

CRU 7

AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

Diagnostic

JUILLET 2022

LAB705

CityTools

Grounded
Urbanism

ARCADIS

ÉTUDE RÉALISÉE PAR
LAB705 + Citytools

SOURCE DES DONNÉES
Diver

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES
LAB705 + Citytools

MISE EN PAGE
LAB705 + Citytools

TRADUCTION
.

POUR PLUS D'INFORMATION
info@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE
Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels -
Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information.
Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels
Dépôt légal

CRU 7

AUTOUR DE LA GARE DU MIDI

Diagnostic

JUILLET 2022

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
01 CLIMAT SOCIAL ET INSISTANCE URBAINE	9
1.1 Climat social	11
1.2 Insistance urbaine : la méthode	27
1.3 Une légende, des cartes et des micro-trottoirs	31
02 ANALYSE THÉMATIQUE	51
2.1 Localisation et Situation générale	54
2.2 Histoire et Héritage	61
2.3 Plans stratégiques	63
2.4 Plans Réglementaires	69
2.5 Revitalisation urbaine	75
2.6 Population	77
2.7 Logements	81
2.8 Équipements	85
2.9 Économie	89
2.10 Mobilité	95
2.11 Cadre de vie	105
2.12 Environnement	125
2.13 Conséquences de la crise covid	144
03 SCÉNARIO ZÉRO	149
3.1 Les projets immobiliers	150
3.2 Les projets sur l'espace publics	166
04 CONCLUSIONS ET ENJEUX	175
Que retenir de cette exploration ?	176
Identification des enjeux	180

INTRODUCTION

Le présent document compile le diagnostic et l'identification des enjeux préliminaires pour le CRU 7.

Un Contrat de rénovation urbaine (CRU) est un programme qui concentre des moyens, des énergies et des projets sur un périmètre pluricommunal, en priorité, pour améliorer l'espace public et le maillage urbain, pour créer des infrastructures et du logement et valoriser la qualité environnementale et économique.

Le présent document se base sur une analyse multi-scalaire du territoire du CRU 7 qui s'étend sur trois communes de la Région Bruxelles-Capitale.

La méthode de travail se base sur trois approches complémentaires permettant d'avoir une vue d'ensemble sur la zone étudiée :

- › Climat social et insistance urbaine. Il s'agit d'un travail de terrain réalisé par une équipe complète composée d'architectes, d'urbanistes et de sociologues. Une analyse sensible et ancrée des réalités vécues dans le quartier.
- › Analyse thématique. Ici, on adopte un regard plus large en traitant des données statistiques qui permettent de comprendre les problématiques du quartier dans son ensemble. Pour ce faire, on se base sur les outils développés par les administrations régionales tels que le monitoring des quartiers, l'atlas cartographique de Bruxelles Environnement, les données disponibles sur la plateforme Mobigis, les fonds de plans actualisés par le service Urbis, les photos aériennes de Bruciel... Ce panel d'outils permet d'avoir une vue exhaustive de la situation du territoire étudié à un instant T.
- › Scénario 0. Enfin, on dresse l'inventaire des projets à venir dans le quartier. Cela pour comprendre finement les dynamiques en cours et inscrire le programme du CRU 7 de manière cohérente dans l'évolution de la ville.

Tous ces éléments permettent, in fine, d'apporter des éléments de conclusions et d'identifier les enjeux préliminaires du CRU 7.



PARTIE 01 CLIMAT SOCIAL ET INSISTANCE URBAINE



1.1 CLIMAT SOCIAL

La section « climat social » de notre étude se structure en quatre parties:

- › Les deux premières parties consistent en une analyse socio-spatiale ;
- › la troisième s'intéresse à différents publics spécifiques du périmètre ;
- › la quatrième est l'occasion d'un « focus » sur l'un des principaux publics cibles de l'étude et bénéficiaires de l'intervention CRU : les personnes en situation de rue.

Les trois premières parties ont été composées à partir d'un matériau récolté lors de quatre semaines d'enquête de terrain, des observations et des entretiens menés à l'intérieur et aux abords de la gare, ainsi que dans les quartiers alentours. La quatrième partie a été constituée à partir des données de cette enquête, complétées par l'analyse des propos de professionnels de première ligne sur les questions de sans-abrisme et toxicomanie, actifs dans le périmètre, qui ont été réunis lors d'un atelier très riche, organisé le jeudi 7 octobre 2021 au Tri postal.

REMARQUE MÉTHODOLOGIQUE

[Remarque méthodologique : L'enquête de terrain permettant l'élaboration d'interprétations relatives au climat social d'une zone urbaine comme celle de la gare du Midi est un travail de longue haleine qui mériterait d'être prolongé ces prochaines semaines, lors desquelles nous voudrions mener de nouvelles observations et pourrions étendre encore la participation des acteurs de terrain au diagnostic, à travers des activités complémentaires. D'expérience, nous savons que, malgré le phasage envisagé entre la phase descriptive et les phases prescriptives et propositionnelles de l'étude (diagnostic, définition des priorités/stratégies, programme intervention), le diagnostic mené en amont gagne à être complété et approfondi à l'occasion des phases ultérieures, lors desquelles de nouvelles informations et de nouveaux interlocuteurs apparaissent. Une étude de programmation urbaine comme celle-ci, si elle doit se donner un phasage opérationnel, fonctionne dans les faits par itération entre description, prescription et proposition.]

Une infrastructure sociale à l'interface de trois espaces

Nous proposons de penser les rapports entre la gare métropolitaine et les quartiers alentours à partir de l'interaction entre trois types d'espaces (« métropolitain », « habité » et « de transition »), auxquels correspondent à la fois des publics-types et des enjeux d'urbanité (civilité, habitabilité et hospitalité). Nous présentons d'abord ces trois types d'espaces et d'enjeux séparément, avant de considérer quelques-unes de leurs interactions concrètes et influences réciproques. C'est en effet à l'interface et dans l'interaction de ces trois sphères de vie que se révèle l'atmosphère sociale particulière de la gare du Midi.

Cette approche de la réalité sociale du périmètre par ces trois espaces permettra aussi de formuler une hypothèse originale, susceptible de guider le discours et l'action du CRU : au-delà d'une infrastructure de transport, « Midi » (au sens large de la gare, de ses abords et son voisinage) peut être conçue comme une infrastructure sociale majeure susceptible de renforcer le vivre-ensemble à Bruxelles sur ces trois modes.

Espace métropolitain : la civilité cosmopolite d'une grande gare

Si la gare représente avant tout un espace d'utilité, essentiellement lié au transport régional, national, international, ou encore au commerce, elle est aussi par ce biais un espace de civilité particulier, tenant à son statut de grande infrastructure.

Abritant en son sein et à ses abords un véritable « monde d'étrangers » (world of strangers)¹, elle constitue un élément important de ce qu'Elijah Anderson appelle la « canopée cosmopolite » (cosmopolitan canopy)², ce maillage d'« îlots de civilité » caractéristique des métropoles modernes démocratiques, ces « îlots » dans lesquels une population dense, hyper-diverse sur le plan culturel, mais aussi inégale sur le plan socio-économique, coexiste (le plus souvent) paisiblement.

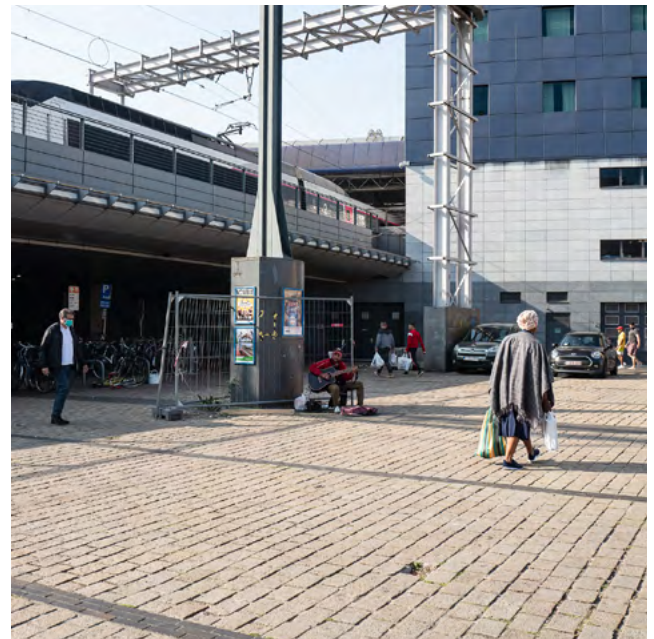
Des espaces(-temps) connexes, comme le marché du Midi ou la foire du Midi, contribuent eux aussi à étendre cette cosmopolitan canopy,

autour et à partir de la gare. Parce que « tout le monde » fréquente et utilise la gare du Midi, elle représente l'espace partagé par excellence, un bien commun auquel chacun a droit (y compris ceux qui y arrivent, de l'extérieur, de l'étranger, dans une logique de tourisme, de business ou de migration) et par rapport auquel aucun ne peut faire valoir de privilège particulier.

C'est dans le sens positif du partage et du respect du « droit à la ville » de tout un chacun, plutôt qu'en tant que simple rapport de politesse entre inconnus, que la civilité représente une valeur d'urbanité importante. Prendre soin de l'espace métropolitain que représentent la gare et ses abords revient à renforcer un lieu cardinal et un principe fondamental du vivre-ensemble dans la ville cosmopolite qu'est Bruxelles.

1: Lyn H. Lofland, 1985, *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*, Waveland Press.

2: Elijah Anderson, 2011, *Cosmopolitan Canopy: Race and Civility in Everyday Life*, WW. Norton & Co.



Espace habité : l'habitabilité fragile de la zone Midi

La gare n'est pas seulement le lieu du brassage des différents publics de la métropole, l'espace de la coprésence momentanée, des interactions fugaces et de l'indifférence civile entre des voyageurs pressés. Elle est aussi un pôle inscrit dans l'espace et la temporalité de la ville habitée, entouré de plusieurs quartiers populaires et participant à la vie de différentes communes.

De la même manière que l'espace métropolitain perd ses qualités propres s'il est assujéti à l'espace habité, à la logique de l'appartenance communautaire et territoriale, au « nimbysme », l'espace habité s'appauvrit lorsqu'il est méprisé, tyrannisé ou colonisé par l'espace métropolitain. Il en résulte un équilibre d'autant plus fragile et complexe qu'il ne s'agit pas de n'importe quel espace habité, mais de quartiers populaires dont il y a lieu de préserver la fonction d'inclusion urbaine (une stratégie courante de simplification de cet équilibre consistant en effet à accélérer la gentrification des quartiers alentours, et par là à rechercher des similitudes et des continuités fluides entre espace métropolitain et espace habité).

Espace de transition : l'hospitalité des abords de gare

La fragilité et la complexité de cet équilibre sont par ailleurs accrues par la nécessaire prise en compte d'un troisième type d'espace et d'enjeu interagissant avec les deux premiers : « l'espace de transition » et le problème de l'hospitalité due aux plus démunis dans les espaces publics urbains, à plus forte raison au sein ou au seuil d'une grande infrastructure publique comme la gare du Midi³.

Depuis le 19^{ème} siècle, dans les métropoles industrielles modernes, les espaces associés aux gares principales — leur intérieur, leurs abords immédiats, les îlots urbains adjacents et au-delà le « quartier de gare » — ont constitué des « zones de transition »⁴, à la fois des espaces d'arrivées (immigration), de possibles départs (transmigration), de refuge (sans-abrisme), d'économie informelle (mendicité, entraide, vente à la sauvette, deal), de marginalité. En comparaison avec la gare du Nord de Bruxelles, qui a joué ces dernières années un rôle de « hub des migrations » et d'« infrastructure d'arrivée »⁵ (en raison notamment de la présence sur place de l'Office des étrangers), la Gare du Midi a procuré des formes variées (et toujours relatives) d'hospitalité.

Elle a été, elle aussi, l'espace d'un accueil minimal pour des primo-arrivants et des migrants ; un sas, espace intermédiaire de socialisation et d'orientation pour des personnes ou familles précaires en transition vers d'autres quartiers à Bruxelles ou d'autres villes en Belgique ou à l'étranger ; mais aussi, un refuge pour des publics divers en situation de rue (personnes sans abri, sans logement, usagers de drogues cherchant à acheter ou à consommer, etc.) ; parfois un repaire pour des bandes ou une cachette pour les auteurs de faits de violence ou de vols, pouvant profiter des recoins, ou au contraire disparaître au milieu de la foule ; une centralité, un pôle de vie sociale

3 : Mathieu Berger, 2020, « Les politiques de la ville au défi de l'hospitalité », in ARCH (dir.), *Whose Future Is Here? Searching for Hospitality in Brussels Northern Quarter*, Bruxelles, Metrolab Series, p. 205-219.

4 : Ernest Burgess, 1979 [1925], « La croissance de la ville », in I. Joseph et Y. Grafmeyer (dir.), *L'École de Chicago*, Paris, Seuil.

5 : B. Meeus, K. Arnaut, B. Van Heur (Eds), 2019, *Arrival Infrastructures*.

vers lequel des personnes marginalisées convergent pour y faire la fête ; ou encore un espace-repère où il est possible pour ces personnes d'être localisées par les associations et services publics actifs dans la zone, et d'y être suivis et accompagnés dans la durée.

Le nombre de personnes sans abri et mal logées n'ayant cessé d'augmenter ces dernières années (+208% entre 2008 et 2020), et le phénomène s'étant accéléré suite à la situation COVID19 (+27% entre 2018 et 2020)⁶, prenant des formes encore plus préoccupantes (notamment à travers l'apparition d'un public de mineurs étrangers non accompagnés - MENA), l'engagement accru des organisations spécialisées dans les questions de sans-abrisme et de toxicomanie est une nécessité.

Celles-ci sont nombreuses à être implantées dans le périmètre ou à proximité directe, contribuant à une institutionnalisation de la gare du Midi en tant qu'« espace de transition ».



La gare comme infrastructure sociale

Si elle fait figure évidente d'infrastructure de transport majeure, la gare du Midi, en tant que pierre d'angle des espaces métropolitain, habité et de transition, peut aussi être pensée comme une *infrastructure sociale*⁷ majeure à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les infrastructures sociales se conçoivent comme des « *built spaces and facilities hosting the community life and the public experience of the city, while offering a specific type of social good. Whatever their main function, they are places where values of openness, such as social inclusion and urban hospitality, take on a concrete and practical meaning, which makes them also an important vector of democracy* ».

On peut sans doute considérer la grande gare comme l'une de ces facilities dans lesquelles se fait l'expérience publique de la ville et qui, à partir d'une fonction première de transport, permet de concrétiser des valeurs d'ouverture, d'inclusion et d'hospitalité. Dans cet esprit, réaménager la gare du Midi, ses abords et espaces environnants sur le plan physique, engage à réaménager du lien social et à construire du vivre-ensemble dans un lieu clé de la ville-région, autour d'enjeux combinés de civilité cosmopolite, d'habitabilité locale et d'hospitalité aux plus démunis. Ce prisme — la gare et ses alentours comme infrastructure remplissant trois fonctions sociales d'égale importance — permet à notre sens d'augmenter la lisibilité des valeurs guidant leur rénovation, ainsi que la mise en cohérence de la multiplicité des opérations (physiques ou non, structurelles ou temporaires) qui seront entreprises dans le cadre du CRU.

⁶ : Bruss'Help Brussels, « Dénombrement des personnes sans-abri et mal logées en Région de Bruxelles-Capitale », 2021 (sixième édition), p.29.

⁷ : E. Klinenberg, 2018, *Palaces for the People*, New York, Crown.

Coordinations, interactions entre ces espaces et enjeux

La Gare du Midi propose des interfaces avec son environnement immédiat qui varient selon la configuration de la gare mais aussi les aménagements qui ont été apportés ou non aux abords et à l'intérieur de la gare.

Influence de l'espace métropolitain sur l'espace habité

Les infrastructures ferroviaires imposantes cisailent le tissu urbain traditionnel, créant des ruptures, des cassures dans les cheminements et les usages. Certains îlots/quartiers se retrouvent enclavés, repliés sur eux-mêmes.

Les interfaces de la gare avec ces quartiers se manifeste principalement par les façades inactives de la gare, le trafic routier induit des entrées de gare et des infrastructures ferroviaires de grandes dimensions. Il en résulte une série de nuisances (bruits, odeurs, pollution) qui rend les abords de gare peu qualitatifs. L'habitabilité problématique des quartiers est par ailleurs renforcée par la précarité de certains groupes d'habitants, une grande mobilité résidentielle, la faible appropriation, le faible contrôle social, l'insécurité, etc.

Les habitants de ces quartiers ne conçoivent pourtant pas la proximité de la gare comme une nuisance et ne disent pas ressentir l'influence de la gare sur le quartier. Au contraire, ils perçoivent la proximité de la gare principalement comme une porte d'entrée et de sortie facilement et rapidement accessible du quartier vers la ville, vers le reste du pays et même vers l'étranger. Espace stratégique régulièrement malmené par le passé, la gare et ses abords font l'objet de pressions foncières et tendent vers une dynamique de gentrification. Les transformations à venir (dont celles que pourraient amener le CRU) sont pour certains, une source d'inquiétude.

Influence de l'espace métropolitain sur l'espace de transition

La gare comme espace métropolitain explique une partie de l'attractivité du lieu pour les personnes en situation de rue.

La gare est un espace public appartenant à tout le monde qui permet un certain degré d'anonymat. Le fait de passer inaperçu, de ne pas arrêter le regard d'autrui ne tient pas seulement au fait que les différents usagers de la gare sont des inconnus les uns pour les autres, mais qu'il s'agit pour la plupart d'inconnus pressés. Le nombre de voyageurs avec des bagages rend la présence de personnes sans-abri avec leurs affaires moins visible ; ils se « fondent » dans la foule, même si une observation appuyée permet rapidement de les identifier.

En tant que zone de transit, la gare offre une connectivité recherchée par les personnes en situation d'errance, pour lesquelles la mobilité et les allers-retours, entre deux gares, entre deux villes, sont parfois le quotidien. Accessible librement quasiment en permanence, la gare et ses abords constituent un abri, un refuge, un lieu où se poser, se reposer. Sa fréquentation tout au long de la journée assure un contrôle social et une (relative) sécurité.

Les gares offrent aussi souvent une série d'aménagements qui répondent aux besoins les plus impérieux des personnes vivant en rue : des toilettes pour accéder à l'eau et faire leur besoin, leur toilette ; des bancs pour s'asseoir ou dormir. Les personnes vivant en rue trouvent à la gare du Midi et aux alentours des espaces pour s'isoler, comme des alcôves, des recoins, des terrains vagues, des petits squats disséminés.

La gare est aussi un lieu de vie et d'activités permanent, un lieu de sociabilité, accessible à tout le monde. Elle est un point de rencontre favorisé des personnes vivant en rue. Cela tient notamment au fait que, contrairement à d'autres gares de la ville, ou à d'autres lieux (aéroport, métro, etc.), il y a une acceptation tacite de la présence

des personnes en situation de rue ou de transit dans et autour de la gare, même lorsqu'elles se regroupent en petit nombre ; et au fait qu'elles ne sont pas « chassées » des lieux, qu'on les laisse (la plupart du temps) tranquilles.

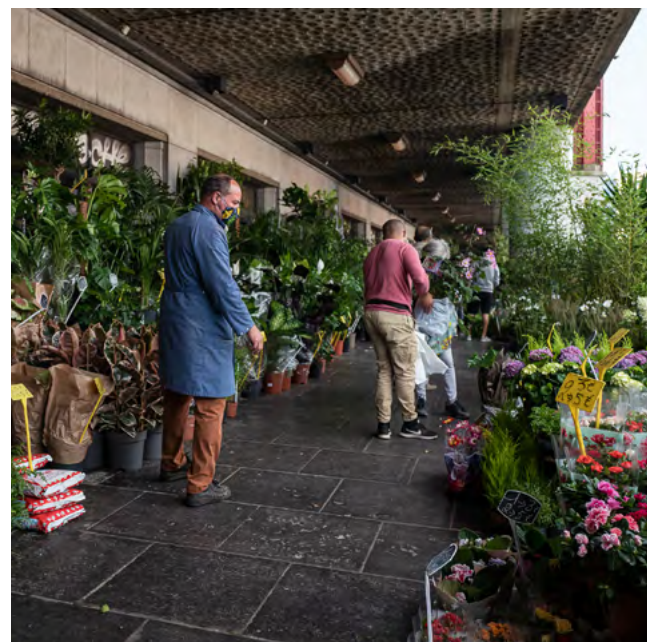
La gare comme espace métropolitain offre également une série d'opportunités économiques aux personnes les plus démunies. Les commerces, leurs activités et leurs invendus peuvent bénéficier aux personnes en situation de précarité, ou à la recherche d'un job ponctuel. Comme d'autres lieux de passage (sorties de métro, rues commerçantes, etc.), la gare augmente les chances de gains pour les personnes faisant la manche.

La présence de valises, de commerces, de voyageurs, ainsi qu'un certain degré de distance et d'indifférence associé à au caractère anonyme et impersonnel de l'espace métropolitain, peuvent aussi représenter, dans certains cas, des opportunités de vol ou d'agressions.

Influences de l'espace de transition sur l'espace métropolitain et l'espace habité

La présence des personnes vivant en rue n'est pas nécessairement déplorée par les autres usagers de la gare. Ce qui les gêne, ce sont plutôt les nuisances (odeurs, bagarres). Le rapport que les habitants du périmètre entretiennent avec les publics que sont les sans-abris ou les migrants vivant autour de la gare ne relève pas nécessairement de la méfiance ou de rejet auquel on aurait pu s'attendre que l'on pourrait s'attendre, étant donné leur exposition quotidienne à cette situation, en tant que riverains.

Cette population d'occupants précaires et les conditions de vie tragiques qu'ils rendent visibles, suscitent au contraire des réactions d'empathie. Les habitants du périmètre expriment souvent de l'incompréhension ou de l'indignation devant une situation d'exclusion qui ne devrait pas exister selon eux. Certains habitants du quartier sont actifs dans des services d'entraide orientés vers ces populations. Les habitants rencontrés sont favorables, en général, à ce que soient mis en place des projets destinés aux populations de sans-abris et de migrants vivant autour de la gare du Midi.



Publics spécifiques

Dans cette partie, nous présentons différents sous-publics cibles du périmètre, en particulier les plus vulnérables, à la fois en tant qu'acteurs et en tant que bénéficiaires, en tant que sujets et objets du CQD, en tant que publics « parlants » et publics « parlés » de la participation.

Sans-abrisme et toxicomanie

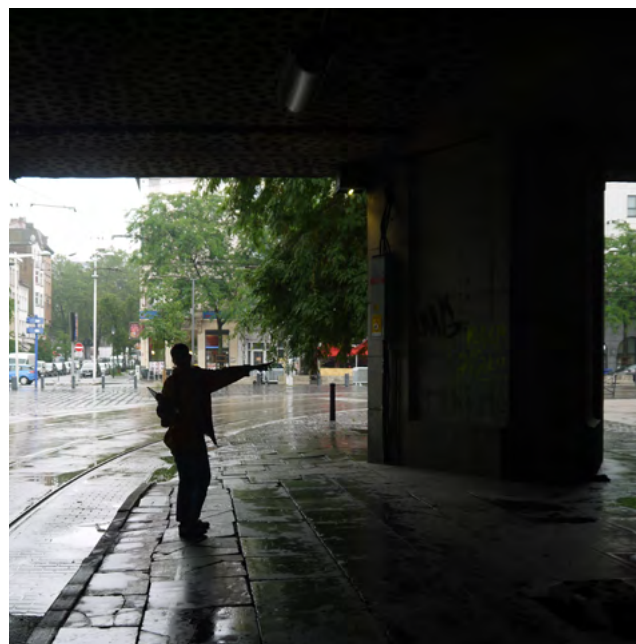
Le quartier de la Gare du Midi, à l'instar d'autres quartiers de grandes gares, compte un nombre important de personnes en situation de rue : sans-abri, SDF, pratiquant la mendicité, usagères de drogues et d'alcool, etc. L'augmentation de cette population constatée par les acteurs de terrain correspond à la tendance observée sur le temps long par Bruss'Help⁸. Leur présence se manifeste en certains endroits spécifiques et selon certains horaires (tunnels et passages couverts, jour et nuit ; entrées de Gare en journée ; zones non-passantes jour et nuit, etc.), les traces qu'ils laissent de leur séjour, qu'il s'agisse d'objets (sacs de couchage et affaires personnelles abandonnés, déchets et matériel usager) ou d'autres

8 : Par rapport à 2008 : triplement du nombre de personnes sans-abris, sans logement et en logement précaire ou inadéquat, augmentation de la proportion de personnes sans-abris au sein de cette population (de 29,2% à 48,9%), intensification du recours à des solutions temporaires d'urgence (2021, op.cit.).

traces visuelles ou olfactives (sols salis et humides, odeurs d'urine).

Nous proposons dans ce diagnostic un encart dédié à cette question, afin d'approfondir différents aspects de l'enquête de terrain.

Au sujet de ce public, l'enquête de terrain menée aux abords de la gare et l'atelier mené avec les professionnels spécialisés aboutissent à plusieurs constats. Premièrement, les personnes qui trouvent « refuge » dans et autour de la gare ont des profils très différents et il est difficile de généraliser leur situation. Toutes ne sont pas sans domicile fixe. Certaines sont locataires ou bénéficiaires d'un logement social. Parmi ces personnes, la plupart sont d'anciens sans abris qui continuent de fréquenter leurs compagnons de rue. Les situations administratives des personnes en situation de rue sont diverses également. Nous avons rencontré des citoyens belges, des personnes en séjour illégal de longue durée, ainsi que des primo-arrivants. Les acteurs de terrain soulignent également la présence croissante de mineurs étrangers non accompagnés. Enfin, bien que certaines problématiques soient fréquemment observées (mobilité réduite, troubles psychiques, alcoolisme, toxicomanie), la manière dont elles se conjuguent dans les histoires personnelles rend chaque situation particulière.



Deuxièmement, si ces personnes se regroupent pour des raisons de vie sociale et de sécurité, de manière paradoxale, ce regroupement devient aussi souvent source d'inconfort, voire de danger. D'un côté, la présence de compagnons de rue permet d'entretenir une vie sociale et de développer des pratiques de solidarité (partage de la nourriture, des couvertures, de l'alcool, etc.). D'un autre côté, les personnes en situation de rue doivent faire face aux comportements embarrassants de leurs pairs lorsque ceux-ci font esclandre. Elles sont également exposées aux vols d'effets personnels ainsi qu'aux agressions. Les personnes en situation de rue aux abords de la gare du Midi forment, selon leur terme, « une famille » dont la proximité et l'omniprésence a des effets ambivalents.

Troisièmement, une autre tension caractérise l'occupation des espaces publics aux abords de la gare, à savoir celle qui existe entre activité et intimité. Il ressort de l'enquête de terrain que l'attrait de la gare du Midi pour les personnes en situation de rue tient pour partie à l'agitation qui y règne. Non seulement ces personnes peuvent y retrouver leurs connaissances et entretenir leurs relations, mais l'animation qui caractérise cet espace de transition leur permet également de passer relativement inaperçues et d'y être tolérées. Cet anonymat s'obtient néanmoins au détriment de l'intimité : constamment exposées aux regards et aux sollicitations extérieures, les personnes rencontrées peinent à trouver la tranquillité.

Les femmes dans l'espace public

Beaucoup de femmes interviewées ont exprimé un sentiment d'insécurité concernant les alentours de la gare et les quartiers adjacents. Ce sentiment est directement lié aux activités qui s'y déroulent, à la présence de groupes de jeunes hommes, parfois en état d'ébriété ou sous influence. Il est aussi une conséquence des aménagements des abords de gare : manque de luminosité de certains espaces publics et de nombreux passages couverts, nombreuses façades aveugles, grands espaces vides à traverser, etc.

Lorsqu'il s'agit de riveraines, les espaces publics entourant leur domicile sont plutôt perçus comme un environnement hostile. Ce sentiment est corroboré par les agressions réelles qui ont lieu dans le périmètre, par la violence qui est perceptible aux abords de la gare — une violence exercées par des personnes en situation de rue, parfois entre elles, mais parfois également sur des tiers, utilisateurs.rices de la gare ou passant.e.s, afin d'obtenir de l'argent pour leur consommation de drogue. Il en découle une attitude de repli chez les habitantes du quartier : elles sortent peu, ou moins tard, ou alors seulement accompagnées. Ceci a des conséquences sur leur participation à la vie extérieure du quartier et de la ville : elles peuvent avoir tendance à renoncer à se déplacer lorsque ce n'est pas vraiment nécessaire.

La question de la sécurité dans l'espace public est encore plus préoccupante pour les femmes vivant en rue. Elles sont régulièrement victimes d'agressions, notamment du fait de l'absence d'aménagements essentiels à leur sécurité, comme des toilettes publiques. Cette situation les oblige à rechercher la protection de compagnons de rue, et donc de maintenir une position de vulnérabilité et de dépendance.

Autres usagers de la gare

La gare est un point d'arrivée d'un voyageur — quel que soit son statut et ses moyens — dans une ville, dans un pays. Elle sert donc de symbole d'entrée de ville, elle donne une première image forte d'un lieu. Nombre de personnes interrogées ont déploré que l'image de la gare du Midi soit aussi négative en raison des impressions désagréables et inconfortables qu'elle provoque, mentionnant la saleté et les problèmes d'hygiène, le manque de services et d'aménagement, la dégradation des espaces, le manque de convivialité, la présence massive des personnes en situation de rue, etc., comme autant de stigmates affectant la gare et, par extension, le quartier qui l'accueille.

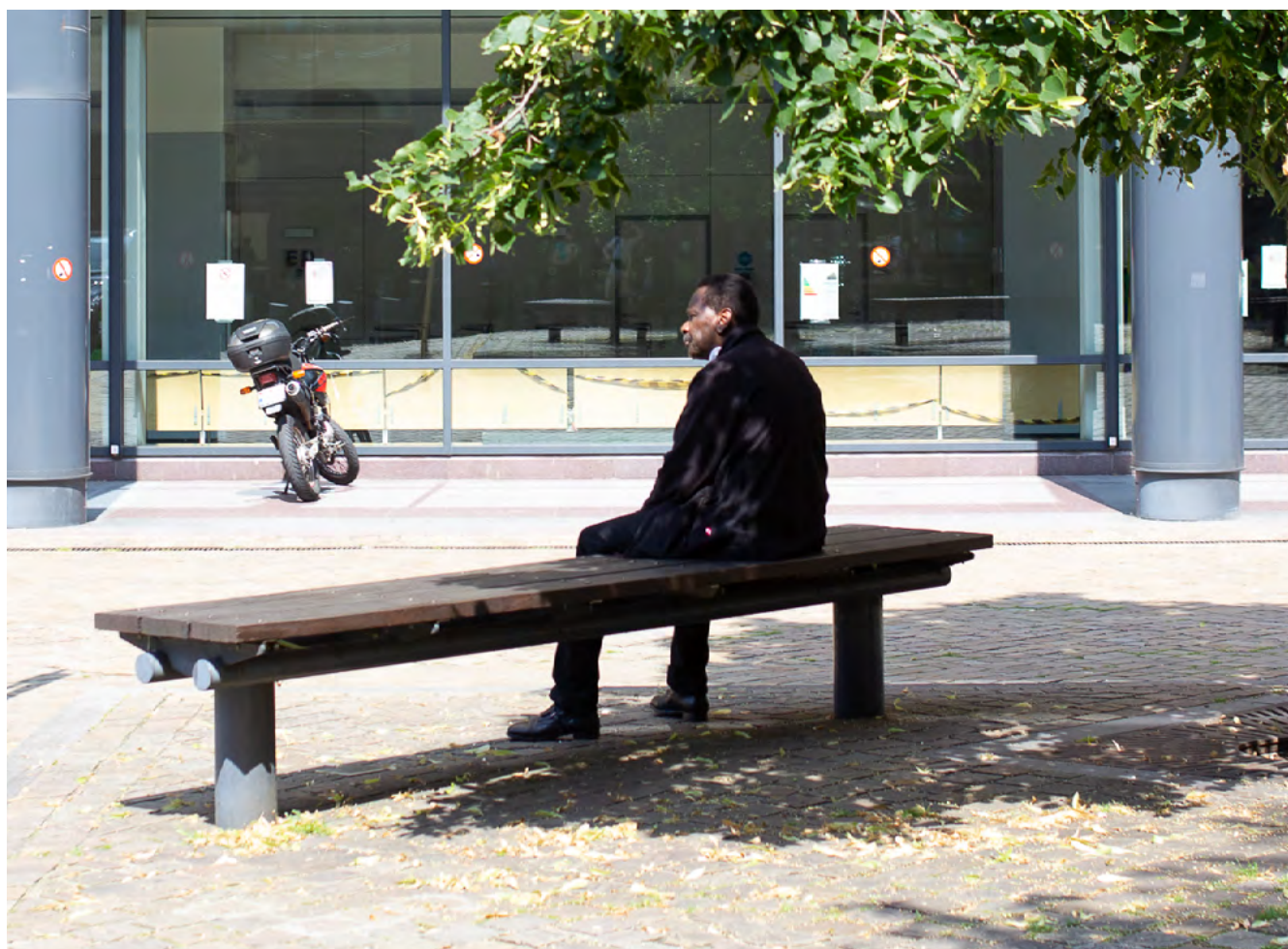
Beaucoup de personnes traversent la gare du Midi chaque jour pour prendre le train ou les transports publics, la plupart d'entre elles sans s'arrêter. Pour beaucoup, la gare n'a qu'un intérêt fonctionnel. Pourtant, on y trouve des commerces ; une nouvelle galerie a vu le jour du côté de la place Horta. Peu fréquentée, cette galerie donne le sentiment que son potentiel en termes de développement de lieux de vie et de rencontre pour les navetteurs et les riverains n'est pas pleinement exploité. Elle pourrait par exemple proposer une plus grande diversité de commerces avec des prix raisonnables.

Ce constat est relayé par les personnes travaillant dans le quartier et/ou dont la gare et ses abords sont le lieu de travail (travailleurs de la STIB, commerçants, employés des bureaux alentours). Elles apprécient notamment l'ambiance place Horta,

mais évitent l'autre côté de la gare, avenue Fonsny. Elles regrettent elles aussi la difficile coexistence avec d'autres publics, en particulier avec les personnes vivant en rue, les vols et les débordements.

Populations précarisées des quartiers environnants

Le potentiel de la gare en tant que lieu de cohésion sociale est d'autant plus important que le périmètre du CRU accueille des populations généralement plus pauvres et précaires que la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce quartier de gare étant un quartier historique d'immigration, le périmètre se caractérise par une grande mixité, et notamment un nombre important de primo-arrivants. Ils y trouvent une



certaine forme d'anonymat et l'accès à des économies informelles qui contribuent à la fois à leur intégration et à la vitalité du quartier.

La mixité de la population résidant dans les quartiers du périmètre ne semble pas être source de tensions, mais constitue plutôt une caractéristique revendiquée par les habitants. La tendance à la communautarisation doit encore être vérifiée sur le terrain, afin d'identifier des dynamiques plus locales, voire l'existence de sous-quartiers, présentant des réalités socio-spatiales distinctes.

Focus : L'occupation de la Gare et ses abords par des personnes en situation de rue

Nous le voyons dans les différents points de cette section « climat social », la question de l'occupation des espaces de gare par des personnes en situation de rue est omniprésente et centrale. Il nous semblait dès lors important d'accorder à cette question un examen approfondi, au plus près du terrain, mais aussi collectif, en dialogue avec les acteurs locaux spécialisés dans l'aide aux sans-abri et aux usagers de drogues. Informés par une série d'observations et d'entretiens sur place et par l'atelier organisé le 7 octobre au Tri Postal et ayant regroupé une trentaine de professionnels actifs dans le périmètre, nous présentons certaines interprétations relatives à l'attractivité de la gare du Midi pour les personnes



en situation de rue malgré la rudesse de la vie qu'ils y mènent, à l'évolution de ce phénomène ces dernières années, telle que perçue par les acteurs de première ligne et aux possibilités d'amélioration envisagées par ces mêmes acteurs.

Usagers et services : la structuration d'un « monde de la rue »

Un grand nombre d'associations d'aide et d'accompagnement aux personnes à la rue sont implantées autour de la gare ou sont actives dans le secteur (voir carte p28). Elles proposent différents services s'adressant à une diversité de publics : réduction des risques liés à l'usage de drogues, soins médicaux, distribution alimentaire, services d'hygiène, etc. Toutes les personnes interrogées dans la rue sont conscientes de l'existence et de la localisation de ces services et nous ont fait part de leur reconnaissance vis-à-vis des personnes qui y travaillent. Pour autant, il n'est pas certain que la concentration d'association observée autour de Bruxelles-Midi suscite une attractivité telle qu'elle augmenterait le nombre de personnes à la rue dans le quartier. Les travailleurs de terrains sont d'ailleurs partagés sur cette question : « Est-ce parce qu'on est [installés près de la gare] qu'ils sont là ? C'est l'œuf ou la poule... ».

Il est sûr en tout cas que la structuration d'un réseau associatif à proximité directe de la gare ou dans des lieux d'Anderlecht, de Saint-Gilles ou de Bruxelles-ville relativement proches de la gare contribue à la constitution d'un « monde de la rue » ou d'un écosystème de l'urgence sociale autour de la zone Midi.

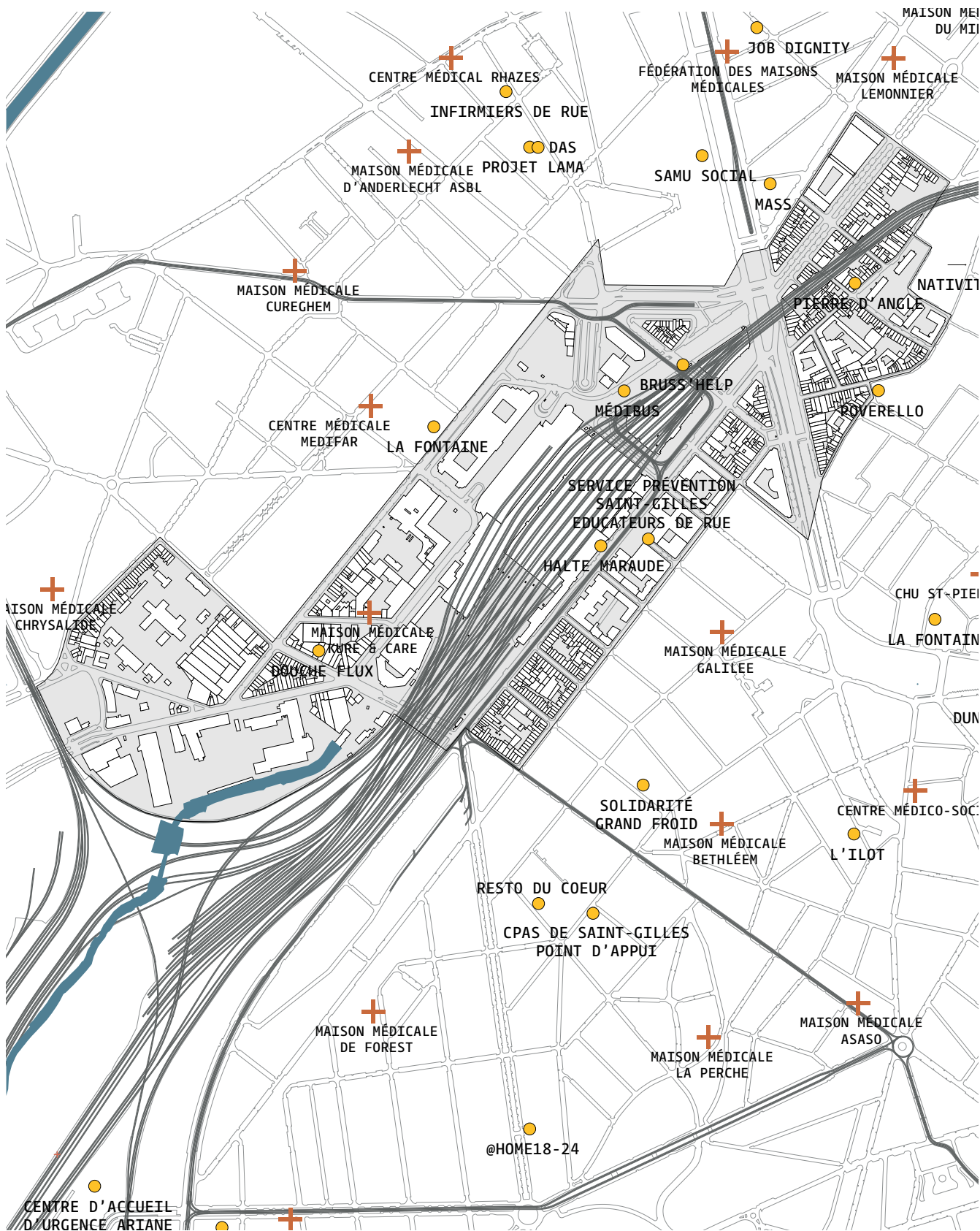
L'attractivité de la Gare du Midi pour ces personnes : chercher le contact sans attirer l'attention

La lecture des « trois espaces » nous avait permis d'identifier une série de facteurs qui rendent la gare du Midi — dans ses caractéristiques d'« espace métropolitain » — attractive pour les personnes en situation de rue, et expliquent que s'organise, à ses abords, « l'espace de transition ».

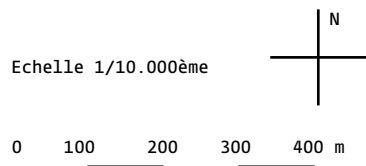
Il se discute à ce sujet, lors de l'atelier, des points déjà repérés à travers l'enquête ethnographique : la grande gare en tant que « monde d'étrangers » brassant un flux d'usagers souvent pressés, on the move, permet à la fois l'anonymat et la possibilité de passer inaperçu, de ne pas arrêter l'attention. Le fait d'être ignorées par leur environnement social, qui revient ici à être « laissée en paix », à pouvoir occuper un lieu dans la durée pour s'y reposer, est l'une des conditions pour que la gare, au-delà d'un abri physique, puisse être considérée comme un refuge.

Mais les discussions menées avec les professionnels le 7 octobre ont mis en lumière un point nouveau : les personnes en situation de rue voient aussi dans la gare du Midi un lieu de rencontres, d'intensité, et pas seulement un lieu de retrait, de calme et de quiétude — des qualités que l'on prête a priori à l'abri ou au refuge. Pour certaines d'entre elles, « la gare, c'est presque un endroit festif ; on y vient pour y faire la fête ». Cette intensité qui caractérise l'environnement de la gare dans son ensemble, et les possibilités de nouer des sociabilités et des rencontres entre personnes désaffiliées, représentent un aspect important de sa fréquentation. « Il arrive que d'anciens sans-abri sortis de la rue reviennent à la gare pour y retrouver leurs anciens compagnons et leurs lieux d'installation ».

La gare et ses alentours, en lien avec l'infrastructure ferroviaire, se présentent alors dans l'expérience de ces personnes comme un assemblage



ASSOCIATIONS ET MAISONS MÉDICALES TRAITANT DE LA QUESTION DU SANS-ABRISME ET DE LA TOXICOMANIE



d'espace-temps de retrait, d'isolement, d'invisibilité, d'obscurité (recoins, alcôves, rue couverte, tunnels, terrains vagues, squats disséminés à proximité...), d'une part, et, d'autre part, de points d'intensité, de contact, d'interaction, d'exposition, de visibilité.

