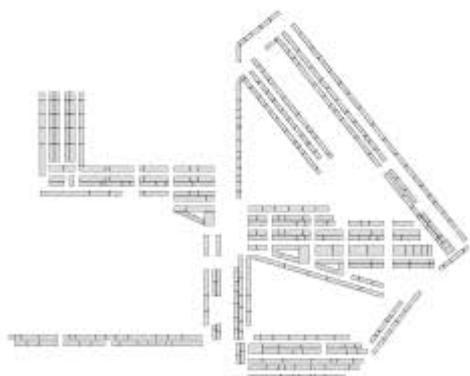


SURFACE DE MARCHÉ
SITUATION EXISTANTE

12 325 M2



STRUCTURE PAYSAGÈRE EXISTANTE

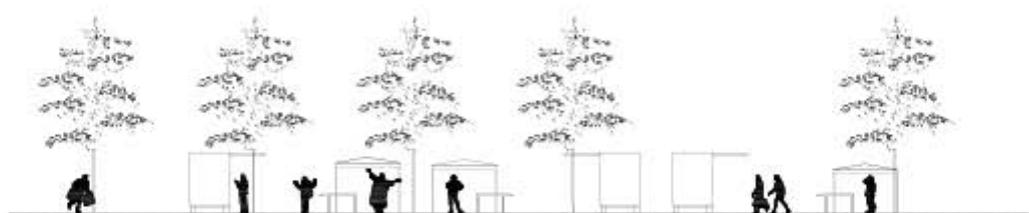


SURFACE DE MARCHÉ
APRÈS ORIENTATION NORD/SUD ET
RECONFIGURATION DE L'ESPLANADE
DE L'EUROPE

13 065 M2



STRUCTURE PAYSAGÈRE RENFORCÉE



Le marché est réorganisé selon l'axe Nord-Sud désormais structurant pour le quartier. Cette réorganisation permet de s'adapter à la nouvelle configuration de l'espace public en lien notamment à la nouvelle emprise des quadrilatères, du socle de la tour du midi et de la nouvelle gare de bus Constitution, tout en conservant les mêmes surfaces de vente disponibles, voir en les augmentant. Une organisation définitive du marché sera à déterminer en dialogue avec le concessionnaire. A terme, l'extension du marché sur d'autres emprises permettra de supprimer les étals installés pour le moment sur la voirie.

ESPLANADE DE L'EUROPE - PLANTATION EN MILIEU CONTRAINT



COHABITATION MARCHÉ/PLANTATIONS

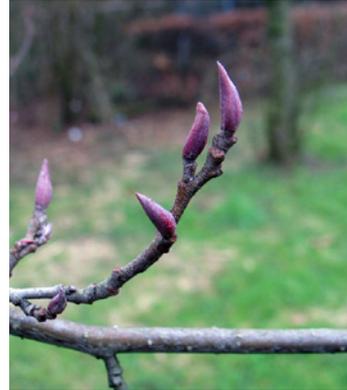


SOL CONTINU

Afin d'assurer la cohabitation entre le marché et les plantations, des protections seront installées au pied des arbres. Elles pourront directement être intégrées au revêtement minéral ou être constituées de pièces de mobilier spécifiquement dessinées afin de s'intégrer à l'image générale du futur quartier.

Par ailleurs, la présence de flux importants de personnes et de véhicules, le marché hebdomadaire et les salages hivernaux sont autant d'usages qui nécessitent la présence

d'un sol continu, un tapis minéral présentant un minimum de variations de niveaux et s'approchant au plus près des troncs.



SÉLECTION D'UNE ESPÈCE

Espèces résistantes au sel NaCl
(suivant les pépiniéristes)

Amélanchier - *Amelanchier*
Aulnes - *Alnus*
Chênes - *Quercus*
Erable - *Acer*
Frênes - *Fraxinus*
Gleditsia - *Gleditsia*
Peuplier - *Populus*
Platane - *Platanus*
Robinier - *Robinia*

Espèces reportées allergènes

Amélanchier
Aulnes
Chênes
Erable
Frênes
Gleditsia
Peuplier
Platane
Robinier

Espèces adaptées à la plantation
sur dalle

Aulnes
Chênes

Gleditsia
Platane
Robinier

Espèces réputées invasives

Robinier

Espèces résistantes au sel pas ou
peu allergènes adaptées sur dalle

Aulnes

Gleditsia

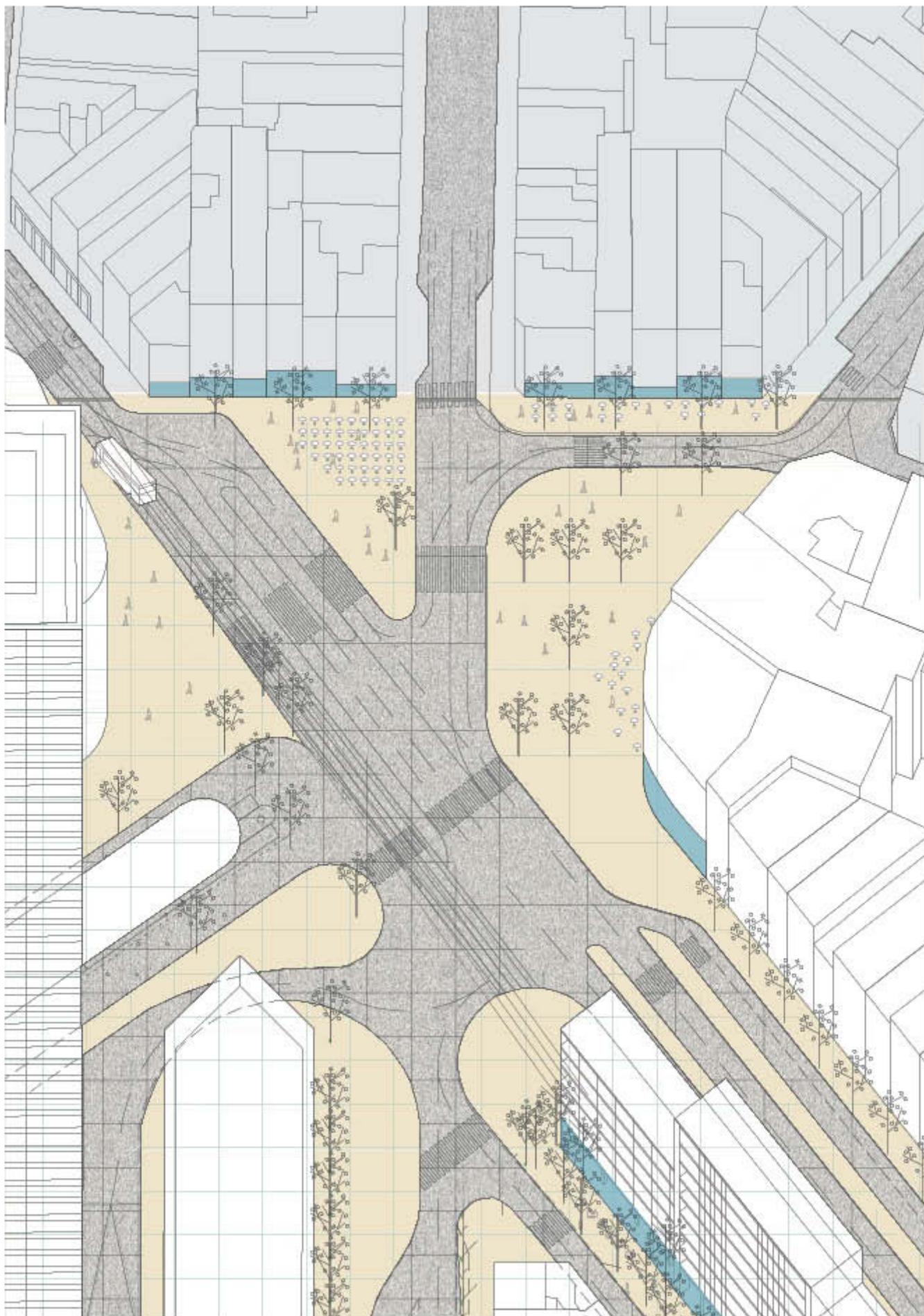
Les arbres seront soumis à des conditions de vie relativement difficiles sur le site, comme le nettoyage hebdomadaire du marché, le salage en hiver, etc. Afin d'assurer une plantation continue sur l'ensemble du site, il convient de trouver une espèce pionnière résistante, capable de s'implanter à la fois en pleine terre et sur dalle.

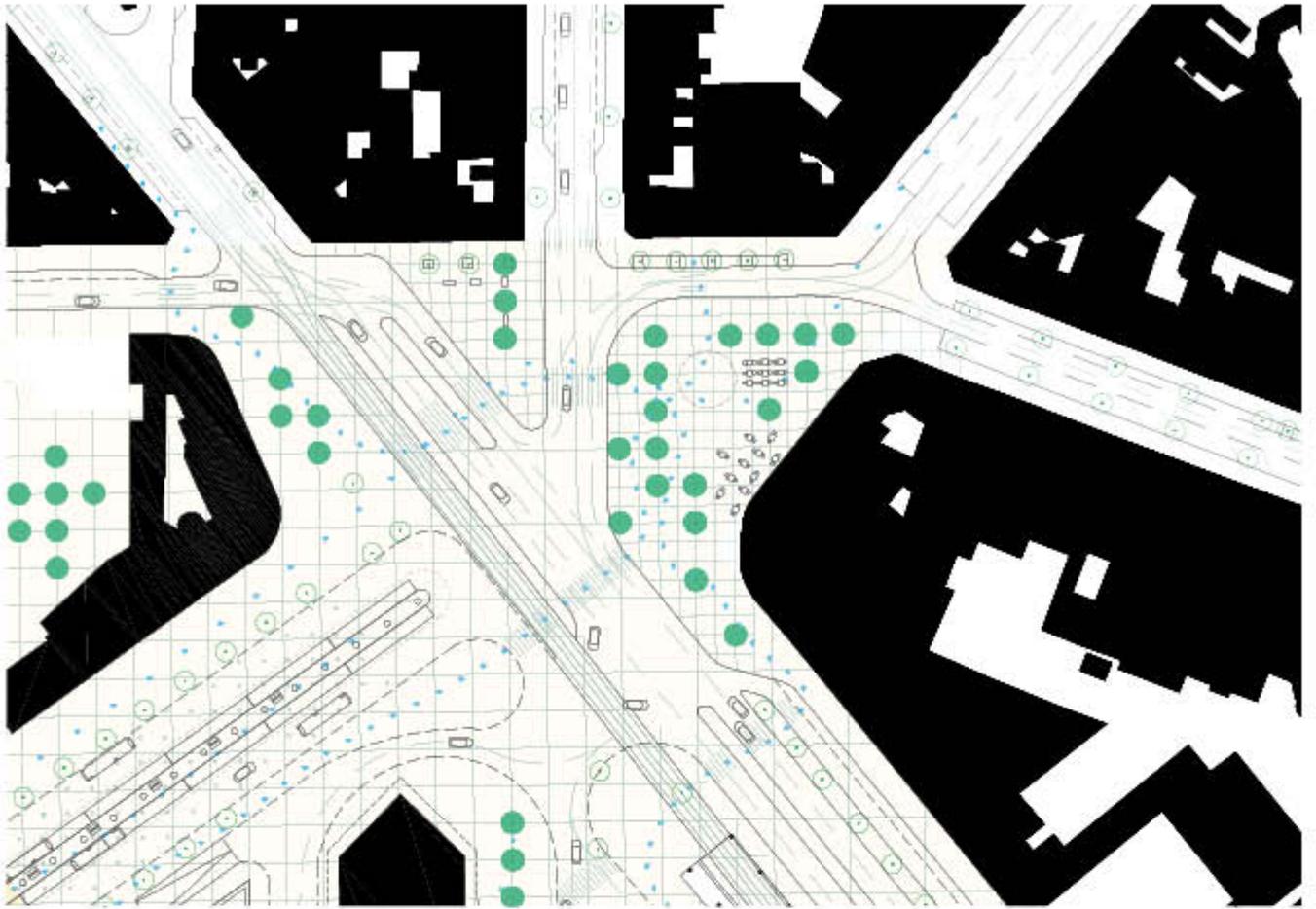
Seules les Aulnes présentent toutes les conditions requises. Les Aulnes sont des espèces pionnières bien représentatives de l'image de vallée recherchée. Chênes et Platanes

sont en effet trop allergènes pour être sélectionnés et le Gleditsia est un arbre ornemental trop commun.

Dans le cas d'une plantation monospécifique et afin d'obtenir une forte lisibilité pour tout le quartier de la gare du Midi, l'*Alnus Glutinosa* 'Imperialis' est sélectionné, présentant un port haut et de belles variations au cours de l'année.

PLACE BARA





NOVARTIS, BASEL



BRUEL, DELMAR HAUTE DEULE, RIVER BANKS

Réorganisée afin d'améliorer le fonctionnement des mobilités lourdes, la place Bara s'inscrit désormais dans la chaîne d'espaces publics caractéristique des quartiers alentours.

A la fois les liens à Anderlecht, notamment à travers les rues Clémenceau et Limnander, et les liens aux espaces publics composants la surface d'échanges midi sont améliorés, faisant de la place l'interface privilégiée entre le territoire de gare et le quartier de Cureghem. Le rond point contraint au milieu des flux laisse place à un réseau d'intensités publiques et paysagères en continuité des façades activées. La place ainsi subdivisée en

plusieurs espaces confortables d'échelles variées, devient le résultat alchimique de plusieurs entités publiques.

A la fois intégrées à la surface d'échanges et en recul des flux principaux, elles deviennent supports d'usages quotidiens. La matérialité, la trame, la signalétique, le mobilier sont homogénéisés avec le reste de la surface d'échanges sans pour autant atténuer la lisibilité des différents espaces publics qui émergent de la réorganisation de la place et de ses mobilités.

Le schéma routier proposé et l'aménagement de l'espace public qui l'accompagne feront l'objet d'études approfondies dans le cadre du volet 2 de ce schéma directeur.



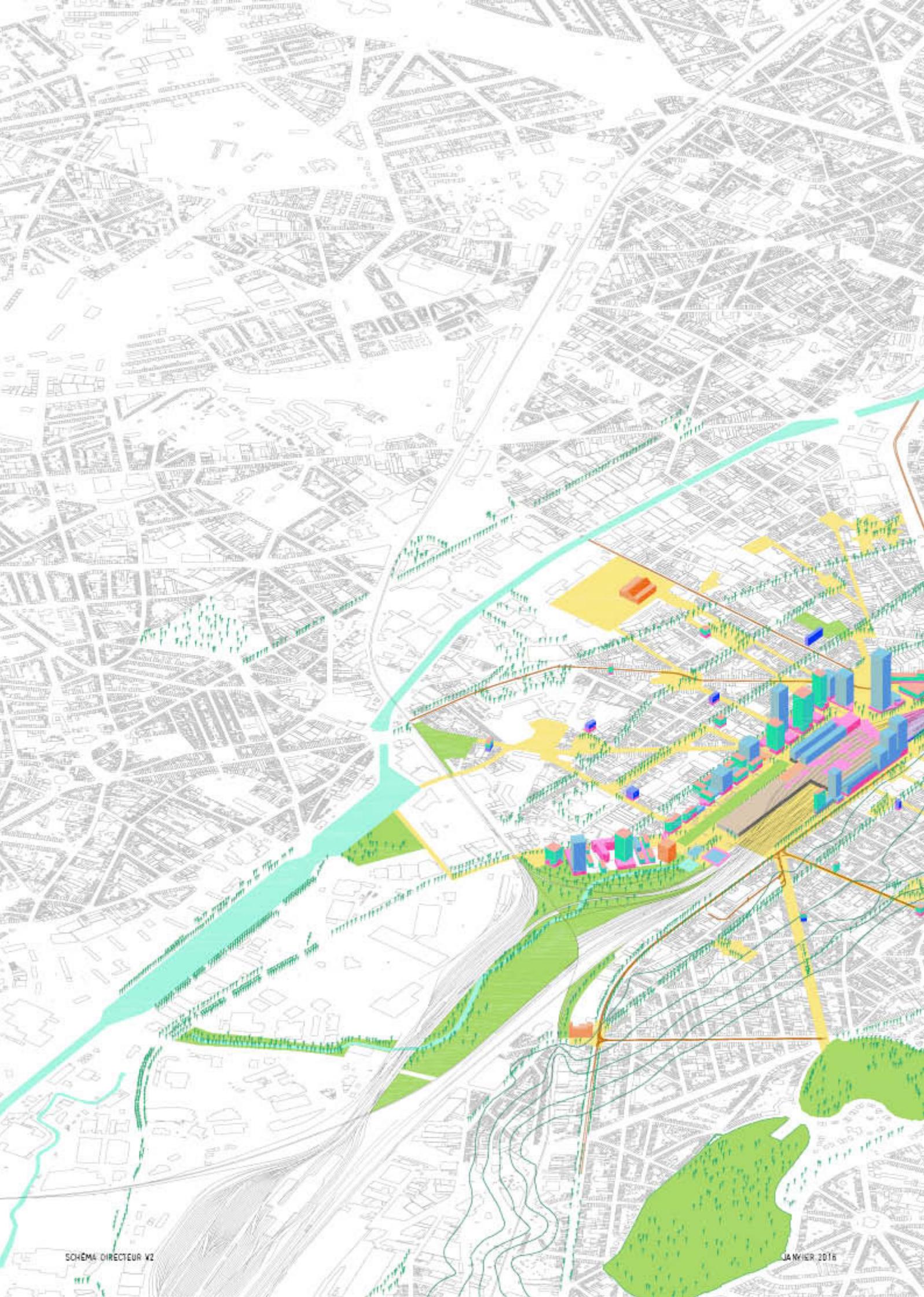
3. UN QUARTIER COMPOSITE

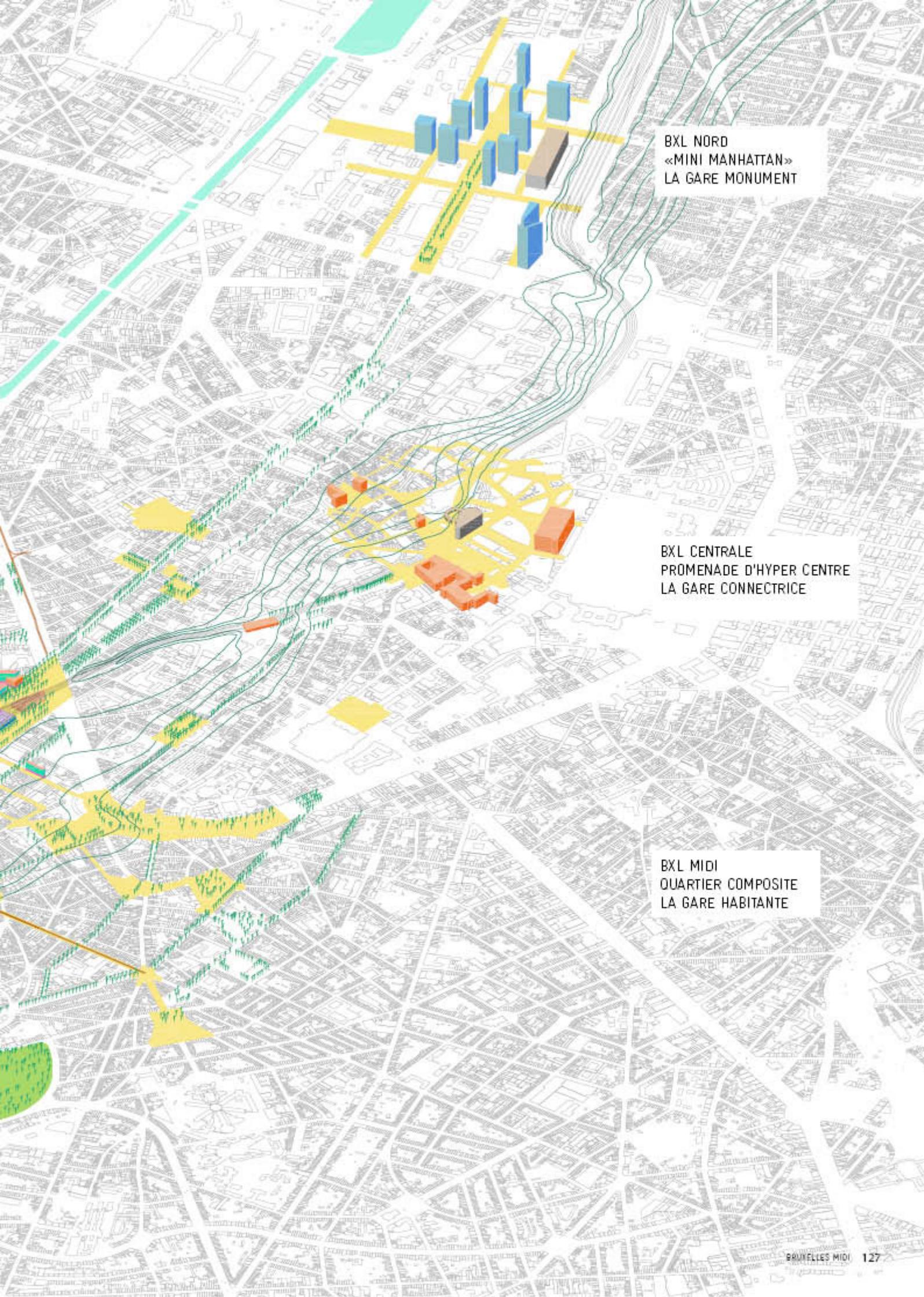
Si la gare de Bruxelles Nord développe autour d'elle un environnement de quartier d'affaires avec son espace public structuré et ses tours, et si la gare Centrale disparaît au sein de bâtiments à haute valeur culturelle qu'elle connecte par ses galeries souterraines, la gare de Bruxelles Midi met en place, déjà aujourd'hui, un environnement plus nuancé, plus contrasté.

Le sol étendu de la surface d'échanges permet de mettre en coprésence les différentes réalités déjà présentes; il leur donne un socle commun sans affaiblir leurs spécificités.

La 'gare habitante' est la gare qui s'appuie sur cette altérité et qui la renforce. Elle entremêle les rythmes et les échelles et multiplie les pratiques de son territoire. Le quartier à la fois s'accélère et s'apaise, il devient habité par une diversité de personnes, habitants, grand voyageurs, navetteurs, Bruxellois.

La gare de Bruxelles Midi affirme son aspect composite et en fait ainsi sa nouvelle identité.





BXL NORD
«MINI MANHATTAN»
LA GARE MONUMENT

BXL CENTRALE
PROMENADE D'HYPER CENTRE
LA GARE CONNECTRICE

BXL MIDI
QUARTIER COMPOSITE
LA GARE HABITANTE

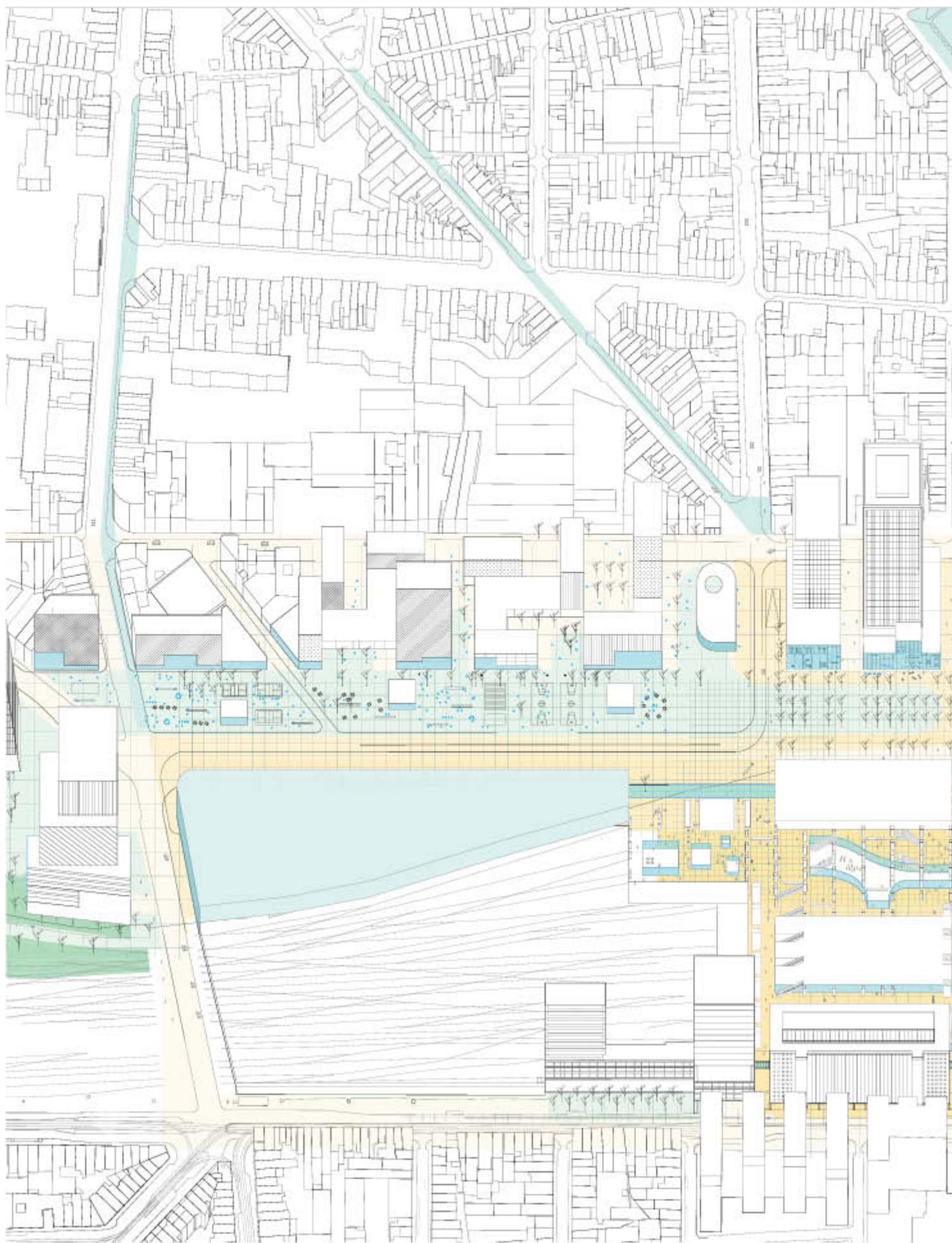
DOUBLE SKYLINE : UNE NOUVELLE VISIBILITÉ ET IDENTITÉ POUR BRUXELLES MIDI

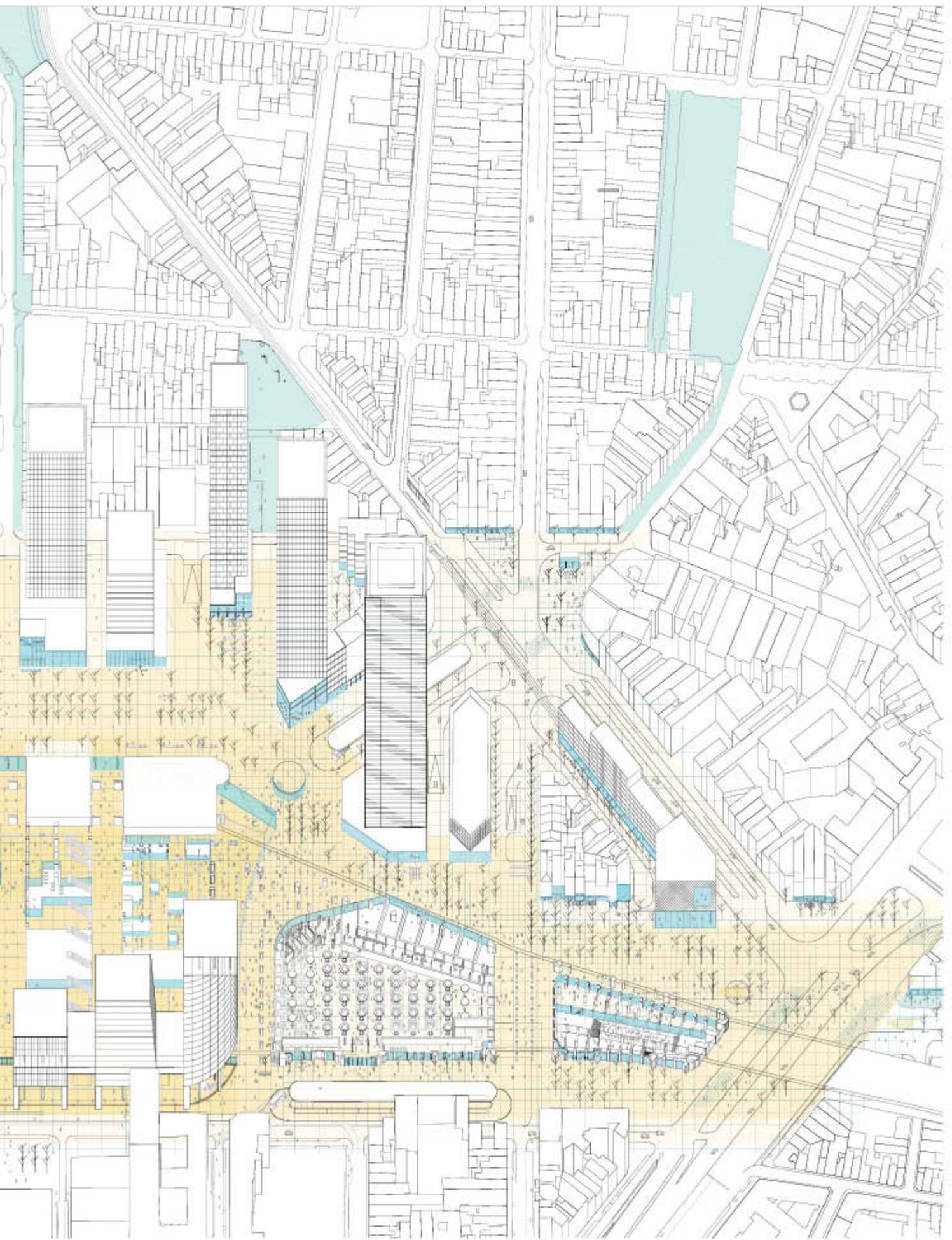
La gare de Bruxelles Midi affiche son aspect composite et divers par la richesse du double skyline qu'elle met en place. Cette nouvelle identité et visibilité architecturale est affichée à la fois à l'échelle de la métropole et à l'échelle des quartiers qui l'environnent par une nouvelle forme de densité affirmée et un travail sur les socles à l'échelle du piéton qui pratique la gare. Cette densité est nécessaire au quartier à la fois symboliquement pour signifier son caractère métropolitain et concrètement pour faire face à la rareté du foncier tout en tirant parti de la proximité du hub de transport le plus efficace de Bruxelles.

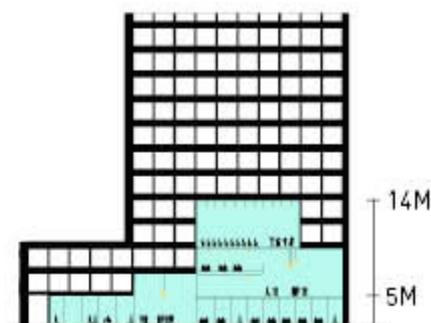
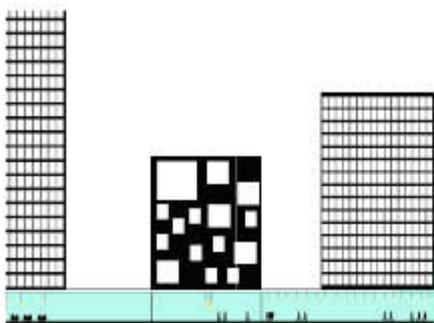
Les gabarits et formes qui accompagnent cette densité sont à dessiner et à élaborer précisément en fonction du paysage lointain qu'ils construisent mais également en fonction de l'intégration des nouveaux développements au sein des tissus environnants existants. Cette densité est assumée mais délicatement contrôlée afin de gérer les proximités avec le bâti existant et les équilibres à l'échelle du développement global du quartier. Les densités hautes doivent être réparties judicieusement aux bons endroits et s'accompagner d'éléments en mesure de les nuancer comme des développements plus bas, un travail riche sur les socles et rez-de-chaussée, la mise en place d'espaces verts et d'un espace public confortable et généreux. La mise en place d'une forte exigence en matière de qualité architecturale permettra en outre de veiller à réduire l'impact des projets sur leur environnement.

Le double skyline permet de penser la cohérence du quartier, aussi bien au niveau des formes urbaines et architectures qu'il développe que de sa programmation, sans jamais chercher l'homogénéité absolue. Il assure au contraire les déclinaisons et complémentarités de la diversité visée. Ce dispositif permet de ne pas penser les développements de manière autonome comme des îles indépendantes mais en fonction de ce qu'ils génèrent ensemble et du quartier habité qu'ils construisent. Enfin, il intègre les spécificités existantes qui font la richesse de Bruxelles Midi et de ses quartiers adjacents (marché du Midi, petits commerces en rez-de-chaussée d'habitations) au développement du quartier. En affirmant et développant l'aspect composite du quartier de gare Bruxelles Midi, le double skyline devient source de son identité.

DOUBLE SKYLINE







MIES VAN DER ROHE - DOMINION CENTRE - TORONTO



E2A - WEST LINK - ZURICH



51N4E - WET89 - BRUXELLES



RIKEN YAMAMOTO - SOHO - BEIJING



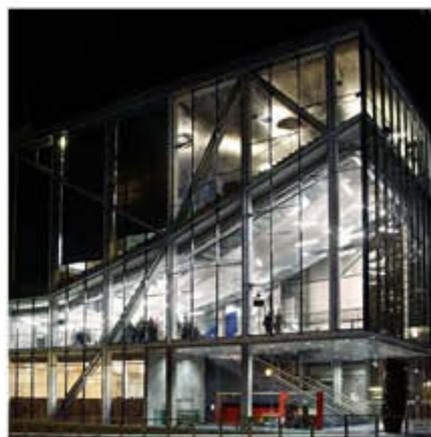
SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW YORK



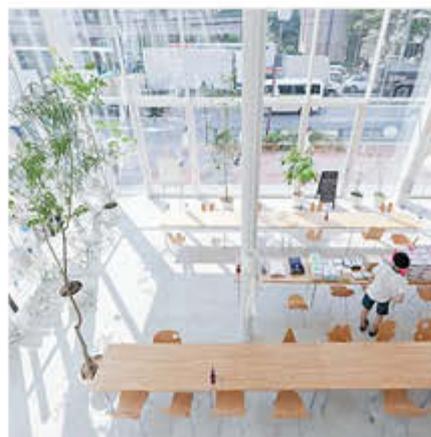
SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW YORK



SKIDMORE, OWINGS & MERRILL - LEVER HOUSE - NYC



51N4E - CENTRE DE CONGRÈS - MECHELEN



SANAA - SHIBAJIRA HOUSE - TOKYO

SKYLINE BAS

ADRESSAGE ET PUBLICITÉ

Le skyline bas est aussi bien composé des socles des tours existantes, des rez-de-chaussée des habitations du quartier, des structures légères de mobilité réparties au sein de l'espace public, des espaces sous les voies ferrées, que des socles des nouveaux développements.

Ces pieds d'immeubles dessinent un nouveau paysage dynamique, une véritable identité à l'échelle du quartier et du piéton qui pratique la gare 'habitante'.

Le skyline bas est pensé en autonomie relative par rapport au skyline haut. Il est la strate basse du quartier:

il s'adresse directement à ses habitants et nuance la densité de grande hauteur développée par ailleurs.

A l'échelle du bâti des quartiers alentours, il gère l'intégration des nouveaux développements au tissu traditionnel bruxellois en réinterprétant ses formes. Le travail sur le skyline bas est en effet un élément essentiel à cette nouvelle coexistence. Si l'architecture du skyline haut peut s'avérer plus conventionnelle du fait des contraintes techniques et économiques auxquelles elle doit répondre, le skyline bas peut se désolidariser et venir enrichir le catalogue des formes et des architectures du quartier. Il apporte ainsi une richesse et finesse renouvelées. L'espace ouvert au public ou l'espace donné à voir au public dépasse la notion simple de rez-de-chaussée et investit les premiers étages des développements, bureaux ou logements. De la même manière, les tours et blocs existants, avec leur socles réhabilités et réactivés, communiquent à nouveau avec leur contexte direct. Réciproquement, la spécificité et l'identité de l'existant sont révélées par leur résonance avec ce nouveau skyline bas. Les skyline bas sont pensés en continuité directe avec l'espace public et participent ainsi de son animation. Ils gèrent le contact au sol des nouveaux développements et bâtis existants.

CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES DES SKYLINE BAS:

- transparents et ouverts sur l'extérieur,
- accessibles au public et/ou espaces communs,
- compris dans une enveloppe de 5 à 14 m de haut,
- hauteurs et profondeurs variées,
- volumes généreux,
- si possible de double ou triple hauteur,
- volumes intégrés, désolidarisés ou indépendants par rapport au skyline haut,
- uniformité malgré la diversité des formes émergentes,
- qualité architecturale soignée

Le skyline bas est également un dispositif qui gère la complémentarité en termes de programmation et d'occupation. Il est ainsi à la fois programmé selon son

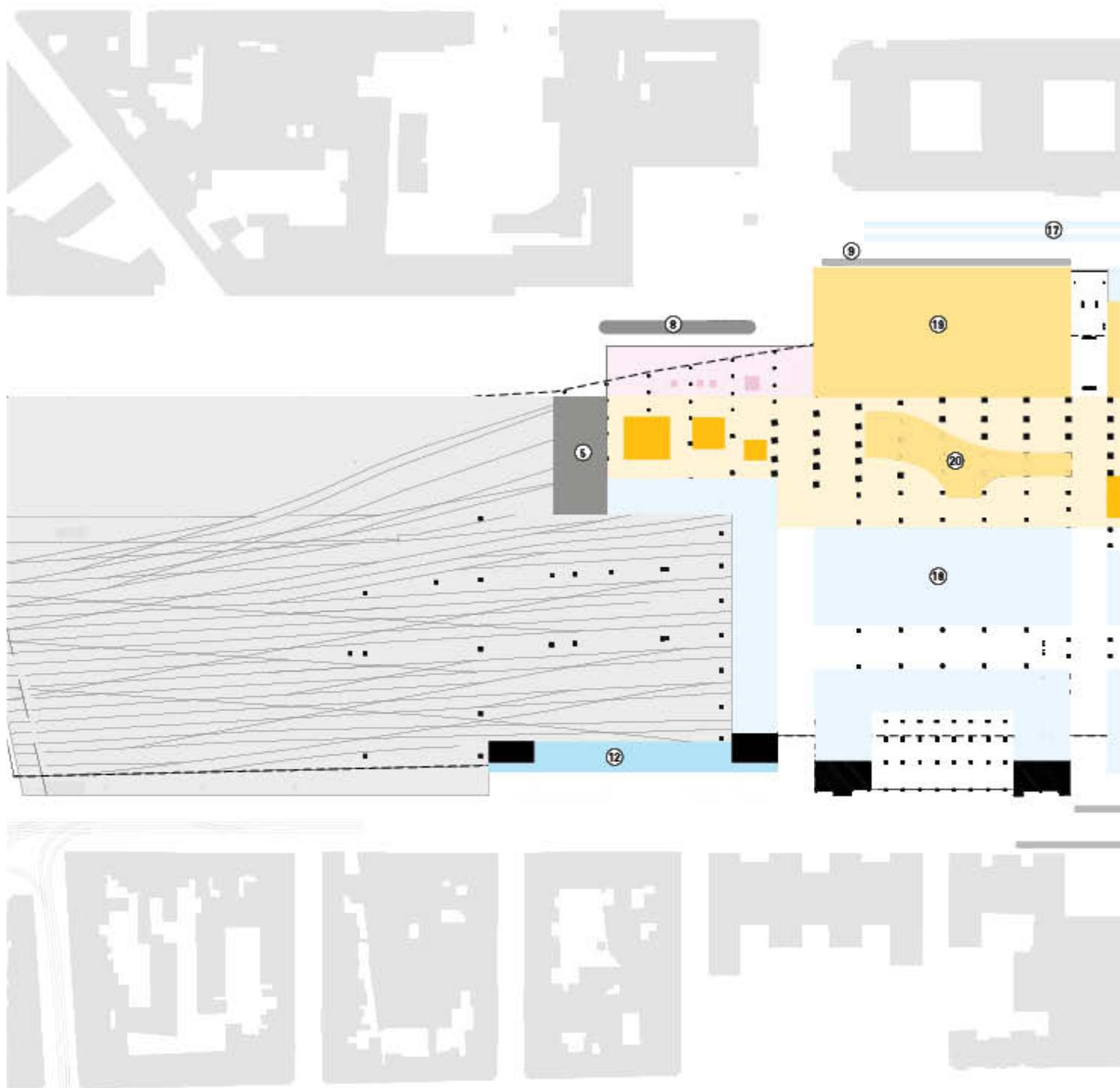
environnement direct mais aussi dans le sens d'un même concept fort visant la revalorisation du quartier et de son image. La diversification et la complémentarité des skyline bas permettent d'anticiper le risque de se retrouver avec des socles innocupés en s'assurant de la cohérence du nombre de surfaces commerciales proposé, en phasant et affinant l'offre au fur et à mesure des développements. L'offre actuelle se décline entre les espaces commerciaux et services à la mobilité de la gare, et les commerces populaires et ethniques des rez-de-chaussée des quartiers alentours. Il s'agira d'élargir la gamme en rendant la gare plus spécifique pour les voyageurs en transit et les grands voyageurs internationaux sans pour autant en faire un centre commercial, en proposant une offre intermédiaire de services et commerces pour les habitants et travailleurs, et enfin en proposant une offre haut de gamme de restauration sous la forme d'un food court qui s'adresserait à tout Bruxelles. La même logique s'appliquerait au niveau des différents marchés proposés en complément du marché populaire existant. De nouveaux équipements judicieusement choisis et positionnés devront aider à la mise en place d'une adresse métropolitaine. Le quartier de Bruxelles Midi n'est en effet actuellement pratiqué que pour sa gare et pour son marché. Il s'agira de donner une véritable présence au quartier à l'échelle de Bruxelles tout en le rendant confortable pour ses habitants et voyageurs. Des programmes plus innovants pourront également venir habiter les skyline bas: soho, bureaux temporaires, petits espaces de production, ateliers...

Le skyline bas devient alors à la fois l'outil et l'image de la gare habitante. De nouvelles façades, côté pentagone et côté Senne ainsi que côté Fonsny habillent la gare, lui redonnent un espace de visibilité et assurent la continuité entre son espace privé et l'espace public de la surface d'échanges. Une halle alimentaire s'insère dans le grand quadrilatère et renforce le marché hebdomadaire du Midi. Des commerces et cafés accompagnent le flux des voyageurs et habitants sur l'esplanade de l'Europe. Un équipement culturel privé se positionne à l'entrée de la surface d'échanges côté pentagone. Le socle du nouveau développement Victor tire l'espace de la gare vers les quartiers. Les espaces associés au Youth Hostel et aux logements étudiants du projet Fonsny ponctuent le chemin jusqu'au Wiels. Enfin, les rez-de-chaussée des développements résidentiels de l'îlot France Bara ou de l'îlot des deux gares peuvent également participer du skyline bas en développant des programmes complémentaires aux logements.



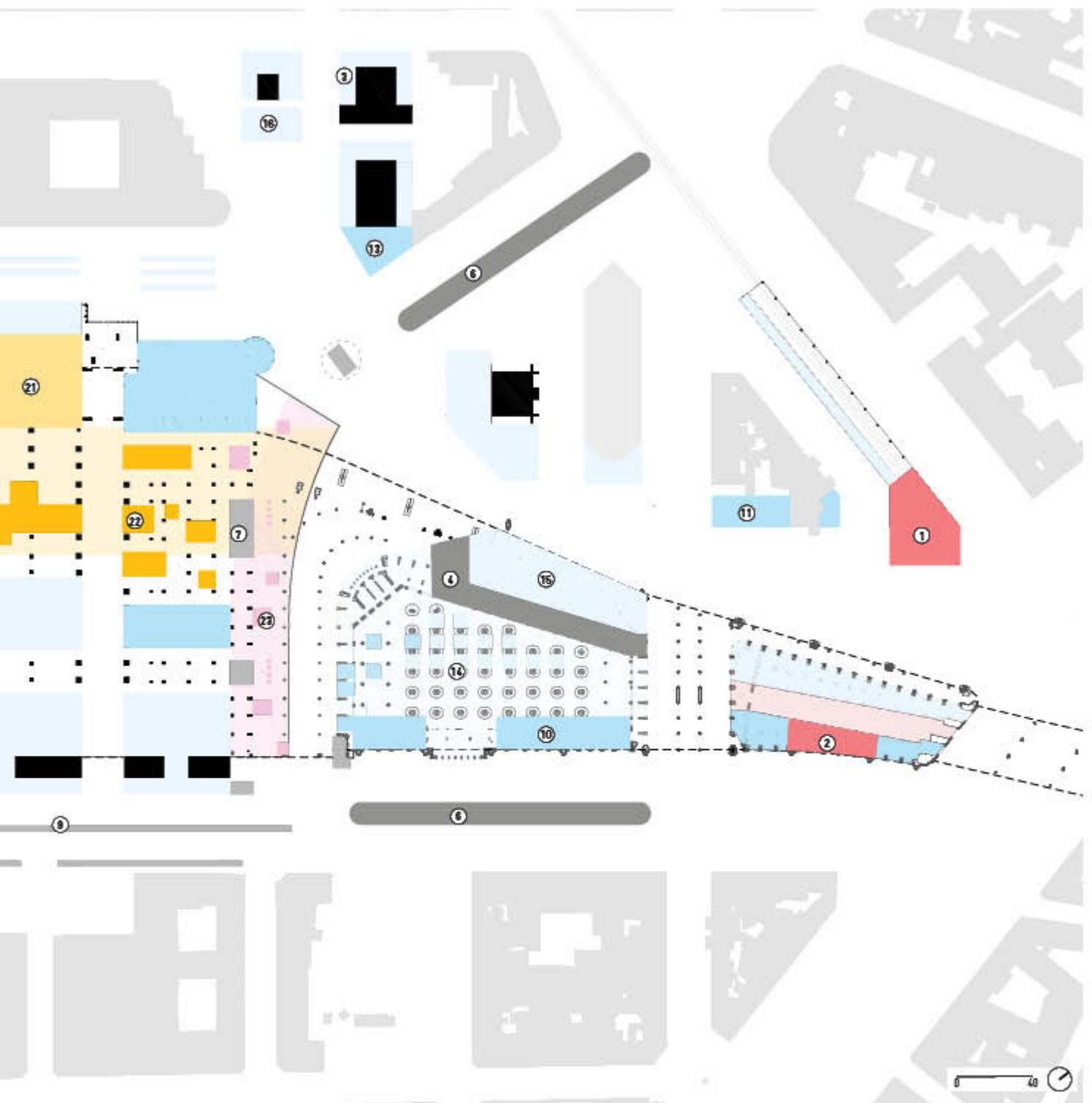


HYPOTHÈSE DE COMPLÉMENTARITÉ PROGRAMMATIQUE DU SKYLINE BAS (ÉTAT 1)



De nombreux espaces sont créés dans les rez-de-chaussée des nouveaux développements auxquels s'ajoute l'ouverture planifiée des deux quadrilatères représentant à eux deux plus de 13 000 m². Devant l'ampleur des espaces à programmer, il est nécessaire de réfléchir à un concept global et cohérent d'occupation du skyline bas. En parallèle du schéma directeur, une étude de programmation est ainsi menée en étroite collaboration avec des porteurs de projets concrets afin d'évaluer les potentiels et les grandes directions à prendre.

■	ÉQUIPEMENTS/SERVICES
1. Equipement culturel privé.....	3000 m ²
2. Initiatives locales en temps 1.....	1500 m ²
3. Equipements/services de proximité (coiffeurs, banque, pressing, crèche, fitness).....	1000 m ²
■	MOBILITÉ
4. Espace vélo: parking + atelier.....	1500 m ²
5. Espace vélo secondaire.....	1000 m ²
6. Stations de bus	
7. Métro	
8. Station de taxi	
9. Kiss and Ride	



 HORECA	
10. café/restaurants.....	1300 m2
11. Réhabilitation des rdc existants.....	700 m2
12. Youth hostel (lieux de rencontre)	
13. Brasserie	

 COMMERCES	
14. Halle alimentaire + food court.....	6700 m2
15. Commerces Gd quadrilatère.....	1540 m2
16. Alimentaire de proximité.....	400 m2
17. Possibilité d'un food court extérieur (gdes enseignes).....	1000 m2
18. Commerces et équipements de la personne	6000 m2

 SERVICES GARE	
19. Eurostar	
20. Service thalys	
21. Travel centre	
22. Points d'information, kiosques	

 LOBBY / HALL DE GARE	
23. Services à la mobilité: bornes libre-services, panneaux d'affichage, locations de vélo et voitures	

HYPOTHÈSE DE COMPLÉMENTARITÉ PROGRAMMATIQUE DU SKYLINE BAS (ETAT 1)

PREMIÈRES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DE PROGRAMMATION

De nombreux espaces sont créés dans les rez-de-chaussée des nouveaux développements auxquels s'ajoute l'ouverture planifiée des deux quadrilatères représentant à eux deux plus de 13 000 m². Devant l'ampleur des espaces à programmer, il est nécessaire de réfléchir à un concept global et cohérent d'occupation du skyline bas. En parallèle du schéma directeur, une étude de programmation est ainsi menée en étroite collaboration avec des porteurs de projets concrets afin d'évaluer les potentiels et les grandes directions à prendre.

Face à un quartier en manque d'image de marque, sans complémentarité par rapport aux autres pôles bruxellois; un quartier d'entre-deux, de frontière, organisé autour de l'île de la gare et éprouvé par les dernières phases de chantier; un quartier impacté par la gare mais qui n'en tire pas d'atout; un quartier cosmopolite qui ne trouve pas de modalité d'expression de cette particularité, à l'exception du marché; un quartier, enfin, qui n'exploite pas sa proximité au centre-bruxellois, l'étude de programmation préconise la définition d'un concept cohérent et global afin de redonner une image à l'ensemble du périmètre et de créer un lieu identifié pour les quartiers et la métropole. Au niveau de la gare en elle-même, on est face à une gare qui ne s'annonce pas depuis l'extérieur, il n'y a aucun repère dans la ville, aucune indication; à une gare dont l'organisation interne fonctionne plutôt bien mais qui renvoie les passagers sur ses flancs, désorientés; des commerces en gare qui fonctionnent bien mais peu de services à l'utilisateur; une gare qui n'a pas encore joué pleinement la carte de l'internationale au niveau de l'image et des services qu'elle propose; une intermodalité à améliorer; enfin une gare de Bruxelles Midi qui donne insuffisamment accès à Bruxelles, au plan pratique et symbolique. Face à ces enjeux, il est préconisé de réorienter la gare selon un axe Nord-Sud indiquant clairement le centre-ville et amorçant le développement Côté Senne, de donner une entrée principale à la gare, de travailler l'orientation par la clarté des espaces publics et des cheminements, mettre en place un 'sol facile', lien continu entre la gare et l'espace public créant une vaste plate-forme d'échange des boulevards jusqu'aux quais et dans un temps 2 jusqu'au parc le long des rails sur l'îlot des deux gares, et enfin assumer un positionnement international.

Le quartier doit donc retrouver une identité forte et une image en lien à la fois avec ses résidents actuels et futurs, ses usagers bruxellois, et les voyageurs internationaux, afin de valoriser la gare, ses services, son ambiance urbaine, faciliter les transitions entre quartiers, et apporter les services manquants aux différentes catégories d'utilisateurs.

Le concept fort mis en place ou démarche globale de requalification du quartier doit s'appuyer à la fois sur une reconquête commerciale forte mais aussi sur un concept fédérateur susceptible d'apporter une nouvelle sociabilité et identité. La constitution progressive d'un lieu de destination métropolitain doit pour cela se baser sur les atouts du quartier: les flux constants d'utilisateurs nationaux et internationaux, la population cosmopolite, les activités déjà présentes comme le marché du Midi, la foire du Midi et les espaces commerciaux de la gare. A ces potentialités déjà présentes, il est nécessaire de prendre en compte les flux, de proposer une offre large de services et d'équipements pour une diversité de publics (grands nomades, habitants et employés actuels et futurs, pendulaires...), d'ouvrir la gare sur le quartier, de créer de nouvelles surfaces commerciales afin de pacifier l'espace, et d'adapter l'espace public pour améliorer la commercialité du lieu.

Dix espaces majoritaires doivent être créés et gérés en complémentarité afin de proposer une large gamme d'intensité d'animation tout le long de la journée et de la semaine, et d'irrigation des différents programmes:

1. Création d'un passage dans le centre-commercial de la Gare du Midi par le remplacement de la restauration rapide par des commerces, équipements de la personne, culture/loisirs aux valeurs locatives plus élevées.
2. Possibilité de réaliser un food court sur la place Horta pour remplacer la restauration rapide de l'intérieur de la gare et améliorer l'espace public de la place
3. Création d'un linaire commercial adossé au grand quadrilatère pour animer les façades et accompagner les flux de la gare jusqu'au centre-ville
4. Création de nouvelles surfaces commerciales au pied des immeubles situés à l'Ouest de l'Esplanade de l'Europe pour créer une allée commerçante en vis-à-vis du grand quadrilatère et animer les pieds de tour
5. Implantation d'un marché couvert et permanent au sein du grand quadrilatère qui proposerait également des stands de restauration et de dégustation pour tout public
6. Mise en place d'espaces de restauration avec des terrasses orientées au sud au sein du grand quadrilatère qui bénéficieraient des flux de la sortie du métro et du dépôt minute
7. Proposition d'une offre culturelle de quartier avec un équipement privé (cinéma, salle culturelle...) en jonction entre la surface d'échanges et le centre-ville (au sein de l'immeuble Jamar)
8. Création d'un linaire le long du petit quadrilatère en vis-à-vis de l'équipement culturel afin de finaliser l'allée commerçante

9. Un youth Hostel de 200/300 lits avec des espaces communs, lieux de rencontre et de multiculturalité au sein du skyline bas et ouverts au public

10. Implantation d'un pôle de commerces de proximité au sein du projet Victor (alimentaire de 400 m², une brasserie avec vue sur la gare, des services, banques, coiffeurs, pressing, des équipements, crèche, fitness..).

Dans un temps 2 cette nouvelle centralité vivante et animée pourrait être complétée par un équipement à rayonnement régional (équipement autour des cultures urbaines, un aquarium, ou par exemple un équipement de vulgarisation autour de l'aliment, de la nutrition au sein du petit quadrilatère).

Outre un développement commercial fort, il est préconisé la mise en place d'un concept global de village alimentaire qui doit guider la revalorisation du quartier et de son image. Le concept de "planète alimentaire" se veut en effet fortement fédérateur, vecteur de multiculturalisme et d'attrait universel, porteur de convivialité, de valeurs de durabilité et d'innovation, susceptible d'apporter un maximum d'animation et de mixité dans le quartier, puisque s'adressant à l'ensemble des publics usagers. Le marché du Midi propose déjà une gamme d'offre complémentaire aux autres marchés bruxellois dont le marché des Abattoirs et s'adresse à une population différente. Il s'agira d'aller dans ce sens en renforçant et clarifiant la complémentarité tout en élargissant la gamme d'offres et en cherchant à attirer un public différent et tirer parti des flux générés par la gare. Si le projet des abattoirs du 'Ventre de Bruxelles' développé par Abatan et Organization for permanent modernity développe un concept traditionnel de halle alimentaire qui allierait fonctions industrielles (abattoirs) et urbaines, le concept de planète alimentaire de la gare du Midi souhaite mettre en avant innovation, nouveaux modes de consommation, et initiatives locales créatrices. Il serait donc davantage en relation avec des nouveaux modes de production impliquant de nouveaux modes de consommation, ou à des modèles innovants de systèmes de distribution. Le concept de planète alimentaire est en ce sens crucial dans la définition de l'identité et spécificité de la nouvelle halle alimentaire du grand quadrilatère.

Dans la perspective de le mettre en place sur l'ensemble du territoire de gare, il s'agira de:

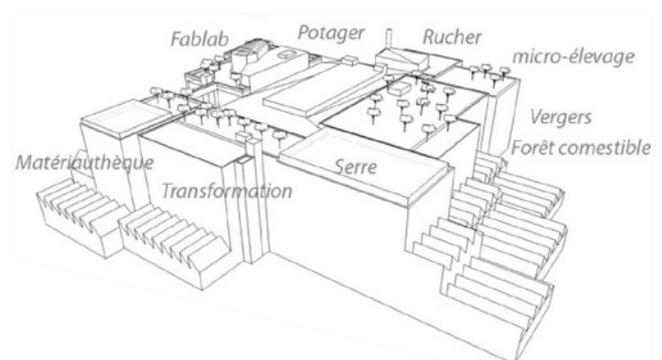
- partir de l'attracteur qu'est le marché du midi
- saisir l'occasion d'un porteur de projet compétent et motivé pour ouvrir un marché couvert permanent 7j/7 dans le grand quadrilatère

-s'appuyer sur l'histoire du quartier: les communautés et la restauration

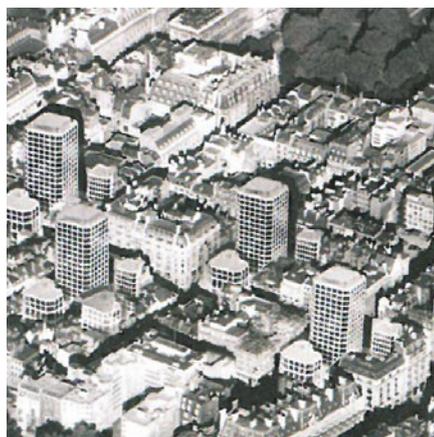
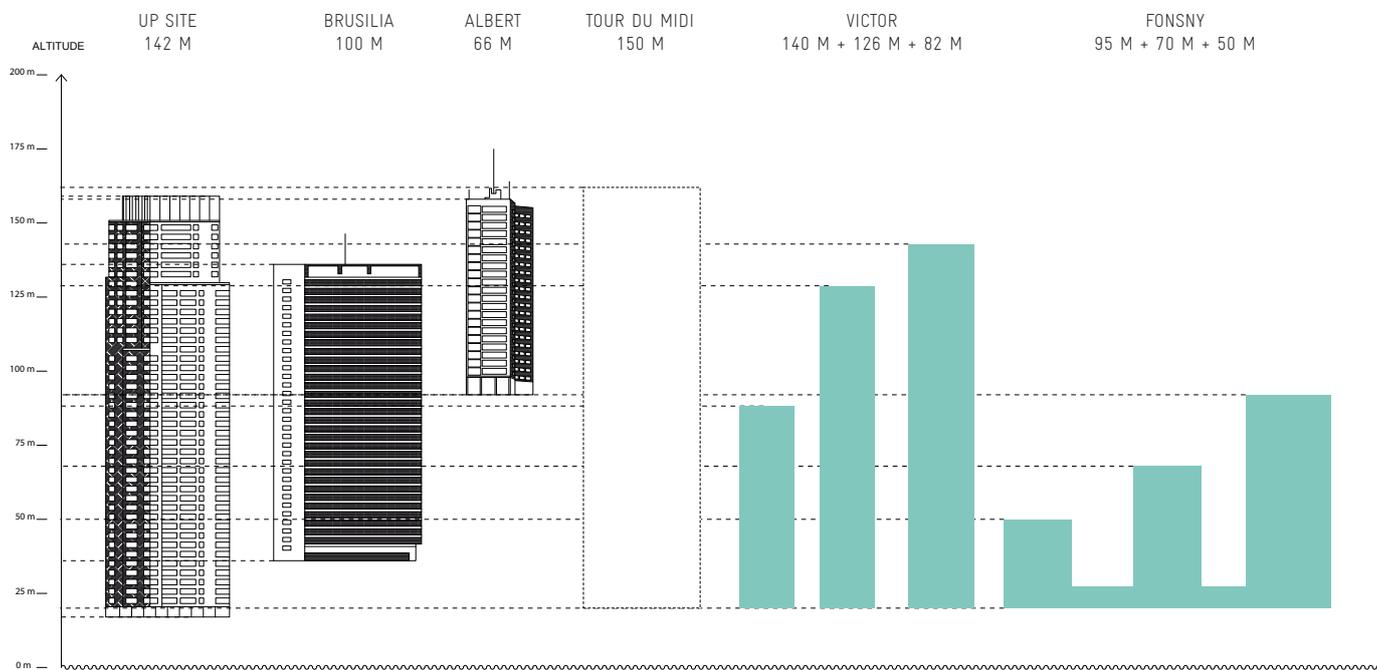
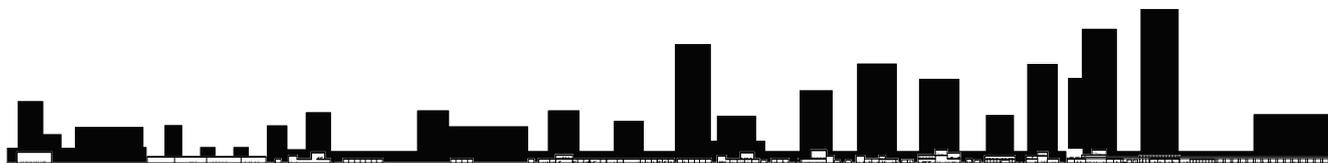
-hybrider le marché couvert par l'apport d'un marché bio dans le sens des initiatives bruxelloises actuelles. Les marchés bio se développent en plusieurs lieux à Bruxelles et correspondent à une demande sociale conjuguant plusieurs attentes : s'assurer de la qualité du produit (santé, bien-être), maîtriser la filière de production / commercialisation, associer la consommation à la convivialité. Ce projet porté par les tendances actuelles, susceptible de fédérer des initiatives habitantes et de soutenir des dynamiques locales pourrait venir compléter l'univers de la planète alimentaire et assurer une transition de gamme entre le marché du midi et le marché couvert.

-restituer toute la gamme de l'offre alimentaire de la plus accessible à la plus haut de gamme. Une complémentarité forte entre la halle alimentaire proposant des produits spécifiques et le marché hebdomadaire à caractère plus populaire peut ainsi s'installer et mixer les populations.

-greffer le projet de pépinière d'entreprises en alimentation durable pour enrichir le concept et développer des activités connexes à forte valeur d'innovation. Le projet de Village Partenaires soumis au FEDER vise à implanter une importante pépinière d'entreprises oeuvrant dans l'alimentation durable, de manière à épauler des porteurs de projets déjà connus et à développer une filière de production, transformation et commercialisation sur Bruxelles. Le projet pourrait s'appuyer sur l'éco-système gare à travers son exploitation de ce que crée la ville : de la chaleur et des déchets. En plus de générer des emplois, il pourrait permettre de soutenir une filière économique, d'apporter une autre activité au quartier, et d'apporter une image de marque à valoriser : durabilité et innovation. L'ancrage de la pépinière d'entreprises dans le territoire pourra se concrétiser à la fois par la



HYPOTHÈSE DE SKYLINE HAUT POUR BRUXELLES MIDI



A+P SMITHSON - LONDRES



RIKEN YAMAMOTO - JIAN WAI SOHO - BEIJING



L'AUC - LYON PART-DIEU - LYON

SKYLINE HAUT DENSITÉ ÉQUILBRÉE ET DIVERSITÉ PROGRAMMÉE

Le quartier de Bruxelles midi souffre d'un déficit d'identité. Il est paralysé par le souvenir d'expériences douloureuses de refonte totale du quartier. La densification du quartier de gare s'est en effet souvent faite au détriment des populations locales.

La gare de Bruxelles Midi est cependant la première gare de Belgique et l'un des pôles multimodaux les plus efficaces de la métropole bruxelloise. Elle se doit de développer une certaine densité pour renforcer sa centralité, symboliquement et concrètement au niveau du foncier qu'elle propose. Bruxelles Midi est en effet un quartier déjà présent dans le paysage Bruxellois: il accueille la plus grande tour de Belgique. Mais cette visibilité peut être renforcée en affichant à l'échelle de Bruxelles son caractère hautement métropolitain et contemporain. De plus, la rareté du foncier et l'espace limité à proximité directe de la gare rend ce niveau de densité inévitable si l'on souhaite profiter de la proximité au hub de transports. D'autant plus qu'un quartier de gare habitante se doit de poursuivre l'objectif de conservation et réhabilitation d'un maximum du logement déjà en présence, notamment au sein du tissu traditionnel bruxellois.

Le skyline affiché par Bruxelles Midi doit tout d'abord se construire en fonction de son impact sur le paysage Bruxellois, son apparence lointaine. La tour du Midi reste la limite, et un équilibre général doit être trouvé entre les autres points de densité. Le skyline doit également se construire en fonction du bâti nouveau et existant à proximité. L'impact au niveau des vues, des vis-à-vis des lumières et ombres de chaque développement doit être finement mesuré et minimisé. La fragmentation et la finesse des développements sont par exemple préconisées pour conserver des percées visuelles et physiques vers les quartiers. C'est le cas du bâtiment Fonsny dont la découpe et l'effet de crénellage proposé amenuisent l'effet de front infranchissable. Ou encore du projet Victor dont l'alignement des tours à la trame du quartier en diminue l'impact.

La nouvelle densité affichée peut être une densité positive et délicate. En jouant de l'altérité, elle prend une forme particulière. Le skyline haut du nouveau quartier de gare développe en effet plusieurs formes de densités, plusieurs formes de compacité: tours de tailles et formes variées, barres d'échelles restreintes, régénérations de bâtiments, d'îlots traditionnels et d'éléments infrastructurels, plots mixtes de petite hauteur... Afin d'assurer cette diversité, une logique de régénération/densification doit prévaloir.