Une hospitalité toute relative

S'ils visent à éviter une approche misérabiliste de ces situations et à reconnaître certaines qualités d'hospitalité des espaces occupés, les propos ci-dessus ne doivent pas amener à une approche romantique ou esthétisante de l'expérience de la rue et de ses lieux. D'autres propos, qu'ils viennent des travailleurs de rue ou « des principaux concernés », les personnes en situation de rue rencontrées, nous rappellent en effet bien vite toute la rudesse d'une existence consacrée pour une bonne part à la survie, et le caractère très relatif de l'hospitalité qu'ils rencontrent dans les gares et à leurs abords.

Alors que certains bancs de la place Horta sont revendiqués par certains comme leur « domicile » (ils y ont étalé leurs sacs, s'y reposent ou y dorment, entourés et protégés par le va-et-vient des passants), ils doivent les abandonner soudainement quand il se met à pleuvoir et déplacer l'ensemble de leurs affaires sous un porche. Certains d'entre eux sont allongés à même le sol ou sur des cartons, dans les zones protégées des intempéries. Si pendant la journée ils ont accès aux espaces chauffés de la gare, la nuit, après que les agents de sécurité leur demandent de sortir, ils se retrouvent dehors pendant les quelques heures où elle ferme. Certains préfèrent d'ailleurs rester dehors constamment afin de pouvoir faire des nuits complètes et limiter les déplacements de leurs affaires. Cette intermittence de l'occupation — et donc de l'hospitalité — des espaces publics (extérieurs comme intérieurs), dans ce qu'elle peut avoir d'épuisant, est rarement considérée.

Les espaces autour de la gare sont souvent décrits comme « crasseux », « dégoûtants », les sans-abris interrogés déplorant l'état des trottoirs, le manque de verdure, le sentiment d'insécurité, les incivilités. Le nettoyage régulier des espaces publics au karcher — parfois associé dans le sens commun à une pratique anti-SDF — est d'ailleurs généralement vu d'un bon œil par les sans-abri eux-mêmes. A proximité de la gare, quelques urinoirs sont accessibles librement. Mais les toilettes de la gare sont, elles, payantes. Ceux qui ne peuvent payer cherchent alors des recoins pour déféquer, ou s'entourent de compagnons de rue pour se cacher. Pour les femmes, c'est encore plus compliqué. Les risques d'agression sexuelle sont très présents. La plupart du temps, les personnes doivent renoncer à leur intimité, puisqu'elles sont en permanence à la vue de tous. Même les regards compatissants ou les mots d'encouragement peuvent être perçus comme des intrusions dans leur « espace personnel »⁹.

La consommation d'alcool et/ou de drogues, qui concerne un grand nombre d'entre eux, génère de la violence et une mise en danger. La violence vient aussi de la concurrence qu'ils se livrent pour les meilleurs spots, qu'il s'agisse des lieux les plus propices à faire la manche ou à se reposer. Les vols et les bagarres entre personnes à la rue sont monnaie courante autour de la gare. La violence vient aussi des altercations avec les agents de sécurité et les policiers : des abus et des confiscations de traitements ont été rapportés. Pour certains, la violence est si prégnante qu'ils préfèrent quitter la zone et tenter de s'installer ailleurs en ville.

9 : Robert Sommer, 1969, *Personal Space. The Behavioral Basis of Design*, Englewood Cliffs, New Jersey ; Erving Goffman, 1973, « Les territoires du moi », in *Les relations en public*, Paris, Minuit.

10 : La récente étude de Bruss'Help (2021, op.cit.) de dénombrement des personnes sans-abri et mal logées en RBC fait état de 5313 individus identifiés (comme sans-abri, sans logement, à logement précaire ou logement inadéquat) en 2020, pour 1724 en 2008 (+208,2%) et 4160 en 2018 (+27,7%).

11 : Nous reprenons ici quelques-unes des hypothèses explicatives et conclusions de l'étude de Bruss'Help (2021, op. cit.)

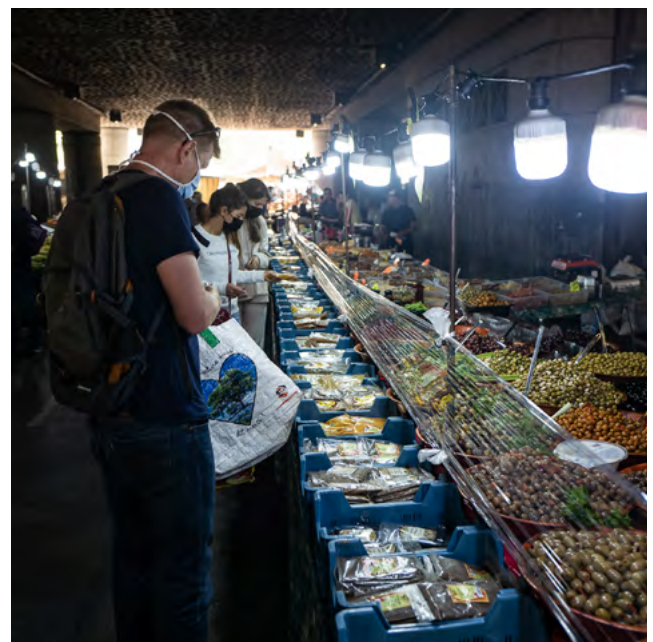
Une situation qui s'est accentuée, aggravée depuis Covid-19

Les représentant.e.s des associations et organisations rassemblées par l'atelier connaissent les chiffres¹⁰ et en font l'expérience directe : le nombre de personnes en situation de rue augmente ; leur situation s'aggrave.

Cette aggravation s'explique d'abord par la précarisation croissante de la population bruxelloise. La situation des publics précaires a été accentuée par la crise sanitaire liée au Covid-19, laquelle a également suscité une discontinuité des services proposés par les associations et un basculement vers la gestion de l'urgence¹¹. Les épisodes de confinement et la diminution de la fréquentation des infrastructures publiques ont eu des conséquences directes sur les personnes dont la survie reposait sur l'activité de la gare. Certaines associations ont dû réduire, voire arrêter leurs activités pendant une période. Suite à cela, d'autres ont dû prendre le relais pour la distribution de nourriture et d'eau. La crise sanitaire a aussi été l'occasion de révéler l'existence de certains profils qui pouvaient jusque-là passer « sous les radars » des associations et qui, en période de confinement, devenaient soudain particulièrement visibles.

C'est le cas, en particulier, des mineurs étrangers non accompagnés (MENA), qui pouvaient précédemment être confondus avec de simples jeunes du quartier et qui, quand la gare et les rues se sont vidées, sont soudain « apparus » avec netteté. D'après les acteurs de terrain, la population de MENA est en augmentation. Si les causes de cette croissance d'une population aux besoins spécifiques sont méconnues, la fermeture de la jungle de Calais a été avancée à titre d'hypothèse. Elle aurait en tout cas été à l'une des sources de l'augmentation de la population de migrants en transit et vivant en rue à Bruxelles. Ceci illustre l'imprévisibilité du phénomène migratoire et son fonctionnement en réseau, aspects qu'il nous semble important de prendre en compte dans la problématique.

Sur des temps longs, les associations constatent également une évolution des habitudes de consommation de drogue, avec un passage des opiacés à la cocaïne sous forme de crack. Plus chère, sans substitut et rendant les consommateurs particulièrement difficiles à gérer, cette drogue accentue les difficultés de terrain, notamment la violence entre usagers et les agressions de tiers.



Enfin, concernant les espaces entourant la gare du Midi, ils ont – comme ce fut le cas récemment à la gare du Nord – évolué eux aussi et perdu en confort pour ces publics de rue, avec le phénomène généralisé de suppression de nombreux bancs publics, l'installation de clôtures, de potelets, et le remplacement d'un mobilier urbain utilisable par un mobilier inutilisable ; rendant les conditions de la présence de ces personnes dans ces espaces généralement moins confortables. Pour autant, leur présence n'a pas diminué. Comme nous l'avons souligné, l'attractivité du lieu ne tient pas principalement à la qualité des équipements publics.

Un regard prudent sur les pistes d'améliorations

Si les principales discussions se sont centrées à ce stade sur la description et la définition des problèmes, les intervenants ont à l'occasion émis des propositions et certaines pistes ont été envisagées, en vue d'améliorations, que cela soit à partir de l'outil CRU ou en-dehors.

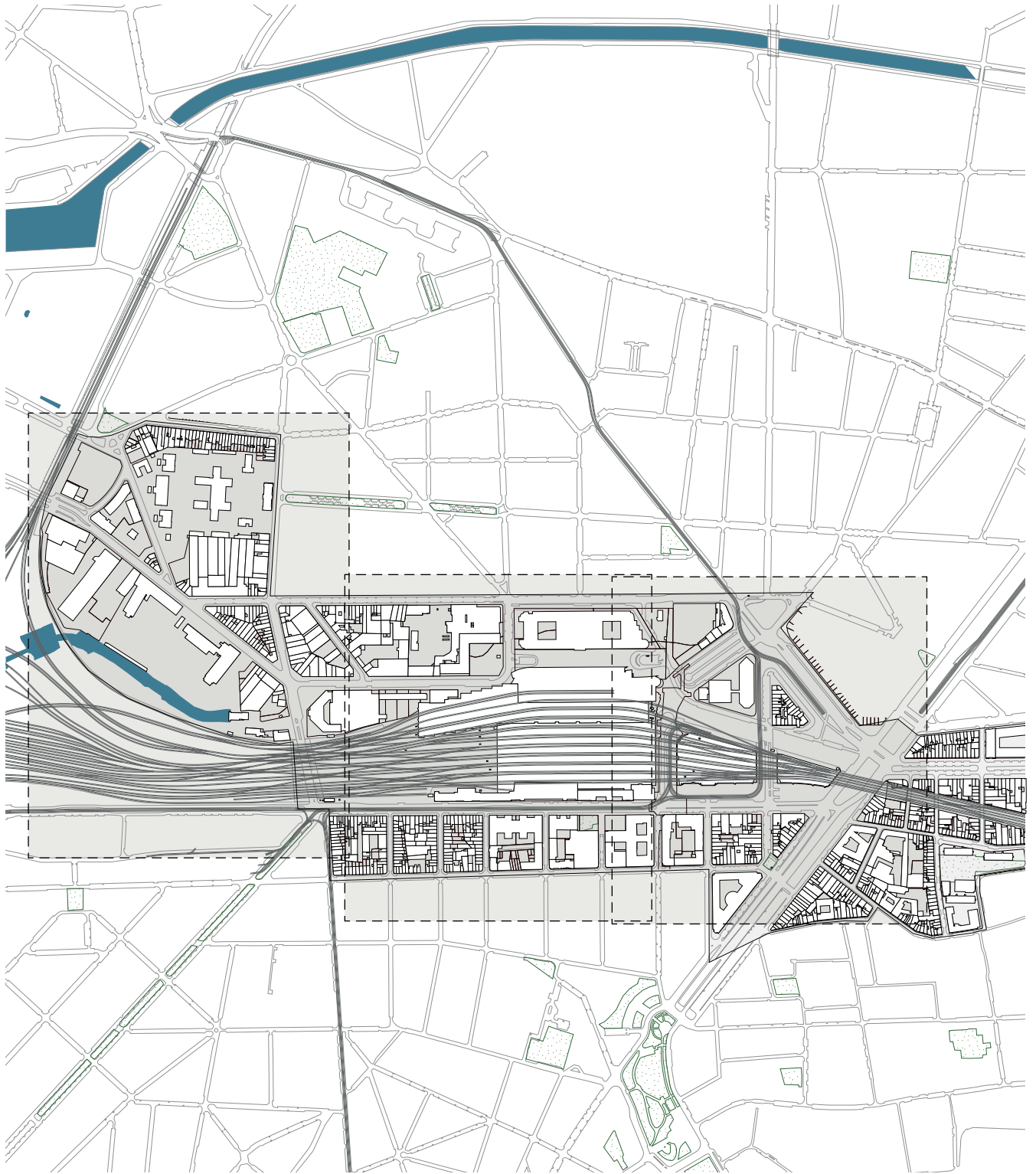
D'abord, il y a la crainte qu'une amélioration de la situation qui se limiterait à des interventions matérielles, architecturales et urbanistiques entraîne des effets pervers et soit en définitive une fausse piste. Différents intervenants redoutent que le réaménagement des espaces publics autour de la gare ait pour effet principal de rendre le quartier inaccessible aux personnes en situation de rue, que ce soit de manière temporaire (le temps des travaux) ou plus définitive, si ces réaménagements avaient pour conséquences, intentionnelles ou non, d'annuler les qualités d'hospitalité de ces lieux. Pour cette raison, tout réaménagement ambitieux des espaces du périmètre devrait prendre en considération les temporalités d'urgence et les enjeux de survie auxquelles sont soumises les existences de ces personnes, et intégrer dans le design des critères d'appréciation et d'appropriation des lieux qui ne sont pas nécessairement ceux d'un public plus nanti, ou même simplement des personnes dites « actives » utilisant la gare. Ainsi, par exemple, un espace « trop clean et blinquant », ou accueillant des commerces ou cafés à l'am-

biance feutrée et distinguée, n'ont rien d'accueillant pour un public dont les stigmates sont rendus d'autant plus évidents et humiliants par une transformation esthétisante du « décor » qu'ils occupent et troublent de leur présence.

D'autres orateurs, dans le même esprit, envisagent les risques et les effets différés liés à une transformation inhospitalière des environnements urbains associés à la gare du Midi, qu'elle se fasse par le réaménagement structurel des espaces, l'adaptation du mobilier, ou encore l'intervention accrue de la police et des services de sécurité. Si ces initiatives auraient pour effet immédiat de diminuer la visibilité des personnes (devenues) indésirables dans ces espaces, pour la simple raison qu'elles n'y trouveraient plus leur place, elles reporteraient sans doute le phénomène et ses conséquences un peu plus loin dans les quartiers en périphérie de gare.

Pour autant, les participants de l'atelier ne refusent évidemment pas en bloc les pistes d'amélioration des espaces, qui passent selon eux par une série d'aménagements de première nécessité pour pallier les conditions déplorablement actuelles.

L'installation de toilettes publiques gratuites, d'un point d'eau et le retour de bancs récemment supprimés sont trois mesures concrètes revenues avec insistance. Les associations ont mis en avant la nécessité de pouvoir coordonner leurs actions, et de l'opportunité pour cela, de bénéficier d'un lieu commun aux abords de la gare qui leur permettrait de se rencontrer et de se relayer. Un tel espace commun serait également un lieu de rencontre et d'information pour les personnes en situation de rue, où un service de consignes pourrait également être offert. Enfin, la question des rapports entre tous les usagers de la gare, et donc entre les personnes en situation de rue et les autres citoyens fait aussi partie des préoccupations. Le lieu commun envisagé pourrait à cet égard également être un lieu de rencontre avec les riverains, permettant des interactions plus harmonieuses et une meilleure communication entre les enjeux propres à « l'espace habité » et les besoins rencontrés dans « l'espace de transition ».



EAU & FER

COEUR DE GARE

L'ESPLANADE

DE L'EUROPE

Echelle 1/10.000ème



0 100 200 300 400 m

1.2 INSISTANCE URBAINE : LA MÉTHODE

Une lecture sensible de l'espace en complément des analyses des données statistiques est ici proposée. La parole des habitants et des usagers fait état d'un secteur sensible et contrasté.

Un regard complémentaire

Le quartier de la Gare du Midi est un espace complexe porteur d'enjeux majeurs et étudié depuis de nombreuses années.

Plusieurs outils ont été mis en oeuvre sur le quartier dont un schéma directeur qui a développé une vision globale (2016), un PAD, le BKP et le CQD Gare Habitante qui en investissent une partie. Les investigations suivantes complètent les analyses réalisées dans le cadre de ces études antérieures. Elles anticipent également l'analyse thématique développée à plus large échelle sur des données mesurées et objectives et permettent ainsi d'affiner la retranscription de la complexité de cet espace dans sa dimension humaine et sensible.

Sur place

La méthode de l'insistance urbaine consiste dans un premier temps à s'arrêter, s'asseoir pour observer la ville, ses usagers, ses «objets», les aspects positifs et les nuisances au sein de l'espace ouvert, puis à retranscrire ces observations sur une carte. Un repérage d'objets divers, emplacement des chantiers, des barrières, potelets, corbeilles, panneaux... est effectué. Les odeurs et les bruits sont également inventoriés sur la carte ainsi que les publics observés qui « insistent » aussi dans l'espace.

Le second temps est dédié à la rencontre avec les usagers pour les questionner, dans le cadre d'entretiens, sur la perception de l'espace, la manière dont ils le vivent et le perçoivent aujourd'hui. L'ambition est de faire ressortir les éléments qui peuvent échapper aux données statistiques ou cartographiques.





PUBLICS & PRATIQUES

● Microtrottoirs

⊙ Aides alimentaire et sanitaire

◇ Sans-abris

Usagers

1. Bus vers le Maroc
2. Bus internationaux
3. Transport en commun
4. Transporteurs de fond et livreurs de magasins
5. Voyageurs Gare
6. Taxi
7. Taxi informel
8. Pause agents STIB

LECTURE DES REZ-DE-CHAUSSÉE

▷ Entrée de gare

□ Espace couvert

□ Liseré de noyaux commerciaux

— Murs non actifs

CHANTIERS IMPACTANT LE CADRE DE VIE

▤ Clotures

▨ Espaces en chantier

1. Projet Constitution, métro ligne 3, STIB
2. Projet Mov Hub, acteur privé
3. Projet City Gate I, acteur privé
4. Projet Kuborn 79A, acteur privé

LECTURE SENSIBLE DE L'ESPACE

Occupation de l'espace & aménagements

■ Stationnements

■ Service de transports

≡ Traversées piétonnes dangereuses

↘ Traversées voiture, espace de conflit

..... Parkings vélo

== Rails de tram (Niv. 0)

..... Potelets

..... Barrières & murets

■ Corbeille

⊙ Urinoir

○ Pilier

⊙ Banc pilier

• Eclairage public

■ Banc

□ Publicité

⊙ Jeux d'enfants

● Arbres

■ Eaux de surface

Nuisances

⊙ Odeurs

⊙ Bruits

⊙ Zones sombres

1.3 UNE LÉGENDE, DES CARTES ET DES MICRO-TROTTOIRS

La démarche d'insistance urbaine est retranscrite via 3 modes de représentation et de communication : des cartes accompagnées d'une légende, les retranscriptions des micros-trottoirs et des photos.

Une lecture

Les trois cartes qui suivent prennent le point de vue du piéton, l'accent est donc mis sur le sol et le rdc des bâtiments. L'aplat gris sur les îlots représente l'espace privé ou non accessible. Dans cette représentation, la Senne est invisible et inaccessible, comme un jardin privé en intérieur d'îlot. La légende a été divisée en quatre catégories. Dans « public et pratiques » on reporte la vie, les flux et les personnes qui habitent l'espace : les voyageurs, les travailleurs, les sans-abris... La gare n'est pas qu'un espace de mouvement, elle est aussi un espace d'attente, de longue attente pour les voyageurs vers le Maroc, de pause pour les agents STIB qui se retrouvent en bas de la Tour du Midi, et pour les chauffeurs de taxi qui appellent drôlement « la terrasse » la rue couverte.

La deuxième catégorie décrite est la possible participation du rdc à l'activation de l'espace ouvert, le contraste se joue entre les longs liserés commerciaux et les aussi longues façades inactives (murs aveugles de soutènement, série d'entrées cochères des grands immeubles, bâtiments vides).

La troisième catégorie montre l'emprise des chantiers sur l'espace public due à l'arrivée du métro ainsi que les grands terrains vides et clôturés en attente de leur projet.














La quatrième catégorie est une lecture et description de l'espace physique : l'espace pour le stationnement des voitures est confronté à l'espace occupé par les transports en commun, les objets de l'aménagement urbain sont reportés sur la carte, les odeurs qu'on ressent, les zones où le bruit est plus présent et dérangeant aussi

L'ESPLANADE DE L'EUROPE





Les éléments plus significatifs de la légende pour cette zone sont ici reportés. Pour l'intégralité de la légende voir page 40.

	Microtrottoirs		Murs non actifs		Potelets ; Barrières & murets
	Aides alimentaire et sanitaire		Clôtures		Urinoir
	Sans-abris		Espaces en chantier		Odeurs
			Stationnements		Bruits
			Service de transports		Zones sombres

Échelle 1/3.000ème

0 25 50 100 125m

N



Esplanade de l'Europe en direction de l'entrée de la gare

Insistance urbaine, microtrottoirs
le 13 juillet 2021 de 15h à 20h

Un chauffeur de bus (~30 ans) :

« Une fois le service terminé, ou durant les pauses, je vais directement dans le local STIB qui se situe en dessous. **À part ça je ne sors pas de mon bus.** La circulation routière n'est pas dérangeante la place des bus est bien définie, rouler autour de la gare est fluide grâce à certaines voies en site propre. »

Un chauffeur de taxi (~35 ans) :

« Quand je suis en pause je ne vais pas sortir de ma voiture et attendre dehors sous le tunnel **il y a une forte odeur d'urine.** La zone où l'on se rassemble avec les autres chauffeurs de bus c'est « la terrasse ». On va là car ce n'est pas couvert et on n'a pas d'odeur. La zone est sombre sous le tunnel et **on ressent un sentiment d'insécurité.** Vu que c'est une zone obscure cela amène des mauvaises fréquentations. Au niveau de la circulation pour les taxis c'est galère on n'a qu'une

voie, quand un taxi a un client et que devant lui se trouve un autre taxi celui-ci doit avancer pour ensuite reculer. Nous n'avons pas de bretelle qui nous permet de sortir sans déranger le reste des taxis qui attendent. »

Un guichetier de la SNCB (~40 ans) :

« On vient par les bus à côté de la tour du Midi. Nous rentrons, faisons notre journée et nous repartons. **On ne sort pas autour de la gare.** C'est pareil pour tous mes collègues.»

Deux agents de sécurité de la STIB (~30 ans) :

« On a des zones de conflits partout mais surtout au niveau des escalators avec la présence de pickpockets on a aussi des vols à l'arraché sur l'esplanade. **Mais le plus gros problème c'est l'urine il y a une odeur très forte.** Les urinoirs sont à l'abandon, toujours ouvert, le pire c'est l'entrée au niveau de l'ibis cette zone est impossible à nettoyer. **Les gens ont un sentiment d'insécurité s'est en partie lié à l'éclairage.** On a remarqué que c'est dans les zones sombres que se passent le plus de vols ainsi que d'agression. »



Passage couvert sous voies, depuis l'avenue Fonsny vers l'esplanade de l'Europe



Vue sur l'esplanade de l'Europe depuis le passage couvert sous voies.

« Pour nous ici c'est le carrefour de l'Europe on a des trains qui partent dans d'autres pays ainsi que des bus, il y a beaucoup de travailleur qui viennent ici. **Il faut y amener des vrais lieux de vies**, c'est qu'une zone de transit, personne ne vient pour y flâner. Je n'ai jamais vu un couple s'asseoir sur un banc. **C'est fou quand même on est dans une entrée de Bruxelles et il n'y a aucune boutique de souvenirs. Il faut vraiment mettre de l'activité.** Moi j'ai travaillé comme urbaniste avant alors ce que je ferais c'est de mettre tout plein de commerces dans les quadrilatères. Mais si vous voulez une zone avec encore plus d'insécurité il faut aller sous le pont de l'avenue du roi. »

Une personne sans domicile fixe (~50 ans) :

« **Je viens ici car il y a du monde.** Mais je ne reste pas là je vais à Schaerbeek parfois aussi. Il y a une zone de distribution de nourriture au niveau du tri postal. »

Deux jeunes hommes (~20 ans) :

« On vient souvent ici on arrive par le bus et on

repart avec le tram. Quand il pleut on se met sous le tunnel mais sinon quand il fait soleil on se pose sur la place. Mais sous le tunnel les bancs sont inutiles on ne peut pas s'asseoir. **Après la zone est mal fréquentée mais ça n'a pas de sens une telle misère et on ne fait rien.** »

Une conductrice de tram de la STIB (~40 ans) :

« **C'est mon lieu de travail mais je sors uniquement pour prendre le tram.** L'ambiance ici n'est pas agréable même en tant que conductrice toute la journée on voit la misère. Le local a d'ailleurs changé de place avant il était situé au bout du tunnel côté nord mais les personnes sans domicile fixe se servaient de cette zone pour uriner. La circulation est assez fluide il faut faire attention au carrefour mais nous sommes limités à 15 km/h. Le seul problème ce sont les taxis nous avons souvent des conflits avec eux car ils stationnent sur nos rails. »

Deux femmes (~40 ans) :

« Nous ne venons pas souvent, ou si je viens c'est juste pour prendre les transports en commun ou



Sans-abrisme dans la rue couverte à proximité des arrêts de transport en commun

un train. **Mais quand je viens je reste dans la gare.** »

Une femme et un enfant à vélo (~30 ans et 5 ans) :
 « Je n'ai pas réellement de problème quand il n'y a pas de travaux on circule bien. **Quoique c'est vrai qu'on se sent plus en sécurité surtout avec un enfant quand il y a des pistes cyclables.** J'accroche mon vélo là et je n'ai jamais eu de problème, mais je ne le laisse pas le soir uniquement la journée ».

Deux femmes (~30 et 50 ans) :
 « Ce qu'il manque ce sont des zones couvertes pour attendre le bus quand il pleut on se mouille et quand il fait chaud la chaleur n'est pas supportable. Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas de toilettes publiques dehors comme celle mise en place dans la gare, elles peuvent être payantes mais il faut permettre aux gens d'avoir des toilettes. **Il n'y a pas assez de poubelles, les gens jettent leurs déchets n'importe où, la zone n'est vraiment pas propre.** Le plus gros problème c'est au niveau des intersections on ne voit pas

les piétons, la délimitation entre la zone piétonne, le tram, le bus, la voiture n'est pas claire. **L'arrêt de Suède est vraiment très très dangereux pour les piétons.** On a perdu un confrère qui s'est fait faucher par une voiture celle-ci ne l'ayant pas vu. »

Un jeune homme avec un chien (~30 ans) :
 « Je n'aime pas les changements, je ne changerais rien. À part au niveau piéton quand il y a le marché du midi celui-ci nous oblige à faire un grand détour. **Il y a aussi l'arrêt au niveau de Suède qui est dangereux, les piétons ne sont pas très visibles.** »

Un vendeur dans une boutique de la gare (~45 ans) :
 « Les employés prennent les transports en commun. **Il y a quelque agression parfois mais cela est normal nous sommes dans une gare.** La sécurité est présente il y a également la police qui a un local pas très loin. On se sent quand même en sécurité, quand on commence à 4h du matin ça reste tranquille même dehors. »



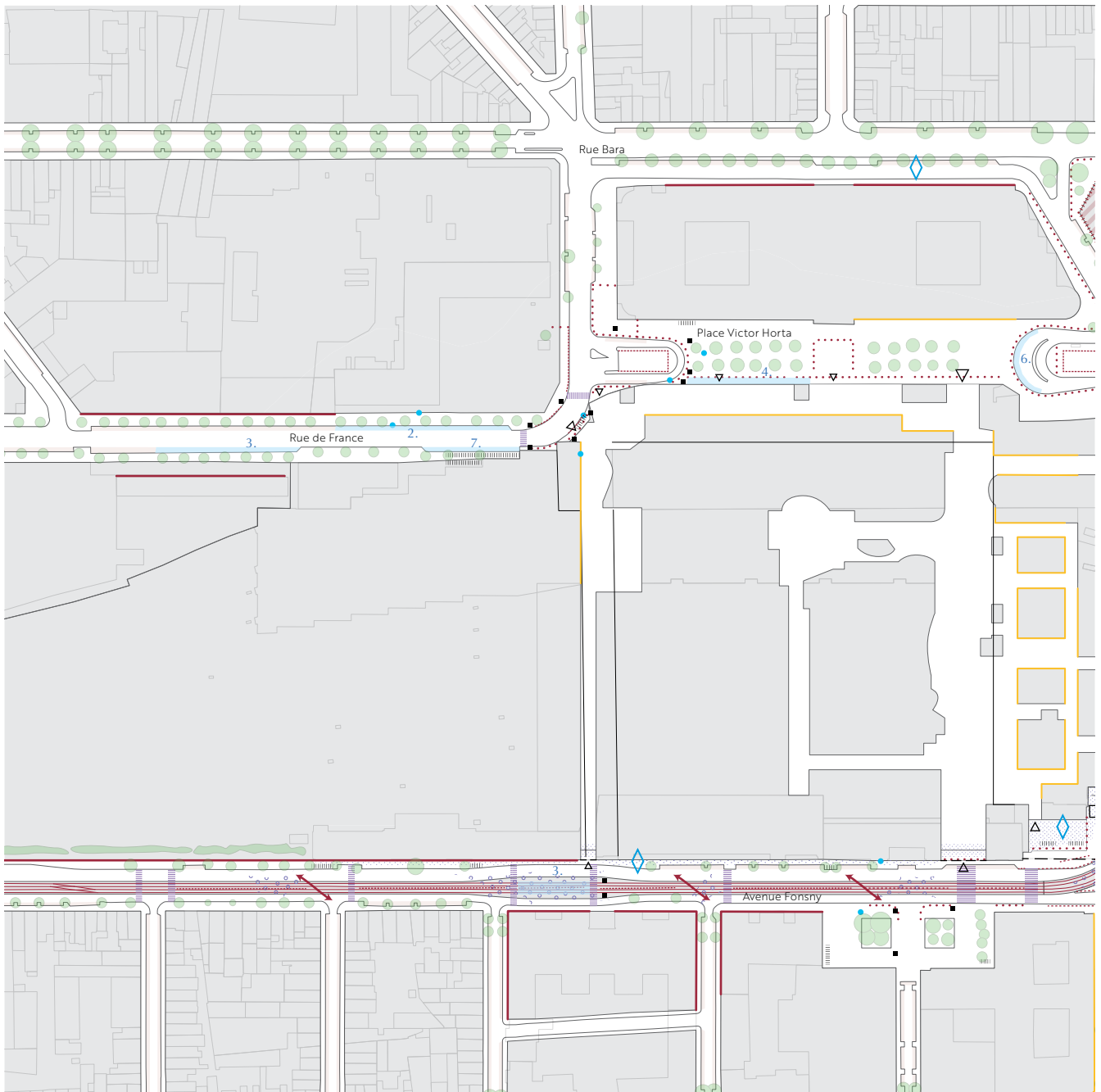
Passage de tram à l'arrêt dans la rue couverte
















Vue de la gare et son entrée du côté de l'esplanade de l'Europe.

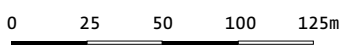
COEUR DE GARE





Les éléments plus significatifs de la légende pour cette zone sont ici réportés . Pour l'intégralité de la légende voire page 40.

- | | | | | | |
|---|-----------------|---|---------------------------------------|---|-------------------------------|
|  | Sans-abris |  | Stationnements |  | Potelets ; Barrières & murets |
|  | Murs non actifs |  | Service de transports |  | Urinoir |
|  | Entrée de gare |  | Traversées piétonnes dangereuses |  | Odeurs |
|  | |  | Traversées voiture, espace de conflit |  | Bruits |
| Échelle 1/3.000ème | | | |  | Zones sombres |





Sans-abrisme dans la rue couverte à proximité des arrêts de transport en commun



Sortie de gare sur l'avenue Fonsny.

Insistance urbaine, microtrottoirs
le 20 juillet 2021 de 10h à 15h

Un livreur de fond (~40 ans)

« Je viens ici pour livrer les magasins dans la gare. Le problème surtout c'est pour décharger, on ne passe pas à deux camions alors on peut être bloqué. Ça coince surtout au début et à la fin de la zone. Après c'est dommage car c'est une gare et la zone n'est pas esthétique il y a des squatteurs aussi. Tout cela renforce **un climat anxiogène** déjà de base voyager c'est toujours stressant mais je trouve que la gare renforce ce côté. **Par exemple moi ici je mets mon gilet par balle alors que d'habitude je ne le porte pas.** Mais le problème de livraison il est des deux côtés de la gare, de l'autre il n'y a pas de stationnement de livraisons. De l'autre côté j'ai déjà eu un accident au niveau des passages piétons, avec les trams. On ne voit pas forcément les piétons, ils sont un peu partout. **On devrait peut-être mettre des lumières sur les passages piétons pour les rendre plus visibles.** »

Un groupe de 5 jeunes en trottinette (~15ans)

« On vient rouler de temps en temps ici mais pas trop car il y a des pavés au sol et ce n'est pas très agréable. **Ce serait bien d'avoir un skatepark dans le coin.** Après on n'a pas de problème c'est assez tranquille on ne vient pas souvent alors les gens ne se plaignent pas. »

Un cycliste (~40 ans)

« J'utilise le vélo entre la gare du nord et ici je n'ai jamais eu de problème. **La circulation se fait bien avec les pistes cyclables** juste en ce moment c'est compliqué car il y a des travaux. Ici je n'ai aucun problème de stationnement il y a toujours de la place, d'ailleurs j'ai toujours cette place. »

3 hommes à une terrasse d'un salon de thé (~50 et 40 et 60 ans)

« Je vis ici depuis 22 ans, et c'est vrai que **la rue (avenue Fonsny) est dangereuse**, surtout avec l'installation des barrières, les voitures opèrent un demi-tour sur les zones piétonnes. Il y a aussi un problème de parking, il manque d'endroits pour se garer. **Les gens roulent beaucoup trop**



Vue du Tri Postal et la circulation sur l'avenue Fonsny.



Rue de France depuis la sortie de la gare en direction du quartier des Deux Gares.

vite sur cette avenue, d'ailleurs je ne comprends pas pourquoi celle-ci n'est pas limitée à 30. Il faudrait mettre un radar pour bien faire. »

« Un autre problème ce sont les usagers, ils ne respectent pas la rue, ni les gens. Regardez, il y a les poubelles mises tout le temps dehors, alors que les éboueurs ne passent que le lundi et le jeudi. Une voisine a planté des fleurs au pied de l'arbre mais les gens roulent dessus ou jettent leurs déchets dedans. **Cette rue manque de vie**, il n'y a pas de commerces de proximité on doit aller loin pour faire les courses. Pourquoi cette vue, il n'y a pas de parcs pour enfants ou autre aménagement, on fait face à un mur, il pourrait y avoir de la végétation au niveau des voies ferrées. »

Un stewart du centre temporaire covid (~30ans)

« Je travaille ici depuis janvier et **j'ai déjà vu 6 accidents qui implique des piétons**. La zone est dangereuse pour les piétons comme les cyclistes. Les passages piétons sont éloignés ce qui fait que les gens traversent un peu partout. Mais je pense

que le problème est plus lié au comportement des gens qui ne font pas forcément attention. Il y a des problèmes avec les gens mais c'est un peu comme partout, ici il y a 140 personnes qui travaillent pour la sécurité (policier et agent de sécurité de la STIB) mais ils n'arrivent pas à régler ce problème alors je ne vois pas ce qu'on peut faire de plus. »

« **On pourrait faire des parcs pour enfants**, ou revoir ce mur qu'on a en face, mettre de la végétation, donner une vue sur les rails. Parce qu'on n'est pas dérangé par le bruit des trains c'est le tram qui est très bruyant. »

Une femme qui attend de prendre un flibus (~30 ans)

« Je prends souvent les bus pour voyager. **La première fois que j'ai dû prendre un bus ici je ne savais pas où aller c'est vraiment mal indiqué**. Ce qu'il manque ici ce sont des abris, **on n'a aucune zone où attendre quand il pleut.**»

Un conducteur Blablabus (~50 ans)



Avenue de Fonsny, bande centrale d'accès aux transports en communs

« Le problème principal ici c'est la place de stationnement. Il n'y a que 4 places pour les bus mais parfois nous sommes plus que 4 bus donc on se retrouve souvent bloqué il devrait y avoir au moins 6 places et faire en sorte que les places soient plus grandes. Encore tout à l'heure, le Flixbus du fond n'arrivait pas à se garer à cause d'un autre bus qui lui aussi a eu du mal et qui était donc un peu de travers. **Quand j'arrive un peu en avance je suis obligé d'aller stationner à Anderlecht pour attendre avant de venir ici.** »

Un guichetier de la SNCB (~50 ans)

« Un des principaux problèmes **c'est au niveau de l'entrée les gens ne la voient pas forcément et donc ne l'utilise pas.** »

Une femme (~18 ans)

« De ce côté, Place Victor Horta, il n'y a pas de réels problèmes mais de l'autre côté **quand on sort de la gare on est direct sur la rue avec les bus c'est réellement dangereux** surtout s'il y a des enfants en bas âges il ne faut pas les lâcher. »

Deux agents de nettoyage de la ville (~17 et 40 ans)

« **Les entrées des gares sont les endroits les plus sales qu'on a à nettoyer.** Avec les sans domicile fixe qui dorment devant, les urines et **tout c'est vraiment très sale.** On doit mettre du détergent pour enlever les odeurs. Je pense qu'on devrait mettre des espaces verts pour permettre aux personnes de se poser en attendant leurs transports »



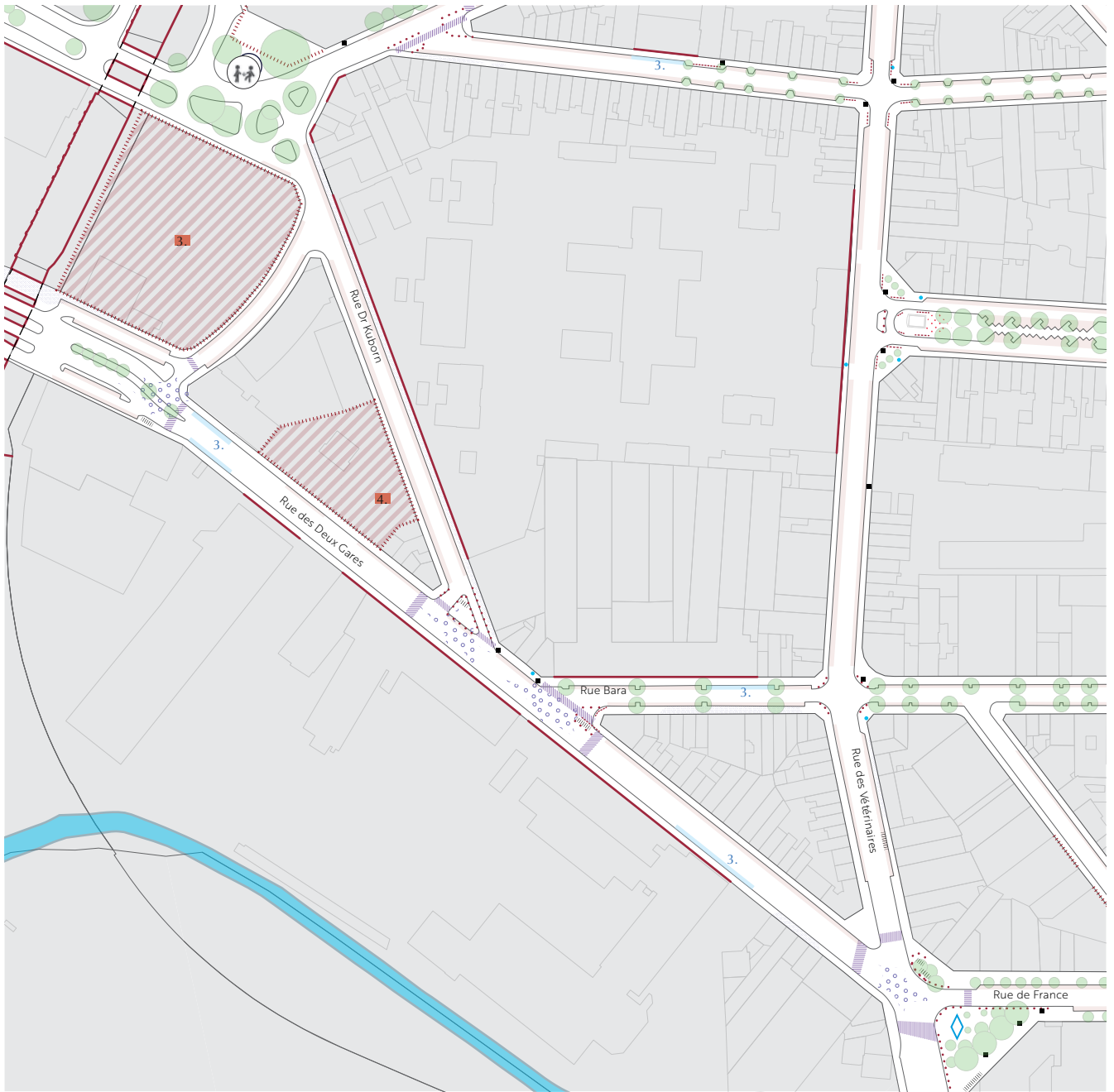
Chargement d'un Flixbus sur la rue de France.











Place Victor Horta.

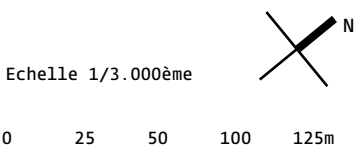
EAU & FER





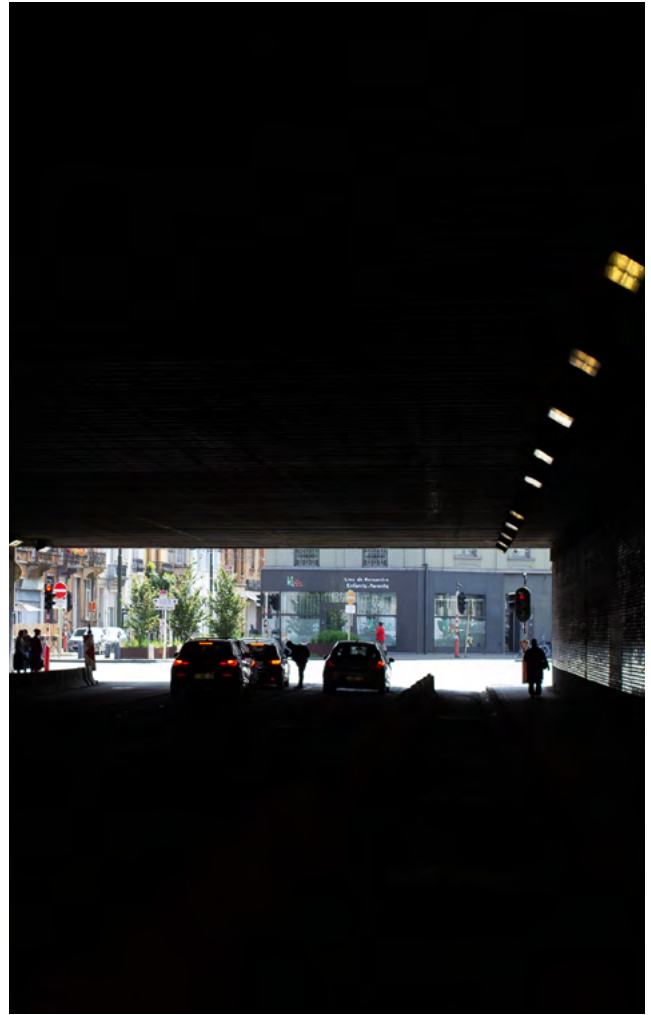
Les éléments plus significatifs de la légende pour cette zone sont ici reportés. Pour l'intégralité de la légende voir page 40.

- | | | | | | |
|---|---------------------|---|----------------------------------|---|---------------|
|  | Sans-abris |  | Traversées piétonnes dangereuses |  | Odeurs |
|  | Murs non actifs |  | Potelets ; Barrières & murets |  | Bruits |
|  | Espaces en chantier |  | | | Zones sombres |





Dépôt sauvage, carrefour de la rue Bara et de la rue des Vétérinaires.



Tunnel de la rue des Vétérinaires vers l'avenue Fonsny et l'avenue du Roi.

Insistance urbaine, microtrottoirs
le 27 août 2021 de 14h à 17h

Un ouvrier de l'infrastructure train (~40 ans)

« Le principal problème, ce sont **les embouteillages** sur la rue (rue des Vétérinaires) et le carrefour. Les gens se plaignent et ça entraîne également beaucoup de bruit. Les embouteillages se sont renforcés avec la création des deux nouvelles pistes cyclables. Et là aussi **sous le tunnel il y a un squat**, les personnes viennent demander de l'argent au carrefour et il y a aussi parfois des vols à l'arraché mais ça reste exceptionnel **la dernière fois j'ai vu une femme se faire voler son collier.** »

Un éboueur (~ 40 ans)

« Je ne vis pas ici mais je passe pour mon travail et on a un gros problème dans la gestion des déchets. **Les personnes viennent de loin pour déposer leur déchet**, quand on essaye de retracer le parcours on voit des adresses comme Charleroi, Waterloo. Si vous regardez c'est toujours sale

avec des ordures, pourtant ici il y a trois équipes une le matin, une l'après-midi et une le soir. **Le problème vient d'un manque de savoir-vivre et de communication par les habitants, il faut leur apprendre.** »

Un conducteur de tram de la STIB (~30 ans)

« Ici chaque carrefour est dangereux mais les bandes cyclables ont accentué cela. Je pense qu'il faudrait mettre la piste vélo dans le tunnel d'à côté, ce serait moins dangereux pour eux et ça permettrait de rendre la circulation plus fluide. En plus la piste cyclable est plus souvent utilisée par les motos et les scooters. J'ai remarqué aussi qu'il y a plus de gens qui tournent que de gens qui vont tout droit ce qui entraîne des embouteillages au niveau des carrefours du côté d'Anderslecht. **J'ai déjà vu des gens se battre à cause de ce problème.** Sinon la zone ici est vraiment peu piétonne, les personnes préfèrent marcher deux trois rues plus loin, à ce carrefour il y a tellement de circulation que ce n'est pas agréable. »



Carrefour de l'avenue Fonsny et l'avenue du Roi.

Deux jeunes (~20 ans)

« On ne vit pas ici mais on vient souvent. Ce qu'on remarque surtout c'est un manque de signalétique, et il n'y a pas assez de feux rouges. Je viens ici mais je n'ai aucune envie de vivre dans ce quartier. **Les maisons ne sont pas agréables et les jeunes traînent dehors constamment et dérangent.** »

Un homme à une terrasse (~40 ans) :

Tous les carrefours sont vraiment dangereux, surtout celui-ci (jonction entre rue Bara et rue des vétérinaires). Cette zone attire beaucoup de piétons surtout avec le consulat du Maroc mais ça ne reste pas agréable pour les piétons. **La signalétique est trop petite pour les voitures ce qui entraîne des accidents.** Aussi depuis qu'ils ont mis les douches à 1 euro ça amène des personnes qui ont tendance à traîner et abîmer la rue, malgré la présence de la police.

Un bénévole aux « petits riens » (~40 ans)

« On aimerait bien que ce soit comme à Auderghem. Il faut aménager tout le quartier et

aussi l'entretenir, on ne voit jamais les balayeurs. **Tout ce que l'on veut c'est que ce soit un quartier agréable.** L'intersection là (jonction entre rue Bara et rue des Deux Gares), elle est vraiment dangereuse quand on a des clients sur les terrasses, nous ne sommes pas sereins, les voitures passent vites. Mais il faut penser aussi à la jeunesse, **il leur faut des équipements pour qu'ils ne restent pas dehors.** L'avenir c'est quand même dans la jeunesse. »

Un passant (~60 ans)

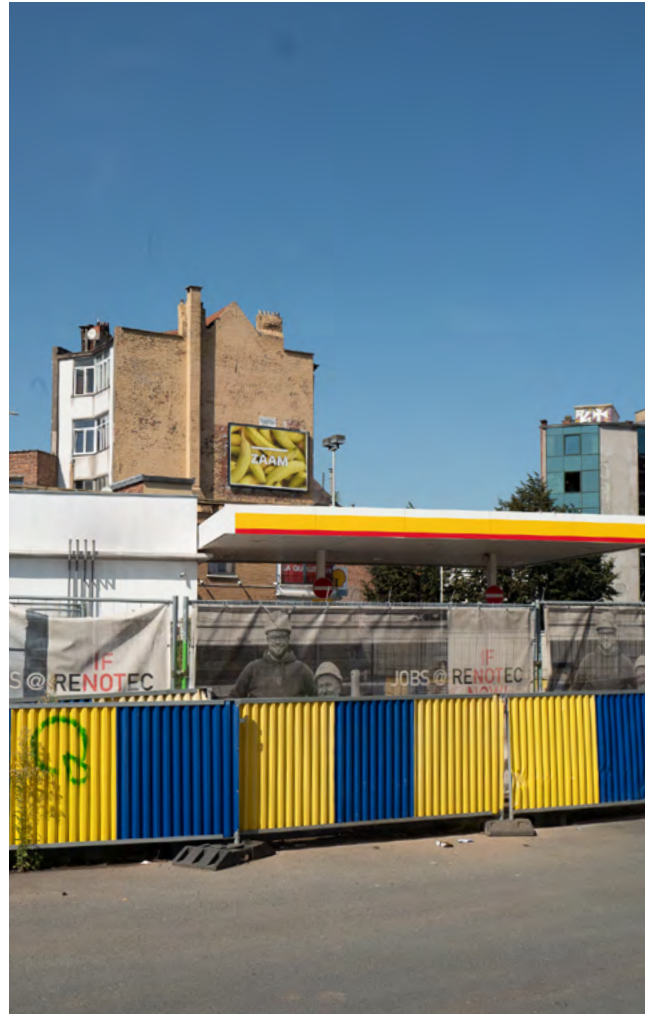
« Je dirais qu'il y a un manque d'espaces verts mais un peu comme dans tout Bruxelles. Sinon je n'utilise pas la voiture donc je n'ai pas d'ennui particulier lié à la circulation. Mais il y a des zones aux alentours des cafés qui ne sont pas très agréables, **les jeunes perturbent beaucoup et se battent souvent.** »

Un jeune homme rentrant du travail (~25ans)

« Je rentre depuis la rue Bara pour aller sur Forest. L'usage des trottoirs ça va, enfin on ne trouve pas beaucoup d'espace pour se poser le long du tra-



Avenue Fonsny depuis le carrefour de l'avenue du Roi, en direction de la gare.



Station essence au carrefour de la rue des Vétérinaires et la rue des Deux Gares.

jet. Enfin, non, ça ne va pas trop pour les promeneurs, il y a beaucoup de problème dû au manque d'espace et une signalétique difficile. **En plus, la priorité est donnée aux voitures. Il y a beaucoup de trafic, et ce n'est pas bon pour la santé non plus.** »

Un usager de la pompe à essence (~30 ans)

« Il y a beaucoup de trafic voir même beaucoup de passage sauvage à ce carrefour. Les croisements de voitures sont problématiques au carrefour de la rue des Deux Gares, des Vétérinaires et de France. Si une voirie automobiles sur deux bandes existait, ce serait mieux. »

3 cyclistes de retour du travail (~26 et 35 ans)

« Ce n'est pas évident car les voitures coupent les pistes cyclables, **ce qui serait bien c'est d'avoir des aménagements solides pour délimiter car les gens ne font pas attention.** Que les voitures soient obligées de respecter les voiries. Il n'y a par contre pas de problème pour garer son vélo, on le fait aux pilonnes lorsque les parkings à vélo sont pleins. On s'arrange car on ne paye rien pour

le garer et on se place où l'on veut ! Peut-être que quelques infrastructures supplémentaires aideraient à développer l'usage cela dit. On ne s'arrête pas spécialement ici, on y passe seulement tous les jours pour le boulot. »

« Moi je passe de l'autre côté habituellement, pour aller à Anderlecht. Je ne connais pas les noms des rues mais vers la mairie d'Anderlecht je peux passer par les quais, c'est agréable avec des bancs, c'est très aéré. »

« Le plus problématique c'est le croisement rue du Roi, avec toute l'avenue Fonsny, qui sont super dangereux. **Même sur la piste cyclable c'est dangereux, il y a des gens qui se garent juste devant ton nez pour user de la piste comme dessert...** J'hallucine car les gens ne font vraiment pas attention, les délimitations solides ils s'en souviennent s'ils s'y percutent. Je rigole souvent en voyant toutes ces voitures bloquées là aussi, je ne prends d'ailleurs jamais les transports en commun, ça me prendrait le double de temps. »



Passage de la Senne à ciel ouvert avant son passage sous-terrain rue des Vétérinaires. Espace paysagé non-accessible

Un habitant au carrefour (~45ans)

« Ce n'est pas bon cet endroit, alors qu'il y a beaucoup de logement ici, **la route est continuellement encombrée et très bruyante. Je n'en dors pas**, c'est 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toujours de la circulation, des gens qui klaxonnent, etc... Aussi, il y a les douches Flux plus loin, cela amène beaucoup de clochards qui ensuite traînent dehors, ce qui génère du conflit, des bruits et un sentiment désagréable. »

Un vendeur du Brico (~40 ans)

« Le passage piéton juste devant (au nord de la rue des Deux Gares) est très dangereux car il se situe juste après un virage, il y a beaucoup d'arrêts brusques, de croisements de véhicule. L'autre passage, plus loin (au milieu de la rue des Deux Gares) l'est aussi, **le feu ne fonctionne pas bien, voir même jamais si les boutons des deux côtés ne sont pas activés alors on reste coincé sans pouvoir passer**. On y passe chaque matin pour aller manger, il y a beaucoup d'entreprises, Infrabel, l'usine de chocolat.



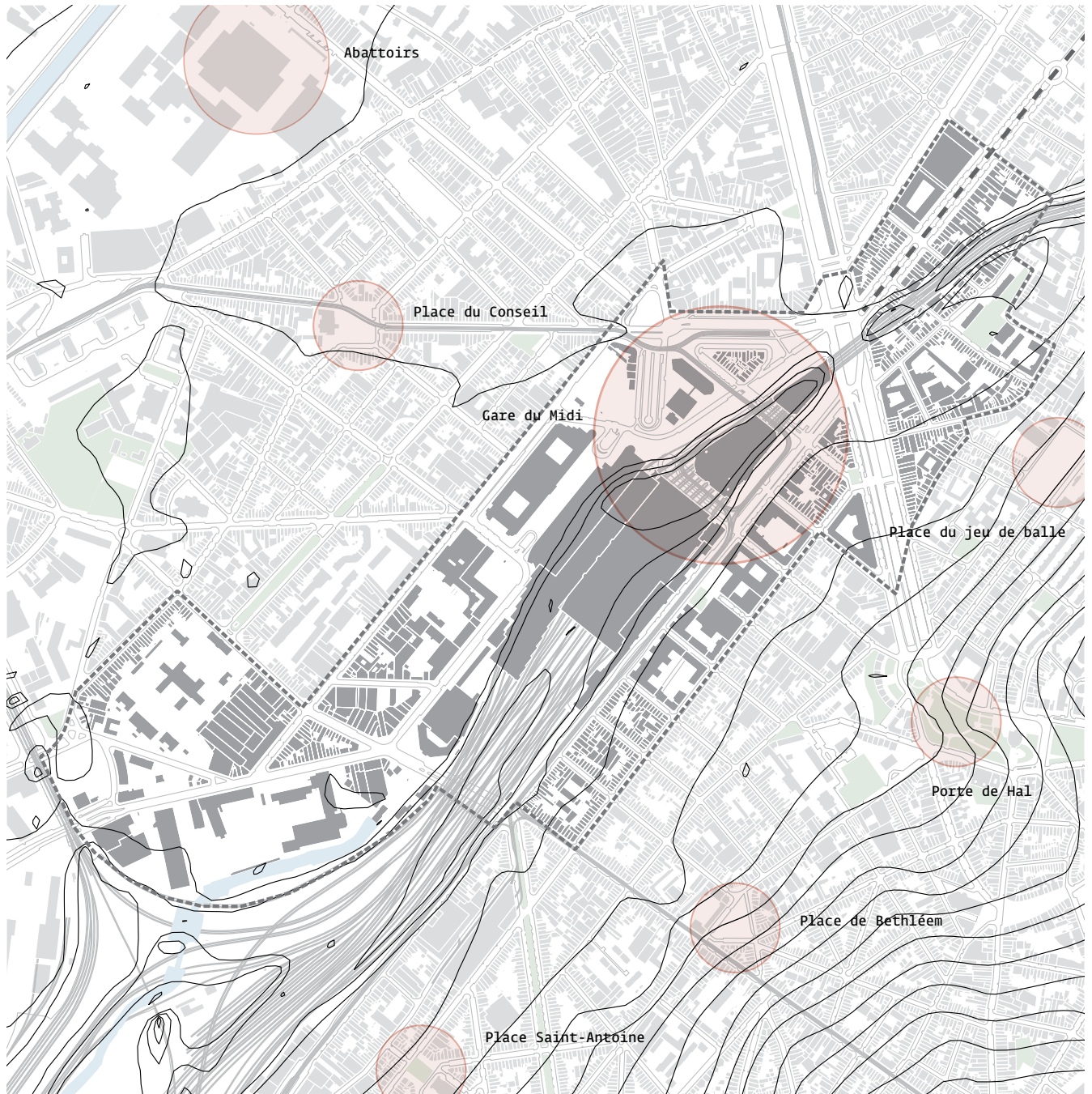
FREDERIC BASSE

HOTEL

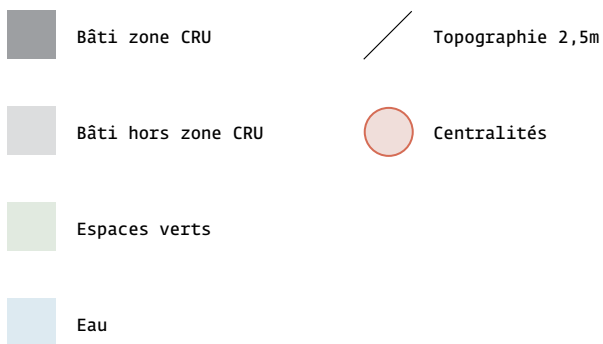
RECEPTION

Blue cyclists
prohibited

PARTIE 02
ANALYSE
THÉMATIQUE



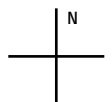
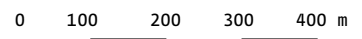
LOCALISATION



Sources


Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.

Echelle 1/10.000ème





PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE

 Périmètre du CRU

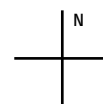
Sources

Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



2.1 LOCALISATION ET SITUATION GÉNÉRALE

Territoire situé dans la partie sud de la Région de Bruxelles-Capitale, le périmètre du CRU7 est marqué par la présence des infrastructures ferroviaires et la Gare du Midi. Le tissu urbain s'en trouve fragmenté.

Caractéristiques principales

Des espaces publics peu qualitatifs

La présence des voies ferrées entraîne une coupure urbaine forte. Les connexions et espaces publics alentours à la gare du Midi sont peu lisibles.

De la situation actuelle, il ressort des espaces publics peu conviviaux tout autour de la gare. Depuis la rue des Vétérinaires, jusqu'à l'Esplanade de l'Europe en passant par la rue de France et la place Victor Horta, les problématiques dans l'espace public sont nombreuses.

De même, de l'autre côté des voies ferrées, où l'avenue Fonsny et son profil actuel posent de nombreuses questions et pour lesquelles des scénarios de réaménagement sont mis à l'étude.

Des problématiques de traversées de la Petite Ceinture peuvent également être mises en avant étant donné la coupure nette induite par l'absence de passage adapté pour les mobilités actives dans ces zones.

Inscrit comme Magistrale piétonne au plan Good Move, cet axe est actuellement dépourvu d'aménagement et ne permet pas de connecter la gare et ses espaces publics au centre-ville de Bruxelles. Paradoxalement, le chantier du métro 3 et la réorganisation du trafic induite ont permis de proposer des solutions temporaires intéressantes et sécurisantes pour les piétons et les vélos.

Enfin, le manque d'espaces verts est un point problématique pour ces quartiers. La minéralisation est assez généralisée dans cet univers urbain clairement carencé en espaces verts de proximité.

Des disponibilités en espaces ouverts

Densément bâti, densément habité, le périmètre du CRU7 présente pourtant de larges zones d'espaces ouverts qui sont vus et vécus comme des angles morts par les habitants et les usagers. Esplanade de l'Europe, place de la Constitution, place Victor Horta, boulevard Jamar sont autant de lieux qui répondent aujourd'hui avant tout à des impératifs fonctionnels. Bandes circulantes, parkings à ciel ouvert, places dévolues au stockage de bus et taxis dictent aujourd'hui l'aménagement de l'espace public.

Une mixité programmatique forte

Outre la question des espaces publics, une autre caractéristique du périmètre du CRU est la mixité programmatique qu'il accueille. Toutes les fonctions d'une métropole sont présentes dans ce véritable morceau de ville.

Dans ce périmètre dense, on trouve :

- › des habitations dans les parties nord et est du périmètre (Bruxelles et Saint-Gilles) et dans la partie sud-ouest (Anderlecht) ;
- › des bureaux et diverses administrations dans les parties centrales du périmètre, c'est-à-dire aux abords directs de la Gare du Midi ;
- › une gare internationale, son faisceau de voies et toutes les fonctions annexes ;
- › des liserés commerciaux actifs ;
- › des entreprises et activités diverses le long de la rue des Deux Gares notamment ;
- › des équipements locaux et supralocaux.

Une mixité des publics représentés

En lien avec cette mixité programmatique, on note également la présence de nombreux publics différents :

- › les habitants bien entendu ;
- › les navetteurs ou travailleurs de passage ;
- › les publics très précarisés et en marge de la société. Des phénomènes de sans-abrisme et la présence de publics errants dans l'espace public se sont fortement amplifiés dans les dernières années. Nous revenons plus en détail sur ce point dans la suite du présent document.

Géographie du lieu

Le périmètre est situé dans le fond de la vallée de la Senne. Celle-ci est d'ailleurs présente à ciel ouvert sur une partie du périmètre avant d'être dirigée dans un double pertuis au niveau de la rue des Vétérinaires.

La topographie est en cohérence avec cette réalité géographique. On observe :

- › une topographie naturelle avec un relief marqué en se dirigeant vers l'est et le haut de Saint-Gilles ;
- › une absence de relief vers l'ouest, là où la Senne a tracé son lit.

Des quartiers en constante évolution

Depuis la création de la jonction Nord/Midi, les aménagements dans ces quartiers n'ont jamais vraiment été stabilisés.

Ouverture de la jonction, absence d'aménagement des espaces publics périphériques, abandons des quadrilatères, construction de la Tour du Midi, construction du bâtiment ONSS et PPAS Fonsny sont autant de phases qui ont marqué les abords de la gare et généré un ressentiment dans certaines populations des quartiers.

Dans les années à venir, ces quartiers vont entrer dans une nouvelle phase de transformation avec l'arrivée du PAD Midi grâce aux nouvelles affectations et aux modifications d'implantations et de gabarits qu'il propose.

Ce PAD prévoit donc de partir d'une situation urbaine quelque peu dégradée pour permettre principalement de :

- › rééquilibrer les fonctions en présence dans le but de renforcer le caractère résidentiel du lieu
- › réaménager et améliorer les espaces publics existants

Plan stratégique et réglementaire, ce PAD fixe les orientations et légifère dans le but de concrétiser celles-ci.

A la différence du CRU, il ne s'agit pas d'un outil opérationnel pourvu d'une enveloppe budgétaire pour la réalisation de projets précis et identifiés.

Une porte d'entrée dans la ville

Le flux quotidien dans et autour de la gare est très important.

Véritable porte d'entrée métropolitaine, la gare a vu passer plus de 17.500.000 de voyageurs lors du dernier comptage annuel réalisé en 2018. Cela en fait la gare la plus utilisée à l'échelle de l'ensemble du Royaume.

Près de 31.000 voyageurs utilisent la gare quotidiennement.

De ce fait, le quartier brasse de nombreux publics.

On l'a déjà vu, les publics précarisés sont très représentés dans la gare, aux abords de celle-ci et dans l'ensemble du quartier.

De même que les navetteurs, les travailleurs du quartier qui utilisent la gare comme un véritable point d'entrée dans la ville.

Aux heures matinales et en fin de journée, on peut ainsi voir de nombreux piétons (travailleurs) quitter ou rejoindre la gare pour assurer une correspondance.

Certaines rues et espaces du quartier sont assez parlant de ce point de vue (place Victor Horta, réseaux de rues perpendiculaires dans la maille Saint-Gilloise, traversée de la Petite Ceinture...). A des heures précises, on peut en effet y voir quantité de personnes sillonner le quartier, remplir des espaces publics sous-mobilisés pour aller et venir vers la gare.

L'aspect touristique de la gare

Un autre type de public utilise la gare pour entrer dans la ville. Il s'agit des touristes venus en train pour passer un séjour dans la capitale.

Pour ce public, l'expérience d'arrivée est souvent pointée comme problématique. La gare n'adopte pas un langage classique avec parvis et façade identifiable. La jonction Nord/Midi contraint la spatialisation et le côté horizontal des espaces pratiqués dans et autour de la gare. La lisibilité de celle-ci est donc perturbée et peut laisser parfois les touristes habitués à d'autres types de configuration.

Les abords de la gare (espaces publics) sont également pointés comme des lieux peu accueillants.

Sales, peu lisibles, marqués par la présence de la voiture et du trafic de transit, déstructurés, sous-mobilisés par les mobilités actives, ces espaces autour de la gare ne sont clairement pas vécus positivement par les touristes utilisant la gare du Midi pour entrer dans la ville.

Cette situation perdure depuis de nombreuses années étant donné qu'à l'heure de l'exécution du PPAS 'Fonsny', c'est-à-dire au cœur des années 2000, les touristes étaient déjà invités à pénétrer dans la ville en traversant un vaste chantier à ciel ouvert.

Si cela n'est plus le cas aujourd'hui, la situation constatée actuellement n'apporte nullement satisfaction. En se mettant dans la peau d'un touriste quittant Saint-Pancras à Londres, la Gare du Nord à Paris, la Gare de Köln Hbf à Cologne ou encore la gare centrale d'Amsterdam pour arriver à la gare du Midi, on comprend que le différentiel de lien entre gare et urbanité peut être vécu assez durement.

Ici aucun signal, aucune identification de la gare. En se positionnant au centre de l'esplanade de l'Europe (vide), on rencontre rapidement des touristes perdus, hagard, à la recherche de la gare pourtant à moins de 200m de là.

Regard territorial

Un périmètre, des tissus

Comme vu dans l'insistance urbaine, le périmètre du CRU7 présente des réalités territoriales hétérogènes. Ce territoire regroupant \pm 17.958 habitants présente la particularité d'être à cheval sur plusieurs types de tissus bâtis : tissu semi-industriel (au sud), tissu habité (au nord et à l'est) ou encore tissu marqué par les infrastructures ferroviaires et la gare elle-même avec une forte concentration de bâtiments de bureaux et de diverses administrations.

Une forte minéralisation constatée

Si l'espace public est fortement minéralisé, on pourrait s'attendre (comme dans de nombreux quartiers de la RBC) à un rééquilibrage avec des intérieurs d'îlots ouverts et/ou végétalisés.

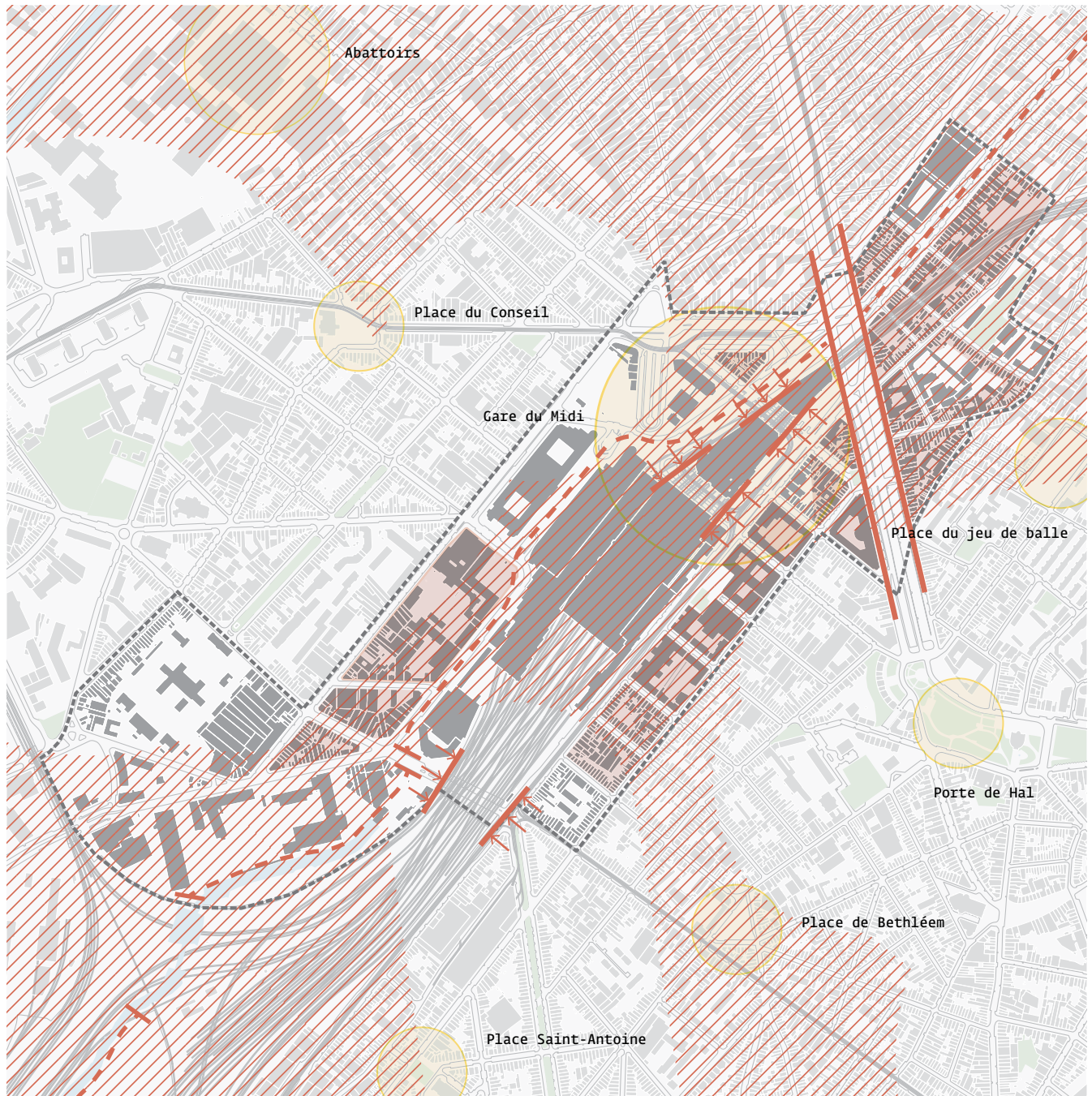
Ce n'est malheureusement pas du tout le cas. De nombreux îlots peuvent être considérés comme problématiques étant donné la forte minéralisation constatée.

A Bruxelles-Ville, Saint-Gilles et Anderlecht, le constat est le même. La densification à l'extrême de certains îlots a conduit une minéralisation atteignant 100% par endroit.

Centralités et discontinuités

La centralité la plus évidente du périmètre est la Gare du Midi. Hub de mobilité à échelles locale, régionale, nationale et internationale, celle-ci entretient peu de liens qualitatifs avec les quartiers alentours. A bien des endroits, on note des situations urbanistiques problématiques et sur lesquelles il semble aujourd'hui important d'agir.

L'espace public qui entoure la gare semble accaparé par des fonctions d'usage qui, un peu partout, morcellent le lien entre la gare et les quartiers. Cela produit un espace public fragmenté, déstructuré par endroit et qui se présente comme un ensemble peu lisible pour les usagers. Une succession de fonctions juxtaposées qui n'arrivent pas à produire un espace clair et cohérent.

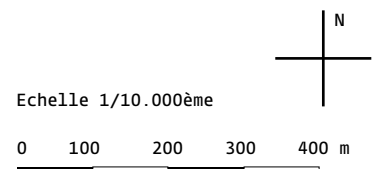
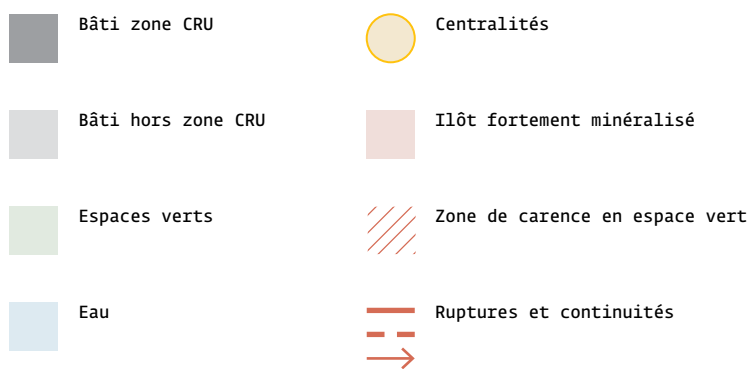


TISSU URBAIN ET ESPACES PUBLICS

Sources

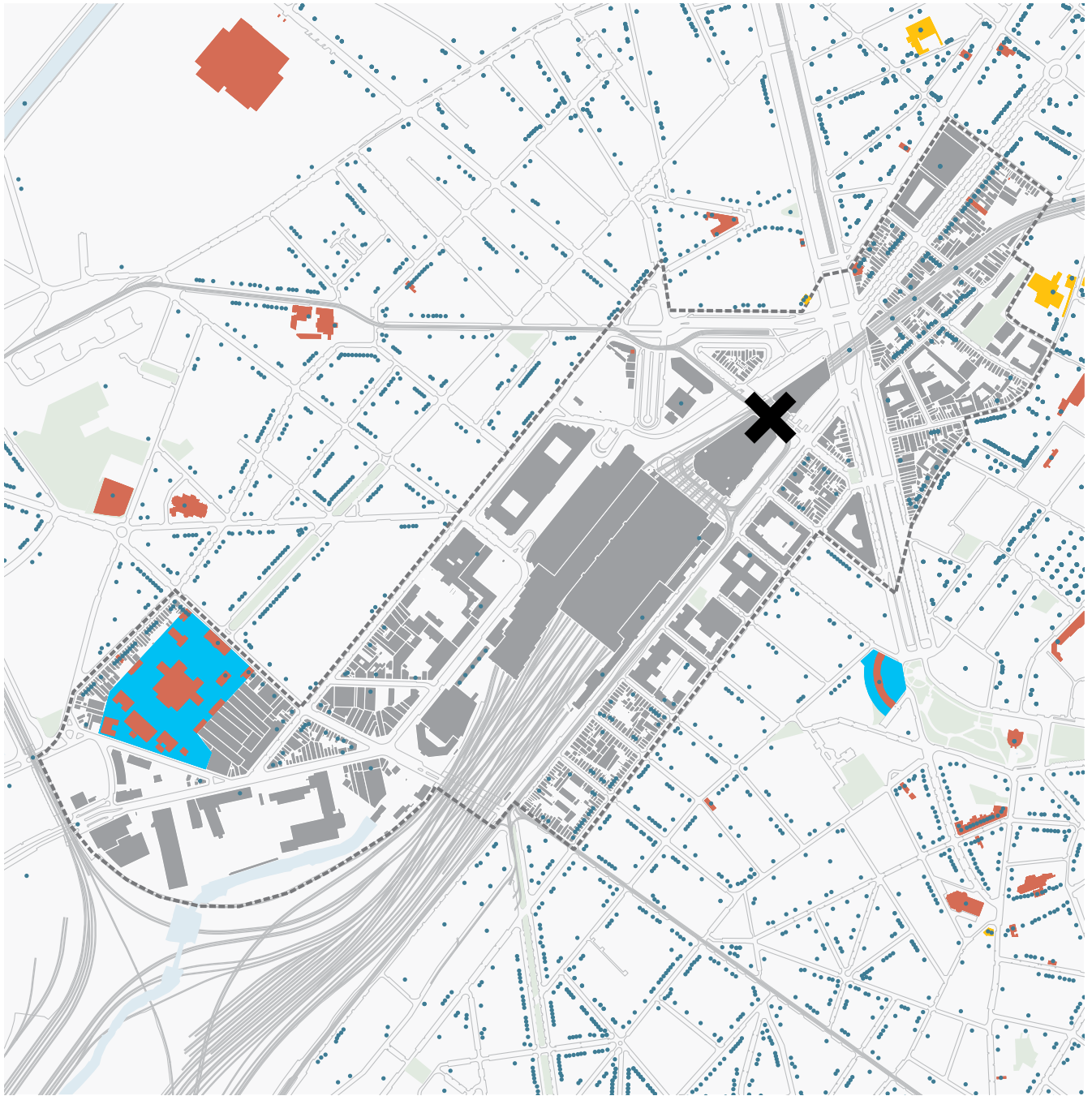
Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.








Résumé thématique

- › Ce quartier de gare ayant subi de nombreuses évolutions dans les dernières années présente des espaces publics peu lisibles, peu conviviaux et très fragmentés.
- › Les espaces publics sous-mobilisés dans des quartiers pourtant densément bâtis et densément habités coupent le lien entre la gare et les quartiers alentours. Les espaces publics manquent de continuités et semblent manquer à leur rôle d'espaces fédérateurs.
- › De nombreux publics vivent et utilisent quotidiennement ces lieux. Certains publics précarisés sont, pour le moment, laissés-pour-compte des politiques publiques. Les quartiers autour de la gare pâttissent de cette situation.
- › La gare est un véritable point d'entrée dans la ville pour de nombreux publics (navetteurs, travailleurs, touristes). L'expérience d'arrivée dans la gare du Midi peut être parfois vécue assez durement étant donné le manque de qualité de certains espaces.
- › Les quartiers autour de la gare vont entrer dans une nouvelle phase de transformation avec l'arrivée du PAD Midi. Le CRU 7 s'inscrit dans le cadre stratégique et réglementaire énoncé dans le PAD Midi.

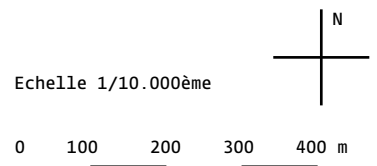


HÉRITAGE

-  Site classement via arrêté définitif
-  Monument classement via arrêté définitif
-  Ensemble classement via arrêté définitif
-  Ex-place de la constitution
-  Inventaire Irismonument

Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.
Bruxelles Patrimoine © 2021



2.2 HISTOIRE ET HÉRITAGE

Quartier ayant subi de nombreuses mutations urbaines dans le passé, il reste aujourd'hui peu d'éléments témoignant de l'évolution de cette partie de la ville.

Évolutions du quartier

Le quartier a connu depuis plus d'un siècle les flux et reflux caractéristiques des grandes villes qui accueillent en leur centre une gare d'envergure internationale.

Se développant en quelques années dans un quartier de faubourg qui n'était que marécages, la gare accueille des visiteurs du monde entier. Au 20^{ème} siècle, la fonctionnalité prend le pas sur la grandiloquence architecturale de la gare, et cette vision fonctionnelle se fait en partie au détriment des habitants du quartier. Celui-ci se paupérise et se délabre considérablement.

Comme dans nombre de villes, la fin du 20^{ème} siècle voit renaître l'intérêt pour les gares comme porte d'entrée des villes, mais des gares intégrées dans un tissu urbain rénové.

La place de la constitution et la jonction

Le tracé de la place de la Constitution est décidé en 1864 pour marquer l'entrée de la future gare du Midi, inaugurée en 1869. La place se devait d'être à la mesure du prestigieux bâtiment de la gare. D'une superficie monumentale, elle apparaît comme un miroir de la gare. Un parvis entre la ville et sa gare.

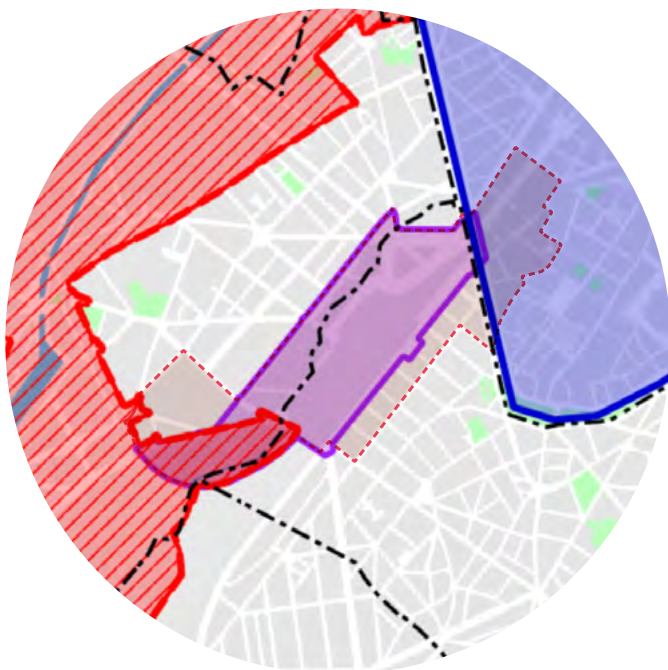
Les travaux du viaduc dans le cadre de la jonction Nord-Midi coupent la place en deux avant la Première Guerre mondiale. Elle ne retrouvera plus jamais sa forme initiale, et sera essentiellement affectée au parking et au marché initié depuis 1871. Le potentiel spatial reste cependant présent et largement sous exploité (esplanade de l'Europe et quadrilatères notamment).

Résumé thématique

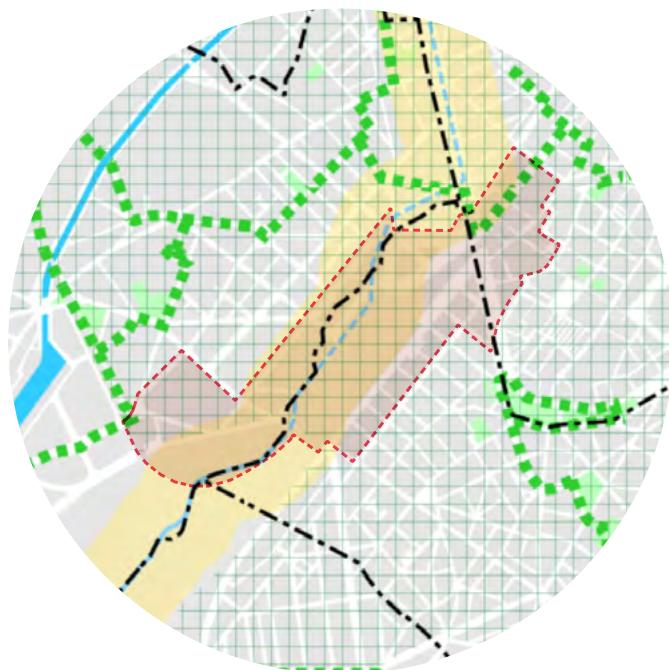
- › Du Moyen Âge à nos jours, le quartier a connu des évolutions très significatives. Comme beaucoup de communes de première couronne, on note un bouleversement majeur dans le courant du XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle. En quelques décennies, on passe d'un contexte villageois non urbanisé à un véritable morceau de ville constitué. La Gare du Midi a ici pleinement joué son rôle de pôle de développement urbain.
- › Les travaux de jonction Nord-Midi sont entamés en 1911. Celle-ci est inaugurée en 1952. Nouveau tracé ferré, nouvelle implantation de la gare du Midi. Les travaux liés à l'ouverture de la fonction ont eu des répercussions considérables sur le quartier et le visage de celui-ci. Les ouvrages de la gare et bâtiments autour adoptent tous un langage architectural commun : la brique lisse et jaune appelée 'brique de Fouquemberg'. Ce continuum peut être considéré comme un élément patrimonial important participant activement à la définition d'une identité du quartier.
- › Le quartier a donc été marqué dans son histoire par de grandes phases de transformations. Après une période de relative stagnation depuis le début des années 2000, de nouvelles stratégies territoriales sont enclenchées avec le schéma directeur, le PAD et les grands projets qui y sont liés.

Analyse synthétique du RIE

Cette thématique comporte des critères qui ne connaîtront pas d'amélioration ou de détérioration au cours de l'alternative 0, toutefois la préservation du patrimoine bâti et naturel reste un enjeu important.



Grande ressource foncière



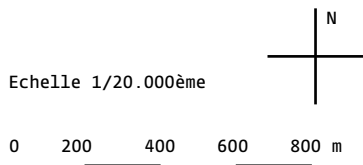
Maillage vert et bleu

Généralités	Algemeen
Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Réseau viaire	Wegennet
Eau	Water
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)	Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
Chemin de fer	Spoorweg
Territoire du Canal	Kanaalgebied
Sites prioritaires de développement	Prioritaire ontwikkelingsites
Pôles de développement prioritaires	Prioritaire ontwikkelingspolen
Pentagone de Bruxelles	Vijfhoek van Brussel

Généralités	Algemeen
Limite régionale	Gewestgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Réseau viaire	Wegennet
Eau	Water
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)	Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
Chemin de fer	Spoorweg
Maillage vert	Groen netwerk
Continuité verte	Groene verbinding
Promenade verte	Groene wandeling
Nouvel espace vert à créer, emplacement à étudier	Nieuw aan te leggen groene ruimte, locatie te bestuderen
Pôle récréatif régional	Gewestelijke recreatiepool
Renforcement de la connectivité du réseau écologique	Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk
Sites semi-naturels à protéger et revaloriser	Te beschermen en op te waarderen half-natuurlijke gebieden
Zone prioritaire de verdolement	Prioritaire zone voor begroening
Espace ouvert structurant	Structurerende open ruimte

Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.
PRDD, SPRB © 2018



Maillage bleu	Blauw netwerk
Cours d'eau à ciel ouvert	Open waterloop
Cours d'eau voûtés	Overwelfde waterloop
Etangs	Vijvers
Reconnexion des cours d'eau	Heraansluiting van waterlopen
Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau	Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen
Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne	Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad

2.3 PLANS STRATÉGIQUES

Territoire en constante évolution depuis l'ouverture de la jonction Nord/Midi, les quartiers du CRU 7 entrent dans une nouvelle phase de transformation. Une série de plans stratégiques vont permettre de guider ces changements à venir.

Le PRDD

Général

Le 12 juillet 2018, le Gouvernement bruxellois a approuvé le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Outil stratégique, le PRDD a pour ambition de donner les réponses adéquates aux défis et enjeux que connaît Bruxelles en tant que territoire urbain. Parmi ceux-ci, citons l'essor démographique et l'accessibilité au logement, le redéploiement économique et l'accès à l'emploi, la mixité fonctionnelle et sociale, les différentes mobilités ou encore les questions environnementales.