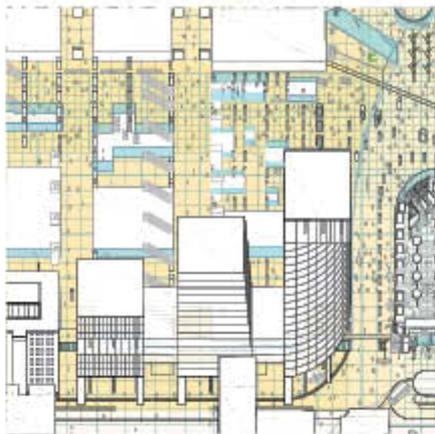
Les tours des projets Victor et Fonsny sont à la fois des tours de logements et des tours de bureaux et développent trois hauteurs différentes. Une barre fine de logement au rez-de-chaussée infrastructurel enrichie d'un équipement complète l'îlot Jamar et le valorise. Une procédure de rénovation sera entamée simultanément afin d'en accompagner la réhabilitation. L'avenue Fonsny développe en son long une diversité de gabarits et de formes. Le tri postal est conservé et reconverti. Les quadrilatères s'ouvrent et offrent au quartier leur héritage infrastructurel. Le troisième quadrilatère de l'autre côté de la petite ceinture peut également compléter l'expérience de ces mondes sous la jonction. L'îlot France-Bara, envisagé comme une interprétation contemporaine de l'îlot traditionnel Bruxellois enrichit le répertoire par une forme de densité plus horizontale, plus compacte. A termes, l'îlot des deux gares allie parc métropolitain, habitations semi-individuelles, habitations collectives et unités de production. Le Bloc 2 se fragmente et enrichit le catalogue des architectures de Bruxelles Midi. L'îlot en triangle situé entre l'Avenue Fonsny, la petite ceinture et la rue d'Argonne est à terme réhabilité à la manière de l'îlot Jamar, par simple rénovation du bâti en bon état, son intensification si possible en hauteur, et la démolition/reconstruction des maisons délabrées. L'îlot Atrium Midi peut quant à lui trouver une nouvelle destination. Le bloc 1 devient obsolète et le nouveau visage de la gare peut alors être pensé.

La diversité de ce quartier composite est également développée au niveau de sa programmation. Un équilibre est recherché entre bureaux et logements afin de faire du quartier de gare un véritable quartier habité et pratiqué par des populations hétéroclites, à des rythmes variés. Actuellement, à proximité directe de la gare, l'offre en services n'est plutôt destinée qu'aux voyageurs en transit, l'offre en bureaux se limite à des bâtiments imposants pour de grands groupes, et l'offre en logements n'est pas vraiment déclinée et ne s'adresse qu'à seule partie de la population bruxelloise. Le skyline haut des nouveaux développements se propose d'enrichir l'offre en formes et échelles d'habitat (logements temporaires pour voyageurs, logements privés et sociaux, logements avec vue sur la ville, logements semi-individuels, logements de plus grand standing, logements partagés, small office home office, logements étudiants, youth hostel...) mais aussi en échelles et typologies de bureaux, à la fois pour des pratiques temporaires, des travailleurs/voyageurs, pour des petites et grandes entreprises, des grands groupes, des sociétés de production, des activités, des ateliers etc.

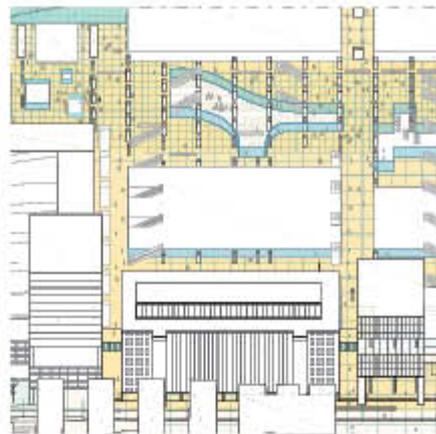
UN QUARTIER DURABLE À L'IDENTITÉ ARCHITECTURALE RENOUVELÉE



VICTOR - TOURS DE LOGEMENTS ET BUREAUX



FONSNY 1 - ENSEMBLE DE 3 TOURS DE BUREAUX



TRI POSTAL - RÉHABILITATION



YAMAMOTO - JIAN WAI SOHO - BEIJING



WIELS ARETS - AVB TOWER - DEN HAAG



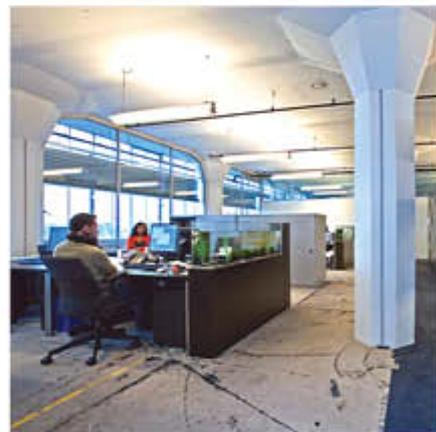
LACATON & VASSAL - PALAIS DE TOKYO - PARIS



IBERIAN ARCHITECTOS - BARCELONE



OMA - CHASSÉ TERRAIN - BREDA

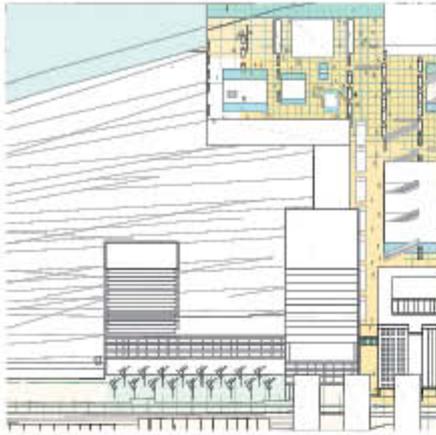


VAN NELLE - ROTTERDAM

Au stade de l'établissement du schéma directeur, les objectifs de durabilité se doivent d'être intégrés dans chacun des volets constitutifs de ce plan de redéveloppement urbain. La durabilité n'est donc pas un sujet en soi, une matière en elle-même, mais elle est l'objectif inhérent à chacun des aspects structurels abordés par le Schéma Directeur. En priorité l'étude de la mobilité, des espaces publics, et des affectations programmatiques, est intrinsèquement corrélée à la notion de durabilité. L'ensemble des objectifs principaux du schéma directeur peuvent être traduits sous l'angle de la durabilité. Le premier acte de durabilité consiste en une révision volontaire des aspects de mobilité du quartier et de ses accès en amont. L'installation en périmètre de gare d'une

réelle surface d'échanges publique et piétonne appuie la stratégie de réinscription d'une nouvelle nature spatiale est la condition d'apparition d'usages nouveaux et durables parce que développés en synergie. En effet, cette surface vise à faire apparaître des liens enrichis entre gare, commerces, marché dominical, Horeca et marché-couvert. L'autre objectif fondamental du schéma directeur est le développement d'un quartier de gare habité, par des activités diurnes et nocturnes, commerciales et culturelles, mais impliquant évidemment aussi la création volontariste de logements.

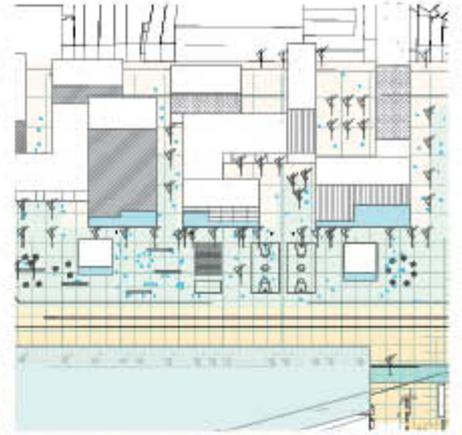
Mobilité conviviale, espace public confortable sous forme de surface d'échanges, synergie des usages, et renforce-



FONSNY 2 - DÉVELOPPEMENT MIXTE



JAMAR - BARRE DE LOGEMENTS - ÉQUIPEMENT



FRANCE/BARA - DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



SP10 - TORRE MARINA - VADO LIGURE



KEMPE THILL - DEN HAAG



CHIPPERFIELD - BERLIN



SANAA - SHIBAURA HOUSE - TOKYO



ATELIER BOW WOW - PARIS



XDGA - LILLE

ment de l'habitat, sont les piliers constitutifs de nouvelles architectures durables pour le Quartier Midi. Ces qualités recherchées seront traduites au sein de critères d'exigence d'échelle urbanistique.

Des critères d'exigence en matière d'environnement et d'énergie seront également imposés à l'échelle de chaque projet afin d'assurer le développement d'un quartier véritablement innovant et précurseur.

La qualité architecturale en tant que telle fera elle aussi l'objet d'un suivi particulier, par projet. La future identité du quartier de gare repose en effet en partie sur l'image renvoyée des projets tout comme sur la qualité d'habité

qu'ils développent. Un contexte comme celui de la gare du Midi, où de hauts gabarits doivent coexister avec l'échelle domestique des maisons adjacentes, requiert des exigences particulièrement fortes.

Au sein des marchés publics, ce sera l'organisation de concours d'architecture qui sera privilégiée sur tout autre mode d'attribution. Le privé sera également invité à recourir à la formule du concours. L'objectif sera de permettre la création d'un dialogue entre pouvoirs publics et développeurs, autour de plusieurs alternatives de projets pour chacun de ceux-ci.

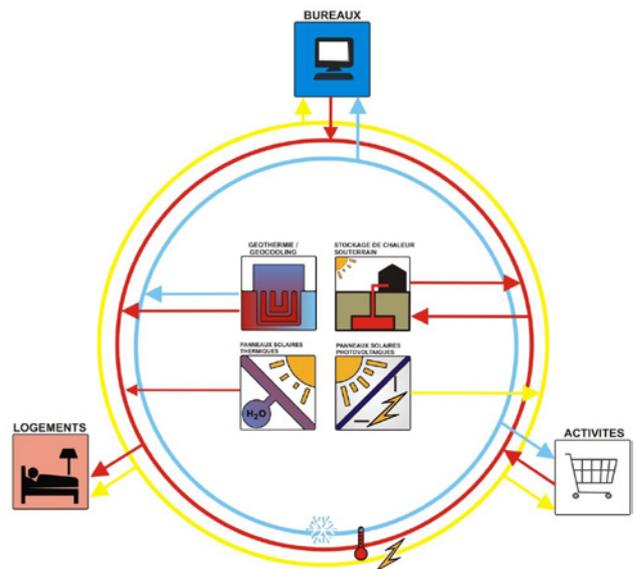
STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

ENVIRONNEMENT - CLIMAT

Réduire les émissions de CO2 en développant les modes de transport doux et les énergies renouvelables

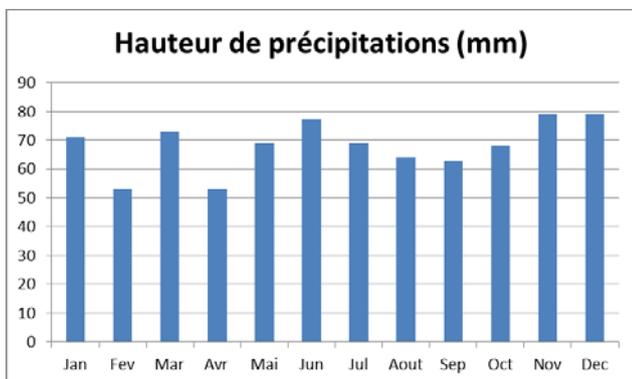
Afin de réduire les émissions de CO2 de la région Bruxelles-Centre et d'atteindre ses objectifs en la matière (protocole de Kyoto), il est important de développer les alternatives au transport en voiture et aux énergies fossiles.

- Encourager les habitants à se rendre au travail à pied ou à vélo (seulement 2% le font actuellement, contre 21% en moyenne dans les capitales européennes) en améliorant la qualité des espaces publics et en développant le réseau de pistes cyclables.
- Encourager l'utilisation des transports en commun (actuellement utilisé par 35% des Bruxellois).
- Recourir aux énergies renouvelables (actuellement 0,58 % du mix énergétique bruxellois) : les énergies solaires, les PAC, les réseaux de chaleur et la cogénération font l'objet de primes Energie.
- Considérer les synergies entre activités : leurs besoins énergétiques sont complémentaires.



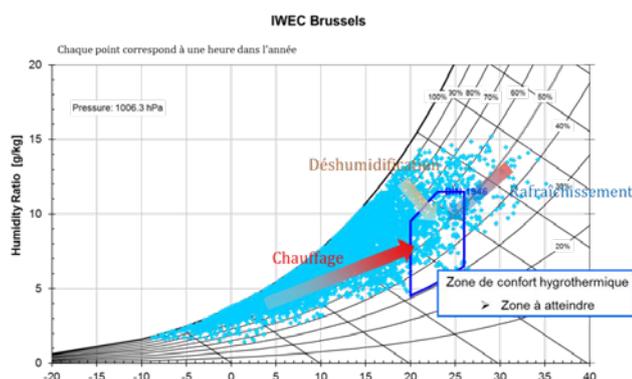
Diminuer les consommations d'eau par la collecte et l'utilisation des eaux pluviales

Les précipitations sont abondantes et régulières au cours de l'année (818 mm/an), ce qui permet la collecte et l'utilisation de l'eau pluviale. Dans les logements, celle-ci est suffisante pour couvrir les besoins en eau non potable (toilettes, arrosage et nettoyage), soit 30% d'eau potable économisée par logement.



Assurer le confort intérieur d'hiver et d'été en privilégiant les méthodes passives et renouvelables

Pour chaque heure de l'année, la température et l'humidité extérieures à Bruxelles ont été répertoriées dans ce diagramme. On voit que pour atteindre la zone de confort, il faut la plupart du temps augmenter la température et donc chauffer.



- Avoir des enveloppes thermiques performantes (bonne isolation et étanchéité à l'air).
- Maximiser les gains solaires passifs en hiver (orientation des bâtiments).
- Utiliser des modes de chauffage mutualisés (réseau de chaleur urbain). Le rafraîchissement peut aussi être assuré de manière passive.
- Mettre en place des protections solaires externes amovibles évitant la surchauffe en été.
- Utiliser la ventilation naturelle, réalisable durant 52% de l'année. En été, la ventilation nocturne permet de rafraîchir les bâtiments pour la journée.
- Recourir aux fontaines ou à la végétation peut rafraîchir de 5 à 10°C en été.

CONCEPT ENERGETIQUE

Développer des synergies entre bâtiments aux besoins complémentaires

En réalité, les besoins énergétiques sont très différents selon l'activité du bâtiment. Les logements ont surtout besoin de chaleur, même en été (chauffage et ECS). Associée à un bonne qualité de bâti, la ventilation naturelle est amplement suffisante pour assurer le rafraîchissement. En revanche, les bureaux et activités commerciales ont déjà des apports en chaleur importants du fait de leur fort taux d'occupation et de la densité des équipements électriques (éclairage, informatique,...). Par conséquent, leur besoin de chaud est faible et leur

besoin de froid important. La ventilation naturelle y est plus difficile à mettre en place que dans les logements car elle demande une conception bioclimatique poussée. Cette complémentarité entre les différentes activités du quartier Bruxelles Midi appelle un développement de synergies via des réseaux partagés de chaleur et de froid. Ainsi, plutôt que d'évacuer leur chaleur excédentaire dans l'atmosphère (par des tours de refroidissement conventionnelles), les bureaux et les activités alimentent le réseau de chaleur et ainsi les logements. On estime à 15% les économies d'énergie pouvant être réalisées par la mise en place de ces synergies.

BESOINS	BUREAUX	LOGEMENTS	ACTIVITÉS (gare, commerces, équipements...)
CHAUD	+	+++	+
FROID	+++	0	+++
ECS	0	+++	+
ELECTRICITÉ	+++	++	+++

Mutualiser les systèmes énergétiques

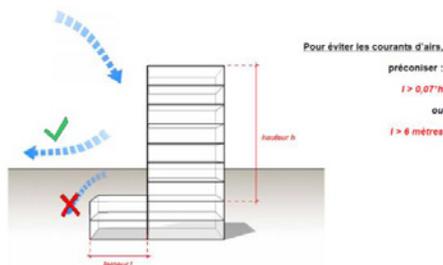
Ces réseaux sont également alimentés par des systèmes énergétiques mutualisés, de préférence des énergies renouvelables : géothermie, géocooling et panneaux solaires thermiques. Un stockage de chaleur dans le sol permet de gérer le décalage temporel entre besoins et apports de chaleur (utiliser en hiver la chaleur de l'été). La mise en commun des systèmes énergétiques permet un meilleur rendement global et une organisation plus efficace (maintenance partagée).

QUALITE ET CONFORT DES ESPACES EXTERIEURS

Se protéger du vent

Les vents forts et froids en provenance du quart Sud-Ouest sont la principale contrainte de confort climatique à Bruxelles. On peut agir sur le bâti afin de minimiser ses effets. Pour que les vents ne descendent pas au niveau du sol, on évite de placer les hautes façades

perpendiculairement aux vents. On peut aussi construire avec une gradation de hauteurs, de manière à diriger les vents vers le ciel. Un bon dimensionnement des rues permet d'éviter que les vents ne s'y engouffrent. Enfin, on veille à placer les activités sensibles (attente, repos ou accès) en dehors des zones d'inconfort, ou alors on les protège localement par des arbres et des écrans.



Aménager les espaces extérieurs pour garantir le confort en toutes saisons

La garantie du confort climatique passe par un bon aménagement des espaces extérieurs.

- Limiter les effets du vent par l'optimisation du bâti et des protections locales.
- Privilégier des revêtements de couleur claire, afin d'éviter les surchauffes dues à l'ensoleillement (effet d'ilot de chaleur).
- Planter des arbres feuillus : en plus de donner de la qualité aux espaces, ils agissent comme une protection solaire temporaire (apportent de l'ombre en été et laissent passer le soleil en hiver).



UNE GARE HABITANTE RICHE EN PRATIQUES ET EN RYTHMES



ESTIMATION DES SURFACES BRUTES HORS SOL A L'ETAT ACTUEL DU PROJET

Projet	BUREAUX surf. brute	COMMERCES / SERVICES / HORECA surf. brute	EQUIPEMENTS surf. brute	LOGEMENTS surf.brute	surface brute (P)
ETAT I	152,000 m ² (+ 24,000m ²) (61,6 %)	18,700 m ² (7,9 %)	12,350 m ² (+ 24,000m ²) (4,9 %)	60,500 m ² (25,3 %)	243,550 m ² (+ 24,000m ²)
<i>Grand Quadrilatère</i>		9,000 m ²	1,500 m ²		10,500 m ²
<i>Tour du Midi (RDC)</i>		950 m ²			950 m ²
<i>Petit Quadrilatère</i>		1,050 m ²	2,350 m ²		3,400 m ²
<i>Immeuble Jamar</i>		1,000 m ²	3,000 m ²	10,000 m ²	14,000 m ²
<i>Victor</i>	65,000 m ²	4,700 m ²	2,500 m ²	37,500m ²	109,700 m ²
<i>Fonsny 1</i>	67,000 m ²	1,000 m ²			68,000 m ²
<i>Tri Postal (Partie centrale)</i>	(24,000 m ²)		(24,000 m ²)		(24,000 m ²)
<i>Fonsny 2</i>	20,000 m ²	1,000 m ²	3,000 m ²	13,000m ²	37,000 m ²

ETAT II	75,000 m ² (28,8 %)	15,000 m ² (5,7 %)	20,000 m ² (7,6 %)	150,000 m ² (57,6 %)	260,000 m ²
<i>Bloc 2</i>	35,000 >X< 45,000 m ²	5,000 m ²		35,000 >X< 45,000 m ²	87,500 m ²
<i>France Bara</i>	10,000 m ²	5,000 m ²	env. 2,500 m ²	35,000 >X< 45,000 m ²	55,000 m ²
<i>Ilot des Deux Gares</i>	25,000 >X< 35,000 m ²	5,000 m ²	15,000 >X< 20,000 m ²	60,000 >X< 80,000 m ²	125,000 m ²

	BUREAUX	COMMERCES / SERVICES / HORECA	EQUIPEMENTS	LOGEMENTS	total s. brute
TOTAL surface brute hors sol créée	227,000 m ² (+ 24,000m ²)	33,700 m ²	32,350 m ² (+ 24,000m ²)	210,500 m ²	503,550 m ²
répartition par type de programme	44,5 %	6,8 %	6,3 %	42,2 %	100%

Le tableau de programmation présenté ici évalue à l'instant T les capacités de développement de surfaces brutes hors sol et leur répartition selon les différents types de programmes, sur la base du plan que nous proposons à ce stade. Ce tableau permet de vérifier précisément la capacité de ce plan, d'en identifier les variables, mais pas d'en figer le volume ni la programmation. Il s'agit d'une première base de travail à discuter et à affiner progressivement notamment en fonction des suivis de projet. Notre proposition d'un quartier de «Gare Habitante» vise à constituer un quartier vivant et animé, contribuant d'une part à répondre à la crise du logement à Bruxelles et d'autre part à ne pas surgonfler la bulle tertiaire. Dans cette optique, un programme global tendant vers un équilibre plus proche de 40 à 50% bureaux / 40 à 50% logements / 10 à 20% commerces, services et équipements pourrait constituer une feuille de route pour le développement du schéma directeur.

Par ailleurs, le volume global du programme et sa répartition entre bureaux, logements, commerces, services et équipement tient compte des capacités de desserte du quartier par les transports urbains, du plan de circulation et des volumes de trafic générés par le développement immobilier en fonction des parts modales cible retenues, et des capacités de stationnement. Ces aspects demandent à être affinés les uns en fonction des autres.

Le développement précis de la stratégie environnementale, énergétique et de qualité des ambiances urbaines permettra également de calibrer les volumes de façon plus fine pour tenir compte, notamment, de leurs impacts en termes d'ensoleillement des espaces publics.

Enfin, le passage d'une approche en surfaces brutes à une approche en surfaces nettes permettra de situer les discussions et négociations avec les opérateurs immobiliers privés sur un plan plus qualitatif d'un point de vue architectural et plus juste sur le plan des équations économiques des opérations.

La flexibilité et l'évolutivité du plan que nous proposons permettra de procéder à ces ajustements sans qu'il perde de sa qualité et sans renier ses principes fondateurs.

	Bureaux		Marché
	Services/Commerces		Espaces publics majeurs
	Equipements		Développements existants
	Logements		

UNE AMBITION: 50/50 HABITAT/ BUREAUX À TERME

Vertues du quartier de gare, ses interconnexions exceptionnelles aux transports publics font du Quartier du Midi l'un des territoires indiqués pour une opération de densification de l'agglomération bruxelloise.

L'un des objectifs premiers du schéma directeur vise à renforcer davantage cette offre en transports, et à améliorer l'intégration au tissu urbain et à l'espace public. L'objectif qui accompagne simultanément ces améliorations infrastructurelles est le développement étudié d'une densification du tissu urbain, adéquate et habitée, telle que permise par ces qualités d'accessibilité.

A cette fin, 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.

Les recherches les plus récentes en matière de planification durable indiquent certaines valeurs théoriques de répartitions entre les affectations programmatiques courantes, dans une logique de développement « d'éco-quartier ». (Oxford-Brookes). Des indicateurs de répartitions entre : logements / espaces verts / commerces / bureaux / services et industries sont désormais élaborés de manière sensible et contextuelle. Mais ce type d'approche n'a de pertinence que dans une échelle d'étude (ou de planification) avoisinant le kilomètre carré.

La zone d'intervention du quartier midi a pour particularité d'être une portion très spécifique du périmètre d'analyse, lui-même à la fois fortement habité et infrastructuré.

Les indices de répartition programmatiques précisés sont donc fortement amendés par ces spécificités, telles qu'existantes à l'ouverture de cette analyse.

Confortement du «quartier central des affaires»

Avec près de 600 000 m² de surface de bureaux, les abords de la gare de Bruxelles Midi proposent une masse critique significative, comparable au pôle développé aux abords du Stade de France de la plaine Saint-Denis (660 000 m² de demande placée entre 2001 et 2012) ou à Lyon Part-Dieu. La spécificité du quartier d'affaires bruxelles midi est le taux élevé d'immeubles

réalisés en « compte – propre » (Philips, Swiss Life, groupe S,...). Ce nombre important de propriétaires – occupants, conjugué aux niveaux de loyer plutôt faibles (dans la moyenne régionale à environ 170 €/m² contre 275 pour les loyers les plus chers de Bruxelles) témoignent du fait que ce marché s'appuie davantage sur des opportunités d'utilisateurs que sur l'existence d'une demande avérée des investisseurs.

Par ailleurs, le volume d'immobilier tertiaire envisagé à l'origine dans les 4 grands projets tertiaires (Victor, Fonsny, V, France Bara) représentait près de 410 000 m², soit l'équivalent du quartier d'affaire actuel de Lyon Part-Dieu. Dans le contexte immobilier actuel, la concrétisation de ces projets relèverait véritablement du pari. En effet durant les cinq dernières années, plutôt plus favorables, 18 000 m² ont été commercialisés tous les ans en moyenne. A ce rythme il faudrait donc près de 23 ans pour commercialiser l'ensemble des m² de bureaux prévus. Par ailleurs, chaque projet développait entre 90 000 et 120 000 m².

Un volume total avoisinant les 240 000m² semble donc davantage en cohérence avec le marché actuel au vu notamment des acteurs en place, et dans l'objectif d'un équilibre logements/bureaux et du développement d'une «gare habitante». Il est également important d'ordonner au mieux dans le temps la mise sur le marché des différents produits pour éviter de créer des déséquilibres.

Processus de développement de l'offre de logements

L'accessibilité exceptionnelle du site et la présence d'importants fonciers mutables, militent pour le développement d'une offre significative de nouveaux logements, notamment sur l'arrière gare et les nouveaux pôles le long des stations RER créées.

En termes de typologie de logement à développer, vu l'importance de la proportion actuelle des logements sociaux, nous proposons de renforcer la mixité par le haut en développant prioritairement une offre de logement abordable pour les habitants du quartier, puis du reste de Bruxelles et enfin d'envisager à termes le développement de quelques appartements d'exception haut de gamme à destination des usagers de la gare.

La programmation précise en termes de logement ainsi que la procédure et le montage de chaque projet feront l'objet de réflexions ultérieures approfondies à l'échelle du quartier et à l'échelle de chaque projet. Elles iront quoiqu'il en soit dans le sens d'une plus grande mixité aux abords de la gare.

OBJECTIF 50 /50

L'équipe de conception du Schéma directeur a abordé les négociations multipartites avec les acteurs du développement du quartier en fixant pour objectif de prévoir le logement et le bureau dans des proportions équivalentes.

Au cours de ces négociations, étant donné le cadre existant et l'avancé de certains projets, la répartition programmatique indicative entre logements / équipements / et bureaux est fixée pour le moment et pour le périmètre d'intervention de l'état 1 à un rapport de 25 / 15 / 60 %. Cette proportion reste à être plus précisément affinée en fonction des contraintes d'implantation et de faisabilité foncière afin de s'approcher au plus près de l'ambition affichée.

Cette répartition fera donc l'objet d'un monitoring et de révision en cours d'accompagnement du développement. Par ailleurs, les objectifs programmatiques précis de l'Etat 2 seront à établir en cours d'accompagnement, autour du principe général d'équivalence programmatique entre logements et bureaux.

Les types de programmes, caractéristiques et positionnement :

Habitat, Etat 1 :

- Ensemble Jamar: La réalisation d'un ensemble de logement sur la trémie de tram Jamar est une opération qui permet d'aboutir à quatre améliorations simultanées :
 1. En tant qu'un des importants programmes de logement de phase 1, elle permet le renforcement de l'îlot Argonne comme réserve d'habitat, essentiel à l'élaboration d'un quartier de « gare habitante ». Une procédure d'accompagnement de la réhabilitation de l'îlot devra être impérativement développée de manière simultanée à la construction de la barre de logement.
 2. Elle permet la réinscription viaire du boulevard Jamar dans la séquence urbaine menant de la petite ceinture à la place Bara, de manière plus structurée et conviviale.
 3. Elle permet la création d'une circulation piétonne interne à ce nouvel îlot Argonne, favorisant le développement de la vie de quartier qui caractérise déjà cet îlot résistant.
 4. Elle permet l'oblitération de la trémie de tram en tant que césure et nuisance dans l'espace urbain.

Avec un potentiel de 10.300 m² et 140 logements, cet ensemble offre la possibilité de créations d'unités de logements de types et d'accessibilités différents.

• Ensemble Victor(ia) :

Sur l'îlot dit « Victor », le projet présenté propose un meilleur équilibre programmatique sous la forme d'un développement mixte, compact et cohérent, avec la réalisation notamment de 35.000m² de logements en complément des surfaces de bureaux. Même si une tour de logements à proximité d'une gare internationale ne semble pas irréaliste au regard notamment d'un marché potentiel en lien avec cette clientèle internationale, la hauteur et le type de produits offert par la tour reste à être affinés en concertation avec les acteurs et en rapport au marché bruxellois actuel. L'éventualité d'un complément au projet Victor sous la forme d'un petit ensemble de logements, Victoria, est conservée. Ce projet permet en outre un apport de logements en plus, et assure une transition et la fermeture de l'îlot existant.

Tertiaire, Etat 1 :

- Pôle Fonsy : En concertation avec Eurostation, le Schéma Directeur propose une enveloppe de projet de faisabilité plus précise, et d'implantation optimisée, visant à permettre la relocalisation à moyen termes de 67.000 m² de bureaux de la SNCB. L'implantation permet de donner à ce bâtiment un rôle de signal, et d'affirmer l'entrée de gare Fonsny.
- Bureaux Victor : Susceptible d'animer fortement l'Etat 1 du nouveau Quartier Midi, le projet Victor présente désormais une enveloppe optimisée de 60.000m² de bureaux sous la forme de deux tours connexes.

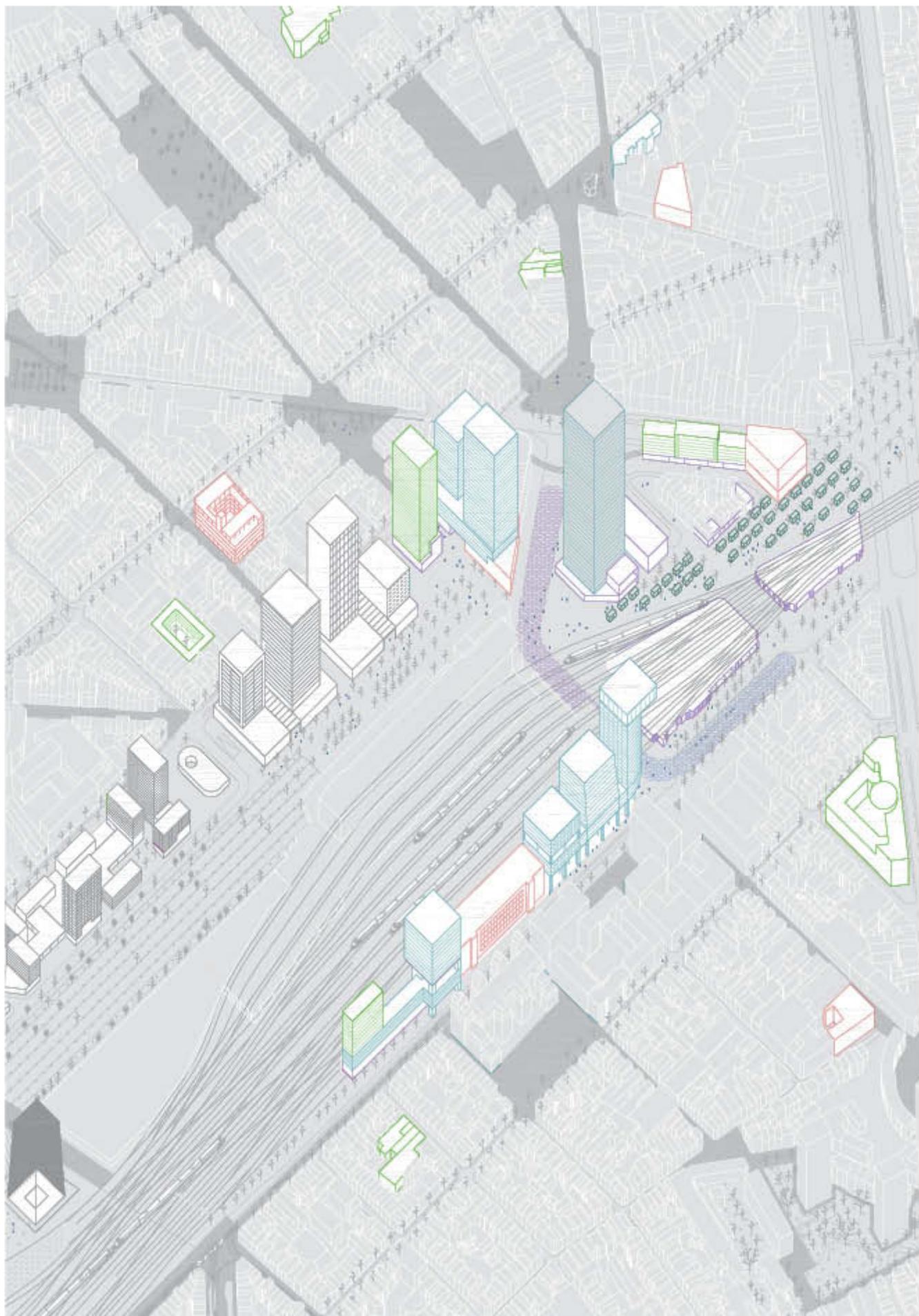
Etat 2

L'équilibre programmatique de l'Etat 2 n'est aujourd'hui qu'hypothétique. Il sera affiné dans le volet 2 lors de la phase d'étude sur le développement du territoire de gare côté Senne. A la fois sur l'îlot France Bara et sur l'îlot des deux gares l'ambition affichée est de développer majoritairement l'offre en logements pour que l'équilibre bureaux/logements atteigne à terme, et sur un rayon élargi autour de la gare les 50/50.

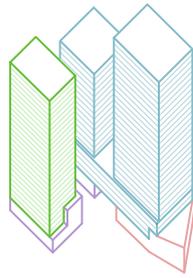
Cet objectif est d'autant plus réaliste si l'on prend en compte l'ensemble des opportunités de développement autour de la gare, aussi bien au sein du tissu bruxellois, qu'au niveau du Wiels ou en lien avec le développement des quartiers autour du canal.

Le développement du quartier de gare devra ainsi s'accompagner du développement des quartiers environnants et créer de vraies situations habitantes, à l'offre en logements enrichie et renouvelée.

HYPOTHÈSE DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE - ETAT 1



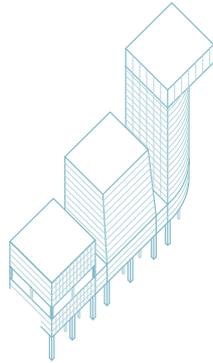
VICTOR



55 000-
65 000 M2

37 500-
40 000M2

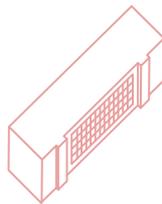
FONSNY 1



67 000 M2

0 M2

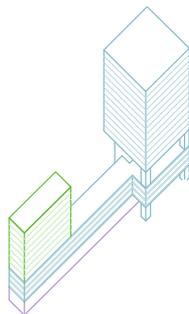
(TRI POSTAL)



24 000 M2

0 M2

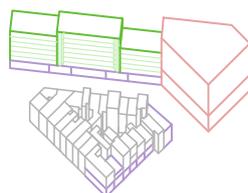
FONSNY 2



15 000-
20 000 M2

10 000
15 000 M2

JAMAR



0 M2

10 000 M2

BUREAUX

161 000 -
176 000 M2

72-74 %

LOGEMENTS

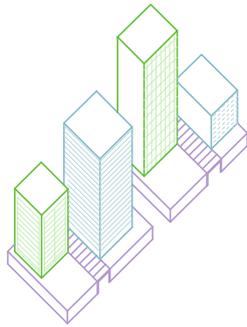
55 000 -
65 000 M2

26-28 %

HYPOTHÈSE DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE - ETAT 2



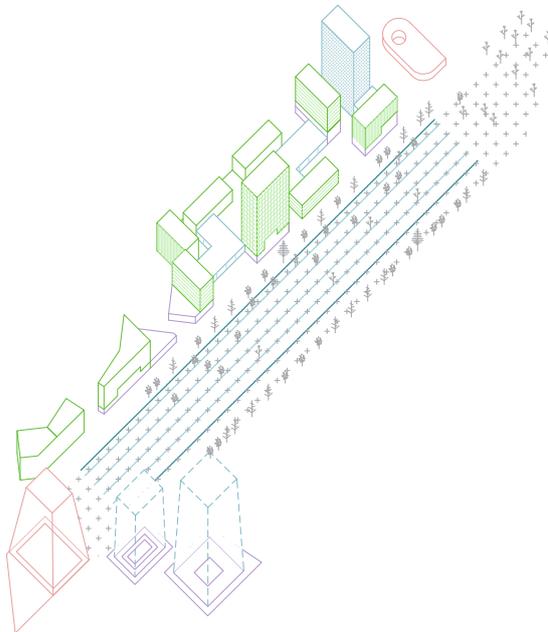
BLOCK 2



35 000 -
45 000 M2

35 000 -
45 000 M2

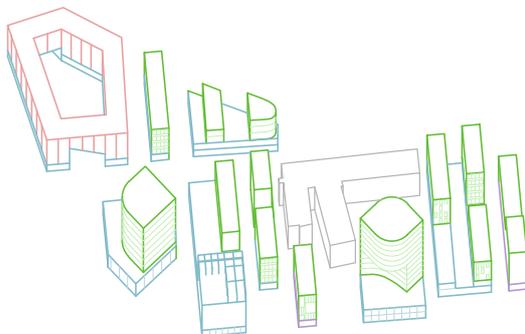
ÎLOT FRANCE-BARA



10 000 M2

35 000 -
45 000 M2

ÎLOT DES 2 GARES



25 000 -
35 000 M2

60 000 -
80 000 M2

BUREAUX

70 000 -
90 000 M2

29-46 %

LOGEMENTS

130 000 -
170 000 M2

54-71 %



4. CONCEPT HABITANT

La déclinaison spatiale d'un 'concept habitant' sur l'ensemble des situations à proximité de la gare pourrait être l'occasion de penser le développement urbain du quartier (espaces publics, mobilités, équipements...) à partir de la qualité et de la diversité des logements pourvus.

Une plate-forme d'échanges associant les communes concernées, la Région, le Maître architecte, les sociétés publiques de production de logement, les développeurs privés et l'urbaniste en chef pourrait servir de base pour l'émergence d'une méthodologie voire à terme d'une entité plus opérationnelle chargée d'assurer la qualité de l'habitat développé et son intégration dans le projet du quartier de gare. Cette politique spécifique de transformation du territoire existant par le logement pourrait à terme construire une identité commune autour du concept de gare habitante et permettre le développement de typologies de logement innovantes en accord avec l'habité contemporain de ce territoire. La fédération d'une diversité d'acteurs servirait à enrichir le catalogue des solutions innovantes d'aménagement et de valorisation, de montages techniques et d'outils, afin de formaliser une stratégie à la fois globale d'intervention, de décrypter des potentialités et de répondre délicatement à des situations spécifiques.

Des produits et typologies de logements innovants peuvent être proposés à la fois en fonction des contextes

spécifiques dans lesquels ils s'inscrivent, des acteurs impliqués mais également en lien avec une réflexion globale sur les déterminismes contemporains du logement. En outre, la domesticité semble un angle d'attaque intéressant pour penser la relation de l'intimité et de la métropole surtout dans le cadre d'un quartier hyperconnecté. Une attention particulière portée à la valeur positive de la densité serait l'occasion de repenser les aménités publics et équipements nécessaires à un quartier de gare habitée. Une réflexion sous l'angle de la publicité permettrait de prendre en compte le 'commun' comme une nouvelle forme potentielle de publicité. Enfin la diversité des modes de vie des habitants amenés à pratiquer le quartier de Bruxelles midi appelle à une réflexion sur la diversité des dispositifs proposés.



IBA BERLIN

DÉTERMINISMES CONTEMPORAINS DU LOGEMENT

DOMESTICITÉ



DIANA WALKER - STEVE JOBS AT HOME



FUJIMOTO - HOUSE N - OYTA

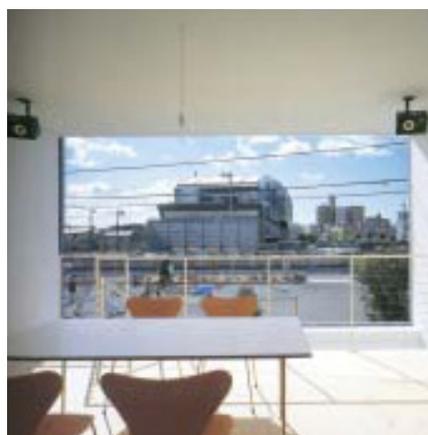
INTÉRIORITÉS

PRIVACITÉS

L'INTIME FACE À LA MÉTROPOLE

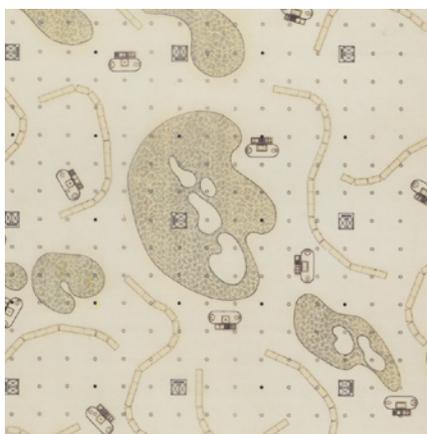


LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS



SANAA - GIFU APARTMENT BLOCK - GIFU

DENSITÉ



ANDREA BRANZI - NO STOP CITY



ERIC LAPIERRE - 350 LOGEMENTS - PARIS

TERRITOIRE ÉQUIPÉ
AMÉNITÉS PUBLIQUES
COMPACTITÉ



CIRCUS MAXIMUS - ROME



YAMAMOTO - SOHO - BEIJING

PUBLICITÉ



A + P SMITHSONS - THE ECONOMIST - LONDRES



VIDAL, PONS, GALIANA - TORRE JULIA - BARCELONE

MICRO-ESPACES PUBLICS ESPACES COMMUNS SPECTACLE DE LA VILLE



VIDAL, PONS, GALIANA - TORRE JULIA - BARCELONE

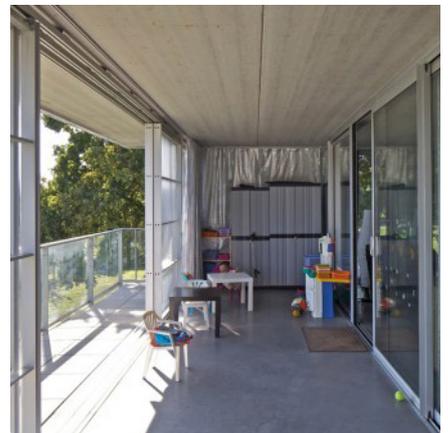


MVRDV - MAISON YPENBURG - DELFT

DIVERSITÉ



SANAA - GIFU APARTMENT BLOCK - GIFU

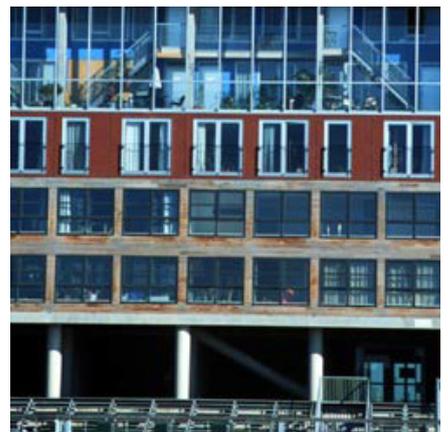


LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS

DISPOSITIFS ÉVOLUTIFS MIXITÉ TYPOLOGIQUE DÉCLINAISONS



BUCHNER BRUNDLER - LOFTHAUS -



MVRDV - SILODAM - AMSTERDAM

SITUATIONS HABITANTES

Dans le cadre de la plateforme ou 'concept habitant', il conviendra d'identifier des situations spécifiques au sein desquelles mobiliser les acteurs concernés autour de problématiques communes. Six premières zones potentielles de projets correspondant à six situations habitantes spécifiques c'est-à-dire à six conditions particulières d'habiter ont pour le moment été identifiées mais il conviendra d'affiner leur nombre et définition. Les critères pris en considération sont principalement leur positionnement stratégique par rapport au développement du quartier de gare du midi, la forte mutabilité d'une partie ou de l'ensemble de leur foncier, l'existence d'un projet en cours ou l'arrivée déterminante d'un élément nouveau à intégrer (gare RER...), la présence d'une intensité particulière existante, et enfin leur rapport au grand paysage et au réseau global et local de mobilité. Plus précisément, ces situations regroupent les parcelles disponibles, en mutation ou en projet, qui ont des problématiques et des temporalités de mutation similaires du fait soit de leur situation géographique (mutations ponctuelles et de petites échelles au sein du tissu caractéristique Bruxellois), de leur lien au paysage (proximité à la Senne), de leur orientation programmatique (développement à dominante résidentielle et développement d'un parc métropolitain sur l'îlot France-Bara), ou de leur proximité à un pôle existant qu'il s'agit alors de revaloriser et de renforcer (pôle culturel du Wiels, pôle d'équipements scolaires de l'îlot Goujons).





Six situations spécifiques identifiées, à développer et intensifier dans le cadre du schéma directeur et de son 'concept habitant':

ILÔT FRANCE BARA
DÉVELOPPEMENT À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE + PARC MÉTROPOLITAIN

VALLÉE DE LA SENNE
DÉVELOPPEMENT MIXTE LOGEMENT/
PETITES UNITÉS DE PRODUCTION AU
SEIN D'UN PARC LE LONG DES VOIES
FERRÉES

ILÔT MARCHANDISES
DÉVELOPPEMENT EN LIEN AVEC LE
PROJET CANAL ET LA
NOUVELLE GARE RER

WIELS
RENFORCEMENT DU PÔLE
CULTUREL PAR UNE OFFRE DE
LOGEMENTS ET ATELIERS

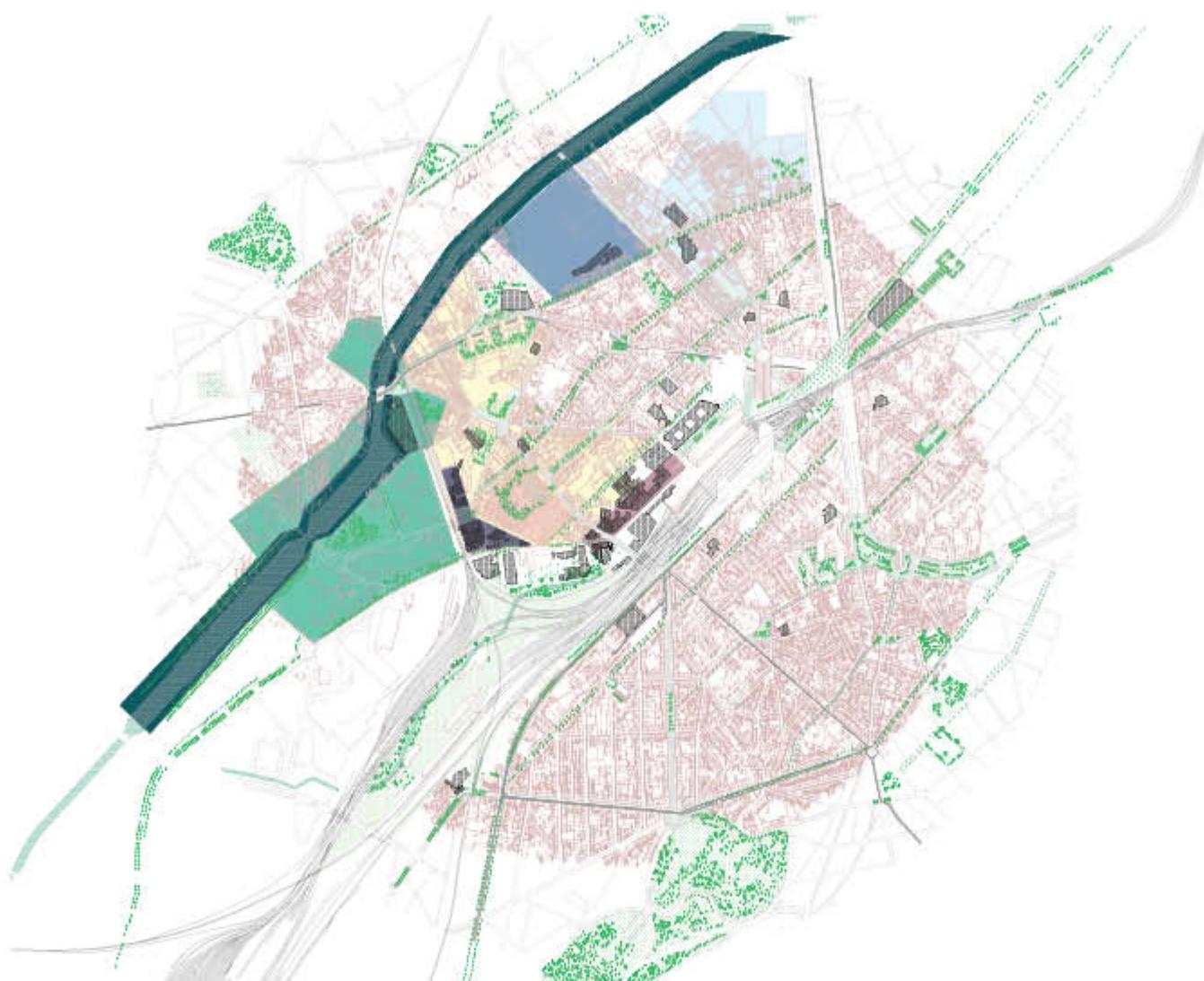
TISSU BRUXELLOIS
MUTATIONS PONCTUELLES ET
RÉAFFECTATIONS DES BUREAUX
LIBÉRÉS PAR SNCB/EUROSTATION

ILÔT GOUJONS
DENSIFICATION ET REVALORISATION
DES ÉQUIPEMENTS ET
AMÉNITÉS PUBLIQUES EXISTANTES

IDENTIFIER LES POTENTIALITÉS DU TERRITOIRE



-  Intensités actuelles
-  Structure publique
-  Structure paysagère
-  Structure viaire
-  Projets de mobilité (gare RER.)



□ Bâties mutables

PROJETS EN COURS:

- **ÎLOT FRANCE BARA**, libération des bureaux actuellement occupés par la SNCB
- **ABATTOIRS**, Projet de développement global MO: Abatan, 2010. Halle alimentaire, densification

du site des abattoirs, mélange des fonctions. Moe: OFPM

- **ILOT MARCHANDISES**, Masterplan/ grandes orientations pour un projet d'aménagement durable, MO: SRDB

- **BIESTEBROECK**, Masterplan, PPAS Biestebroekc, 2011. 30 000 m2 de logements. MO: Anderlecht. Moe: Aires + BUUR

- **PLAN CANAL**, Stratégie de développement de la zone canal, 2013- MO: Région /

Moe: Alexandre chemetoff

- **CONTRAT DE QUARTIER CANAL-MIDI**, Diagnostic et étude préliminaire. Moe: Sum research

- **CONTRAT DE QUARTIER DURABLE COMPAS**, projet de rénovation urbaine, 2013. Pôle d'équipements, logements solidaires. MO: région, commune d'anderlecht. MOE: BUUR/IPÉ collectif



HABITER LE PAYSAGE
DIVERSITÉ TYPOLOGIQUE
MONDE BAS HABITÉ



MIES VAN DER ROHE - FANSWORTH HOUSE - ILLINOIS



CHAMBERLIN - BARBICAN - LONDRES



MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER
- LAFAYETTE PARK - DETROIT



MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER
- LAFAYETTE PARK - DETROIT



L'AUC - VILLAGE LANDY - PLEYEL



DOGMA - WEISSE STADT - ORANIENBURG



SOMETHING FANTASTIC - PILOOTPROJECTEN WOMEN - FLANDRES



L'AUC - CHAPELLE INTERNATIONALE - PARIS



MICRO POLARITÉ INTERMODALE

INFRASTRUCTURE, PAYSAGE ET PUBLICITÉ

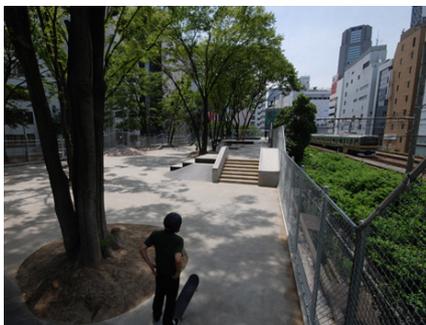
COMPACTÉ



GARE - TOKYO



GARE - TOKYO



ATELIER BOW WOW - MIYASHITA PARK - TOKYO



ATELIER BOW WOW - MIYASHITA PARK - TOKYO



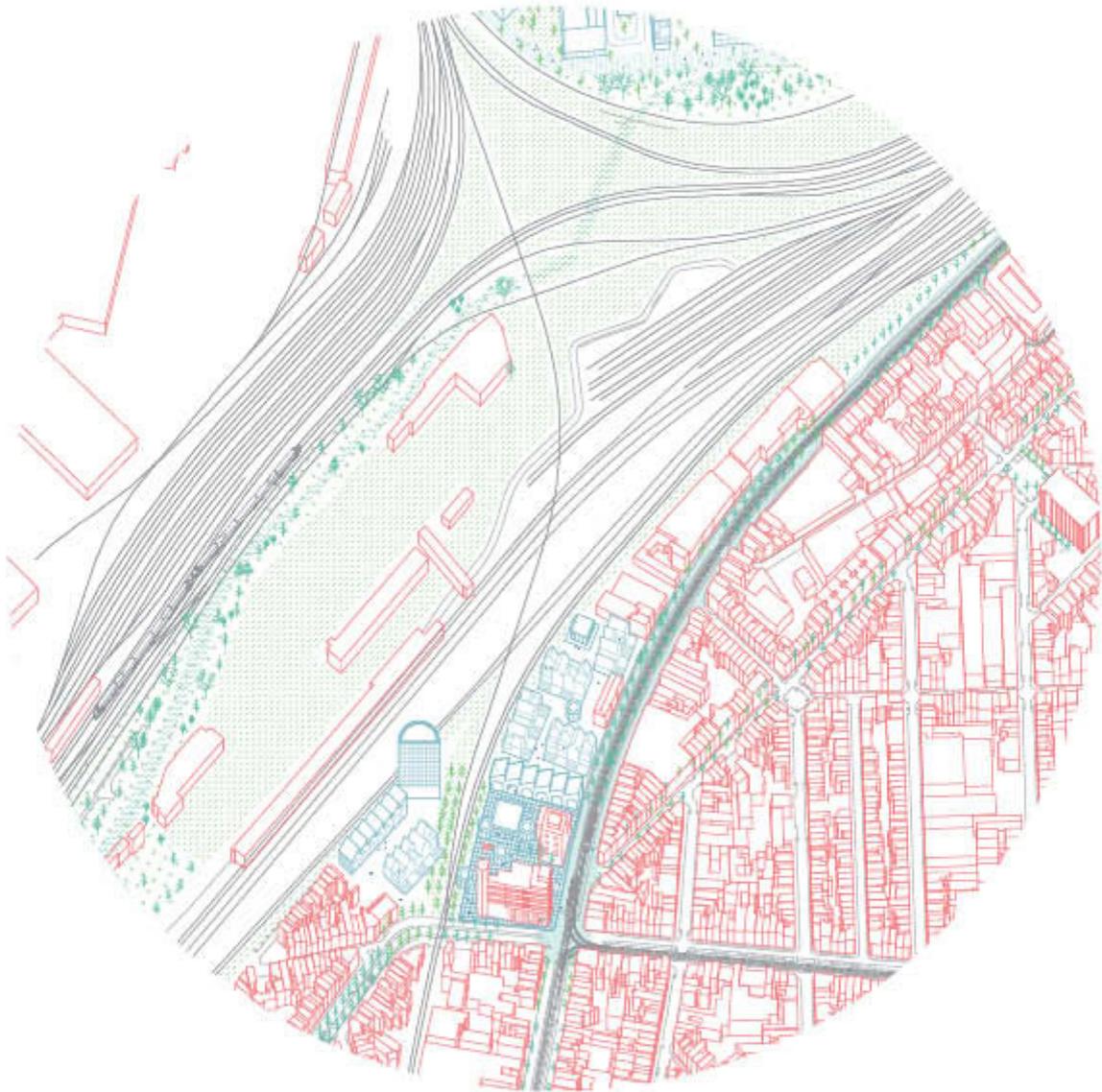
STANDARD HOTEL HIGH LINE - NEW YORK



WIEL ARETS - AVB TOWER - DEN HAAG



HERZOG & DE MEURON - ST JAKOB TURM - BÄLE



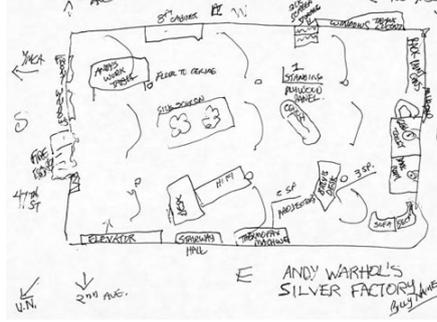
HABITER / TRAVAILLER

INTENSITÉ PUBLIQUE

'CLUSTER CRÉATIF'



ANDY WARHOL- SILVER FACTORY - NEW YORK



ANDY WARHOL- SILVER FACTORY - NEW YORK



ISHIGAMI- KANAKAWA INSTITUTE OF TECHNOLOGY WORKSHOP



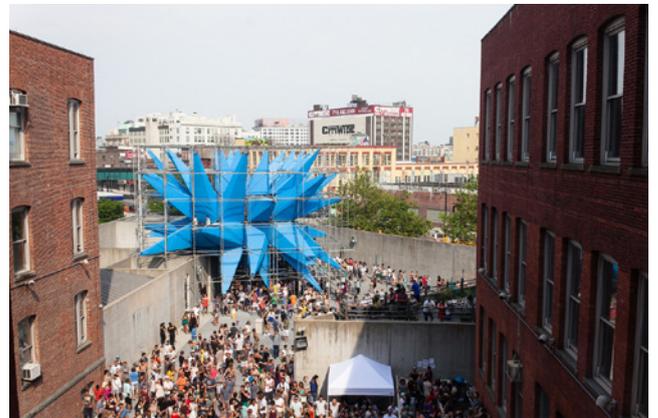
BUCHNER BRUNDLER - LOFTHAUS - BÅLE



SANS STUDIOS - WORKSHOPS



PS1 MOMA - NEW YORK



PS1 MOMA - NEW YORK



CARLOS FERRATER - AUDIOVISUAL BUILDING - BARCELONE



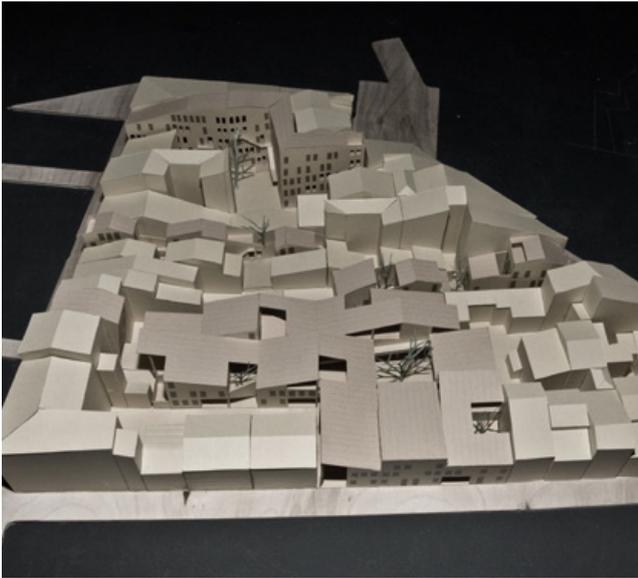
CARLOS FERRATER - AUDIOVISUAL BUILDING - BARCELONE



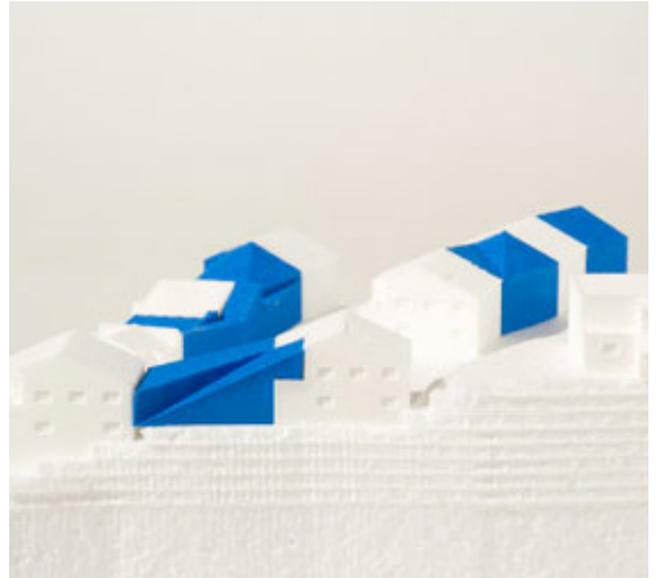
SANAA - NEW CONTEMPORARY MUSEUM - NEW YORK



DIVERSIFICATION
INTÉRIORITÉS PUBLIQUES
INTENSIFICATION



DE VYLDER - ETUDE POUR ARC EN RÊVE - NÉRIGEANT



SALOTTOBUONO - MANUAL OF DECOLONIZATION



CHIPPERFIELD - COURTYARD CANTEEN - BERLIN



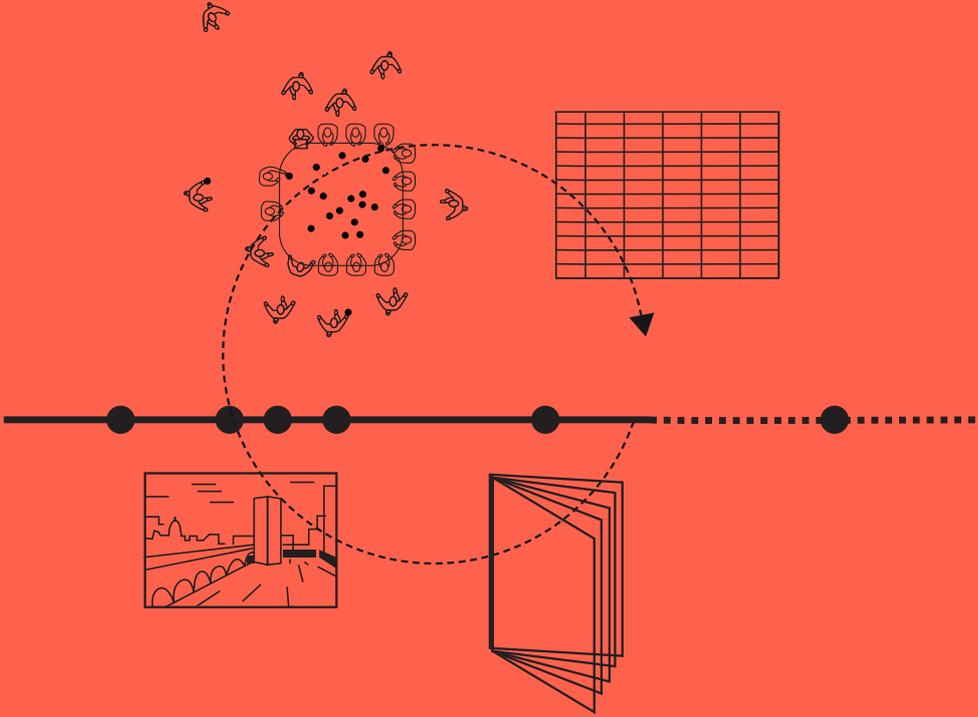
- SQUARE + LE BAL - PARIS



51N4E- ART CENTER - KORTIJK



51N4E- ART CENTER - KORTIJK



GOUVERNANCE ET OPÉRATIONNALITÉ

Le Schéma directeur dessine une VISION pour le territoire de la gare de Bruxelles Midi en 2 ETATS: un ETAT 1 correspondant à une opérationnalité rapide et un ETAT 2 dont l'enjeu central est de définir le développement de ce que nous pourrions appeler l'arrière gare ou gare côté Senne. L' ETAT 1 correspond aux projets qui doivent s'accomplir dans les 5 années qui viennent, dans un horizon qui se situe entre 2018 et 2020. Il correspond en grande partie à ce que nous pourrions appeler l'avant gare actuelle ou gare côté pentagone. L'ETAT 1 opère un changement très substantiel dans le paysage bruxellois et dans le quartier de la gare Midi. L'ETAT 2 dont on situe le terme à 10 ans soit 2025, a pour objet la mutation plus lente du territoire de gare côté Senne. La dissociation d'un Etat 1 et 2, qui correspond moins à un phasage qu'à la mise en place de scénarios cumulatifs de développement, permet de définir une vision cohérente sur l'ensemble du territoire tout en prenant en compte ses différentes temporalités de développement.