Cet outil propose 8 cartes synthétisant et territorialisant la vision et les ambitions de la Région. Nous reprenons ici celles qui intéressent particulièrement le périmètre du CRU.

Grande ressource foncière

L'une des caractéristiques principales du périmètre du CRU est d'être identifié dans le PRDD comme pôle de développement prioritaire présentant de grandes réserves foncières.

Les grandes réserves foncières du PRDD (au nombre de 12 à échelle de la RBC) doivent, à terme, permettre d'absorber en partie l'essor de la démographie bruxelloise tout en proposant une réponse programmatique mixte.

Le PRDD précise :

'Le projet vise à renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, à y développer un pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit

des habitants et des utilisateurs de la gare. Avec, parmi les priorités, l'amélioration des espaces publics et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles. Une attention particulière devra être portée à la qualité de l'espace public qui devra accueillir les voyageurs internationaux comme nationaux à leur sortie de la gare.

Ces espaces devront bénéficier également aux habitants du quartier de la gare du Midi.

La transformation de ce pôle doit tirer parti de son exceptionnelle accessibilité locale, nationale et internationale.'

Maillage vert et bleu

L'autre caractéristique du périmètre du CRU est d'être identifié dans le PRDD comme zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne.

Le renforcement du maillage vert et bleu apparaît comme fondamental pour la qualité du cadre de vie. Le PRDD indique :

'les stratégies adoptées par la Région visent à conserver, renforcer et mieux répartir les ressources vertes et bleues de la Région sur le territoire.'

Sur le périmètre du CRU, la Senne coule donc à ciel ouvert dans l'îlot des Deux Gares situé dans la partie sud du périmètre.

Le PRDD décrit une nécessité de *'reconversion du site de l'îlot des Deux Gares, et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne'*



TC



Marche











Vélo



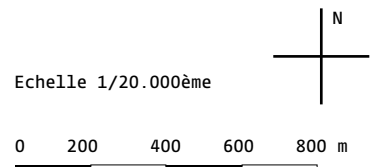
Auto

GOOD MOVE

- | | | | |
|---|--------------------|---|---------------------|
|  | Bâti zone CRU |  | Magistrale piétonne |
|  | Bâti hors zone CRU |  | Plus |
|  | Espaces verts |  | Confort |
|  | Eau |  | Quartier |

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Mobilité, SPRB © 2021



Le plan Good Move

Général

Good Move est le Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), approuvé en 2020 par le Gouvernement bruxellois. Il définit les grandes orientations politiques dans le domaine de la mobilité pour la décennie 2020-2030 et s'inscrit dans les pas du PRDD. Ce plan a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois, tout en accompagnant le développement démographique et économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par type de réseau de mobilité, le plan Good Move hiérarchise les axes et voiries comme suit :

- › Plus : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer;
- › Confort : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;
- › Quartier : des 'mailles' apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

La maille 'Bruxelles-Midi'

La maille 'Bruxelles-Midi' est délimitée par la Petite Ceinture, le boulevard Jamar, la rue Bara, la rue des Vétérinaires et l'avenue Fonsny. A l'intérieur de cette maille, il s'agit d'apaiser le quartier en limitant le trafic de transit pour privilégier les fonctions de séjour.

C'est donc une large partie du périmètre CRU7 qui est concernée par cette stratégie visant à réguler le trafic automobile aujourd'hui omniprésent autour de la gare du Midi.

Notons que sur les mailles alentours, le travail est en cours (parvis et cureghem) avec l'activation de Contrats Locaux de Mobilité (CLM). Ces CLM sont les outils permettant d'étudier avec précision et à l'échelle d'une maille de quartier, les ambitions figurant dans le plan Good Move. Les orientations prise pourront avoir un impact potentiel sur le quartier Midi.

Transports en commun

La Gare du Midi est clairement identifiée comme pôle pour les transports en commun avec les réseaux métros existants et à venir qui sont identifiés en hiérarchie Plus.

L'arrivée du métro 3 va institutionnaliser la Gare du Midi comme pôle majeur de mobilité TC à échelle de la RBC. C'est déjà le cas avec le passage des métros 2 et 6. Cela sera encore plus marqué dans un futur proche.

Marche

Au plan Good Move, les connexions piétonnes entre l'esplanade de l'Europe, la place de la Constitution et le centre-ville de Bruxelles sont hiérarchisées en Magistrale piétonne. C'est le plus haut niveau hiérarchique du plan.

Cette hiérarchisation vise à mettre en place des axes structurants incitant les Bruxellois à se déplacer à pied ou à vélo sur les petites distances.

Loin, très loin de la situation actuelle, cette affectation vise donc à améliorer considérablement les accès et les déambulations piétonnes entre la gare et le centre-ville.

Actuellement, l'esplanade de l'Europe et la place de la Constitution sont des espaces publics très largement sous-utilisés et non connectant.

Vélo

Le plan Good Move vise à améliorer la situation des vélos dans le périmètre du CRU avec deux axes hiérarchisés Plus de part et d'autre de la gare.

Pour ce faire, l'avenue Fonsny et la continuité esplanade de l'Europe > Vétérinaires doivent être repensées pour permettre aux vélos de prendre toute leur place et circuler dans de meilleures conditions qu'actuellement.

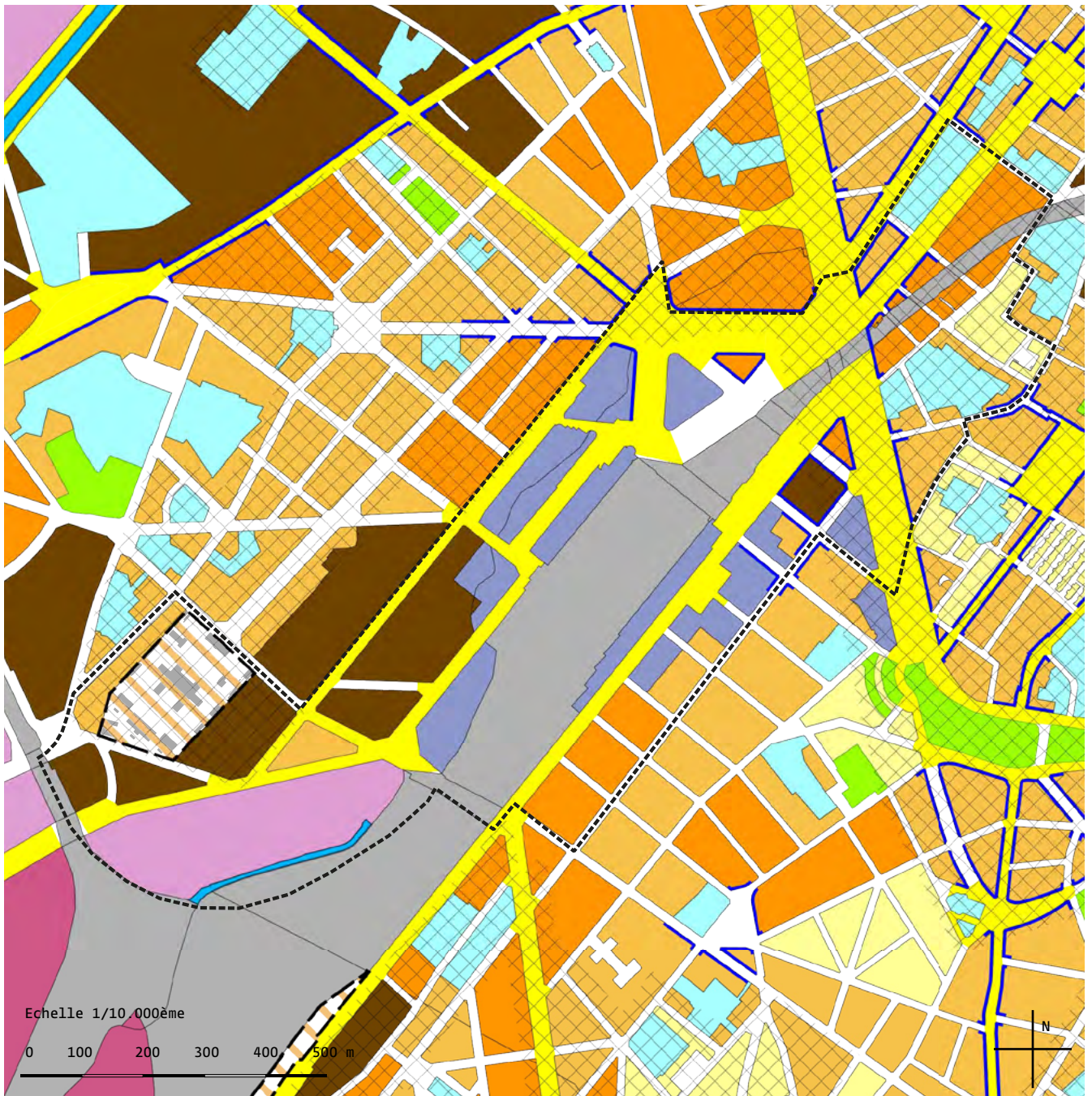
Automobile

Le plan Good Move prévoit de hiérarchiser le trafic automobile aujourd'hui problématique pour les quartiers du CRU.

L'ambition est de libérer au maximum certains axes comme l'avenue Fonsny, la rue des Vétérinaires pour concentrer les flux entrant et sortant sur l'axe Bara-Jamar-Petite Ceinture.

Résumé thématique

- › Le périmètre du CRU 7 est identifié au PRDD comme un pôle de développement prioritaire présentant de grandes ressources foncières.
- › Le PRDD établit qu'une attention particulière doit être portée à la transformation de l'espace public autour de la gare. Celui-ci devra bénéficier aux habitants des quartiers et permettre d'améliorer le lien entre la gare et les autres quartiers (particulièrement le centre-ville de Bruxelles) tout en accueillant les voyageurs internationaux comme nationaux dans de bonnes conditions. Ces objectifs ne sont pas atteints dans la situation actuelle.
- › Au plan Good Move, le périmètre du CRU 7 est repris en grande partie dans la maille 'Bruxelles-Midi'. Ce classement vise à apaiser l'intérieur du quartier du point de vue de la mobilité. Le trafic automobile est ainsi dirigé vers les rues Bara et Fonsny tandis qu'un axe cyclo-piéton se dessine le long de la rue de France, place Victor Horta, esplanade de l'Europe, avenue de Stalingrad.
- › Au plan Good Move, l'esplanade de l'Europe, la place de la Constitution et l'avenue de Stalingrad sont toutes reprises en magistrales piétonnes.



PRAS

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|-------------------------------|
|  | Zones administratives |  | Zones d'équipements |
|  | Zones résidentielle |  | Zones Zichée |
|  | Zones d'habitation |  | Espaces structurants |
|  | Zones mixtes |  | Liserés de noyaux commerciaux |
|  | Zones de forte mixité |  | Zones d'intérêt régional |
|  | Zones d'industries urbaines | | |
|  | Zones d'entreprises en milieu urbain | | |
|  | Zones vertes | | |
|  | Zones de chemin de fer | | |

2.4 PLANS RÉGLEMENTAIRES

Les plans d'aménagement à valeur réglementaire déterminent et situent dans l'espace les fonctions (habitat, bureaux, espaces verts...) qui peuvent s'implanter dans les différents quartiers.

Le PRAS

Général

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) couvre l'ensemble du territoire régional. Il est composé de cartes (prescriptions graphiques) et d'un ensemble de dispositions (prescriptions littérales).

Le PRAS a force obligatoire et valeur réglementaire. Par conséquent, les prescriptions littérales et les zonages établis par ce plan doivent être respectés, en toutes circonstances, par les demandes de permis.

PRAS dans le périmètre CRU

Dans le périmètre du CRU, les affectations sont multiples et traduisent la structure particulière du tissu urbain.







Celui-ci mixe de nombreuses fonctions et typologies bâties avec quelques caractéristiques notables au niveau des affectations du PRAS :

- › Une dominante de zones mixtes et résidentielles entrecoupées par des zones d'équipements sur les parties saint-gilloise et bruxelloise du périmètre ;
- › Une dominante de zones de fortes mixités et administratives dans la partie anderlechtoise du périmètre ;
- › Un îlot complet affecté en ZEMU dans la partie sud du périmètre ;
- › Le cœur du périmètre affecté essentiellement en zones de chemin de fer.



LOCALISATION

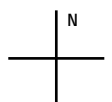
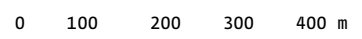
LOCATIE

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------------|
|  | Bâti zone CRU |  | PPAS actifs |
|  | Bâti hors zone CRU |  | PAD |
|  | Espaces verts | | |
|  | Eau | | |

Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.

Echelle 1/10.000ème



Les PPAS

Général

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) est un outil communal qui définit les règles d'aménagement à l'échelle d'un quartier (un ou plusieurs îlots).

Initié à l'échelle communale, le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) détermine les affectations et règle le mode d'utilisation du sol. Il permet de cadrer le développement urbanistique d'un périmètre précis.

Le PPAS précise et complète le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Il s'inscrit dans les orientations du Plan Communal de Développement (PCD) :

- › il détermine les affectations détaillées des diverses zones : il règle le mode d'utilisation du sol et délimite, notamment, les zones bâtissables et les zones vertes ainsi que les prescriptions qui s'y rapportent.

Il peut en outre contenir d'autres mesures :

- › des indications concernant l'implantation et les volumes ainsi que l'esthétique des constructions et de leurs abords ;
- › le tracé et les mesures d'aménagement des voies de communication et les prescriptions qui s'y rapportent.

PPAS dans le périmètre CRU

Les PPAS actifs dans le périmètre du CRU :

- › Le PPAS 'PPA N° 1 QUARTIER DE L'AVENUE FONSNY' référence NOVA 13/PPAS/167172 date du 16 septembre 1959.
- › Le PPAS 'Fonsny 1' (PPA N° 1 QUARTIER AVENUE FONSNY 1 référence NOVA 13/PPAS/167179), qui englobe 4 îlots situés en face de la Gare du Midi, concentre les opérations immobilières (principalement bureaux, logements et hôtel).

Le PAD

Général

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est le nouvel outil d'aménagement de compétence régionale qui permet de définir en un seul mouvement les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine.

Ce nouvel outil occupe une place importante dans la hiérarchie des plans régionaux.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) détermine :

- › les affectations (habitat, commerces, bureaux, etc.) et les superficies qui doivent leur être dédiées ;
- › la trame générale des espaces publics (structuration des voiries, espaces publics, paysage) ;
- › les caractéristiques des constructions ;
- › l'organisation de la mobilité et du stationnement ;
- › la protection du patrimoine.

Les PAD comportent un volet stratégique et un volet réglementaire :

- › le volet stratégique indique les grands principes, les lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre considéré ;
- › le volet réglementaire reprend les éléments fondamentaux qui doivent être réglementés et qui s'imposent tant aux particuliers qu'aux autorités publiques.

Le PAD Midi

Le PAD Midi fait suite au Schéma Directeur Midi finalisé en 2016.

Dans la continuité des objectifs et ambitions fixés par le Schéma Directeur, le PAD Midi prévoit d'améliorer la qualité de vie du quartier Midi et

d'y implanter de nouvelles fonctionnalités :

- › rééquilibrer les fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel (objectif de 50% de logements et 50% de bureaux) ;
- › réaménagement et amélioration de la gestion des espaces publics avec l'intégration du projet de métro Constitution et la reconfiguration de secteurs-clés (esplanade de l'Europe, place de la Constitution, rue Couverte, etc.) ;
- › renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville ;
- › aménagement et occupation des quadrilatères (espaces situés sous les voies ferrées entre la gare et la Petite Ceinture) avec divers services ;
- › reconversion de l'immense bâtiment (50.000m²) du Tri Postal en nouveau siège social de la SNCB, propriété de la SNCB qui jouxte la gare ;
- › construction du nouveau siège d'Infrabel entre la rue de France et le faisceau ferré ;
- › reconversion des îlots de bureaux quittés par la SNCB et Infrabel, essentiellement en îlots urbains résidentiels ;
- › construction de logements et de bureaux dans le cadre du projet Victor ;
- › reconversion du site de l'îlot des Deux Gares avec une nouvelle affectation en zone verte.

Pour ce faire, le PAD Midi va vraisemblablement entraîner des modifications de l'affectation au PRAS de certaines parties du périmètre. Notamment au niveau de l'îlot des Deux Gares et des quadrilatères sous voies.

Ces nouvelles affectations permettront d'aménager et programmer des zones entières du territoire du CRU 7 aujourd'hui affectées tout ou partie en zones de chemin de fer et donc non utilisables pour les usagers du quartier.

Résumé thématique

- › Dans le périmètre du CRU, les affectations sont multiples et traduisent la structure multifonctionnelle du tissu urbain.
- › Le PAD Midi va entraîner de nombreuses modifications autour de la Gare du Midi. Il prévoit d'améliorer la qualité de vie du quartier Midi et d'y implanter de nouvelles fonctionnalités en rééquilibrant les fonctions du quartier pour renforcer son caractère résidentiel et en permettant de retravailler les espaces publics alentours à la gare, aujourd'hui dysfonctionnels.
- › Le CRU7 doit s'emparer de ces ambitions pour jouer pleinement son rôle d'outil opérationnel s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie régionale d'amélioration des quartiers.



OPÉRATIONS DE LA REVITALISATION URBAINE

Sources

Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.

Périmètres actifs

- CQD actif
- CRU actif
- CQD + CRU actifs

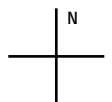
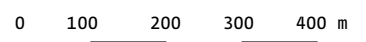
Inventaire des opérations

- Espaces publics
- Équipements
- Logements
- Mixtes

Autre

- Contrat Ecole
- Politique de la ville
- Feder

Echelle 1/10.000ème



2.5 REVITALISATION URBAINE

Via les outils de revitalisation urbaine, la Région investit depuis de nombreuses années dans cette partie de la ville. Rénovation de l'espace public, création de logements, d'équipements et montages d'opérations mixtes ont ainsi pu voir le jour. Le CRU 7 s'inscrit dans cette dynamique.

De nombreux outils actifs

Outre le CRU 7, notons que d'autres outils de la revitalisation urbaine sont actifs dans et autour du périmètre :

- › CRU 3 Gare de l'Ouest (au nord)
- › CRU 4 Avenue du Roi (au sud)
- › CRU 5 Heyvaert - Poincaré (au nord)
- › CQD Marolles
- › CQD Midi
- › CQD Wiels-sur-Senne
- › 2 contrats écoles
- › Plusieurs opérations de la Politique de la Ville

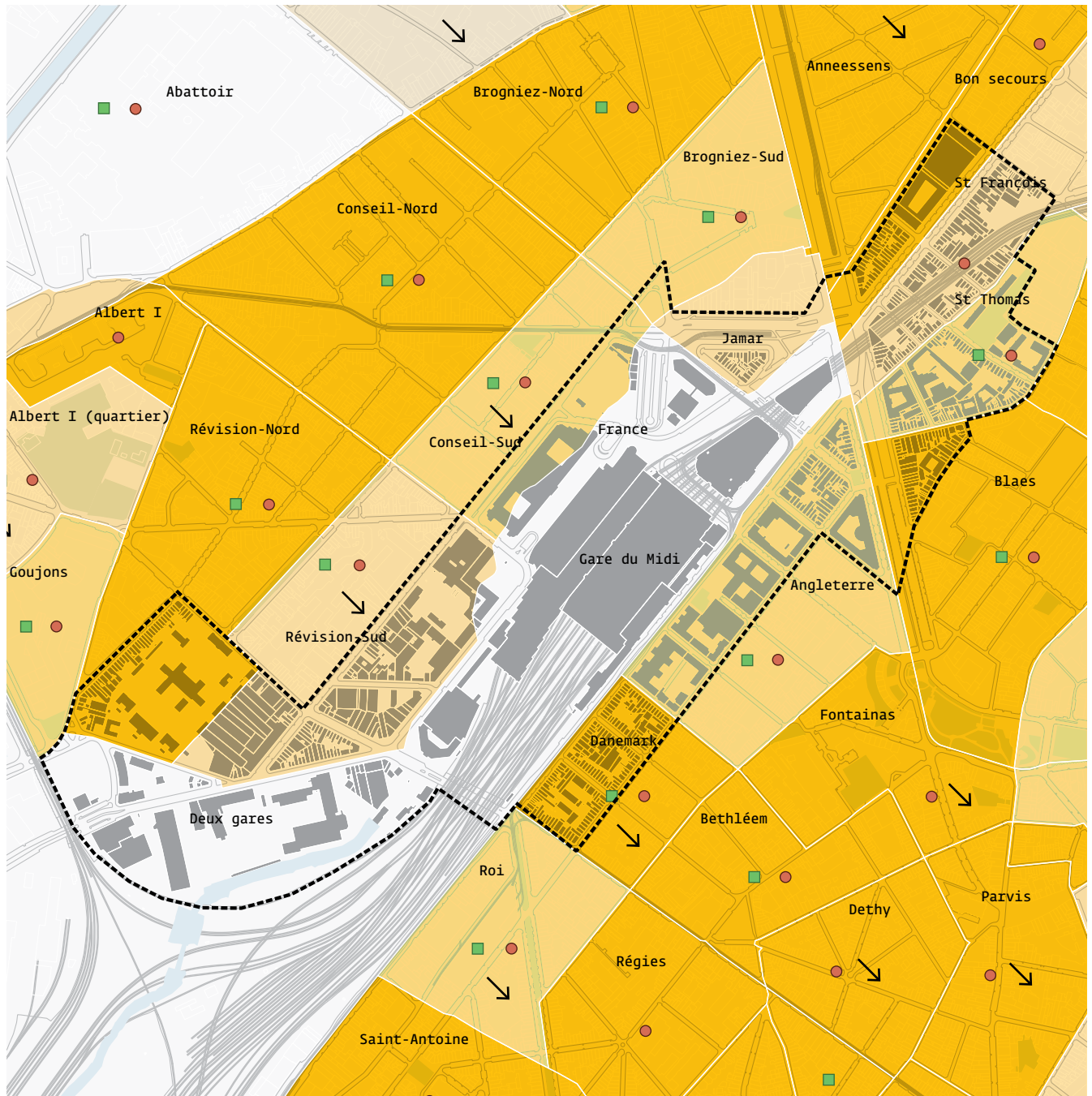
Inventaire des opérations

L'inventaire des opérations de la revitalisation urbaine met en lumière le grand nombre d'opérations financées via les outils tels que les CRU et CQD.

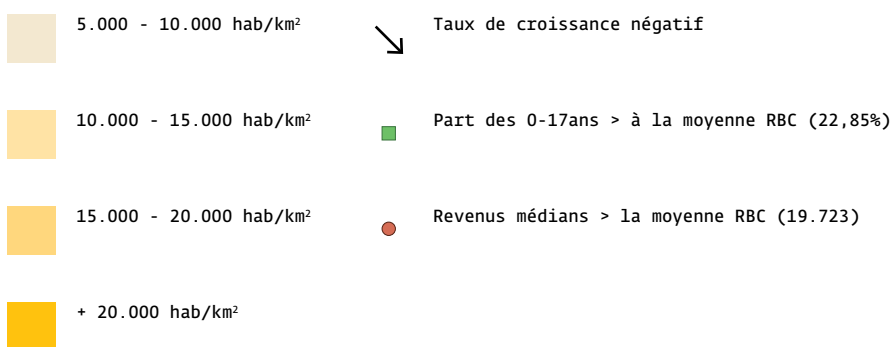
La répartition de ces opérations est homogène sur le territoire étudiée avec une particularité à noter : sur le périmètre du CRU7 peu d'opérations de la RU ont été planifiées ou réalisées. Le CRU 7 prend là tout son sens.

Résumé thématique

- › De nombreux outils de la revitalisation urbaine sont actifs dans et autour du périmètre CRU 7 (autres CRUs, CQDs, programme de Contrat Ecole et de la PdV).
- › De nombreuses opérations de revitalisation urbaine ont permis de rénover l'espace public et le montage d'opérations briques. Ces opérations sont généralement autour du périmètre CRU 7. Peu d'opérations concernent l'intérieur du périmètre lui-même
- › Pour continuer à soutenir les efforts d'investissements des pouvoirs publics et étant donné le nombre limité d'opérations planifiées ou réalisées à l'intérieur du périmètre du CRU7, ce dernier a aujourd'hui tout son sens.

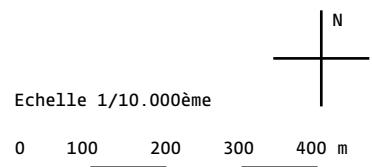


DENSITÉ ET ÉVOLUTION DE LA POPULATION



Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Monitoring des quartiers © 2019



2.6 POPULATION

Le périmètre du CRU offre un cadre de vie de type ultra-urbain. La Gare du Midi comme centralité et ouverture à l'international ainsi que le tissu urbain densément occupé en sont les éléments caractéristiques.

Lien avec le diagnostic social

Dans le diagnostic social, nous sommes largement revenus sur les dynamiques constatés dans le quartier.

On a vu que de nombreuses populations vivent et arpentent le quartier au quotidien.

Parmi elles, les jeunes du quartier. Ceux-ci sont très représentés selon les données statistiques disponibles. Ici, un habitant sur quatre a moins de 17 ans. Ces jeunes sont présents à des endroits et des moments précis de la journée. Square Jacques Franck (un peu en dehors du périmètre par exemple, est un espace public ouvert où les jeunes aiment à se réunir.

Densité de population

La densité moyenne constatée dans le périmètre du CRU 7 est de ± 19.159 habitants/km² en moyenne pondérée des secteurs statistiques.

Les disparités sont fortes entre par exemple le secteur des Deux Gares (563 hab/km²) et le secteur Danemark (30.632 hab/km²).

Cela corrobore avec les observations initiales qui identifient un territoire complexe et diversifié avec des tissus urbains très différents. Véritable morceau de ville, le périmètre du CRU7 est à la fois un lieu habité, mais également un lieu de passage, de trafic dans lequel les infrastructures ferroviaires et fonctions annexes tiennent toute leur place.

A noter que les pics de densité constatés dans les secteurs statistiques saint-gillois du périmètre sont parmi les plus élevés de la RBC et de la Belgique.

Évolution de la population

Part de nouveaux habitants

La majorité des secteurs statistiques du périmètre (voir carte p. 104) du CRU7 et autour présente une part de nouveaux habitants au-delà de la moyenne régionale fixée à $\pm 40\%$ pour la période 2014-2019 (secteurs Angleterre, Jamar, Brogniez-Sud, Bon Secours et St François en tête). L'indicateur permet d'analyser la part de nouveaux habitants du territoire entre deux années. Dans le cas présent, les nouveaux habitants sont les personnes absentes du quartier à la première année (2014), mais qui sont présentes à la dernière année (2019). Elles ont immigré dans le quartier ou sont nées au cours des années écoulées.

Le Focus de l'IBSA n°27 d'octobre 2018 nous permet d'identifier quelques éléments d'analyse :

- › Un Bruxellois sur quatre habite la Région depuis moins de cinq ans.
- › Les nouveaux Bruxellois sont surtout des enfants ou des personnes autour de la trentaine.
- › Les nouveaux Bruxellois habitent surtout dans les quartiers centraux.

En d'autres termes, les quartiers autour de la gare présentent un dynamisme populationnel relativement important, notamment côté anderlechtois et bruxellois du périmètre avec des pourcentages de nouveaux habitants fleurissant avec les 60 % (Borgniez-Sud, Jamar, Bon Secours et St François).

Taux de croissance des quartiers

Côté saint-gillois, ce dynamisme est quelque peu contrasté par une baisse du nombre d'habitants dans quelques secteurs statistiques (Roi, Dane-mark, Dethy, Fontainas et Parvis).

Dans ces secteurs statistiques, le taux de croissance 2014-2019 est négatif. Cette dynamique se lit à échelle communale puisque Saint-Gilles est la seule commune de la RBC à perdre des habitants sur la période 2014-2019.

Malgré les suspicions d'une gentrification en cours depuis quelques années, on peut noter que ces quartiers semblent, en réalité, en manque d'attractivité avec des indicateurs socio-économiques qui peinent à s'améliorer. Sur ce point, il semble nécessaire de dissocier les dynamiques du haut de Saint-Gilles et les parties basses de la commune.

Par ailleurs, il convient également d'être un peu prudent sur ces chiffres étant donné qu'une partie de la population ne figure pas dans ces relevés statistiques se trouvant dans des situations de non référencement.

A l'échelle du périmètre du CRU7, les quartiers restent donc globalement attractifs avec notamment des loyers peu élevés (voir chapitre suivant).

Structure des âges

Sur les trois communes du périmètre, le constat est le même, on note une surreprésentation des populations jeunes avec notamment une part des 0-17 ans au-delà des 25%. Dans le périmètre du CRU 7 un habitant sur quatre a moins de 17 ans. Autre phénomène notable, la part des 0-3 ans est significativement supérieure à la moyenne régionale dans les parties anderlechtoise et saint-gilloise du périmètre. Cette part grimpe jusqu'à 6,32% à Borgniez-Nord-Cureghem, là où elle s'établit à 4,22% à échelle régionale.

Idem côté saint-gillois dans les secteurs Roi (5,46%) et Angleterre (5,00%).

Revenus médians

La majorité des secteurs statistiques du périmètre présente des revenus médians par déclaration sous la moyenne régionale fixée à 19.723 € en 2018. Cette même année, la majorité des secteurs statistiques du périmètre sont sous la barre des 16.000 € et s'inscrivent dans les secteurs statistiques les plus faibles de la RBC sur cet indicateur.

Résumé thématique

- › Les quartiers du périmètre du CRU7 sont densément peuplés avec des disparités territoriales fortes. Certaines parties du périmètre sont parmi les plus denses de Belgique tandis que d'autres lieux accueillent les infrastructures ferroviaires et fonctions annexes.
- › Les évolutions de la population sont disparates avec des quartiers présentant un dynamisme démographique important (notamment côté Ville de Bruxelles et Anderlecht) et d'autres qui semblent en perte d'habitants (notamment côté du bas de Saint-Gilles).
- › Les jeunes de moins de 17 ans sont très présents dans ces quartiers, ils représentent 25% de la population totale. Leur présence se voit dans des parties précises de quartier. C'est notamment le cas au niveau du square Jacques Franck (en dehors du périmètre CRU7) où les jeunes du quartier se regroupent.
- › Les quartiers du CRU7 sont marqués par des indicateurs socio-économiques globalement dégradés par notamment des revenus médians par déclaration parmi les plus bas de la RBC.
- › Dans ces quartiers densément habités, les enjeux d'amélioration des indicateurs socio-économiques restent plus que jamais d'actualité.

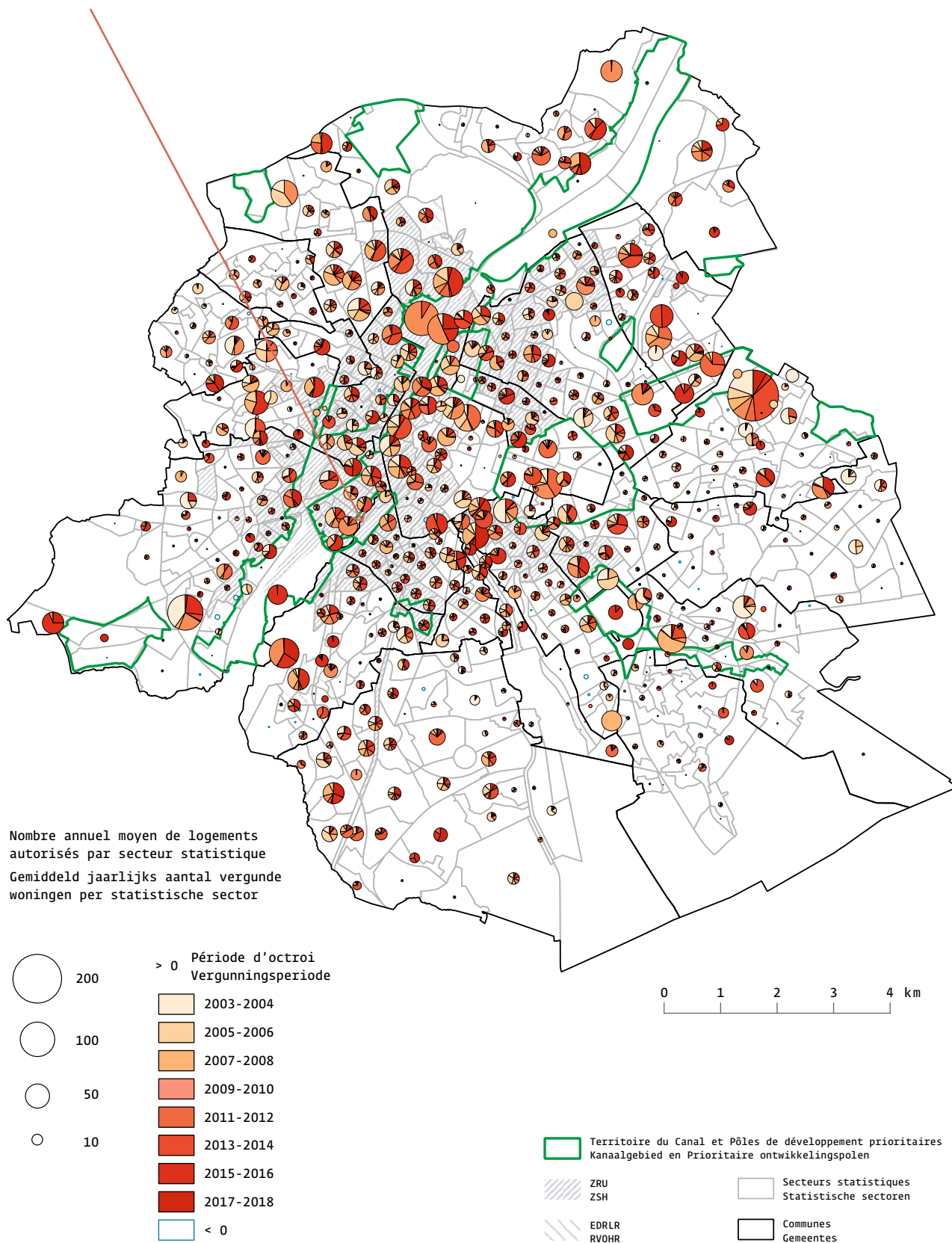
Analyse synthétique du RIE

Un accent devra être porté sur l'augmentation de la qualité de vie des habitants de ce quartier dense : création d'espaces verts, qualité et sécurité pour tous les publics au sein des espaces publics, ...

Les enjeux viseront également plusieurs objectifs :

- › Stimuler l'emploi et la formation ;
- › Mettre en place et favoriser une coordination sociale ;
- › Offrir des logements adaptés et accessibles aux jeunes couples et aux personnes âgées ou à mobilité réduite ;
- › Garantir le développement des équipements (accueils petite enfance, scolaires, santé et social, culturels et sportifs) en lien avec l'augmentation et les caractéristiques de la population ;
- › Développement des espaces vert (quantitatif et qualitatif) accessibles au public afin d'améliorer le cadre de vie des habitants du périmètre.

FIG 2 Logements «classiques» autorisés (2003 - été 2018) : nombre net (créations - suppressions)



Réalisation : Observatoire des permis logement (perspective.brussels), 2018 – Source : DU/DAJ - urban.brussels et services communaux d’urbanisme – Réalisé avec Brussels Urbis ©© Distribution & Copyright CIRB et QGIS

2.7 LOGEMENTS

Bâti ancien et dégradé par endroit, le périmètre du CRU est marqué par une bonne dynamique immobilière qui permet de maintenir des prix locatifs bas.

Typologie du parc de logements

La majorité des logements à échelle du périmètre du CRU7 peuvent être définis comme des logements de taille moyenne avec une large prédominance des logements comptant entre 3 et 4 pièces¹.

Il s'agit également de logements construits avant 1919² et considérés comme des logements de petit confort selon l'Observatoire de la Santé et du Social³.

Le périmètre du CRU est caractérisé par une sur-représentation des locataires.

Dynamique immobilière

Une bonne dynamique immobilière

Depuis le début des années 2000, la dynamique immobilière dans le périmètre du CRU est plutôt positive avec la création de ±300 logements par an en moyenne pour le périmètre du POT.

On retrouve une certaine typologie dans la construction de logements avec :

- › Des projets de logements qui sont majoritairement réalisés par le privé ;
- › Une plus forte proportion de logements de 2 chambres.

Depuis 2017, cette dynamique semble marquer le pas avec de moins en moins de nouveaux logements créés (publics ou privés).

Logements sociaux

A l'échelle du POT on retrouve 4.210 logements sociaux avec 1.771 logements sociaux dans les quartiers de Marolles et 847 dans le quartier de Cureghem Vétérinaire.

La part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) pour les quartiers du POT est de 11,11 logements pour 100 habitants soit supérieur à la moyenne régionale (qui est de 7,26 pour 100 habitants).

Prix des logements

Prix locatifs

Le prix des logements en 2018 dans les quartiers du CRU sont sous la moyenne régionale.

Le prix des loyers est par contre en constante augmentation depuis 2008 et suivent la tendance régionale.

On reste tout de même avec les loyers parmi les plus bas à échelle régionale.

Prix à l'achat

L'indice des prix des logements publié par Statbel fin septembre 2021, met en lumière :

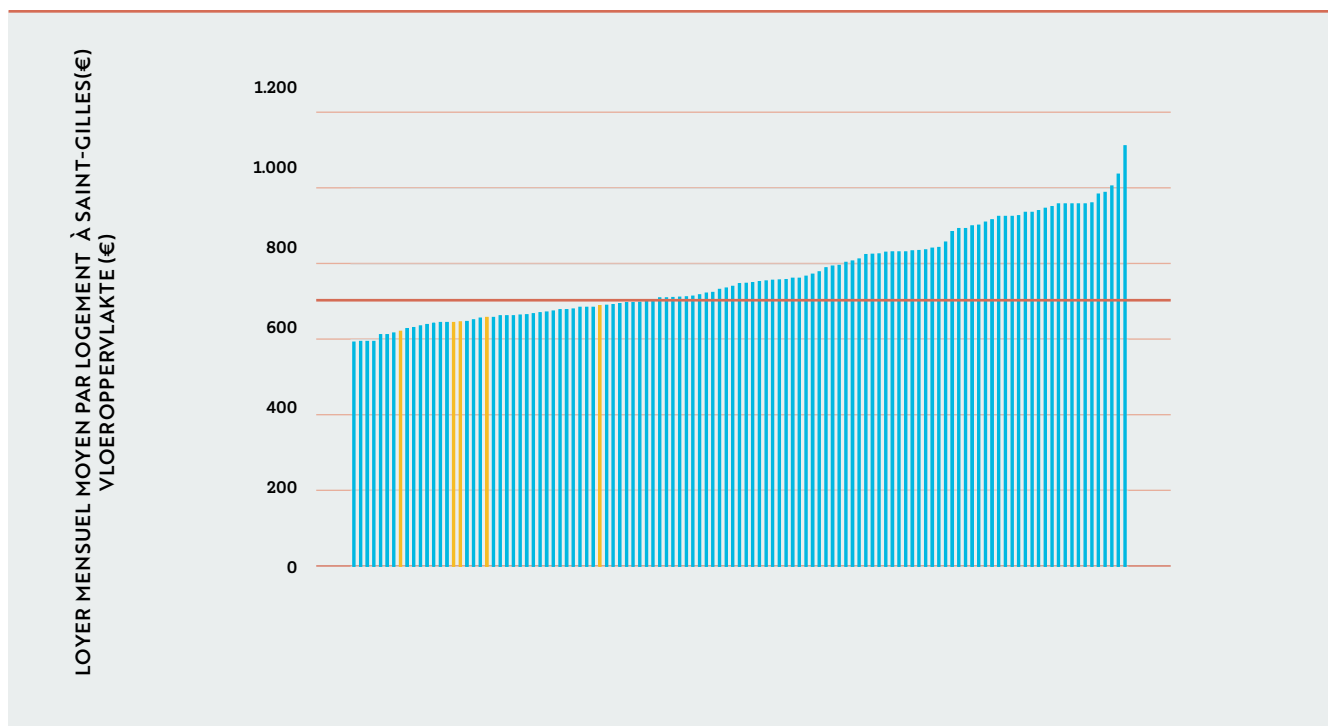
- › une augmentation significative des prix des logements dans les trois communes du périmètre sur une période de 10 ans ;
- › une surchauffe généralisée (maison en particulier) depuis 2020 en lien avec la crise sanitaire du coronavirus.

1 : source : diagnostic quartier Midi, perspective.brussels, 2018 et rapport RIE du projet PAD, chapitre II, diagnostic quartier du Midi, 2020

2 : source : census 2011

3 : Atlas de la santé sociale, 2014

FIGURE 1 Loyer mensuel moyen par logement 2018 (€)



Réalisation: Observatoire des logements (perspective.brussels), 2018 – Source: DU/DAJ - urban.brussels et services communaux d’urbanisme

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette surchauffe : investissement refuge, taux d’emprunt historiquement bas, demande accrue pour de nouveaux espaces (en lien avec le télétravail), revenus familiaux inchangés malgré la crise économique. Il est assez difficile d’avoir des informations à l’échelle du périmètre CRU 7 via la documentation Statbel.

Néanmoins, fin septembre 2021, Immoweb, plateforme immobilière enregistrant de très nombreuses transactions à échelle de l’ensemble du Royaume, met en ligne un nouvel outil d’évaluation des biens. Cette évaluation se fait en fonction de trois critères principaux :

- › l’emplacement géographique du bien ;
- › la dimension et le type du bien ;
- › le résultat des transactions passées.

Dans le périmètre, ce simulateur indique :

- › un prix moyen par appartement compris entre 3.151 €/m² (secteur ‘Danemark’) 2.460 €/m² (secteur ‘Révision-Sud’) ;
- › un prix moyen par maison compris entre 2.589

€/m² et 2.117 €/m² (secteur ‘Révision-Sud’).

Ainsi, le prix des transactions s’établit en-deçà des prix constatés à échelle régionale où le même simulateur indique un prix moyen par appartement à 3.318 €/m² et un prix moyen par maison à 3.015€/m²

En conclusion :

- › Sur le temps long (depuis 2010), le prix des transactions dans le périmètre CRU 7 ont significativement augmenté.
- › Depuis 2020, le marché immobilier bruxellois est en surchauffe étant donné la forte demande constatée.
- › Dans le périmètre du CRU 7, les prix suivent une tendance régionale avec une hausse du prix de l’immobilier même si les transactions s’établissent partout sous les prix moyens constatés à échelle régionale.