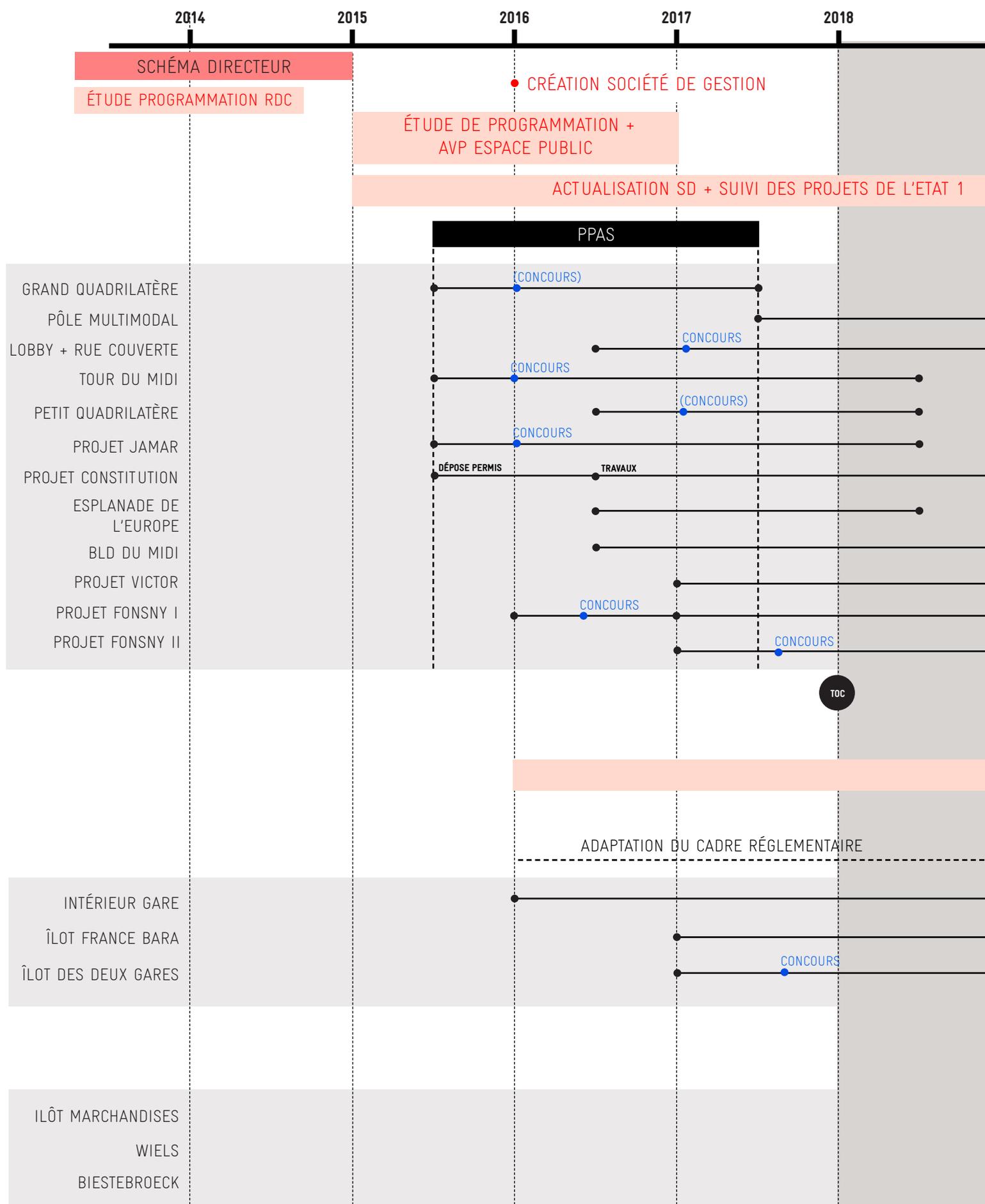
Le Schéma directeur est un outil dynamique et évolutif, il est actualisable tous les ans, et permet de travailler simultanément aux deux états. Les conditions de sa réussite passent par la mise au point de différents principes:

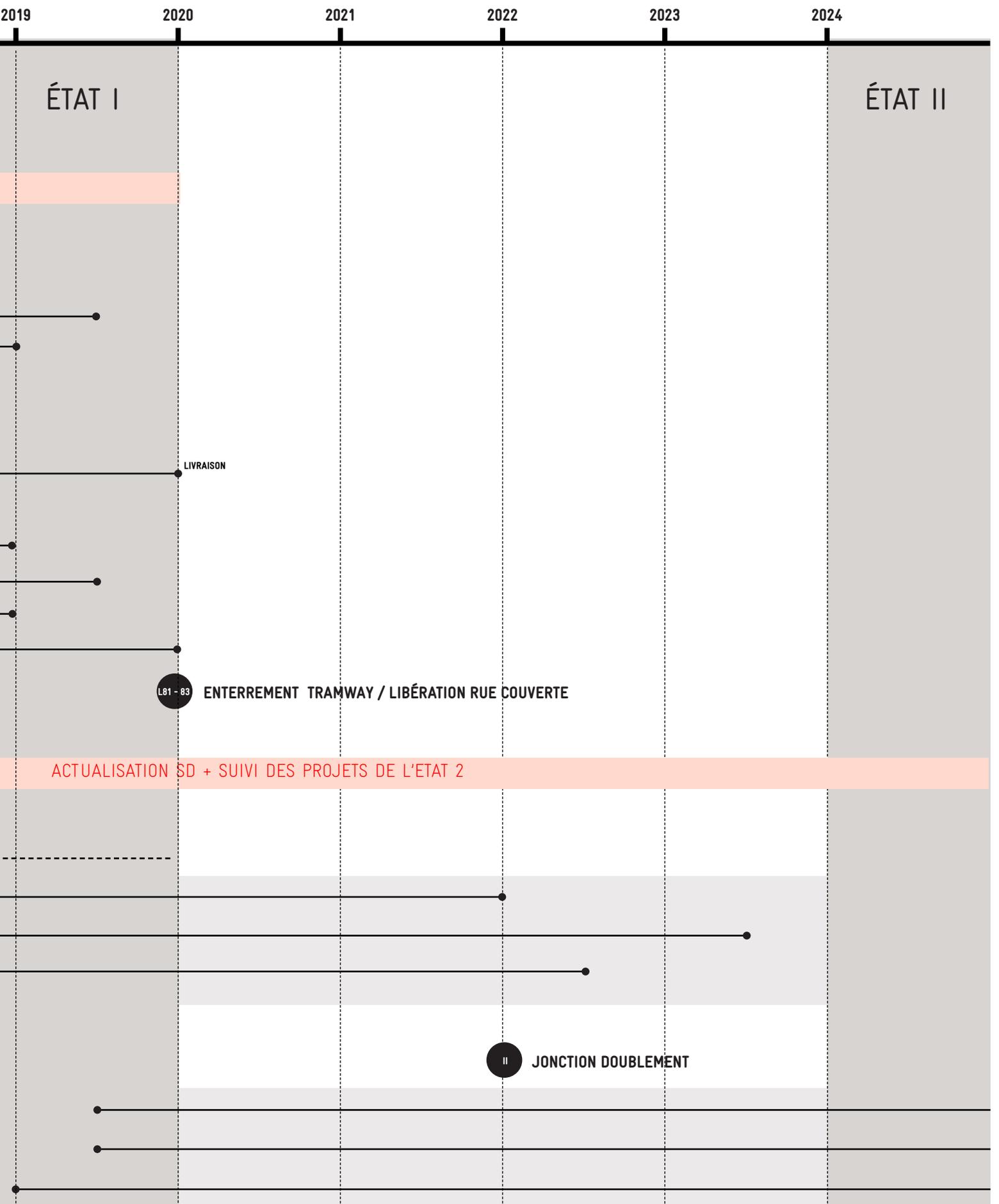
- PPAS (mise en place d'un document réglementaire dans lequel s'incarne le projet de la Gare Habitante dans une sécurité juridique partagée)
- ACTUALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR (amener les projets de l'Etat 2 à un stade opérationnel avant la fin de rédaction du PPAS)
- AVANT PROJET DES ESPACES PUBLICS DE L'ETAT 1 (ou définition programmatique des espaces publics préalable à une ou des missions de maîtrise d'oeuvre)
- SUIVI DES PROJETS DE L'ÉTAT1 (développement des différents projets en très forte articulation avec l'Urbaniste en chef)
- LA CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ DE GESTION (création d'une Société de Gestion des Espaces Publics du Quartier Bruxelles Midi)
- CONCEPT HABITANT (Le concept de «gare habitante» se décline spatialement dans un périmètre élargi de la gare Bruxelles Midi, plateforme d'échanges sur le logement)
- CERCLE DE QUALITÉ ARCHITECTURALE (garantir l'ambition du projet tant dans les formes urbaines produites, dans les formes architecturales proposées que dans

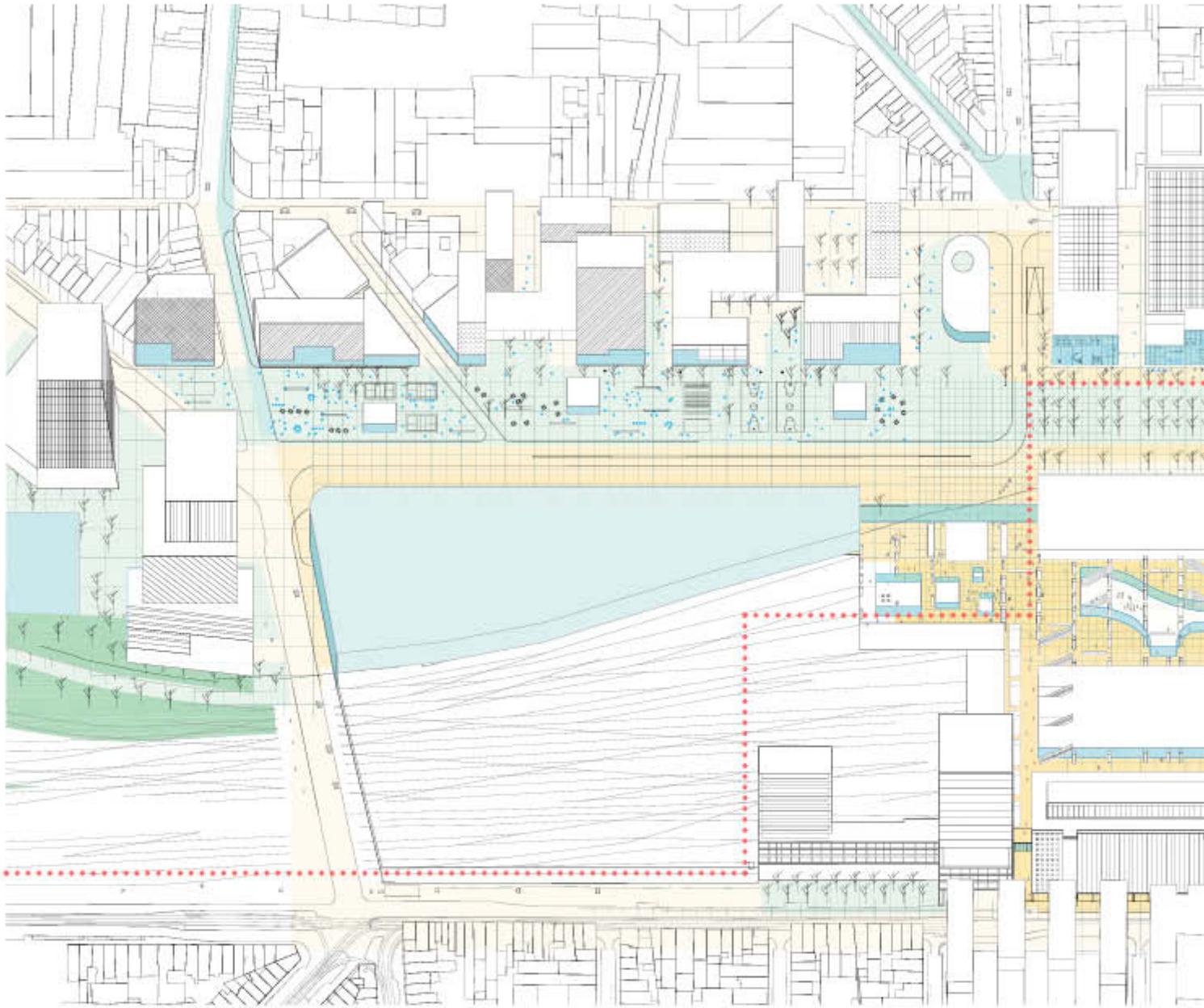
la nécessaire mixité programmatique recherchée)

L'actualisation du Schéma directeur à la fois sur les Etats 1 et 2, et la mise en place de ces conditions de réussite feront l'objet du volet 2 du Schéma directeur. Ce volet 2 consiste à accompagner sur 10 ans la mise en oeuvre du projet urbain et de mobilité; il permet d'affiner les propositions du volet 1 (élaboration du schéma directeur), d'intégrer les incertitudes actuelles, et d'accompagner l'opérationnalité des projets immobiliers, de mobilité et d'espaces publics dans une même approche de co-production avec tous les acteurs du territoire de gare. Une série de fiches de projets établie dans le cadre de ce Schéma directeur préfigure une série de prescriptions précises qui permettront d'établir et de suivre les grands principes programmatiques et architecturaux pour chaque projet. L'actualisation du Schéma directeur permettra également d'affiner les propositions en matière de programmation à la fois des rez-de-chaussée, des bureaux et des logements, et les mesures proposées en matière de mobilité. Cette mission de suivi aura enfin pour objectif de penser au montage et procédures appropriés à chaque projet, et de veiller au respect des prescriptions et exigences coproduites dans le cadre de ce Schéma directeur.

OPÉRATIONNALITÉ ET TEMPORALITÉ



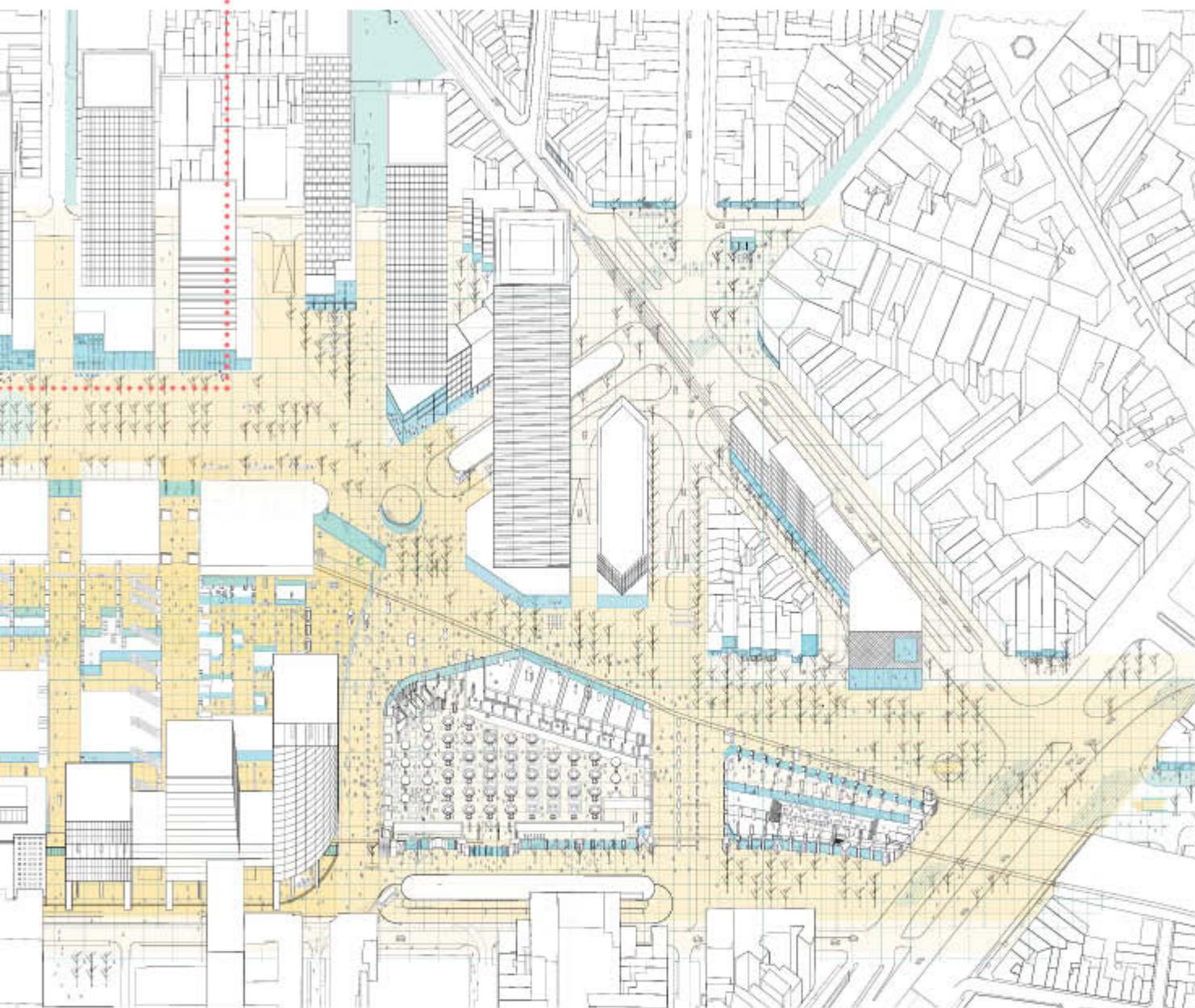




ETAT II

DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE GARE
"CÔTÉ SENNE" À L'HORIZON 2025, DONT L'ÎLOT
DES DEUX GARES, L'ÎLOT FRANCE BARA ET
L'ÎLOT MARCHANDISES

ETAT II | ETAT I



ETAT I

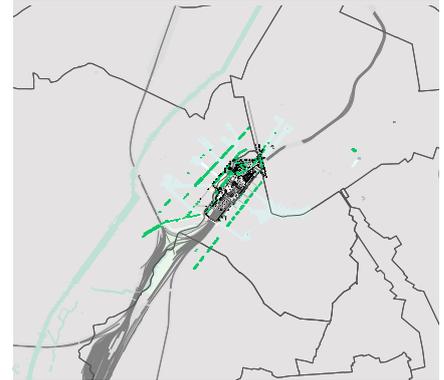
PROJETS ET ORIENTATIONS SUR LA
TRANSFORMATION DU QUARTIER DE GARE À
L'HORIZON 2018-2020

CONDITIONS DE RÉUSSITE DU SCHÉMA DIRECTEUR

PPAS

Le Schéma directeur doit s'incarner dans des documents réglementaires permettant à tous les acteurs de s'inscrire dans ce grand projet dans une sécurité juridique partagée.

Un PPAS intercommunal doit être lancé suite à l'approbation de ce schéma directeur sur le périmètre de l'ETAT I et étendu ensuite à l'ETAT II (suite aux études sur la transformation de l'arrière gare et l'intégration éventuelle de la gare internationale).



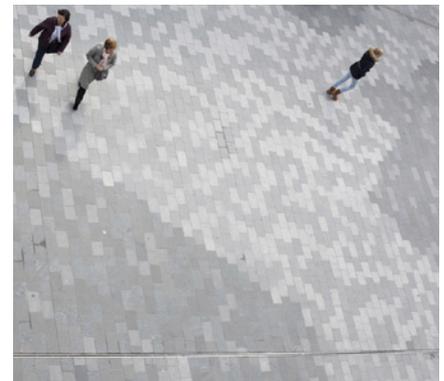
ACTUALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

En parallèle à l'élaboration du PPAS, les orientations prises par le schéma directeur doivent être ajustées en fonction de l'évolution des expertises sur les contraintes techniques liées à chaque projet, de la mutation anticipée de certains îlots, du phasage général du développement du territoire de gare. En particulier, les développements de l'îlot France Bara et de l'îlot des deux gares doivent être précisés pour les amener à un stade opérationnel avant la fin de l'élaboration du PPAS.



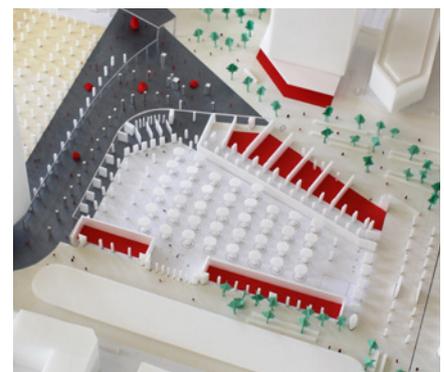
AVP ESPACE PUBLIC

Il faut envisager une mission d'Avant Projet des espaces publics de l'ETAT I de telle façon à ce que les différents protagonistes sur le site puissent travailler autour d'un document d'assemblage et de repérage des actions des différentes maîtrises d'ouvrage. L'AVP des espaces publics permet de régler les limites de prestation des différents acteurs qui vont intervenir sur le site, la cohérence spatiale, les continuités physiques à assurer, les niveaux topographiques des différents espaces, etc.



SUIVI DE PROJETS DE L'ETAT 1

Les projets décrits dans l'ETAT I devront être développés en très forte articulation avec l'Urbaniste en chef. Les systèmes d'ateliers « Urbaniste en chef » seront poursuivis et devront permettre de construire une co-production efficace permettant à toutes les parties de garantir les qualités attendues.



LA CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ DE GESTION DES ESPACES PUBLICS DU QUARTIER BRUXELLES MIDI

Il est très fortement conseillé qu'une Société de Gestion des Espaces Publics du Quartier Bruxelles Midi puisse voir le jour dans un horizon que nous fixons à 2016. Celle-ci devra trouver des accords et des partenariats avec la SNCB (gestion des espaces gare). Il est proposé de travailler en atelier à sa constitution avec l'ensemble des acteurs concernés.



UNE PROGRAMMATION AMBITIEUSE ET COHÉRENTE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER HABITANT DE BRUXELLES MIDI

Une mission de programmation globale des rez-de-chaussée est en cours, notamment sur les espaces concernés par l'ETAT I. Cette réflexion doit pouvoir être poursuivie et renforcée que ce soit dans les contenus ou sur les formes de montages qu'il faut envisager.



LA CONSTITUTION D'UN CONCEPT HABITANT POUR LE QUARTIER BRUXELLES MIDI

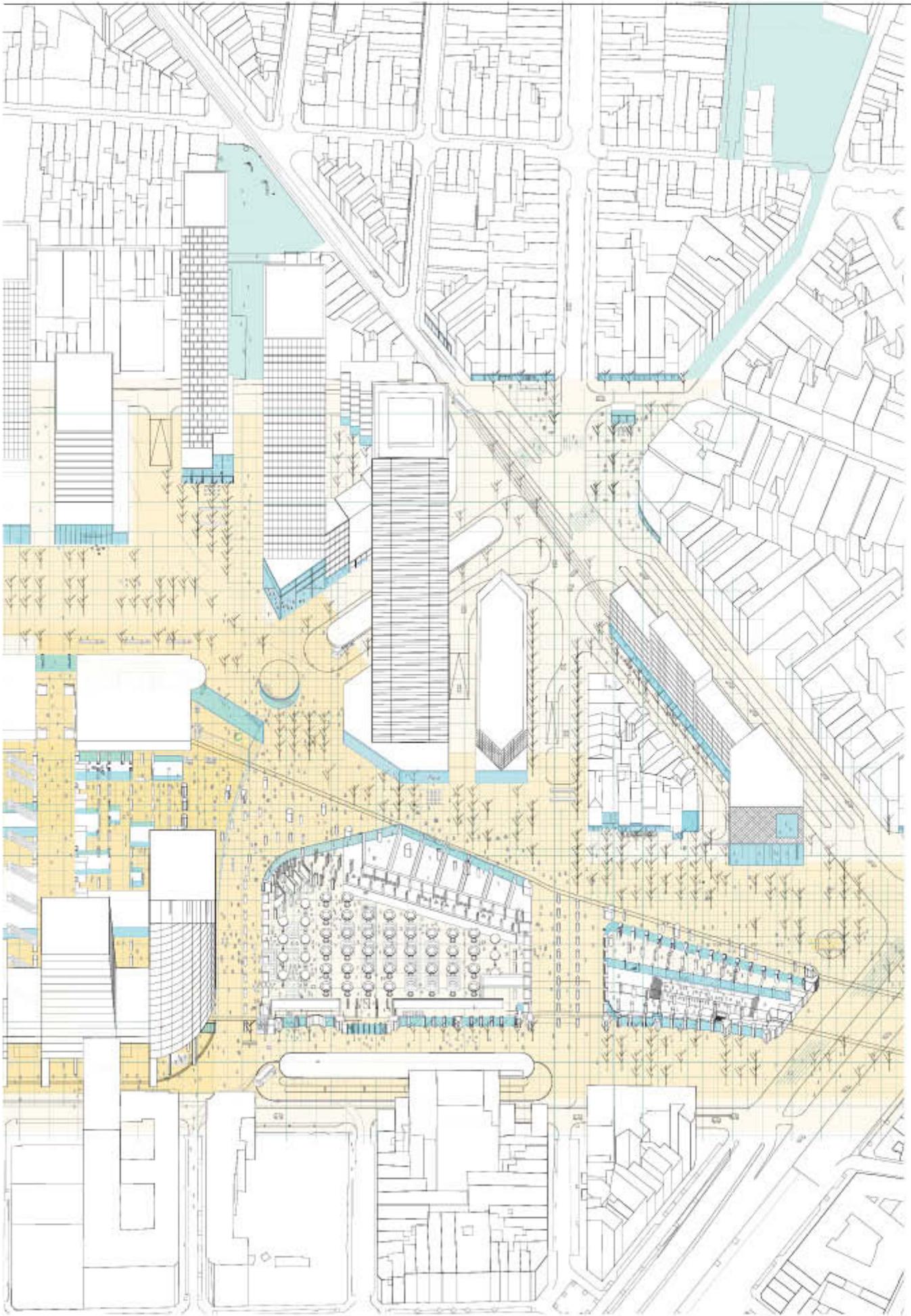
Nous avons introduit cette notion de « gare habitante » et donc d'un concept habitant à décliner spatialement dans le périmètre élargi de la gare Bruxelles Midi. Nous proposons qu'une plate-forme associant les communes concernées, la Région, le Maître architecte, les sociétés publiques de production de logement, les développeurs privés et l'urbaniste en chef continuions à travailler à l'émergence d'une méthodologie, d'une plate-forme d'échanges pour aller à plus long terme à une entité plus opérationnelle chargée de penser le développement urbain du quartier à partir de la qualité et de la diversité des logements pourvus.



UN CERCLE DE QUALITÉ ARCHITECTURALE POUR LE PROJET BRUXELLES MIDI

Enfin, un cercle de qualité architecturale peut être constitué permettant de garantir l'ambition du projet tant dans les formes urbaines produites, dans les formes architecturales proposées que dans la nécessaire mixité programmatique recherchée. Il ne s'agit pas d'une entité opérationnelle mais d'un groupement d'experts qui veillerait ponctuellement aux principes énoncés par le schéma directeur par exemple par l'organisation et la délibération de concours pour les projets.





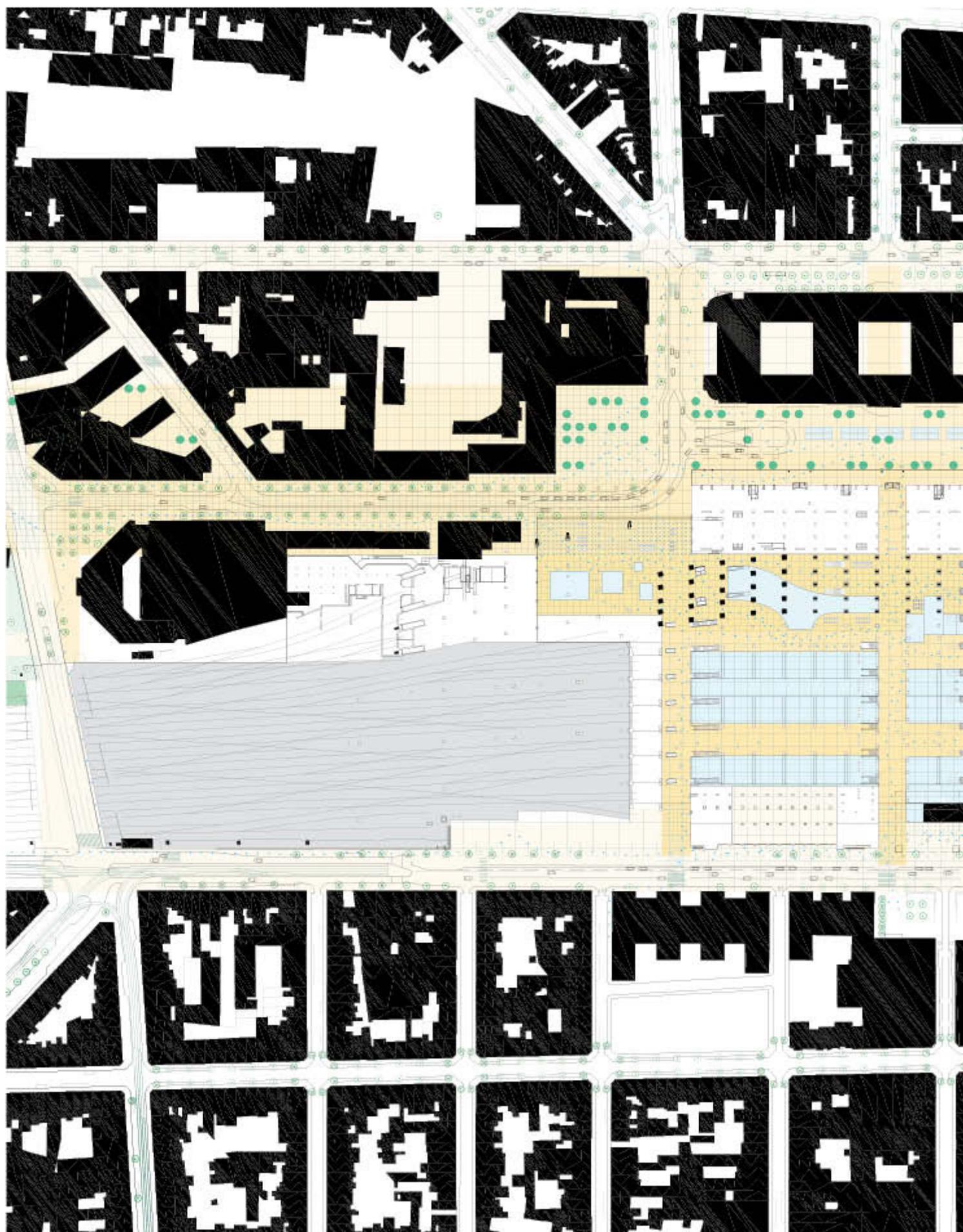
ETAT 1 (2018-20)

L'Etat 1 ou premier état de complétude est fixé à partir de la date de livraison du projet Constitution. Une fois le tramway enterré, la rue couverte libérée et le pôle multi-modal réorganisé la surface d'échanges peut se déployer et mettre en cohérence les nouveaux ensembles urbains développés.

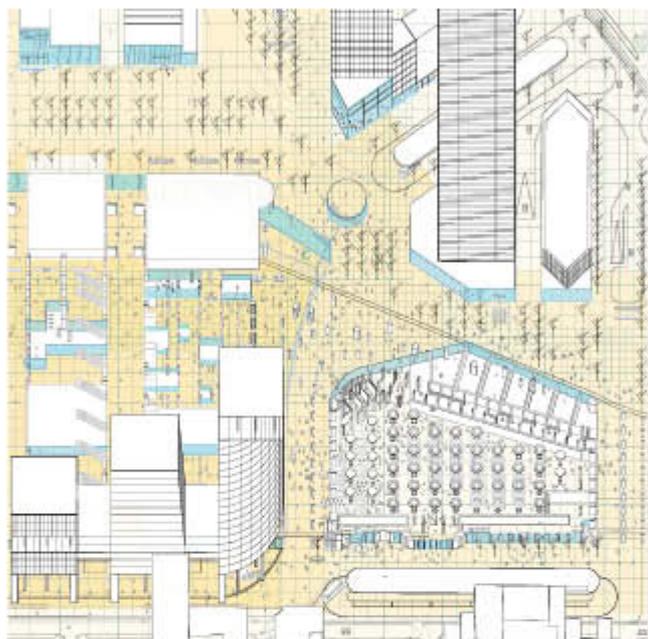
Ces premiers développements et premières réalisations sont à la fois des projets de requalification des espaces publics, des projets de réhabilitation d'infrastructures ferroviaires, de régénération de bâtiments existants, des constructions de logements et de nouvelles tours de bureaux. Ils participent tous à leur échelle à l'inscription durable d'une nouvelle identité pour le quartier de gare Bruxelles Midi.

Ces projets, dont les grands principes sont affichés ci-après, sont à affiner et à développer avec leurs porteurs. Mais chacun d'entre eux doit comporter toutes les conditions indispensables à la construction d'une gare habitante, à la fois par leur programmation, leur implantation au sein de la surface d'échanges, leurs gabarits, et les qualités architecturales qu'ils développent.

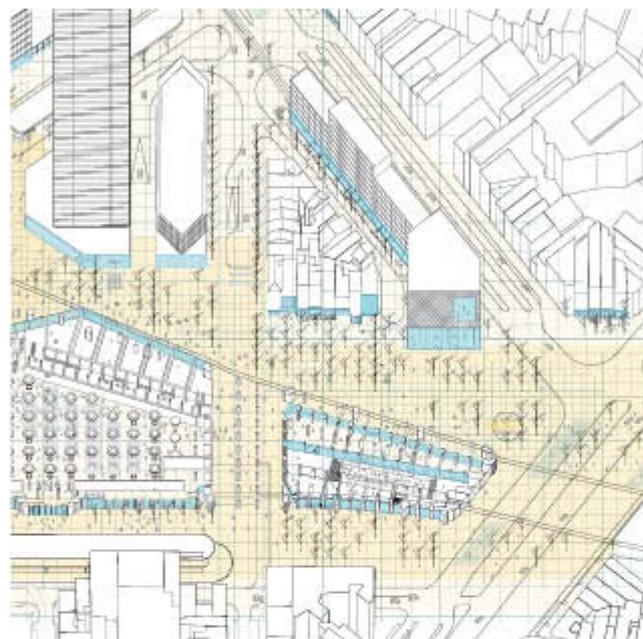
Dans certains espaces autour de la gare, des usages temporaires peuvent être envisagés afin d'aider à la requalification rapide du quartier et de son image. Il ne s'agit pas d'être contre-productif par rapport à l'ambition de sa revalorisation avec des programmes trop alternatifs mais plutôt de permettre aux habitants de se réapproprier le quartier avant même la complétude de l'Etat 1. Les initiatives habitantes, autour par exemple du caractère forain présent dans le quartier, ou autour du concept de village alimentaire accéléreront la réhabilitation des lieux. Des moments de fête, des événements ponctuels pourront être par exemple organisés au sein du petit quadrilatère en l'attente d'une programmation de 'résultat' basée sur le développement préalable du grand quadrilatère, de l'équipement sur Jamar et de la pépinière. On peut également envisager que l'ouverture de certains espaces comme le grand quadrilatère s'échelonne dans le temps afin que leur réappropriation débute avant la libération de la rue couverte. Enfin, des structures légères peuvent être installées, des kiosques de restauration place Horta par exemple, afin d'anticiper la mutation des skyline bas et l'animation de l'espace public.







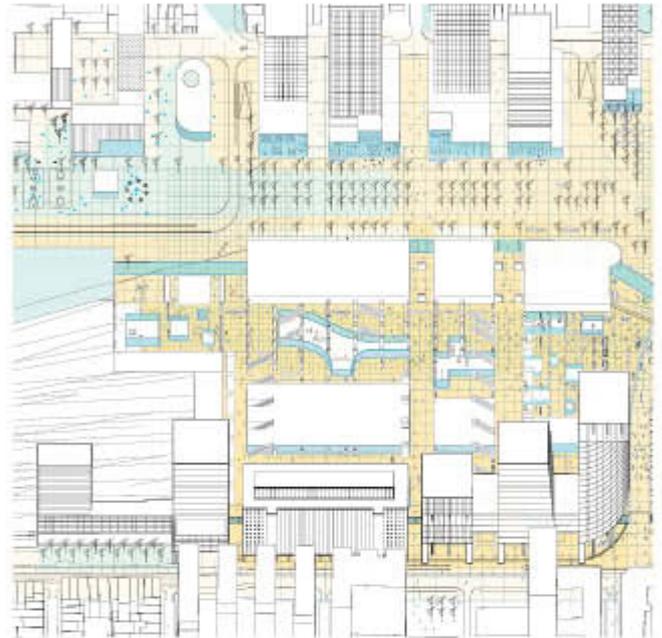
PÔLE MULTIMODAL
LOBBY / RUE COUVERTE
GRAND QUADRILATÈRE
TOUR DU MIDI



BOULEVARD DU MIDI
ESPLANADE DE L'EUROPE
PETIT QUADRILATÈRE
IMMEUBLE JAMAR



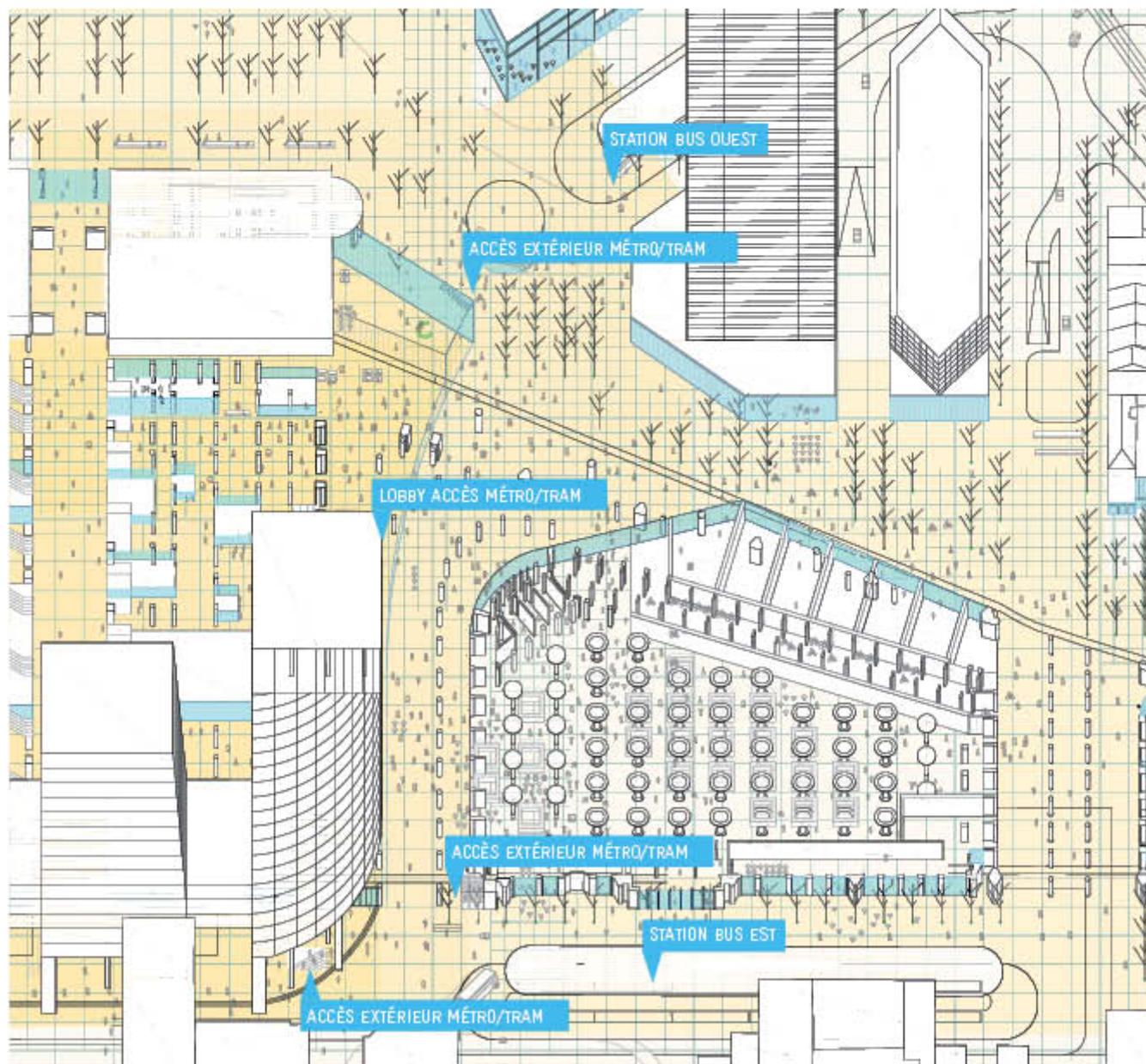
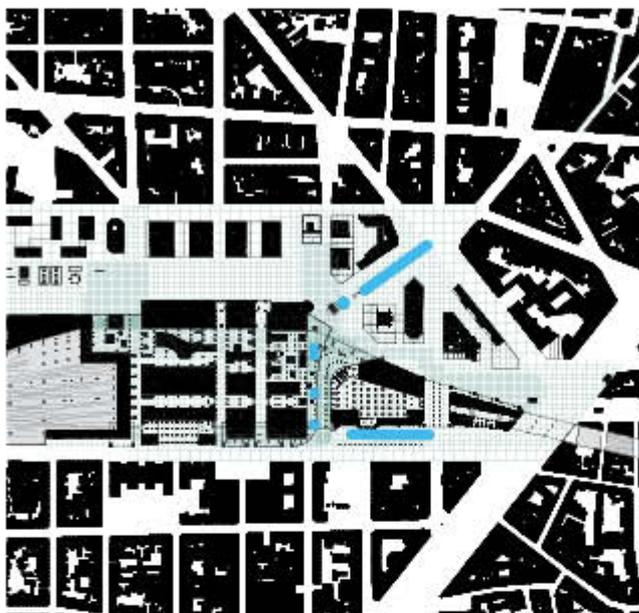
VICTOR
PLACE BARA



FONSNY 1
TRI POSTAL
FONSNY 2

PÔLE MULTIMODAL

Nom de bâtiment : Pôle multimodal
Année : 2018 - 2020
Fonction(s) : Stations de bus, accès tram et métro
Caractéristiques et prescriptions : Développement d'un croissant de mobilité qui aligne dans un même mouvement l'ensemble des terminus de bus et des accès aux trams et métros dans un souci de lisibilité et de visibilité optimales. Un jalonnement logique et clair en découle. Intégration des ces éléments de mobilité dans l'espace public par une définition architecturale appropriée et mise en cohérence avec les développements à proximité: terminus de bus et grand quadrilatère, terminus de bus et socles des tours Victor et Midi.

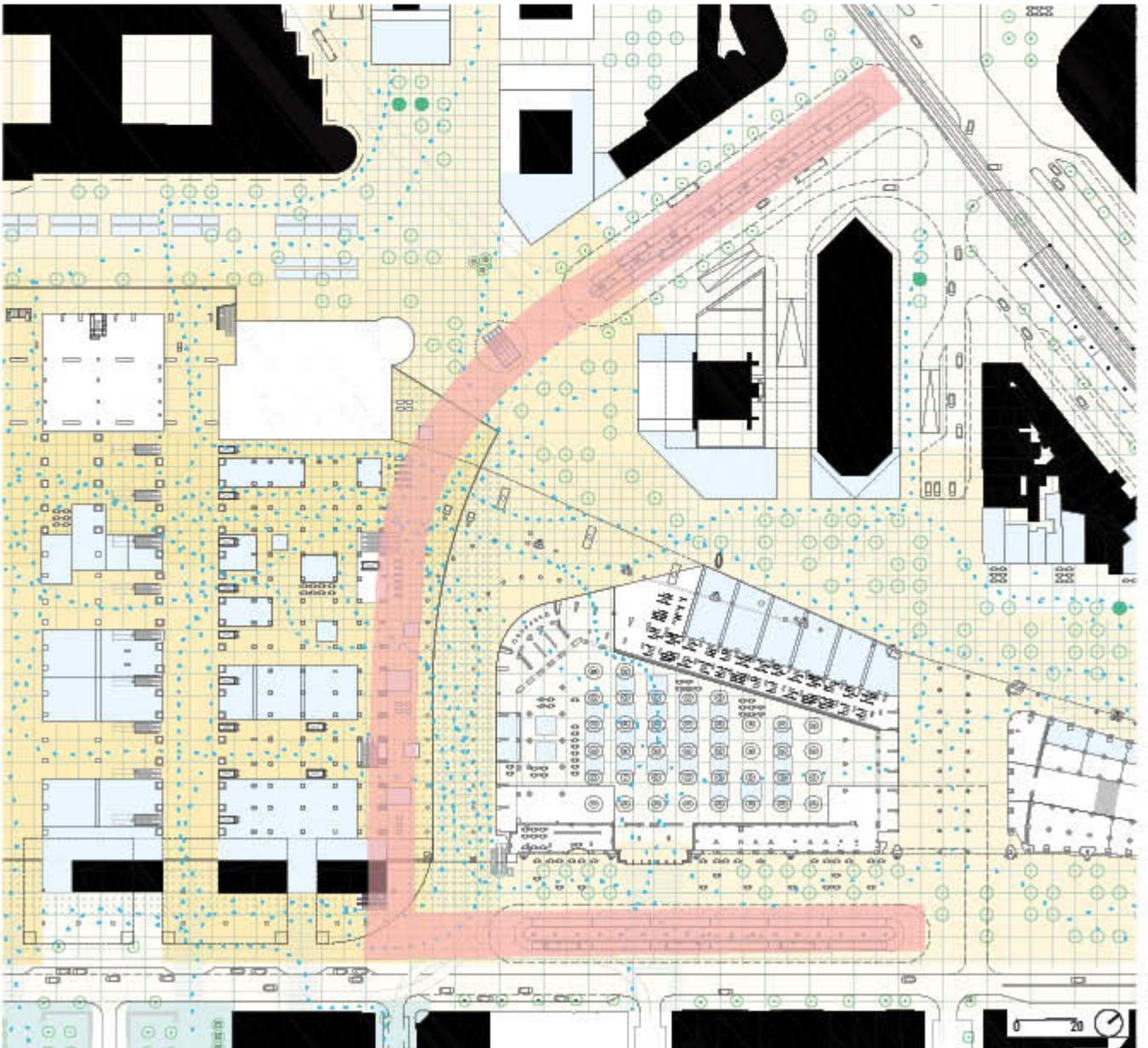




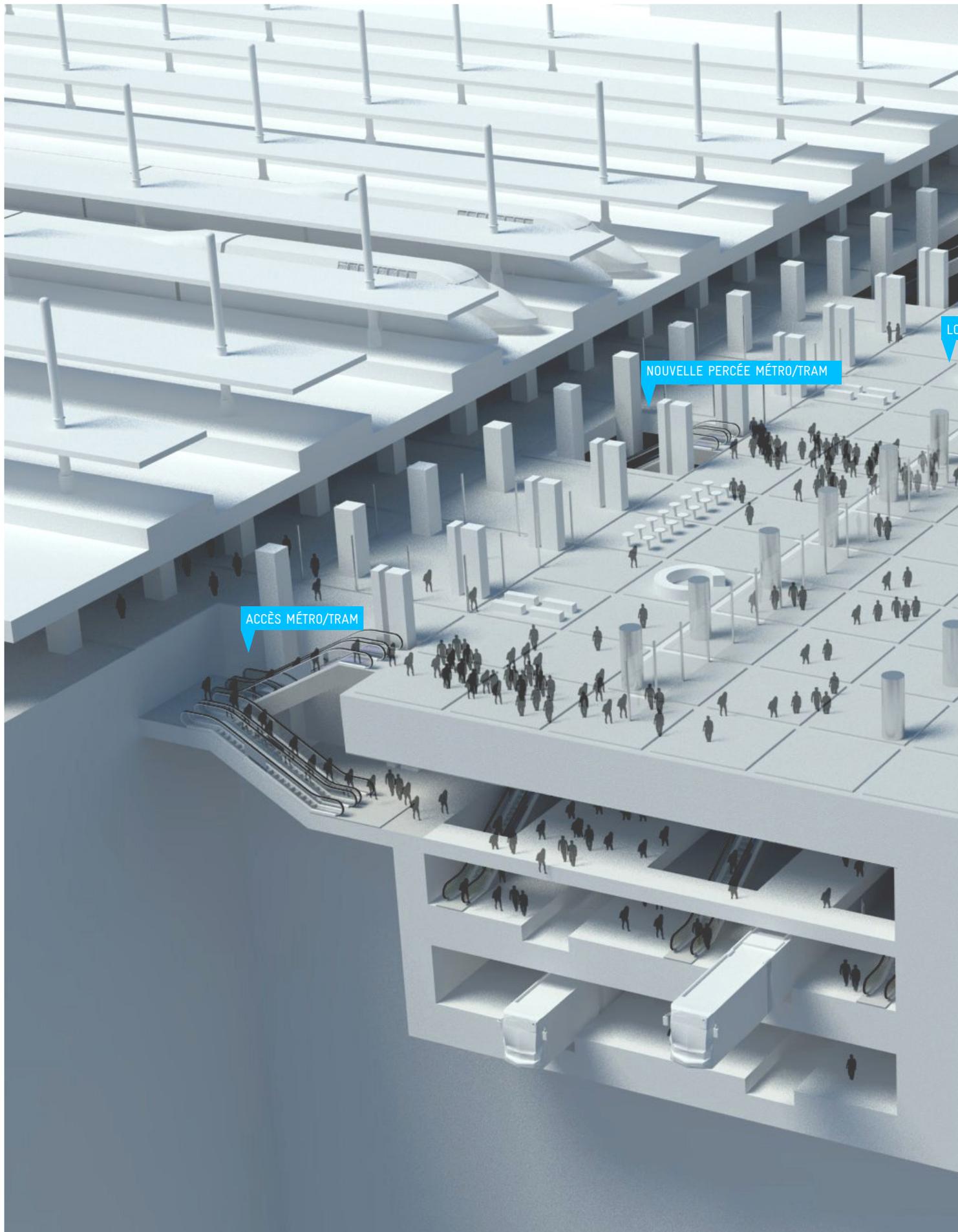
ZAHA HADID - HOENHEIM-NORD STRASBOURG TERMINAL

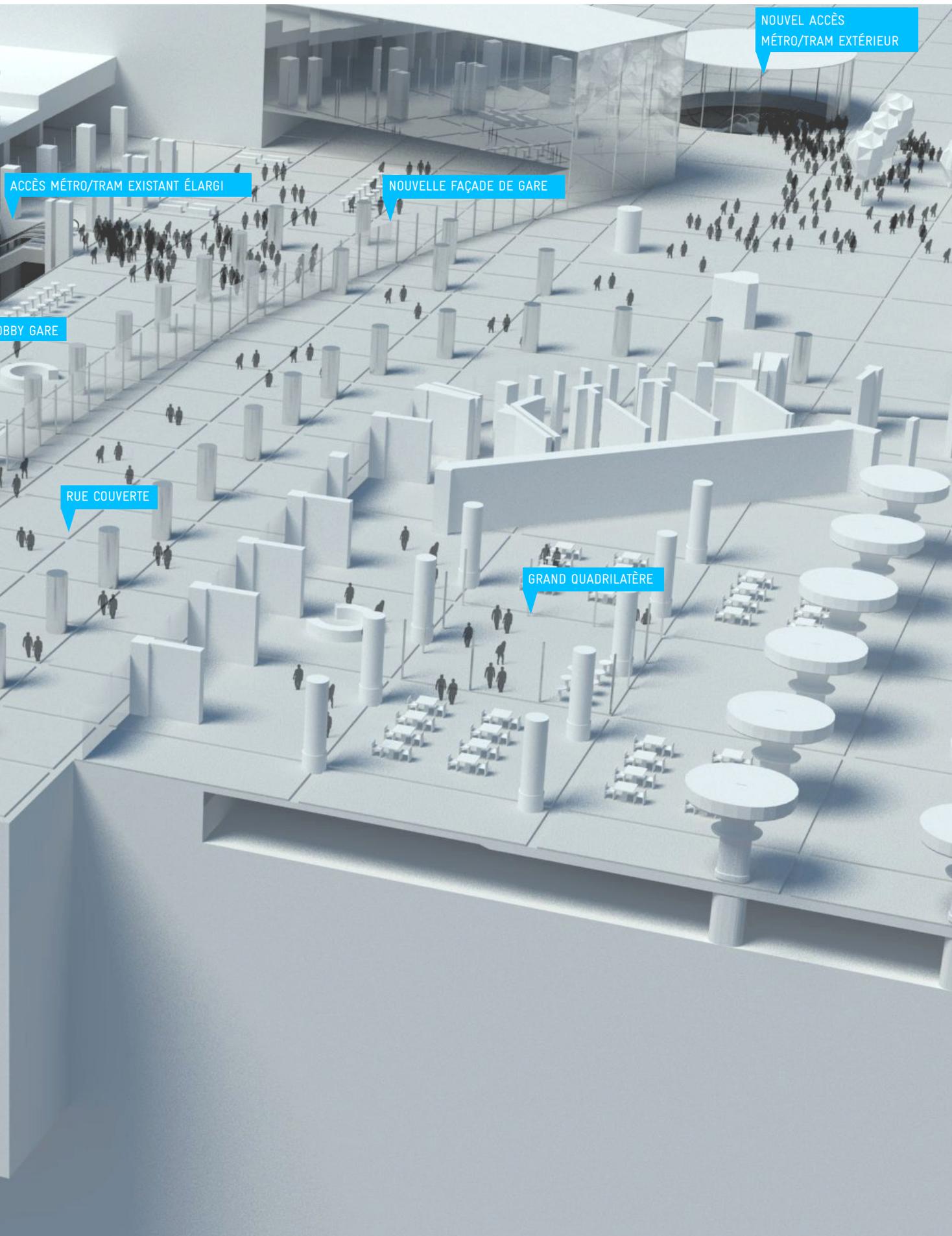


OMA - LA HAYE METRO STATION - DEN HAAG



PÔLE MULTIMODAL





NOUVEL ACCÈS
MÉTRO/TRAM EXTÉRIEUR

ACCÈS MÉTRO/TRAM EXISTANT ÉLARGI

NOUVELLE FAÇADE DE GARE

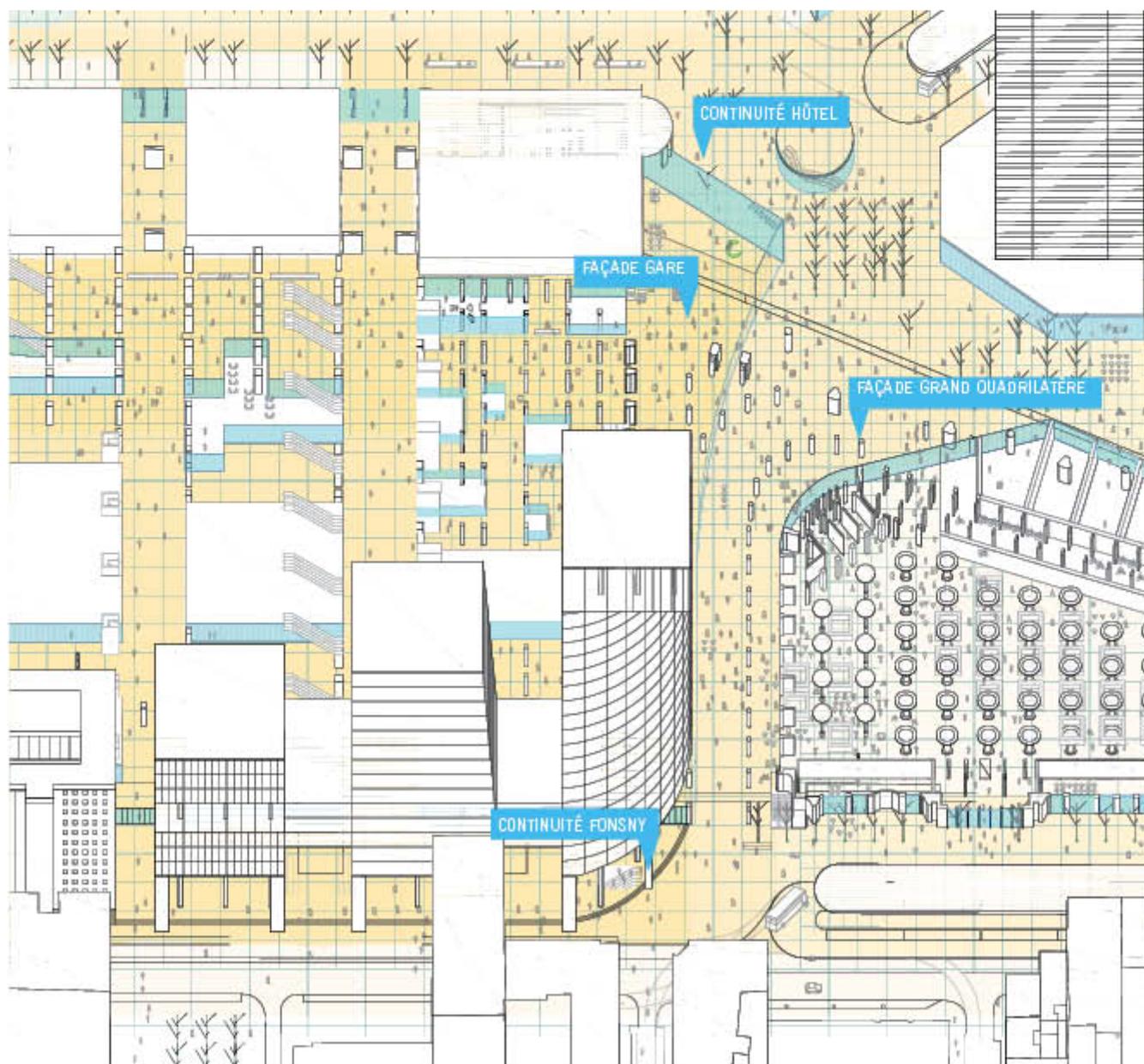
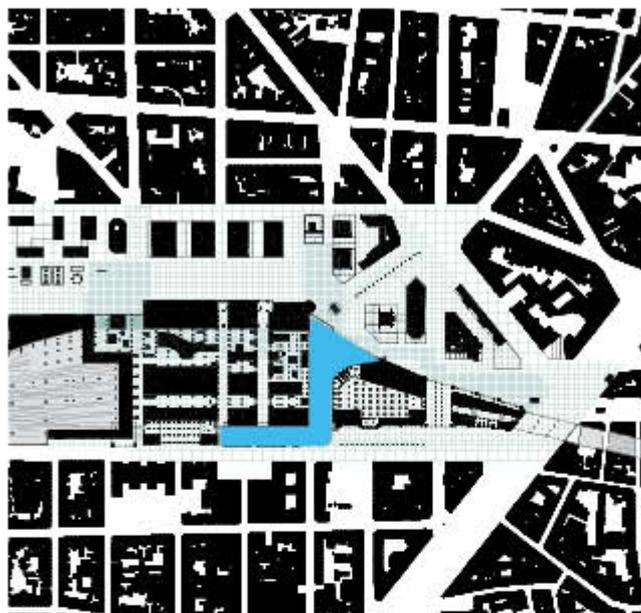
BOBBY GARE

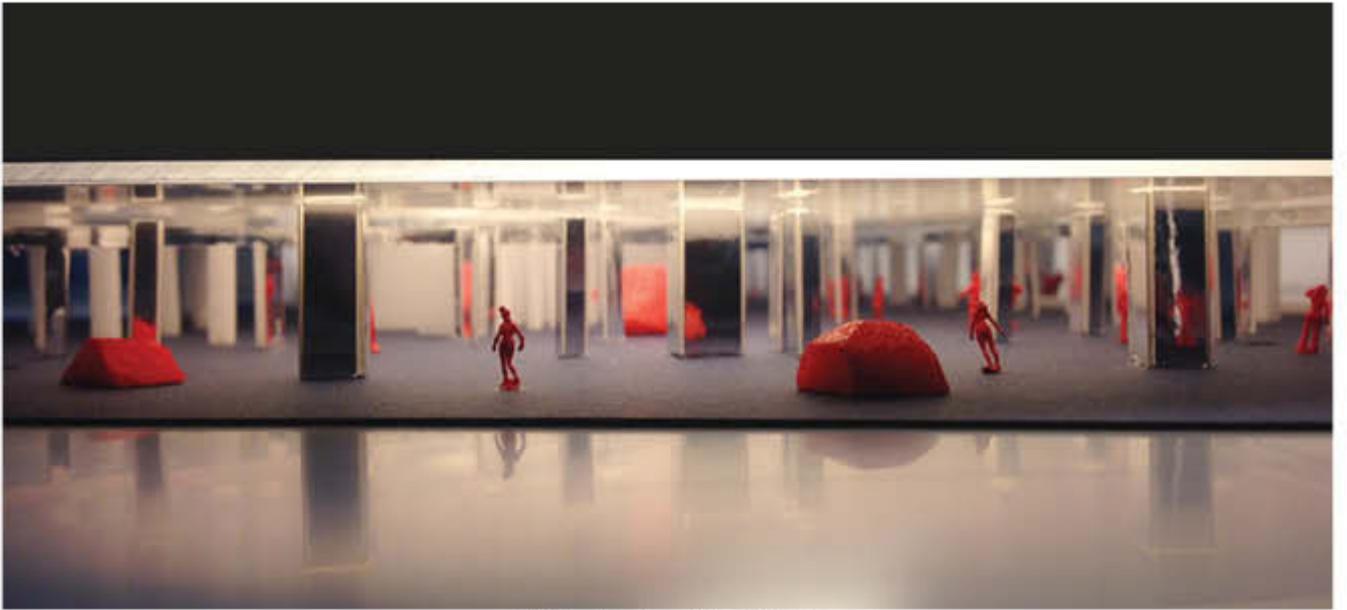
RUE COUVERTE

GRAND QUADRILATÈRE

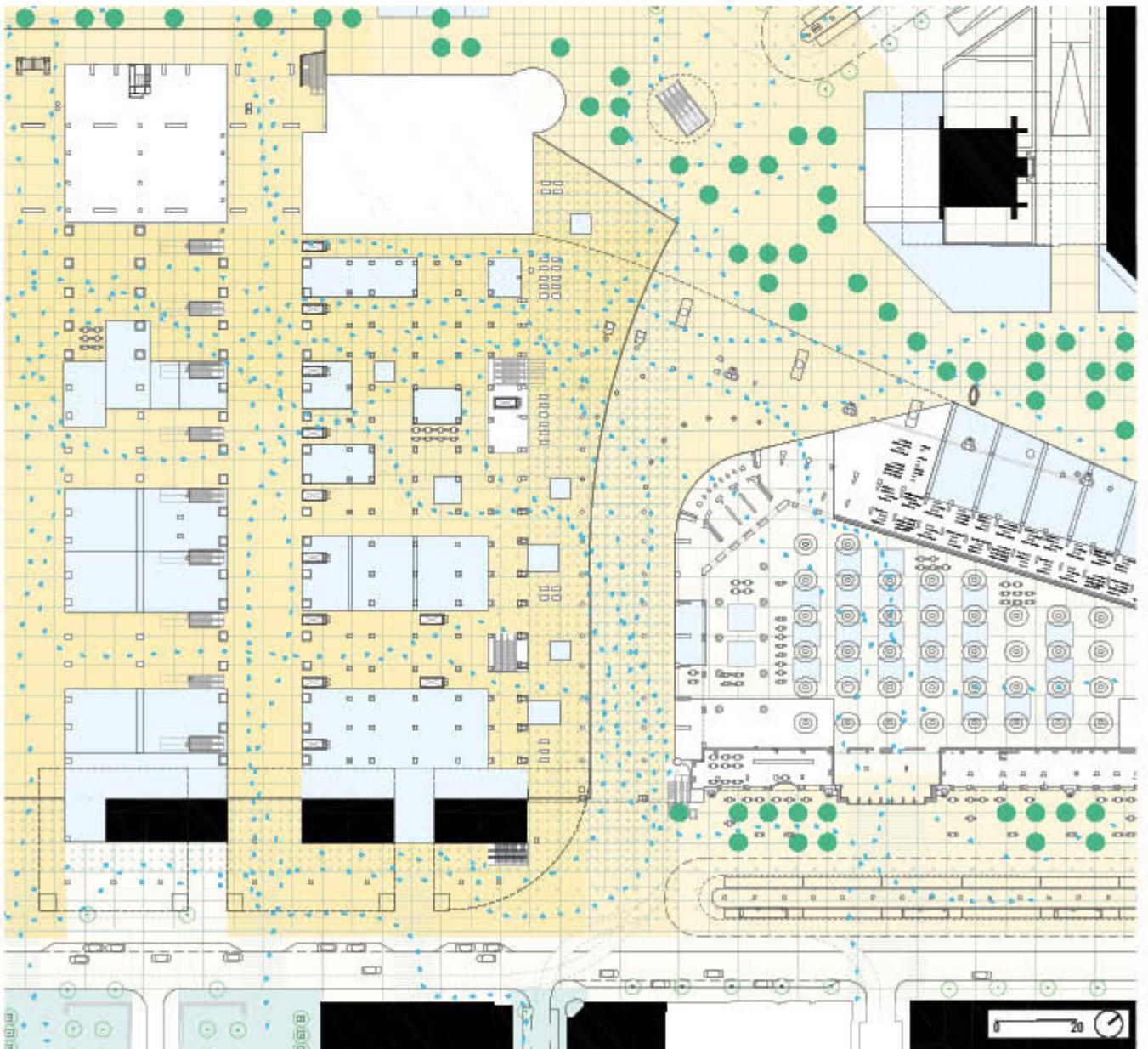
LOBBY / RUE COUVERTE

Nom de bâtiment : Lobby / Rue couverte
Année : 2018 - 2020
Fonction(s) : hall de gare, entrée du grand quadrilatère; lobby d'orientation et d'information, services à la mobilité, espace public d'exception
Caractéristiques et prescriptions : Espace noble et précieux, à la fois intérieur et extérieur, il gère la transition entre l'intérieur de la gare, l'espace public, et l'entrée du grand quadrilatère et de sa halle alimentaire. Il en fait un seul et même environnement continu qui se distingue par un traitement architectural et lumineux spécifique. Il se superpose au pôle multimodal dont il oriente et redistribue les flux, et assure les services à la mobilité .