Résumé thématique

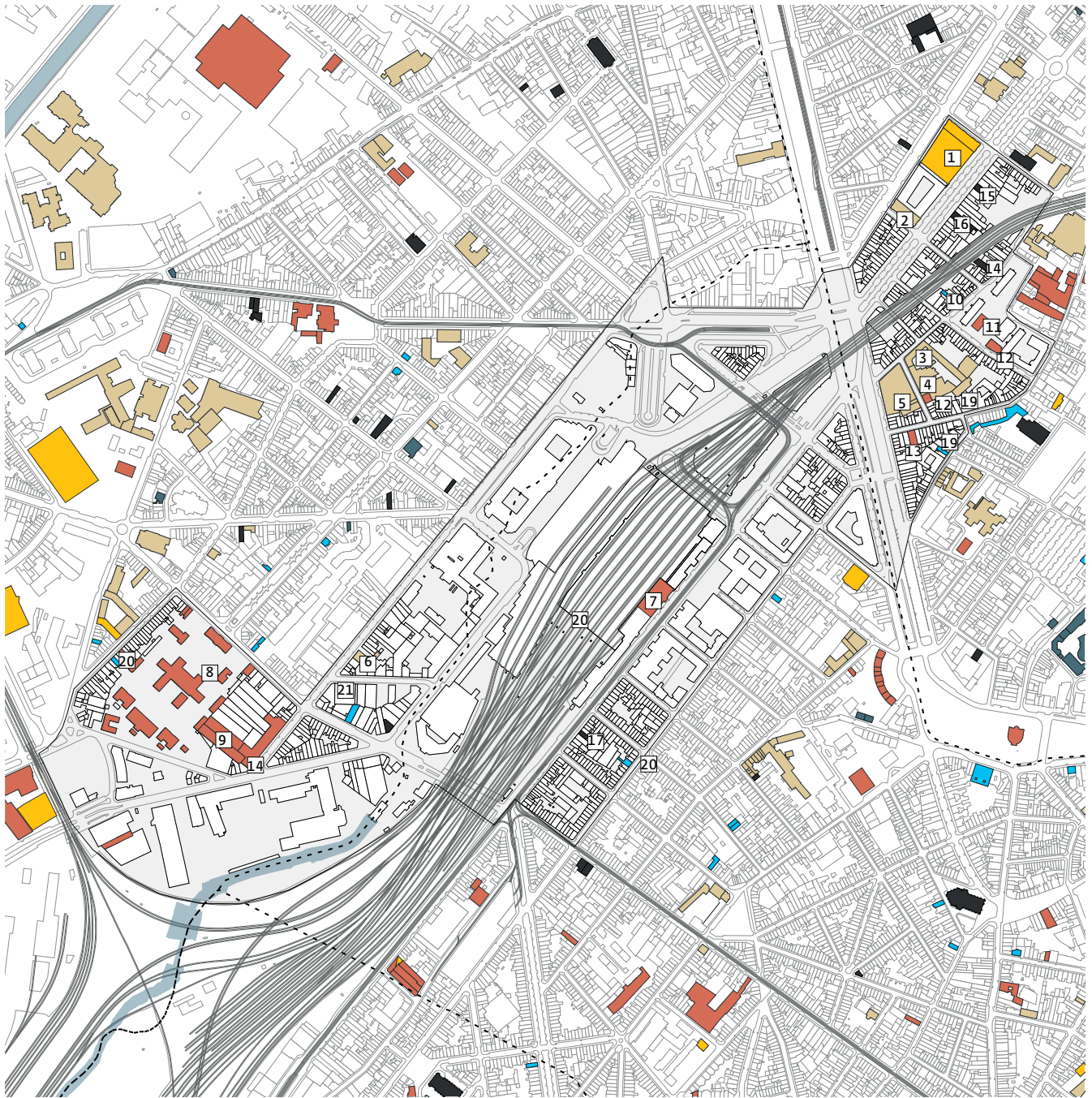
- › Tissu ancien, le bâti est assez dégradé par endroit.
- › Le périmètre du CRU7 est caractérisé par une forte représentation de biens en location.
- › Une dynamique immobilière plutôt positive depuis le début des années 2000 a permis de maintenir des loyers attractifs dans le périmètre. Cette dynamique semble marquer le pas depuis 2017 avec de moins en moins de nouveaux logements mis sur le marché dans le périmètre du CRU7.
- › Les loyers proposés dans les quartiers du CRU7 sont parmi les plus bas à échelle régionale avec tout de même une augmentation continue depuis 2008. Augmentation qui suit la tendance au niveau régional.
- › Le marché de l'immobilier bruxellois et en surchauffe depuis la crise du coronavirus est la forte demande induite par de nombreux facteurs (investissement refuge, taux d'emprunt historiquement bas, taux d'épargne historiquement bas...).

Analyse synthétique du RIE

La demande en logements sociaux est élevée, l'augmentation prévisionnelle de la population risque d'augmenter la demande pour ce type de logements.

L'attention devra être portée à la diversification des logements sociaux en projet, tant en termes de taille de logement, de localisation que de type de logement.

Vu la densité bâtie, la rénovation est préconisée par rapport à la construction de nouveaux logements.



ÉQUIPEMENTS

----- Péri mètres communaux

■ Religieux

■ Ecoles

■ Sportifs

■ Santé

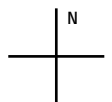
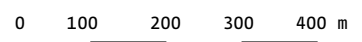
■ Culturels et/ou collectifs

■ Aides Sociales

Sources

Urbis download
Open street maps
Distribution & copyright C.I.R.B

Echelle 1/10.000ème



2.8 ÉQUIPEMENTS

- Sportifs

1 - Palais du Midi de Bruxelles

- Ecoles

2 - Anneessens Funck, école secondaire Néerlandaise

3 - Nieuwkinderland, crèche Néerlandaise

4 - Centre scolaire francophone Dominique Pire, école fondamentale, enseignement secondaire, année préparatoire, soins infirmiers

5 - Charles Buls, école primaire francophone

6 - Cours professionnels de coiffure

- Culturels et/ou collectifs

7- Tri Postal (occupation temporaire)

8 - Ancienne École Vétérinaire

9_ The Egg, centre de conférence et d'organisation de meeting

10 - City stade

11 - Maison de Quartier Querelle

12 - Met X, label de musique

13 - Club de Jeunesse, association

- Religieux

14 - Mosquée Ettawhid

15 - Eglise vieille catholique de Belgique

16 - Synagogue Beth Israel

17 - Mosquée Assalam

- Aides sociales

18 - Pierre d' Angle, centre d'accueil pour sans abris

19 - Entr'Aides des Marolles, centre médical

20 - Maisons de l'Emploi de Saint-Gilles

21 - Doucheflux

- Transport

20- Gare du Midi

L'offre en équipements dans le périmètre du CRU 7 est relativement limitée au regard de la densité de population en présence. La distribution est géographiquement dispersée.

De nombreux équipements à Bruxelles-Ville

Du côté de Bruxelles-Ville, l'offre en équipement est importante avec le Palais du Midi (à saturation), la future salle Terre-Neuve (en chantier) et de nombreuses structures scolaires, équipements culturels et locaux pour la vie associative.

Le reste du territoire faiblement pourvu

Un manque structurel et des besoins multiples

Le reste du territoire est trop faiblement pourvu en équipement.

Dans un territoire si dense, les besoins sont multiples.

Ici plus d'ailleurs on manque de place pour tout. Les équipements culturels, les équipement sportifs et/ou de loisirs, les locaux permettant de structurer la vie collective et la vie associative sont tous sous-représentés.

Ce morceau de ville s'est constitué autour des fonctions historiquement associées à la gare et ses activités. Ainsi on trouve de nombreux bureaux, commerces et logements...

Les équipements sont et restent aujourd'hui les parents pauvres de l'évolution du quartier. La dimension 'habitante' ne serait être soutenue sans une intervention permettant de forcer un rééquilibrage.

Vers un rééquilibrage nécessaire

C'est, en partie l'orientation donnée au PAD qui, dans sa version mise à enquête publique en septembre 2021, prévoit jusqu'à 43.500 m² d'équipements (8% du programme) répartis sur l'ensemble territoire du CRU 7.

De l'esplanade de l'Europe jusqu'à l'îlot des deux gares en passant par la rue Bara et l'éventuelle future place de France, de multiples équipements sont programmés et renseignés dans le volet stratégique du PAD.

Vers des équipements à échelle locale et échelle métropolitaine

Etant donné la situation géographique et la structure métropolitaine du quartier, il convient de renforcer l'offre des équipements à échelle locale et à échelle métropolitaine.

A échelle métropolitaine, on pense à une cinémathèque, une salle de concert, un musée, une halle sportive, un centre de conférence, une piscine...

A échelle locale, on pense à une/des salle(s) polyvalente(s), des locaux pour associations, des crèche (surtout côté anderchetois), des équipements culturels et sportifs de quartier.

Sans oublier les publics très précarisés

Un dernier élément ressort de ce diagnostic. Il s'agit du manque en infrastructure pour les publics très précarisés vivant en rue.

Sur ce point, le fossé entre les besoins d'un public toujours plus nombreux et la non-évolution des équipements en présence se lit de plus en plus clairement dans l'espace public.

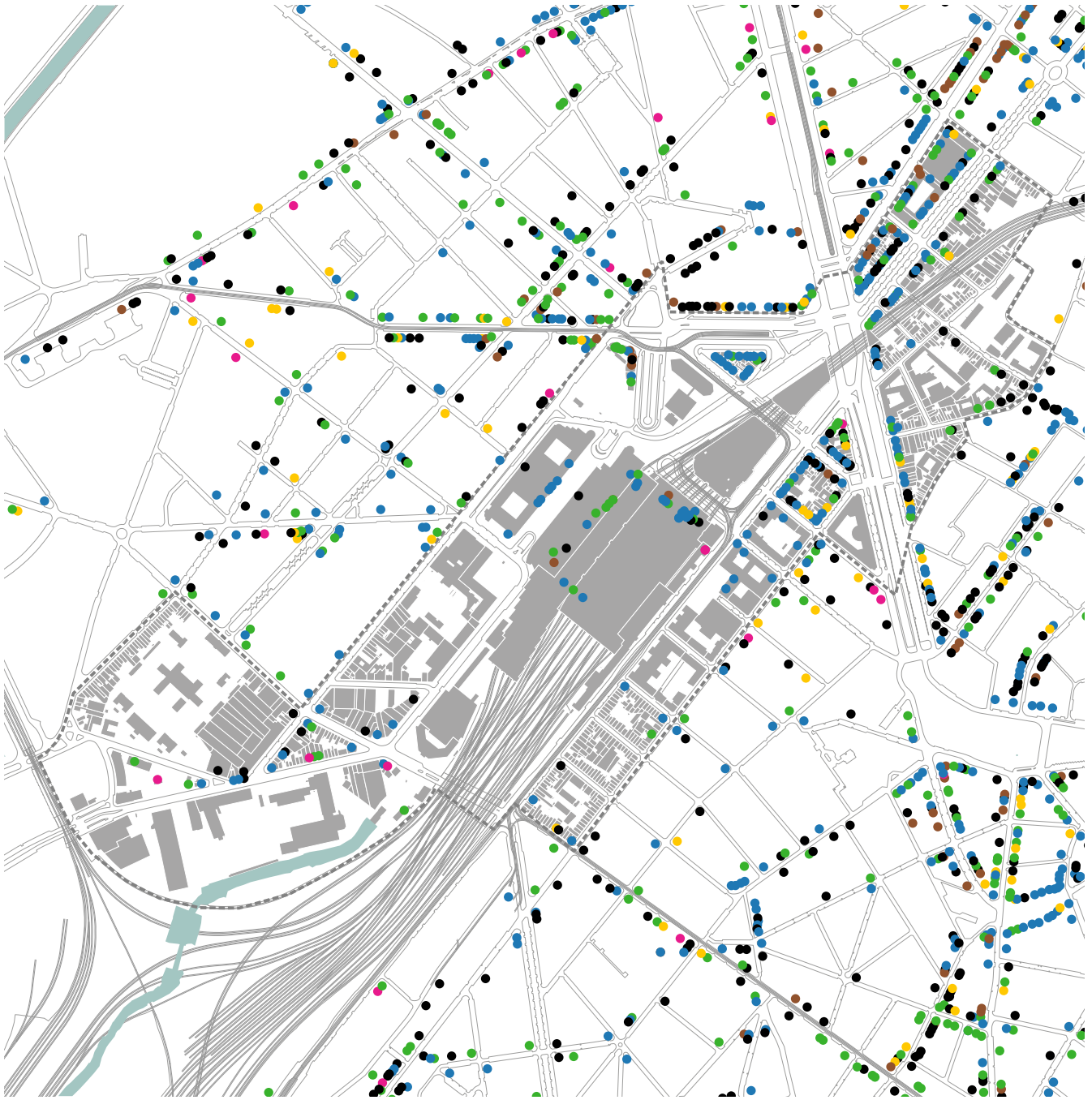
Ici il manque prioritairement de toilettes publics et de centre d'accueil de jour pour que les personnes en rue puisse faire une pause en journée le temps d'une soupe ou d'un café chaud.

Résumé thématique

- › L'offre en équipement est beaucoup plus fournie dans la partie bruxelloise du périmètre. On trouve notamment de nombreux établissements scolaires et le Palais du Midi (seul équipement sportif pour l'ensemble du périmètre CRU 7).
- › La partie centrale du périmètre du CRU (autour de la gare elle-même) est largement dépourvue en termes d'équipements.
- › Un rééquilibrage de fonctions est nécessaire pour concrétiser la dimension 'habitante' du quartier. Pas de vie urbaine sans équipement associé.
- › Les équipements manquants sont de différentes natures, de différentes dimensions. De l'équipement local de quartier jusqu'à l'équipement d'envergure métropolitain. Le quartier est en capacité d'accueillir différents types d'équipements proposant différents types de fonctions.
- › Il existe une carence structurelle en toilettes publiques et accueil de jour à destination des publics vivant en rue.
- › Il existe une carence structurelle forte en offre d'équipements sportifs (locaux, supralocaux ou métropolitain). Et ce, malgré les investissements publics qui permettront l'ouverture prochaine du centre Terre-Neuve (Bruxelles) et du Cube (Saint-Gilles).
- › Enfin, il existe un déficit en structures d'accueil pour la petite enfance. Notamment du côté de la commune d'Anderlecht qui affiche des résultats largement détériorés sur ce point.
- › Il existe une carence en médecin dans deux quartiers en particulier (Bosnie et Porte de Hal).

Analyse synthétique du RIE

- › Augmenter les équipements (petite enfance, scolaire, santé et social, culturel et loisir) pour qu'ils répondent à la demande dans le périmètre du CRU 7, et plus spécifiquement dans les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles ;
- › Mettre en place un Maillage jeux lors de la rénovation des espaces publics ;
- › L'alternative 0 prévoit une amélioration des équipements dans la zone du CRU 7. Le CRU 7 peut en profiter et pousser cette création d'équipements ;
- › Les équipements sportifs prévus (lié au projet de PAD ou non) dans le scénario tendanciel sont plutôt d'ampleur régional que de quartier. Il manque des équipements sportifs à l'échelle du quartier.



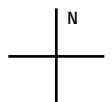
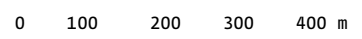
IMPLANTATION ET TYPE DE COMMERCES

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Hub.brussels © 2020

- | | | |
|---|---|---|
| ● HoReCa | ● Équipement à la maison | ● Loisirs |
| ● Services | ● Soins à la personne | ● Quotidienneté |
| ● Divertissements | ● Transport (garages) | ● Cellules vides |

Echelle 1/10.000ème



2.9 ÉCONOMIE

Le périmètre accueille de nombreuses activités économiques. Tissus commerciaux actifs, activités productives dans la partie sud, unités de bureaux autour de la gare. Pourtant la situation de l'emploi reste dégradée.

Le tissu commercial

Comme le révèle le pré-diagnostic, les secteurs d'activités les plus représentés dans le périmètre du CRU 7 sont, dans l'ordre :

- › les commerces et réparateurs de véhicules automobiles et motocycles ;
- › les activités spécialisées, scientifiques et techniques ;
- › les structures d'hébergement et de restauration.
- › les commerces mono-orientés clientèle gare autour des entrées et sorties de la gare elle-même

La répartition de ces activités économiques est relativement homogène sur le territoire avec des implantations sur les trois communes du périmètre. On note également la présence de cellules vides un peu partout sur le territoire.

Les activités productives

La présence du réseau ferré et du canal (non loin vers l'ouest) ont favorisé l'implantation d'activités productives dans la partie sud du périmètre.

L'observatoire des activités productives de 2018 identifie l'axe commençant le long de la rue des Deux Gares comme l'une des cinq zones à concentration d'activités productives de la RBC. Sans surprise, ces activités sont majoritairement implantées le long du canal.

Dans le périmètre même du CRU, on recense relativement peu d'ateliers, ceux-ci étant plutôt implantés au sud et à l'ouest du périmètre.

Les bureaux

Stock

A échelle régionale, l'Observatoire des bureaux de 2021 inscrit le quartier du Midi dans le CBD (Central Business District). Au même titre que le Centre, le quartier Nord, le quartier Européen et le quartier Louise.

Le quartier Midi concentre 558.692m² des 12.701.973m² de la RBC soit 4,40% de la totalité des surfaces de bureaux répertoriées à échelle régionale.

Ce stock est en très légère augmentation sur la période 2018-2020 avec la création de 2.052m² supplémentaires.

Vacance

La vacance dans le quartier du Midi s'établit à 4,0% en 2020 avec 22.353m² de surfaces non exploitées.

Cette vacance est en constante diminution depuis 2016 (8,4%) et 2018 (6,9%).

Pour rappel, un taux de vacances sous les 5% est considéré comme non problématique selon les professionnels du secteur.

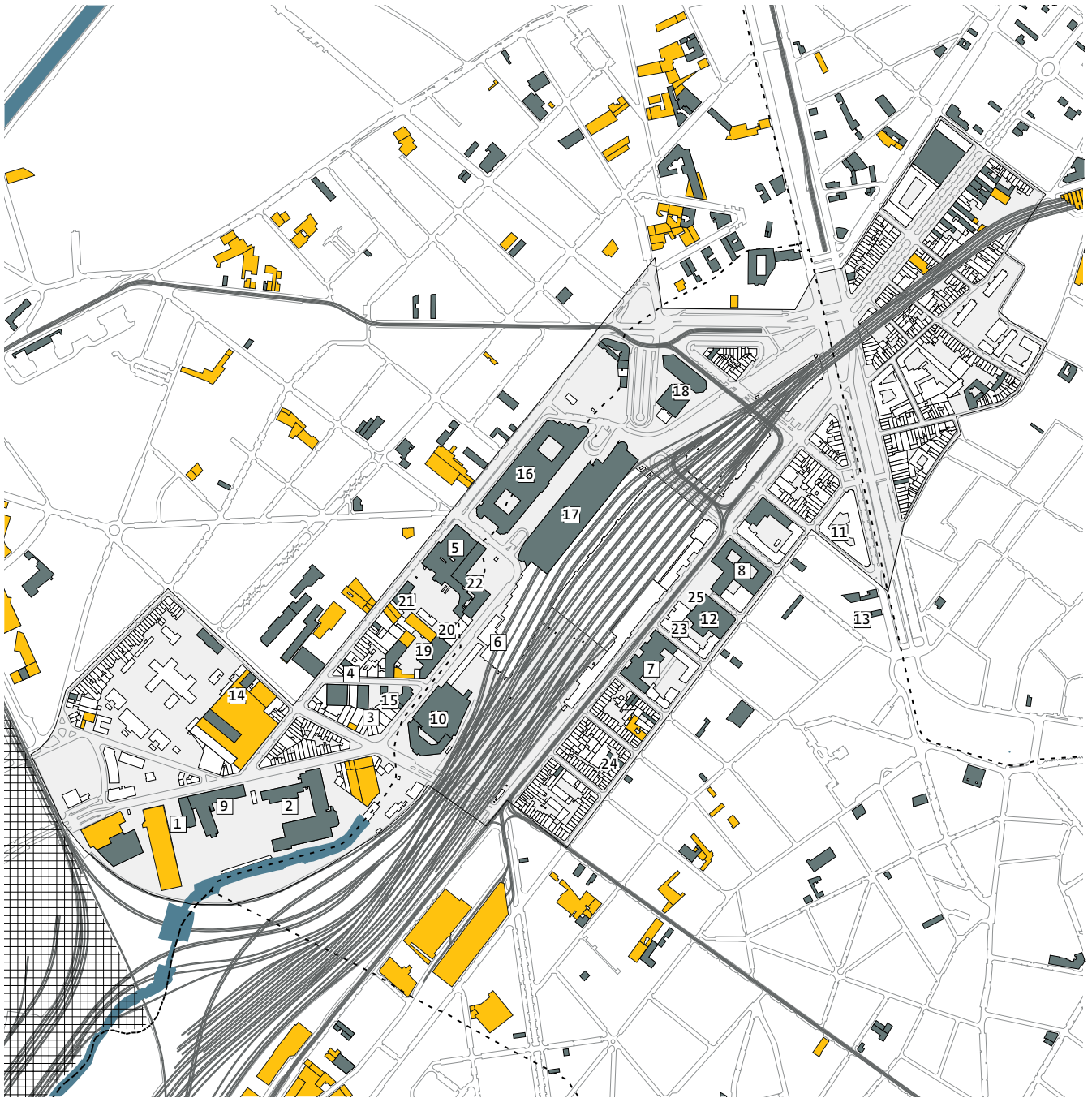
A échelle régionale, ce taux s'établit à 7,7% en 2019.

Localisation et évolutions

La localisation des bureaux se concentre aux abords immédiats de la Gare du Midi et sur les axes majeurs de circulation. On y trouve principalement deux secteurs :

- › secteur de l'administration (SPF notamment)
- › secteur ferroviaire (Infrabel, Tuc Rail, SNCB...)

A noter que de vastes mouvements de chaise musicale vont avoir lieu avec notamment la création du siège social de la SNCB qui va regrouper toutes ces administrations dans un head-quarter le long de l'Avenue Fonsny et la création à venir du siège social d'Infrabel qui va s'établir rue de France.



BUREAUX, ADMINISTRATIONS, ENTREPÔTS, ATELIERS...



Bureaux, administrations, institutions, sièges sociaux



Entrepôts, ateliers, activités productives

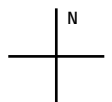
Sources

Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.
perspective.brussels

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



- Bureaux
 - 1 - Ypto NV/SA
 - 2 - Philips
 - 3 - Bsm-Heg Asbl, Msp Sini Kengmeni
 - 4 - Groep Intro Nationaal vzw
 - 5 - Train@Rail, ROC Railway operation center
 - 6 - Infrabel
 - 7 - Group S - O.P.C. asbl - Secrétariat Social
 - 8 - Infrabel, Smals - ICT for Society
- Compagnie de transports
 - 9 - Ring Station II
 - 10 - SNCB
 - 11 - SNCB, BeNe Rail International, Ypto
- Institutions
 - 12 - UK Visa Application Center
 - 13 - Kind en Gezin - Centrale Administratie
- Administration publique
 - 14 - Consulat Général du Royaume du Maroc
 - 15 - Administration communale d'Anderlecht
bureau des étrangers et service population
parking.brussels - antenne Anderlecht
 - 16 - Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides
 - 17 - ONSS - Office national de sécurité sociale
 - 18 - Service fédéral des Pensions
 - 24 - Maison de l'emploi de Saint-Gilles
 - 25 - Service prévention de Saint-Gilles
- Sièges sociaux
 - 19 - NMBS office - Station Building
 - 20 - HR RailCare
 - 21 - Infrabel
 - 22 - Amicale des Ingénieurs et des Fonctionnaires Supérieurs de la Société Nationale des Chemins
 - 23 - Search & Information Industry Association (SIINDA)

Situation de l'emploi et taux de chômage

Concernant le taux de chômage, la situation est relativement simple puisque tous les secteurs statistiques du périmètre et des alentours (à l'exception du secteur non représentatif Jamar) sont au-delà de la moyenne de la RBC fixée à 18,65% en 2018.

Des pics importants côté bruxellois du périmètre avec les secteurs Annessens, Saint-Thomas, Blaes-Sud qui dépassent les 30%.

L'analyse à échelle des quartiers montre une amélioration tendancielle sur les dix dernières années même si le travail à faire reste important (voir tableau X).

La crise sanitaire de 2020 a causé de nombreuses instabilités sur le marché de l'emploi. La situation ne semble pas aussi dramatique que ce que l'on aurait pu craindre, même si les variations mensuelles constatées présentent de grandes amplitudes¹.

TABLEAU 1 Evolution du taux de chômage (2008-2018)

	Annessens	Stalin-grad	Marrowles	Hal	Bosnie	Bas Forest	Vétérinaires	Bara	Moyenne RBC
2008 (%)	33,97	30,78	33,56	30,34	34,57	30,30	37,58	34,11	20,84
2012 (%)	35,74	31,17	36,18	31,41	35,03	33,75	34,62	33,90	22,69
2008/2012	+5,21%	+1,26%	+7,80%	+3,54%	+1,34%	+11,40%	-7,87%	-0,63%	+8,88%
2018 (%)	28,99	25,28	32,15	24,62	28,93	25,85	29,00	26,95	18,65
2008/2018	-14,67%	-17,89%	-4,22%	-18,84%	-16,31%	-14,68%	-22,82%	-20,99%	-10,51%

Source: © 2021 IBSA / Monitoring des quartiers

¹ : viewstat.actiris.brussels

Résumé thématique

- › De nombreux liserés commerciaux actifs animent l'ensemble du périmètre du CRU7 avec une répartition assez homogène sur les trois communes.
- › Quelques liserés commerciaux plus dégradés et vivotant notamment dans le sud de la partie anderlechtoise du périmètre (axes Vétérinaires, Deux Gares).
- › Une offre commerciale autour de la gare qui est (trop) fortement mono-orientée vers la clientèle gare.
- ›
- › Le quartier du Midi, regroupant 4,40% des bureaux à échelle régionale, est inscrit au CBD (Central Business District). Au même titre que le Centre, le quartier Nord, le quartier Européen et le quartier Louise.
- › La vacance dans le quartier du Midi s'établit à 4,0% en 2020 avec 22.353m² de surfaces non exploitées. Cette vacance est en constante diminution depuis 2016 (8,4%).
- › De nombreuses personnes viennent donc dans ce quartier pour y travailler. La présence de ces nombreux travailleurs devrait être une chance pour l'activation et l'animation de l'espace public et la dynamique commerciale et

économique autour de la gare. C'est actuellement trop peu le cas étant donné une offre peu orientée vers ce type de public

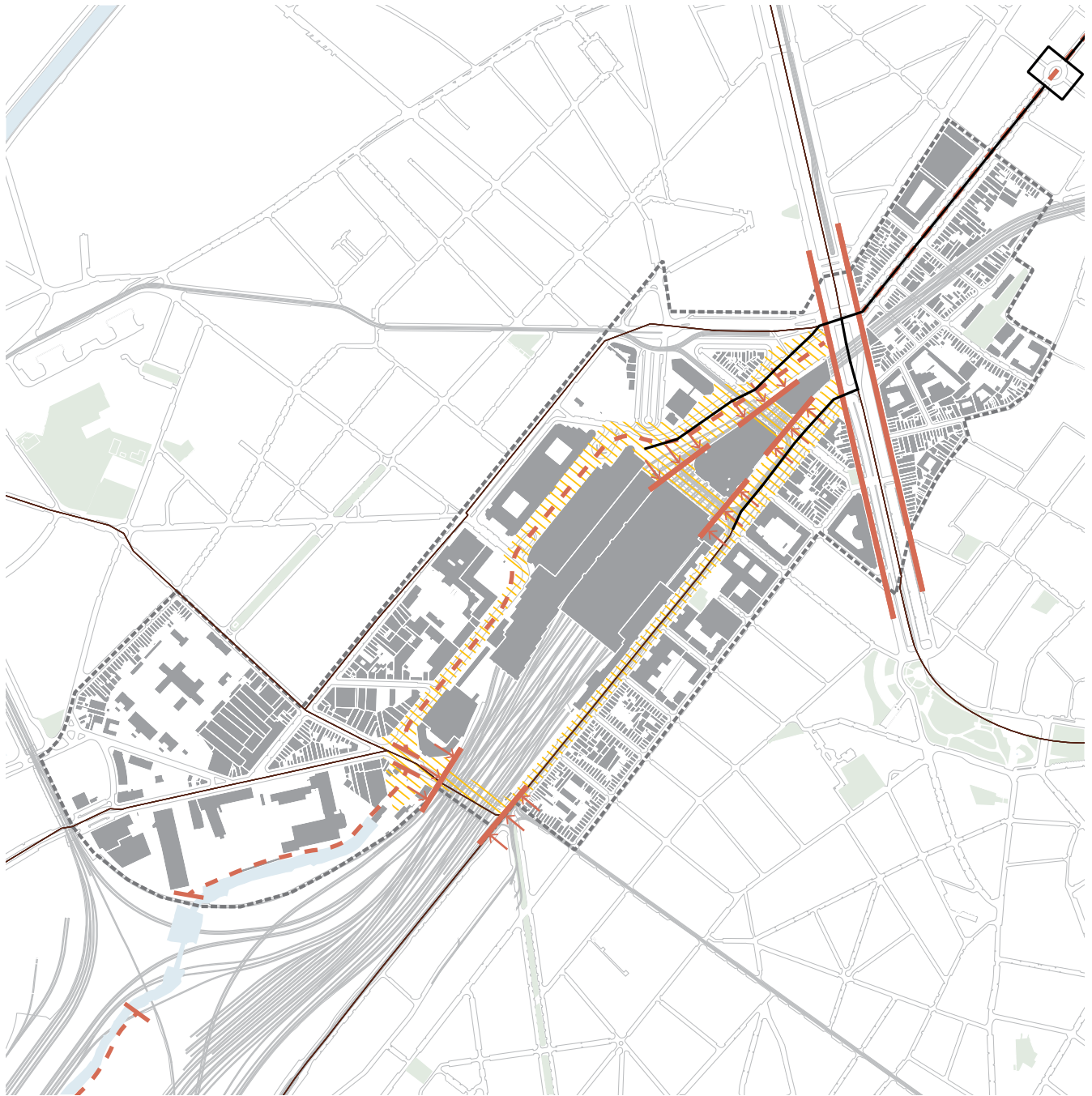
- ›
- › En 2018, le taux de chômage est bien au-dessus de la moyenne régionale (18,65%) dans tous les secteurs statistiques du périmètre avec des pics au-delà des 30% du côté Ville de Bruxelles.
- › Si les évolutions du taux de chômage sont positives sur les dix dernières années, celui-ci reste très élevé dans le périmètre du CRU7 avec des fluctuations importantes depuis la crise sanitaire de 2020. La situation doit être surveillée de près.

Analyse synthétique du RIE

L'enjeu principal sur ce critère sera de mettre en place des mécanismes de proximité afin de stimuler l'emploi chez les jeunes de 18 à 25 ans, l'économie sociale et la formation/réorientation professionnelle pour tous les âges.

Les enjeux viseront plusieurs objectifs :

- › Stimuler l'emploi et la formation ;
- › Mettre en place une coordination sociale.



PIÉTONS ET P.M.R.

■ Bâti zone CRU

■ Bâti hors zone CRU

■ Espaces verts

■ Eau

||||| Espaces publics et traversées problématiques

--- Ruptures et continuités
→

— Good Move Mailles

— Good Move Magistrale piétonne

Sources

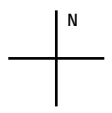
Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.

Bruxelles Mobilité © 2021

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



2.10 MOBILITÉ

Le réseau de mobilité est actuellement structuré autour de la voiture. Le trafic de transit est très soutenu dans le quartier, entraînant une baisse de la qualité de vie. Les mobilités actives peinent à trouver leur place.

Piétons et PMR

A ce stade, il n'existe pas de stratégie globale opérationnelle pour améliorer le confort piéton et PMR à l'échelle du périmètre. Le plan 'Good move' confirme cependant le quartier comme entité locale (maille Bruxelles-Midi) avec un faisceau de voiries du réseau 'Plus piéton' et deux axes (esplanade de l'Europe et place de la Constitution) comme 'Magistrale piétonne'.

Le réseau 'Plus' est constitué d'itinéraires de liaisons lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional. Tandis que les 'Magistrales piétonnes' sont des axes particuliers du réseau Piéton. À partir du piétonnier du centre-ville, il s'agit d'un réseau de grands itinéraires piétons permettant de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi par des cheminements lisibles, agréables et confortables.

Il s'agit donc ici faciliter les cheminements publics et les fonctions de séjour dans l'espace public mais également de reconnecter la gare avec le centre-ville de Bruxelles.

Sur ces points, beaucoup reste à faire étant donné les multiples ruptures présentent et les continuités physiques non ou peu aménagées à ce stade.

A ce titre, on peut considérer que la majorité des espaces publics et traversées piétonnes autour de la gare sont problématiques.

C'est un constat partagé par de nombreuses personnes interrogées lors de nos différentes rencontres sur le terrain.

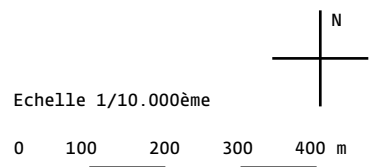


VÉLOS

- Bâti zone CRU
- Bâti hors zone CRU
- Espaces verts
- Eau
- Aménagement vélos
- Parking vélo
- Station Villo
- Itinéraire cyclable régional
- RER vélo

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Mobilité © 2021



Vélos

Dans le périmètre du CRU7, les infrastructures et aménagements vélos sont aujourd'hui peu développés.

Infrastructure

En termes d'infrastructures, on trouve peu de parkings vélo étant donné le statut de quartier de gare internationale.

Quelques arceaux sur l'esplanade de l'Europe et le long de l'avenue Fonsny sont les seules installations permettant le stationnement vélo.

Aménagements

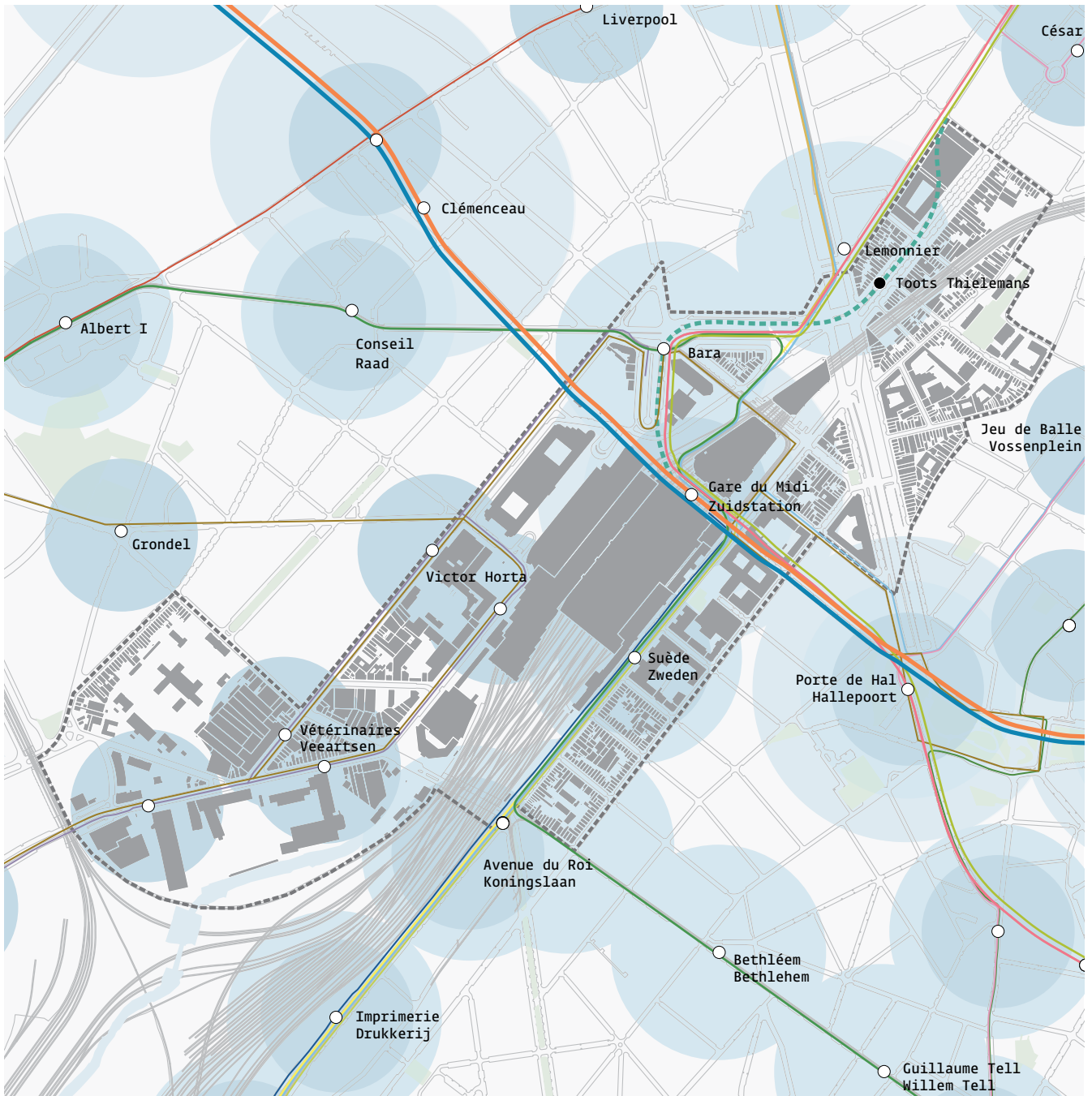
En terme d'aménagements, on note des discontinuités, des ruptures, des interruptions dans les quelques bandes cyclables utilisables.

De ce point de vue, certains axes peuvent même être considérés comme dangereux étant donné les confrontations fortes entre voiries motorisées et bandes cyclables peu larges et peu adaptées. On pense à l'avenue Fonsny, à la rue Bara ou au boulevard Jamar.

De nombreux usagers font ce constat et nous on rapporté des problématiques de ce type dans les nombreux entretiens réalisés dans le cadre du diagnostic social et du travail de terrain.

La continuité cyclable bordant la Petite Ceinture est, en revanche, une plus-value intéressante pour le développement du vélo dans ces quartiers. Cette continuité permet de rejoindre facilement le Canal et les quartiers alentours. De l'autre côté, les travaux de finalisation de tronçons cyclables permettront de rejoindre plus facilement les pôles Louise-Porte de Namur et plus loin le nord du Pentagone.

La situation à l'intérieur de la maille 'Bruxelles-Midi' est aujourd'hui problématique. A titre d'exemple, l'axe 'Plus vélo' reliant la rue des Vétérinaires à la Petite Ceinture est, sur certaines parties, difficilement praticable pour les vélos et pour le moins inconfortable (rue de France, place Victor Horta). De même, la traversée vers le centre de Bruxelles (inscrite, là aussi en axe 'Plus vélo' était difficile jusqu'à récemment avec l'arrivée des aménagements temporaires liés au chantier du métro 3. Paradoxalement, le chantier et la réorganisation du trafic induite ont permis d'améliorer la situation.

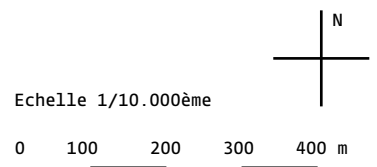


TRANSPORTS EN COMMUN

- Bâti zone CRU
- Bâti hors zone CRU
- Espaces verts
- Arrêt bus
- Arrêt tram
- Arrêt métro
- Arrêt en chantier
- Ligne bus
- Ligne tram/prémétro
- Ligne métro
- Ligne métro chantier

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Mobilité © 2021



Transports en commun

Une offre considérable

La desserte du quartier est extrêmement bonne dans la partie nord du périmètre qui est en contact direct avec la gare. On retrouve dans celle-ci un nombre très important de trains (internationaux et nationaux), métros, trams et bus (STIB, De Lijn et TEC).

Des zones moins bien desservies

Cette offre considérable ne doit cependant pas cacher le fait que dès qu'on s'éloigne de la gare, la couverture est moins bonne par endroits. C'est notamment le cas dans le quartier Cureghem.

La ligne 3 de métro

Le projet de nouvelle ligne 3 du métro est un chantier considérable qui va impacter fortement le quartier à court terme (chantier) mais également à long terme, avec une forte amélioration de la capacité de la ligne.

Le chantier consiste à transformer l'axe nord-sud aujourd'hui exploité par des trams en sous-terrain, afin de lui permettre d'accueillir un métro, avec tout ce que cela implique comme amélioration de la capacité et des fréquences ($\pm 25\%$ d'augmentation de la capacité).

Le projet aura un impact en sous-sol au sud du Pentagone avec la création de la nouvelle station Toots Thielemans, mais également en surface un peu partout et en particulier sur le boulevard Jamar.

Le projet implique également une réorganisation du réseau avec de nouveaux terminus et stations, notamment pour le tram. Ce sera le cas au niveau de la rue d'Argonne où le terminus de l'actuelle ligne 51 prendra place.

L'impact sur l'espace public et l'avenue Fonsny n'est pas encore connu à ce jour. Il est en revanche assuré que l'arrivée de la nouvelle ligne 3 du métro entraînera une réorganisation du réseau STIB y compris en surface.

Différents scénarios sont à l'étude (mobilisation des quadrilatères, de la place de la Constitution, limitation de l'exploitation de la rue couverte...).

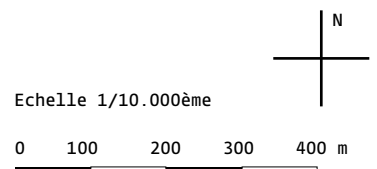


ESPACE ET IMPACT AUTOMOBILE

- Bâti zone CRU
- Bâti hors zone CRU
- Espaces verts
- Eau
- Zone à concentration d'accidents
- Stationnement réglementé
- Voie à sens unique
- Taxi et Cambio

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Mobilité © 2021



Impact automobile

Organisation de l'espace

Comme la plupart du territoire régional, le périmètre est très fortement marqué par l'utilisation de la voiture individuelle. Les voiries sont dimensionnées pour la voiture en déplacement, et toutes les rues présentent du stationnement la plupart du temps des deux côtés de la rue. L'étude de parking.brussels dans le cadre du PAD Midi, montre sans surprise que la grande majorité du périmètre est soumis à une saturation de la capacité de stationnement.

Le trafic s'organise en entrée et sortie de ville au départ des grands axes longeant la gare (Fonsny-Bara) et la Petite Ceinture. Dès que ces axes sont saturés, du trafic de transit est observable au sein du quartier, notamment dans les rues de Mérode, Emile Féron, d'Angleterre et tout autour de l'esplanade de l'Europe et de la Tour du Midi. On notera la grande complexité de la circulation autour de cette zone. Les aménagements réalisés dans les années 90 pour accompagner la gare TGV ont généré un système de circulation peu compréhensible.

Plan 'Good Move'

La stratégie du plan 'Good Move' pour ces quartiers autour de la Gare du Midi est simple. Il s'agit de limiter le trafic de transit dans les quartiers autour de la Gare du Midi en hiérarchisant le réseau. La maille 'Bruxelles-Midi' est ainsi bordée par la rue Bara, l'avenue Fonsny et la Petite Ceinture.

La faisabilité opérationnelle de cette hiérarchisation est soumise à une acceptation des pouvoirs politiques et un soutien à cette stratégie. Actuellement, ce n'est pas vraiment le cas.

Sécurité routière

De nombreux carrefours sont identifiés comme étant particulièrement accidentogènes. Une grande partie de l'avenue Fonsny, les carrefours Vétérinaires, la place Bara et les intersections sur la Petite Ceinture sont repris comme des zones à concentration d'accidents.

Résumé thématique

- › Le confort piéton et PMR doit être amélioré avec une meilleure lisibilité, convivialité et continuité des espaces publics autour de la Gare du Midi. Cela permettra de reconnecter la gare avec les quartiers alentours.
- › La véritable stratégie pour les vélos doit être mise en place pour structurer des axes cyclables clairs et offrir à la gare des infrastructures en lien avec son statut de pôle de mobilité à multiples échelles (internationale, nationale, régionale et locale).
- › L'accessibilité en transports en commun est exceptionnellement bonne dans tout le périmètre du CRU7. Vers l'est (dans le quartier Cureghem), quelques poches avec une desserte moins qualitative sont présentes.
- › La gare est une porte d'entrée/sortie à différentes échelles (locale, nationale, internationale) avec de nombreux réseaux convergeant (STIB, TEC, De Lijn, SNCB, SNCF, Eurostar, Thalys, ICE...)
- › Le métro 3 va fortement impacter le quartier avec une réorganisation du réseau STIB en surface. Une vigilance est nécessaire sur ce point. Il faudra veiller à retravailler l'espace public de manière qualitative et éviter que celui-ci soit essentiellement dévolu aux infrastructures réseaux TC.
- › Les quartiers autour de la Gare du Midi sont soumis à une pression automobile importante avec un trafic de transit soutenu. La maille 'Bruxelles-Midi' du plan 'Good Move' vise à hiérarchiser le réseau de voiries pour limiter ce trafic de transit et retrouver des zones apaisées.

Analyse synthétique du RIE






- › Le confort piéton et PMR doit être amélioré avec une meilleure lisibilité, convivialité et continuité des espaces publics autour de la Gare du Midi. Cela permettra de reconnecter la gare avec les quartiers alentours.
- › La véritable stratégie pour les vélos doit être mise en place pour structurer des axes cyclables clairs et offrir à la gare des infrastructures en lien avec son statut de pôle de mobilité à multiples échelles (internationale, nationale, régionale et locale).
- › Dans le cadre des travaux du métro 3, il s'agira de retravailler l'espace public de manière qualitative et éviter que celui-ci soit essentiellement dévolu aux infrastructures réseaux TC. Il s'agira de s'assurer que les correspondances soient le plus directes, lisibles et confortables possible.
- › Il existe un défi du maintien de Jamar - Bara et Fonsny en axes auto plus afin d'assurer un espace qualitatif avec une forte pression automobile.
- › Dans le contexte de la loi sur la zone de basses émissions (LEZ) qui est entrée en vigueur depuis 2019, une partie
- › des véhicules diesel (norme euro 6 exclu) et les véhicules datant d'avant 2006 ne pourront plus circuler en Région bruxelloise à l'horizon décembre 2025. Ces nouvelles dispositions nécessitent une attention particulière quant aux alternatives à l'automobilité ou au carsharing. En effet, à partir de cette date une partie des habitants du quartier ne pourront plus circuler avec leur véhicule et devront en acquérir un plus récent. Vu la précarité de la population, cet impact pourrait s'avérer non négligeable.







Sources

PRAS, PRDD, Brugis, Urbis download, Géodata Bruxelles Environnement



PROBLÉMATIQUES DE L'ESPACE PUBLIC

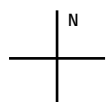
-  Espace public imperméable et peu qualitatif
-  Perspective négative du cadre de vie
-  Places, esplanades majoritairement minérales
-  Carence en espace vert accessible au public
-  Taux de verdurisation nul ou très faible (<30%)

OBSTACLES

-  Mur de soutènement
-  Tunnel sous voie ferrée
-  Rail de train
-  Rues encombrées par le parking voiture

NUISANCES

-  Bruit ferroviaire +65dcb
-  Bruit ferroviaire +45dcb



Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



2.11 CADRE DE VIE

La nature minérale des espaces publics et la présence de l'infrastructure ferroviaire impactent négativement le cadre de vie, néanmoins le marché du Midi et les flux générés par la gare internationale rendent le quartier vivant avec un mélange de publics intéressant.

Un quartier perturbé

Nuisances

Le quartier autour de la Gare du Midi souffre d'une carence en espaces verts accessibles au public, le taux de verdurisation des îlots est très faible, tout comme la présence végétale dans l'espace public. Seuls des alignements d'arbres accompagnent certaines rues et certains espaces.

L'espace public est majoritairement imperméable et peu qualitatif. Cette perception négative s'accroît particulièrement sur des espaces majestueux comme l'esplanade de l'Europe.

Autour de la gare et même au-delà, les voiries sont encombrées par les voitures, ce qui ne facilite pas l'appropriation des espaces par les piétons et les cyclistes.

Les nombreux passages sous les voies ferrées devraient faciliter les relations et connexions entre Saint-Gilles et Anderlecht. Cependant, la plupart des tunnels sont inconfortables voire même dangereux.

Le bruit du passage des trains ajoute une nuisance à ce cadre déjà assez chaotique.



DYNAMIQUES, ZONES D'INTÉRÊTS ET QUALITÉS DU QUARTIER








Sources

PRAS, PRDD, Brugis, Urbis download, Géodata Bruxelles Environnement

DYNAMIQUES

-  Marchés locaux et régionaux
-  Liseré de noyau commercial
-  Équipement à vocation culturel ou collectif
-  Noyau d'identité locale issue du PRDD
-  Centralités

QUALITÉS URBANISTIQUES ET PAYSAGÈRES

-  ZICHEE
-  Bâtiment à préserver (PAD)
-  Bien classé ou en sauvegarde
-  Zone de protection liée au patrimoine
-  Espaces verts publics
-  Alignements d'arbres
-  Réseau écologique Bruxellois, zone de développement

Un cadre dynamique mais fragile

Des potentiels différents entre le nord et le sud

Les atouts du quartier autour de la gare sont néanmoins nombreux.

Le marché du Midi transforme complètement le visage de la gare le dimanche matin. A proximité, des noyaux d'identité locale (PRDD) comme la place Bethleem se développent et deviennent de plus en plus agréables.

Néanmoins, la partie centrale manque d'équipements culturels attractifs et d'envergure tout autant que la partie sud-ouest du périmètre manque de lieux identitaires et d'espaces de rencontres.

L'îlot entre la rue des Deux Gares et le faisceau ferroviaire, en particulier, reste trop éloigné de toute dynamique autre que le commerce de type hypermarché. La présence du théâtre des Deux Gares, est anecdotique au regard de la taille de l'équipement, mais reste une initiative intéressante et à préserver.

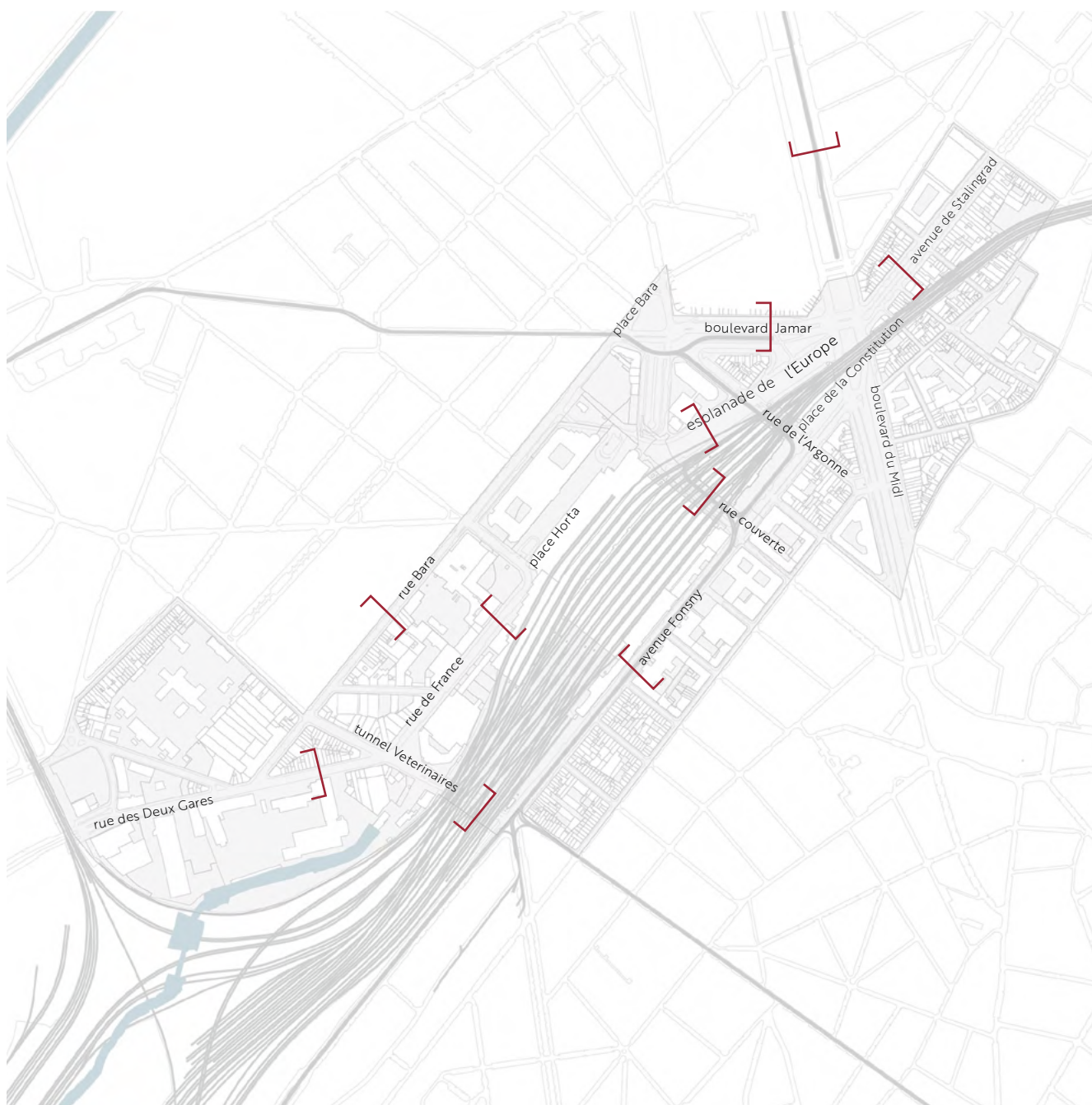
L'espace autour de la Senne à ciel ouvert est le seul espace paysager et au sol perméable du périmètre.



Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m





Petits portraits des espaces publics

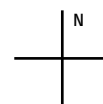
État et appropriation

La qualité des espaces publics d'un quartier est un facteur fondamental d'évaluation pour la qualité de vie d'un quartier, leurs états sont un indicateur de l'appropriation actuelle et du potentiel qu'il dégage.

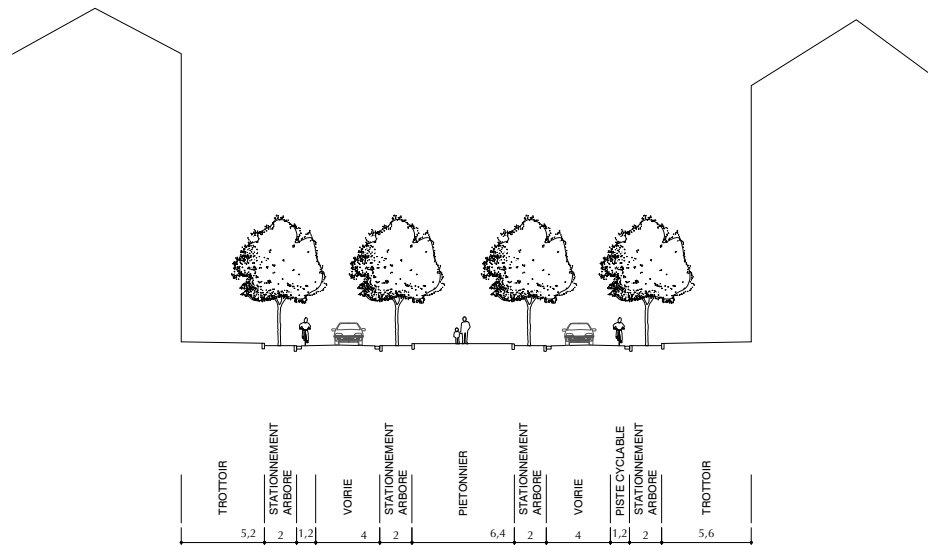
Les petits portraits qui suivent n'ont pas l'ambition d'être exhaustifs mais donnent un cadre général des principaux espaces publics du périmètre, le profil met en évidence l'espace du piéton par rapport à la voiture, la présence ou l'absence des arbres, le rapport avec le gabarit des bâtiments.

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



Avenue de Stalingrad

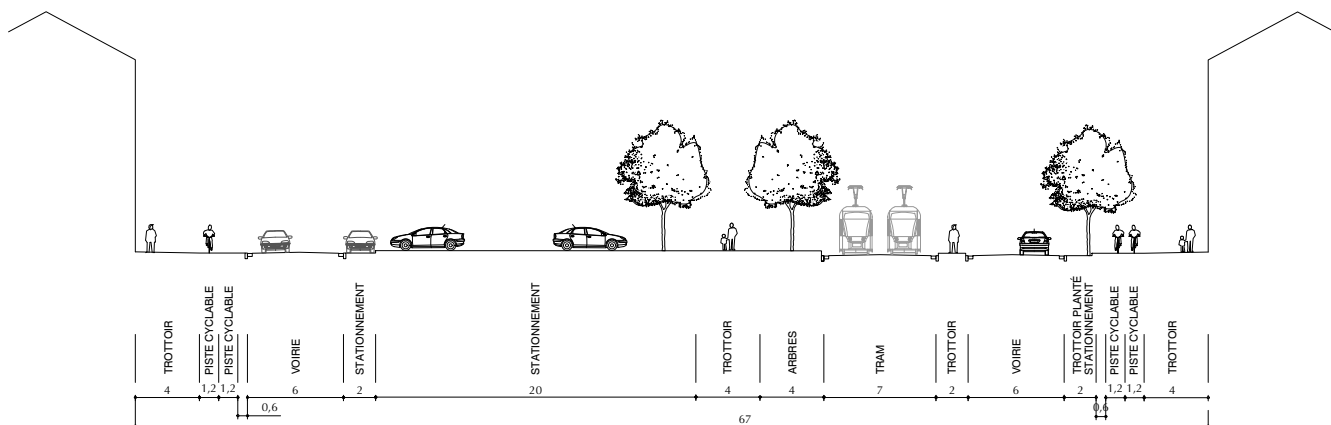


Au nord-est de la gare, au sein de la ville de Bruxelles, cette avenue est une liaison principale vers l'hyper-centre, d'une longueur de 500m avec une largeur généreuse de 33m, elle est bordée de commerces, d'horeca et de services d'équipements.

Son gabarit a permis la mise en œuvre de plusieurs bandes de circulation. Actuellement, les deux bandes automobiles sont redéfinies en rues cyclables par des marquages. Pour autant, les conflits d'usages entre les différents utilisateurs sont fréquents. C'est un lieu de passage essentiellement piéton avec deux trottoirs de 4m et 6m ainsi qu'une allée centrale de 10m de large. Le chantier en cours occupe la totalité de l'espace central, dont une partie est dédiée à un 'village commerçant temporaire' composé de containers aménagés.

Suite à l'abattage d'arbres conséquents lié au chantier du métro, la portion arborée est réduite du côté du centre-ville.

Boulevard du midi, petite ceinture

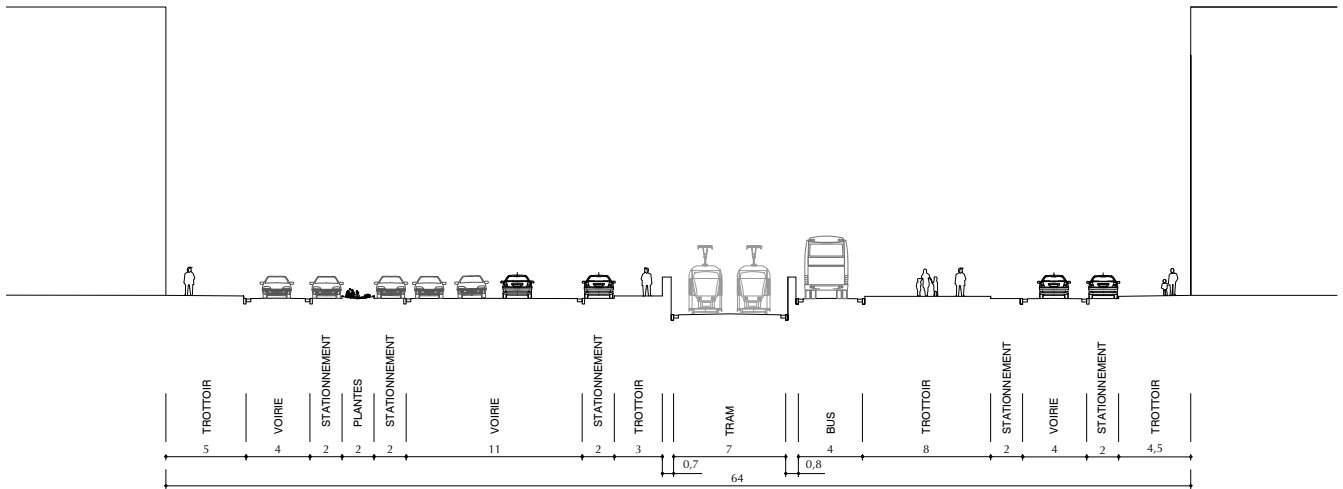


Situé à l'est de la gare encore du côté de la commune de Bruxelles, ce segment de la Petite Ceinture est surplombé par les voies ferrées sur une largeur de 65m et s'étend sur une longueur de 600m.

Nœud de circulation dense, il correspond à un point de connexion entre de nombreuses voies de circulations. Quatre bandes automobiles et deux pistes cyclables sont réparties sur l'axe ainsi qu'une sortie de pré-métro vers le Nord. C'est également un lieu d'animation où la Foire du Midi prend place durant l'été. Cet espace envahi par la voiture est configuré comme une autoroute urbaine ne laissant que trop peu de place pour les piétons qui doivent traverser en deux temps.

Les travaux de la ligne de Métro 3 projettent une nouvelle station qui occupe une grande partie de l'espace central au nord de la jonction. L'enjeu est de maintenir la densité de circulation tout en permettant aux mobilités douces de s'intégrer davantage dans les abords et l'espace central.

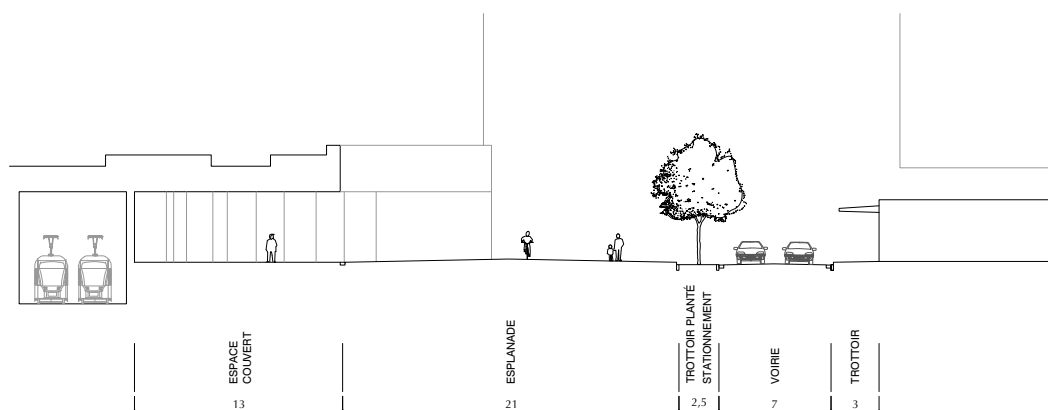
Boulevard Jamar



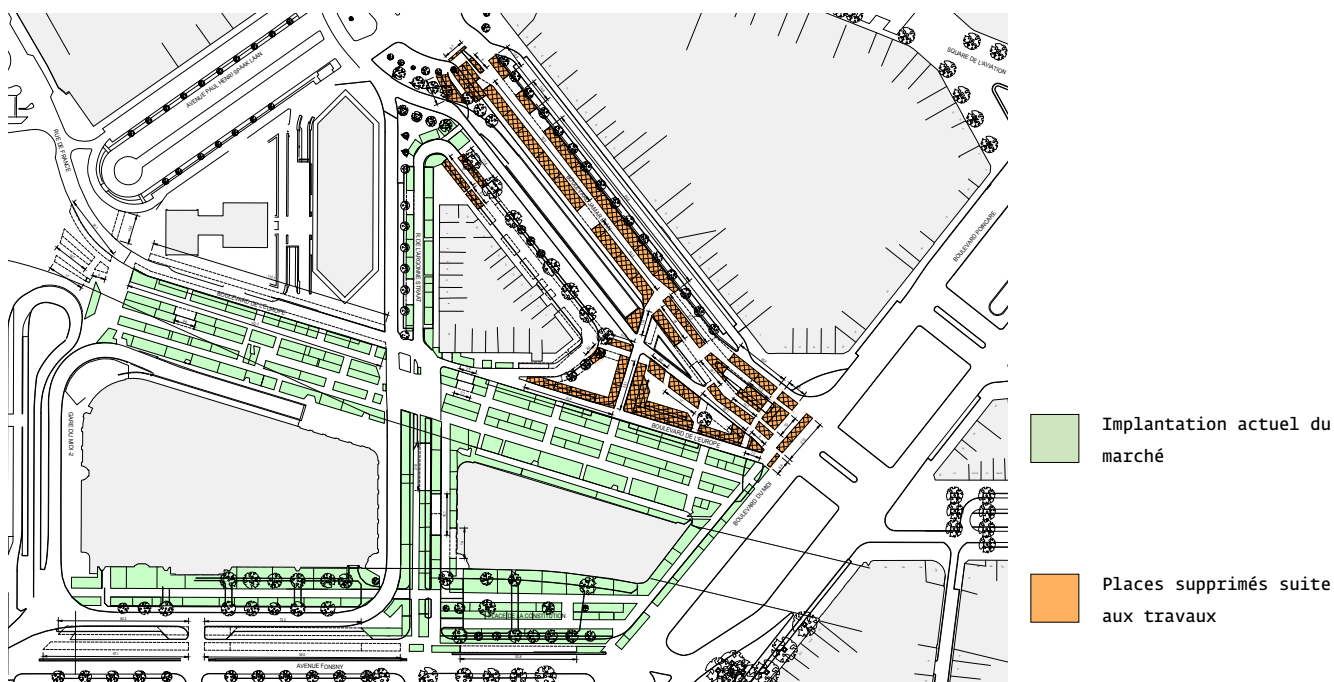
Au nord-est de la gare, côté commune de St Gilles, ce boulevard s'étire sur 250m d'est en ouest sur une largeur de 66m. Une trémie de tram crée une rupture au centre de l'aménagement. La trémie est longée au nord par quatre bandes de circulations (deux double sens) et au sud par une voie de bus en site propre. Des contre-allées avec du stationnement longitudinal longent les façades.

Aménagé principalement pour l'automobile et les transports en commun, sans aucun traitement paysager, l'espace est peu accueillant pour la mobilité douce ou pour l'usage de l'espace public par les différentes activités et commerces. Une partie du chantier de la ligne de Métro 3 est en cours ; à terme, un bâtiment-station s'implantera sur presque toute la longueur du boulevard au-dessus des voies de tram et métro avec une avancée importante du bâti sur l'extrémité est face à l'esplanade de l'Europe.

Esplanade de l'Europe et marché du Midi



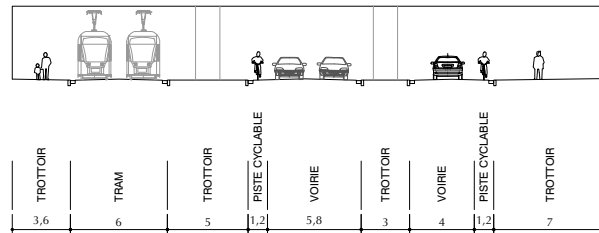
Au nord de la voie de chemin de fer, au sein de la commune de St Gilles, cette grande esplanade d'1,2ha en sortie de gare permet de connecter la place Victor Horta à l'avenue de Stalingrad pour rejoindre le centre-ville. Réaménagée en 2005 par Beliris, elle n'accueille aucune fonction en semaine et est très peu activée. Les voiries de circulation longent la place au nord et la traverse rue de l'Argonne. Des blocs de pierre bleue protègent la place du stationnement sauvage. La semaine, l'espace est traversé par de nombreux voyageurs se rendant à pied à la gare. Ils sont exposés à de multiples nuisances, notamment du au manque d'infrastructures socio-économiques et de services mais aussi du nombre important de sans-abris qui trouvent refuge dans des recoins couverts. Des associations sont présentes quotidiennement (Médecins du monde, SAMU-Social, ...) pour apporter leur aide.



L'esplanade de l'Europe, ainsi que la place de la Constitution et une partie de l'avenue Fonsny, assument un tout autre visage le dimanche matin avec le marché du Midi. Ce marché, qui a la réputation d'être le plus grand de Belgique et le troisième d'Europe, a été récemment réduit en emprise, suite aux travaux du métro 3 situés boulevard Jamar. Entièrement saint-gilloises, son organisation et gestion sont confiées à un concessionnaire externe. On y trouve principalement de l'alimentation, des vêtements mais également des plantes qui proviennent du monde entier, avec un focus pour les produits d'Orient.

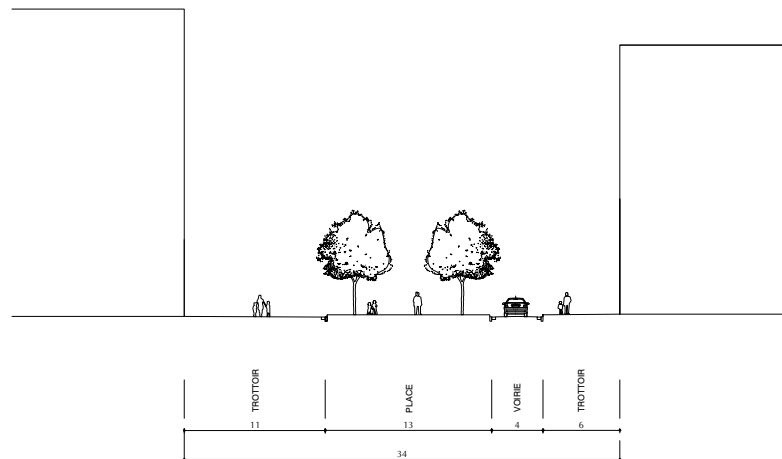
Si la commune de Saint-Gilles souligne son intérêt à en garder l'ampleur et les prix très démocratiques, des problématiques sécuritaires et d'aménagement de l'espace public se posent. En effet, le PAD dans sa version actuellement en enquête publique, réduit le marché afin de renforcer la structure paysagère du quartier.

Rue de l'Argonne



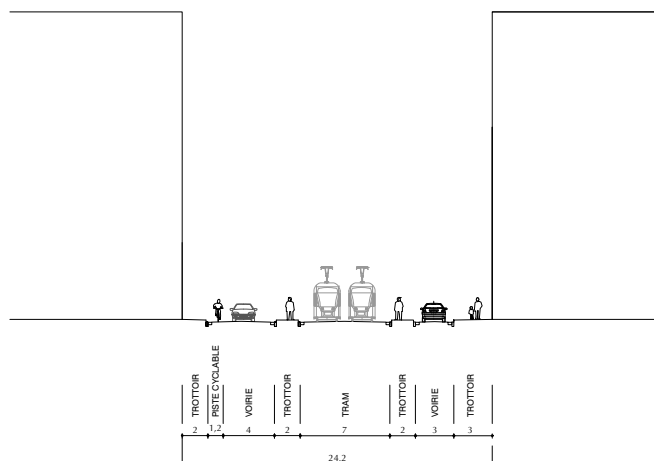
Avant la construction de la jonction ferroviaire, la rue de l'Argonne connectait Saint-Gilles à Anderlecht en longeant la façade principale de l'ancienne gare. Couverte par les voies du chemin de fer, aujourd'hui elle accueille des voies de tram et des bandes carrossables. L'ambiance est plutôt sombre et insalubre mais sa longueur est assez réduite tant qu'elle reste arpentée par piétons et cyclistes. Elle s'anime le dimanche lors du marché du Midi. Cette voirie est à l'interface entre le petit et le grand quadrilatères, traverse l'esplanade de l'Europe vers le nord et longe l'îlot triangulaire « orphelin » qui encadre l'ancienne gare et dont les rez-de-chaussée restent commerciaux et animés.

Place Victor Horta



Au nord de la gare, dans le périmètre de la commune de St Gilles, ce vaste espace public de 250 mètres par 36 mètres est cadré au sud par le bâtiment de la gare et au nord par un immeuble de bureaux du même langage architectural. Seuls les rez-de-chaussée au nord animent cette place les jours de semaine ; la façade commerciale sud donne sur une galerie intérieure avec peu d'accès vers la place. L'espace est entièrement dédié aux piétons et mobilités actives. Deux voies de service longent les bâtiments. Chaque extrémité est marquée par la présence des trémies d'entrées/sorties du parking public en sous-sol Q Park et par des stations taxis. La berme centrale est surélevée, arborée et accueille de nombreux bancs. Une fontaine circulaire est implantée au centre de l'espace. Le revêtement de l'ensemble est en pavés de pierre naturelle en dehors des voiries aux extrémités en asphalté. Une servitude de passage publique traverse le bâtiment au nord vers la rue Bara. Elle n'est cependant accessible que pendant l'ouverture du café qu'elle traverse.

Avenue Fonsny / Place de la Constitution



Longeant la gare et les infrastructures ferroviaires, cette avenue tracée dans la perspective de la flèche de l'hôtel de ville de Bruxelles est une longue percée de presque 1km.

D'une largeur de 22m, elle est bordée par des gabarits allant jusqu'à R+12. Il s'agit principalement d'une voie de transit où cohabitent un site propre pour les trams et bus au centre et 2 voies de circulation bordées de stationnements longitudinaux. Les immeubles de bureaux s'adressent sur le trottoir sud-est jusqu'à la rue Joseph Claes avant de succéder à un tissu bruxellois plus classique. Sur le trottoir nord-ouest s'adressent, l'entrée de la gare, l'ancien tri-postal, le futur siège de la SNCB et plus au nord les quadrilatères aujourd'hui sans affectation. Le square Marcel Broodthaers crée une respiration face à l'entrée de la gare sans pour autant offrir une réelle qualité d'usage. Au nord, face aux quadrilatères, l'avenue est bordée par une double rangée d'arbres, un mail piéton puis un parking. Les plantations, principalement des arbres de haute tige, ne sont pas toujours en bon état. Sur l'ensemble du linéaire, les conflits en termes de mobilité sont nombreux. Aucun aménagement n'existe pour le dépose minute des voyageurs en train.

Place Bara

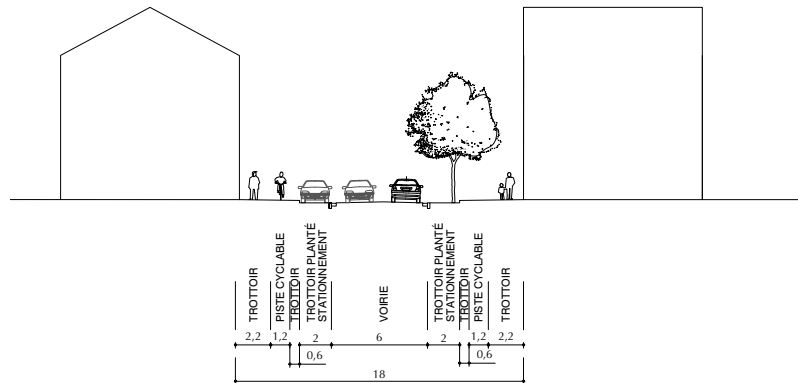


Au nord de la gare, à cheval entre les communes de St Gilles et Anderlecht, cette place de 2.500 m² est un espace peu défini, son dernier réaménagement date de 1998. Fortement marquée par la place du trafic routier, l'esplanade piétonne est entourée de voiries, voire occupée par du stationnement non autorisé.

La lisibilité des parcours pour l'ensemble des usagers est complexe, créant un grand manque de lisibilité des traversées piétonnes notamment en direction de la gare.

Seulement bordé d'arbres sur un côté, l'espace central, totalement minéral est peu accueillant et offre peu d'usages en dehors de quelques bancs. Il est actuellement occupé pour le chantier de la ligne de Métro 3.

Rue Bara

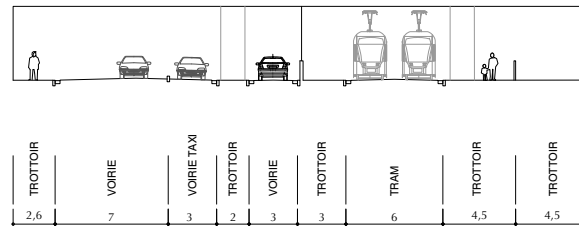


Parallèle à la voie de chemin de fer au nord-ouest de la gare, côté commune d'Anderlecht, cet axe fait presque 1km. Voirie d'échelle régionale elle lie spatialement le boulevard Industriel à la Petite Ceinture. A double sens de la rue de la Petite Ceinture à la rue de l'Instruction, elle est aujourd'hui à sens unique vers la rue des Deux Gares. Du stationnement longitudinal borde la voirie sur toute sa longueur. Elle donc est constituée de 3 profils différents, 18 mètres de large de la Petite Ceinture à la gare, 30,5 mètres de large au droit de la gare, intégrant une contre allée pour les taxis et 18 mètres jusqu'à la rue des Deux Gares intégrant une piste cyclable en sens unique sur chaque trottoir. Elle est plantée d'un double alignement d'arbres (Gleditsia).

La complexité et le mauvais aménagement des carrefours laissent les usagers faibles en position de danger pour les traversées.

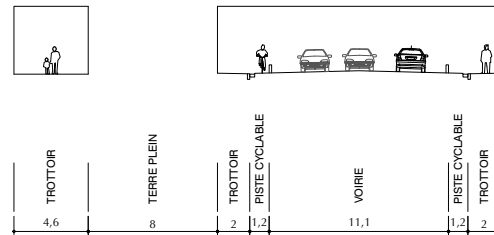
Cet espace public densément habité n'offre pas d'autre espace d'usage que les circulations, seul un petit square au nord connecte la rue Bara à la rue Grisar.

Rue couverte



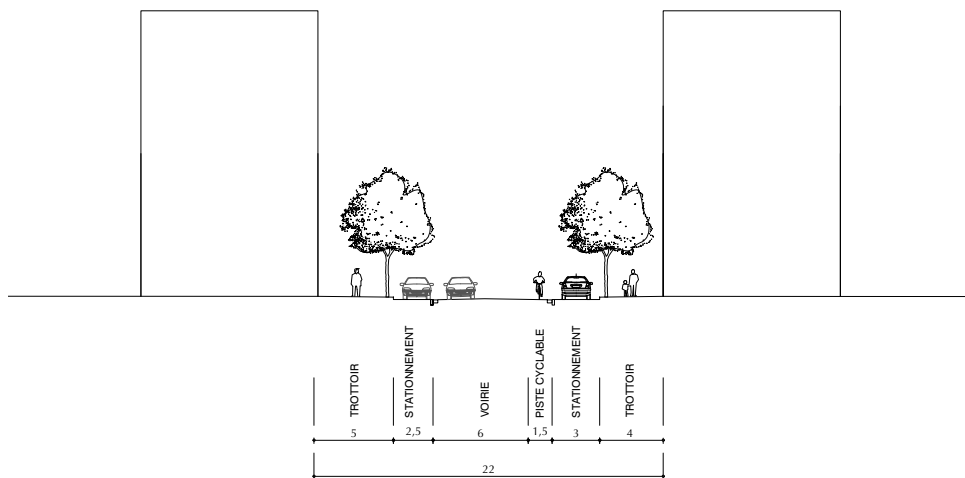
En prolongation de la rue de Russie, cet espace couvert par les voies du chemin de fer se génère lors de la construction de la nouvelle jonction ferroviaire. La rue couverte est une des interfaces de la gare avec le réseau structurant de transports en commun (tram et bus), elle accueille aussi une station de taxi. Elle présente une ambiance très animée pendant toute la journée, mais elle est saturée par le bruit et l'odeur des gaz d'échappement. Autre que par les usagers de transports en commun, elle est aussi occupée généralement par un groupe de sans-abris. La rue couverte est l'interface de la gare avec le grand quadrilatère, bâtiment vide mais avec des façades activables.

Tunnel des Vétérinaires



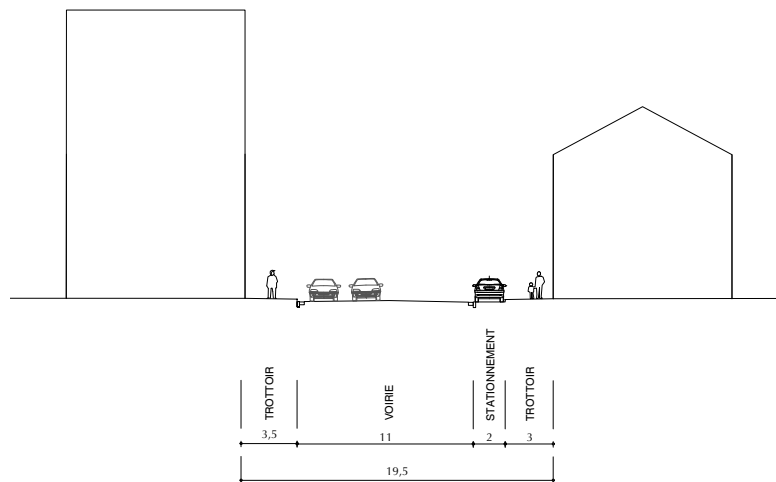
Rue des Vétérinaires/rue Verhaegen est le seul axe routier transversal à la gare du périmètre CRU7 après le boulevard du Midi. Le tunnel supporte un trafic provenant de la sortie « Bruxelles centre » du ring. Très peu illuminé et saturé de voitures, ce tunnel est un lieu désagréable mais nécessaire pour les piétons et cyclistes. Un tunnel dédié aux modes doux est aménagé parallèlement au tunnel routier mais il a été fermé pour des problèmes de sécurité.

Rue de France



Parallèle à la rue Bara et aux voies de chemin de fer, au nord-ouest de la gare, cette voirie longeant presque la voie ferrée est une voie secondaire reliant la rue Bara et la rue des Vétérinaires. Elle est principalement utilisée pour la desserte de la gare, avec les usagers des transports en commun et internationaux. L'aménagement de l'entrée de la gare est très complexe et donc peu lisible pour les différents usagers. Lors des arrivées des trains internationaux, la foule de voyageurs qui investit l'espace crée de nombreux conflits tels que des altercations entre taxis. Ces événements peuvent conduire à des remontées de files pouvant bloquer le carrefour avec la rue des Vétérinaires. Les 4 à 5 places de stationnement réservées aux bus internationaux ne sont pas suffisantes au regard du nombre de véhicules qui organisent l'embarquement et le débarquement de leurs passagers. Certains bus sont contraints à se stationner plus loin dans le quartier des Deux Gares. Cette voie à double sens est bordée d'une double rangée d'arbres et une piste cyclable à sens unique est dessinée en voirie.

Rue des Deux Gares



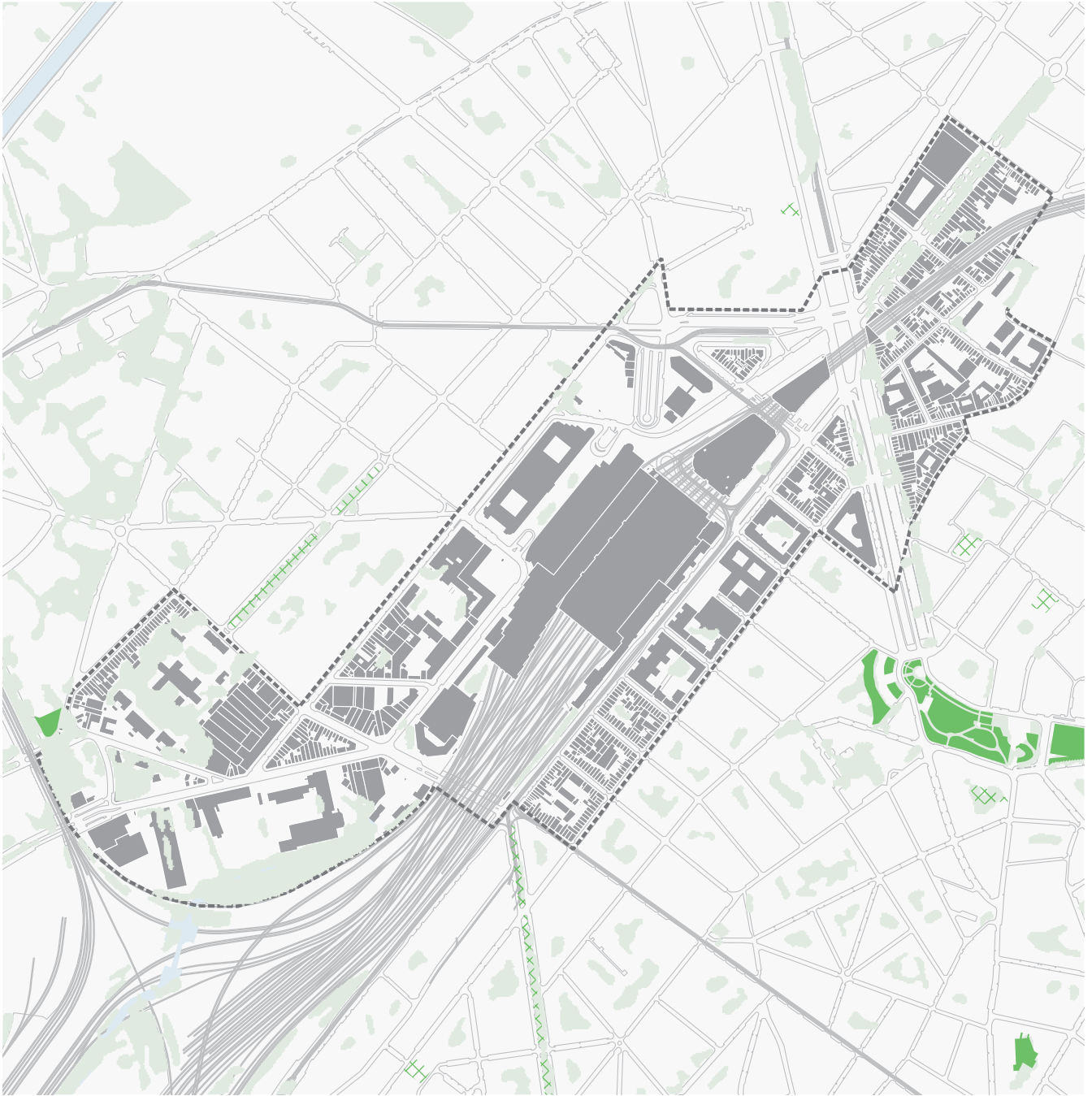
Au sud-ouest de la gare, sur la commune d'Anderslecht, cette voie d'accès depuis la périphérie est longue de 500m. Elle supporte un trafic dense. Elle est parallèle à un bras ouvert de la Senne dont elle est séparée par des îlots bâtis. Cette voie de deux fois deux bandes de circulation, non plantée et sans piste cyclable est peu favorable au déplacement en modes actifs malgré des largeurs de trottoirs généreuses. Les carrefours sont dangereux et plus particulièrement ceux de la rue des Vétérinaires et de la rue Bara, qui sont très peu lisibles. Au sud, elle s'élargit pour passer en tunnel sous les voies ferrées. Cette rue est bordée par des gabarits bâtis hétérogènes ; entre îlots bruxellois denses, ensembles de bureaux et de bâtiments industriels. Il y a peu d'animation si ce n'est quelques cafés.