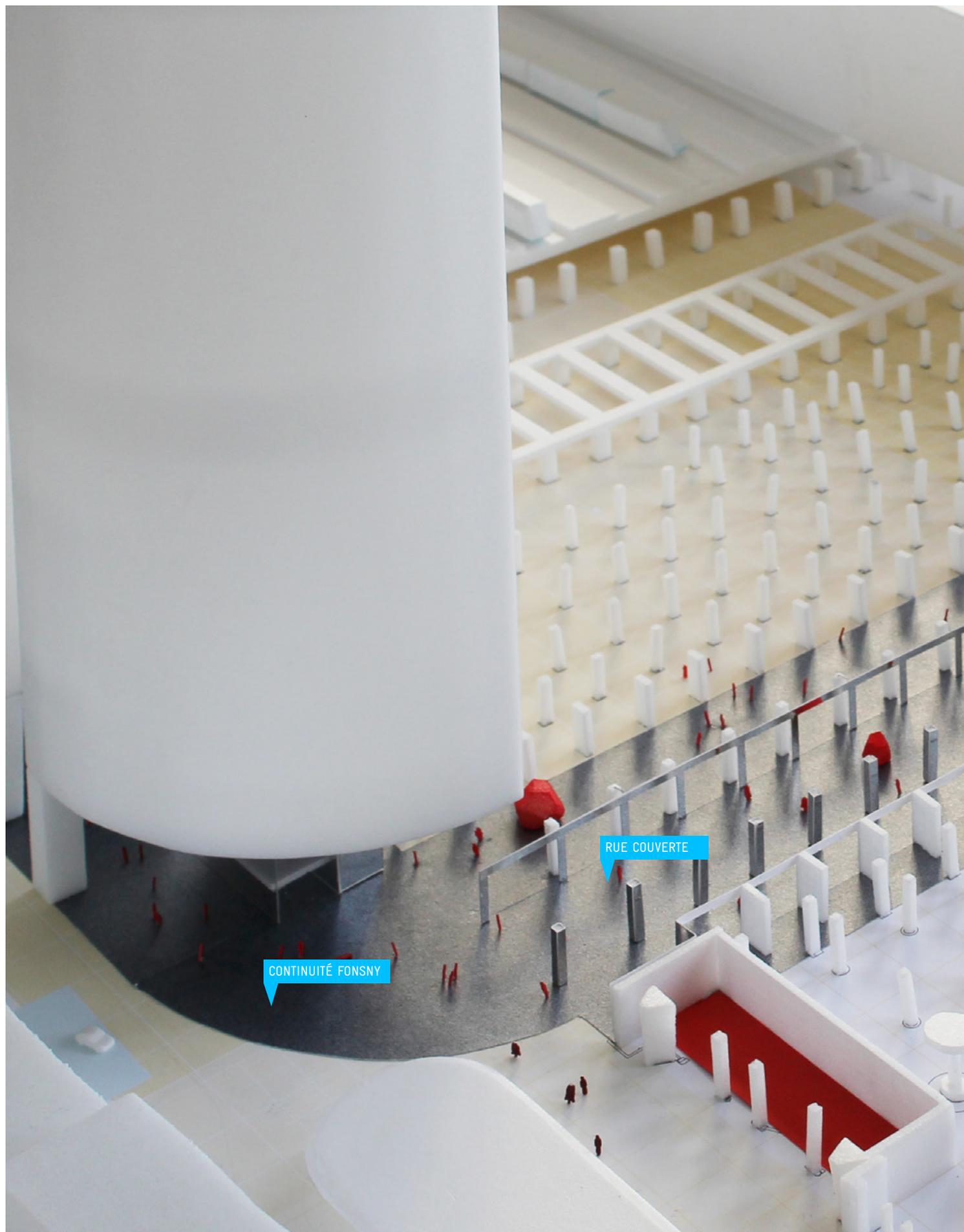


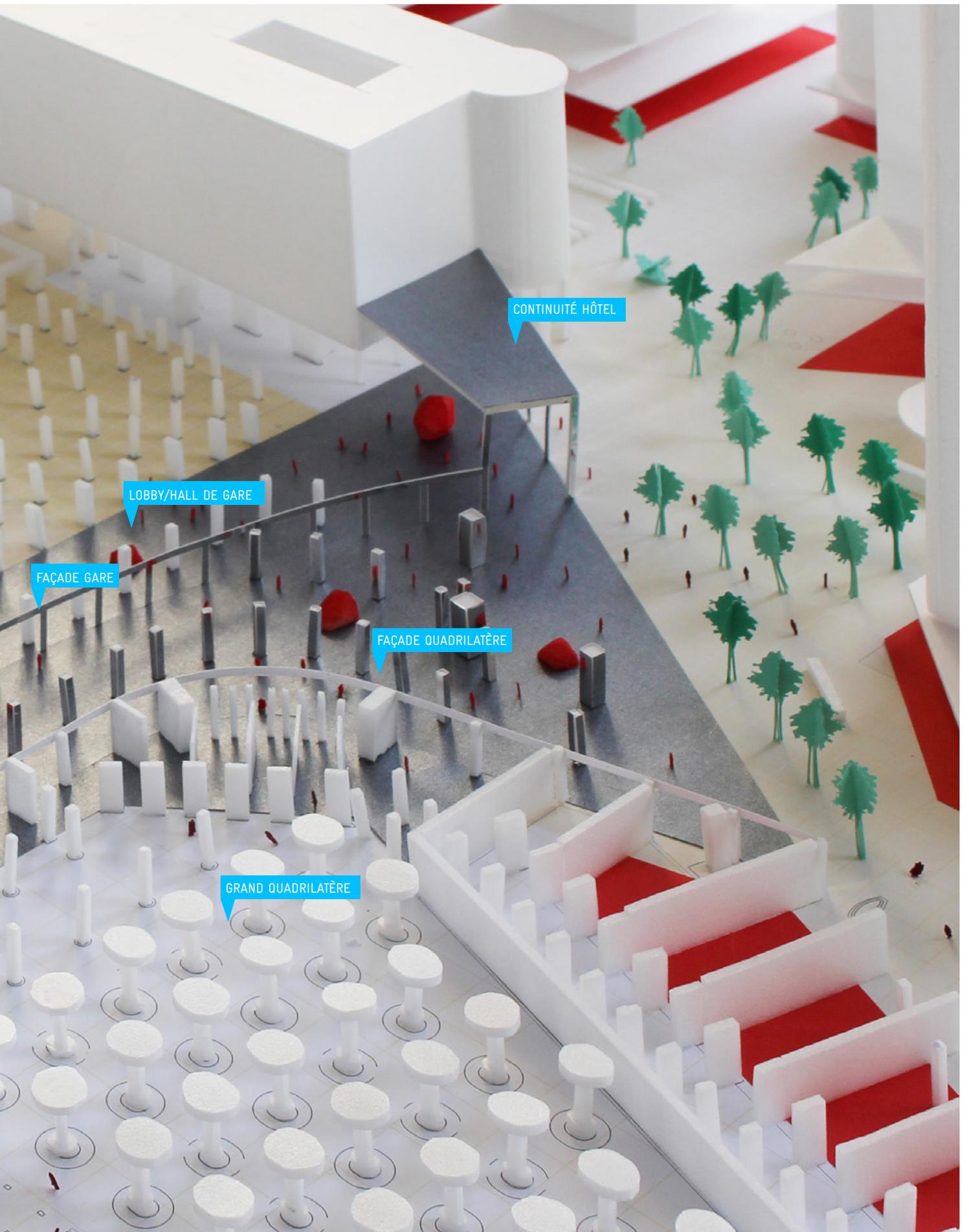


L'AUC - MODEL - RUE COUVERTE



LOBBY / RUE COUVERTE

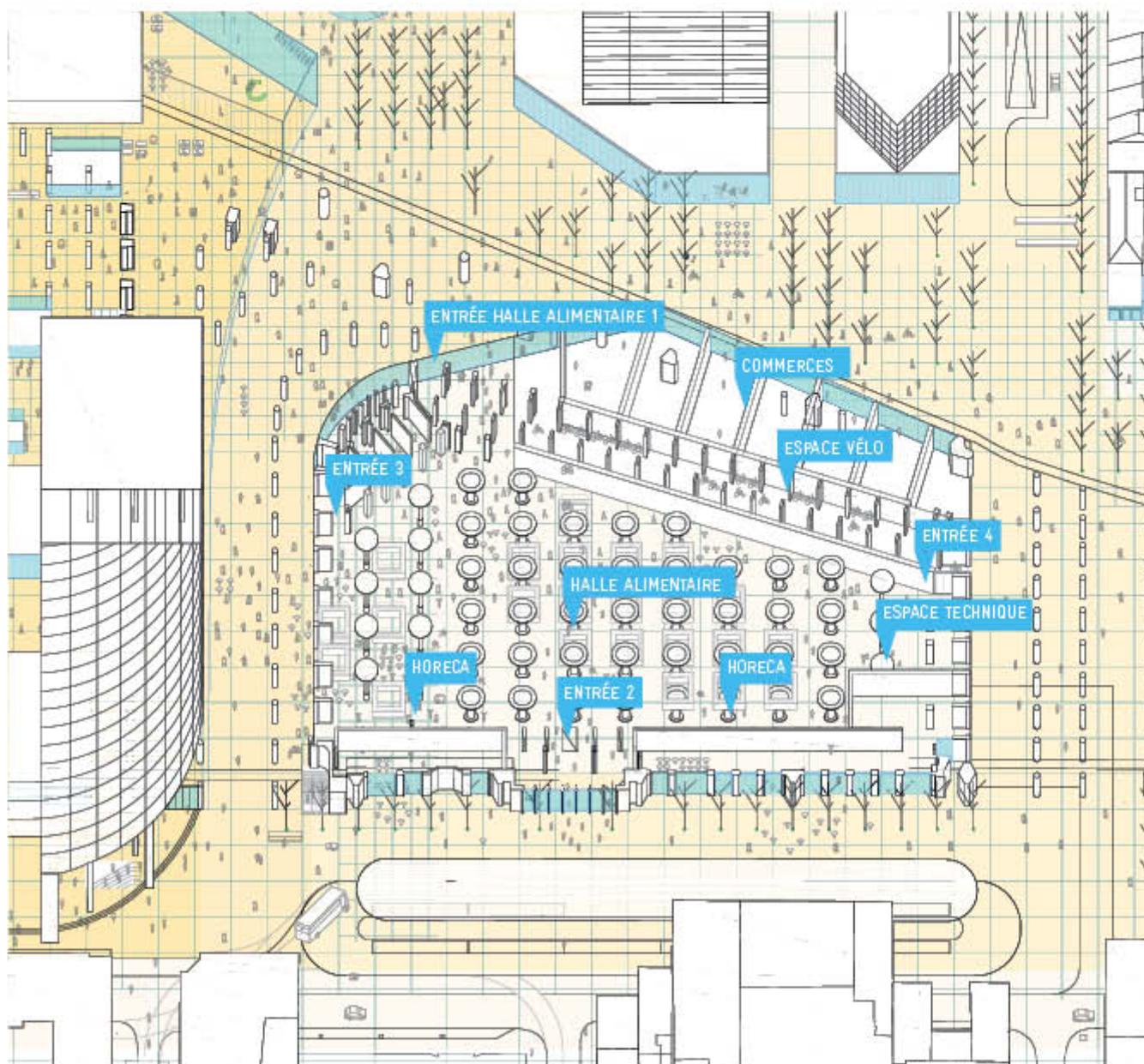
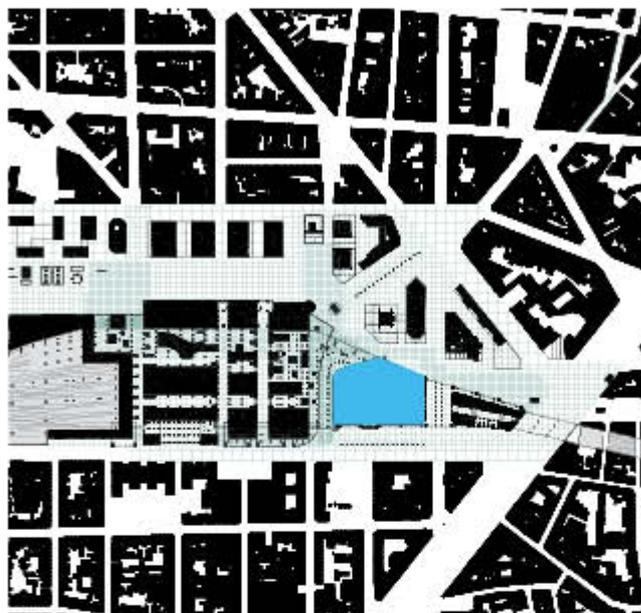




GRAND QUADRILATÈRE

Nom de bâtiment : Grand quadrilatère
Année : 2018 - 2020
Fonction(s) : Halle alimentaire, espace vélo (parking + réparation) + commerces et horeca
Caractéristiques et prescriptions : Espace infrastructurel réouvert au public dans sa totalité.
Contraintes techniques à étudier précisément, régénération en fonction sur la base du minimum d'altération et de dissimulation de la structure et des qualités originelles.
Travaux d'insonorisation indispensables.

COMMERCES/SERVICES 9000M ²	EQUIPEMENTS 1500M ²	TOTAL 10500M ²
--	-----------------------------------	------------------------------

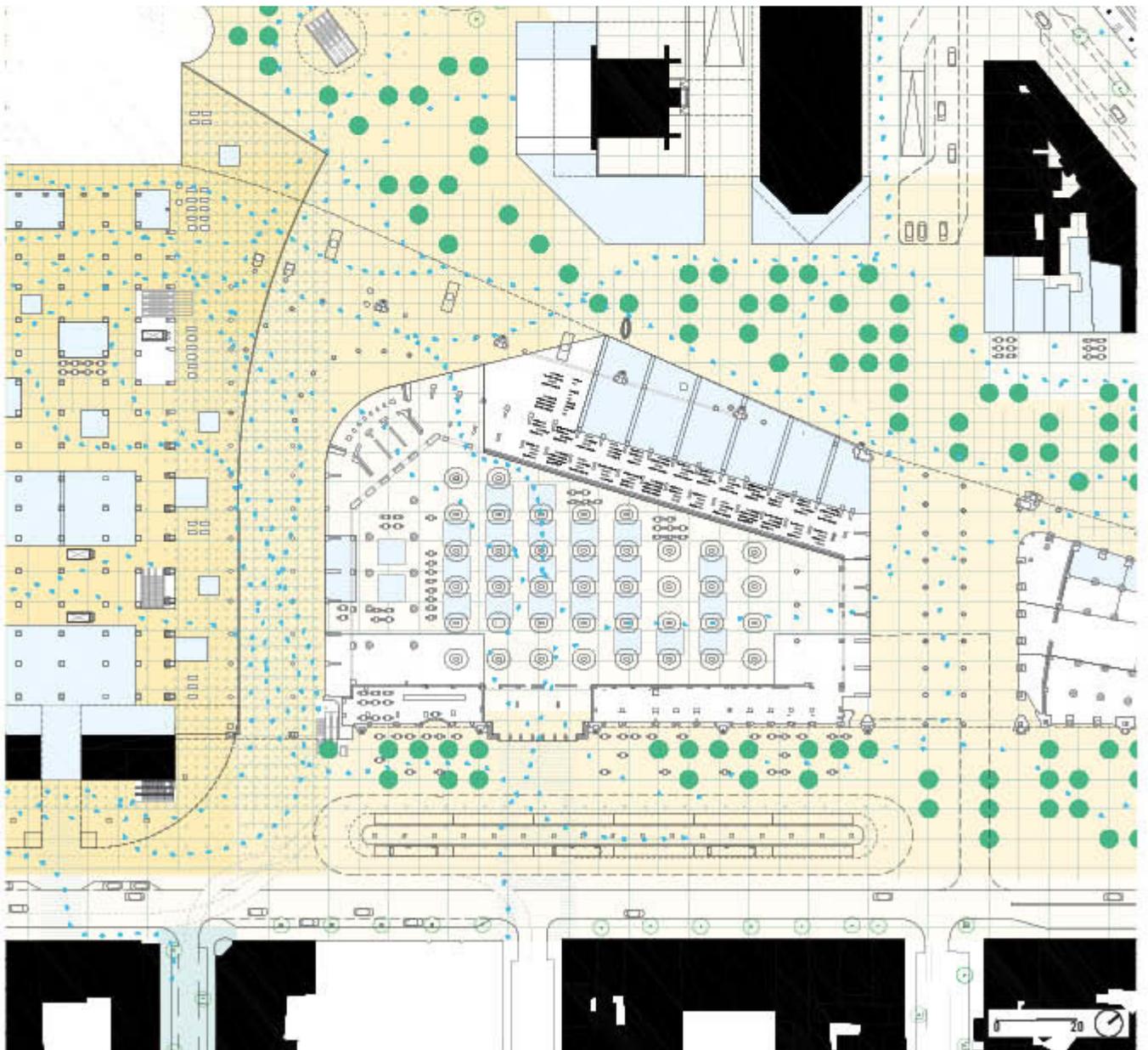




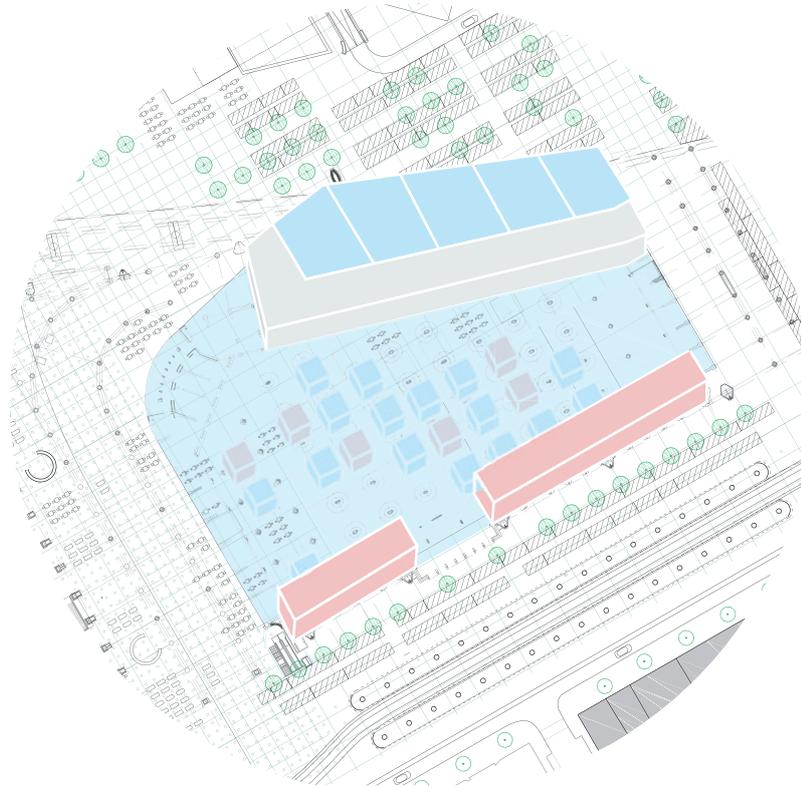
EM2N - RÉNOVATION - ARCHES DU VIADUC - ZÜRICH



'LOOK MUM NO HANDS!' CYCLE CAFE - LONDON



RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE

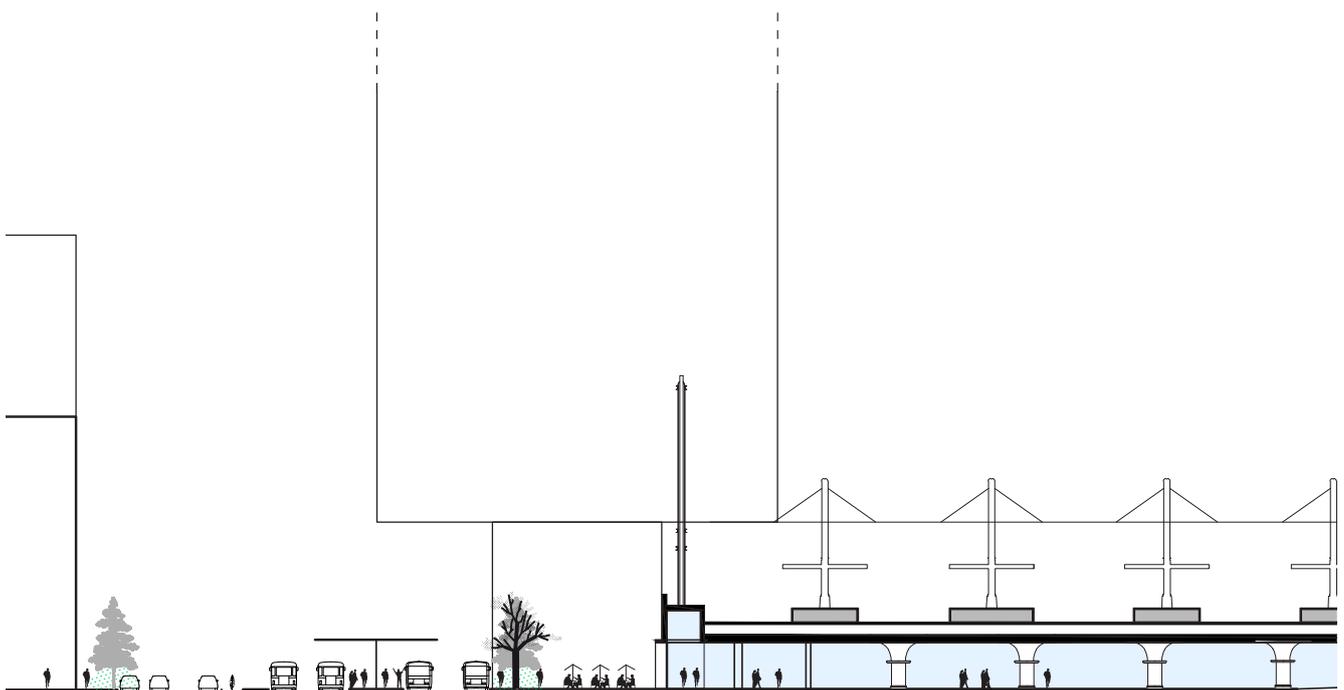


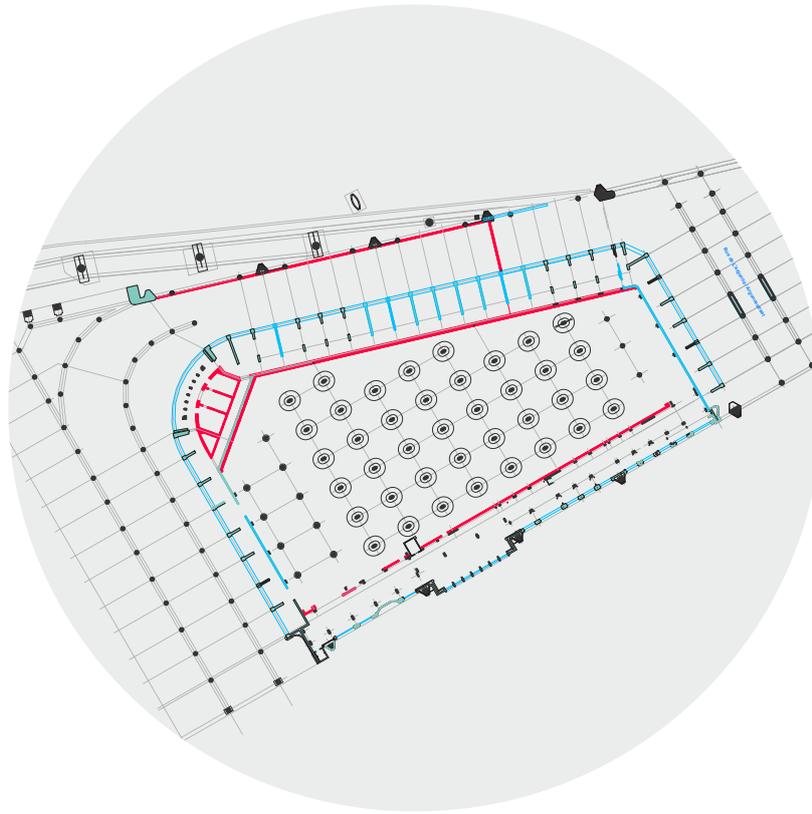
COMMERCE: 1500 M²

ESPACE VÉLO: 1500M²

HALLE ALIMENTAIRE: 6000M²

HORECA: 1500M²





■ STRUCTURE INTOUCHABLE

■ MURS PERFORABLES À 20% *

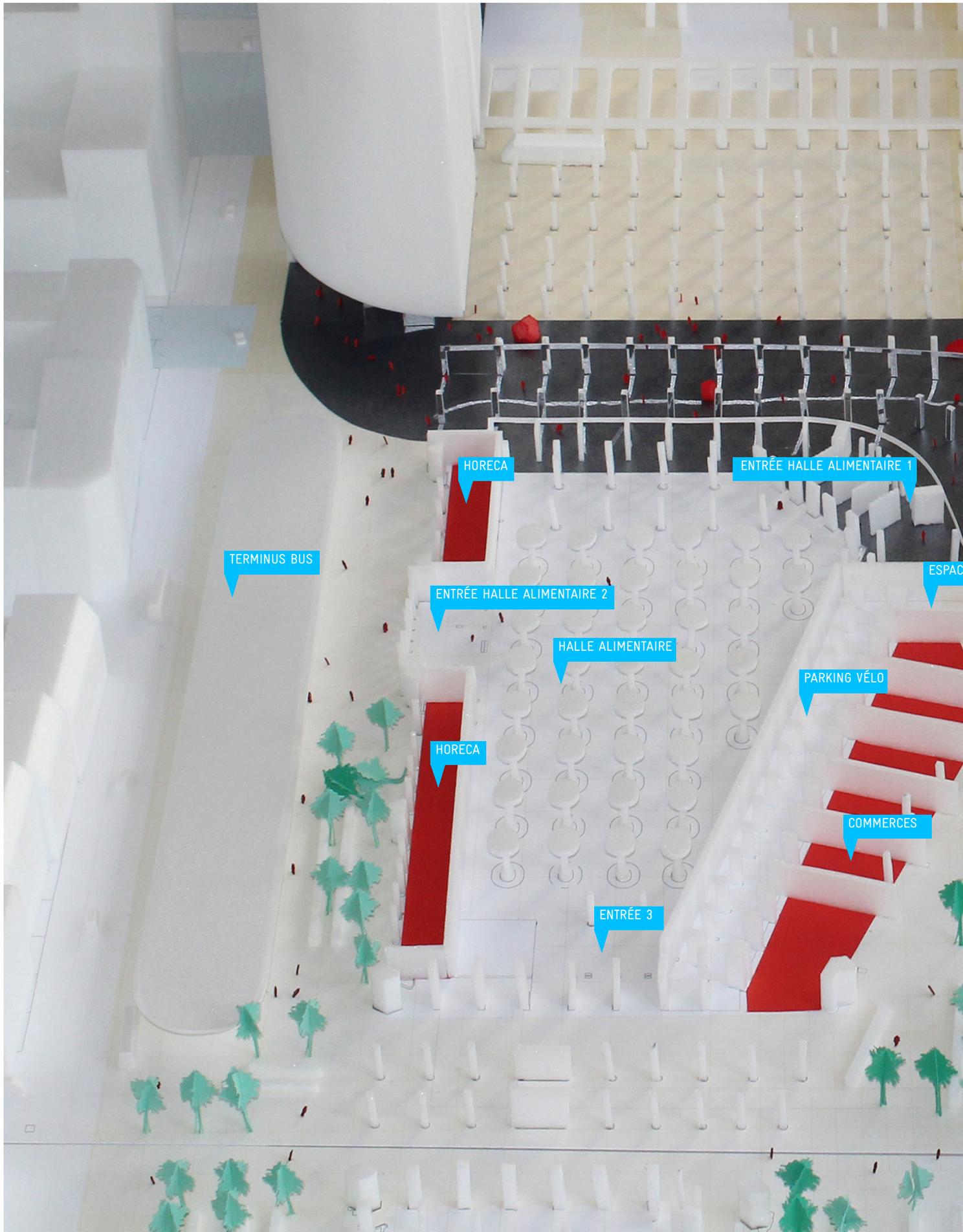
■ MURS MODIFIABLES PONCTUELLEMENT

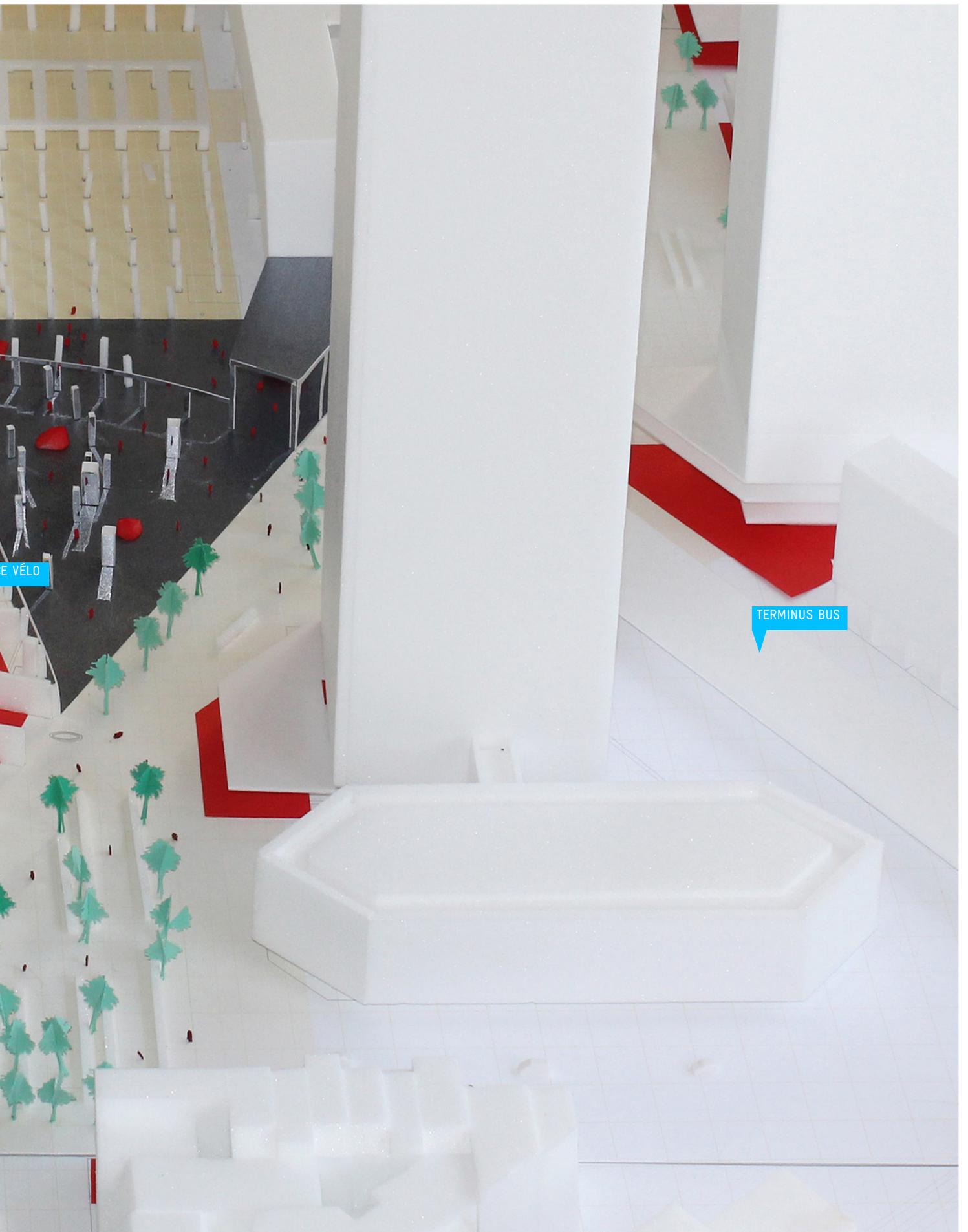
* Contraintes techniques annoncées par la SNCB dont les modifications possibles doivent être évaluées au regard de données structurelles et d'évaluations financières précises, et du développement programmatique envisagé du grand quadrilatère.



PEÑA ARCHITECTURE - MINI MALL - ROTTERDAM

GRAND QUADRILATÈRE

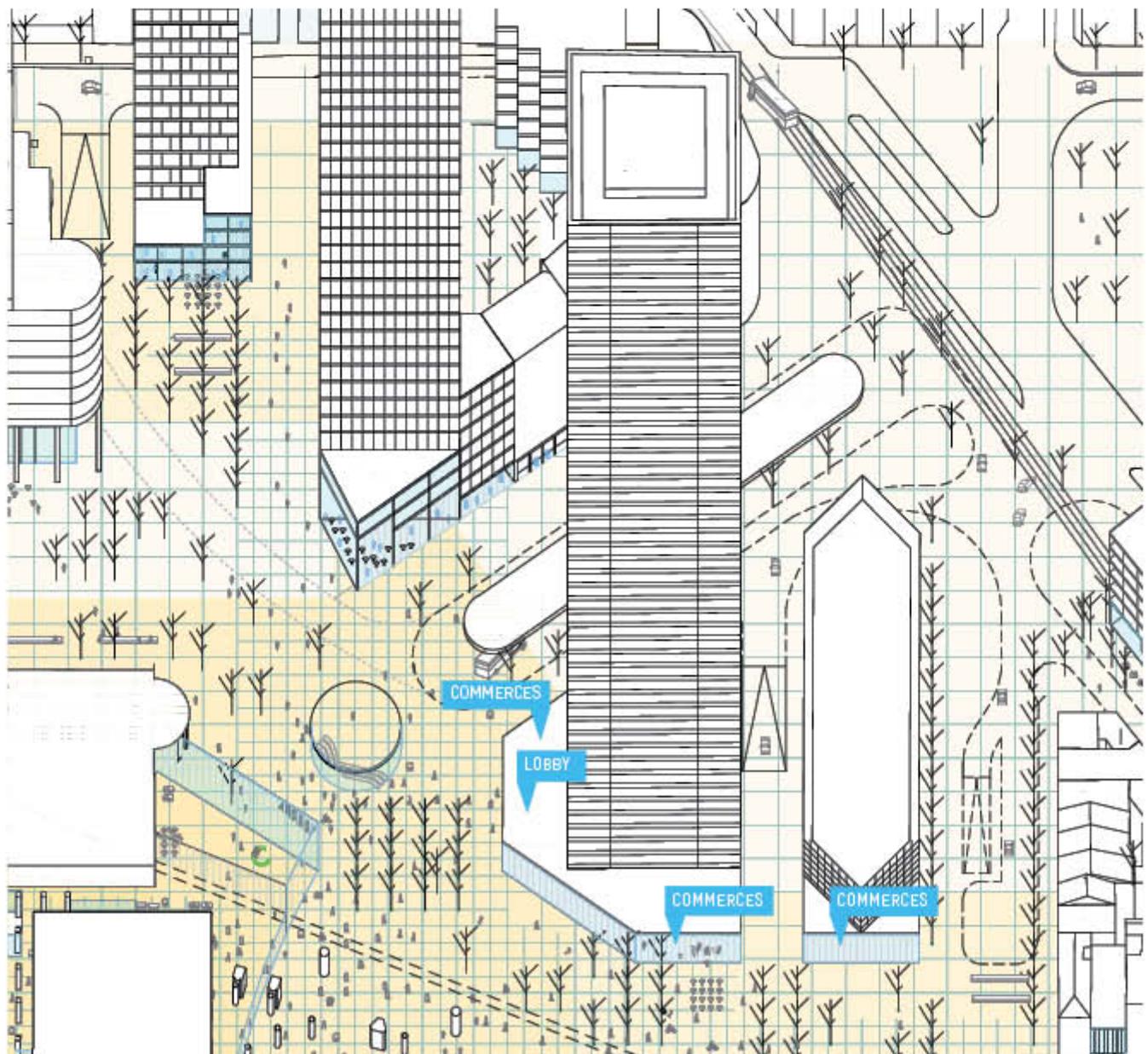
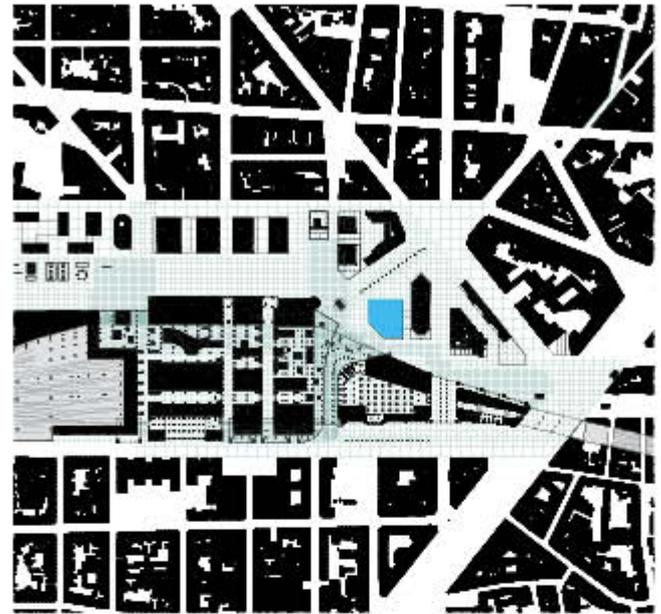




TOUR DU MIDI

Nom de bâtiment : Tour du Midi
Année : 2018 - 2020
Fonction(s) : lobby + commerces
Caractéristiques et prescriptions : Réhabilitation du socle afin de le faire participer au skyline bas du quartier habitant, d'animer une partie de l'esplanade de l'europe et d'accompagner les flux entre la gare et le pentagone. Aménagement de la nécessaire coexistence entre les lobbys de la tour, les nouveaux services ouverts au public et les bassins de refroidissement.

COMMERCES/SERVICES/ LOBBY 950M2	TOTAL 950M2
---------------------------------------	----------------

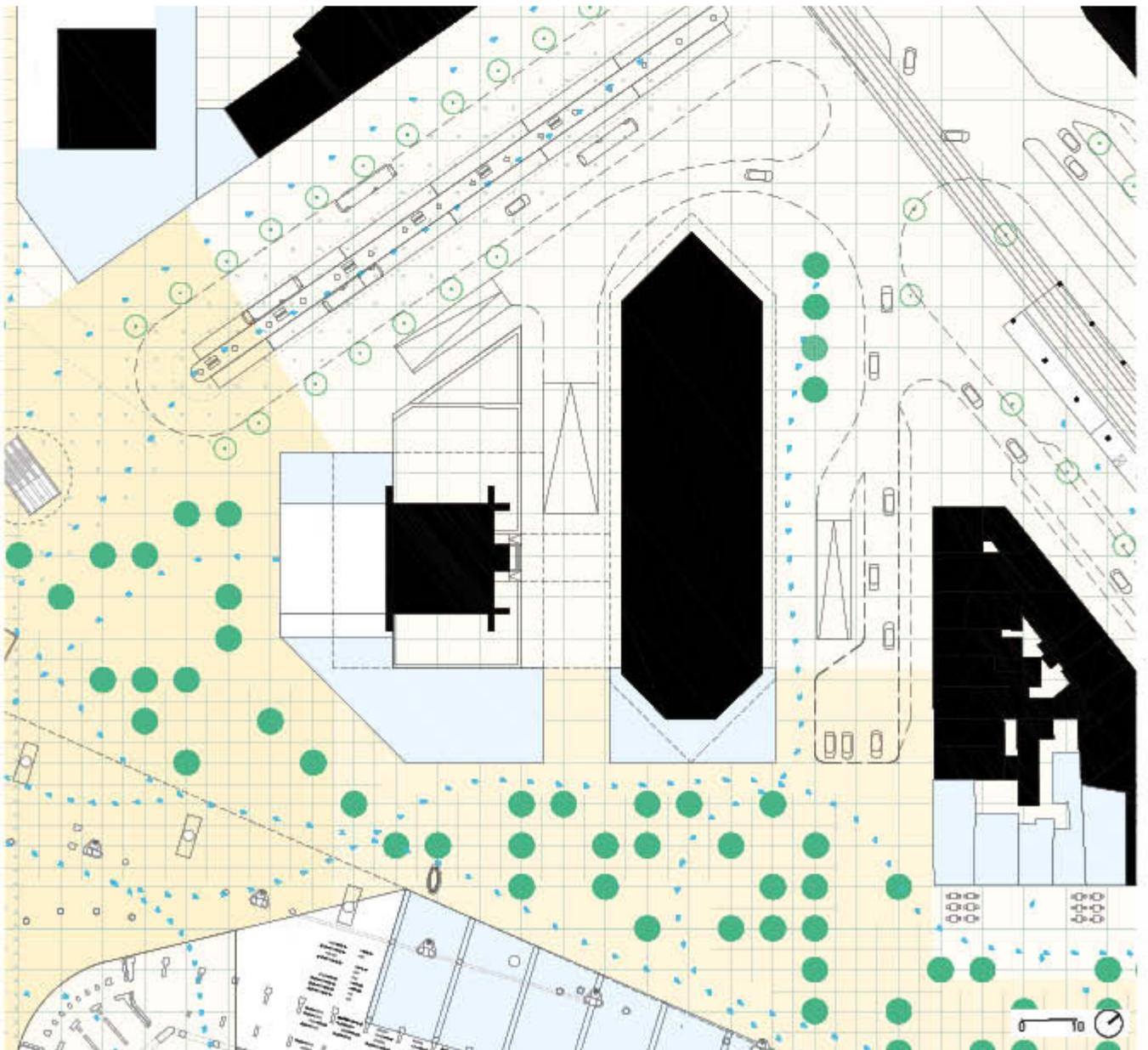




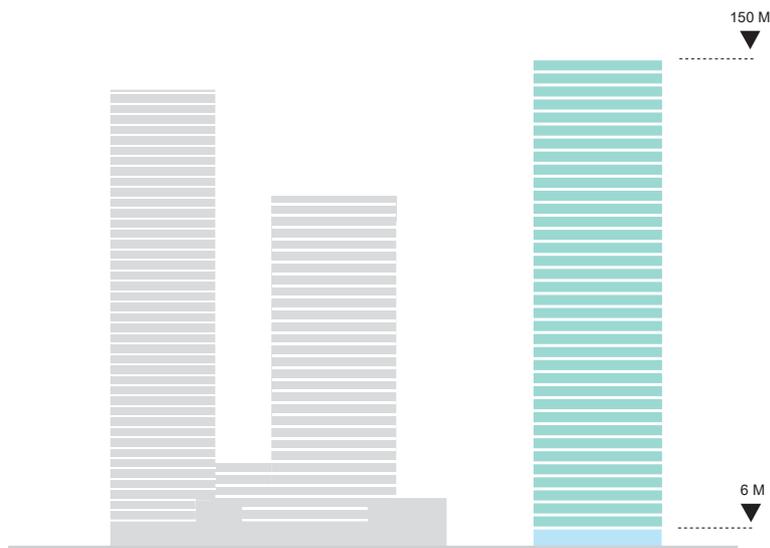
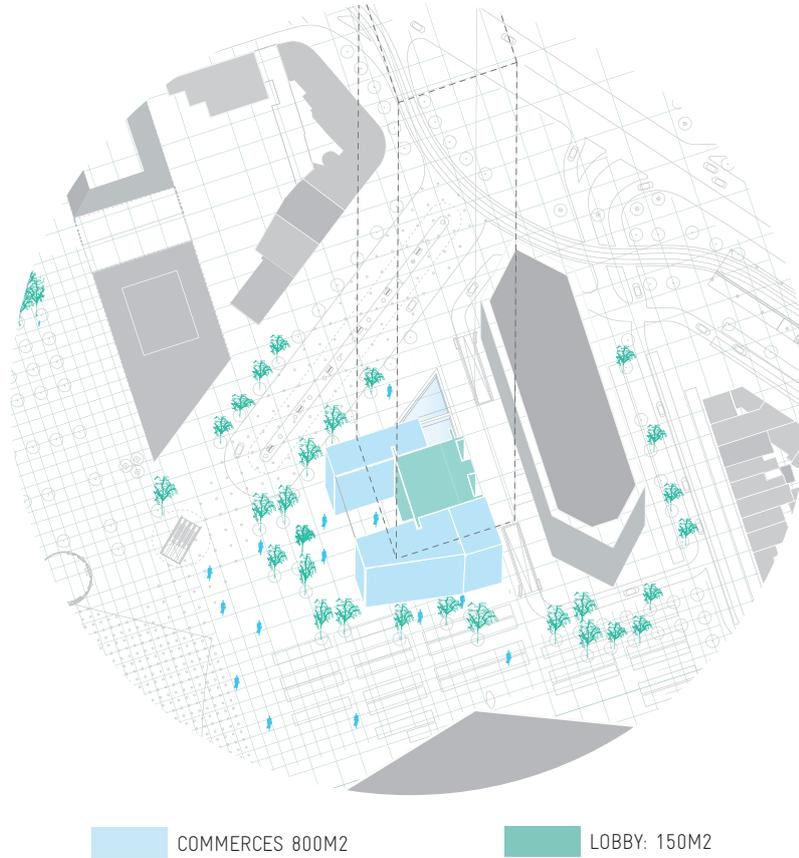
MIES VAN DER ROHE - DOMINION CENTER - TORONTO



51N4E - WET89 - BRUXELLES



RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



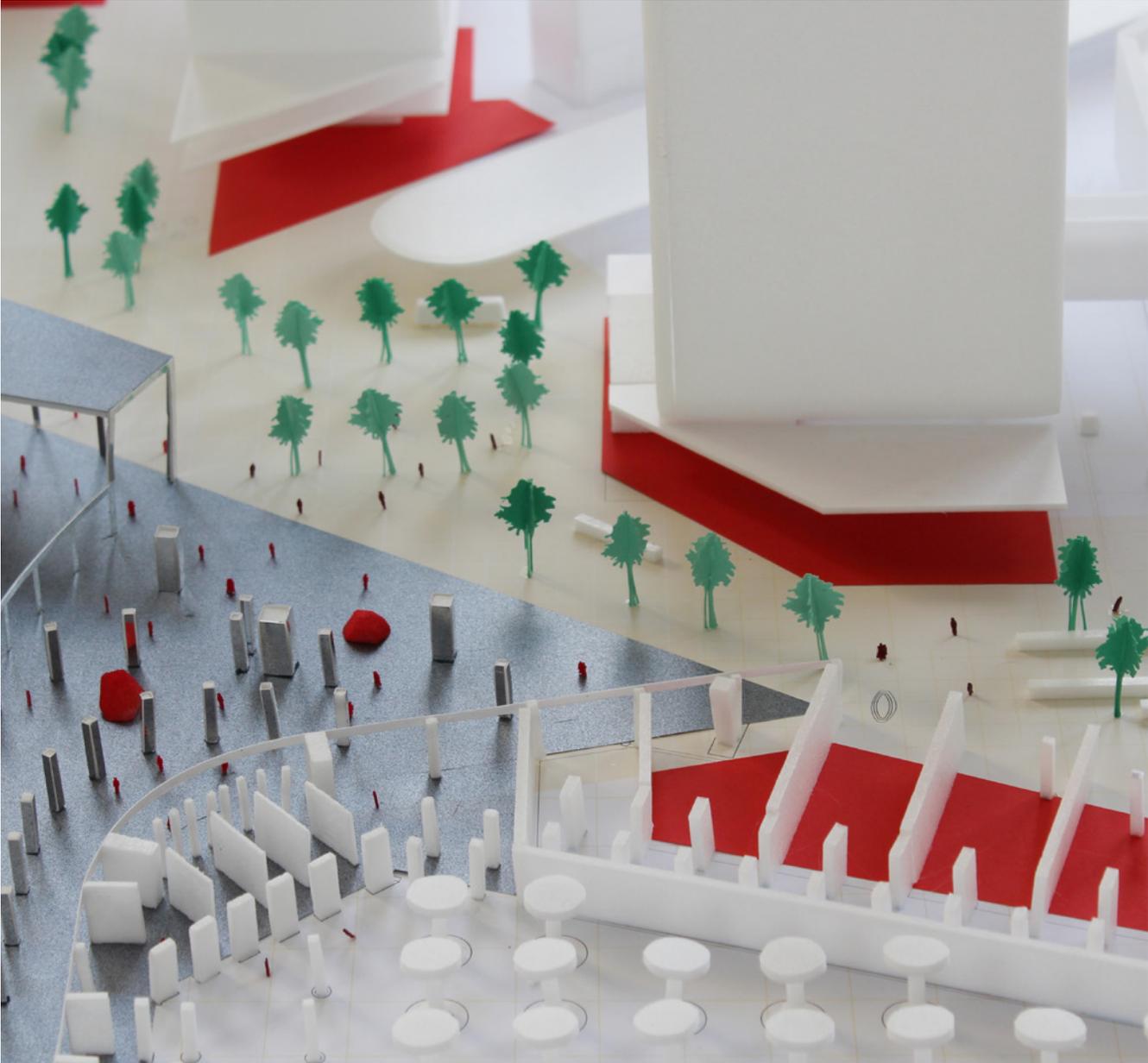
MORPHOLOGIE DU SKYLINE BAS ET ADRESSAGE PUBLIC



KAZUYO SEJIMA & ASSOCIATES - OFFICE BUILDING - SHIBAURA



RENZO PIANO - CENTRAL SAINT GILES - LONDON



ESPACE PUBLIC (ESPLANADE DE L'EUROPE)

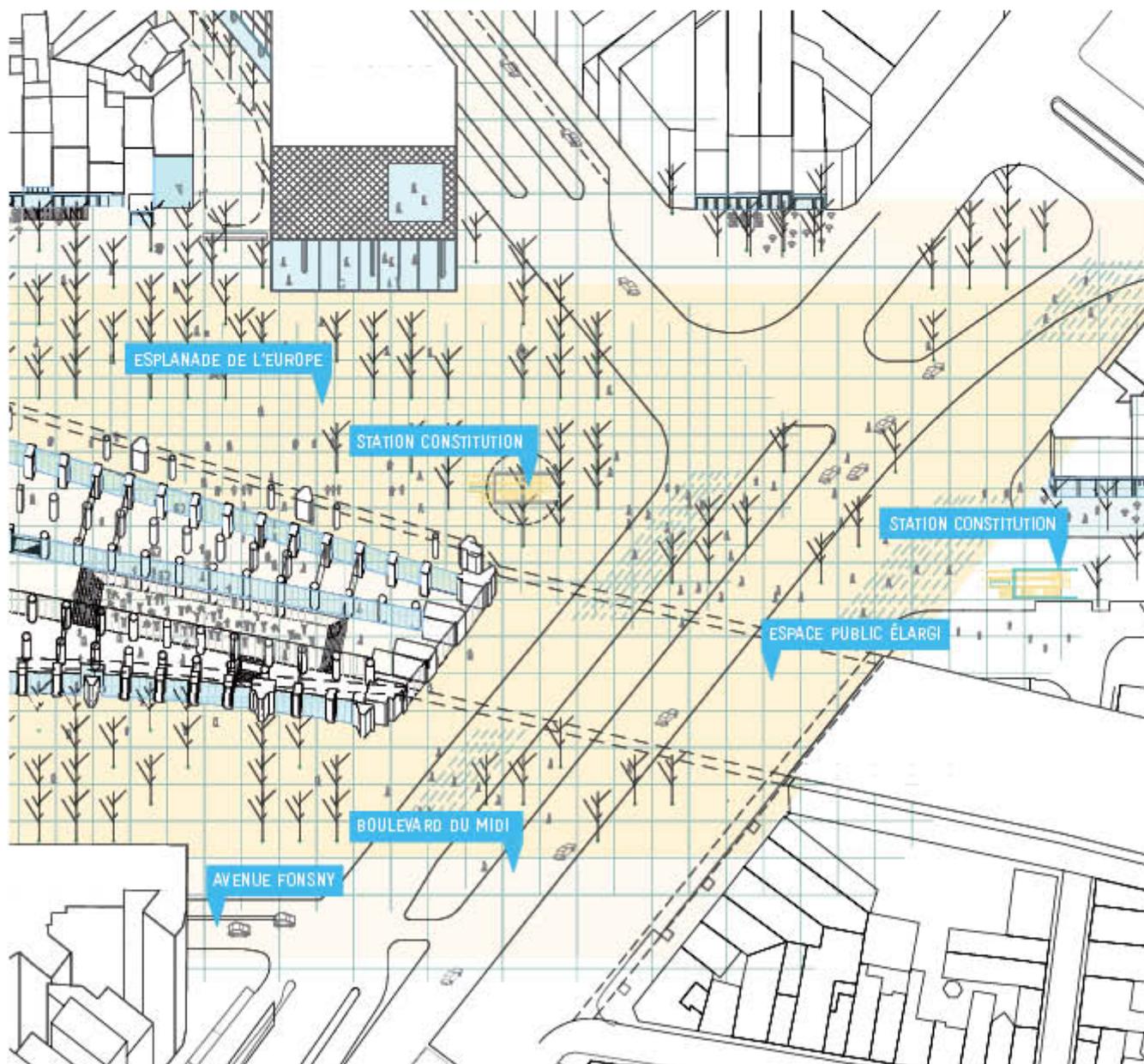
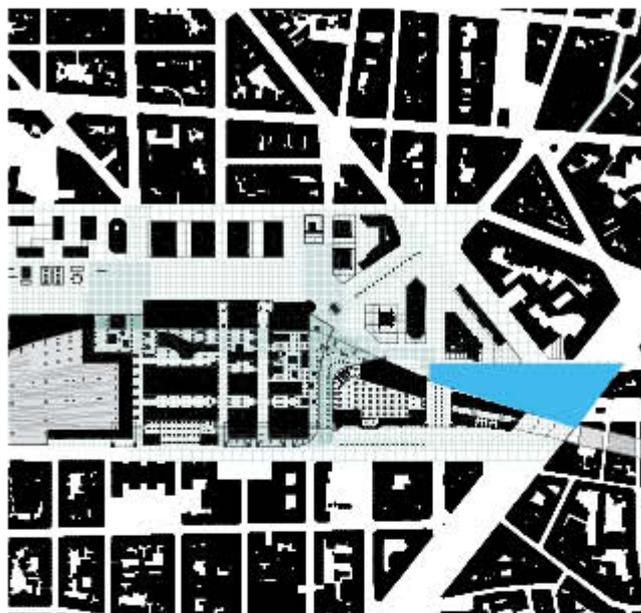
Nom de bâtiment : Esplanade de l'Europe et Boulevard du Midi

Année : 2018 -2020

Fonction(s) : Marché et espace public

Caractéristiques et prescriptions : Mise en cohérence de l'espace public avec ses contraintes associées: réorganisation du marché dans le sens de la nouvelle orientation et plantation massive d'arbres selon une trame de 7,5m x 7,5m, franchissement du boulevard retravaillé par une réduction de l'emprise de la voiture et la facilitation des flux piétons.

Travail sur les différentes couches de la surface d'échanges pour mettre en place un espace public confortable et faciliter la déambulation et le repérage du piéton.





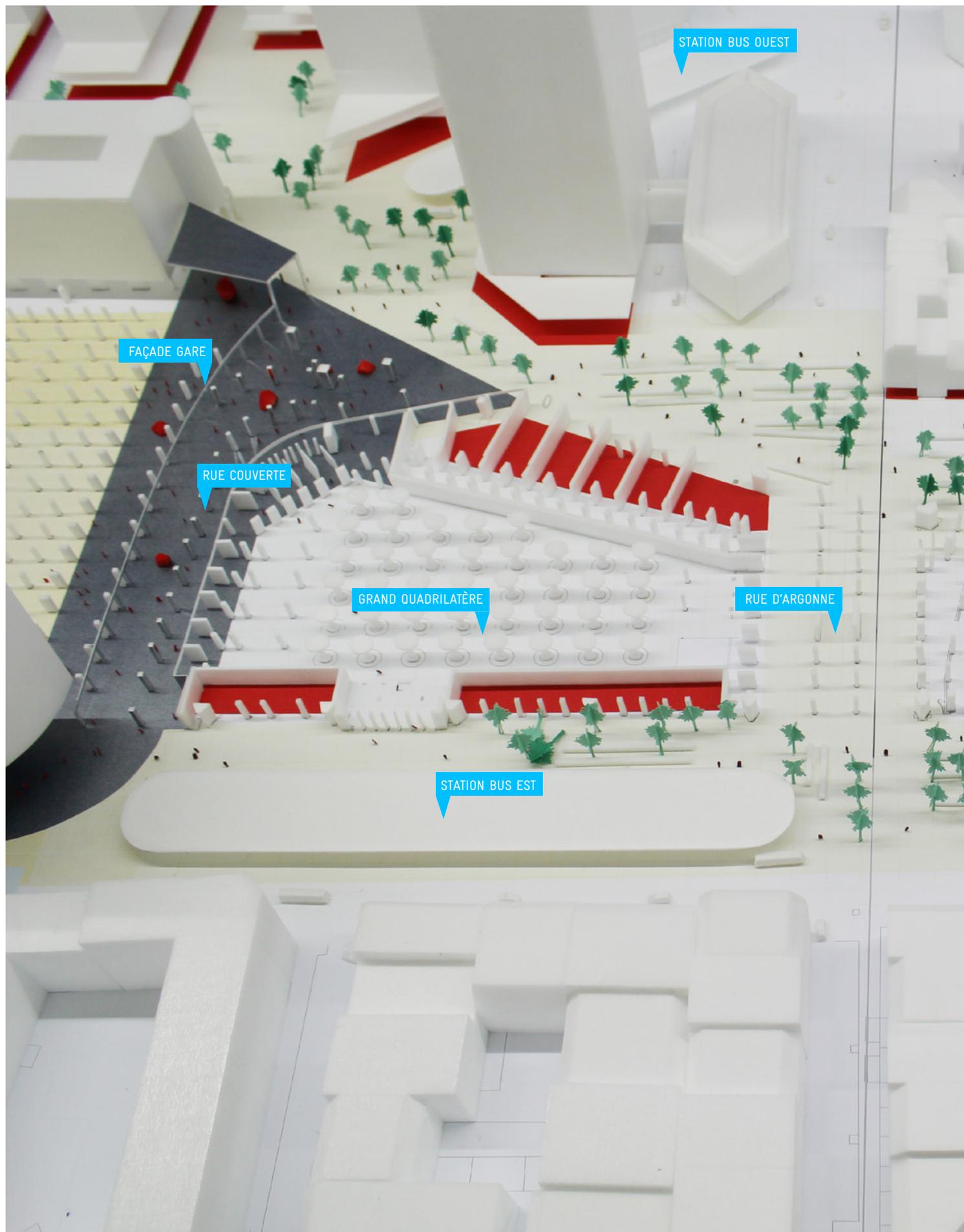
GEHL ARCHITECTS - NEW ROAD - BRIGHTON



PWP LANDSCAPE ARCHITECTURE - NOVARTIS HQ - BÂLE



ESPACE PUBLIC





MARCHÉ RÉORGANISÉ

STATION CONSTITUTION

PETIT QUADRILATÈRE

STATION CONSTITUTION

ESPACE PUBLIC ÉLARGI

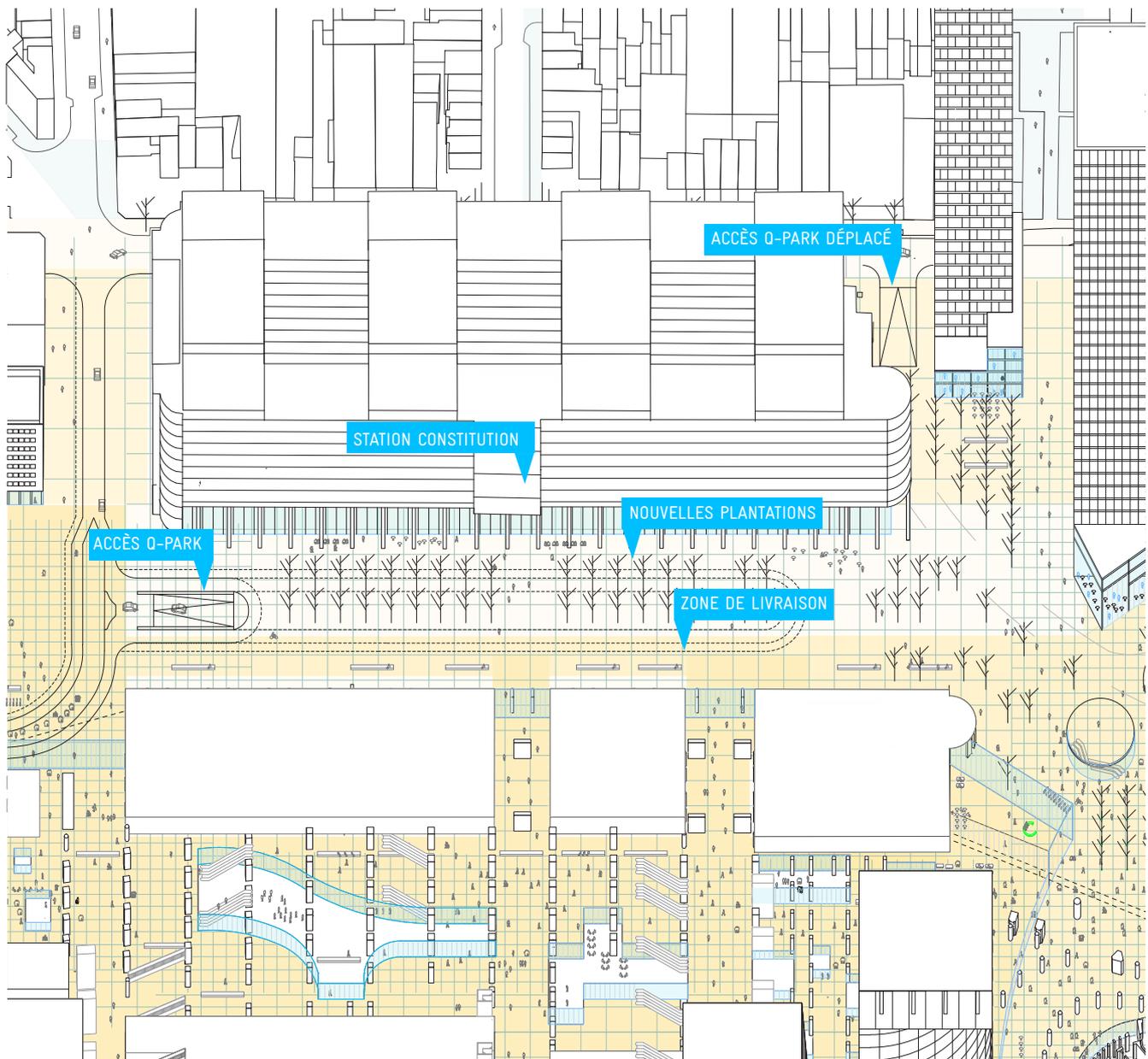
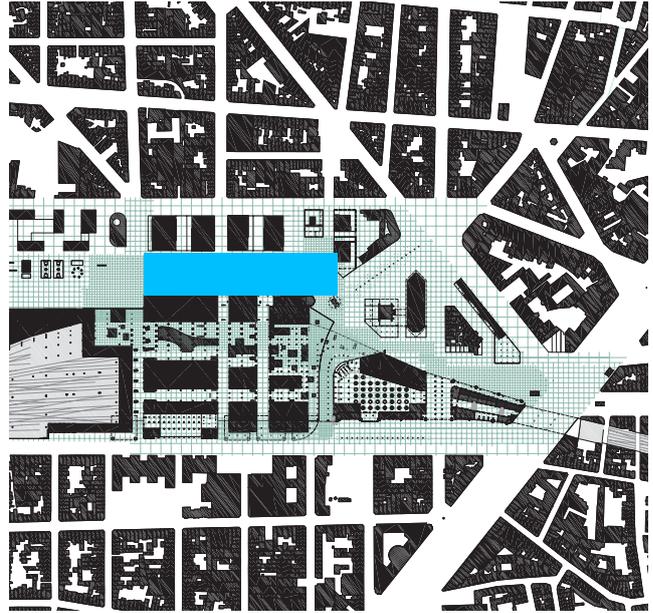
ESPACE PUBLIC (PLACE HORTA)

Nom de bâtiment : Place Horta

Année : 1ère phase 2017

Fonction(s) : Espace public + food court potentiel

Caractéristiques et prescriptions : En état 1, restitution de la continuité entre l'esplanade de l'Europe et la place par le déplacement de la trémie d'accès au Q-park au plus près de la rue Bara. Eventuelle mise en place d'un food court provisoire pour remplacer la restauration d'intérieur de gare et animer la gare en attendant que le block 2 soit réaménagé et ses skylines bas activés. Dans un second temps, travail important sur le nivellement de la place en accord avec la contrainte technique du Q-park et la différence de niveau entre la place et la rue Bara.