Résumé thématique






- › La perception du cadre de vie du quartier autour de la gare est en général négative.
- › Les espaces sont fortement minéralisés, le bruit est un élément très présent.
- › Le manque d'espaces verts accessibles au public et la présence végétale reste un enjeu de transformation majeur. L'îlot des Deux Gares est le seul disposant d'un espace vert important, mais qui n'est pas accessible.
- › Les voiries sont aménagées principalement pour l'automobile et les transports en commun, sans aucun traitement paysager, l'espace est peu accueillant pour la mobilité douce. Les conflits d'usages entre les différents utilisateurs sont fréquents.
- › Des dynamiques importantes de transformation à proximité du secteur d'étude mais les connexions pour les modes actifs entre quartiers ne sont pas fluides et les tunnels sont vécus comme des espaces dangereux et insalubres.
- › La Senne et l'esplanade de l'Europe sont des lieux stratégiques de recomposition urbaine et d'amélioration du cadre de vie.
- › Comme on va le voir dans le chapitre Environnement, le périmètre est soumis à de multiples pollutions urbaines (bruit, qualité de l'air, pollution des sols par endroit...). Ces pollutions peuvent avoir un impact sur la santé des habitants et usagers du périmètre.

Analyse synthétique du RIE

- › Le cadre de vie de la zone CRU 7 est peu qualitatif. Il est primordial d'augmenter les espaces verts publics et de diminuer les nuisances afin de créer un cadre de vie agréable. (E)
- › Réaménagement de l'îlot des Deux gares : pousser vers un parc qualitatif le long de la Senne (O)
- › Prévoir des espaces publics plus verts et accueillants (E)
- › Le réaménagement des différents espaces publics doit se faire de telle sorte que plus de liens qualitatifs se créent entre les différentes zones et que le paysage urbain devienne plus agréable (E)

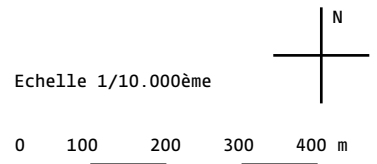


ESPACE NON-BÂTI

-  Bâti zone CRU
-  Bâti hors zone CRU
-  Espaces verts publics
-  Espaces publics arborés
-  Autres espaces perméables

Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.
Bruxelles Environnement © 2021



2.12 ENVIRONNEMENT

La Senne coule à ciel ouvert dans le périmètre. Dans la continuité de la nouvelle affectation en zone de parc proposée dans le PAD Midi, cela apparaît comme un élément à valoriser étant donné le manque d'espaces verts dans ce quartier ultra-urbain.

Espace bâti et espace non-bâti

Un tissu densément bâti

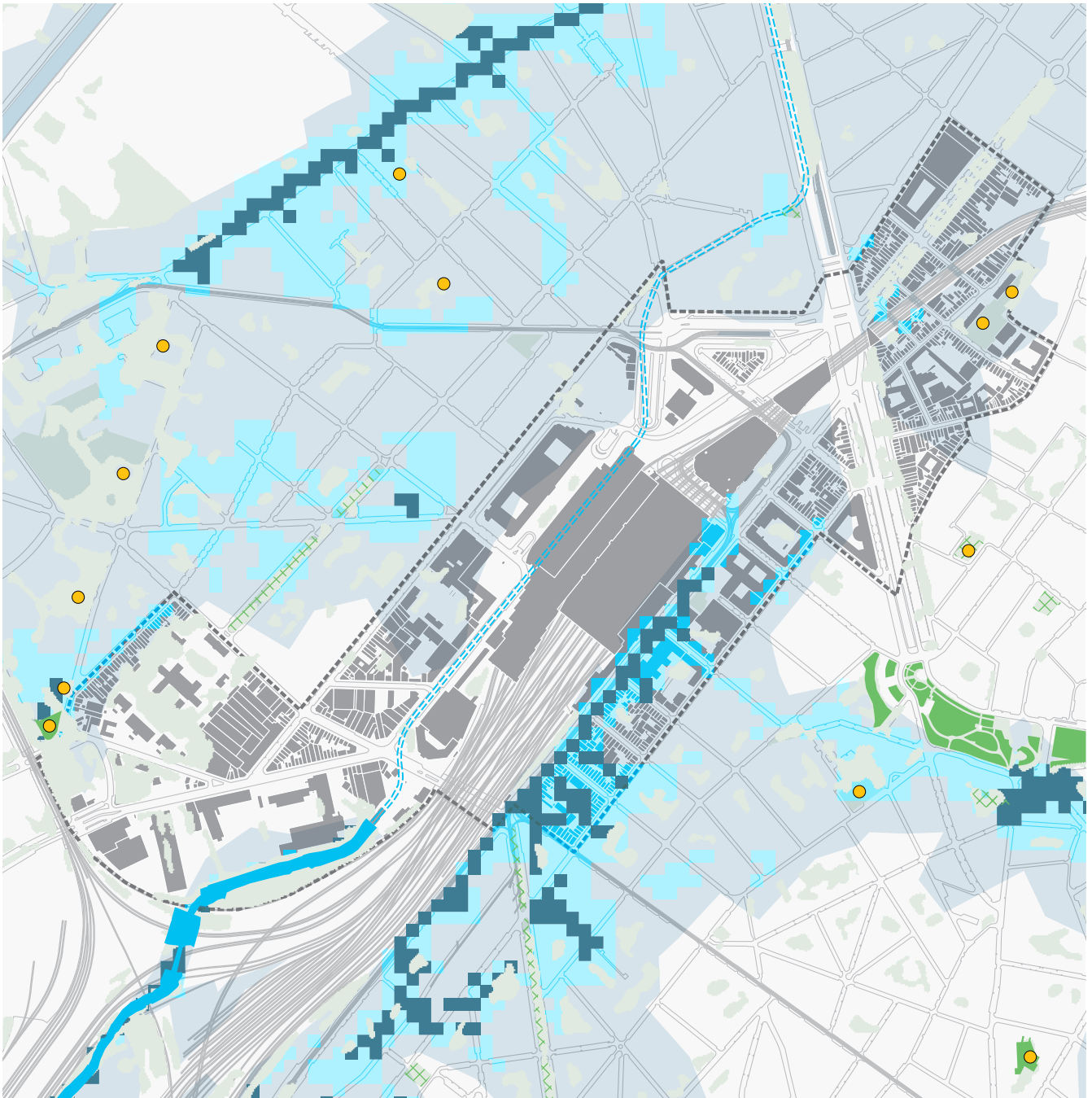
Hormis l'infrastructure ferroviaire, le périmètre du CRU7 est plus ou moins entièrement bâti. On atteint un rapport entre la superficie des parcelles et l'emprise au sol des bâtiments de 69%, ce qui est tout à fait considérable (48 % à échelle régionale). Pour 828 parcelles représentant 466.929 m², on a 982 bâtiments qui totalisent une emprise au sol de 322.153 m².

Les quelques intérieurs d'îlots et espaces ouverts représentent donc 144.776 m² soit 18,45 % de l'ensemble des 784.739 m² du périmètre. Notons que l'essentiel de ces 144.776 m² de parties non bâties sont dans les intérieurs d'îlots et non dans les espaces ouverts publics. Par ailleurs, quelques îlots peuvent être considérés comme critiques du point de vue de l'occupation du sol, puisque les parcelles y sont bâties à +/- 100 %. On pense par exemple aux îlots se trouvant entre la rue de Mérode, l'avenue Fonsny et les îlots bruxellois.









Et quelques îlots plus ouverts

En se déplaçant dans le sud du périmètre, on note la présence d'îlots un peu plus ouverts : l'îlot France-Bara, l'îlot de l'école des Vétérinaires et enfin l'îlot des Deux Gares. Si les caractéristiques d'aménagement sont différentes sur ces trois îlots, un élément les lie, il s'agit d'îlots non accessibles au public.

Dans l'état actuel, c'est particulièrement dommageable concernant l'îlot des Deux Gares dans lequel la Senne coule à ciel ouvert.

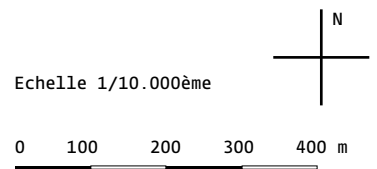


MAILLAGE VERT, BLEU ET JEUX

- | | |
|---|--|
|  Espaces verts publics et/ou arborés |  Aléa inondation faible |
|  Autres espaces perméables |  Aléa inondation moyen |
|  Senne à ciel ouvert |  Aléa inondation élevé |
|  Senne couverte |  Aire de jeu(x) |

Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Environnement © 2021



Maillage vert, bleu et jeux

Maillage vert et bleu

Comme vu précédemment, le quartier présente globalement un grand niveau de carence en espaces verts. Outre quelques intérieurs d'îlots verdurisés, on note surtout la bande végétalisée au sud du périmètre qui s'étend le long du tracé de la Senne. Dans cette partie du périmètre, celle-ci coule à ciel ouvert.

Dans le Plan Nature de Bruxelles Environnement cette bande fait l'objet de nombreux projets à initier pour le renforcement des continuités bleues dans la Région.

Dans la continuité des objectifs du PRDD, il s'agit d'utiliser le lit existant de la Senne pour soutenir une longue séquence allant depuis la rue des Vétérinaires pour rejoindre le boulevard International et plus loin le tracé du canal ainsi que la Promenade Verte. L'impact d'une telle pénétration verte et bleue dans le tissu urbain pourrait avoir des conséquences très positives pour le quartier et le reconnecter ainsi à un maillage régional.

L'absence de potentiels d'interventions en intérieurs d'îlots, ou de disponibilités foncières (pour de véritables aménagements verts), oriente les actions à mener vers des stratégies de végétalisations des espaces publics : voiries et trottoirs, végétalisation des façades, ainsi que des stratégies de débitumisation là où c'est possible, afin de retrouver des poches de verdure ponctuelle. Notons également que la topographie naturelle et la situation en fond de vallée soumettent le bas de Saint-Gilles à des aléas inondations élevés.

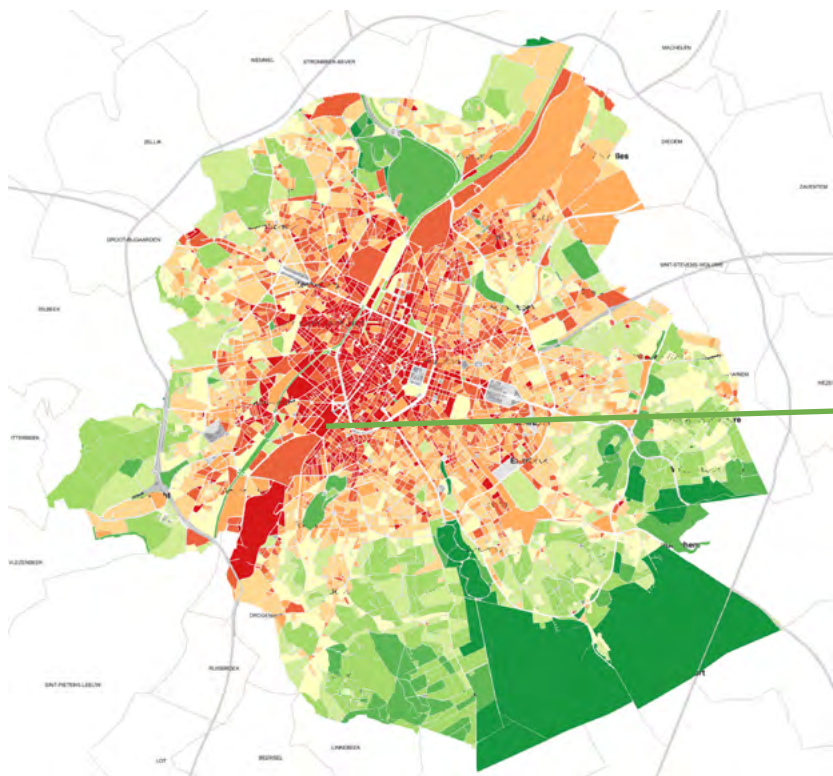
Maillage jeux

Concernant le maillage jeux, le constat est simple, à l'exception du terrain de foot de l'ensemble de logement de la Querelle, aucune plaine, aire ou zone de jeu(x) n'est à référencer dans le périmètre du CRU 7. Plus qu'une carence, il s'agit là d'une vraie problématique.



- Zones centrales
- Zones de développement
- Zones de liaison
- Continuité verte (PRDD)

Réseau écologique de la RBC
Credits : Bruxelles Environnement



- | | |
|---|---|
| 0 - 0,1 | 0,4 - 0,5 |
| 0,1 - 0,2 | 0,5 - 0,6 |
| 0,2 - 0,3 | 0,6 - 0,7 |
| 0,3 - 0,4 | 0,7 - 0,8 |
| | 0,8 - 0,9 |

CBS +
Credits : Bruxelles Environnement

Réseau écologique et CBS

Réseau écologique de la RBC

Le réseau écologique bruxellois est un ensemble cohérent de sites (semi-)naturels sur le territoire régional. Ces zones doivent contribuer de manière active à la protection et la conservation de la biodiversité.

Le périmètre du CRU 7 est marqué par trois éléments importants :

- › d'une part, la zone de développement présente notamment dans l'îlot des Deux Gares, là où la Senne coule à ciel ouvert ;
- › d'autre part, l'absence de zones centrales ou zones de liaisons dans l'ensemble du périmètre du CRU 7 ;
- › enfin, l'absence de continuités vertes inscrites au PRDD

Le réseau écologique est donc pauvre dans le périmètre du CRU 7 avec une poche de développement qu'il convient de mettre en avant (l'îlot des Deux Gares).

L'indicateur CBS

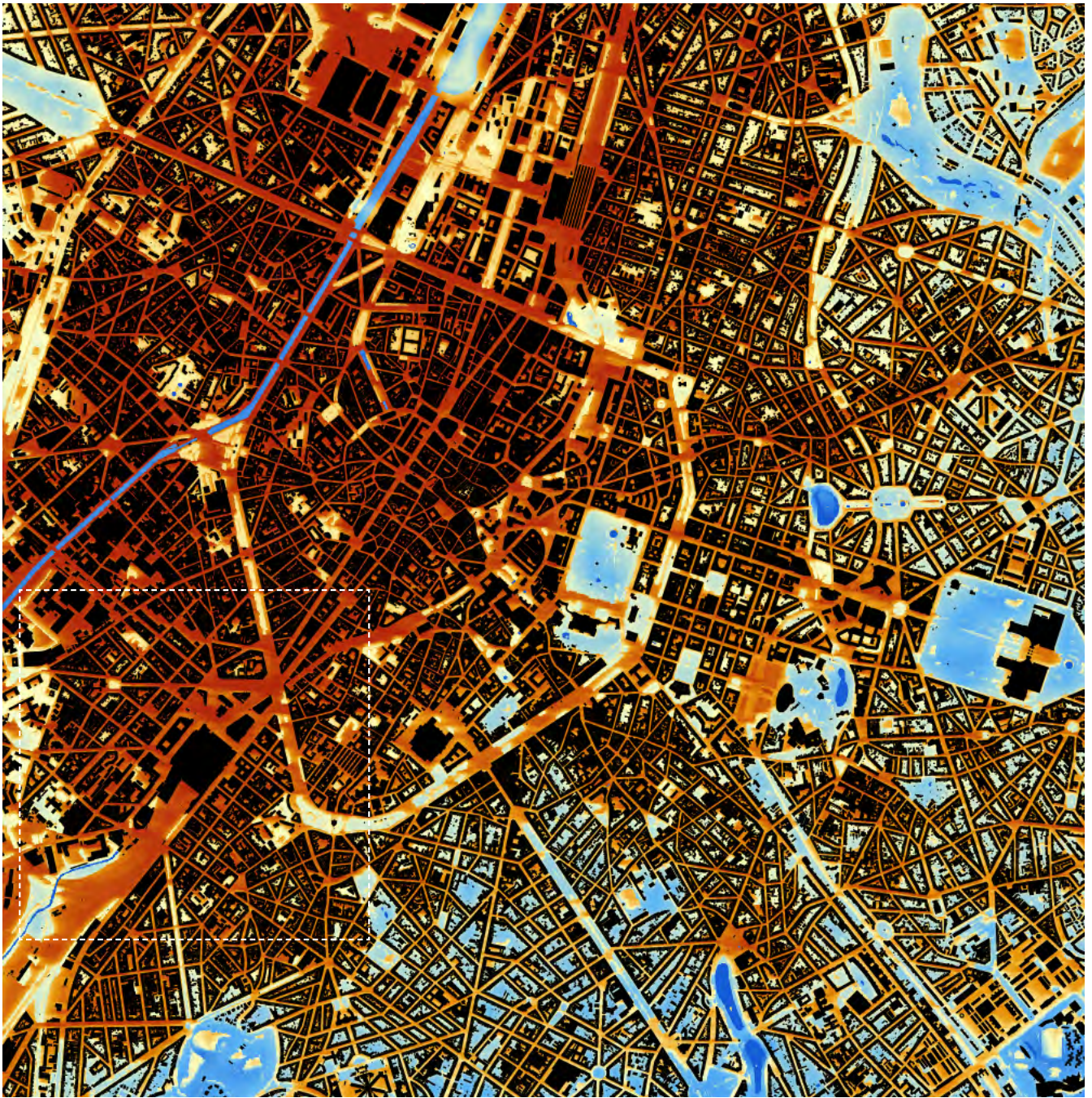
L'indicateur CBS permet de visualiser le taux de végétalisation des îlots. Sans surprise, à échelle régionale, les îlots du centre et de l'ouest sont beaucoup moins verdurisés que ceux de la deuxième couronne de l'est de la Région.

Dans l'ensemble du croissant pauvre, le CBS ne dépasse nulle part la barre de 0,5.

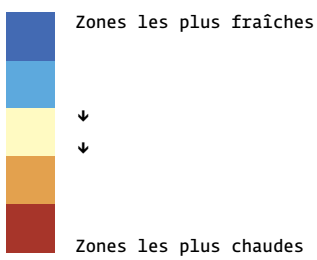
Dans le périmètre du CRU 7, ce constat se vérifie. L'ensemble des îlots du périmètre sont sous la barre des 0,3. Y compris l'îlot des Deux Gares (0,18).

La conclusion est simple, l'ensemble des îlots du périmètre sont (trop) peu végétalisés. C'est notamment le cas de l'îlot centrale qui accueille la gare et les espaces publics alentours. Ceux-ci semblent trop minéralisés (place Victor Horta, esplanade de l'Europe).

Sur ce point, il est nécessaire d'être vigilant sur un possible déploiement important de la végétation dans cette partie de la ville. Les réseaux sous-terrains jouent un rôle important quant à la capacité des espaces publics à accueillir des arbres hautes tiges par exemple.

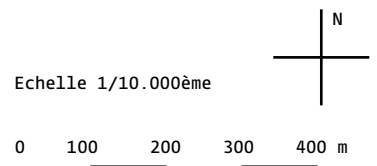


ÎLOT DE FRAÎCHEUR



Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.
Bruxelles Environnement © 2021



Ilot de fraîcheur

Général

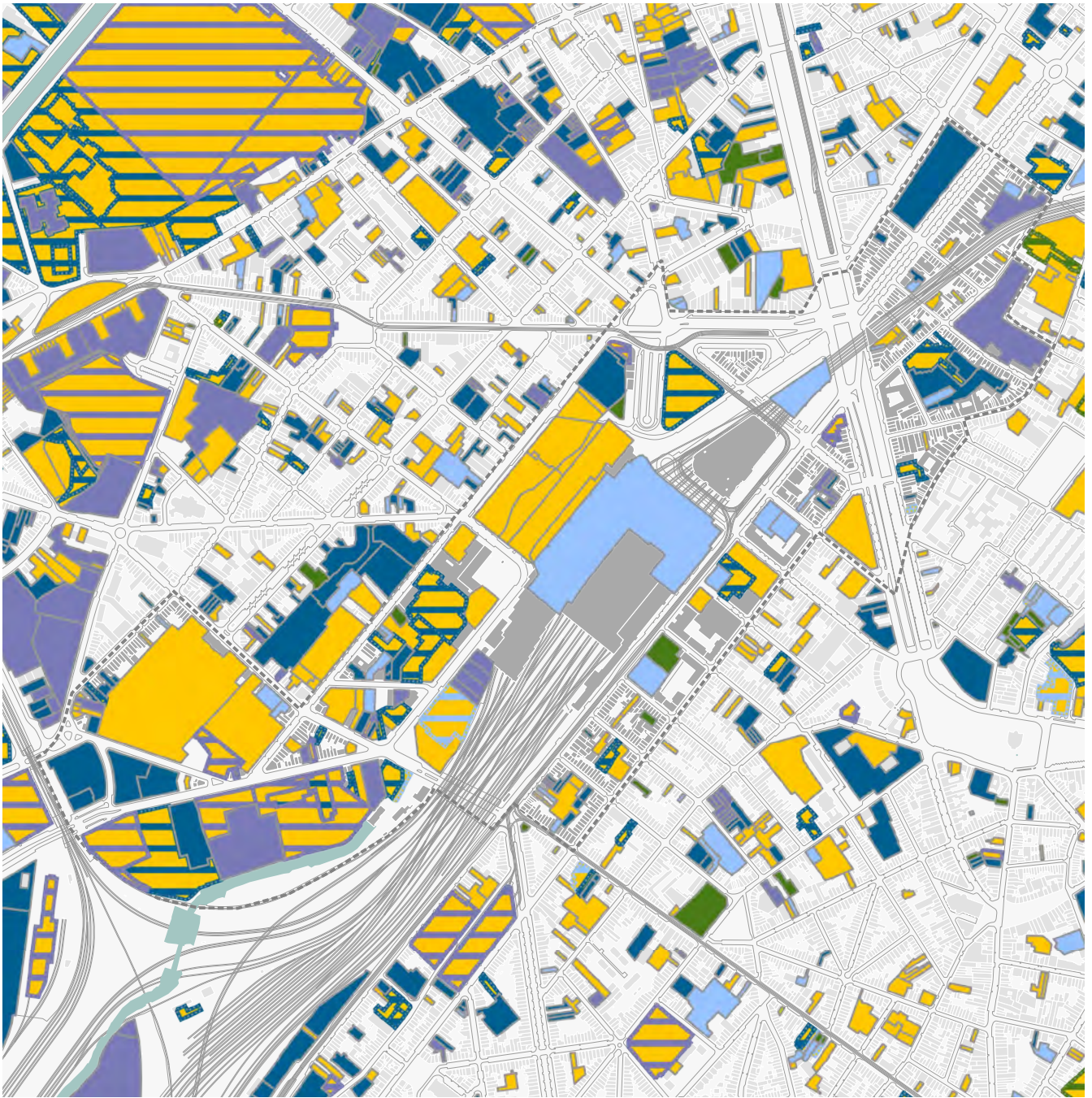
Une étude commandée par Bruxelles Environnement en 2018 dévoile une cartographie des îlots de fraîcheur à Bruxelles. L'idée est de localiser les zones les plus fraîches en cas de fortes chaleurs et mettre en évidence les zones les plus à risque, où des actions concrètes peuvent être mises en œuvre prioritairement.

Quand la chaleur s'abat sur la ville, l'ambiance peut vite y devenir étouffante, avec de plus, son lot de conséquences sur l'environnement et la santé. Suite au réchauffement climatique, les épisodes de forte chaleur sont susceptibles de devenir plus fréquents, plus longs et plus intenses. Les vagues de chaleur telles que celles de 2003 et 2006, pourraient devenir la norme dans les décennies à venir. Par ailleurs, plus qu'à d'autres endroits, les villes sont sujettes aux vagues de chaleur : un phénomène dû à l'effet « îlot de chaleur urbain ».






Les résultats de l'étude montrent que les températures de l'air sont plus élevées de 3°C en moyenne au centre de la région qu'à ses alentours ruraux en été. En particulier, ce sont les températures minimales nocturnes qui sont plus élevées, avec des effets néfastes sur le sommeil et la santé des habitants. Il y a en moyenne 3 fois plus de périodes de fortes chaleurs dans le centre de Bruxelles qu'en zone rurale.

Dans le périmètre du CRU 7

Dans le périmètre du CRU 7 et dans les quartiers alentours, la situation est claire. Seul l'îlot des Deux Gares et la partie de ville où la Senne coule à ciel ouvert sont repris en zone fraîche.

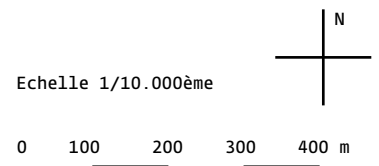


ETAT DU SOL

-  **Catégorie 0** (Parcelles potentiellement polluées)
-  **Catégorie 1** (Parcelles non-polluées)
-  **Catégorie 2** (Parcelles légèrement polluées)
-  **Catégorie 3** (Parcelles polluées sans risque)
-  **Catégorie 4** (Parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement)

Sources

Brussels Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.R.B.
Bruxelles Environnement © 2021



Etat du sol

Général

La carte de l'état des sols de la Région est éditée très régulièrement par les services de Bruxelles Environnement.

Sur le site web de Bruxelles Environnement :

« La carte de l'état du sol reprend toutes les parcelles cadastrales validées et celles pour lesquelles Bruxelles Environnement possède des informations vérifiées en lien avec la qualité du sol.

Chaque parcelle inscrite à l'inventaire de l'état du sol relève d'une catégorie, qui tient compte des résultats des éventuels études et travaux de traitement de la pollution du sol qui y ont été réalisés. »

Nombreuses parcelles sont à surveiller dans le périmètre du CRU 7. Certaines de ces parcelles présentent des superficies importantes. La cartographie ci-jointe servira de base pour signaler des situations problématiques sur telle ou telle parcelle retenue pour le montage d'une opération dans le programme.

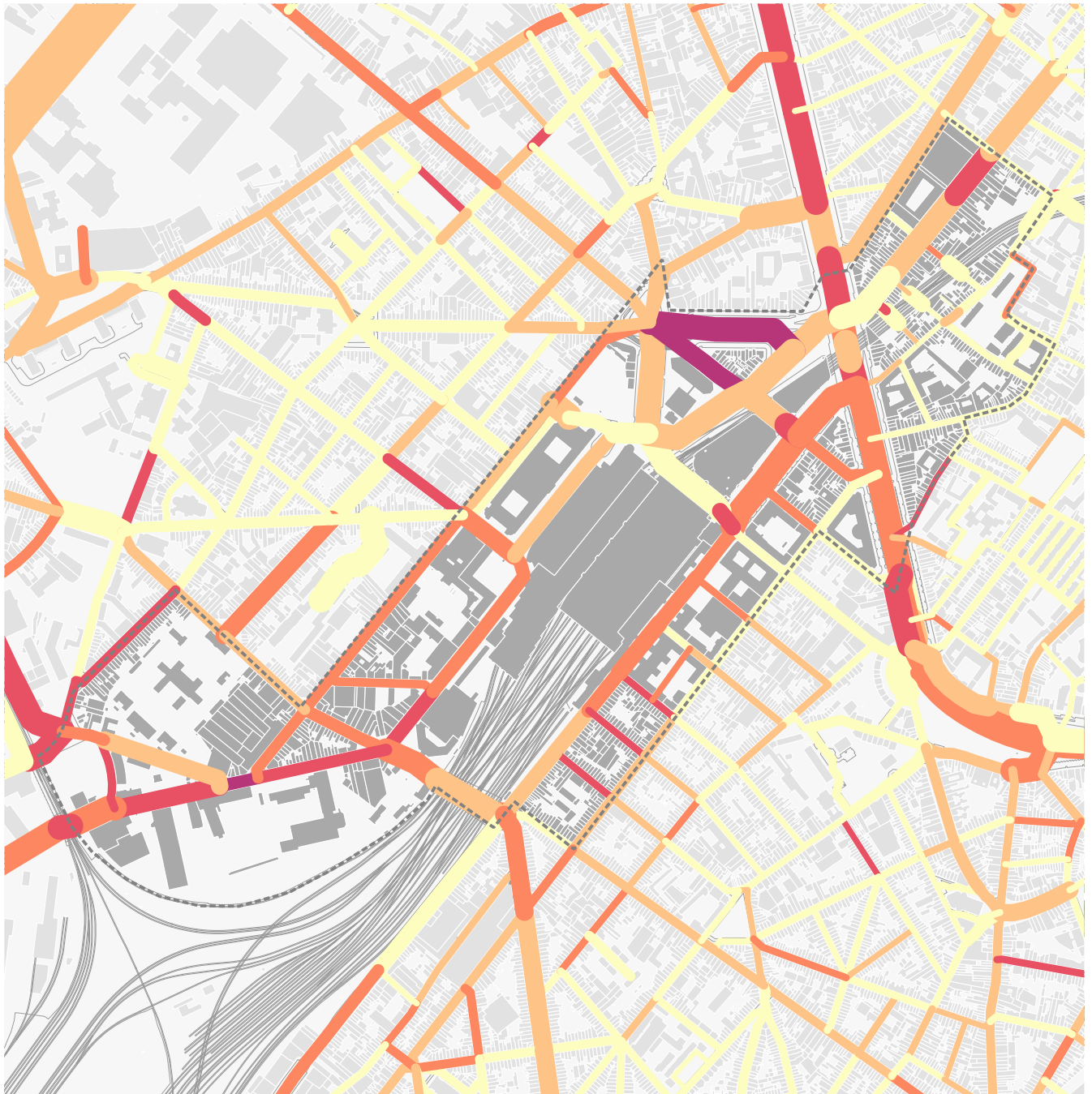
Stratégie 'Good Soil'

Depuis quelques années, BE développe une nouvelle stratégie de gestion des sols.

La stratégie 'Good Soil', que BE veut généraliser à l'ensemble des initiatives et projets en RBC, consiste à considérer le sol, non pas uniquement comme une entité polluée mais également comme une entité nécessaire à 4 fonctions positives pour une gestion durable des sols :

- › l'agriculture urbaine ;
- › la biodiversité ;
- › la gestion des eaux pluviales ;
- › l'économie circulaire.

Ces 4 fonctions rendent d'autres services aux bruxellois notamment pour les aspects récréatifs, la protection contre l'érosion et la compaction, les puits de carbone, les îlots de fraîcheur...



POLLUTION DE L'AIR

< 2 µg/m³

2 - 3 µg/m³

3 - 4 µg/m³

4 - 5 µg/m³

5 - 6 µg/m³

6 - 7 µg/m³

7 - 8 µg/m³

8 - 9 µg/m³

> 9 µg/m³

Sources

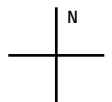
Brussels Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.R.B.

Bruxelles Environnement © 2021

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



Pollution de l'air

Général

Dans le contexte urbain, le black carbon constitue une sous-classification des particules fines dont la pertinence est remarquable. Le black carbon regroupe, comme son nom l'indique, toutes les particules formées de carbone, et 'noires', c'est-à-dire absorbant fortement la lumière.

La caractéristique principale du black carbon est qu'il s'agit d'un polluant particulaire fortement lié aux processus de combustion. C'est la raison pour laquelle on l'identifie souvent à la 'suie'. En environnement urbain, le black carbon est ainsi un excellent indicateur du trafic routier (combustion dans les moteurs des véhicules), ainsi que du chauffage (selon la période de l'année). Il se retrouve dans les processus de combustion industriels bien que ce secteur soit tout à fait marginal à Bruxelles et dans le périmètre.

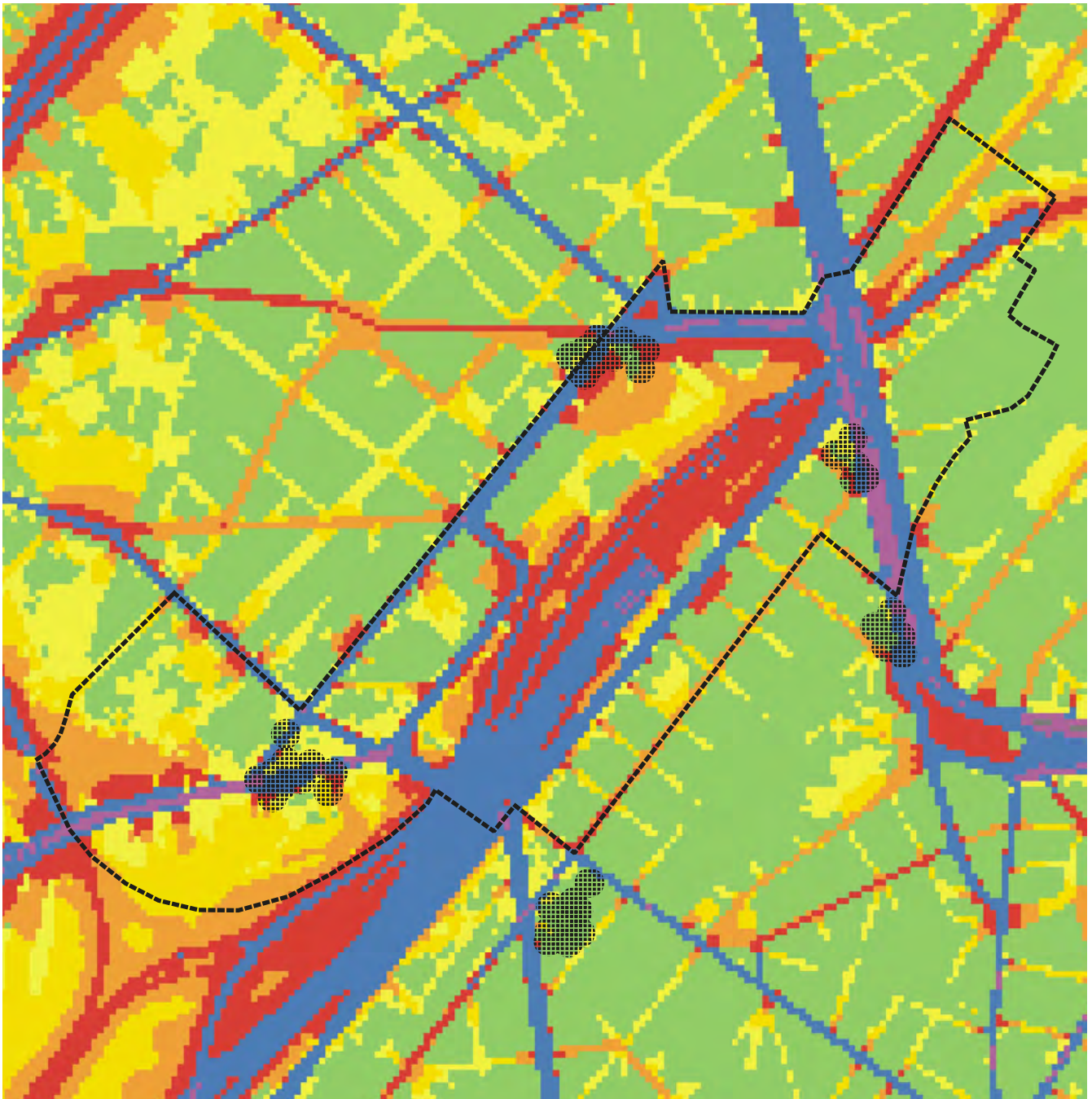
Dans le périmètre du CRU 7

Au sein du périmètre, on voit que les axes majeurs sont notoirement impactés par des concentrations moyennes de black carbon importantes aux heures de pointe.

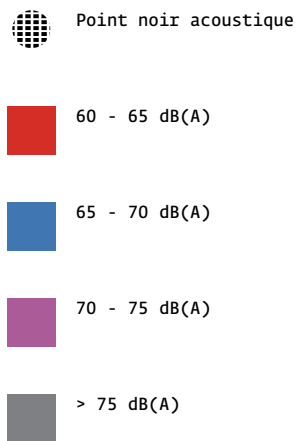
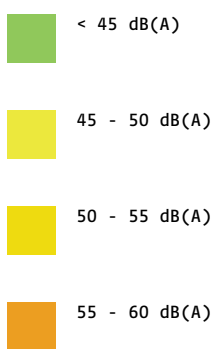
Dans la situation pré-chantier du métro 3, le boulevard Jamar est l'un des axes les plus soumis à une pollution de l'air à échelle de la RBC avec une concentration de black carbon montant à 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ailleurs dans le périmètre, tous les axes structurants et accueillant un trafic important présentent des concentrations élevées de black carbon. L'avenue Fonsny, l'avenue du Roi, l'avenue des Vétérinaires, la rue de France, la rue Bara présentent ainsi des concentrations moyennes de black carbon au-delà des 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Un point de vigilance est nécessaire concernant les concentrations étonnamment peu élevées dans les tunnels sous voies.

Dans le contexte actuel, où le périmètre du CRU 7 est soumis à une présence automobile importante avec notamment un trafic de transit omniprésent, la pollution de l'air est donc élevée.

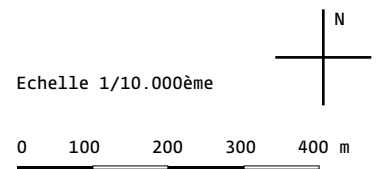


POLLUTION SONORE



Sources

Brussels Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.R.B.
 Bruxelles Environnement © 2021



Pollution sonore

Niveau moyen annuel du bruit multi-exposition

On l'a dit, beaucoup de voiries régionales d'importance sont présentes dans le périmètre. Sur ces voiries, le trafic automobile est important. On pense à l'avenue Fonsny, à l'avenue du Roi, à la Petite Ceinture et à la rue Bara. Le niveau sonore va de paire. La carte du niveau moyen annuel du bruit multi-exposition montre bien l'importance des décibels générés par le trafic automobile sur ces voiries. De même, il faut ajouter ici le niveau sonore généré par les infrastructures ferroviaires.

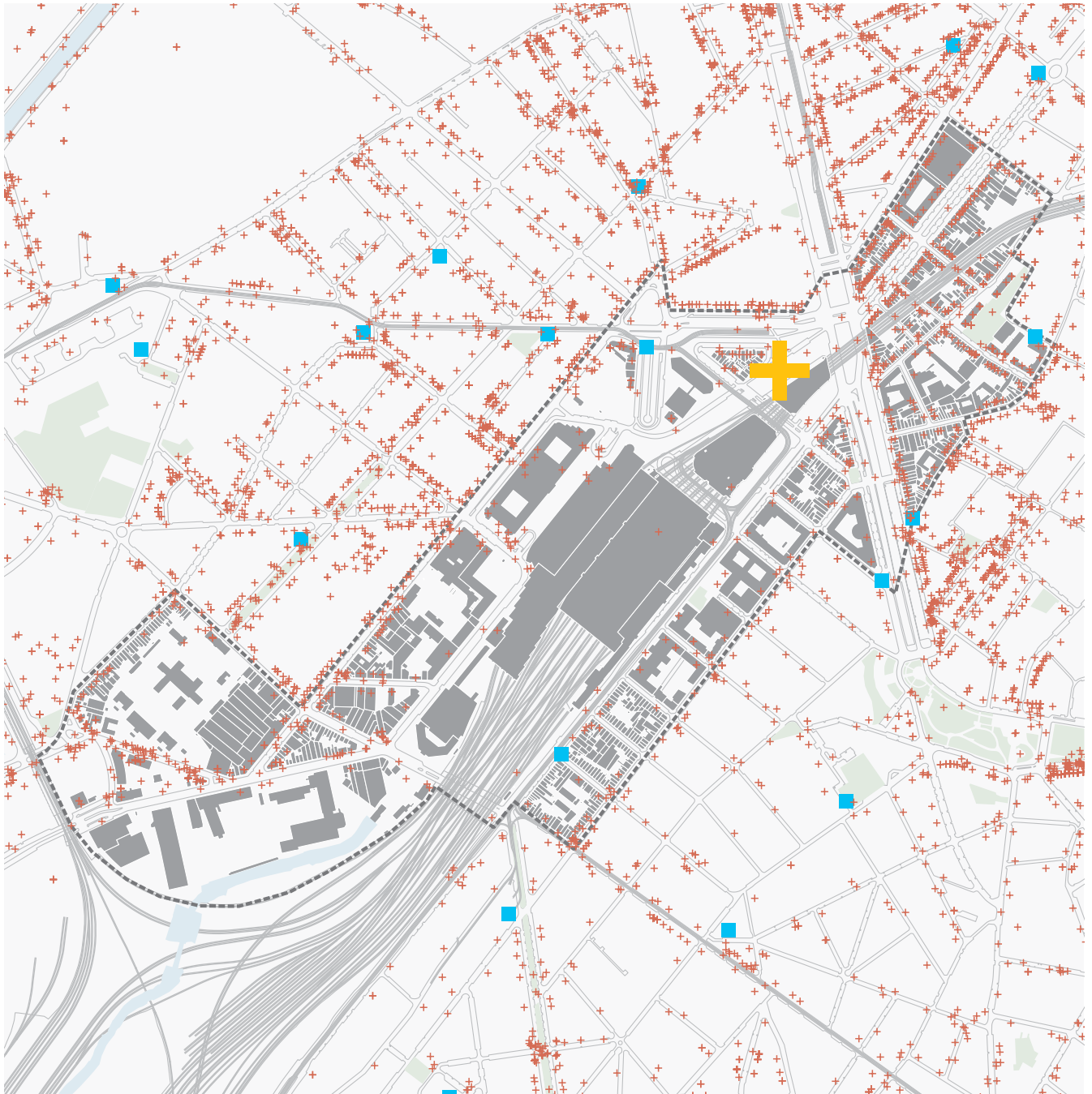
Points noirs acoustiques

Les points noirs acoustiques correspondent à des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit. La situation sonore y est perçue comme gênante.

Dans l'ensemble du périmètre, on note cinq poches identifiées comme points noirs acoustiques par Bruxelles Environnement :

- › le carrefour de la rue Bara et de la rue de Fiennes (situation pré-chantier du métro 3) ;
- › le carrefour de l'avenue Fonsny et l'avenue de la Porte de Hal ;
- › le carrefour entre la rue de Russie et l'avenue de la Porte de Hal ;
- › le carrefour entre l'avenue de Roi et la rue de Mérode.
- › le carrefour de la rue des Deux Gares et la rue Bara

A tous ces carrefours, on identifie des concentrations de véhicules aux heures de pointes. Enfin, dans l'ensemble du périmètre, on note des zones avec des bruits sonores annuels moyens moins importants (< 45 dB(A)). Ce sont les intérieurs des îlots. Ces zones sont à protéger.



GESTION DES DÉCHETS

+ Déchets relevés dans l'espace public (FixMyStreet 2015 -2021)

■ Bulle(s) à verre

✚ Marché du Midi

Sources

Brussels Urbis © 2021

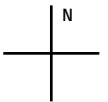
Distribution & copyright C.I.R.B.

Bruxelles Mobilité © 2021

FixMyStreet © 2021

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



Gestion des déchets

Problématique de la présence des déchets en rue

Une large partie du périmètre du CRU7 est soumise à une présence récurrente de déchets en rue. La cartographie ci-jointe met en lumière une problématique majeure avec des points d'intensité plus importants :

- › on pense notamment à la rue de Mérode où les déchets s'entassent régulièrement ;
- › la place au bout de la rue de France est les espaces alentours qui sont devenus des zones de dépôts clandestins où l'on retrouve systématiquement des déchets de toute nature et à la vue de tous ;
- › les pourtours du boulevard Jamar régulièrement jonchés de déchets.

On note la faible présence de poubelles et de bulles à verre dans l'espace public.