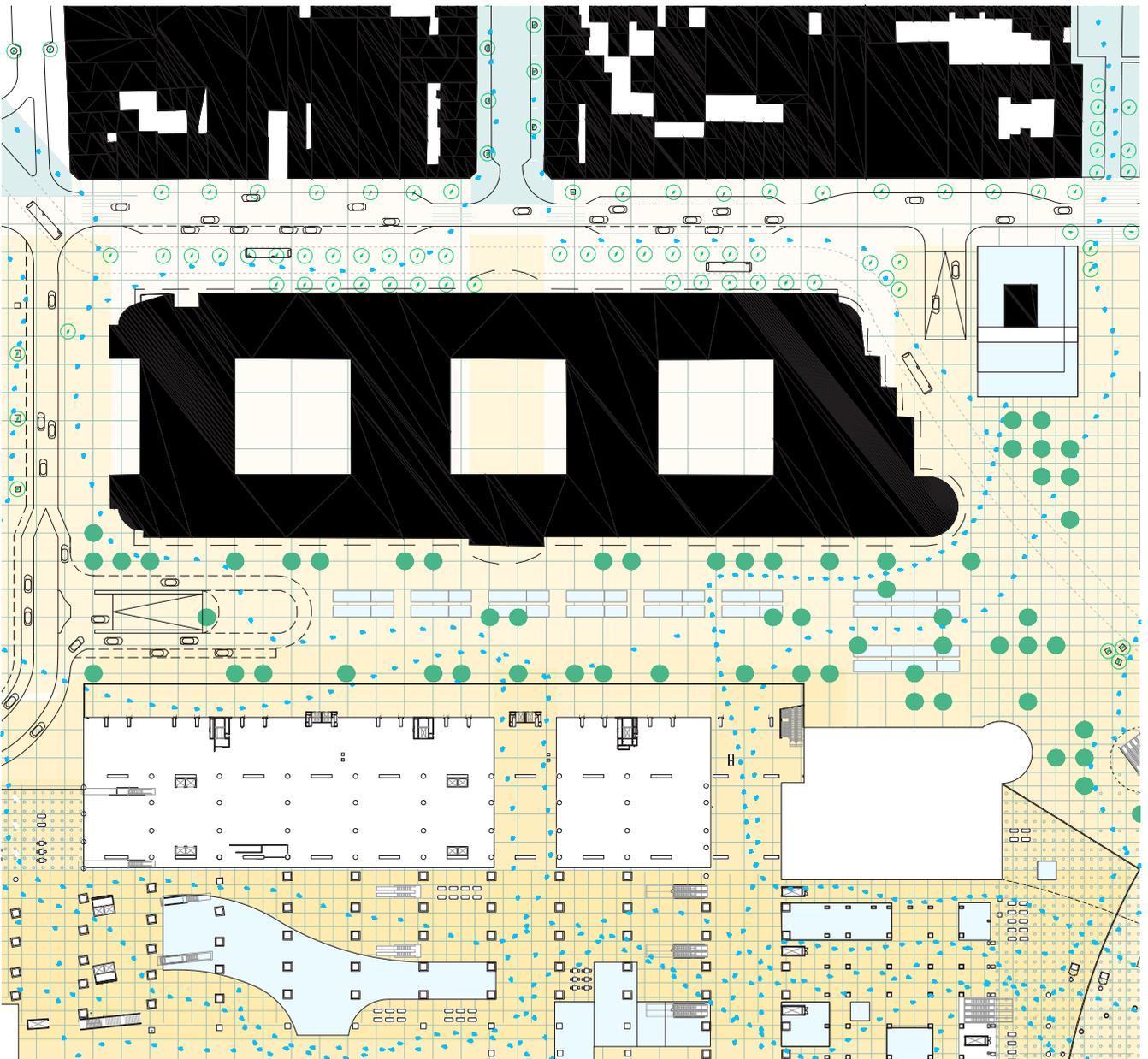




BOX PARK POP UP MALL - LONDON



BOX PARK POP UP MALL - LONDON



ESPACE PUBLIC (PLACE HORTA - ETAT 2)





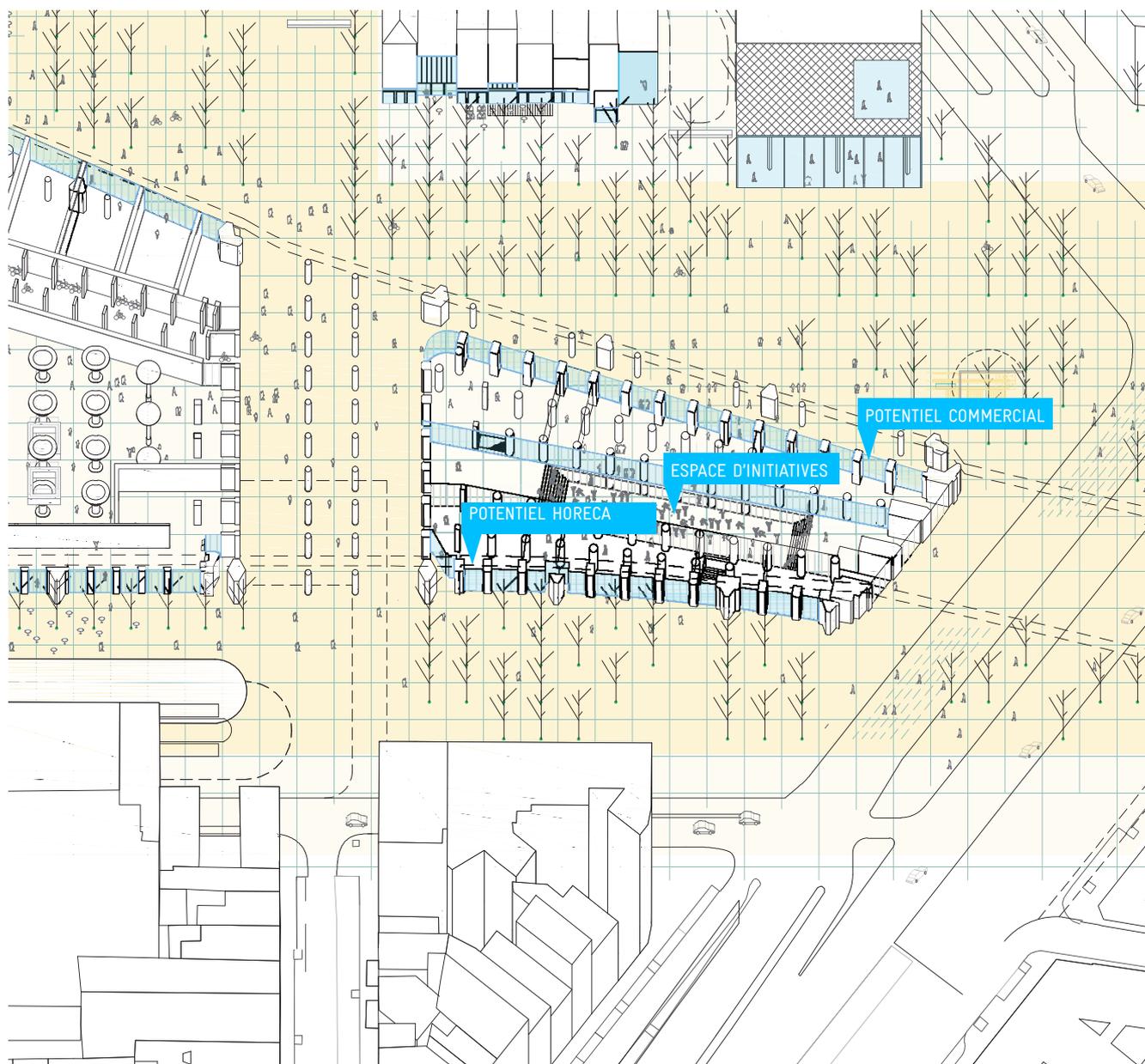
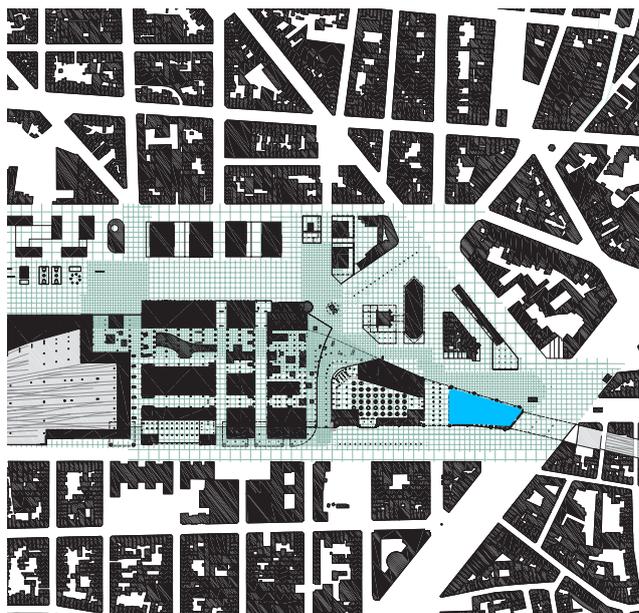
PETIT QUADRILATÈRE

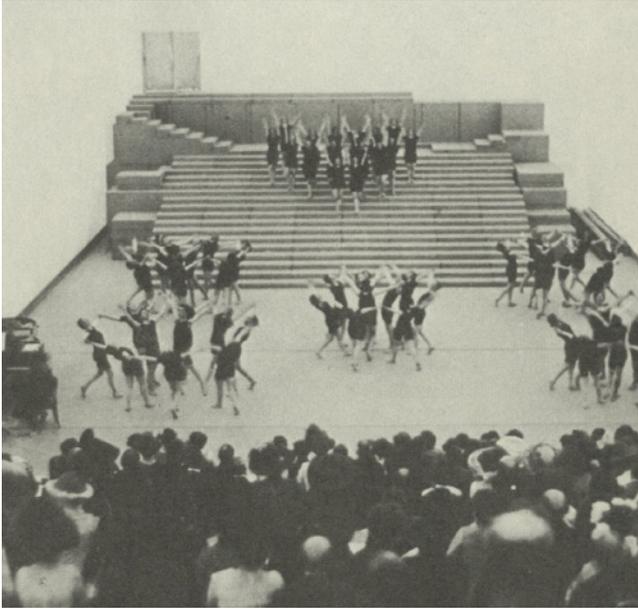
Nom de bâtiment : Petit quadrilatère
Année : 2018 -2020
Fonction(s) : ouvert aux initiatives locales
Caractéristiques et prescriptions : Dans un premier temps, travaux minimum de mises aux normes nécessaires à l'accueil de public. Ouvertures temporaires à des événements, initiatives. Respect de la structure et des qualités intrasèques de cet espace infrastructurel à valeur patrimoniale. Dans un second temps, travaux d'insonorisation et mise en place d'équipements et de services.

COMMERCES/SERVICES
1050M2

EQUIPEMENTS
2350M2

TOTAL
3400M2

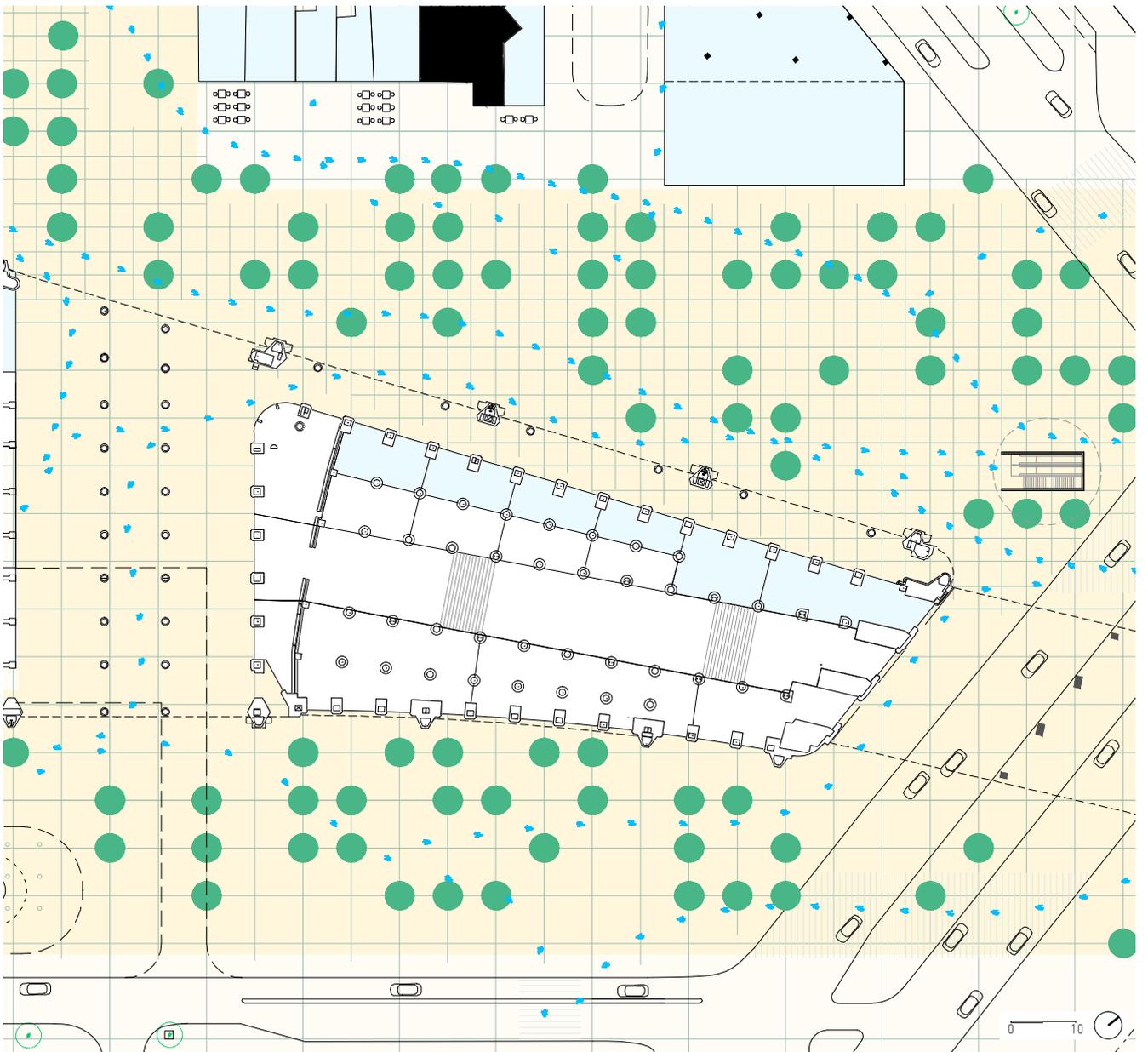




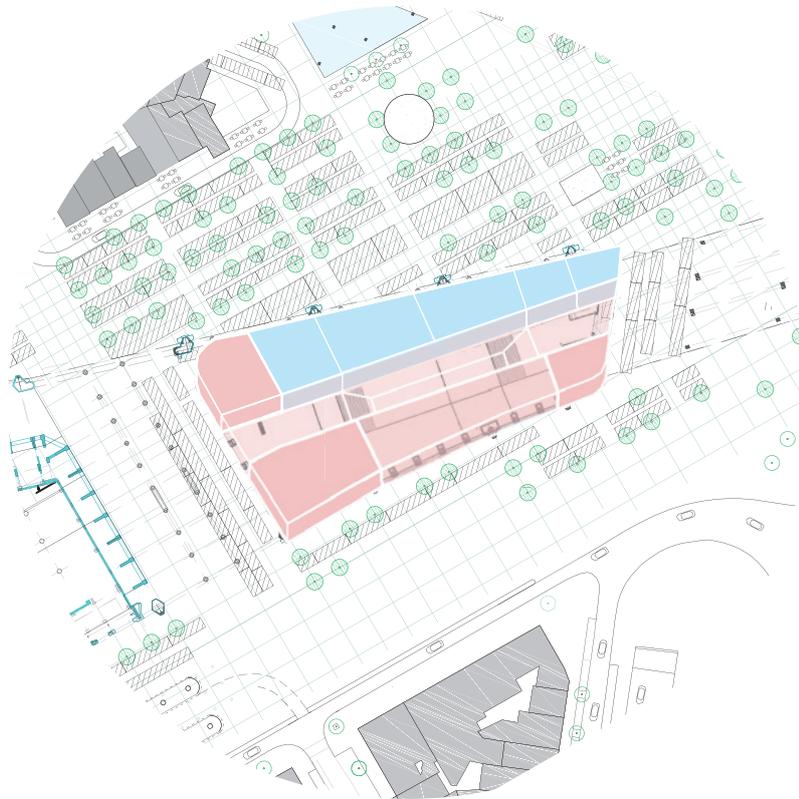
ADOLPHE APPIA - ORPHEUS - HELLERAU



OMA - PRADA CATWALK - FONDAZIONE PRADA MILAN



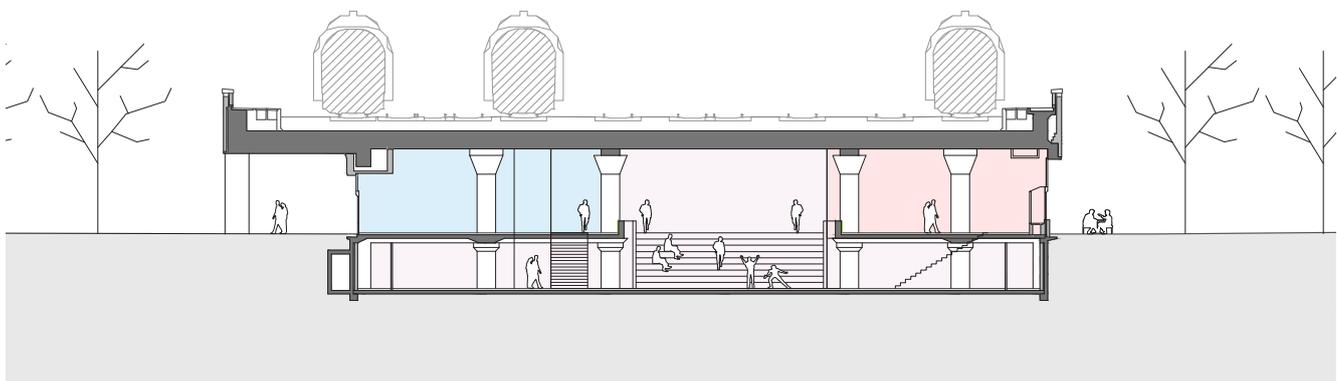
HYPOTHÈSE DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



POTENTIEL COMMERCIAL 1050M2

POTENTIEL INITIATIVES LOCALES: 2350M2

(initiatives qualitatives qui permettent aux habitants de se réapproprier le quartier: organisation d'événements et d'expositions temporaires, initiatives autour du caractère forain présent dans le quartier, organisation de moments de fête pour réapprendre à habiter les lieux et permettre la rencontre, initiatives autour des cultures urbaines, pratiques sportives...)

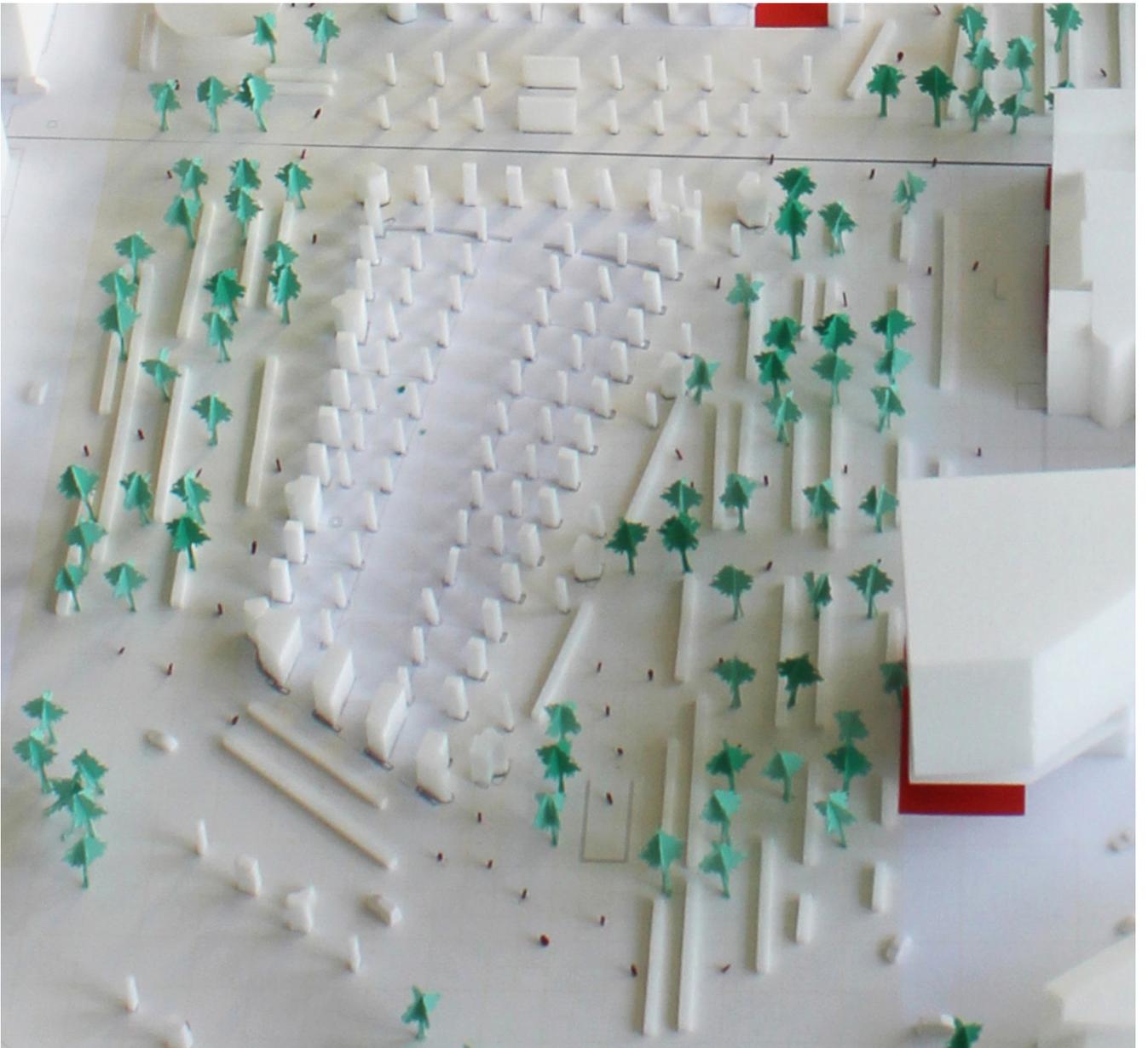




NIGHT BAZAAR - BROOKLYN



HERZOG & DE MEURON - OIL TANKS - TATE MODERN - LONDON



IMMEUBLE JAMAR

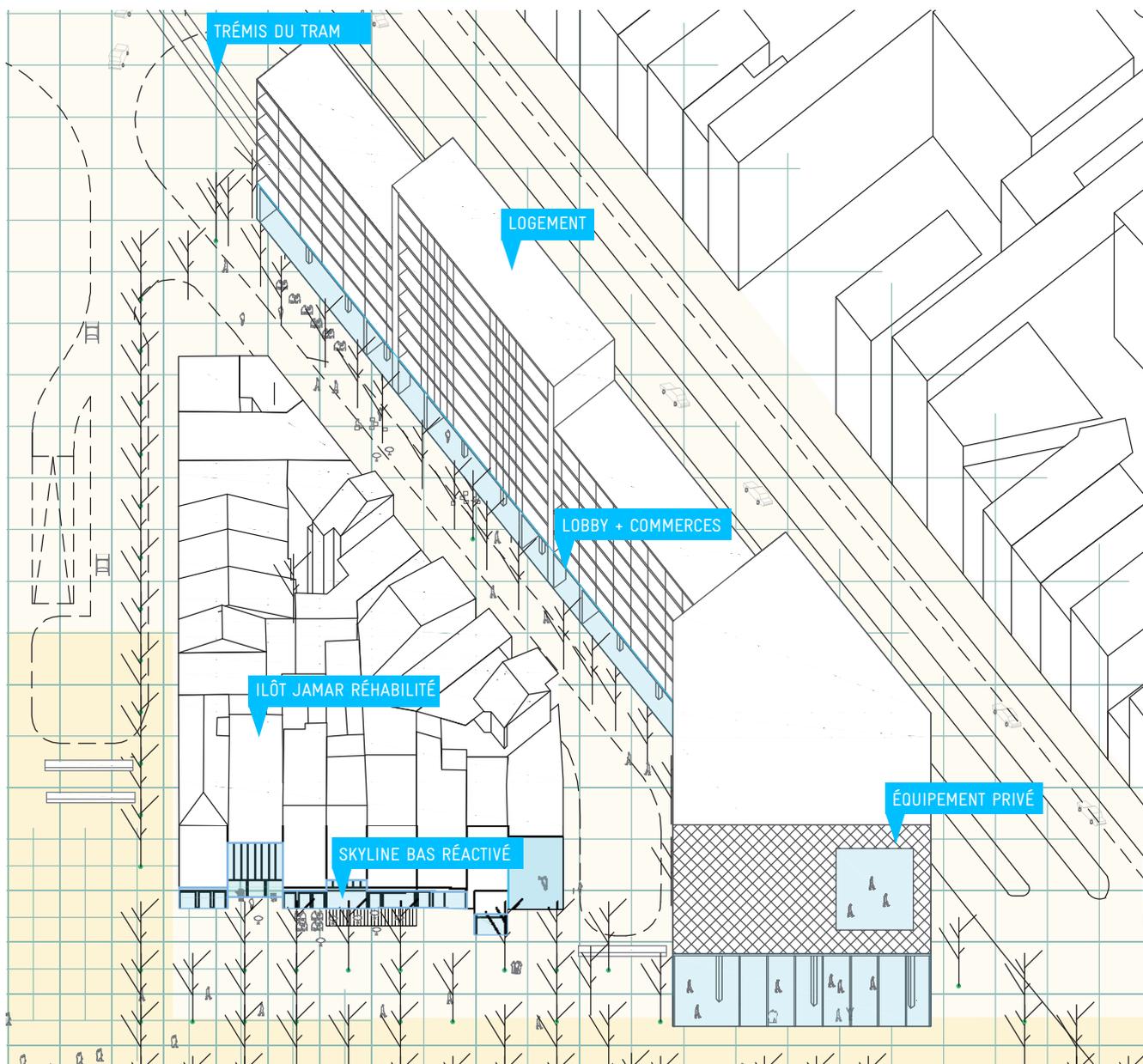
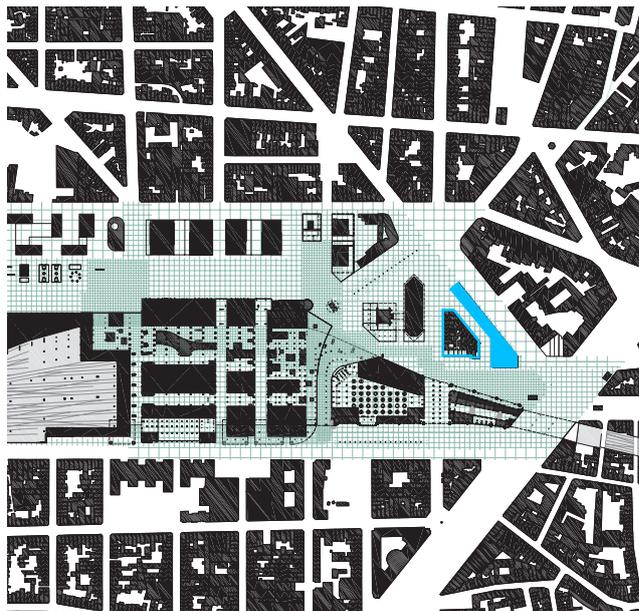
Nom de bâtiment : Jamar
Année : 2018
Fonction(s) : mixité de logements, commerces et équipement privé
Caractéristiques et prescriptions : Barre de logements de 28m de haut maximum au dessus de la trémie de tram dont les conséquences techniques restent à approfondir. Distribution en coursives au Nord, diversité des logements.

COMMERCES/SERVICES
1000M2

EQUIPEMENTS
3000M2

LOGEMENT
10000M2

TOTAL
14000M2

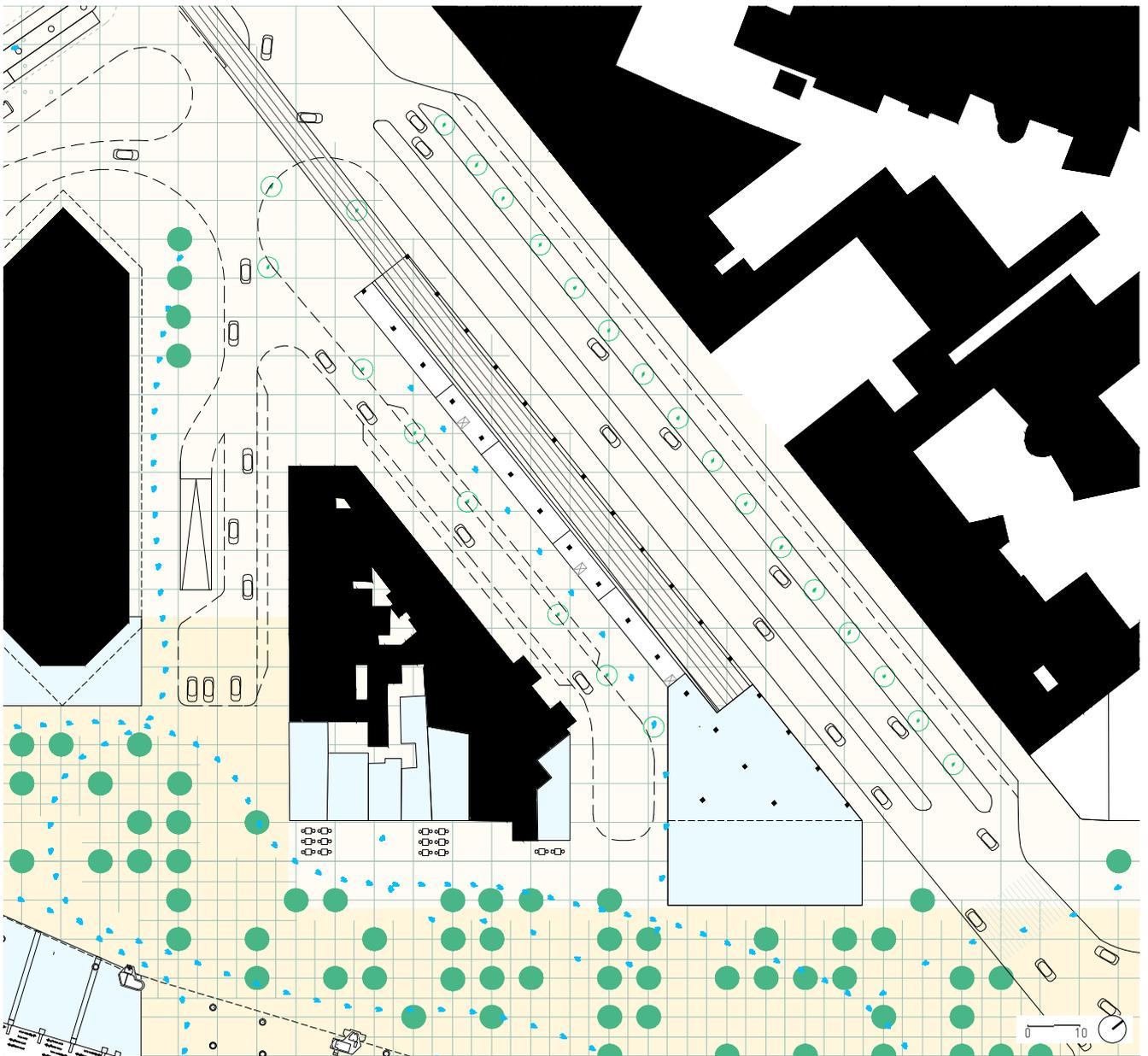




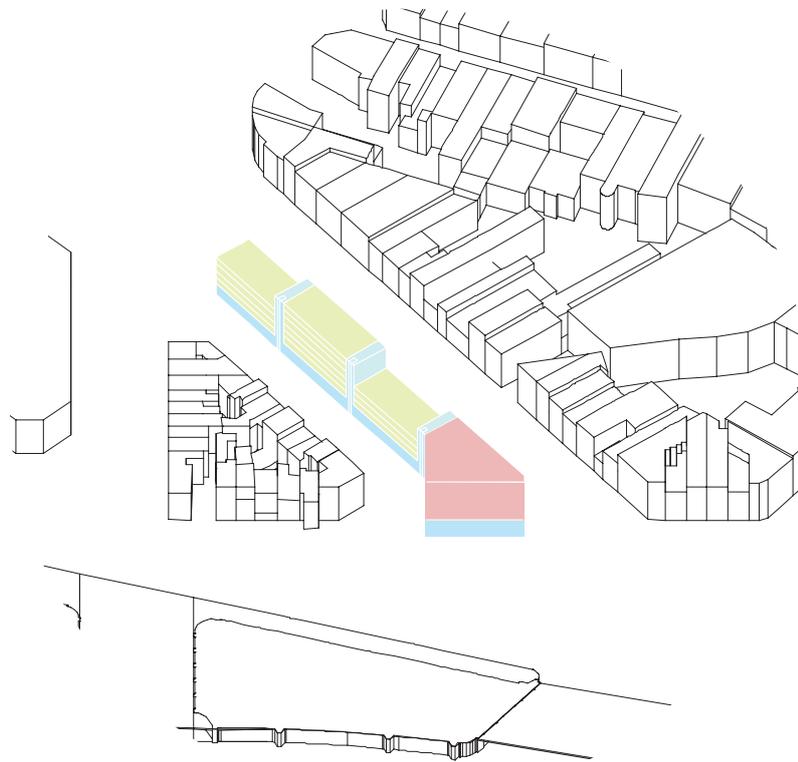
SANAA - KITAGATA APARTMENTS - GIFU



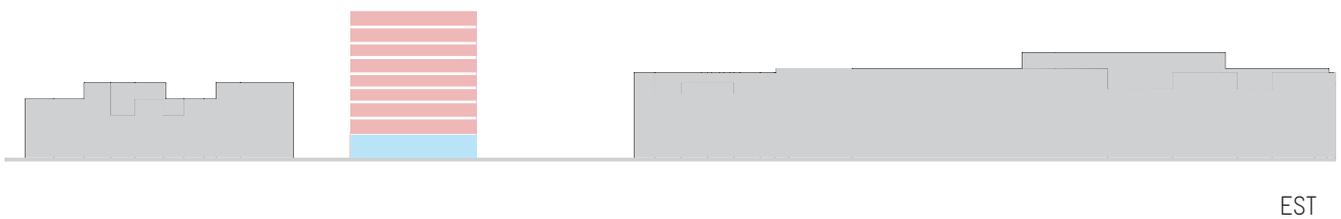
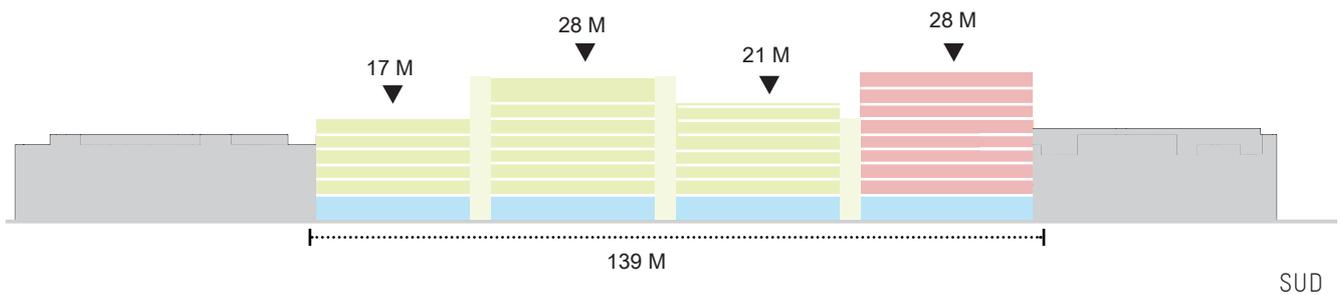
REX NYC - WYLY THEATER - DALLAS

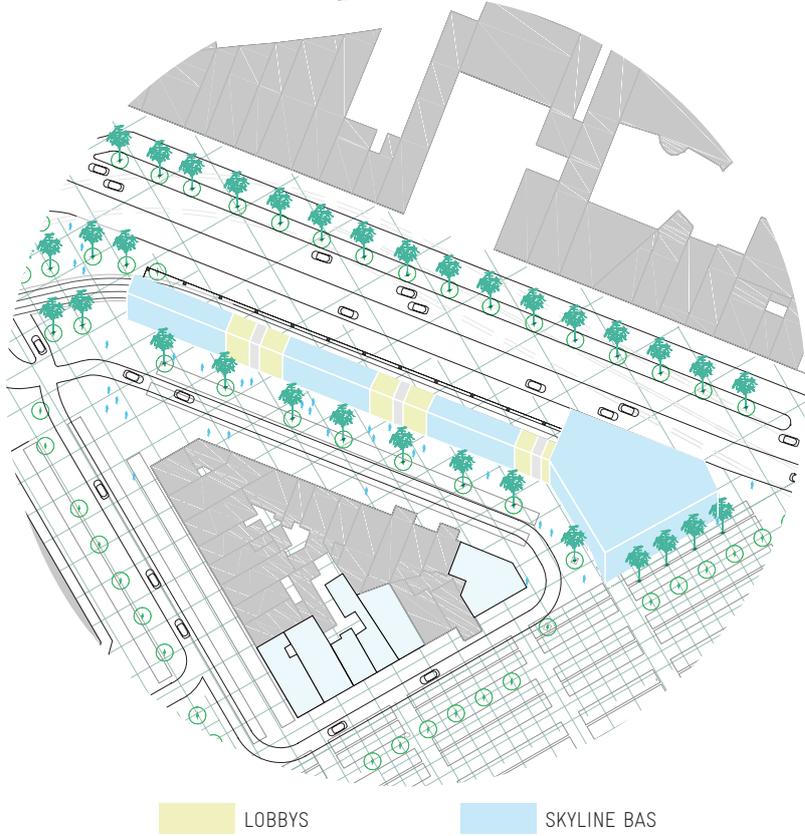


RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE

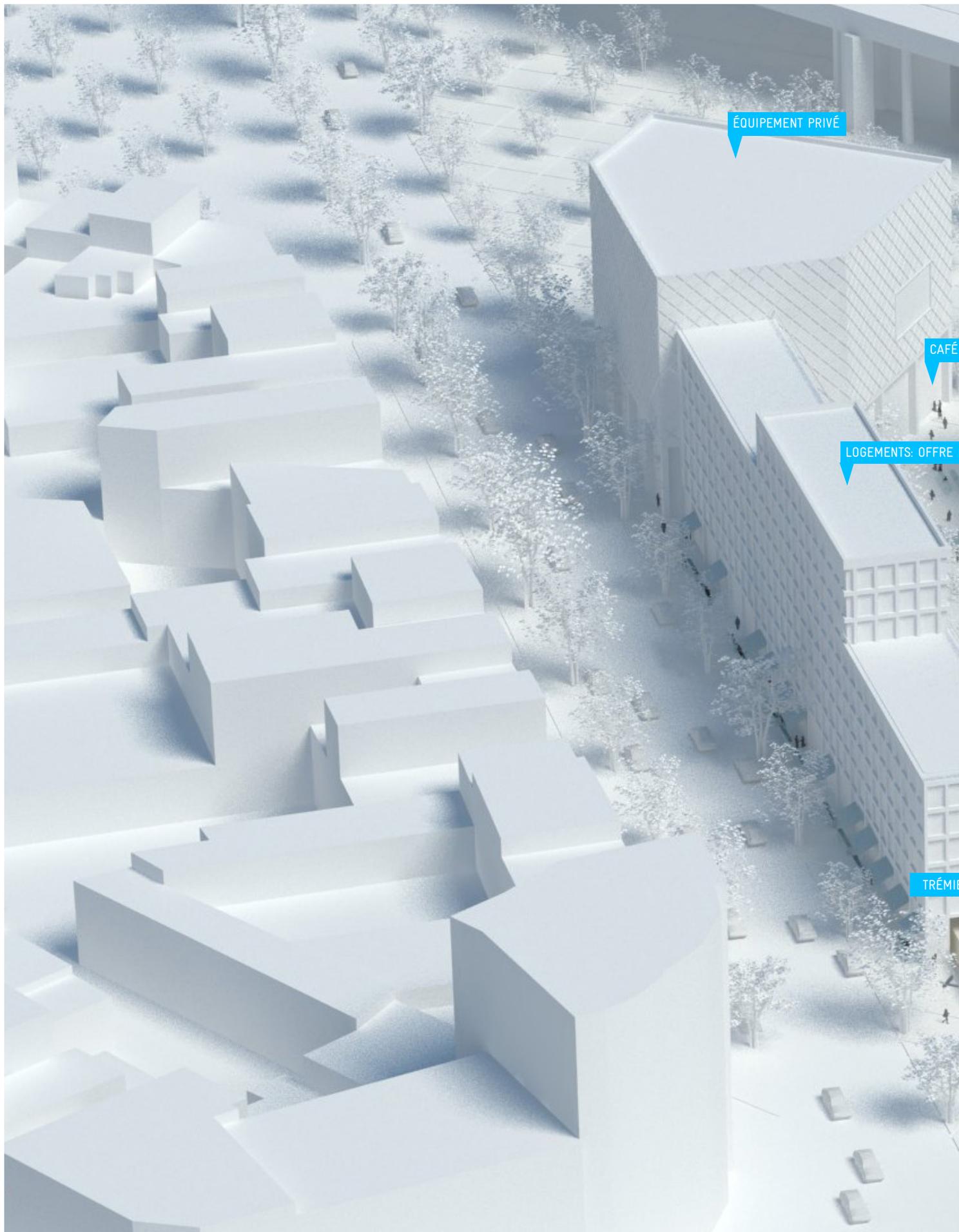


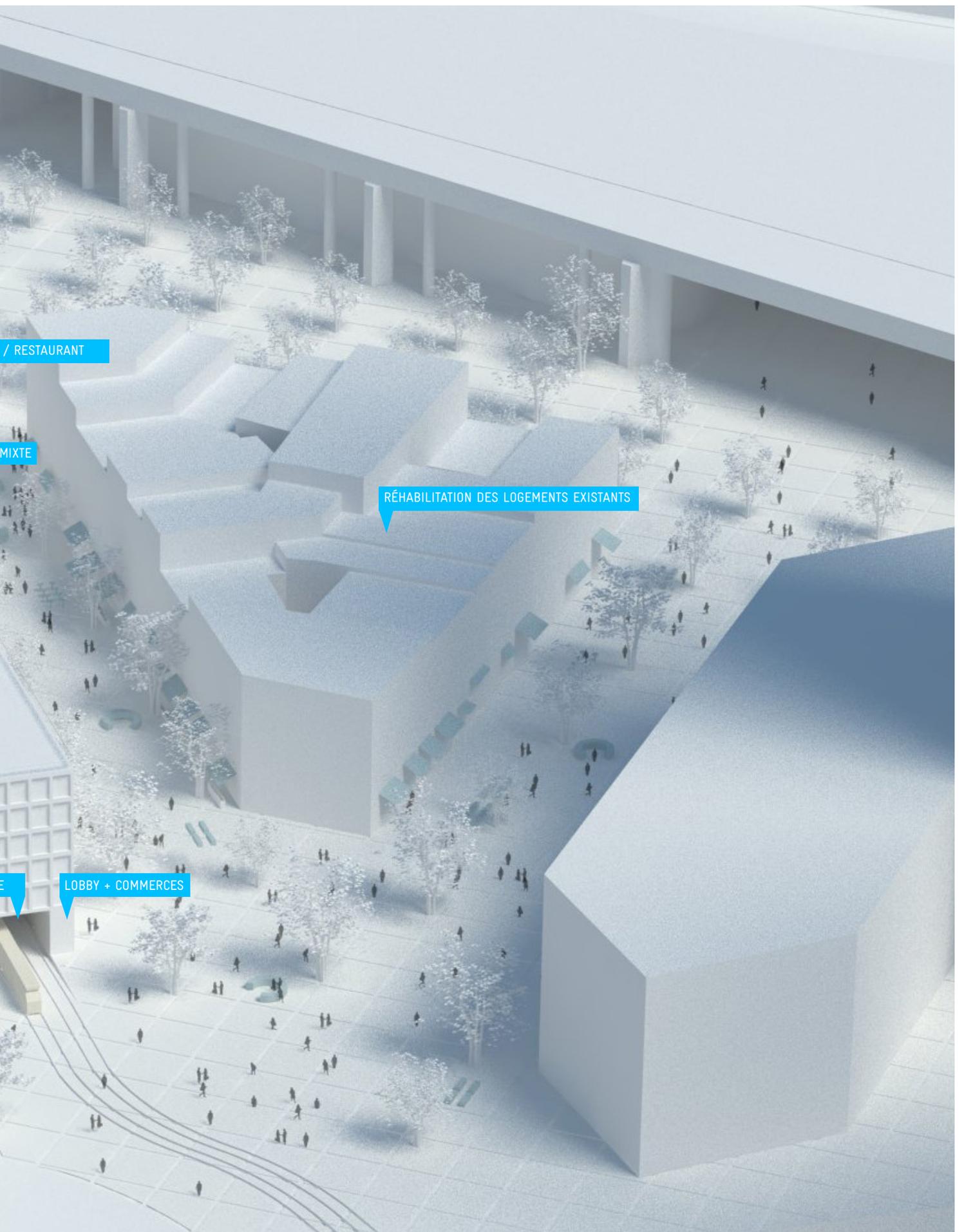
■ COMMERCES 1000M2 ■ LOGEMENT: 10000M2 ■ EQUIPEMENT PRIVÉ: 3000M2





IMMEUBLE JAMAR





/ RESTAURANT

MIXTE

RÉHABILITATION DES LOGEMENTS EXISTANTS

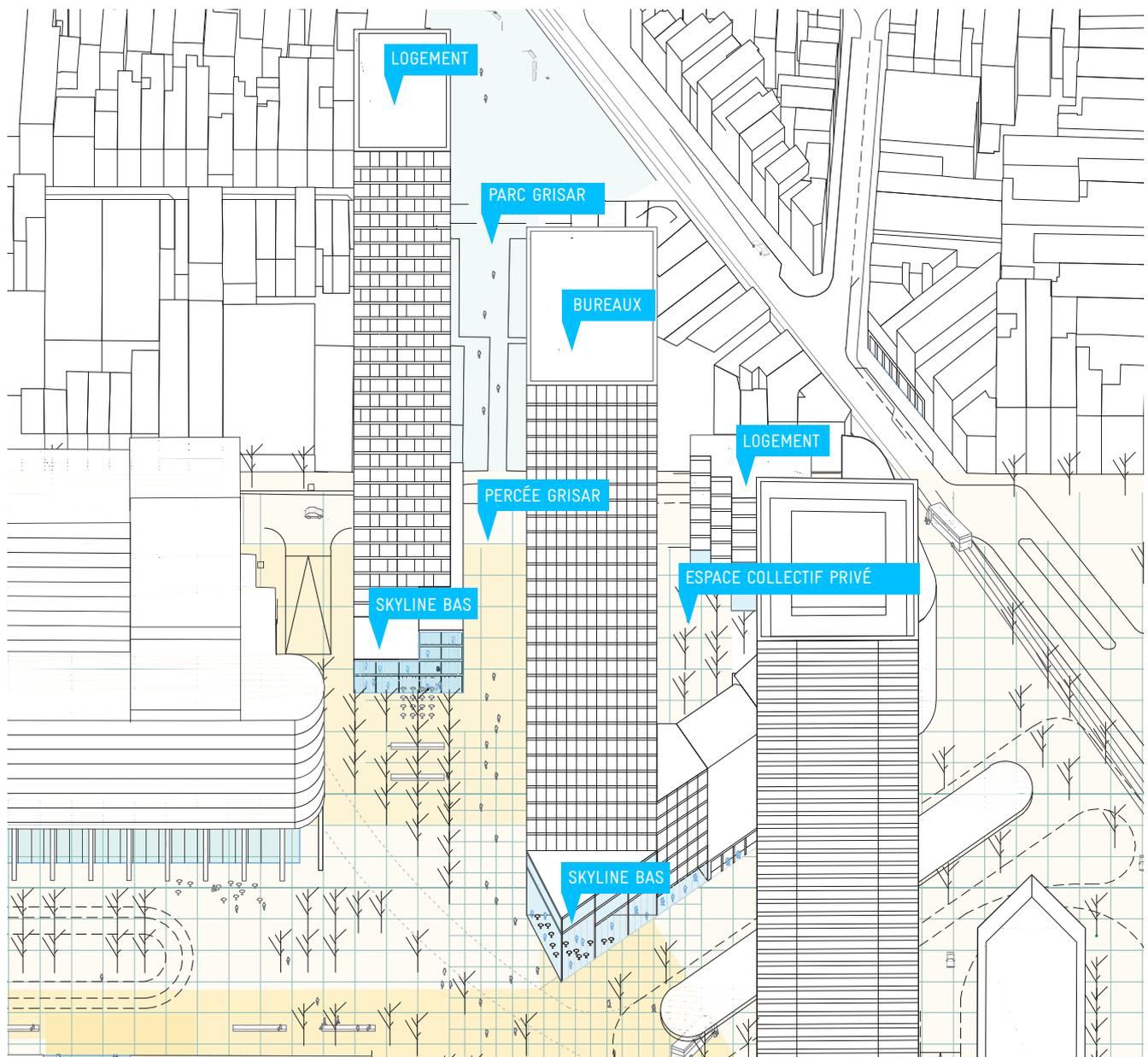
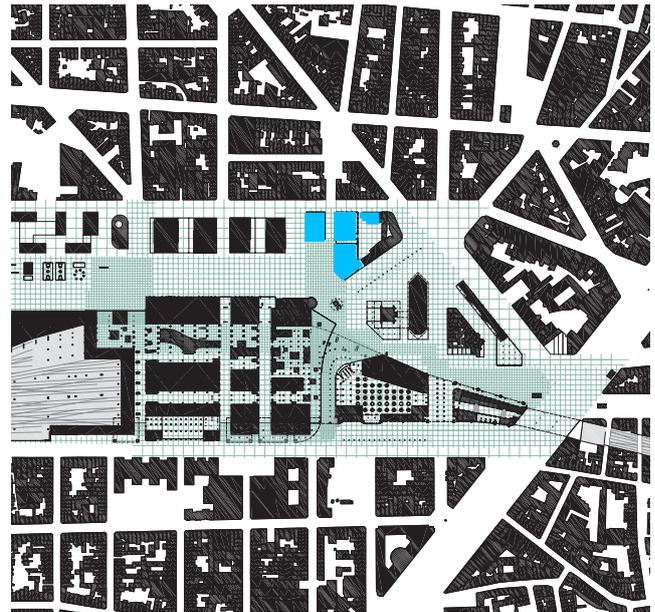
E

LOBBY + COMMERCES

VICTOR

Nom de bâtiment : Victor
Année : 2018 - 2020
Fonction(s) : Bureaux, logements, équipement, commerces et services au logement
Caractéristiques et prescriptions : Trois tours d'un max. de 140 m de haut développant une mixité bureaux/logements conséquente. Alignement des tours à la trame générale du quartier, passage public vers le parc grisar.

COMMERCES/SERVICES 4 700M ²	ÉQUIPEMENT 2500M ²	LOGEMENT 37 500M ²
BUREAUX 65000M ²	TOTAL 109 700M ²	





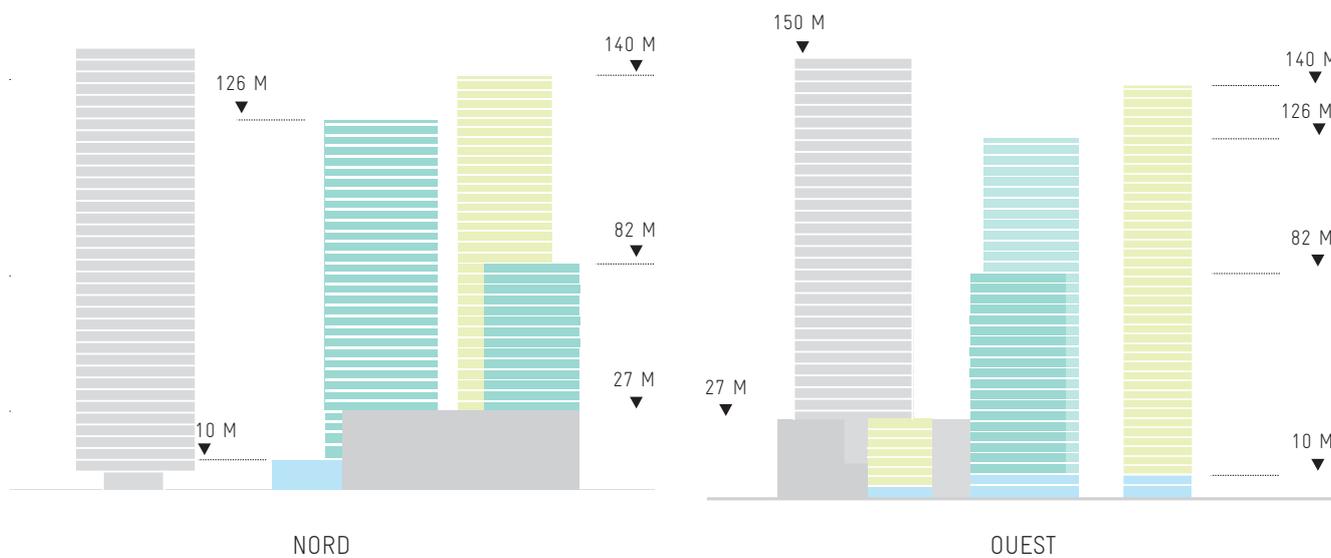
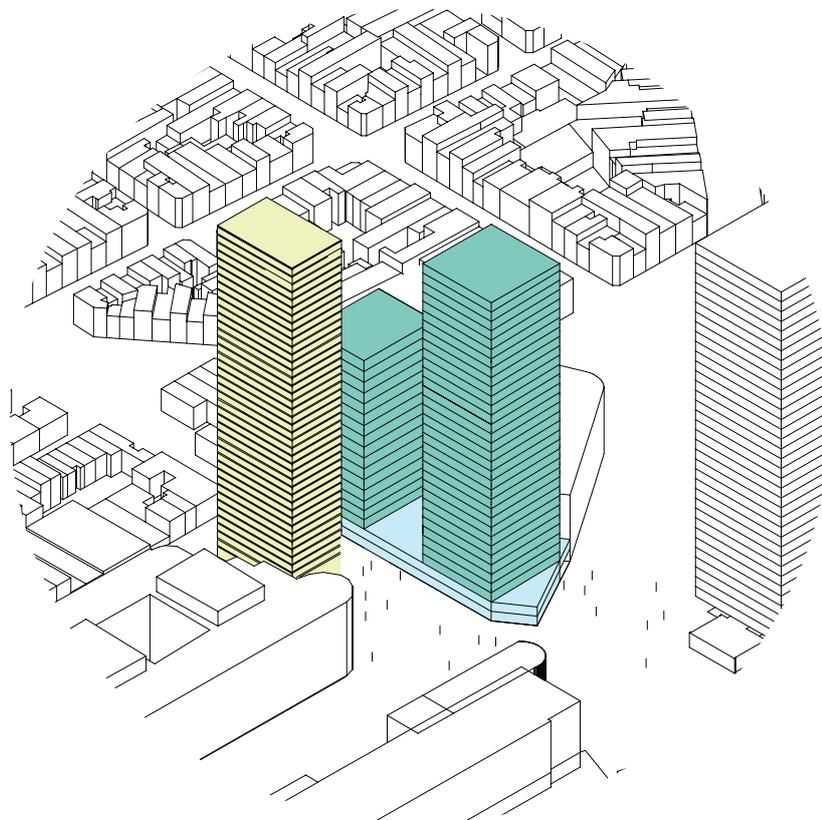
DIENER & DIENER - LOGEMENT - ANVERS



MIES VAN DER ROHE - WESTMOUNT SQUARE - TORONTO



RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE

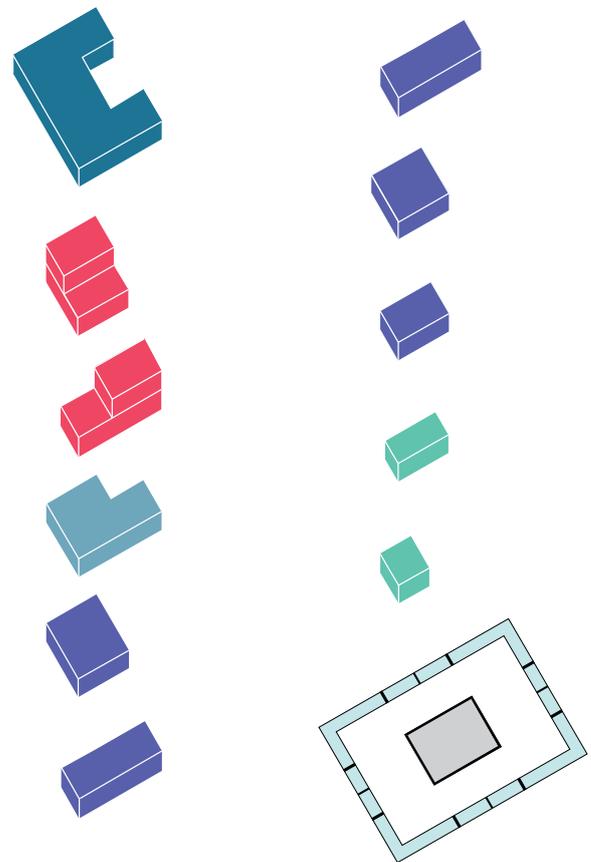
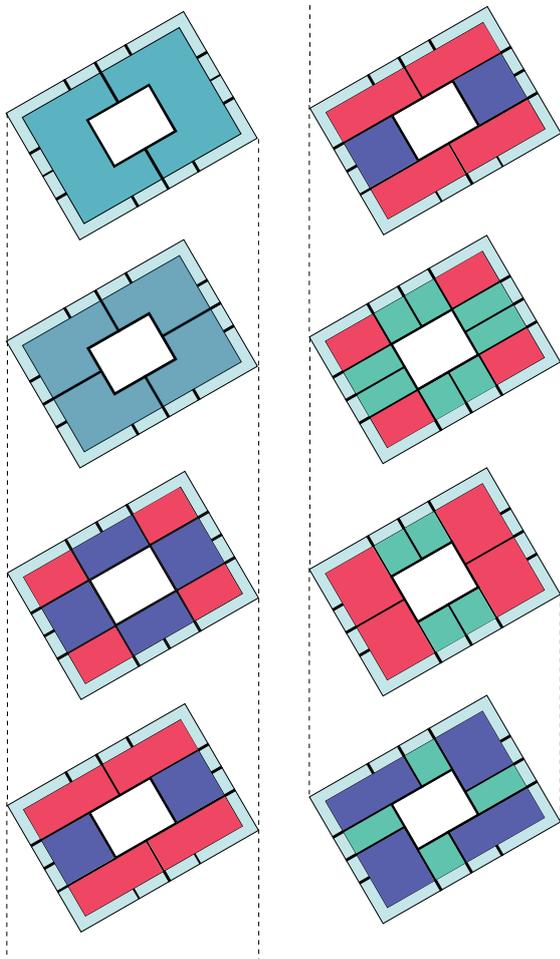




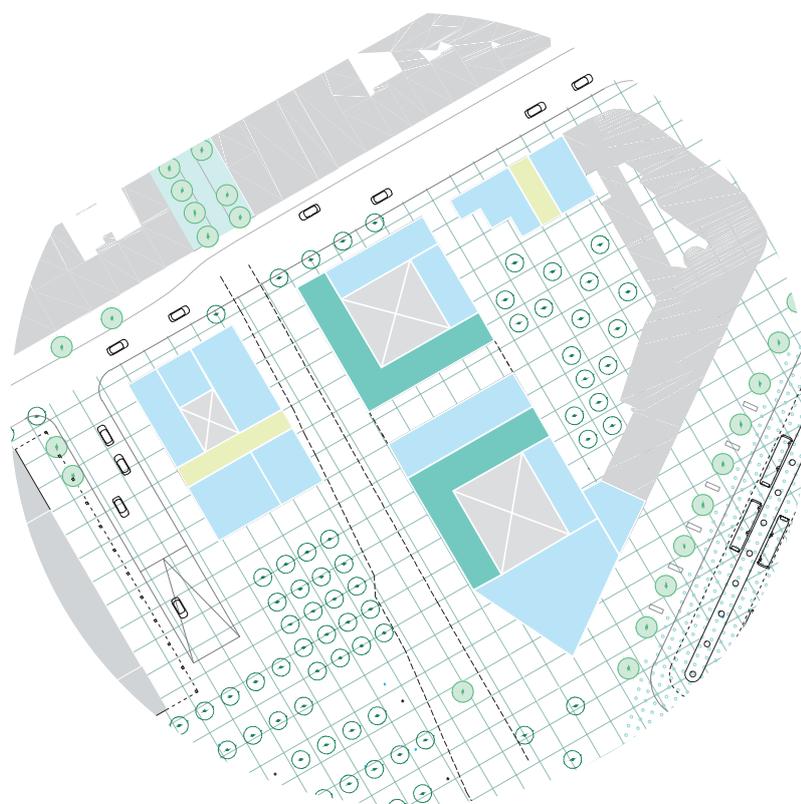
SANAA - KITAGATA APARTMENTS - GIFU



LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS



LOBBY TRAVERSANTS ET PARTITION DU SKYLINE BAS



SKYLINE BAS

LOBBY LOGEMENT

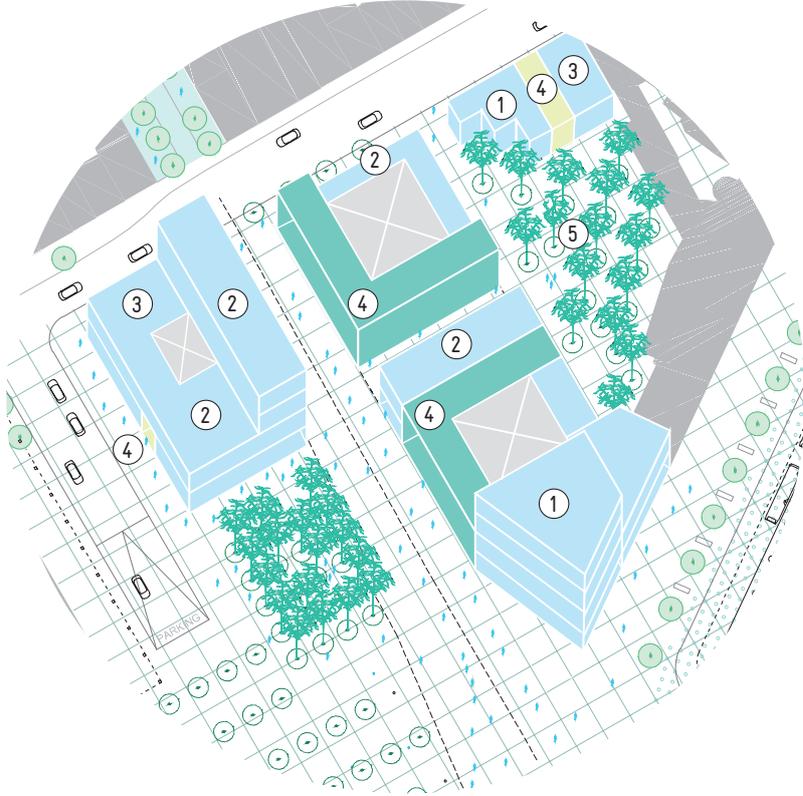
LOBBY BUREAUX



ALDO VAN EYCK - PLAYGROUND - AMSTERDAM



LINCOLN CENTER - NEW YORK



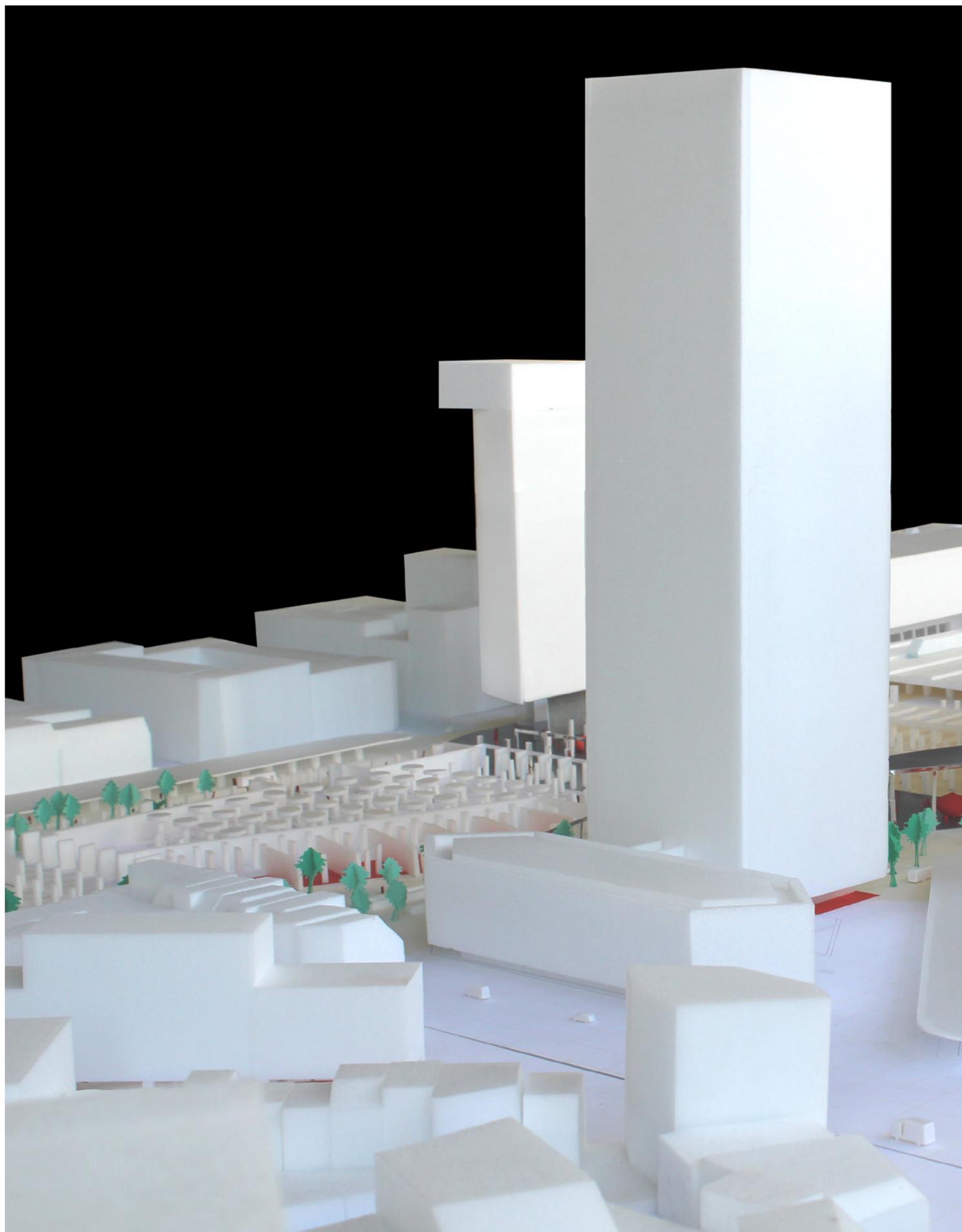
- ① EQUIPEMENT
- ② COMMERCES
- ③ SERVICES AU LOGEMENT
- ④ LOBBY
- ⑤ ESPACE COLLECTIF PRIVÉ

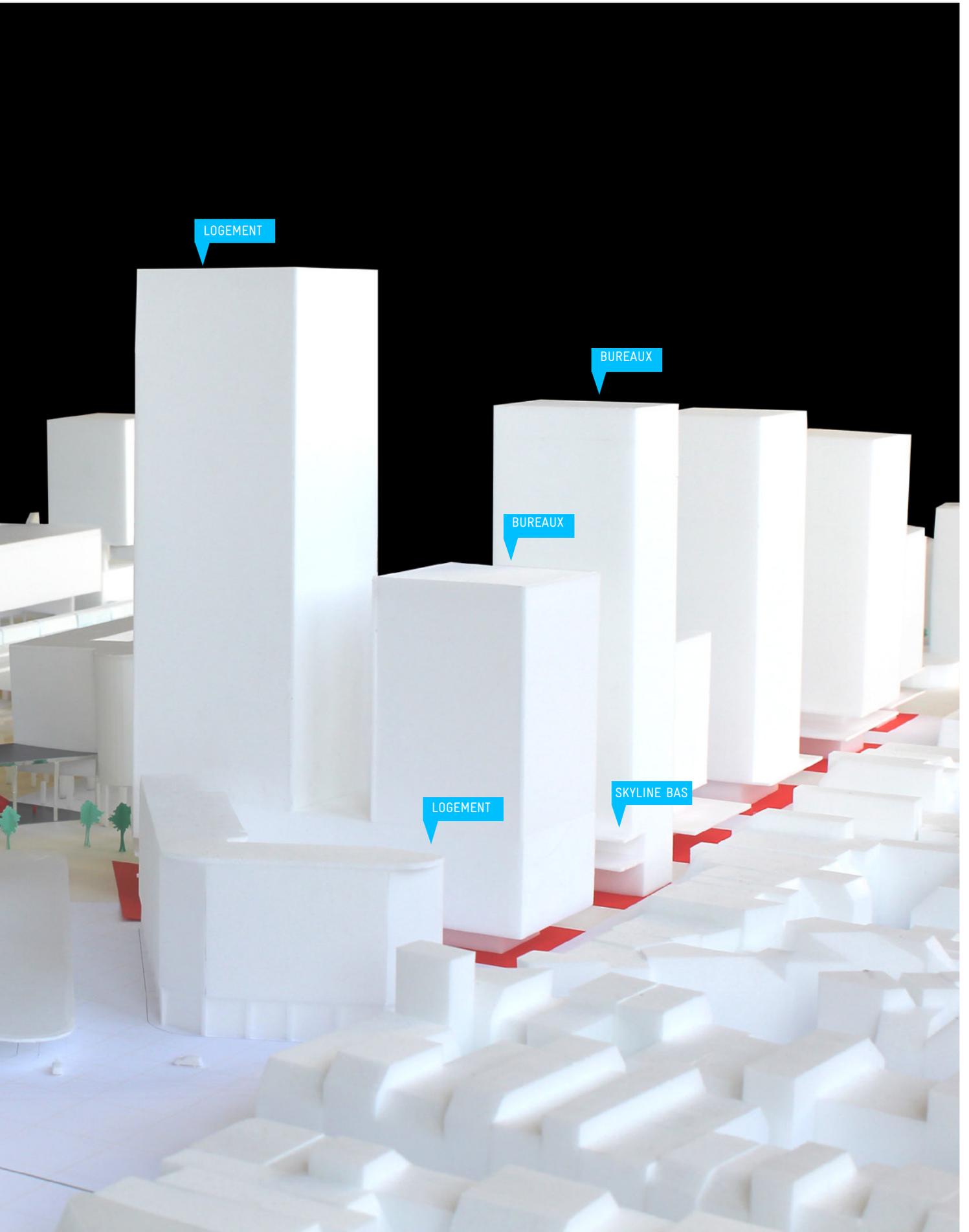


A + P SMITHSONS - THE ECONOMIST - LONDRES



SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW-YORK





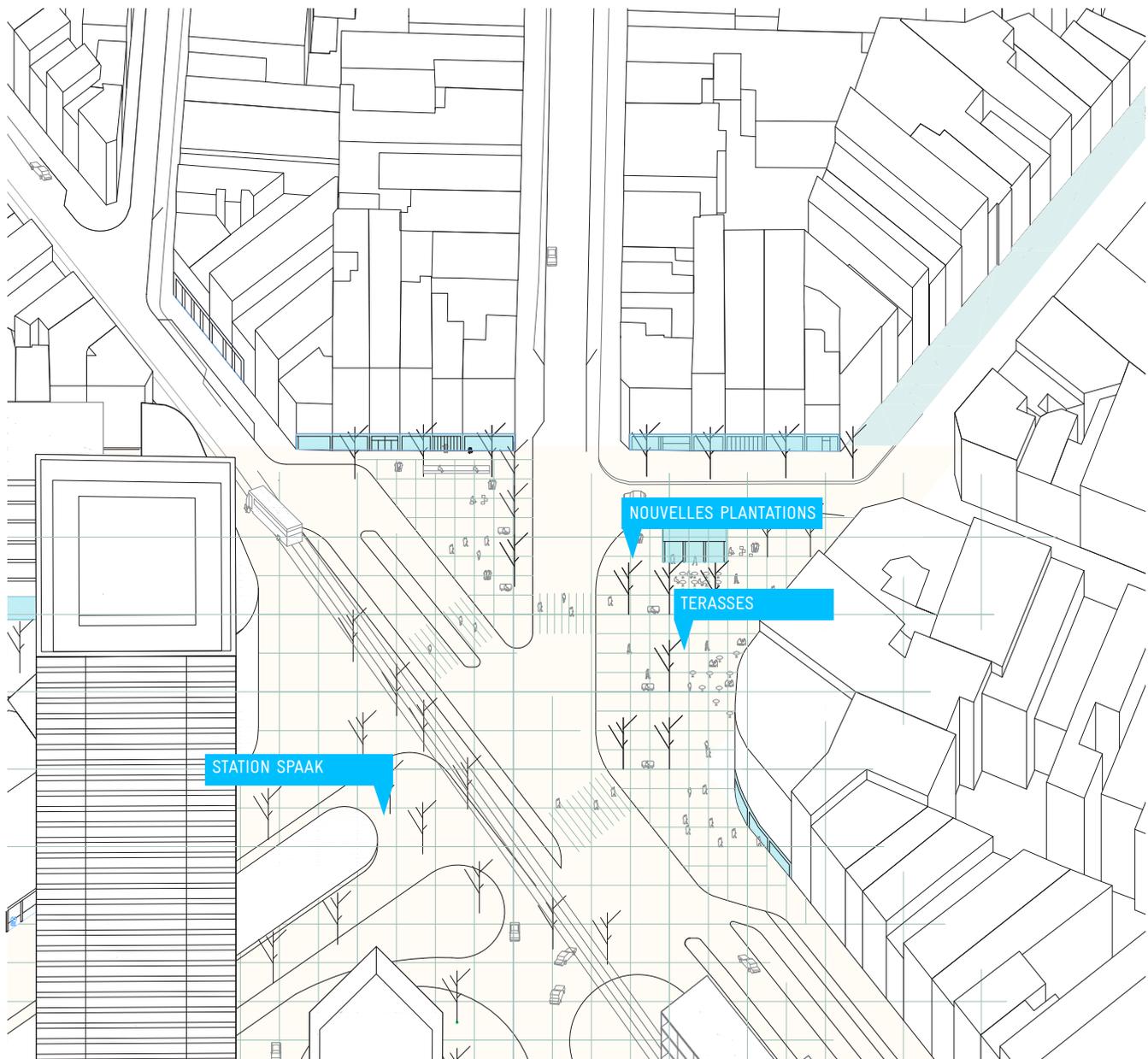
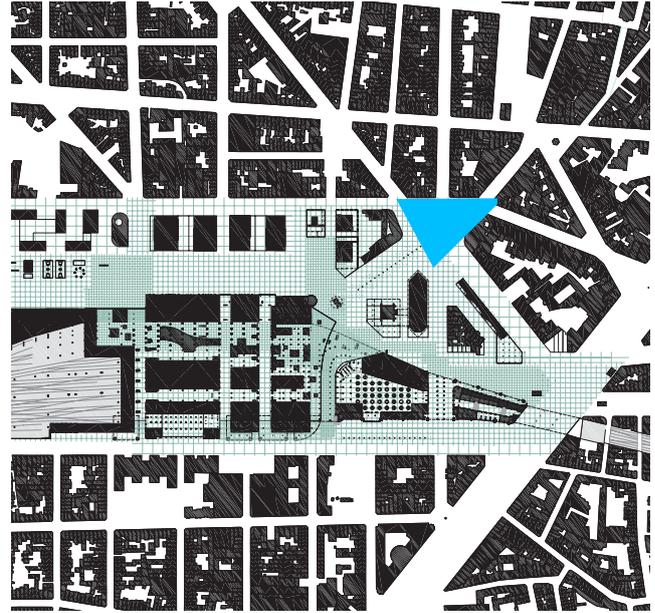
ESPACE PUBLIC (PLACE BARA)

Nom de bâtiment : Place Bara

Année : 1ère phase 2017

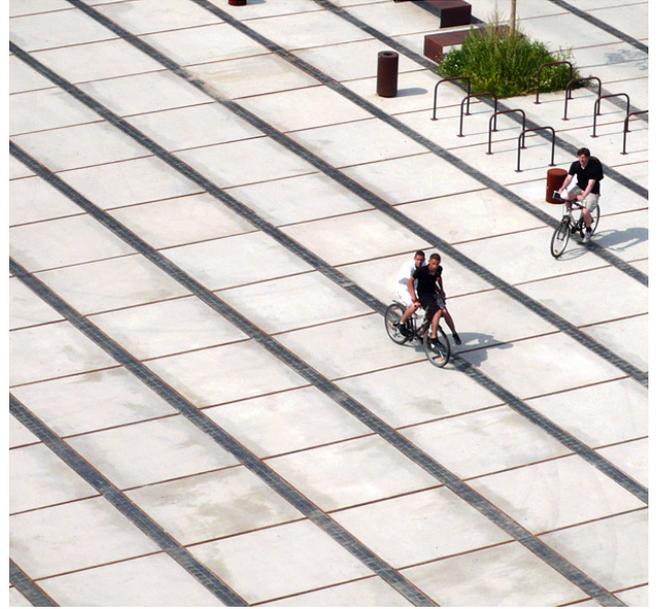
Fonction(s) : Espace public

Caractéristiques et prescriptions : L'îlot central aujourd'hui détaché des façades adjacentes et contraint au milieu des flux routiers est subdivisé en plusieurs micro-espaces publics confortables dont l'articulation piétonne à la fois avec Cureghem et avec le territoire de gare est améliorée. L'aménagement de la place est traitée en continuité avec la surface d'échanges: matérialité, trame, mobilier, signalétique et paysage sont homogénéisés avec l'ensemble des espaces publics du quartier Midi. La place Bara en devient une des portes d'entrée principale, un lieu important d'accroche aux quartiers. (schéma routier à affiner dans le cadre du volet 2 du SD)

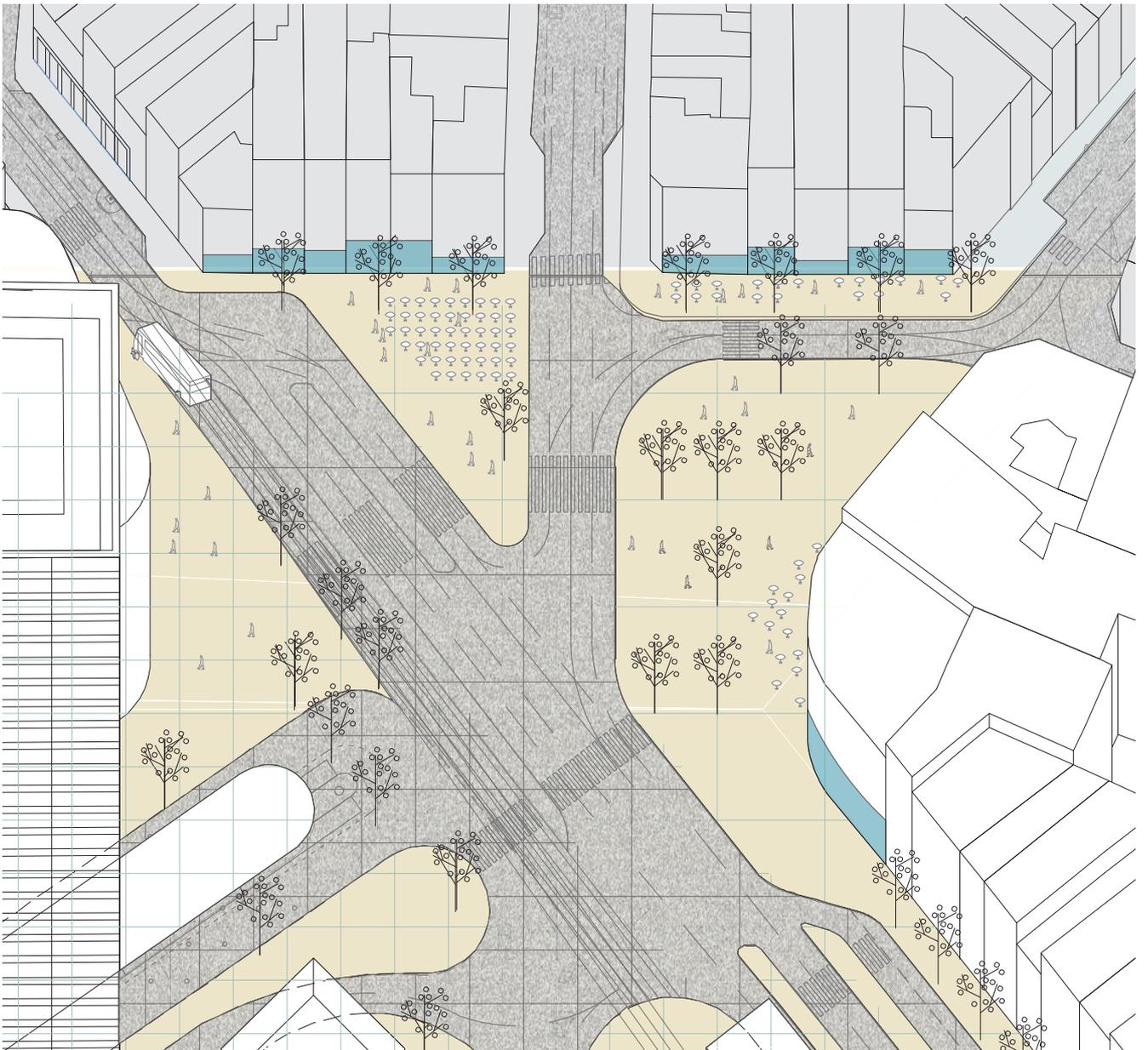




WIEN, MUSEUM QUARTER

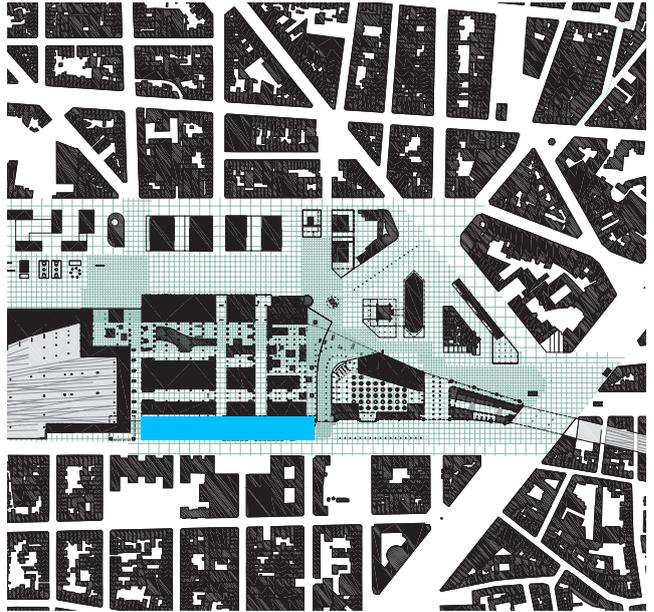


BRUEL DELMAR HAUTE DEULE RIVER BANKS

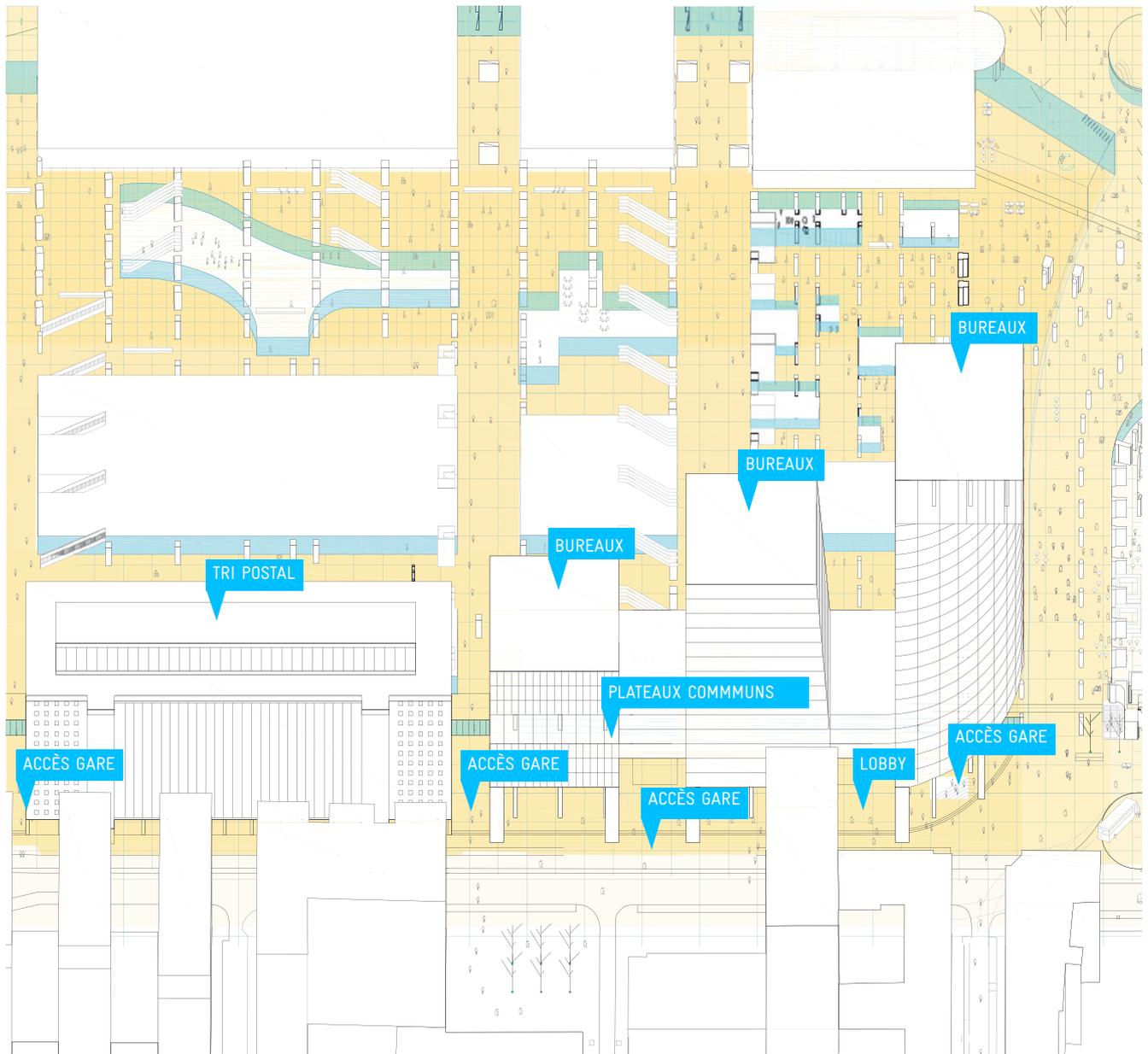


FONSNY 1

Nom de bâtiment : Fonsny + Tri Postal
Année : 2018 -2020
Fonction(s) : Bureaux, commerces et services
Caractéristiques et prescriptions : Ensemble de trois objets distincts d'une hauteur maximale de 95 m, aux hauteurs crénelées et équilibrées, reliés sur plusieurs niveaux au dessus d'un skyline bas conséquent et ouvert. Des liaisons ponctuelles supplémentaires de ces trois objets peuvent être envisagées. Conservation et réhabilitation du tri postal.



COMMERCES/SERVICES 1000M2	BUREAUX 67 000 + 24000M2	TOTAL 67 000 + 24000 M2
------------------------------	-----------------------------	----------------------------

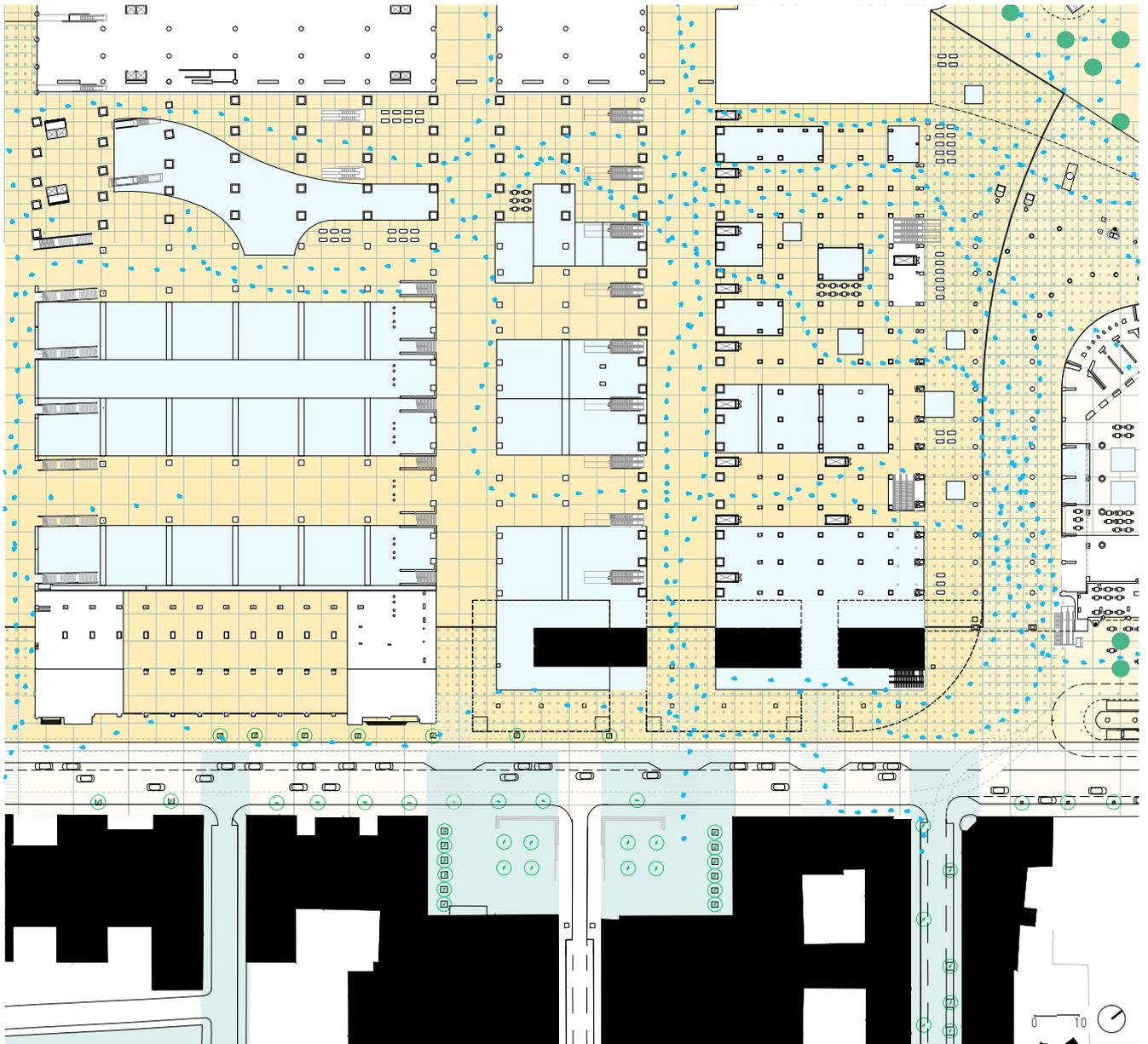




WALTER SCELSEI - TORRE MARINA - VADO LIGURE



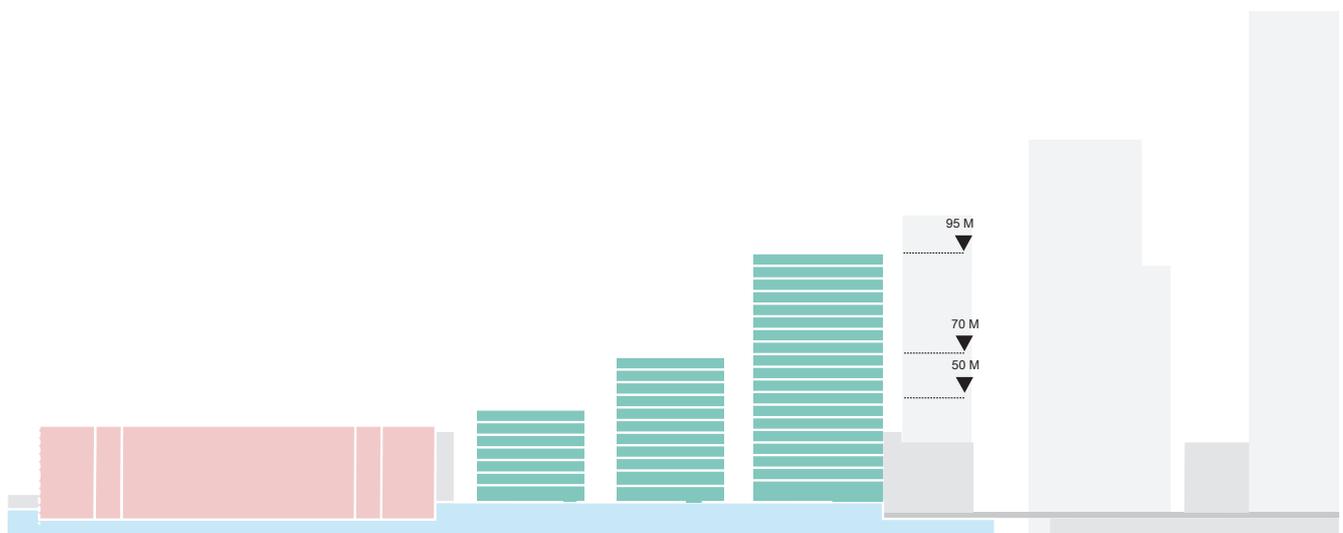
SOM - LEVER HOUSE - NEW YORK

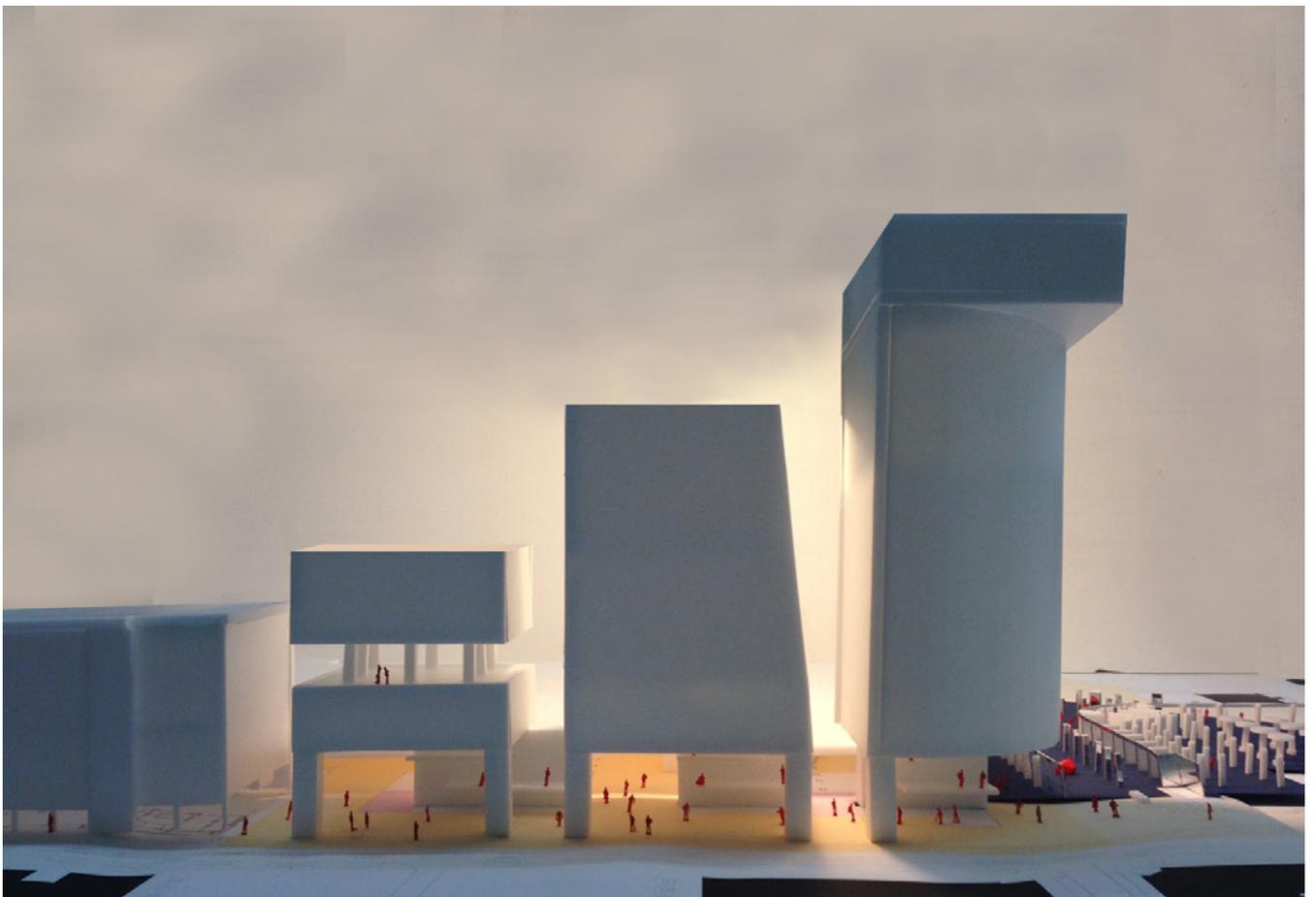
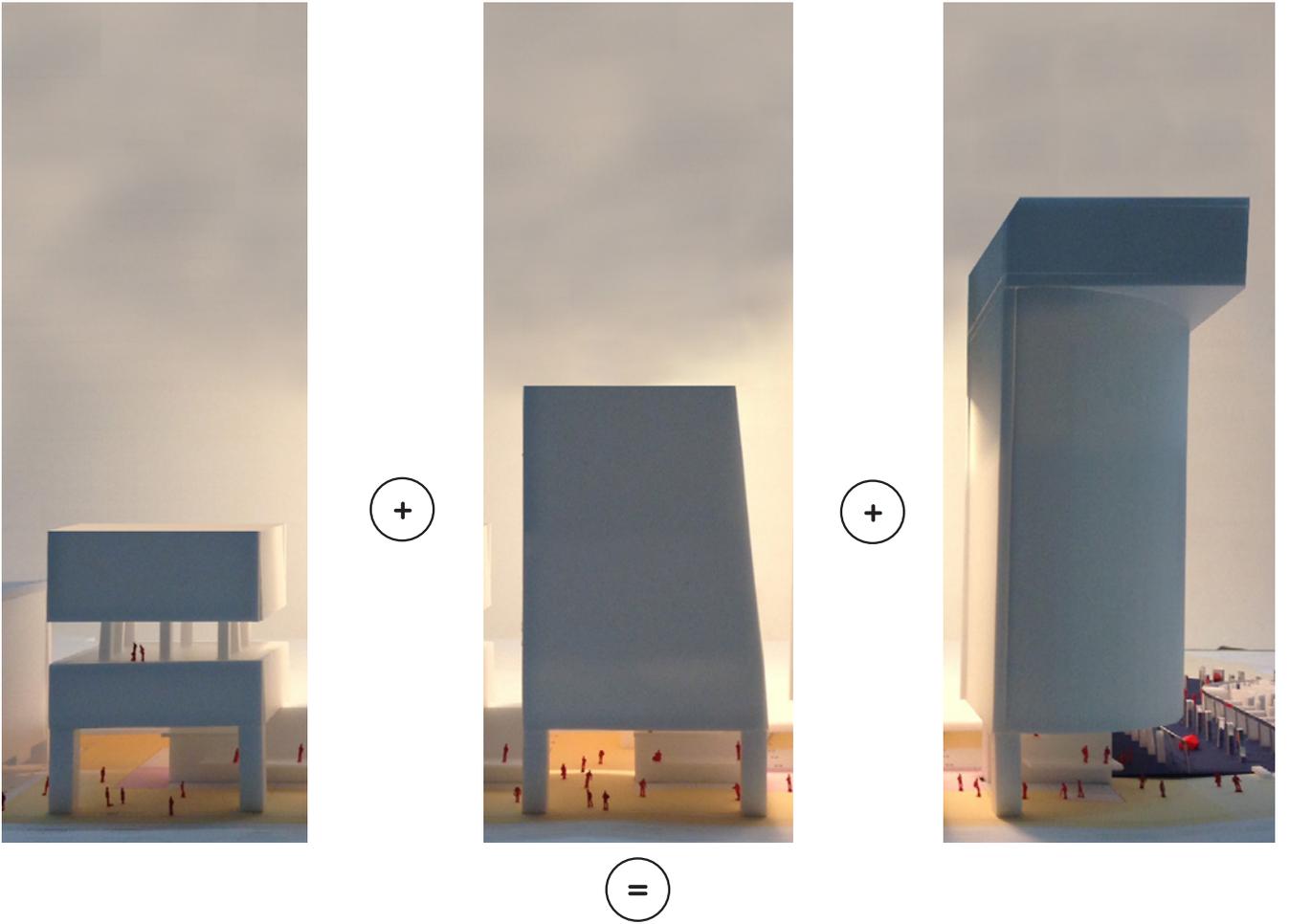


RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE

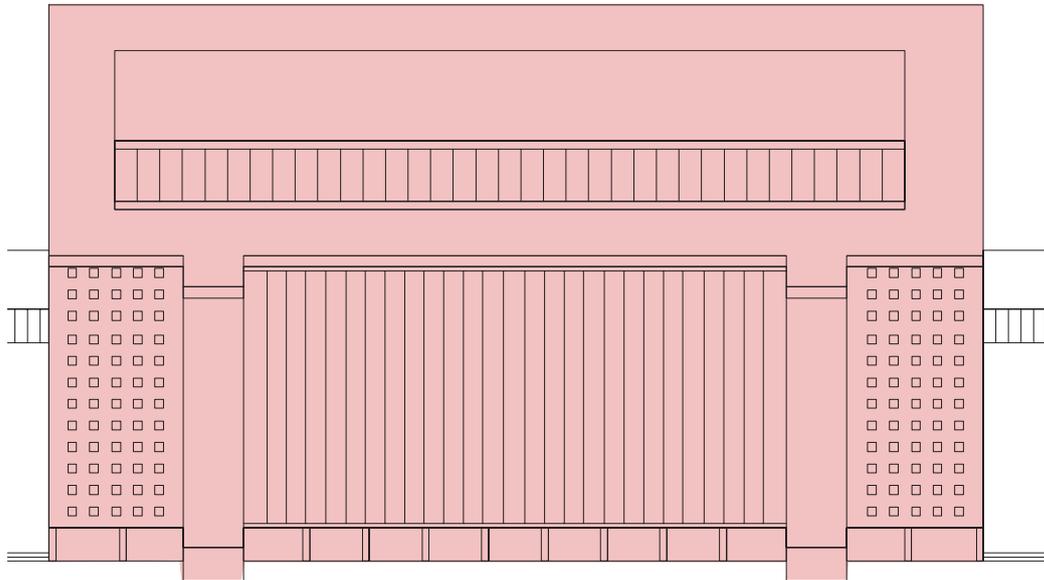


 BUREAUX: 67 000M2 (+ 24000M2 AFFECTATION PROVISoire DU TRI POSTAL)





LE TRI POSTAL: UN PROGRAMME ÉVOLUTIF DANS LE TEMPS



POTENTIEL: R+5 (X 4000M2) = 24000M2

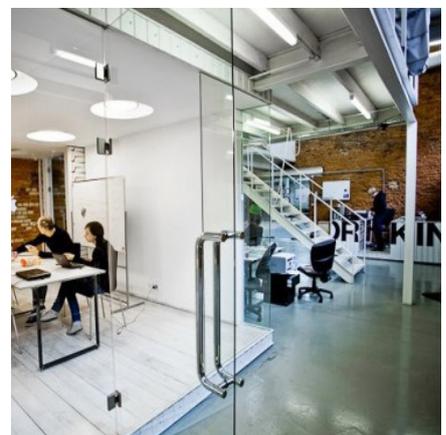
Pistes programmatiques: Bureaux, espace culturel, galeries, centre d'exposition et de congrés, logements, pépinière d'entreprises orientées vers la production agricole en ville ou les nouvelles technologies, espaces de co-working.)



VAN NELLE - ROTTERDAM



RECONVERSION TRI POSTAL - LILLE



FLACON - MOSCOW



MOZINOR - MONTREUIL



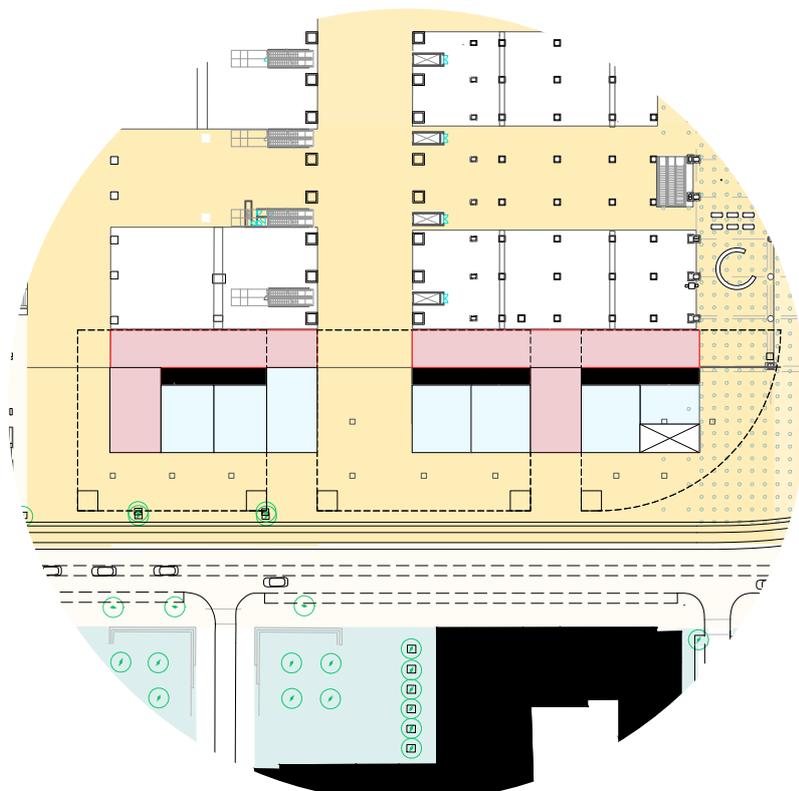
RECONVERSION TRI POSTAL - LILLE



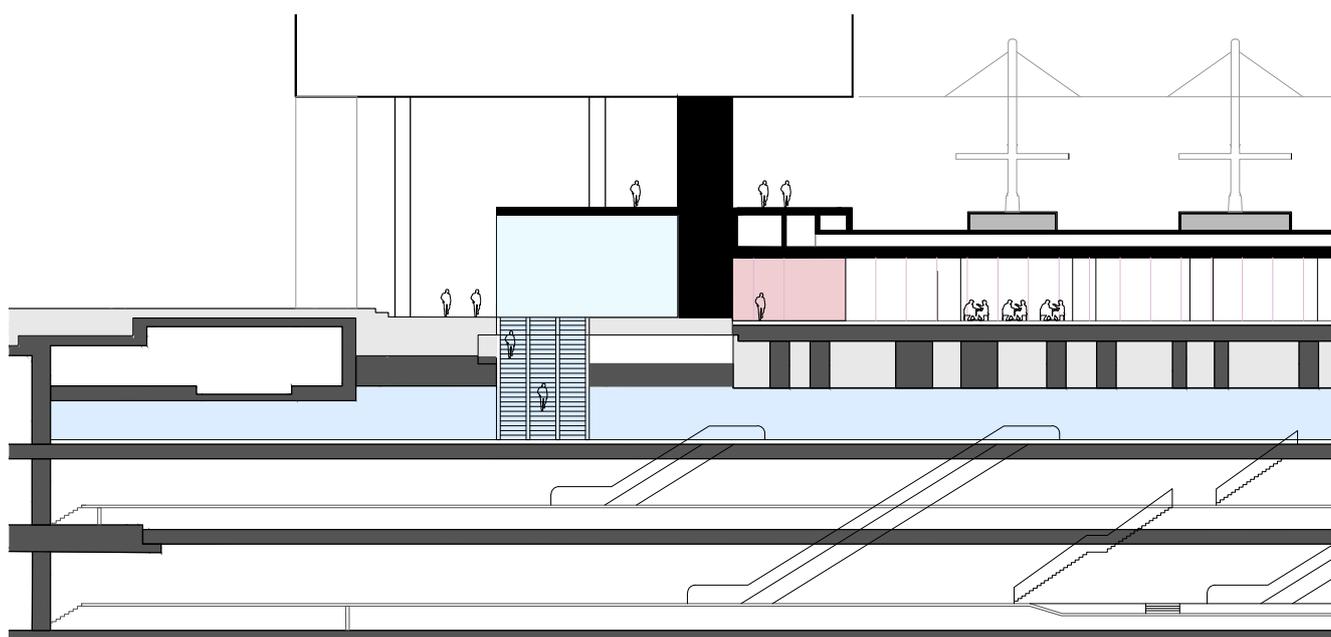
LOGEMENTS



ARTICULATION DU SKYLINE BAS



SKYLINE BAS LOBBY BUREAUX NOYAUX DE DISTRIBUTION

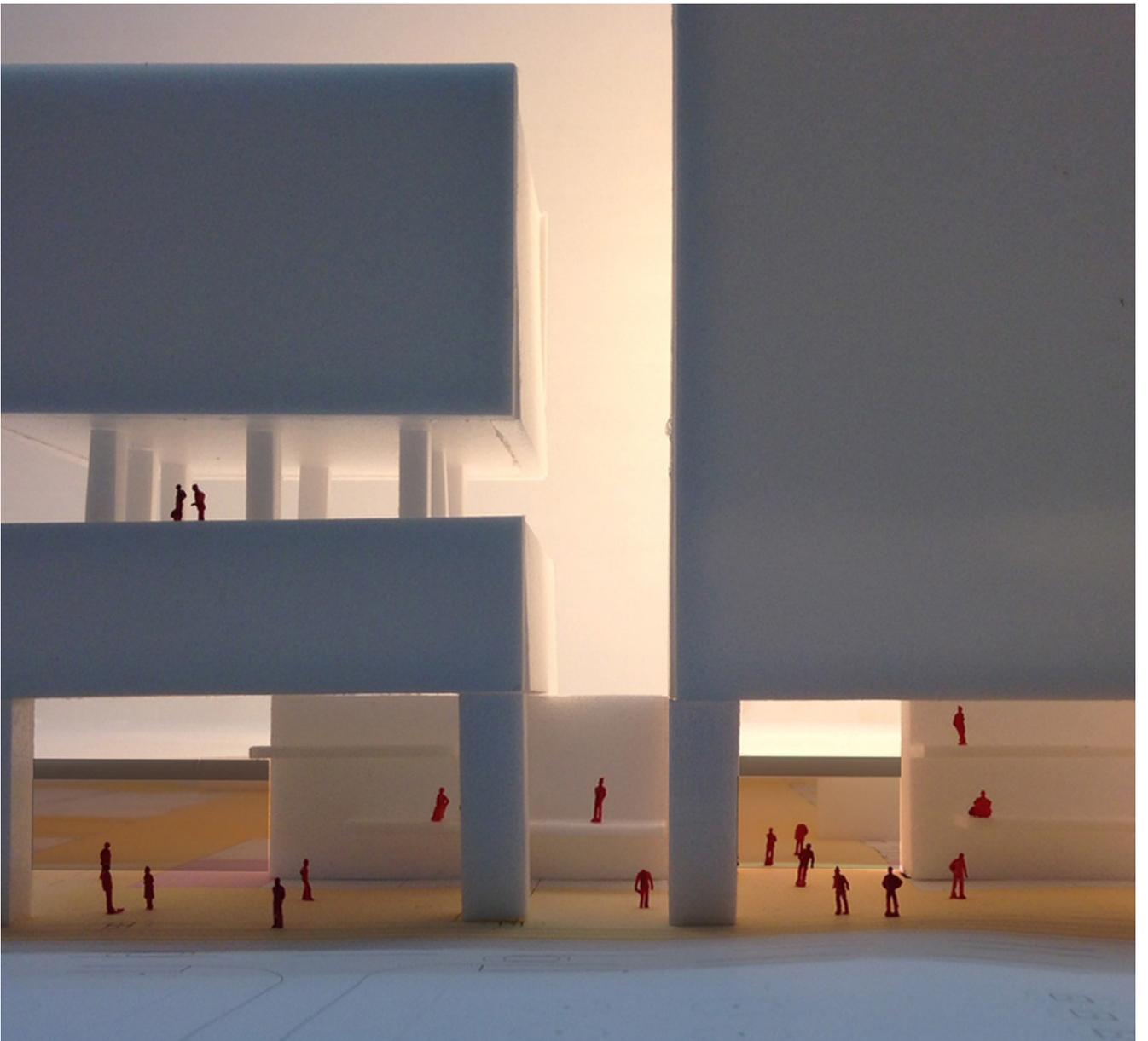




HUGH STUBBINS - CITIGROUP CENTER - NEW YORK CITY



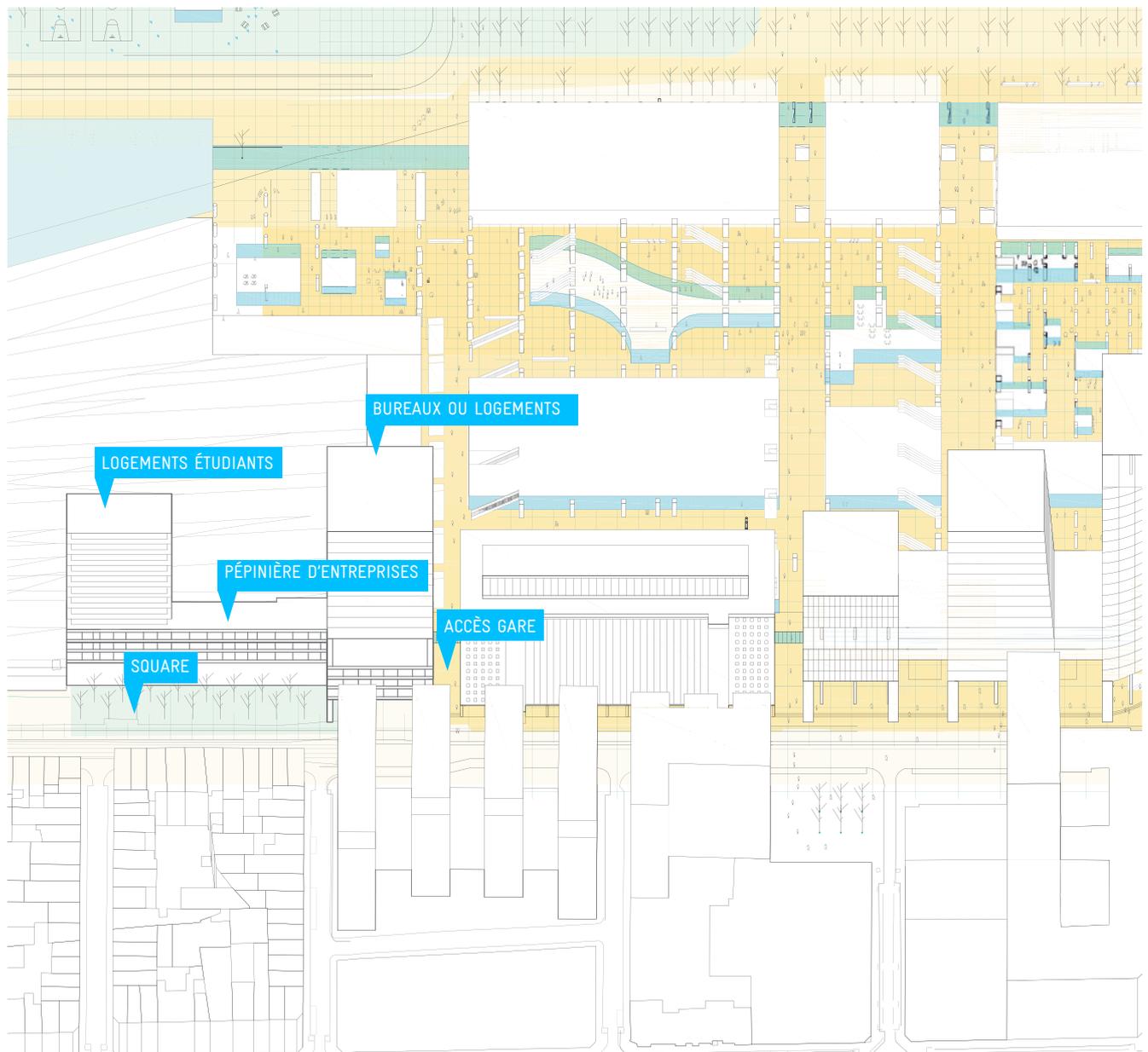
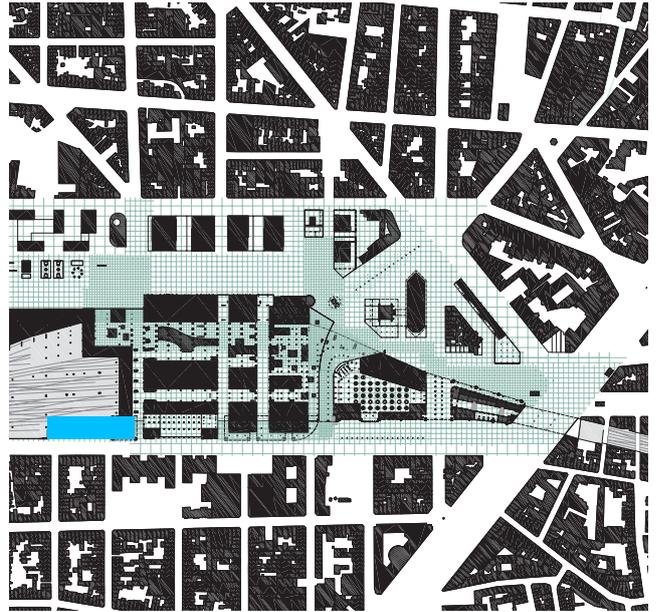
OMA - DE ROTTERDAM - ROTTERDAM



FONSNY 2

Nom de bâtiment : Fonsny
Année : 2018-2020
Fonction(s) : Bureaux, logements, commerces et pépinière d'entreprises
Caractéristiques et prescriptions : Ensemble mixte de 70 m max. de 2 objets distincts avec impérativement une tour de logements étudiants et une tour de bureaux ou youth hostel, sur un socle commun destiné à une pépinière d'entreprises.

COMMERCES/SERVICES 1000M2	ÉQUIPEMENT 3000M2	LOGEMENT 13000M2
BUREAUX 20000M2	TOTAL 42000M2	

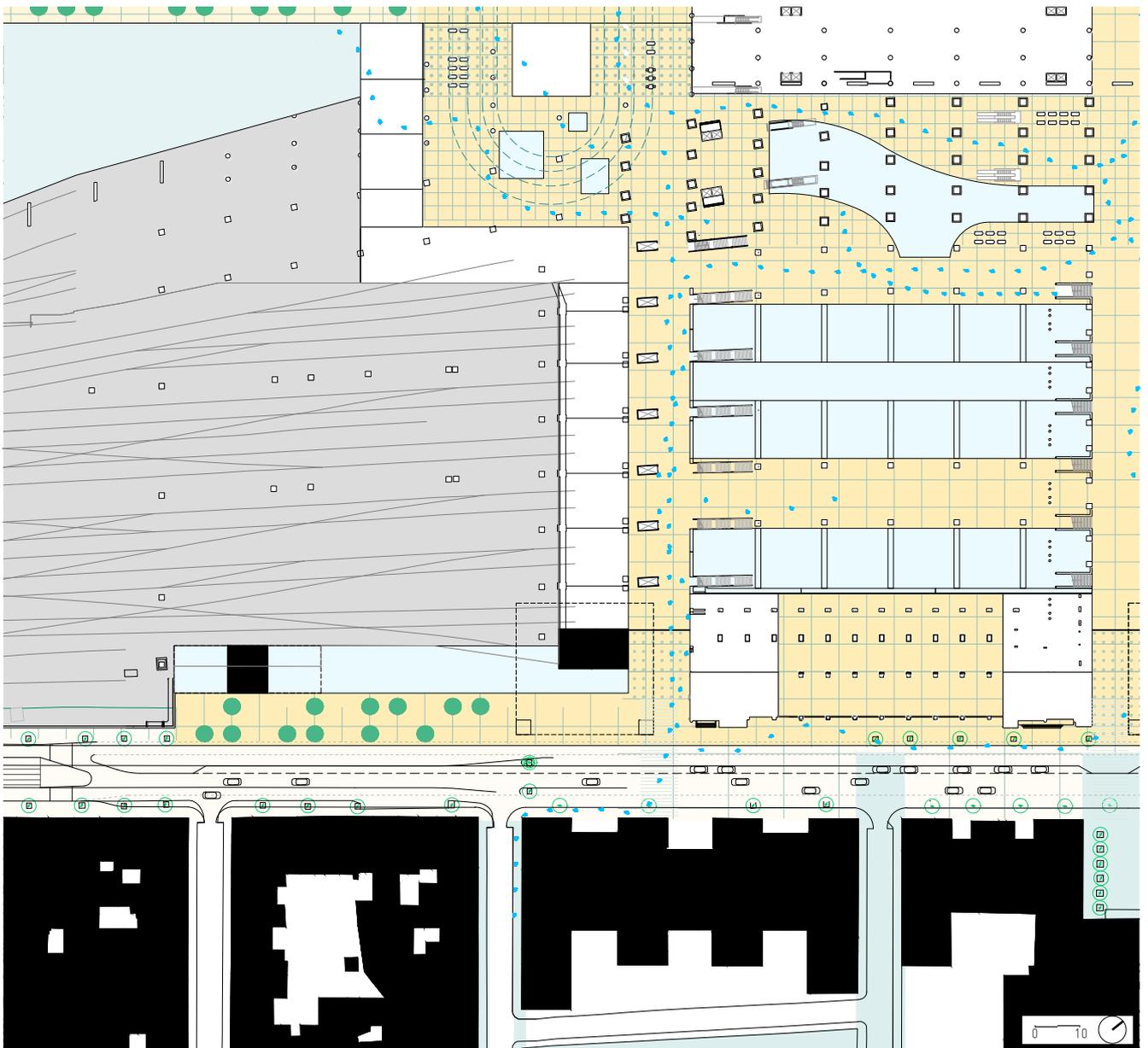




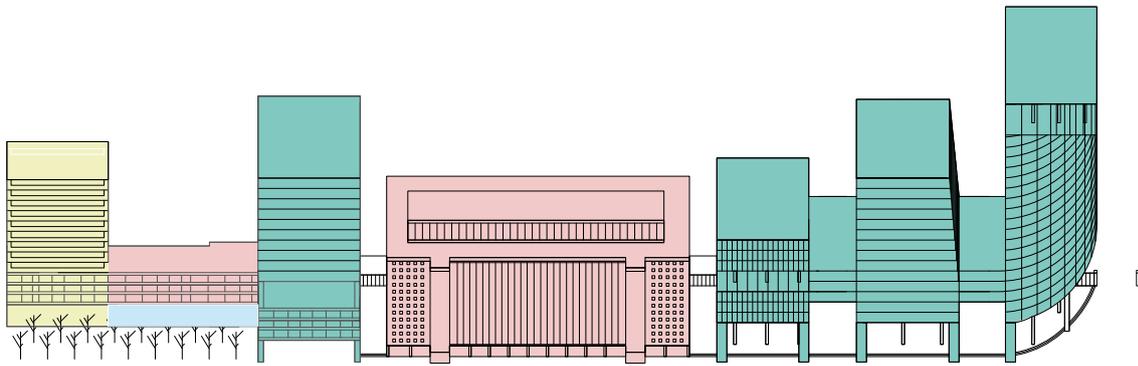
WIEL ARETS ARCHITECTS - AVB TOWER - LA HAYE



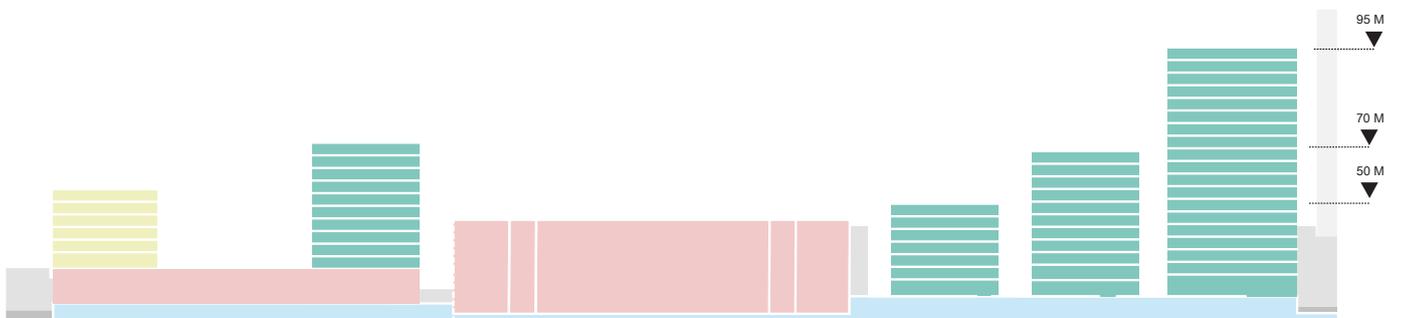
WIEL ARETS ARCHITECTS - E TOWER - EINDHOVEN



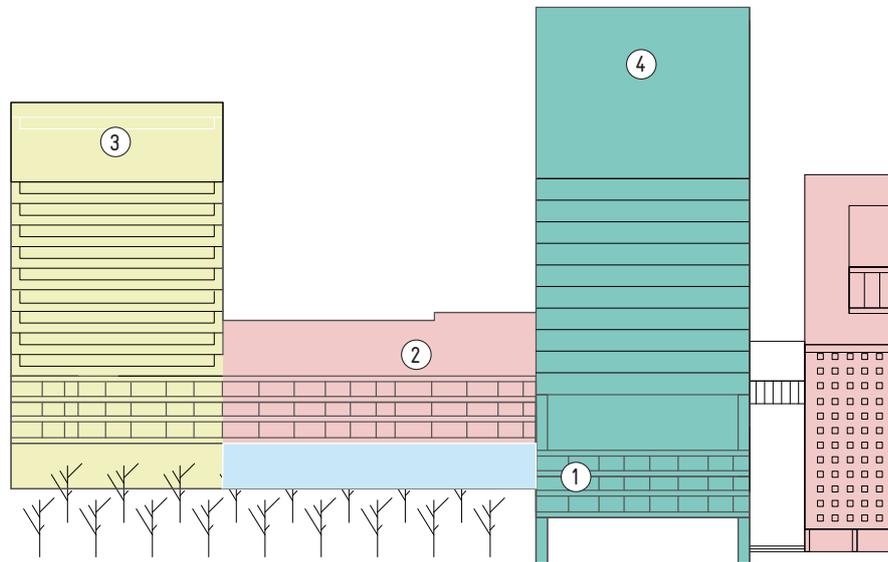
HYPOTHÈSE DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



 BUREAUX: 20000M2 + 67000M2  LOGEMENT: 13000M2  AUTRES: 3000M2 + (24000M2)

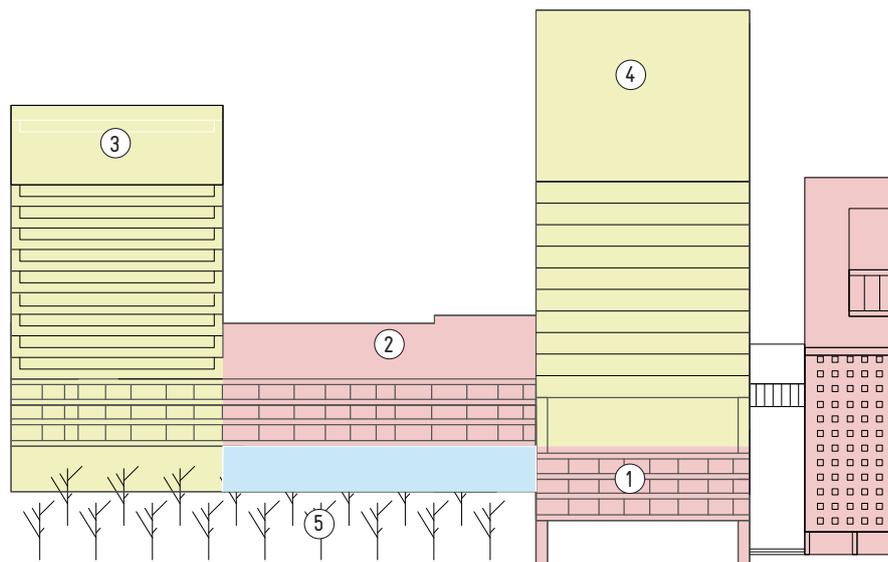


OPTION 1

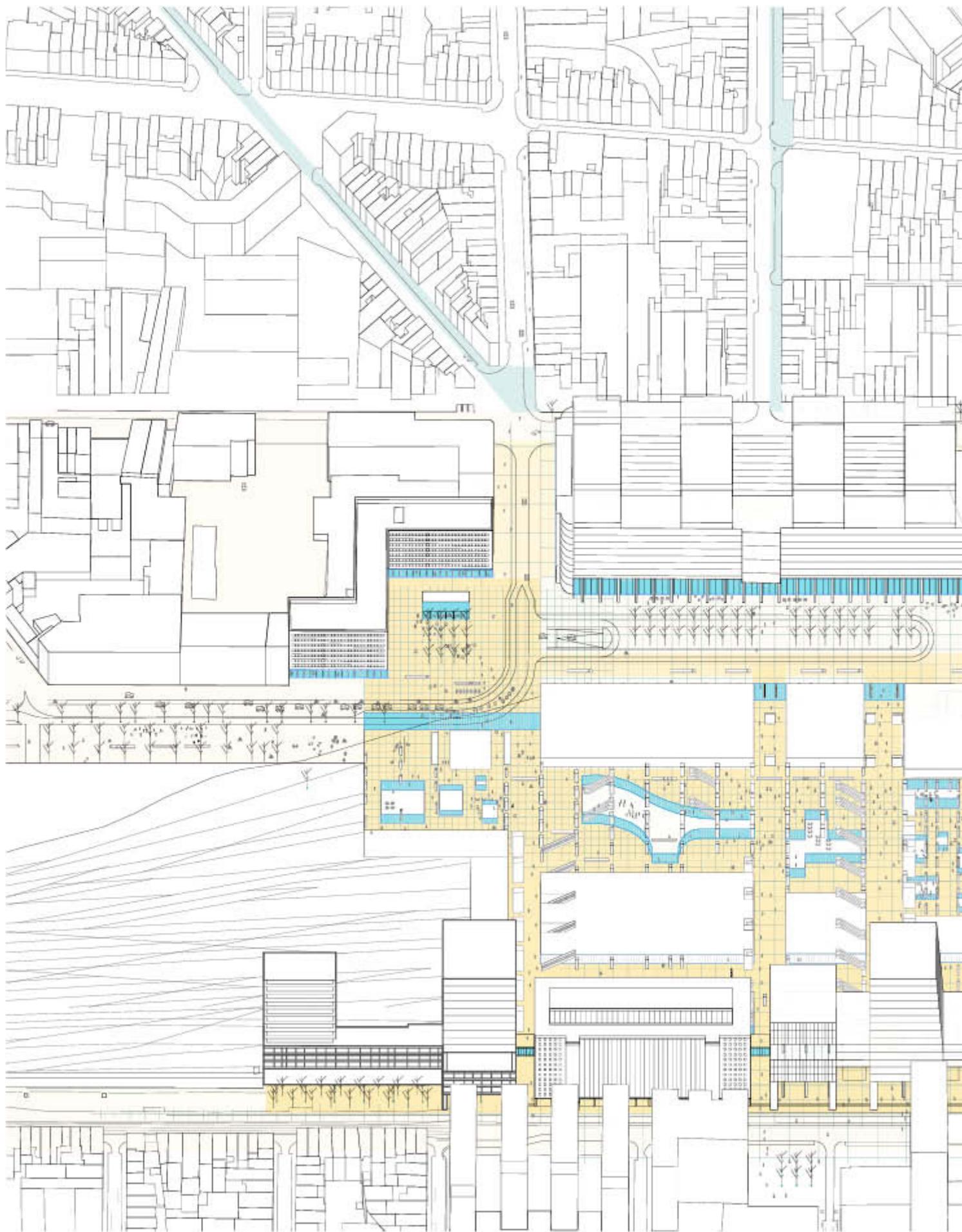


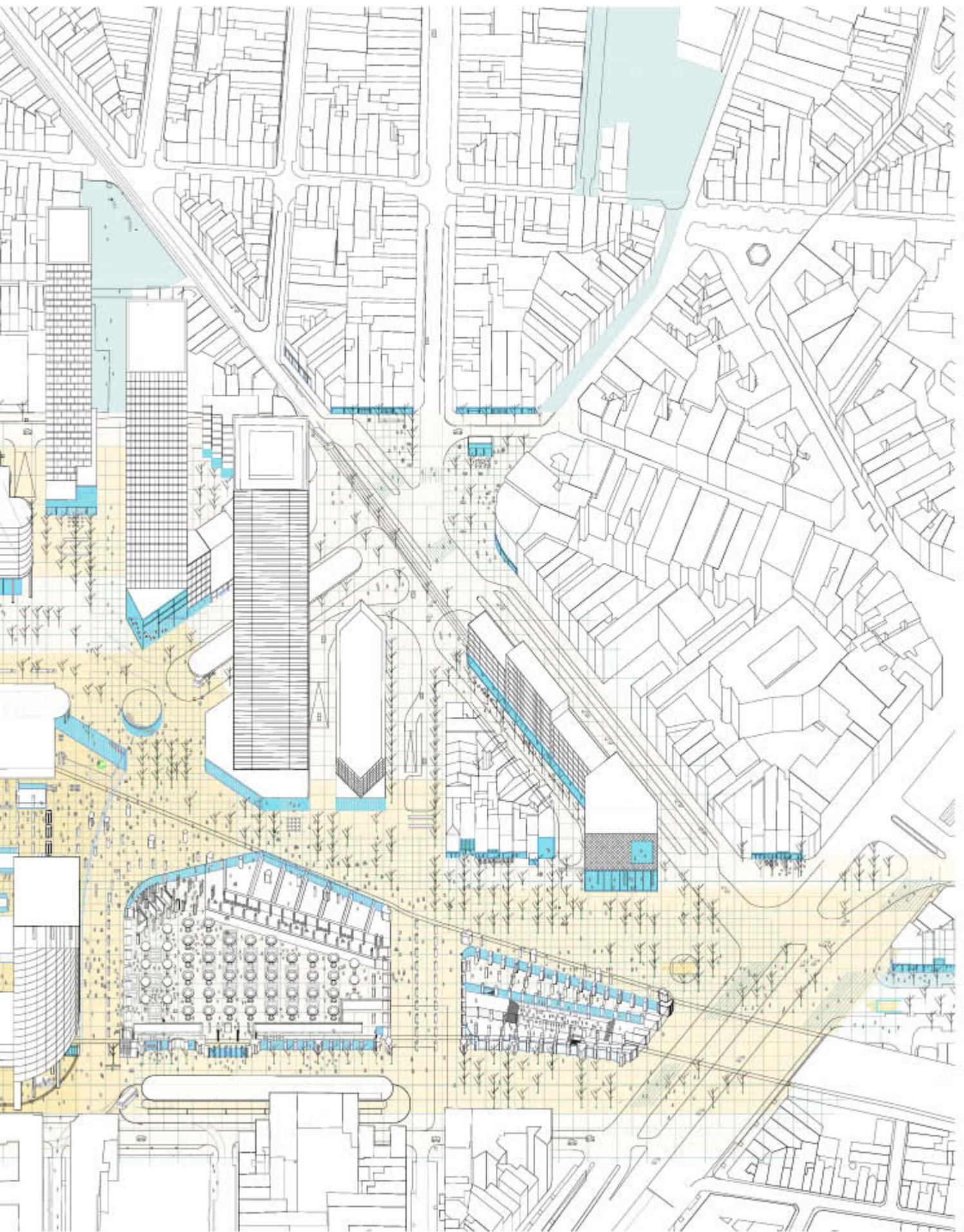
- ① COMMERCES/ SERVICES LIÉS À LA PÉPINNIÈRE
- ② PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES
- ③ LOGEMENTS ÉTUDIANTS
- ④ BUREAUX
- ⑤ TERRASSES + SQUARE/ AIRE DE JEUX

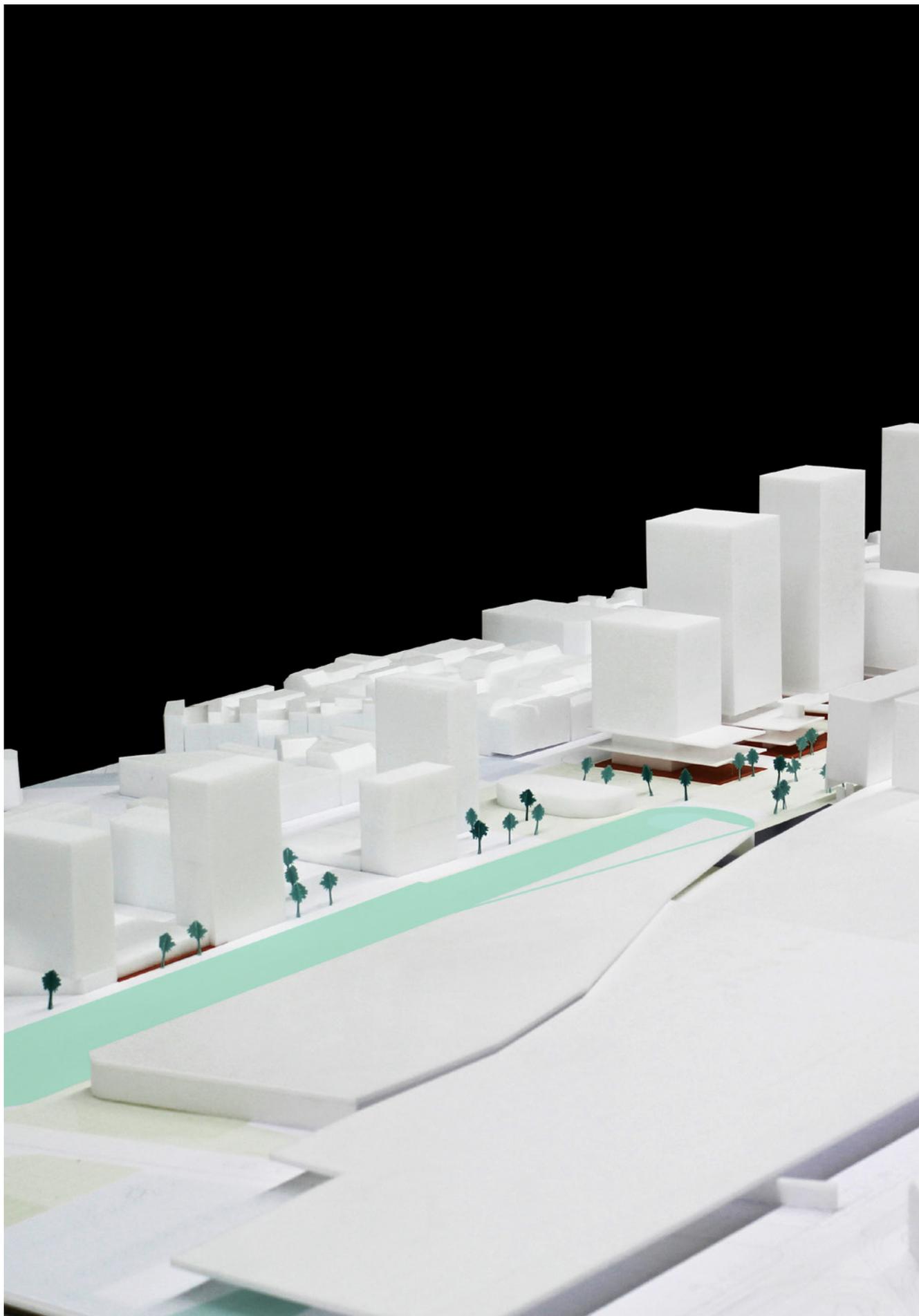
OPTION 2



- ① ESPACES COMMUNS DU YOUTH HOSTEL OU LIÉS À LA PÉPINNIÈRE
- ② PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES
- ③ YOUTH HOSTEL
- ④ LOGEMENTS ÉTUDIANTS
- ⑤ TERRASSES + SQUARE/ AIRE DE JEUX







ETAT 2 (2025)

Le terme de l' ETAT 2 se situe à 10 ans soit en 2025. Il répond à la principale ambition de renforcer la VISION de la Gare Habitante par un développement sur les parties Sud du quartier c'est-à-dire d'un développement du côté "Senne" de la gare Bruxelles Midi. Définis par un foncier moins contraint, de grandes qualités paysagères, un tissu existant traditionnel qu'il est possible à la fois de réhabiliter et de densifier, ces quartiers présentent un potentiel élevé de développement résidentiel (même si les fonctions d'industrie urbaine et tertiaire doivent être maintenues), pouvant ainsi considérablement intensifier l'habité de ce territoire de gare et contribuer à l'équilibre programmatique souhaité. A la fois dans une perspective d'étirement du territoire de gare, de desserrement de la surface d'échanges et dans la volonté de faire de ce territoire un quartier de gare habitante, il est crucial de penser dès maintenant leurs mutations.

"L'arrière gare" ou gare "côté Senne" est un quartier sous-valorisé qui ne fait actuellement pas suffisamment partie du territoire de la gare Bruxelles-Midi. L'entrée/sortie de gare de ce côté est sous utilisée et très peu mise en avant. Pourtant, ce quartier est en pleine mutation et comporte des disponibilités foncières bien plus importantes que les espaces à proximité directe de la gare et de l'entrée de gare "côté Pentagone" dont l'évolutivité est limitée.

"L'arrière-gare" regroupe un grand nombre de parcelles mutables, si l'on prend en compte la totalité des bâtiments en mauvais état ainsi que les bâtiments qu'occupe la SNCB amenés à devenir vacants d'ici quelques années. L'îlot des deux gares abrite des bâtiments tertiaires récents mais on peut d'ores et déjà anticiper leurs mutations, surtout dans la perspective d'une densification et intensification du caractère habité du territoire de gare. Parce qu'ils ont le potentiel d'accueillir un nombre très important de logements à proximité de la gare (l'îlot France-Bara se situe en sortie directe de la gare "côté Senne" et l'îlot des deux gares à moins de 400m), le développement des îlots de "l'arrière gare" ou de la "gare côté Senne" représente un enjeu important pour la mise en place d'un territoire de gare "habitante". Ils constituent le réservoir de logements principal du quartier de gare habitante.

Ils caractérisent de plus l'entrée du territoire de gare depuis le ring. En affichant un caractère composite le long de l'axe métropolitain, ils ont le potentiel de donner le ton du quartier de gare et mettre en avant la nouvelle identité que souhaite revêtir la gare.

Sur France-Bara sont ainsi envisagés le développement

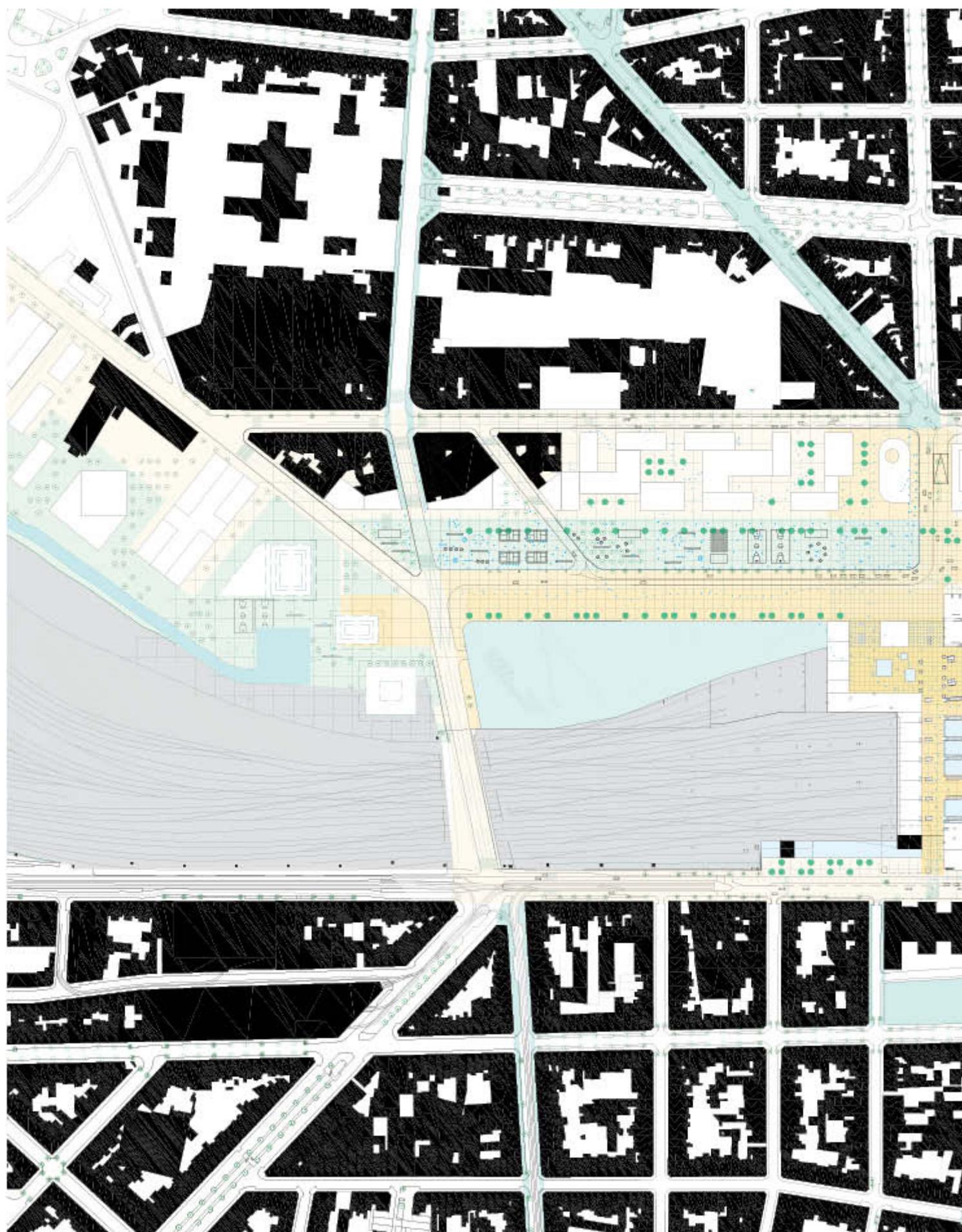
mixte à dominante résidentielle ainsi que la conservation et la réhabilitation maximale des îlots traditionnels. Des percées visuelles et physiques secondaires Est-Ouest permettent de conserver l'échelle de l'îlot tout en autorisant des traversées piétonnes à plusieurs endroits. Un développement mixte au niveau de la pointe de l'îlot des deux gares avec une densité de tertiaire, des commerces, des services et un équipement culturel d'envergure régional amorceraient un espace public d'échelle métropolitaine le long de la Senne, le Parc des rails conçu sur une partie comme un parc habité avec des logements aux densités et hauteurs variées. La continuité publique N/S de la vallée sera un élément déterminant dans le développement du territoire de gare côté Senne avec notamment l'aménagement d'un espace public d'échelle métropolitaine entre la gare et la rue des Vétérinaires en prolongement de la place Horta. et espace public aurait l'échelle adéquate pour pouvoir accueillir des espaces et événements sportifs et culturels de relativement grande ampleur. Il pourrait devenir à terme un véritable espace vert à proximité directe de la gare.

Ce maillage d'espaces publics s'accompagnera d'un traitement particulier des skyline bas enfin de rétablir la production au coeur de l'urbain tel qu'il l'était traditionnellement dans ces quartiers: petites activités de production, pépinières d'entreprises, équipements, soho, services de proximité...Tout en confortant l'offre en équipements et services résidentiels.

A la fois au sein de l'îlot France-Bara et de l'îlot des deux gares, une grande diversité typologique et une mixité de produits et de gammes assureront le développement composite du quartier Midi. Avec une hauteur maximale fixée à plus ou moins 50 m, une densification non négligeable mais contrôlée viendra renforcer l'urbanité de ce territoire.

Ces projets seront par ailleurs développés dans le cadre de la plateforme d'échanges du 'concept habitant' et pourront s'accompagner de mutations parallèles, au sein des quartiers par exemple.

Bien que ne faisant pas partie de la même phase opérationnelle, l'ETAT 2 doit être traité de manière simultanée à l'ETAT 1 (phase opérationnelle rapide). Le Schéma Directeur est en effet un document vivant et dynamique qui doit être en capacité de travailler parallèlement aux différents enjeux posés par ce territoire de gare. La prochaine actualisation du schéma directeur aura donc pour objet principal le développement des territoires de gare "côté Senne".



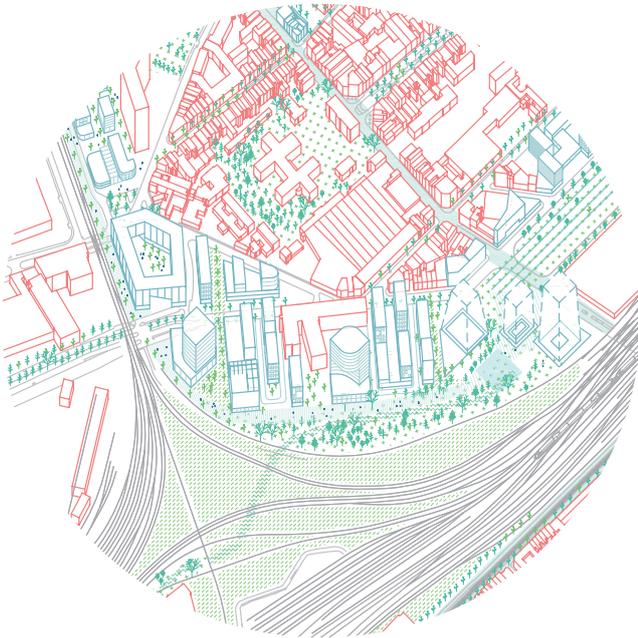




BLOC 2



ÎLOT FRANCE BARA



ÎLOT DES DEUX GARES



ÎLOT MARCHANDISES



WIELS



TISSU BRUXELLOIS

SITUATIONS HABITANTES

ÎLOT FRANCE BARA

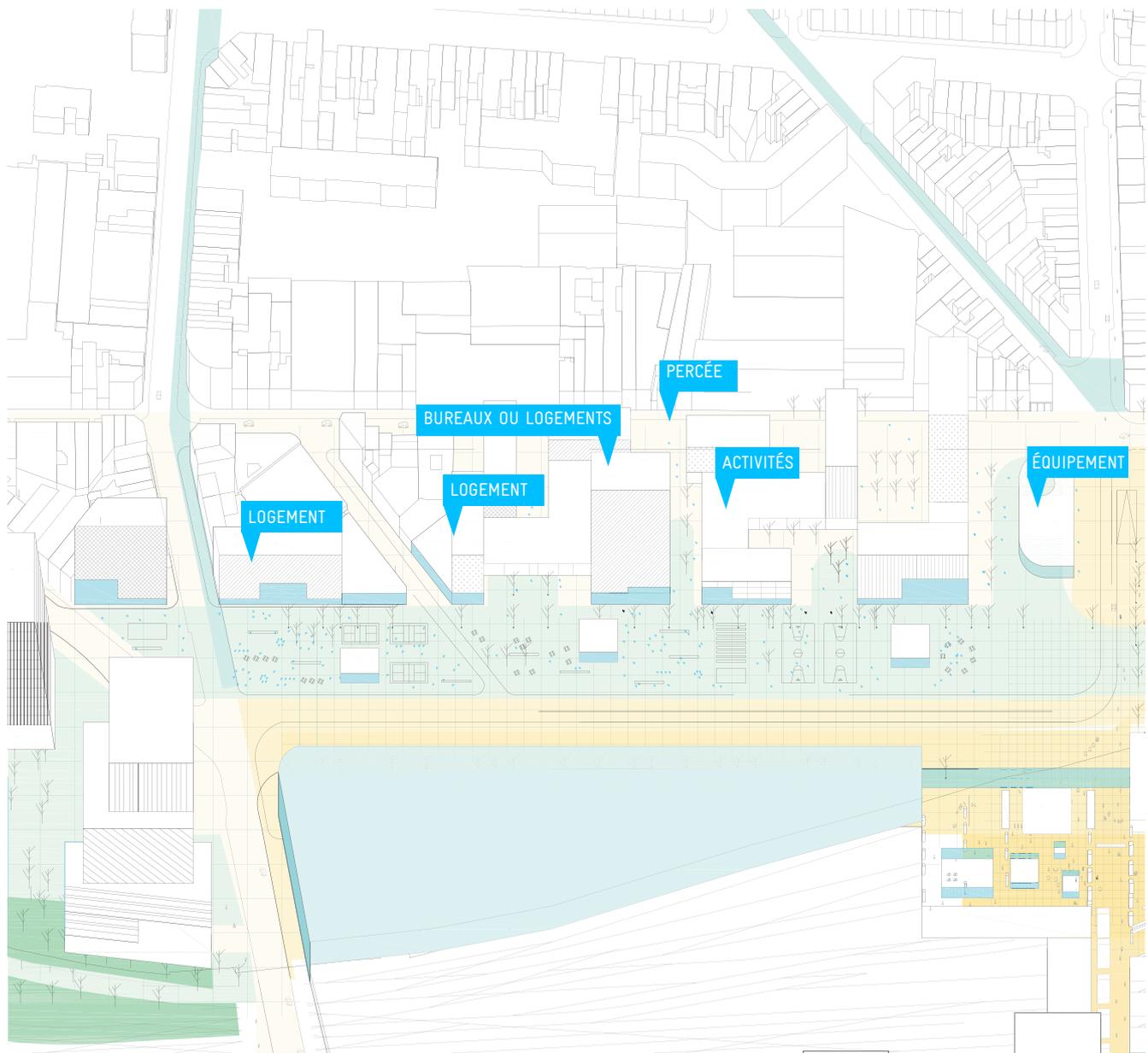
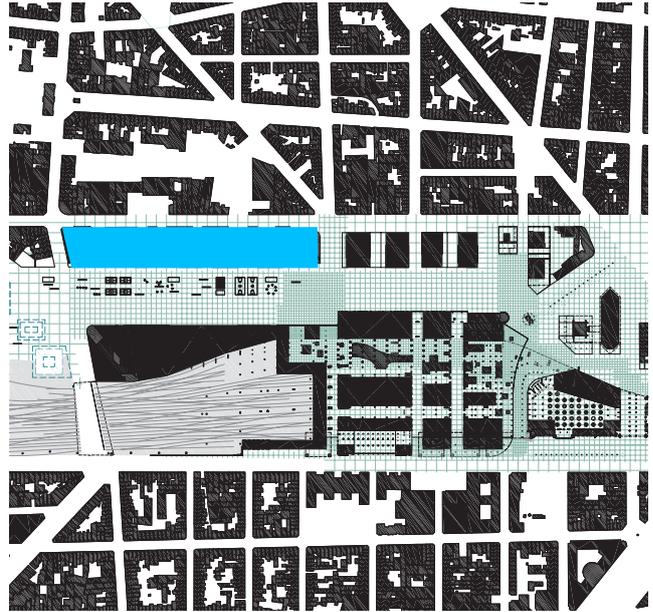
Nom de bâtiment : îlot France Bara
Année : 2025
Fonction(s) : logement, bureaux, activités
Caractéristiques et prescriptions : Développement mixte à dominante résidentielle aux formes, gabarits et hauteurs variés sous la forme d'une réinterprétation contemporaine de l'îlot traditionnel du tissu bruxellois. Plateaux d'activités et unités de production en 'cœur' d'îlot.

COMMERCES/ACTIVITÉS
5000M2

BUREAUX POTENTIELS
10000M2

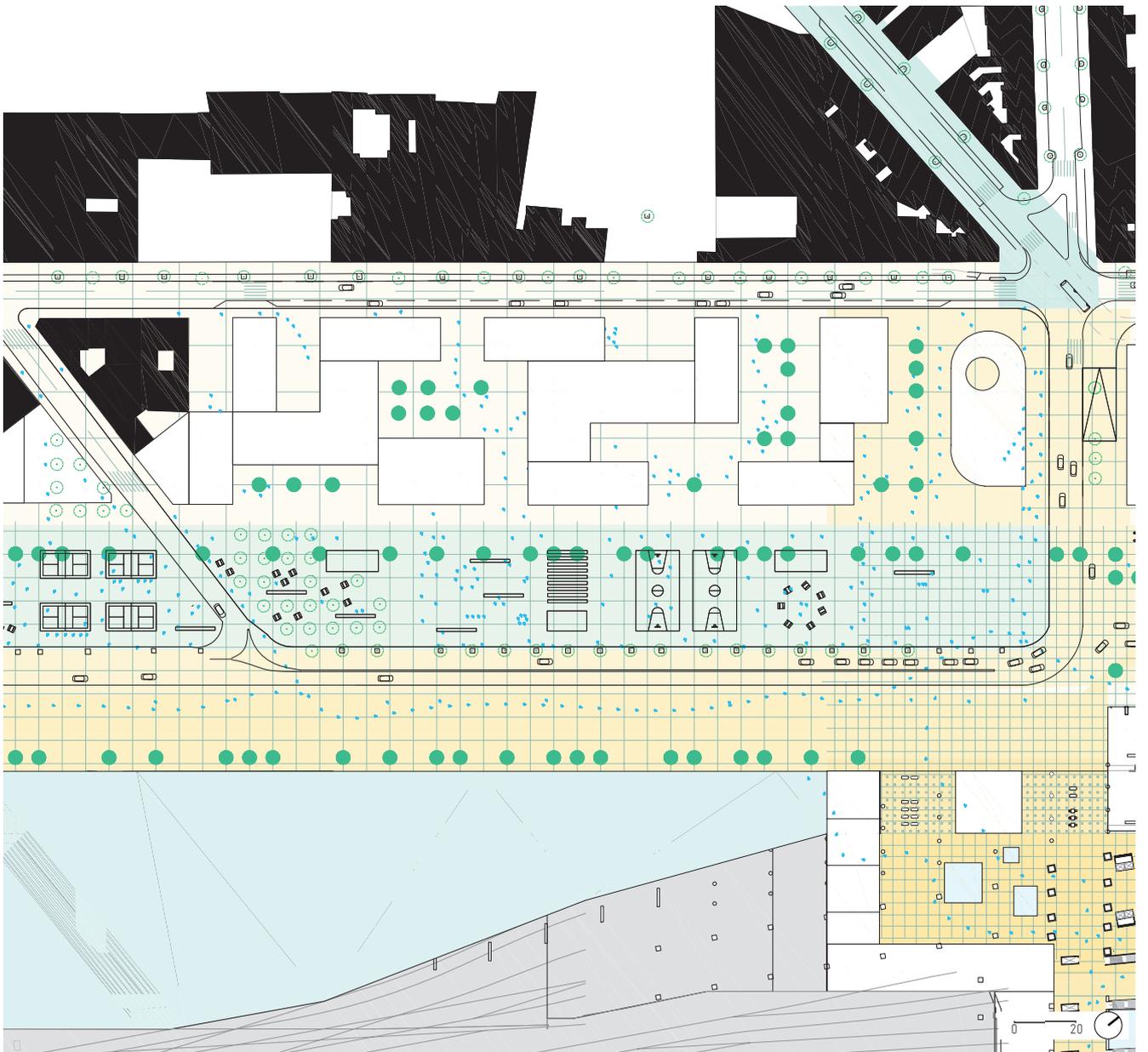
LOGEMENT
40000M2

TOTAL
55000M2

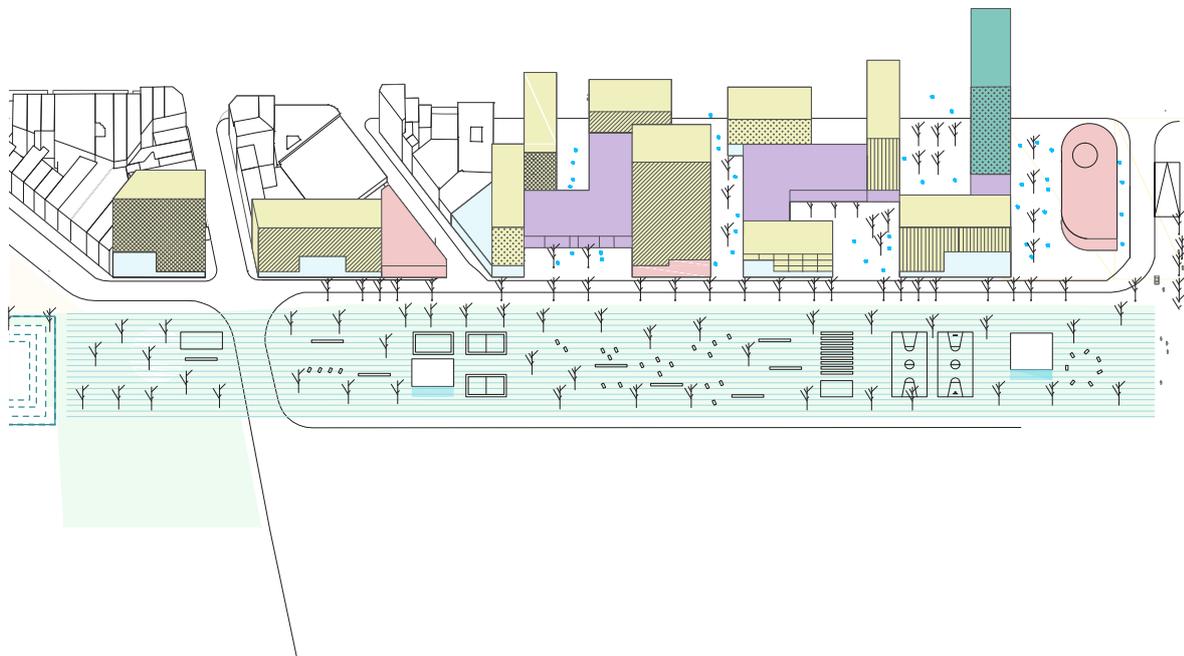




GIGON & GUYER - LABITZKE HOUSING - ZURICH



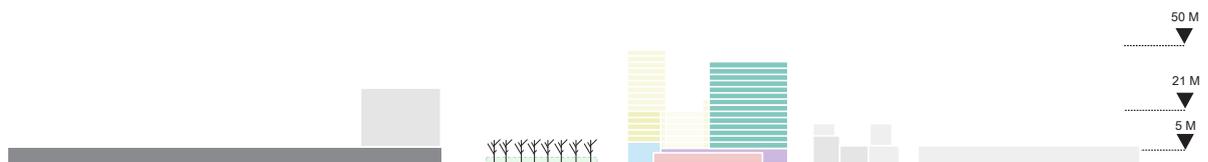
HYPOTHÈSE DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



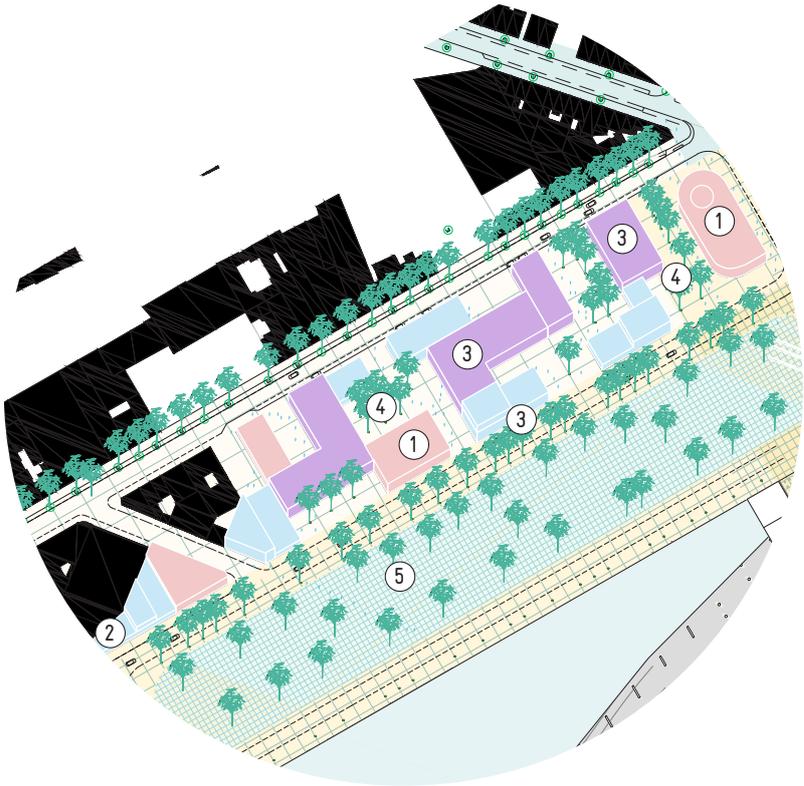
- BUREAUX: POTENTIEL DE 10000M2
- LOGEMENT: MIN. 40000M2
- ÉQUIPEMENTS: 2300 M2
- COMMERCES : 2000 M2
- ACTIVITÉS: POTENTIEL DE 5000 M2



SUD-EST



NORD-EST



- ① EQUIPEMENT
- ② COMMERCES/SERVICES AUX LOGEMENTS
- ③ ACTIVITÉS
- ④ MICRO-ESPACE PUBLIC / SQUARE
- ⑤ PARC MÉTROPOLITAIN

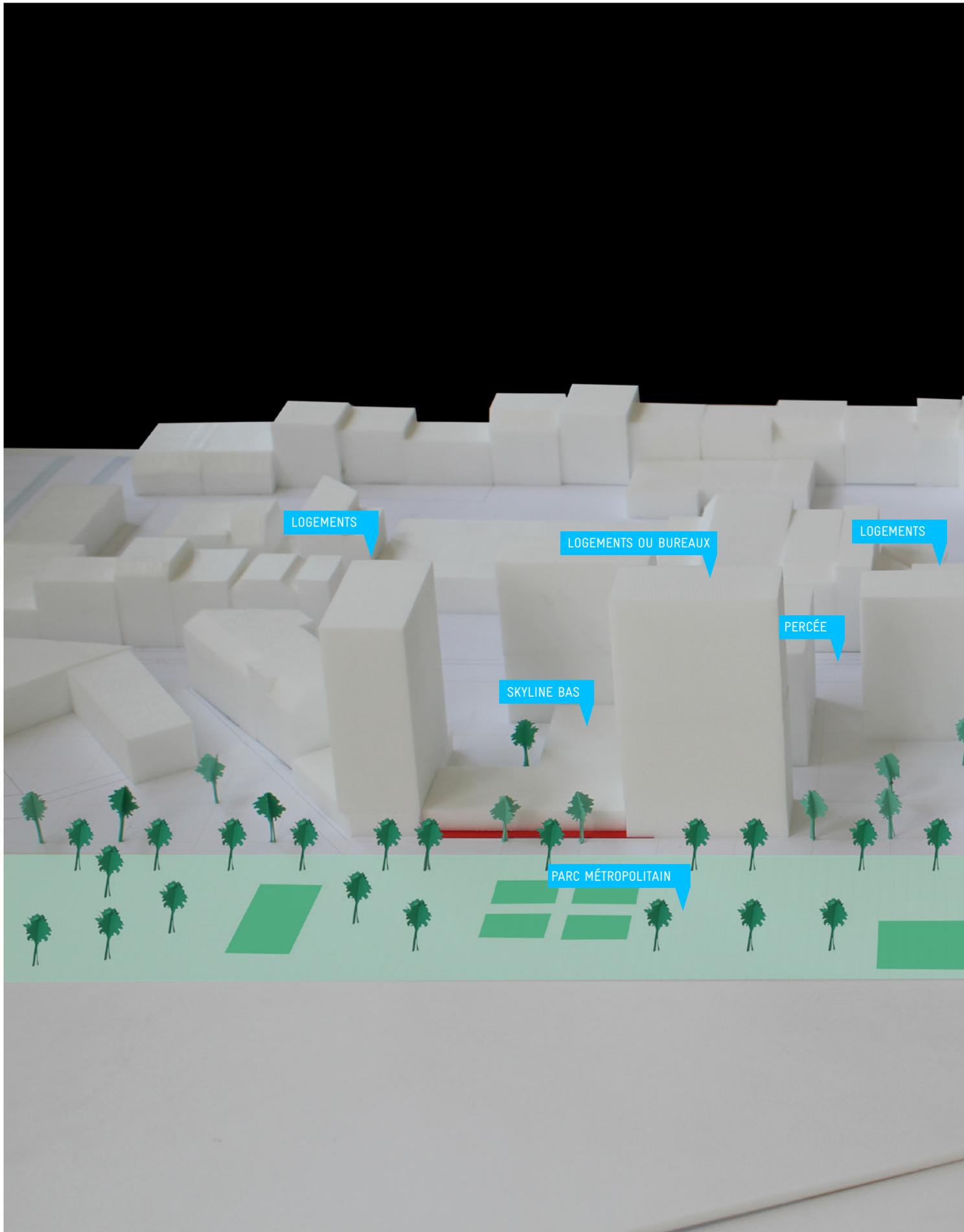


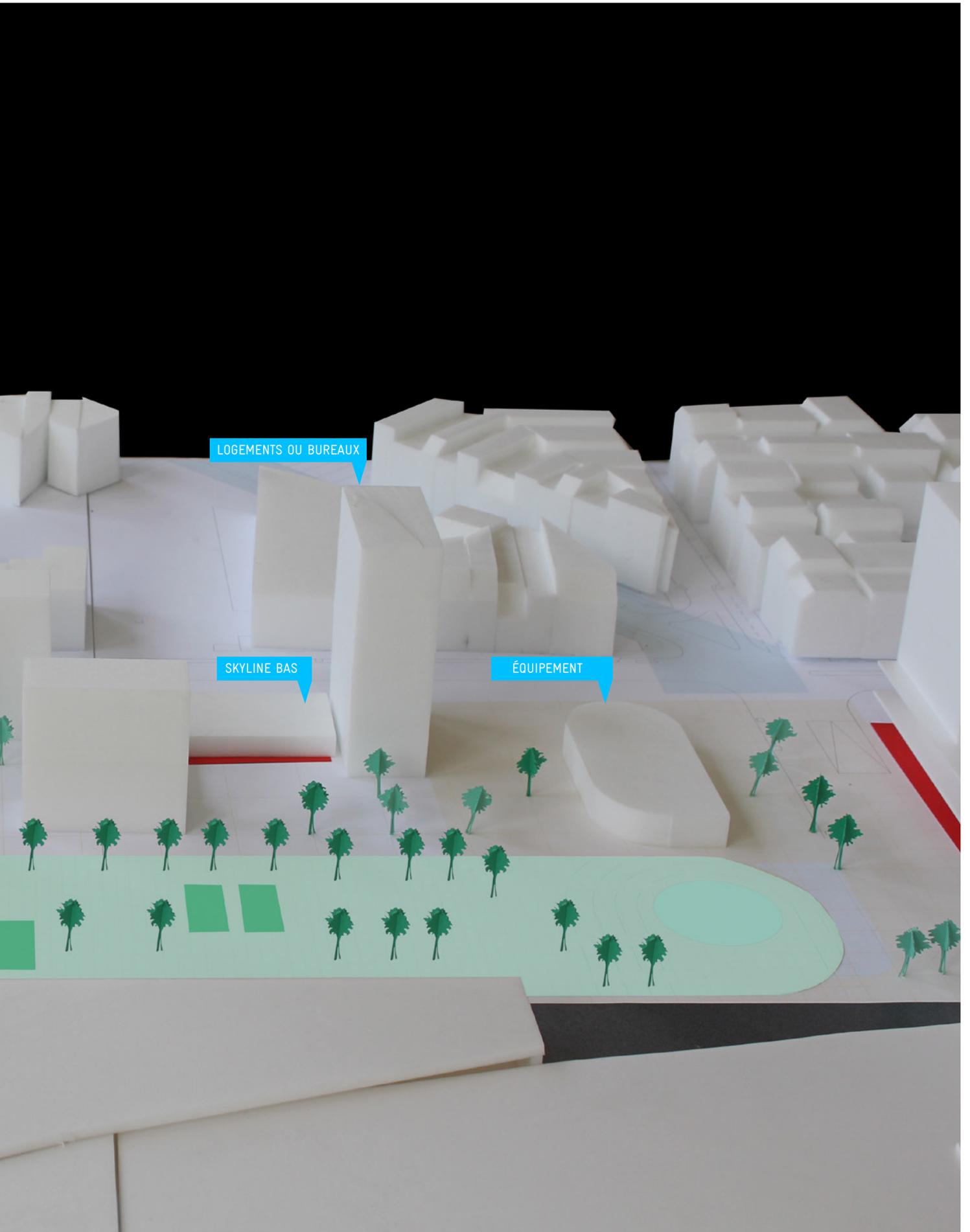
GIORGIO GRASSI - PARK KOLONNADEN - BERLIN



XDGA - ÎLOT SAINT MAURICE - LILLE

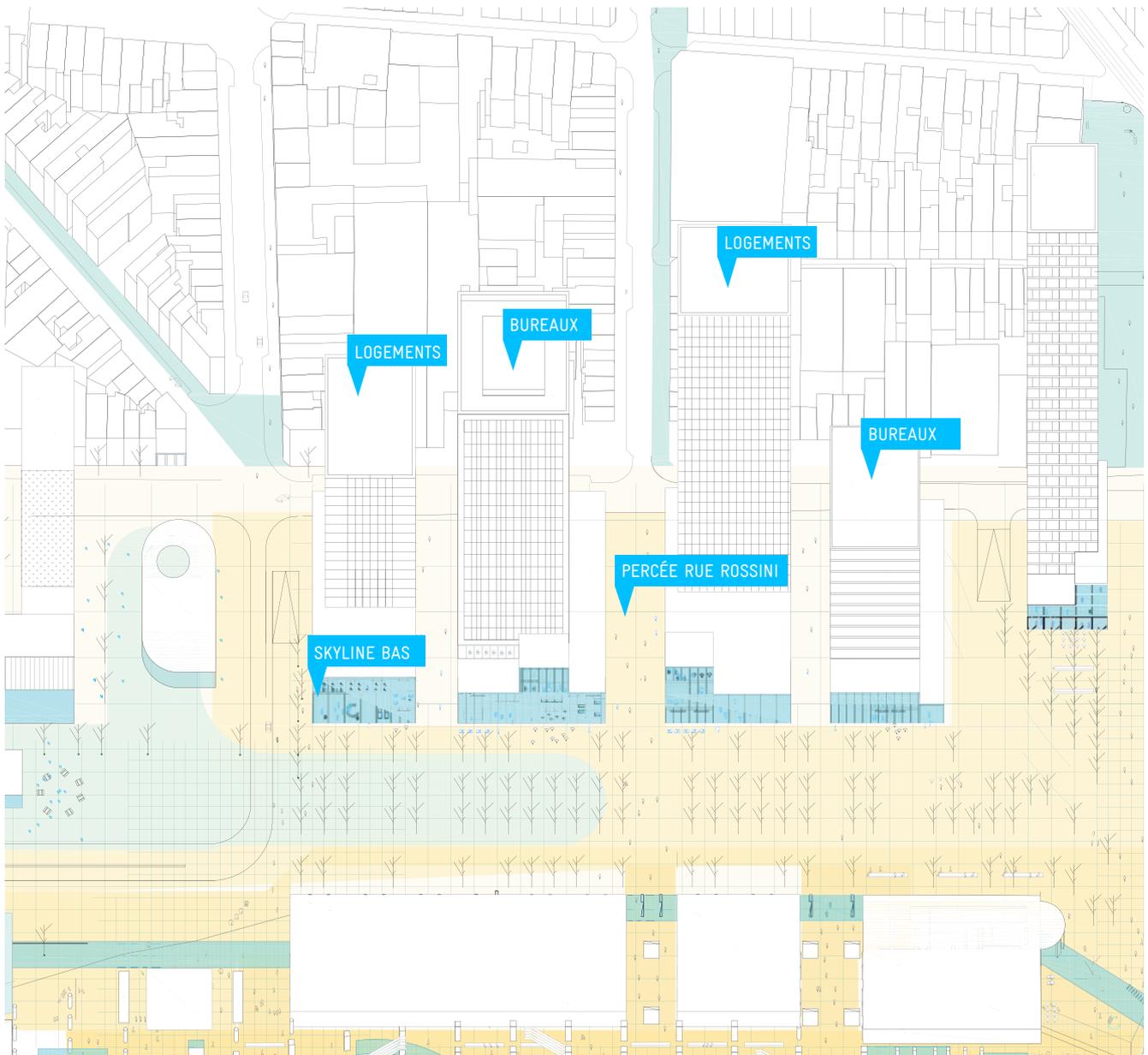
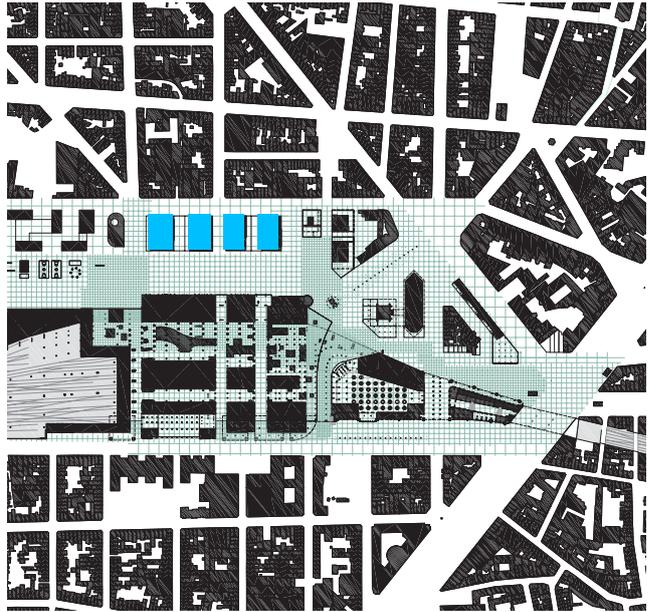
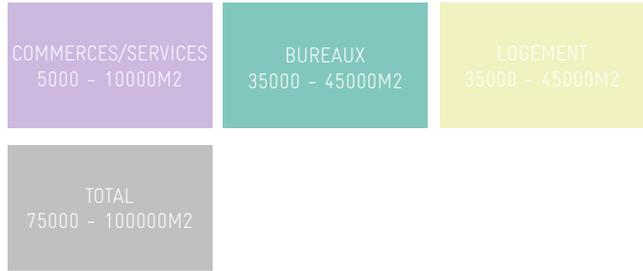
ÎLOT FRANCE BARA





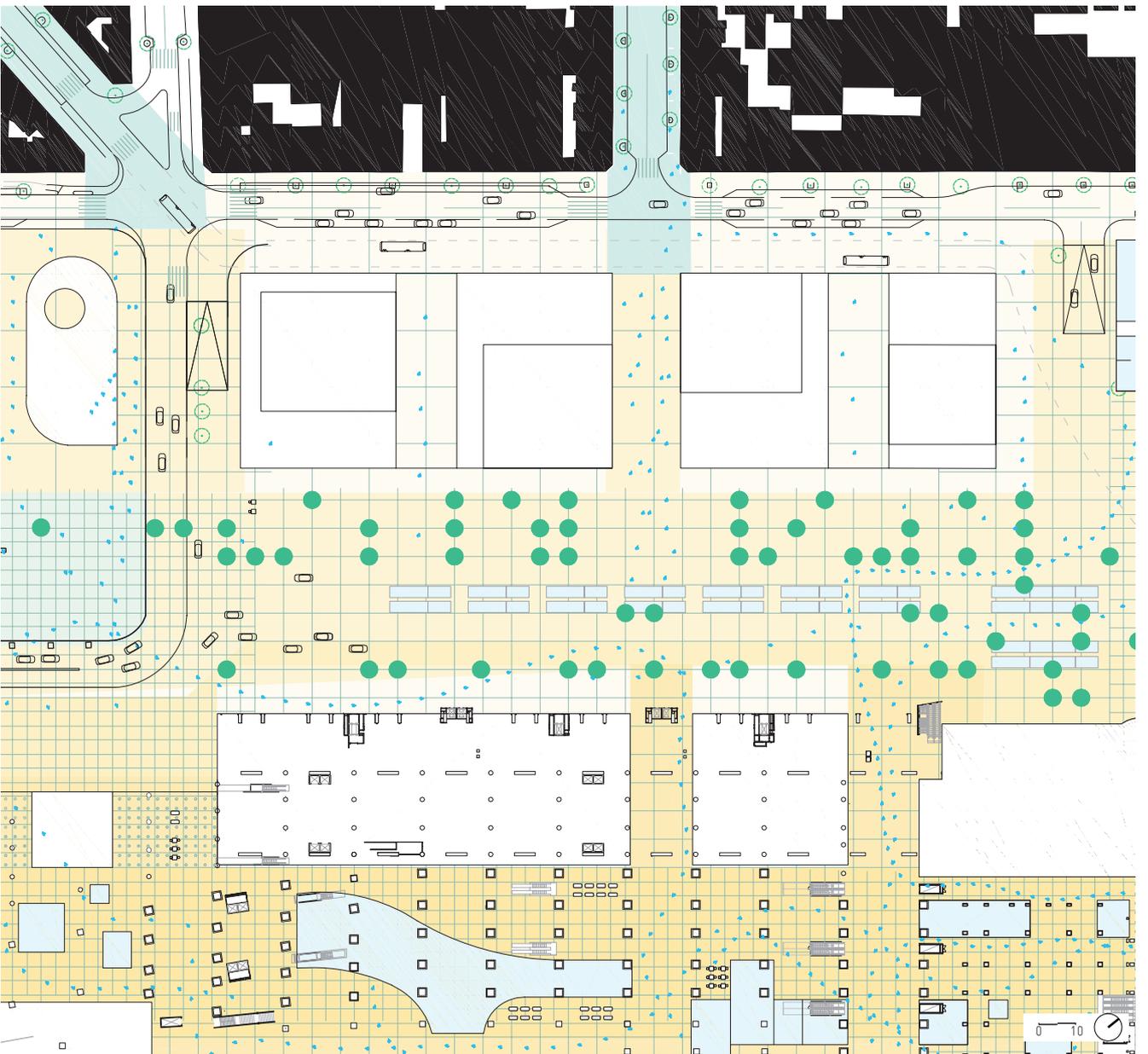
BLOC 2

Nom de bâtiment : Bloc 2
Année : 2025
Fonction(s) : Bureaux, logements, commerces et services au logement
Caractéristiques et prescriptions : Percées et ouvertures nombreuses notamment en alignement avec les rues Rossini et rue de l'Instruction, décomposition en plusieurs objets, richesse du skyline bas .





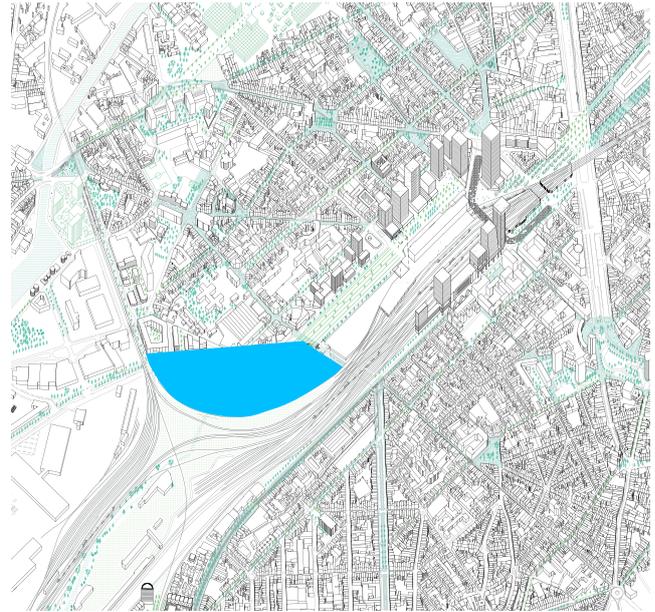
L'AUC - MODEL - BLOC 2



ÎLOT DES DEUX GARES (PREMIÈRES HYPOTHÈSES)

Nom de bâtiment : îlot des deux Gares
Année : 2025
Fonction(s) : logement, bureaux, activités, parc
Caractéristiques et prescriptions : Développement mixte à dominante résidentielle aux formes, gabarits et hauteurs variés sous la forme d'un parc «habité». Plateaux d'activités et unités de production en 'cœur' d'îlot.

COMMERCES/ACTIVITÉS 5 000 - 10 000 M ²	BUREAUX POTENTIELS 25 000 - 35 000 M ²	LOGEMENT 60 000 - 80 000 M ²
ÉQUIPEMENTS 15 000 - 20 000 M ²	TOTAL ENV. 125 000M ²	

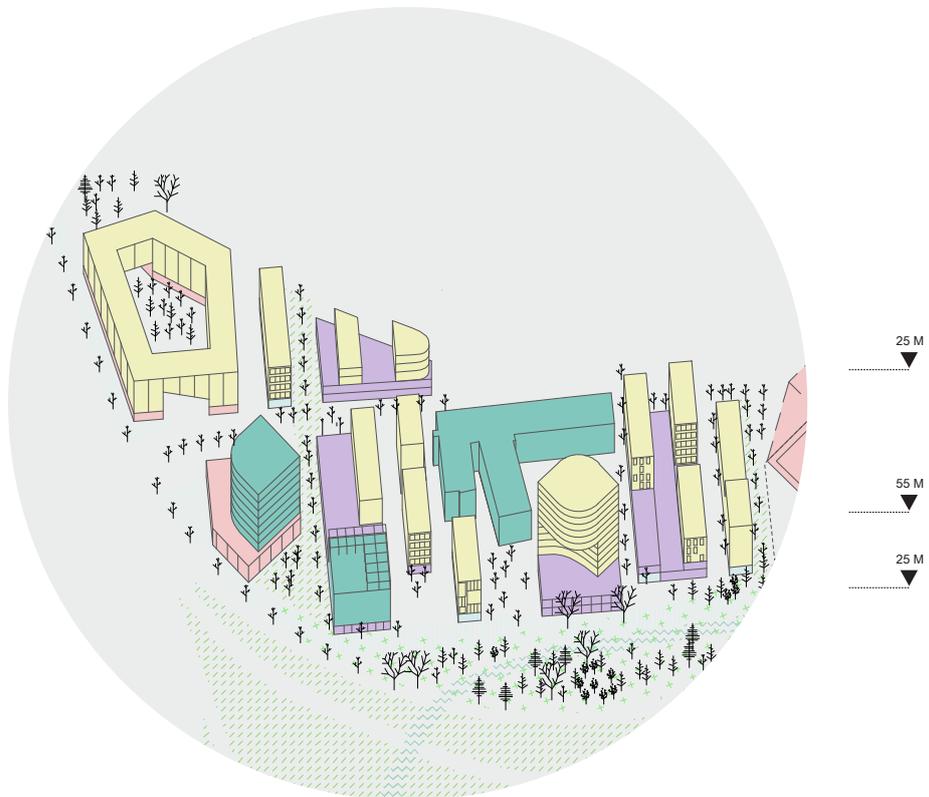




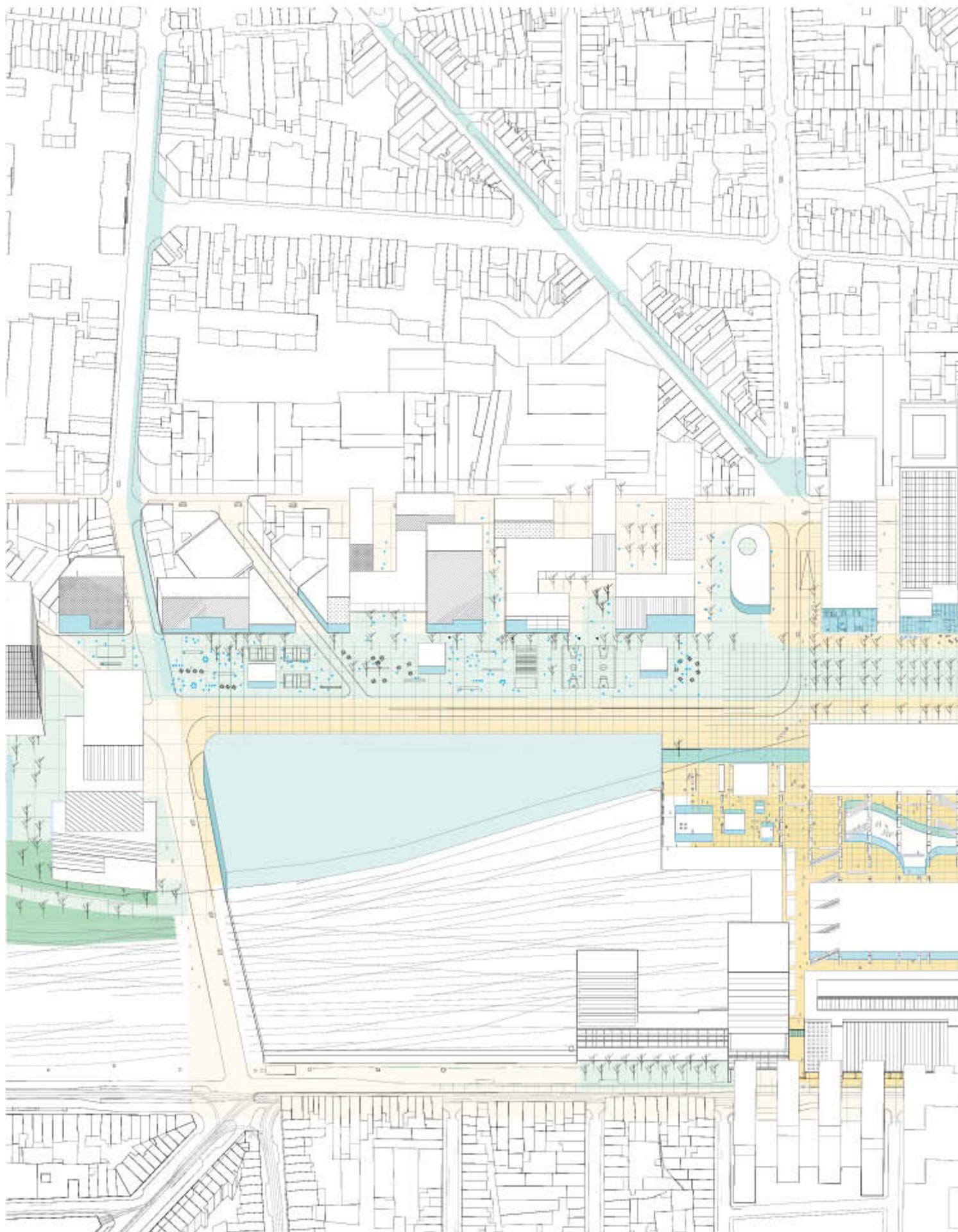
MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER - LAFAYETTE PARK - DETROIT



MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER - LAFAYETTE PARK - DETROIT



HYPOTHÈSES DE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



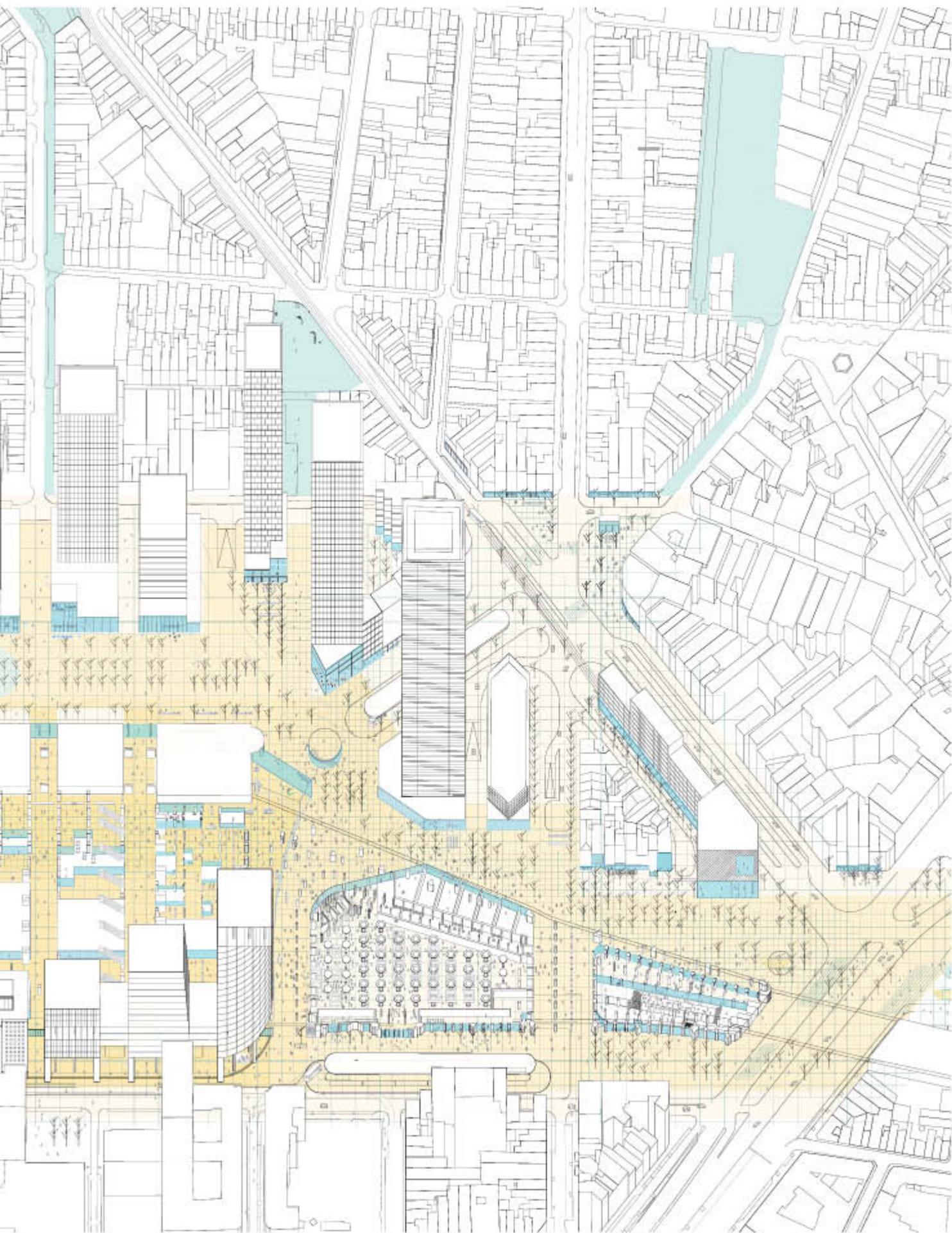


SCHÉMA DIRECTEUR BRUXELLES-MIDI

ANNEXE I

STRATÉGIE ÉQUILIBRE PROGRAMMATIQUE

1. ÉQUILIBRE LOGEMENTS / BUREAUX
2. STRATÉGIE ÉCONOMIQUE
3. STRATÉGIE HABITAT

Un des objectifs principal de la région est la concentration de l'offre en bureaux dans les zones à proximité directe des trois grandes gares de Bruxelles, dans le but de renforcer l'emploi à Bruxelles tout en favorisant les transports collectifs. Le PRDD inscrit d'ailleurs la gare du Midi comme centralité métropolitaine à renforcer confirmant ainsi qu'il est essentiel de développer majoritairement les zones d'accessibilités maximales. Le fait d'autoriser des densités plus élevées autour des gares et la création de bureaux sur ces sites implique en effet de ne pas permettre la création de bureaux dans des zones périphériques mal desservies.

La croissance de l'emploi tertiaire à Bruxelles n'appelle en soi pas l'augmentation nette de la demande en nouveaux bureaux. Mais malgré l'atonie actuelle du marché, le renforcement du pôle tertiaire dans la zone du Midi répond aux objectifs à long terme de la région. Il semble opportun de rendre possible le développement des bureaux au cours des prochaines années et dans un périmètre assez restreint autour de la gare du Midi. D'autant plus qu'il est nécessaire de développer un volume suffisant de bureaux pour conserver un des occupants majoritaires du quartier, la SNCB.

Actuellement, la concentration des bureaux autour des trois gares est relativement faible. Elle représente seulement 17% du stock. Selon l'analyse immobilière du quartier midi confiée par l'ADT à l'agence DTZ en Juin 2012, un objectif de 25 pourcent de l'offre de bureaux autour des principales gares de la capitale serait un objectif à privilégier, ce qui représenterait un total de 1 500 000 m² de bureaux supplémentaires. Or les quartiers aux abords des autres gares arrivent à saturation, surtout après la période de fort développement que les quartiers du Nord (Tour et taxi, WT' tower..) et de Bruxelles Centre connaissent actuellement. Dans le quartier du Midi, les possibilités d'accroissement sont plus nombreuses, tout d'abord parce que le taux de vacance est très faible (1,55%) en comparaison avec celui du centre (7,19%) et du quartier Nord (7,43%) et que le stock total y est beaucoup moins important. Le quartier du Midi totalise 588 000m² de bureaux contre 1 506 00m² au quartier Nord.

La zone Midi est donc un point d'attention majeur et un quartier particulièrement stratégique pour la réalisation des objectifs de la région. Elle est amenée à devenir un quartier d'affaires majeur de la région à vocation plutôt internationale si l'on veut tirer pleinement profit de sa grande accessibilité.

Il est cependant essentiel de revisiter la notion de quartier d'affaires. Il s'agit avant tout de faire de ce quartier un vrai quartier habité, vivant et animé. De nombreuses études et nouvelles expériences en matière de quartier d'affaires confirment la tendance de développement d'un nouveau modèle de quartier d'affaires plus compact et plus mixte qui ne privilégie pas seulement l'accessibilité et l'offre mais aussi l'ambiance, les qualités urbaines, la proximité de services et commerces.. Ce qui attire aujourd'hui les investissements et les talents ce sont surtout des écosystèmes, des associations intelligentes d'acteurs, de fonctionnalités, de qualités d'environnement.

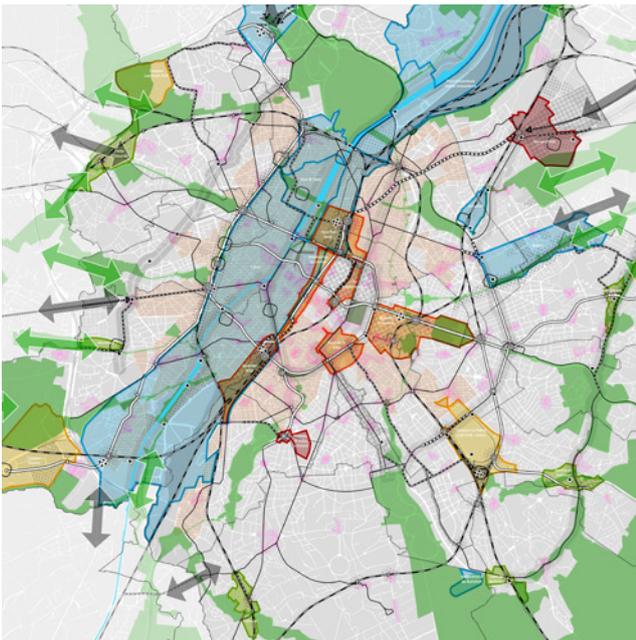
Le quartier du Midi doit donc saisir l'opportunité de se réinventer comme quartier d'affaires résolument contemporain en s'appuyant notamment sur sa spécificité à l'échelle de la région: son caractère composite. Il présente en effet déjà les prémices des caractéristiques des nouveaux quartiers d'affaires européens les plus attractifs: proximité d'un hub très efficace pôle de services et de commerces, proximité des quartiers habités...Il doit continuer à se proposer comme espace de choix multiples en diversifiant et actualisant l'offre urbaine, favorisant la mixité et l'hybridation des fonctions et des espaces.

Il s'agit également de prendre en considération l'évolution importante de la population sur l'ensemble de la région et plus particulièrement de part et d'autre de la gare, et donc le besoin croissant en logements. D'ici 2020, on estime qu'il y aura environ 140 000 personnes en plus dans la région, nécessitant 80 000 logements supplémentaires. Les 4000 nouveaux logements par an, reconversions comprises sont loin d'être suffisants.

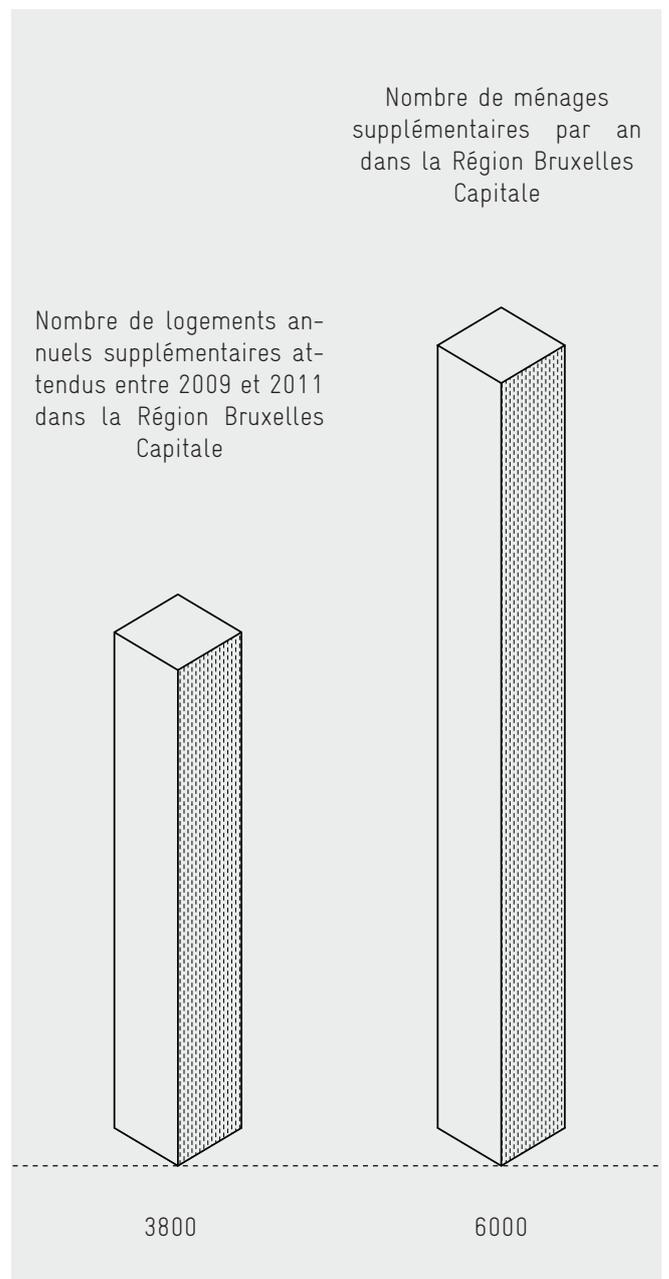
Le quartier de Bruxelles Midi doit donc saisir l'opportunité de sa transformation pour développer son caractère habitant et proposer une offre large, diversifiée et qualitative de logements à proximité du pôle le mieux desservi en transports en commun de la région. Il doit également

étendre cette dynamique au sein des quartiers environnants inscrits comme pôles de développement prioritaires au PRDD, et tirer ainsi parti des qualités que peuvent offrir les deux grandes aménités paysagères que sont le canal et la Senne.

Afin de développer un nouveau modèle de quartier d'affaires contemporain et attractif, d'accentuer la spécificité du quartier du Midi par rapport aux autres pôles de la région de Bruxelles et de répondre au besoin croissant en logements, il est proposé de développer le caractère composite et habitant du quartier de gare bruxelles Midi, en s'appuyant sur l'objectif du 50/50 bureaux/logements. Compte tenu de la pression foncière à proximité très directe de la gare, cette ambition en termes de logements sera obtenue en prenant en considération l'ensemble du périmètre d'observation avec un ratio moins ambitieux dans un rayon de 300m autour de la gare mais beaucoup plus ambitieux plus loin.



PRDD - PROJET DE VILLE



PRODUCTION DE LOGEMENT ET CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LA RBC, 1 logement pour 1.6 ménages

QUARTIERS D'AFFAIRES EUROPÉENS MAJEURS

LA DÉFENSE (PARIS - FRANCE)



PART-DIEU (LYON - FRANCE)



BRUXELLES NORD - PÉRIMÈTRE ÉLARGI (BELGIQUE)



KIRCHBERG (LUXEMBOURG)



BRUXELLES MIDI - PÉRIMÈTRE ÉLARGI AUTOUR DE LA GARE

SITUATION ACTUELLE



SITUATION PROJETÉE



ANALYSE DU MARCHÉ ET RAPPORT AUX AUTRES PÔLES ÉCONOMIQUES DE LA RÉGION

Le quartier de Bruxelles Midi n'est pas véritablement positionné comme un véritable marché de bureaux, au contraire des autres quartiers de bureaux bruxellois comme par exemple le quartier européen, le centre-ville, Louise et le quartier Nord. Tout d'abord parce que la taille du marché est très peu élevée par rapport à d'autres pôles tertiaires. Il ne représente en effet que 4,5% du marché bruxellois, avec ses 588 000m² sur les 13 114 000m² présents sur la totalité de la région bruxelles capitale. Le manque d'espace disponible en raison du niveau très faible du taux de vacance (1,55%) explique également en partie que les entreprises ne choisissent pas le quartier du Midi pour s'implanter. La taille relativement réduite du stock rend la prise en occupation dépendante des mises à la disposition de nouvelles surfaces ou libérations de surfaces existantes. Mais surtout, le quartier ne convainc pas en termes d'attractivité urbaine et d'adéquation avec une image de centralité internationale d'affaires. Au contraire du quartier Nord ou de Louise, le quartier du Midi ne présente pas une performance globale très attractive à la fois pour les entreprises, les investisseurs et les salariés. La connectivité régionale et internationale unique de la gare du Midi présente malgré tout un attrait suffisant pour certaines entreprises, notamment pour des entreprises locales ou grands groupes nationaux. Les bâtiments neufs construits après 2000, qui représentent une grande majorité du marché ont été pris en occupation très rapidement. Depuis 2000, le stock a en effet presque doublé en passant de 300 000m² à 588 000m² et ce dans une zone de 500 m autour de la gare suite à la réalisation des bâtiments place Horta et le long de l'avenue Fonsny.

Une des spécificités du marché du bureaux du quartier de la gare du Midi est la part très élevée du secteur public parmi les occupants. Selon l'étude DTZ de Juin 2012, La SNCB et le secteur public sont propriétaires de 77% du stock total pour une moyenne régionale de 34% SNCB comprise. La SNCB est à elle seule propriétaire de près de 30% du stock avec ses 162 000m² de bureaux tandis que les propriétaires privés détiennent seulement 23% du stock. Il s'agit surtout des groupes Axa (68000m²), Allianz (18000m²), Swiss Life (19000m²), Deka (40000m²).

Le marché du bureaux à Bruxelles Midi est également caractérisé par un volume moyen occupé par une seule société relativement élevé. Celui-ci se situe à 2730m² et s'explique par une présence très importante de bâtiments de grande taille occupés par une entreprise. Sept immeubles représentent à eux seuls 50% du stock de bureaux du quartier Midi.

Enfin, ce qui est notable est le taux élevé de propriétaires-occupants ou de locataires de très longue durée, notamment au sein du secteur privé. A court terme, cette pro-

portion élevée assure une certaine stabilité mais à moyen terme les grands occupants pourraient quitter le quartier quand l'immeuble occupé devient obsolète. Il s'agit donc non seulement d'attirer de nouvelles entreprises mais également de prendre les mesures nécessaires pour que les occupants actuels restent au sein du quartier de Bruxelles midi.

Tandis que le quartier nord poursuit son développement avec la construction de la Tour WTC4, le développement urbain de Tour & Taxis et que Bruxelles totalise 80% des surfaces totales autorisées non seulement en termes de rénovation ou de nouvelles implantations mais aussi en matière de reconversion, le quartier de Bruxelles Midi ne compte que très peu de permis autorisés depuis quelques années malgré un grand nombre de surfaces en projet. Il est donc nécessaire de développer d'ici le premier état situé à 2018-2020 un nombre suffisant de bureaux pour positionner le quartier comme pôle de développement économique majeur de Bruxelles. Il s'agit néanmoins de ne pas le développer de manière autonome mais en pleine conscience des mutations qui s'opèrent au sein du marché bruxellois. Comme le précise le rapport DTZ de Juin 2012, d'un côté, les investisseurs réduisent la part de bureaux dans leurs portefeuilles au profit d'actifs offrant des affectations plus sûrs à long terme, comme les services ou le commerce. De l'autre côté, les entreprises entrevoient différemment leurs besoins immobiliers. Elles ne font plus trop de prévisions à long terme. Il s'agit donc de bien évaluer les offres qui correspondent au travail contemporain. Mais également de développer une certaine spécificité du pôle Midi.

STRATÉGIE: UN PÔLE TERTIAIRE ATTRACTIF ET CONTEMPORAIN À L'OFFRE RENOUVELÉE

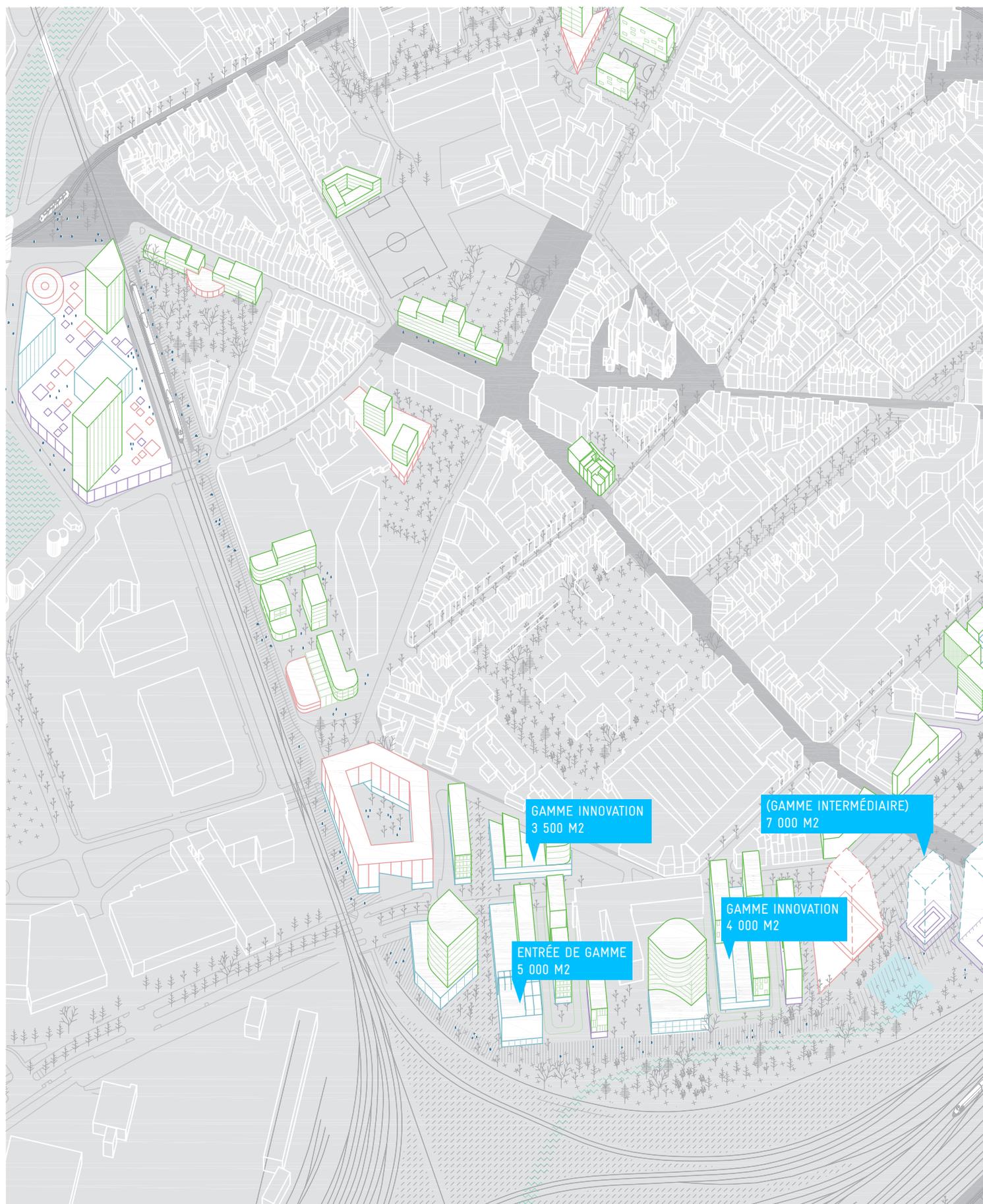
Dans la définition d'un pôle tertiaire autour de la gare du Midi, il est particulièrement important que son plus grand occupant, la Snbc, reste dans le quartier. Il s'agit donc dans un premier temps de développer un projet d'ampleur correspondant à leurs besoins, situé entre 60000m² et 80000m². En parallèle à ces besoins, on privilégiera la diversification de l'offre existante. La surreprésentation du secteur public ne permet pas de créer les dynamiques et écosystèmes nécessaires au développement d'un véritable quartier tertiaire, attractif et vivant, d'autant plus que les salariés des groupes présents ont un mode de vie similaire. Il s'agit donc de développer l'offre tertiaire mais surtout de la réactualiser pour répondre à une diversité de besoins liée à la multiplicité des organisations et des formes contemporaines de travail. On veillera notamment à rendre l'offre moins homogène, moins spécialisée et à la positionner spécifiquement vis-à-vis d'autres pôles économiques de la ville dans une logique de complémentarité. Afin de rentrer dans l'économie de demain, il s'agit de développer un écosystème diversifié d'acteurs et d'entreprises en s'appuyant sur une offre immobilière innovante et renouvelée.

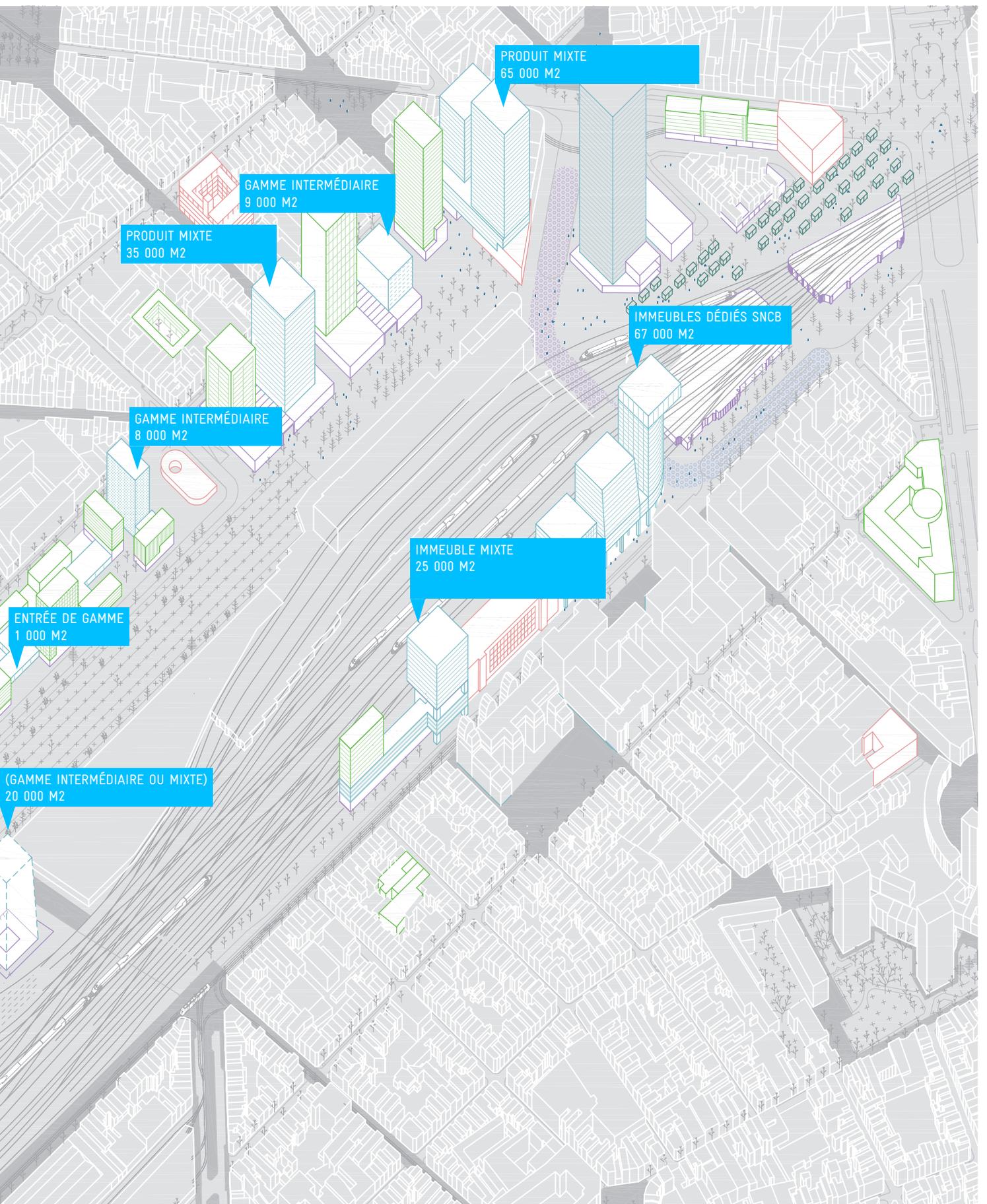
Afin de développer le pôle tertiaire de Bruxelles Midi et d'en faire un lieu attractif pour les entreprises, investisseurs, salariés, habitants il s'agit tout d'abord d'asseoir son accessibilité et de rendre le hub encore plus performant qu'il ne l'est déjà en l'ouvrant aux quartiers environnants, de faire du quartier un quartier central et contemporain et non plus un quartier de 'faubourg'. Pour cela, le réaménagement des espaces publics et la pacification de la surface d'échanges, l'ouverture des RDC et des espaces sous rail, leur programmation en services et commerces, et surtout le développement d'un quartier habitant, sont des actions essentielles à l'attractivité économique du quartier. Les exemples internationaux montrent également que la présence de projets résidentiels haut de gamme est nécessaire à l'émergence d'un quartier d'affaires à vocation internationale. Il est donc nécessaire d'inscrire les nouvelles offres en bureaux dans une dynamique générale de développement mixte, à la fois pour l'image du quartier mais également son animation tout le long de la journée et de la semaine. Enfin, il s'agira de développer une offre immobilière attractive, renouvelée et diversifiée afin de proposer aux entreprises une performance globale attractive, de proposer aux investisseurs un projet urbain qui construit une adresse et aux salariés un environnement de travail qualitatif, un quartier durable et responsable. La stratégie économique du quartier de gare bruxelles Midi est donc de proposer plusieurs gammes de produits pour répondre aux besoins des différentes composantes du marché: grands comptes, prestataires, PME

innovantes, bureaux de la sphère économique internationale, projets collaboratifs...On développera principalement quatre types de produits, à définir plus précisément en fonction de l'évolution du schéma directeur: les produits haut de gamme, immeubles de grande hauteur de 40 à 60000m² destinés aux firmes et grands comptes, aux fonctions décisionnelles et services associés; les produits de gamme intermédiaire, R+10 autour des 10 000 m² ou premiers niveaux des produits haut de gamme à destination des grands prestataires de services, les services aux entreprises, les fonctions administratives, les sièges de grandes entreprises...; les produits d'entrée de gamme, immeubles à faible loyer un peu excentrés par rapport au coeur de la surface d'échanges ou réhabilitations pour les entreprises d'ingénierie pour les PME; et enfin, une gamme de produits innovants soit couplés avec des produits haut de gamme sous la forme d'un développement mixte soit sous la forme d'un immobilier dédié: hôtel d'entreprise, incubateurs publics ou privé, pépinière. Cette gamme de produit serait plus spécifiquement dédiée aux PME innovantes, aux projets partenariaux...

L'accueil des entreprises belges représente un plus fort potentiel à court et moyen termes que l'accueil d'entreprises internationales. Celles-ci pourraient néanmoins à long terme, après rénovation conséquente du quartier être intéressées par le quartier Midi. Ce dernier pourra en effet développer son caractère international lorsque Bruxelles Midi sera déjà un quartier plus habité, un point d'ancrage avec une population diversifiée, un quartier à la fois mobile et un quartier à vivre. Il s'agira également de réfléchir à un marketing contemporain adapté afin de convaincre le marché et d'attirer investisseurs, entreprises et salariés. D'après le rapport DTZ, le marché pourrait absorber sur 15 ans un potentiel de 500 000m² de bureaux étant donné la volonté de la région de développer principalement les pôles tertiaires autour des gares et l'offre faible de bureaux en comparaison à celle existante autour des autres gares. Au vu des possibilités du territoire et de la mixité souhaitée, ce même rapport préconise une surface plus proche des 350 000m². Etant donné l'ambition plus importante du schéma directeur présenté ici en terme de mixité, et d'équilibre bureaux/logements, une offre de 250 000m² est proposée. Parmi ces surfaces de bureaux, on peut envisager dans un premier temps proposer un projet aux surfaces relativement élevées (60/80 000 m² en plus des bureaux de la SNCB) afin d'attirer rapidement des occupants privés de manière privilégiée et de créer une première dynamique de changement du quartier et de son image. Il s'agirait ensuite de doter le quartier en entreprises de tailles plus faibles et donc d'unités de taille variable (15 à 30 000m²).

POTENTIEL PROGRAMMATIQUE – premières hypothèses de localisation des produits bureaux





ANALYSE DU MARCHÉ ET RAPPORT AUX AUTRES QUARTIERS DE LA RÉGION

A Midi, malgré quelques opérations de logements ponctuelles et des reconversions en logements, il y a eu très peu d'opérations résidentielles de grande ampleur depuis 1989. De manière générale à Bruxelles, on note une surproduction de bureaux et une sous production de logements. Le quartier de gare Bruxelles Midi est d'autant plus concerné que les dernières opérations de bureaux des années 2000 ont causé l'expropriation et la démolition d'un nombre important de logements, même si elle a été compensée en partie par la création de nouveaux immeubles d'habitation.

La production de logement n'est donc pas du tout en cohérence avec l'important essort démographique de la Région Bruxelles capitale et plus précisément du quartier Midi. En 2008, on comptait 77 602 habitants au sein du périmètre d'observation soit une augmentation de 7,68 % entre 2000 et 2008.

Non seulement il existe une pénurie importante de logements mais en plus les quartiers autour de la gare sont très peu attractifs comme le bilan migratoire 2006 le met en évidence. Les quartiers de Porte de Hal, Bosnie, Bas Forest et Cureghem Vétérinaires perdent des habitants par émigration, ils en gagnent grâce à la croissance naturelle. La situation socio-économique des quartiers autour de la gare et notamment de Cureghem est préoccupante.

Le taux de chômage élevé (34,4% en 2007) par rapport à la moyenne régionale (20,75%) dans les valeurs les plus hautes des quartiers de la Région, la faiblesse des revenus, la surreprésentation des enfants et jeunes adultes et des couples avec enfants, la part des jeunes chômeurs plus élevée (45,58% en 2007) que la moyenne régionale (34,80%), le faible niveau de qualification et d'instruction situent les quartiers du périmètre d'observation dans les quartiers les plus défavorisés de la région bruxelloise. Malgré une évolution positive des quartiers ces dernières années, il s'agit surtout d'une mutation sociologique avec l'arrivée notamment de jeunes adultes et cadres internationaux, de jeunes créatifs surtout dans certains quartiers de la première couronne et de saint-gilles et non d'une hausse généralisée du niveau de vie de la population.

Les logements sont très peu confortables au sein de ces quartiers pauvres. L'état du bâti est dégradé, 20% des logements de base n'ont même pas de confort de base. Seulement 12% des logements sont des logements sociaux avec une concentration dans le quartier des marolles, de Cureghem Vétérinaires et de Bosnie. Comme le remarque l'ADT dans sa note d'intention de 2013, au regard du nombre de ménages de faibles revenus dans le quartier, ce pourcentage ne répond pas à l'entièreté de la demande de logement social. Une grande partie du parc privé peut être

considéré comme du "logement social de fait". Il accueille des ménages aux faibles revenus dans des logements mis sur le marché locatif à des niveaux de prix peu élevés car avec peu de confort. De manière générale, les initiatives privées dominent.

Une autre conséquence ou caractéristique marquante de ces quartiers pauvres est la surreprésentation de locataires. On comptait seulement 22% de propriétaires en 2001 soit près de deux fois moins que le reste de la région Bruxelloise. La présence de logements sociaux dans les quartiers des Marolles et Cureghem Vétérinaires explique en partie ces données.

Enfin on note à la fois une surreprésentation des petits logements (51% de moins de 55m² en 2001) et une dominance des appartements deux chambres. Ils sont en partie issus de la transformation du bâti existant malgré la dominance persistante de la construction neuve d'où également la diminution nette du nombre de maisons unifamiliales. Les grands appartements de plus de 85 m² ne représentent pas plus de 22% du nombre total de logements.

Les prix moyens des loyers mensuels observés en 2010 sont plus faibles que la moyenne régionale hormis pour les quartiers du pentagone. Ils sont environ de 500 euros la moyenne bruxelloise étant de 600 euros.

Même si la totalité des quartiers du périmètre d'observation se situent dans le croissant pauvre de Bruxelles, et font notamment partie du secteur de développement prioritaire défini par la PRDD, leur situation n'est pas tout à fait homogène. Les enjeux de développement de chaque quartier ne sont donc pas à envisager de la même manière. En outre, les quartiers du pentagone bénéficient de l'effet positif de centralité tandis que les quartiers de Saint-Gilles sont également en pleine mutation. En revanche les quartiers de Cureghem ont encore un marché du logement très défavorable.

STRATÉGIE

UN QUARTIER DE GARE HABITANTE À L'OFFRE QUALITATIVE ET INNOVANTE

Au vu du marché et du contexte particulier des quartiers défavorisés de part et d'autre de la gare, il s'agira de répondre aux besoins importants en logement et notamment en logements adaptés à la population de ces quartiers et à leur niveau de vie. Mais il s'agira également d'intégrer le développement de l'habitat comme une composante essentielle du territoire de gare et non seulement comme réponse à un besoin. L'attractivité économique et urbaine du quartier repose aussi sur la mixité, sur la qualité de vie et sur la capacité du quartier à proposer une offre de logements qualitative et innovante. D'autant plus que le développement de l'habitat va permettre de développer l'offre du quartier en équipements et services de proximité et le rendre ainsi plus vivant.

En plus de réhabiliter et conforter l'offre actuelle en logements et notamment en logements sociaux, il s'agit d'identifier comment le quartier de Bruxelles midi peut devenir une localisation résidentielle en soi, tant pour les familles, les jeunes, les seniors, les actifs mobiles, les jeunes cadres internationaux... Il est nécessaire pour cela de cadrer le développement d'une offre de logements diversifiée, répondant aux besoins et adaptée aux moyens de tous ces publics, et inscrite dans la réalité du marché bruxellois de l'habitat.

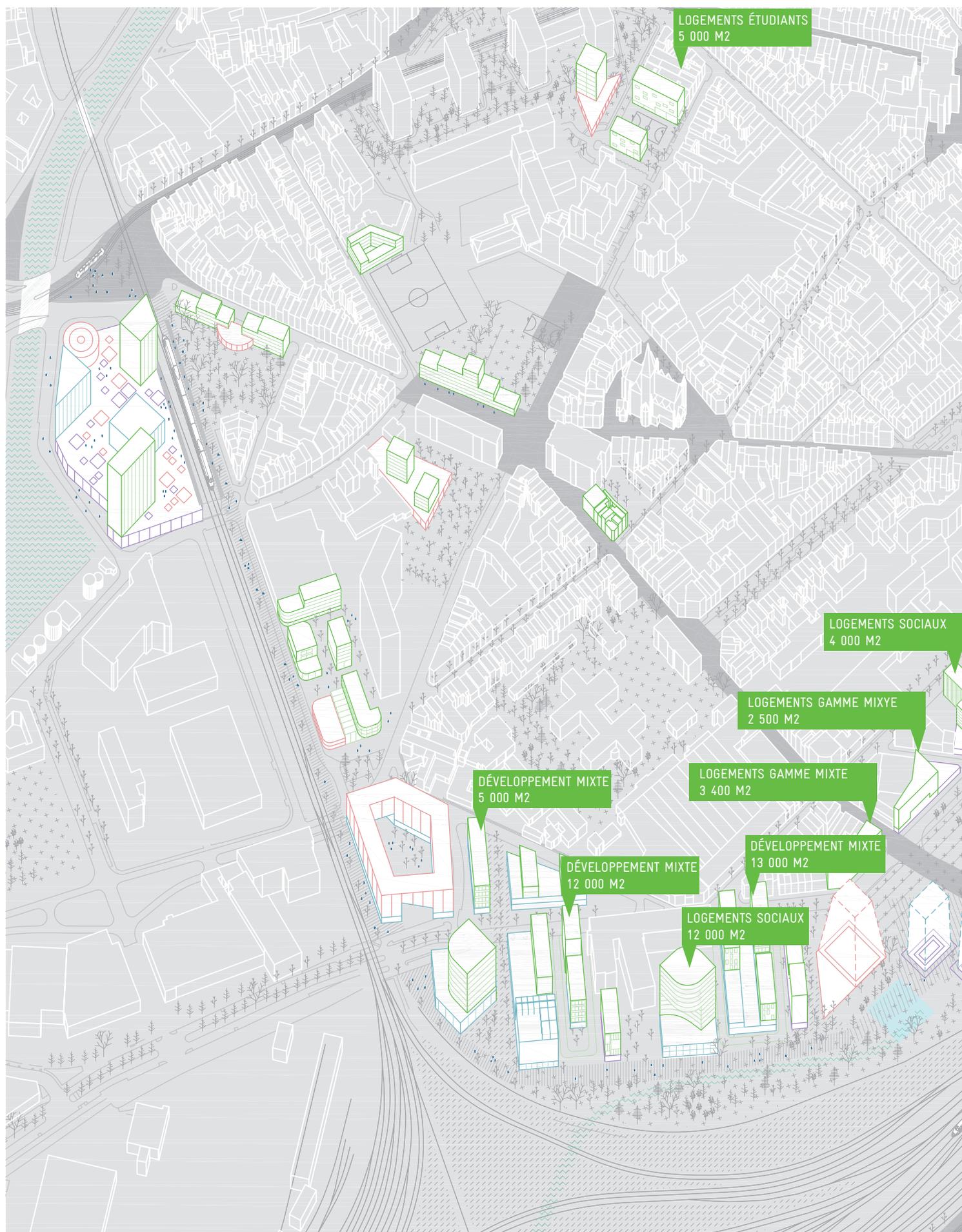
Car l'enjeu du développement de la gare habitante repose avant tout sur la mixité de résidents et donc sur la mixité de l'offre. Il ne s'agit pas seulement de revaloriser le quartier par l'apport d'habitants au niveau de vie supérieur tout comme il ne s'agit pas seulement d'améliorer la qualité de vie des habitants existants. C'est un équilibre et une dialectique entre habitats existants et habitats nouveaux qu'il est ici recherché. C'est ce que la mise en place du concept habitant sur l'ensemble du territoire de gare et au-delà sur l'ensemble du périmètre d'observation souhaite initier afin notamment de trouver des montages et typologies de logements innovants et de répondre aux besoins actuels.

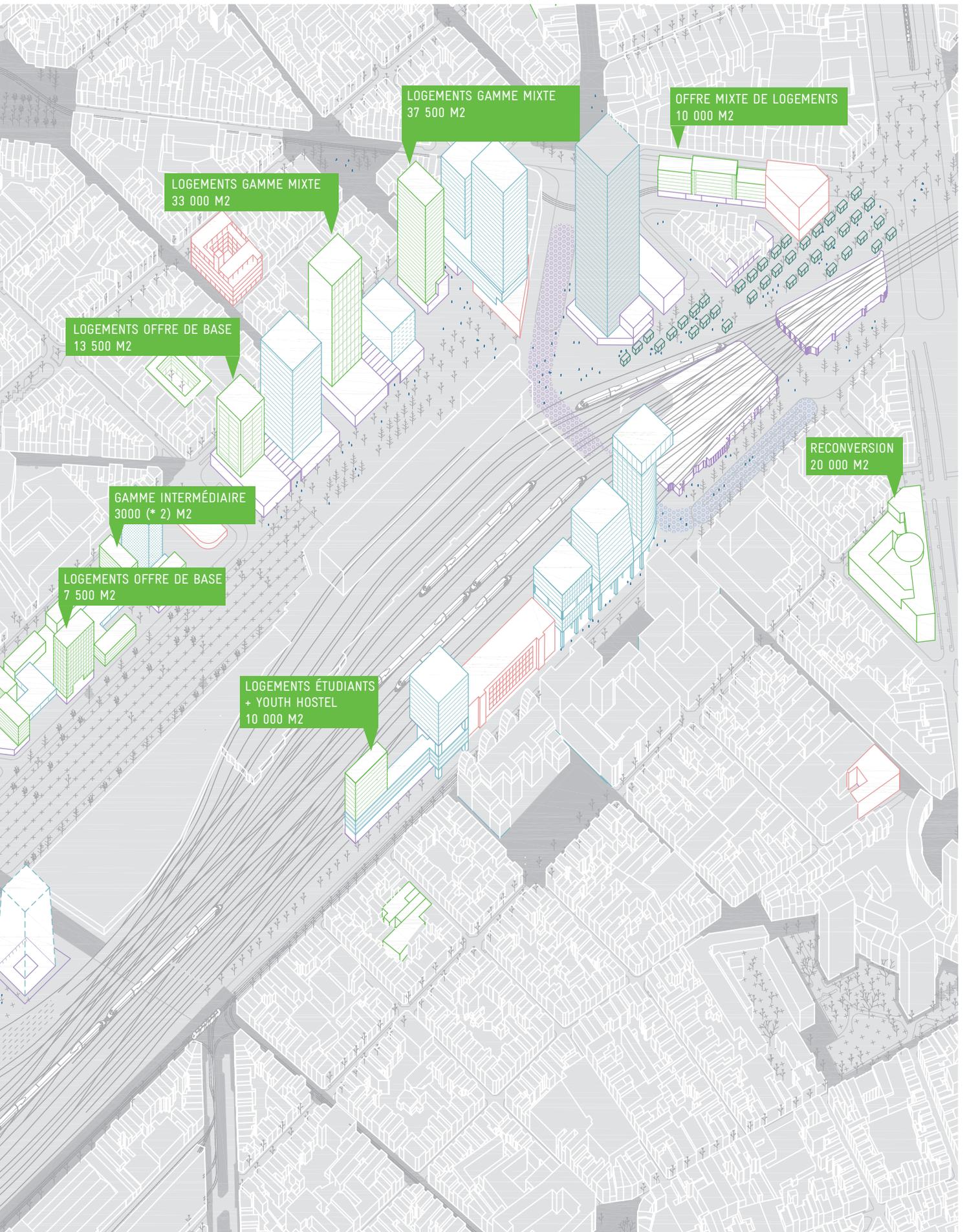
A terme, l'offre du quartier Bruxelles Midi devra se décliner entre habitat existant, nouveaux logements, résidences standing, immeubles à usage mixte, logements étudiants, logements innovants type soho, habitat temporaire, plateaux libres aménageables, reconversions de bureaux ou d'ateliers... Entre gamme de prix élevés (dans les prix les plus élevés du marché bruxellois) qui tire partie de l'accessibilité exceptionnelle du quartier et gamme de prix les plus bas qui développe une offre de logements accessible à destination de la population défavorisée de ces quartiers.

Dans chacune de ces gammes, seront développés des produits pour occupants-propriétaires, des produits en locatif libre à la fois pour investisseurs particuliers et investisseurs institutionnels et produits en locatif social. On cherchera à développer quatre types de produits, quatre niveaux de gammes déclinés entre le logement social (locatif social, accession sociale, logement abordable), le logement intermédiaire, le logement de base et le logement haut de gamme. Le développement du concept habitant aura également pour objectif la répartition en pourcentage de chaque gamme et leur localisation précise en fonction des types de produits développés et de leur position au sein de la surface d'échanges. Des premières hypothèses de localisation des produits sont présentées ci-après à titre indicatif mais il s'agira de les affiner par la suite.

En développant des projets compacts et mixtes au ratio bureaux/logements le plus équilibré possible, en tirant partie de la reconversion de l'îlot France-Bara en développement à dominante résidentielle et en exploitant l'autorisation récente de construction de logements en certaine partie spécifique des zones industrielles, le schéma directeur propose la construction à l'horizon 2025 d'un total de 215 000 m² de logements soit près de 50% des nouvelles constructions. Si dans l'Etat 1 qui se situe à l'horizon 2018-2020 le schéma directeur prévoit l'implantation de 60 à 70 000 m² de nouveaux logements, dans l'Etat 2 on peut envisager la construction de 130 à 170 000 m² logements.

POTENTIEL PROGRAMMATIQUE – premières hypothèses de localisation des produits logements





LOGEMENTS GAMME MIXTE
37 500 M2

OFFRE MIXTE DE LOGEMENTS
10 000 M2

LOGEMENTS GAMME MIXTE
33 000 M2

LOGEMENTS OFFRE DE BASE
13 500 M2

GAMME INTERMÉDIAIRE
3000 (* 2) M2

LOGEMENTS OFFRE DE BASE
7 500 M2

LOGEMENTS ÉTUDIANTS
+ YOUTH HOSTEL
10 000 M2

RECONVERSION
20 000 M2

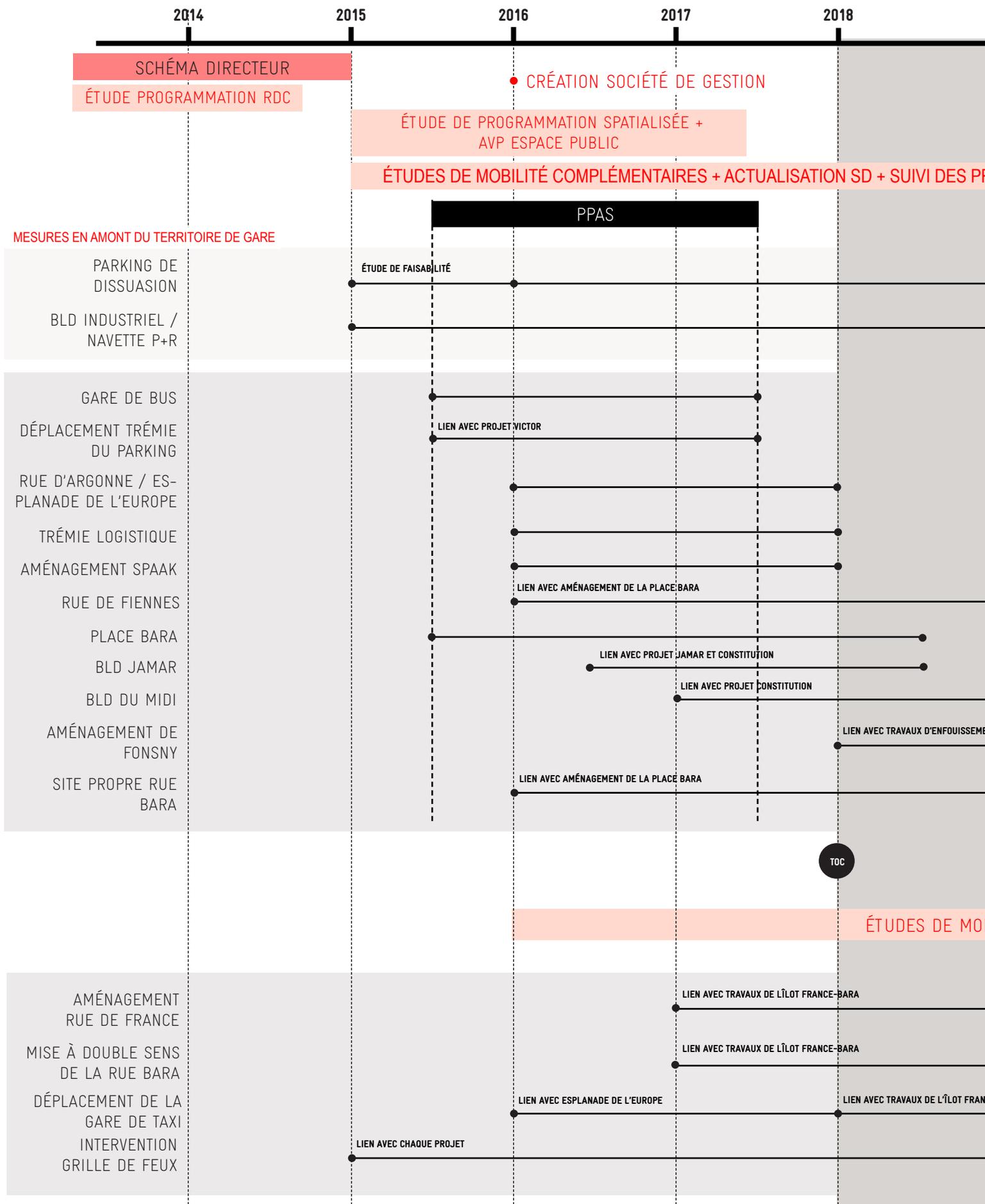
SCHÉMA DIRECTEUR BRUXELLES-MIDI

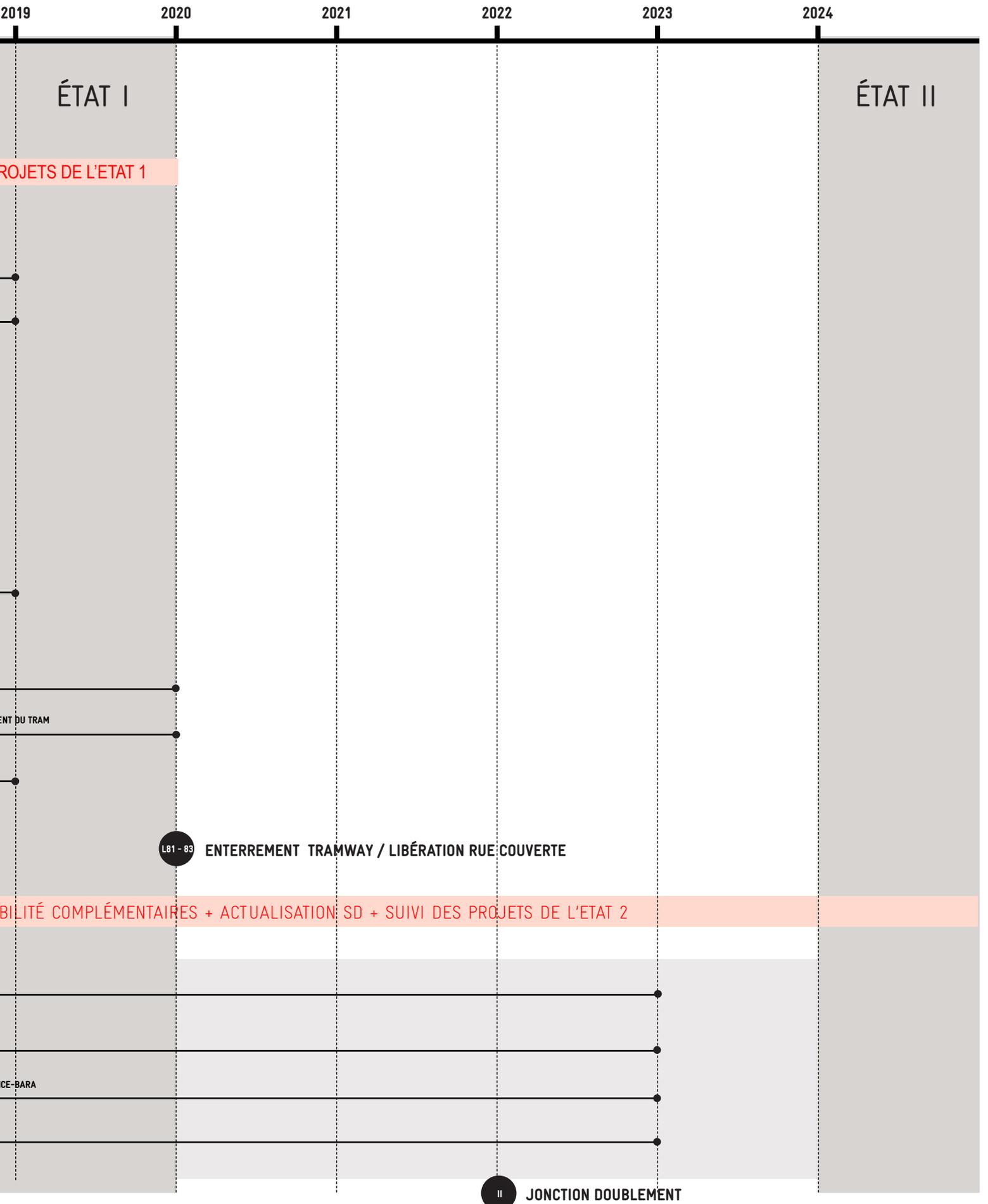
ANNEXE II

VOLET MOBILITÉ

1. OPÉRATIONNALITÉ ET TEMPORALITÉ DU PROJET DE MOBILITÉ
2. SIMULATIONS DYNAMIQUES HPM ET HPS
DE LA PLACE BARA ET DE LA PETITE CEINTURE
3. ESTIMATION DE LA GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS, PAR MODE DE TRANSPORT

OPÉRATIONNALITÉ ET TEMPORALITÉ DU PROJET DE MOBILITÉ

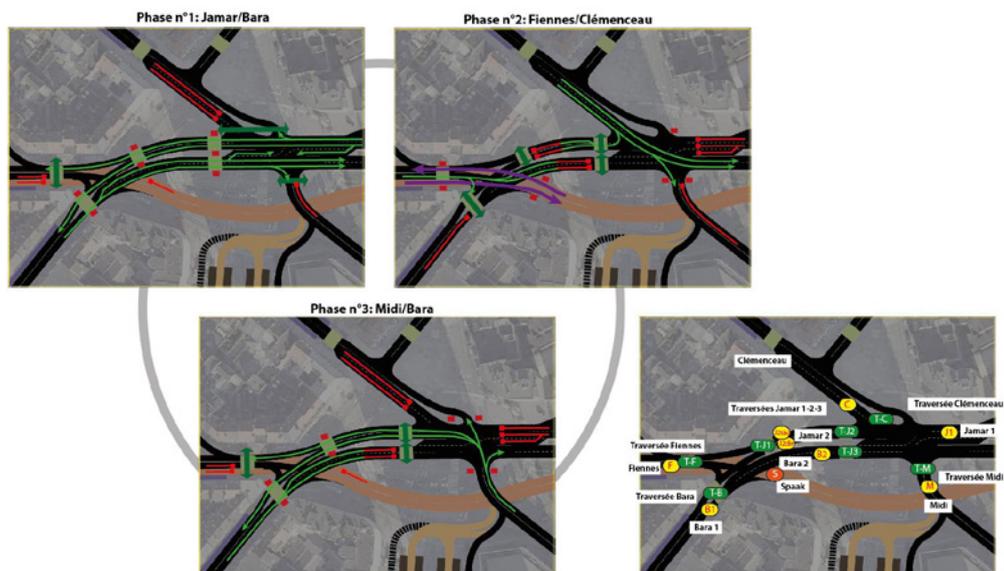




SIMULATIONS DYNAMIQUES HPM ET HPS DE LA PLACE BARA

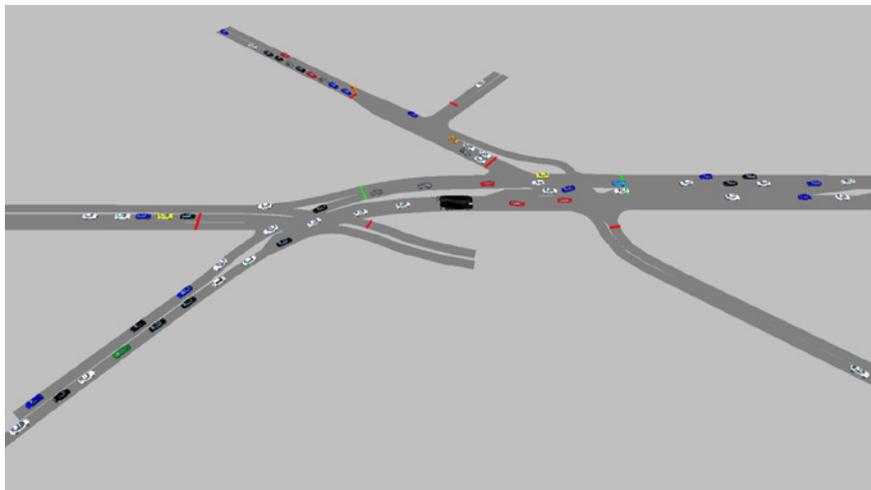
Carrefours de la Place Bara

- Gestion coordonnée de 2 carrefours Fiennes # Bara et Clémenceau # Jamar
- Dégagement de créneaux de traversées piétonnes sécurisées
- Interdiction des mouvements de Tourne-à-Gauche depuis Bara vers Fiennes et depuis Jamar vers Spaak (affecté strictement aux tramways)
- Gestion d'une priorité Tramway à la demande, au niveau du carrefour Fiennes # Bara. Priorité relative, qui n'impacte pas l'écoulement de l'axe Bara



Carrefours de la Place Bara

RESULTATS DES MODELISATIONS VISSIM – HPM et HPS



- Les principes de gestion proposés permettent un **fonctionnement satisfaisant** de la place Bara réaménagée
 - Le phasage permet une bonne intégration de la priorité tramway, sans conflit avec les véhicules éventuellement en stockage.
- ➔ **Le projet de réaménagement de la place Bara, aboutissement de l'axe Bara, apparaît donc pleinement réalisable, et pourrait être mis en œuvre à très court-terme.**
- ➔ La véritable contrainte de trafic du secteur est observée lors de la pointe du soir, au niveau des carrefours de la Petite Ceinture, lesquels présentent des contraintes de stockage interne qui limite les capacités d'écoulement...

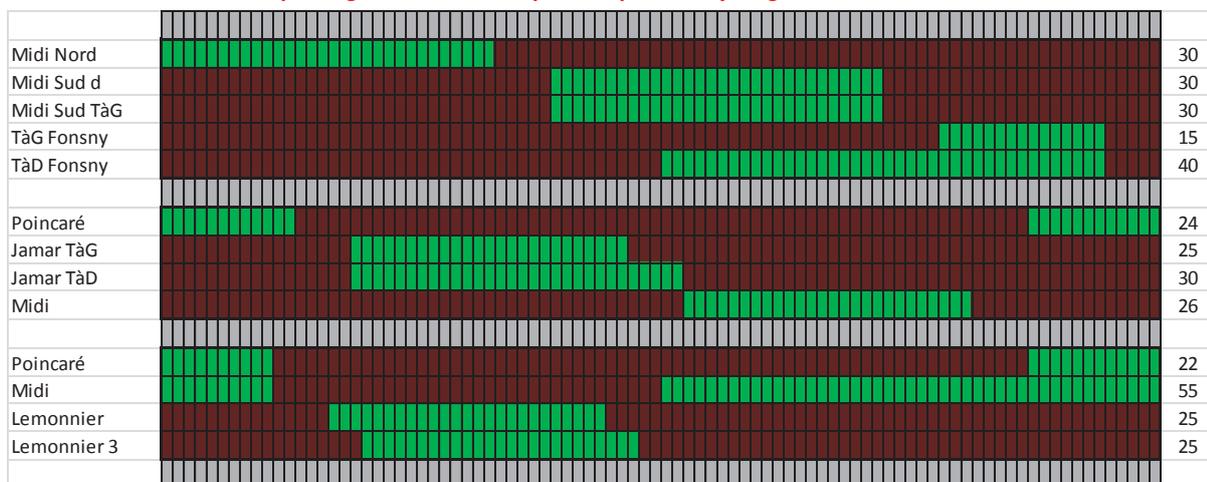
SIMULATIONS DYNAMIQUES HPS ET HPM DE LA PETITE CEINTURE

Carrefours du boulevard du Midi

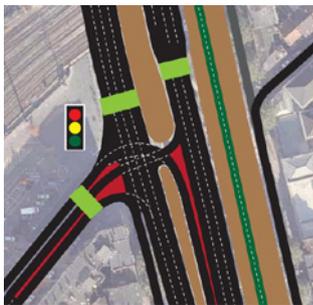
Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée, la plus contrainte

- Gestion coordonnée des 3 carrefours Midi # Fonsny, Midi # Jamar et Midi # Lemonnier
- Dégagement de créneaux de traversées piétonnes sécurisées, à chaque carrefour
- Contrainte principale: charge de trafic importante et faible stockage au niveau du carrefour Jamar # Midi, au cœur du dispositif → Cette contrainte oblige à brider artificiellement les capacités des entrées (Midi Sud, Poincaré) et à ménager des cycles « courts » de 90 secondes (quand des cycles de 105 secondes permettraient de meilleures capacités, mais avec des contraintes de stockage physiquement inapplicables sur site)

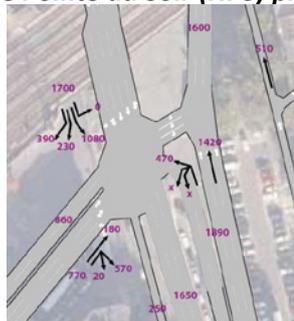
Principe de gestion en 2 ou 3 phases, pour un cycle global de 90 secondes



Détails - Carrefour Fonsny # Midi



Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée



Principe de gestion en 3 phases, avec dissociation des mouvements TàD et TàG de la branche Fonsny

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uwpd/h)	Nb de voie	Débit / voie (uwpd/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Midi Nord Direct	1360	1310	390	-	50	1370	3	457	3
	Midi Nord TàD	390					468	1	468	1
	0	0					0	0	0	0
	0	0					0	0	0	0
2	Midi Sud Direct	2000	2000	-	-	2000	3	667	3	
	Midi Sud TàG	470				564	1	564	1	
	Fonsny TàD	360				432	1	432	1	
3	Fonsny TàD	220	-	220	-	264	1	264	1	
	Fonsny TàG	180				216	1	216	1	
	0	0				0	0	0		
TOTAL HORAIRE :		4980					DEMANDE AU CARREFOUR		1399	

Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uwp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Midi Nord Direct	30	1800	24%	50	65
	Midi Nord TàD	30	600	22%	43	68
	0	15	-	-	-	-
	0	-	-	-	-	-
2	Midi Sud Direct	30	1800	-11%	83	103
	Midi Sud TàG	30	600	6%	57	85
	Fonsny TàD	25	500	14%	42	67
3	Fonsny TàD	15	300	12%	27	46
	Fonsny TàG	15	300	28%	21	38
	0	20	-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		10				
Durée de cycle :		90				

Calculs de capacité méthode CERTU

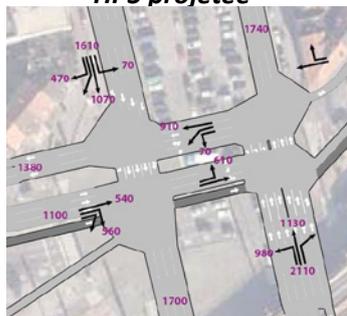
(On contraint artificiellement la branche Midi Sud, pour éviter de surcharger le carrefour intermédiaire Jamar#Midi)

SIMULATIONS DYNAMIQUES HPS ET HPM DE LA PETITE CEINTURE

Carrefour Jamar # Midi



HPS projetée



Principe de gestion en 3 phases

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uvpd/h)	Nb de voie	Débit / voie (uvpd/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Poincaré Nord Direct TàD	1610	1140	470			1704	4	426	4
		0				0		0	0	
		0				0		0	0	
		0				0		0	0	
2	Midi Direct Midi TàG	1130	1130			1130	2	565	2	
		980			980	1176	2	588	2	
		0				0		0		
3	Jamar TàG TàD	1100		560		1320	3	440	3	
		0				0		0		
		0				0		0		
TOTAL HORAIRE :		4820					DEMANDE AU CARREFOUR	1454		

Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uvp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Poincaré Nord Direct TàD	24	1920	11%	48	61
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
2	Midi Direct	26	1040	-9%	71	93
	Midi TàG	26	1040	-13%	61	82
	0		-	-	-	-
3	Jamar TàG TàD	25	1500	12%	43	58
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		15				
Durée de cycle :		90				

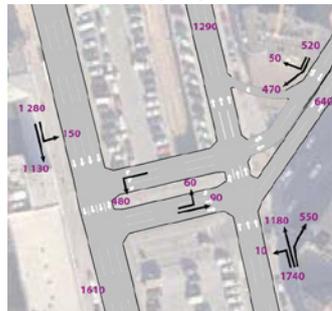
Calculs de capacité méthode CERTU

(Il n'apparaît pas possible d'assouvir l'ensemble des mouvements des 3 branches, du fait des contraintes physiques de stockage. Il a donc été choisi de ménager les branches Poincaré et Jamar, et donc de brider artificiellement la branche Midi)

Carrefour Poincaré Lemonnier



HPS projetée



Principe de gestion en 2 phases

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uvpd/h)	Nb de voie	Débit / voie (uvpd/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Poincaré Midi	1280	1130	1,2	1,6	1,2	1310	3	437	3
		1740	1180	550		150	1852	3	617	3
		0				10	0		0	
		0					0		0	
2	Lemonnier Petite Ceinture	520	470	50			530	1	530	1
		150	90		60		186	1	186	1
		0					0		0	
		0					0		0	
TOTAL HORAIRE :		3690					DEMANDE AU CARREFOUR	1147		

Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uvp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Poincaré	22	1320	1%	53	69
	Midi	55	3300	44%	46	61
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
2	Lemonnier	25	500	-6%	65	96
	Petite Ceinture	10	200	7%	19	35
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		10				
Durée de cycle :		90				

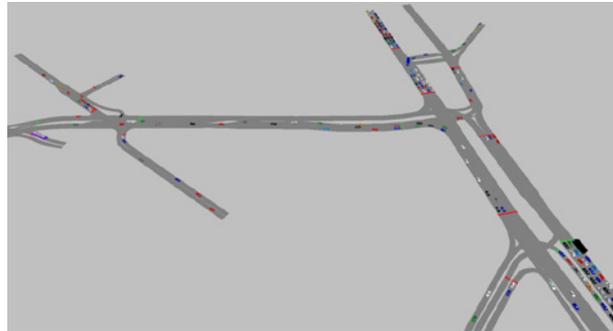
Calculs de capacité méthode CERTU

Capacités volontairement dégradées, pour les branches Lemonnier et Poincaré, car la branche Poincaré du carrefour Midi # Jamar n'offre pas de capacités de stockage suffisantes pour satisfaire pleinement la demande.

Carrefours du boulevard du Midi

Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée, la plus contrainte

RESULTATS DE LA MODELISATION VISSIM



- Les principes de gestion proposés permettent un **fonctionnement cohérent du réseau routier** (sans impact sur le fonctionnement de la place Bara), **même si les contraintes induites par le phasage se traduisent par une incapacité à absorber une partie de la demande de trafic injectée**:
 - 230 véhicules sur 2 400 (soit 10%), non-injectés au niveau de la branche Midi Sud
 - 300 véhicules sur 1 280 (soit 23%), non-injectés au niveau de la branche Poincaré
- On précisera que la **demande de trafic intégrée, pessimiste**, s'appuie sur les volumes existants, notamment au niveau de la petite ceinture. Il apparaît donc cohérent de tabler sur une probable réduction des flux, du fait de la mise en œuvre du plan Iris et des différents réaménagements envisagés dans la région bruxelloise.
- Si on considère une réduction de trafic, ou si on sacrifie certaines emprises pour agrandir les capacités de stockage physique des carrefours (retour de la 5^{ème} bande de circulation...), on peut envisager d'atteindre un meilleur résultat

RAPPEL: les réaménagements proposés n'ont aucunement vocation à mieux absorber la demande de trafic qu'en situation actuelle. Ils ont pour objectif de faciliter les traversées douces et de rééquilibrer le partage des espaces publics!

ESTIMATION DE LA GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS

ANNEXE 3.6

Estimation de la génération de déplacements, par mode de transport, induite par la programmation attendue pour les états 1 et 2 du schéma directeur. *(Hypothèses pessimistes, dans lesquelles il n'y aurait pas de mutualisation de flux existants, notamment liée aux relocalisations d'activités)*

HP Matin				VOITURE PARTICULIERE		TRANSPORTS COLLECTIFS		MARCHE		VELO	
Projet		Programme m²		Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
VICTOR	Bureaux	65000		324	62	219	42	180	35	120	23
	Logements	37500		8	72	22	166	5	36	9	71
FONSNY	Bureaux	67000		471	90	699	134	262	50	175	34
	Logements										
TRI POSTAL	Bureaux	24000		141	27	210	40	79	15	52	10
	Logements										
FONSNY 2	Bureaux	20000		118	23	175	34	66	12	41	8
	Logements	13000		4	36	11	83	9	71	5	36
JAMAR	Bureaux										
	Logements	10000		2	18	5	41	5	36	2	18
Etat 1	Bureaux	176000		1054	202	1303	250	587	112	388	75
	Logements	60500		14	126	38	290	19	143	16	125
	Total	236500		1068	328	1341	540	606	255	404	200
BLOCK 2	Bureaux	35000		206	40	306	59	115	22	76	15
	Logements	45000		9	80	24	186	21	160	10	80
France BARA	Bureaux	10000		59	11	87	17	33	6	22	4
	Logements	45000		9	80	24	186	21	160	10	80
ILOT 2 GARES	Bureaux	25000		147	28	219	42	82	16	55	11
	Logements	80000		16	143	43	331	37	284	19	142
Etats 1+2	Bureaux	246000		1466	281	1915	368	817	156	541	105
	Logements	230500		48	429	129	993	98	747	55	427
	Total	476500		1514	710	2044	1361	915	903	596	532

HP Soir				VOITURE PARTICULIERE		TRANSPORTS COLLECTIFS		MARCHE		VELO	
Projet		Programme m ²		Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
VICTOR	Bureaux	65000		58	301	86	447	32	168	21	112
	Logements	37500		8	72	161	37	138	32	138	32
FONSNY	Bureaux	67000		84	437	125	650	47	244	31	162
	Logements										
TRI POSTAL	Bureaux	24000		25	131	37	195	14	73	9	49
	Logements										
FONSNY 2	Bureaux	20000		21	109	31	162	12	61	8	41
	Logements	13000		4	36	80	19	16	69	24	8
JAMAR	Bureaux										
	Logements	10000		2	18	40	9	8	34	17	4
Etat 1	Bureaux	176000		188	978	279	1454	105	546	69	364
	Logements	60500		14	126	281	65	162	135	179	44
	Total	236500		202	1104	560	1519	267	681	248	408
BLOCK 2	Bureaux	35000		37	191	55	284	20	107	14	71
	Logements	45000		9	80	181	42	36	155	77	18
France BARA	Bureaux	10000		11	55	16	81	6	30	4	20
	Logements	45000		9	80	181	42	36	155	77	18
ILOT 2 GARES	Bureaux	25000		137	26	39	203	15	76	10	51
	Logements	80000		16	143	321	74	64	275	138	32
Etats 1+2	Bureaux	246000		373	1250	389	2022	146	759	97	506
	Logements	230500		48	429	964	223	298	720	471	112
	Total	476500		421	1679	1353	2245	444	1479	568	618

SCHEMA DIRECTEUR POUR LE QUARTIER DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

IRLE ++ SEA + Bureau des Sœurs + Rye + 818 + Iannosola + Rollings + Cochrane + Encke