Marché du Midi

Le marché du Midi est le plus grand marché du pays. Se tenant tous les dimanches matins, il attire de nombreux maraîchers et acheteurs venus de toute la RBC et d'ailleurs. En fin de marché, il reste une problématique lourde avec la présence d'une quantité tout à fait significative de déchets dans l'espace public.

Manager public de zone

La situation actuelle est donc problématique et fait l'objet d'une évaluation particulière de la part de Bruxelles Propreté et ses partenaires.

Un rôle de Manager public de zone permettant un programme spécifique de gestion des déchets à l'échelle du périmètre de la Gare du Midi est en cours d'étude.

Les obstacles sont nombreux et structurels. Il s'agit néanmoins de trouver des solutions concrètes pour endiguer une situation, aujourd'hui nuisible pour le quartier.

Résumé thématique

- › Le périmètre du CRU 7 est caractérisé par un manque en espaces verts. Ce quartier accueillant de grands linéaires d'espaces publics semble trop minéralisé. L'amélioration de cette situation constitue un enjeu climatique vers une transition écologique et environnementale.
- › La présence d'un îlot accueillant la Senne à ciel ouvert est une opportunité unique pour le CRU 7. L'inscription d'une partie de l'îlot dans le PAD Midi en zone de parc (en enquête publique au moment de la rédaction de ces lignes) est un atout stratégique fort en vue d'une réappropriation de cette zone.
- › Plus qu'un parc, cet espace de promenade peut permettre de liaisonner le quartier avec un maillage vert et bleu à échelle régionale.
- › A l'exception d'une partie de l'îlot des Deux Gares, l'ensemble des îlots du périmètre sont repris comme îlot de chaleur dans la classification proposée par BE.
- › On compte une seule et unique zone de jeux dans le périmètre du CRU 7: le terrain de foot de l'ensemble de logements la Querelle, ce qui est bien trop peu. Le périmètre est clairement en carence de ce point de vue.
- › Le périmètre du CRU 7 est soumis à des pollutions urbaines multiples (air, sonore, sol).
- › La question de la gestion des déchets dans l'espace public du quartier reste un point majeur à résoudre (dépôts clandestins, déchets liés au marché du Midi, peu de poubelles ou de bulles à verre).

Analyse synthétique du RIE

Cycle de l'eau

- › Opportunité de la Senne à valoriser ;
- › Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;
- › Opportunité pour améliorer la cadre de vie des quartiers associés au développement de la nature et à l'amélioration de l'état des sols
- › Gestion des inondations par l'augmentation des surfaces perméables ou de rétention d'eau pluviale : espaces publics, toitures vertes, espaces verts, etc.
- › Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.
- › Opportunité pour intégrer les principes de gestion des eaux pluviales sur la parcelle et dans l'espace public (GIEP) en agissant sur :
 - › Les consommations d'eau des bâtiments (utilisation rationnelle, substitution par l'eau de pluie) ;
 - › La quantité d'eau rejetée (ralentissement, rétention, infiltration, restitution différée, recyclage) ;
 - › La qualité des eaux rejetées (alternatives du « tout à l'égout », qualité des eaux pluviales et usées) ;
- › Etant donné que le quartier présente des aléas d'inondation élevé à moyen, il sera nécessaire de privilégier l'infiltration et la rétention des eaux pluviales à la parcelle ;
- › Opportunité pour résoudre le problème des rejets directs vers la Senne ;
- › Opportunité pour se conformer pour tout nouveau projet au Plan de gestion de l'eau : l'augmentation de la présence de l'eau dans l'espace public est un des objectifs du Plan de gestion de l'eau. Cela profitera aux insectes et oiseaux.

Maillage vert et bleu, réseau écologique

- › Création de nouveaux espaces verts par le réaménagement des nombreux espaces publics actuellement très minéralisés et par la mise en valeur des espaces résiduels, inté-

rieurs d'îlots, toitures, façades, ... Une attention accrue est nécessaire pour la zone verdurisée autour de la Senne à ciel ouvert

- › Intérêt pour le développement d'espaces verts publics qualitatifs ;
- › Opportunité pour améliorer le cadre de vie des quartier associée au développement de la nature et de l'état des sols ;
- › Développement de la végétation au sein des espaces publics, création d'îlots fraîcheur.
- › Réalisation d'une continuité verte qualitative

Faune et flore

- › Prise en compte des espèces présentes liées au bâti.
- › Opportunité pour améliorer le CBS + de chaque parcelle retenue par le programme.
- › En effet, ces parcelles offriront des possibilités différentes pour favoriser le développement de la biodiversité.
- › Les dispositifs agrandissant les surfaces de végétation au sol, tels que jardins en pleine terre et zones humides seront à privilégier. Ensuite d'autres dispositifs comme les aires minérales perméables et toitures végétalisées pourront être pris en compte.
- › Opportunité pour rencontrer les objectifs du Plan Nature dans le cadre du développement des nouveaux projets ;
- › Prise en compte des dispositifs les plus favorables en matière de biodiversité dans le cadre des projets de réaménagement des espaces publics, de rénovation et des construction neuves (pleine terre, zones humides, toitures vertes, habitats pour la faune et la flore, espaces collectifs plantés).
- › Notons que ces dispositifs auront d'autant plus d'impact s'ils permettent d'assurer la continuité des couloirs écologiques (dispositifs de délimitation de parcelle perméables à la faune et la flore). Enfin il faudra tenir compte des connections avec d'autres stepstones (stations) du maillage vert. Afin de permettre aux espaces animales de se déplacer de l'extérieur vers l'intérieur des villes.

Îlot de fraîcheur

- › Créer plus d'îlots de fraîcheur dans la zone du CRU 7
- › Le réaménagement de nombreux espaces publics prévu dans le CRU 7 est une opportunité pour améliorer la situation

État du sol

- › Un point d'attention sera à porter à la pollution du sol dans le cadre du développement du CRU 7.
- › Aussi, les objectifs de la stratégie Good Soil devraient être intégrés dans le programme. Au lieu de seulement considérer la gestion des contaminations en polluants chimiques, cette stratégie tient compte de l'ensemble des fonctions que les sols remplissent comme les différents processus de dégradation, la biodiversité et la matière organique des sols, la gestion des eaux pluviales, l'agriculture urbaine, L'objectif de cette stratégie est d'améliorer le cadre de vie des bruxellois en préservant des sols vivants et sains.

Pour rappel, les processus du sol – qui sont appelées services écosystémiques – peuvent être classées dans 4 types de services :

- › Services d'approvisionnement comme la production d'eau potable ou la production agricole ;
- › Services de régulation comme l'absorption du carbone atmosphérique ou le rôle de tampon lors des inondations ;
- › Services culturels comme l'impact positif sur l'humain lorsqu'il fait des activités dehors ;
- › Services de soutien comme l'espace de vie le sol fournit à la faune et la flore.

Ces processus pourront être assurés au travers de plusieurs interventions qui permettront de rencontrer d'autres enjeux de manière transversale :

- › Retour à la pleine terre, désimperméabilisation des surfaces favorables à l'infiltration des eaux pluviales et à la prévention des inonda-

tions ;

- › Ouverture des ilots par la création de nouveaux espaces verts et espaces publics verdurisés accessibles ;
- › Réaménagements des abords de voiries par la plantation d'arbres favorisant l'infiltration des eaux pluviales et assurant la continuité du maillage vert et le développement de la biodiversité ;
- › Préservation et développement des jardins et des potagers.

Plus spécifiquement, le CRU 7 doit avoir un impact continuité des couloirs écologiques (dispositifs de délimitation de parcelle perméables à la faune et la flore). Enfin il faudra tenir compte des connections avec d'autres stepstones (stations) du maillage vert. Afin de permettre aux espaces animales de se déplacer de l'extérieur vers l'intérieur des villes.

Pollution de l'air

Afin de rencontrer plusieurs objectifs régionaux liés à l'amélioration de la qualité de l'air et du climat, par la diminution de la pollution de l'air. Il conviendrait de favoriser tout projet permettant le développement de l'utilisation du vélo, des transports en commun, les restrictions liées à la voiture (circulation et stationnement), la production de chaleur moins polluante, la plantation d'arbres, ...

Pollution sonore et vibratoire

La diminution du bruit lié au trafic sur les grands axes est un enjeu pour la zone du CRU 7 : diminution de la pression automobile sur certaines voiries. Cette diminution sonore peut également être positive pour les espaces publics, souvent proches des voiries bruyantes. Les projets devront rencontrer les objectifs du Plan Quiet.brussels.

Gestion des déchets & ressources

Afin d'améliorer la propreté de l'espace publique :

- › Prévoir les infrastructures nécessaires lors du réaménagement des espaces publics
- › Sensibiliser les habitants et les gens de passage

Des opportunités de réutilisation de matériaux existent dans la zone. Afin de diminuer la production de déchets lors de démolitions et rénovations de bâtiments et de voiries, des inventaires de matériaux peuvent être faits et des matériaux peuvent être réutilisés/revalorisés.

Les invendus du Marché du Midi pourraient être valorisés localement pour des initiatives sociales.

De façon générale, il y a un grand manque et donc un grand potentiel pour mettre en place des initiatives locales en matière d'économie circulaire et sociale : repair café, donnerie, magasin de deuxième main, système de bibliothèque de matériaux, Systèmes d'Echanges Locaux (SEL), Réseau d'échanges de savoirs (RES) etc.

Energie

La rénovation de la zone du CRU 7 profitera des nouvelles législations énergétiques pour transiter vers une consommation d'énergie en baisse.

2.13 CONSÉQUENCES DE LA CRISE COVID

Les conséquences de la crise sanitaire de 2020-2021 ne se sont pas faites attendre. La fragilisation des publics déjà précaires et les modifications des modes de vie (télétravail...) sont à citer parmi les impacts principaux.

L'impact sur les publics fragiles

Nous l'avons vu dans ce document, les effets de l'épidémie de COVID-19 et du confinement ne se sont pas fait attendre.

Comme souvent en temps de crise, ce sont les publics les plus fragiles qui ont subi les effets immédiats. On pense ici :

- › aux publics en errance qui ont rapidement manqué de tout. Les assistants sociaux ont d'ailleurs tiré la sonnette d'alarme dès le début du mois d'avril 2020 (début du premier confinement) ;
- › aux familles vivant dans des petits logements. Pour elles, il a été pénible (voire impossible) de respecter les mesures prises par les autorités du pays. Leurs adolescents ont alors continué à sortir et à occuper l'espace public, engendrant de nouvelles situations conflictuelles avec la police ;
- › aux personnes âgées, forcées à tenir un confinement strict pour éviter d'attraper le virus. Ces personnes se sont retrouvées encore plus isolées qu'à l'accoutumée et ont, pour certaines, été livrées à leur propre sort. Pour de nombreux seniors, cette période a été particulièrement traumatisante ;
- › aux publics précaires en général. On pense particulièrement aux personnes déjà dans des situations de chômage ou avec un emploi instable avant la crise. Elles sont nombreuses dans le périmètre et les perspectives à venir ne devraient pas être nécessairement réjouissantes.

Augmentation des prix de constructions

De manière assez inattendu, il semble que la reprise économique au niveau mondial soit si forte qu'elle déstabilise de nombreux marchés en raison d'une demande bien au-delà de l'offre disponible.

C'est le cas notamment pour l'énergie. Le prix de l'électricité et surtout du gaz ont fait des bonds spectaculaires en 2021 entraînant immédiatement l'augmentation des coûts de nombreux produits et plus particulièrement les produits de constructions (isolations, métaux, bois...).

Dans les chiffrages pour les opérations du CRU 7, cette dimension devra être prise en compte afin d'éviter de trop forts surcoûts à compenser par la suite par les pouvoirs publics.

Télétravail et changement de modèle

De manière évidente, la crise sanitaire a accéléré et amplifié des processus qui étaient déjà à l'œuvre. Le recours au télétravail a été massif et tout porte à croire que ce recours au travail à distance va se prolonger de manière structurelle, dans une proportion qui reste toutefois incertaine, induisant une diminution des besoins de superficies de bureaux. L'immeuble de bureaux sera davantage amené à abriter les tâches qui ne peuvent être effectuées à domicile ou dans des tiers-lieux.

La dimension multiprogrammatique des constructions pourra également être une réponse intéressante étant donné qu'elle induira moins de surfaces monofonctionnelles de bureaux et permettra de développer des logements complémentaires et des services à la personne par exemple (crèche, horeca, commerces...).

Cette dynamique est déjà à l'œuvre dans le quartier de la gare du Nord avec des tours dont les

affectations sont en train d'être élargies. Le projet Zin est à ce titre très intéressant puisqu'il s'agit de la réutilisation des tours I et II du WTC pour le développement d'un programme mixte. Ce programme inclut donc des bureaux, des logements et tout un ensemble de services annexes qui animeront le lieu.

Par ailleurs, notons tout de même que de nombreux publics du périmètre ne sont pas vraiment concernés par la pratique du télétravail et du changement de modèle induit.

Qu'il s'agisse des taximen, des chauffeurs de bus, des travailleurs dans le bâtiment (ils sont nombreux dans le quartier), des commerçants, des garagistes, des professeurs, des éducateurs, des travailleurs associatifs, étudiants, artistes...

Toutes ces tranches de populations sont loin du modèle du travailleur de bureau qui aurait envie de s'installer hors de la ville depuis des années et que l'avènement du télétravail aurait libéré de ces entraves.

A ce titre, il semble peu probable que le quartier change radicalement de dynamique démographique dans les années à venir.

Dans ces quartiers très denses, la demande en logements est forte et devrait le rester pour les 3 décennies à venir selon les projections de l'IBSA.

Vers un nouveau modèle d'espace public

Le rapport aux espaces publics a été particulièrement commenté à Bruxelles en général durant le confinement. Le partage actuel de l'espace, où la voiture règne en maître depuis des décennies, est fortement remis en question. En particulier dans les quartiers denses, où les conditions de logement sont complexes et où l'espace public est le seul espace de respiration. La pression sur les espaces publics existants est donc forte (piétons, étals de commerces, terrasses, etc). De nombreuses communes ont donc pris des mesures pour faire plus de place aux piétons et cyclistes. Ce regard 'sanitaire' sur l'espace public s'ajoute

à une littérature urbanistique très large, militant pour un partage plus équitable des espaces publics. Le CRU présente ici une opportunité exceptionnelle d'accompagner un changement de modèle.

Le secteur socio-culturel face à l'inconnu

Dans l'œil du cyclone, on trouve également l'ensemble du secteur culturel pour qui tout s'est arrêté du jour au lendemain. De nombreux événements ont été annulés ou décalés.

Quartier où de nombreux artistes ont établi leur QG, il est certain que l'arrêt complet des activités du début de l'année 2020 aura des conséquences sur ce secteur.

Reste à savoir quelles seront les conséquences exactes sur le temps long. Sur ce point, il est impossible de spéculer et de connaître à l'avance les effets réels de la crise du COVID-19.

Actuellement on observe un 'rattrapage' de certains événements annulés avec des doubles sessions sur la même année.

Reste que la situation a créé des files d'attente énormes dans les secteurs artistiques avec des programmations complètes pour les 2 voire 3 années à venir et des impossibilités de s'intercaler.

Ce secteur sera vraisemblablement à soutenir fortement dans les années à venir.

Un CRU en phase avec ces réalités

Le CRU arrive donc dans une période particulièrement sensible et complexe. Il pourra se positionner comme un programme d'action priorisant son champ d'intervention sur ces publics particulièrement touchés par la crise du COVID-19. Nul doute que la liste des impactés pourra s'allonger avec le temps, mais les publics susmentionnés seront certainement à soutenir dans les années à venir.

Résumé thématique

- › La crise COVID a durement impacté les publics déjà précarisés. Ceux-ci se sont retrouvés sans filet et ont directement subis les conséquences de la mise à l'arrêt de l'économie.
- › La reprise économique mondiale semble déstabiliser fortement les marchés de constructions avec une demande bien au-deçà de l'offre et une augmentation des prix induite. Le programme du CRU devra prendre en compte cette réalité économique et prévoir des financements précis pour éviter la surmobilisation de l'argent public.
- › Le télétravail va obliger les développeurs de bureaux à remettre en question le modèle traditionnel de construction et notamment l'aspect monofonctionnel bureaux de certains bâtiments.
- › Le modèle d'espace public dans les quartiers denses a fait l'objet de nombreuses remises en question durant les deux confinements de 2020. Cette dynamique, rencontrant un vif succès partout en RBC, semble avoir égrainé de nouvelles visions pour l'espace public.
- › Certains secteurs restent très perturbés par la crise sanitaire. C'est notamment le cas du secteur socio-culturel.



PARTIE 03

SCÉNARIO ZÉRO

3.1 LES PROJETS IMMOBILIERS

D'importantes transformations sont en cours autour de la Gare du Midi ; le scénario zéro rend compte du futur proche auquel il faut s'attendre. Il s'agit d'anticiper ces évolutions pour proposer des actions adaptées et accompagner la transition du quartier.

Des mutations

Évolution du cadre bâti

Un territoire stratégique comme la gare internationale de la capitale de l'Europe attire des intérêts de développements importants. Le cadre bâti et programmatique de la zone sont en train d'être transformés.

Le quartier sera très probablement en forte mutation dans les prochaines années.

Les multiples projets en cours ou à l'étude peuvent être regroupés en cinq ensembles :

1_les opérations liées à la vente des sites SNCB et construction du nouveau siège social sur l'avenue Fonsny ;

2_les opérations immobilières autour de l'esplanade de l'Europe ;

3_les opérations sur l'îlot des Deux Gares ;

4_les opérations le long de la rue Kuborn ;

5_les petites opérations de rénovation urbaine.

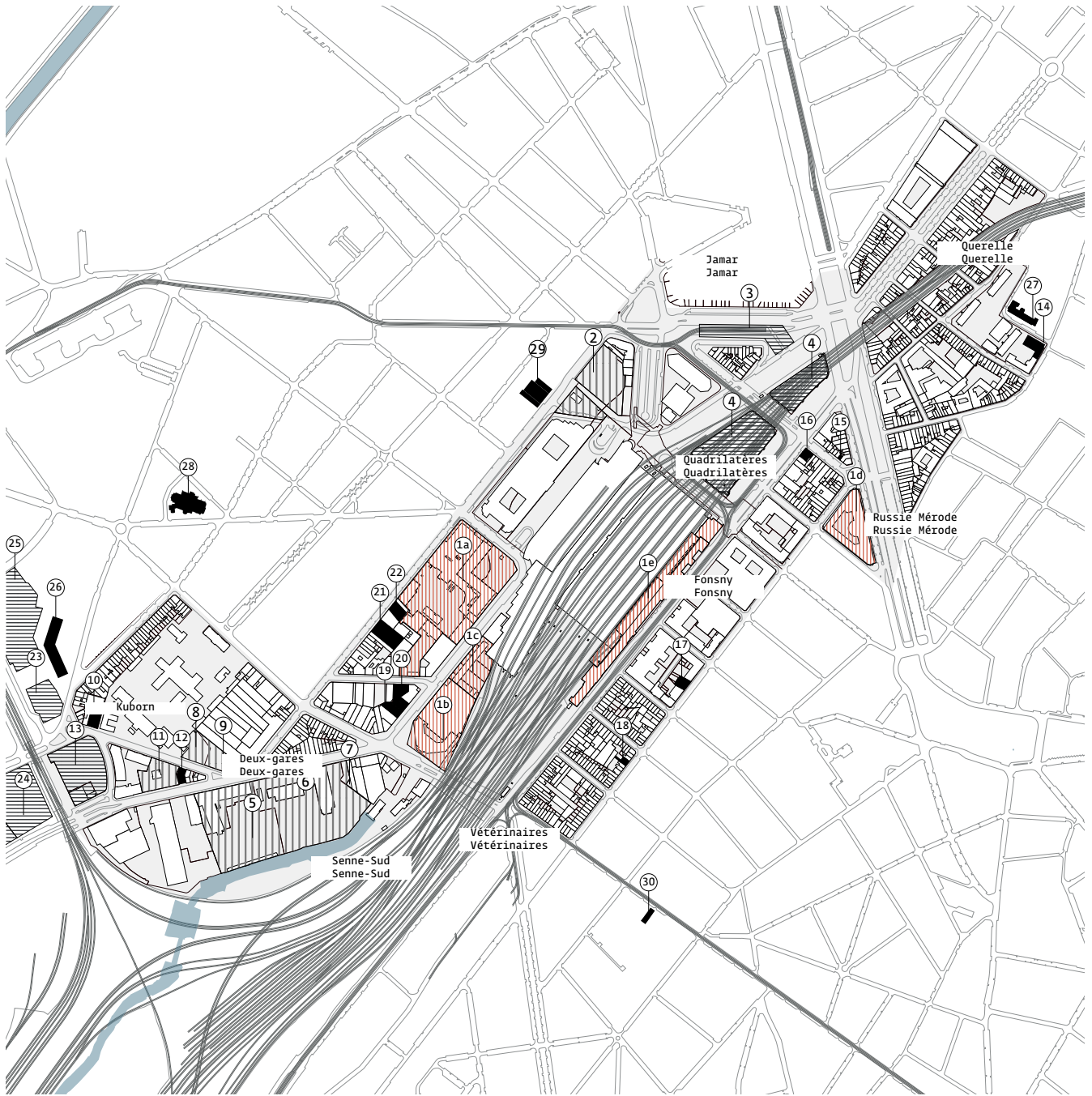
Ces projets ont des états d'avancement différents. Certains sont déjà au stade du dépôt de permis (voir nouveau siège SNCB), d'autres sont de simples réflexions sur des bâtiments aujourd'hui inutilisés mais à fort potentiel (c'est le cas des deux quadrilatères). Dans le scénario zéro, il nous semble important que tout soit pris en compte.

PROJETS DE RÉNOVATION DANS LE PÉRIMÈTRE

1. Nouveaux sièges sociaux SNCB/INFRABEL
2. Projet Move Hub
3. Projet Jamar
4. Les Quadrilatères
5. Projet Ring Station Campus
6. Bâtiment Philips
7. Deux Gares, 10
8. Kuborn, 6-8
9. Kuborn, 10
10. Kuborn, 4
11. Rue des Deux Gares, 67
12. Kuborn, 79A
13. City Gate I - Marchandises
14. Querelle, 3
15. Argonne, 30
16. Avenue Fonsny, 182
17. Crèche Néerlandophone
18. Mérode, 143
19. Équipement rue de France 97-101
20. Rue de France 97-101, rue Charles Parenté 13
21. Petit Rien, rue Bara 136-142
22. Logements, rue Bara 124-126

PROJETS DE RÉNOVATION À PROXIMITÉ DU PÉRIMÈTRE

23. City Gate II - Goujon (Prog mixte, Citydev)
24. City Gate II (Prog mixte logts soc., SRLB)
25. City Gate III (Prog mixte, Citydev)
26. Goujons 59-63 (Prog logts soc, SRLB)
27. Querelle 2,3 (Rénovation logts, SRLB)
28. Église St François-Xavier (rénovation et réaffectation en équipement culturel et sportif, Commune d'Anderlecht)
29. Bara 33-41 (démolition, construction hôtel, privé)
30. Halle alimentaire (logt, salle polyvalent, Commune de St-Gilles)



BÂTI : CONSTRUCTION, RÉNOVATION, ACQUISITION, DÉMOLITION, RESTRUCTURATION...



SNCB / INFRABEL



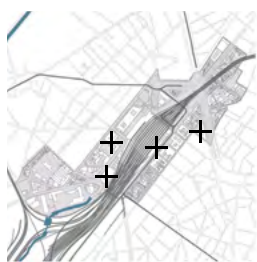
Grands projets de rénovation urbaine (privé)



Grands projets de rénovation urbaine (public)



Petits projets de rénovation urbaine (CQD, CRU, SLRB...)



Vente des sites SNCB et nouveau siège social

La tectonique des plaques

La SNCB, avec la vente de trois sites qui lui appartiennent (Russie, îlot France-Vétérinaires, îlot France-Bara) et la construction d'un nouveau siège social, est le moteur principal du mouvement tectonique qui aura lieu dans le quartier. Ces anciens immeubles seront libérés un an après que le consortium Besix, BPC-BPI et Immobil ait fini la construction du nouveau siège de l'avenue Fonsny. Celui-ci accueillera plus de 4000 collaborateurs et centralisera toute l'administration (aujourd'hui éclatée) de la SNCB et de HR Rail. La finalisation du projet est prévue à l'horizon 2025-2026.

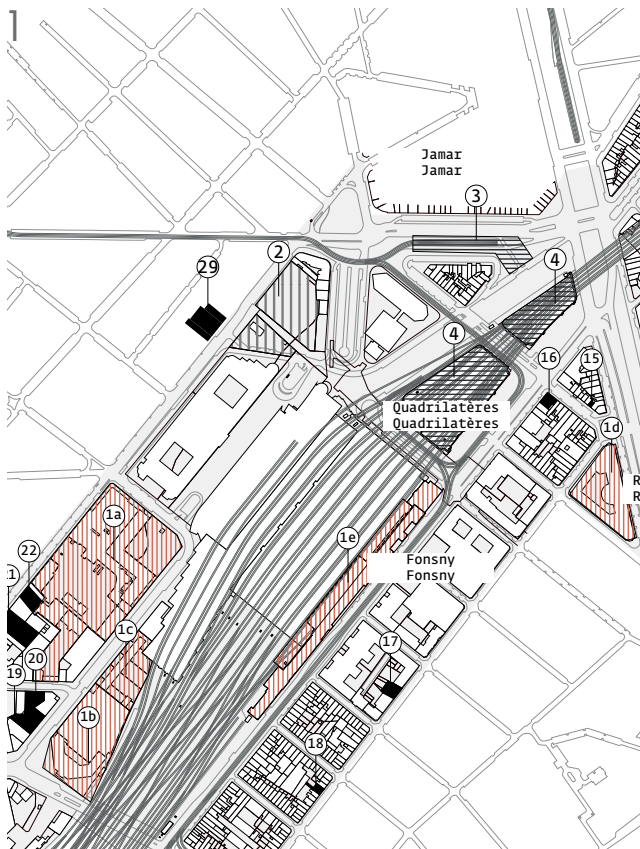
Dans le même mouvement, l'administration d'Infrabel, contrainte de trouver une solution de relocalisation a pris la décision de construire son propre siège social sur une parcelle leur appartenant rue de France.

Le PAD encadrera réglementairement et programmatiquement ces transformations. A la fois pour les deux futurs sièges sociaux, mais également pour le développement à venir des futures propriétés du consortium Besix, BPC-BPI et Immobil. La forme architecturale de ces projets n'est pas encore connue à ce stade. Un accompagnement par le BMA est en cours ou prévu pour tous ces projets.

Au vu de son gabarit, le futur siège social de la SNCB, sera particulièrement visible dans le quartier. Un permis a été introduit dès 2019. Un espace de communication sur le projet sera ouvert dès 2022 au niveau de l'entrée de la gare du Midi.

Dans ce vaste projet, il est prévu de conserver, rénover et réutiliser l'actuel bâtiment à rue. Le langage de briques jaunes sera maintenu. L'ouverture et l'activation du rdc du bâtiment le long d'avenue Fonsny sont prévues dans le projet.

Le profil étroit de l'avenue pose des problèmes d'échelles. À ce jour il n'existe pas une réflexion coordonnée entre la transformation du bâti et de l'espace public. Un travail préparatoire (étude mobilité) est en cours au niveau de l'avenue Fonsny.



VENTE DE QUATRE SITES SNCB + PROJET DES SIÈGES SOCIAUX SNCB/INFRABEL

Porteur de projet : SNCB

Commune : Saint-Gilles et Anderlecht

Adresse : Îlot France-Bara (1a), Rue de France 44-50 (1b), Rue de France 52-58 (1c), Îlot Mérode-Russie (d), Avenue Fonsny 47-49 (1e)

Type : Vente des sites SNCB et construction de deux nouveaux sièges sociaux sur rue Fonsny (SNCB) et sur rue de France (INFRABEL)

Programme :

(1a) - Vente du foncier SNCB, restructuration de l'îlot

(1b) - Construction d'un nouveau siège social pour Infrabel, +/- 40.000m² de bureaux

(1c) - Opération privée BPI

(1d) - Vente du foncier SNCB, restructuration de l'îlot

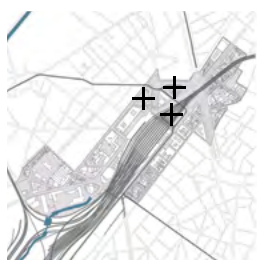
(1e) - Nouveau siège social SNCB de 75.000m². Re-localisation dans les bâtiments du Tripostal et construction d'un nouveau bâtiment accolé du côté des voies d'une hauteur d'environ 60 m (R+12)

Etat d'avancement / staat van Vooruitgang : vers une introduction de permis à venir

Architecte siège social SNCB : OMA, Jaspers Eyes, Assar

Image source : nmbssncbfonsny.be





Autour de l'esplanade de l'Europe

Les espaces vides des quadrilatères

Les quadrilatères sont deux vastes espaces sous voies inutilisés depuis de nombreuses années. Les façades initialement prévues pour être des commerces avec vitrines sont abandonnées et ajourées. Il en résulte un grand linéaire de murs aveugles, tant du côté de l'esplanade de l'Europe que de la place de la Constitution et dans les trois tunnels sous voies qui crée un manque de contrôle social et d'animation. Or, ces espaces présentent des qualités architecturales indéniables et un potentiel important étant donné leurs surfaces et leur positionnement.

Plusieurs idées de réutilisations pour le grand et le petit quadrilatères ont été proposées ces dernières années mais aucune ne s'est jamais concrétisée. Dans un quartier aussi dense que celui de la Gare du Midi, où les besoins d'équipements ou d'espaces d'activités sont importants, il est nécessaire de réussir, à court terme, à les mobiliser. Leur utilisation nécessite d'anticiper des problématiques de sécurité et notamment au niveau de la résistance au feu étant donné que le réseau de voies ferrées de la jonction Nord/Midi se trouve juste au-dessus. Les solutions à mettre en œuvre sont bien connues et documentées.

Par ailleurs, l'affectation du site en zone de chemin de fer, très limitative, a longtemps été un frein. Le PAD Midi offre une solution en créant une « zone de chemin de fer ; avec sous l'emprise du faisceau ferré: commerce, activité productive, équipement. »

Un appel à manifestation d'intérêt lancé par la SNCB a permis de récolter de nombreuses idées en vue d'une nouvelle occupation.

Enfin, le CQD Midi finance en partie une étude de faisabilité programmatique pour les quadri-

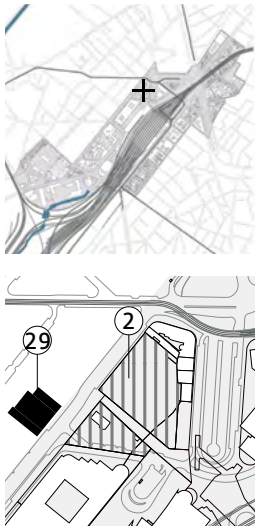
latères. Des financements complémentaires doivent être identifiés pour compléter l'enveloppe. Cette étude pourra permettre d'aller un pas plus loin dans la réutilisation de ces espaces stratégiques pour le quartier.

Des projets immobiliers et d'équipement

La construction d'un immeuble mixte est programmé dans le PAD au-dessus de la trémie d'entrée/sortie du tram 81 le long du boulevard Jamar. Celui-ci devra comprendre des logements et un équipement métropolitain de +/-3.500m². A cet endroit de la ville, un équipement à vocation sportive et/ou culturelle serait une plus-value majeure pour le quartier et l'activation de l'espace public. Citydev a été désigné comme porteur du projet mais le financement de l'équipement n'est pas encore défini à ce stade.

Au sein de l'îlot Bara/Blérot/Spaak, le projet Move Hub (anciennement Victor) est en cours d'évolution. Initialement il s'agissait d'une tour, cette option n'est plus d'actualité et entraînera une révision du PAD sur ce point.

2

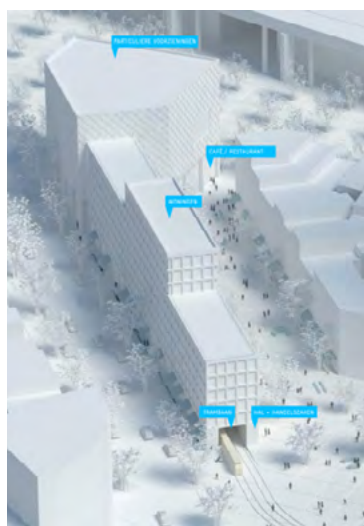
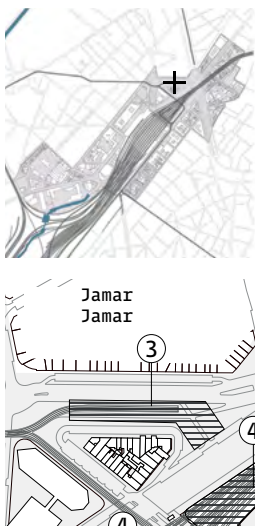


PROJET MOVE HUB (VICTOR)

Porteur de projet : Association de promoteurs privés
IMMOANGE (Atenor + BPI Real Estate Belgium)
Commune : Anderlecht, Saint-Gilles
Adresse : Rue Bara, Rue Blerot

Type : Construction
Programme : Développement d'un îlot mixte, programme
actuellement en négociation : bureaux, logements,
commerces, équipements
Etat d'avancement : négociation autour du projet en
cours lié au PAD
Architecte : B-architecten

3

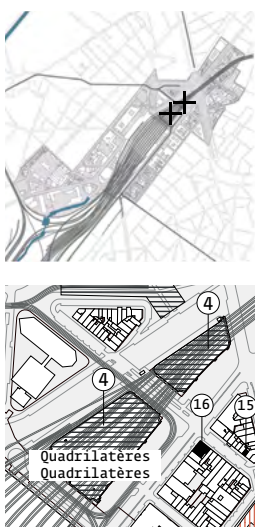


PROJET JAMAR

Porteur de projet : Citydev
Commune : Saint-Gilles
Adresse : Boulevard Jamar 39-41

Type : Construction de logements, d'un équipement
public qui s'oriente vers l'esplanade de l'Europe et
de commerce au dessus de la trémie du Métro - lien
avec projet Constitution
Programme : Logements conventionnés : 10.000 m²,
commerces : max 500 m², équipement d'intérêt collec-
tif : 3.500 m²
Etat d'avancement : en phase d'élaboration - début
du processus en vue d'une acquisition. AMI lancé
pour la partie équipement

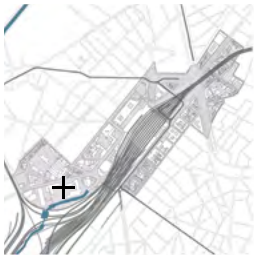
4



LES QUADRILATÈRES

Porteur de projet : SNCB
Commune : Saint-Gilles
Adresse : grand quadrilatère entre la rue Couverte
et la rue d'Argonne. Petit quadrilatère Boulevard du
Midi

Type : Réaménagement des quadrilatères avec activa-
tion des façades en interaction avec l'espace public
Programme : Non défini, AMI lancé par la SNCB
Grand = 15.000m², Petit = 4.000m². Cas particulier /
... : Infrabel est propriétaire des espaces au-des-
sus (rails) et la SNCB de la parcelle
Etat d'avancement : En attente de l'entrée en vi-
gueur du PAD pour avancer sur l'affectation ciblée



Les opérations de l'îlot des Deux Gares

À l'assaut de la Seine

L'îlot des Deux Gares est lui aussi un espace qui devrait être fortement transformé dans les années à venir.

Au cœur de cet îlot, la Seine coule à ciel ouvert ce qui est un atout formidable dans un quartier aussi dense, aussi minéralisé (certains îlots le sont à 100%) et dans lequel le manque d'espaces verts est important.

Une partie des berges de la Seine sont sur sol privé.

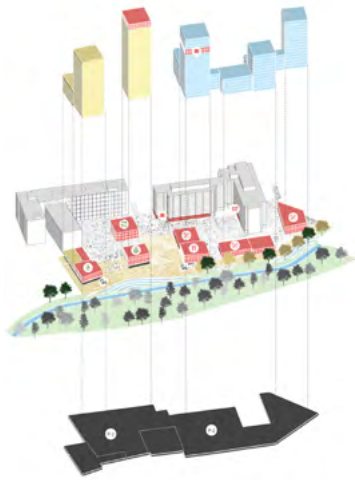
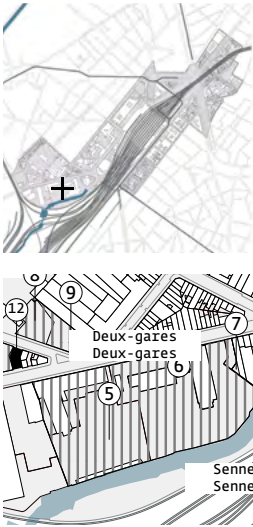
Le PAD prévoit actuellement la réalisation d'un cheminement vert le long de la rivière bordé d'un développement immobilier d'envergure sur cet îlot avec des immeubles pouvant atteindre des hauteurs de 50m le long des berges. La forte densification prévue à front de rivière tant dans l'implantation que les gabarits crée une situation urbaine intense qui paraît difficile à concilier avec l'ambition de créer un réel espace vert.

Le projet Ring Station Campus porté par le développeur Virix est actuellement en cours de discussion. Il pourrait inclure, une série de tours résidentielles positionnées en fond de parcelle et posées sur un socle ouvert.

Dans cette configuration, le cheminement le long de la Seine serait particulièrement étriqué et peu qualitatif.

Les extrémités nord et sud de ce grand l'îlot ne font pour le moment pas l'objet de projets particuliers mais restent stratégiques pour la recomposition de la figure de la Seine et pour la connexion du quartier avec le développement en cours autour du bassin de Biestebroek.

5



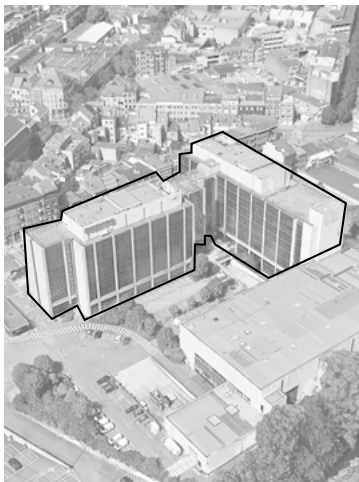
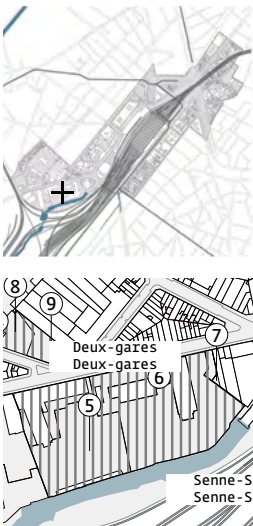
PROJET RING STATION CAMPUS

Porteur de projet : Virix
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Deux Gares 80-82

Type : Construction d'un projet mixte, (affectation ZEMU de l'îlot)
 Programme : Logements max 32.000 m², activité productive min 5.000 m², commerces max 1.000 m², équipements min 2.000 m²
 Etat d'avancement : négociations préparatoires en cours. En parallèle: rénovation bâtiment Philips: demande PU introduit
 Architecte : Bauland, BUUR

Source image : <https://bauland.lt/Ring-Station-Campus-BUUR>

6

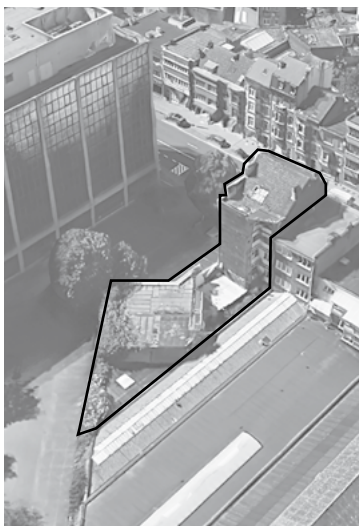
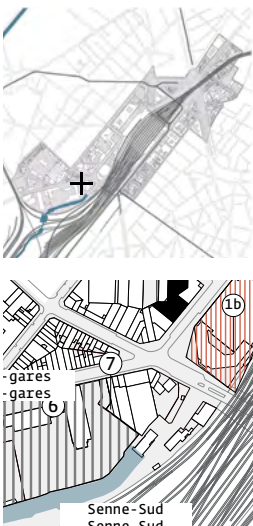


BÂTIMENT PHILIPS

Porteur de projet : Immo structured Finance N.V
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Deux Gares 80-82

Type : Réaménagement du site Philips/MBLE
 Programme :
 Etat d'avancement : PU Permis d'urbanisme, analyse en cours

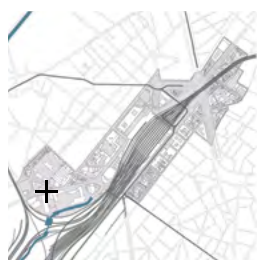
7



DEUX GARES, 10

Porteur de projet : Privé, Ring Station X
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Deux Gares 10,

Type : Démolition d'un bâtiment insalubre
 Programme : bureaux +/- 40.000m²
 Etat d'avancement : Demande de permis d'urbanisme, analyse en cours



Reconfiguration de la rue des Deux Gares et de la rue Kuborn

La connexion vers le bassin de Biestebroeck

Ces deux rues sont aussi en cours de transformation principalement à l'initiative de Citydev. Elles profitent d'importants développements. Nous listons ici ces projets qui se trouvent tous à des stades d'avancement différents :

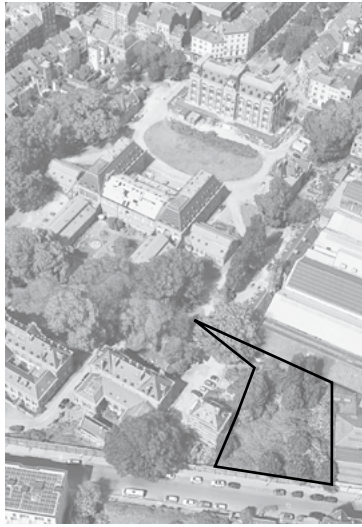
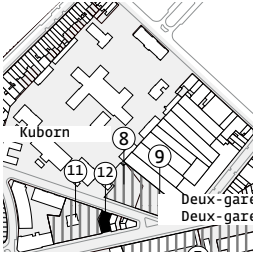
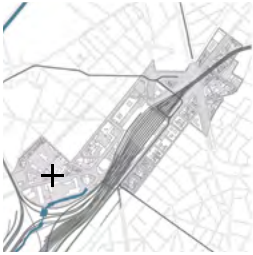
- › Kuborn, 4
- › Kuborn, 6-8
- › Kuborn, 10
- › Deux gares, 79A
- › Deux gares, 67

La rue Kuborn dispose d'un profil asymétrique : d'un côté le mur en brique de l'ancienne école des Vétérinaires, des nouveaux bâtis et des terrains vagues en attente de chantier de l'autre côté. A terme, elle permettra de rejoindre la place des Goujons, véritable porte d'entrée dans le PPAS Biestebroeck et ses espaces publics ouverts sur le bassin Biestebroeck et le canal.

Un chantier est également en cours au niveau de la rue des Marchandises. Le projet Citygate I va s'implanter ici, avec un programme mixte de logements et activités. Il en va de même sur la place des Goujons.

Un peu plus loin, au niveau de la rue de la Petite Ile, le projet Citygate II inclus dans le PPAS Biestebroeck devrait lui aussi voir le jour dans les années à venir.

8

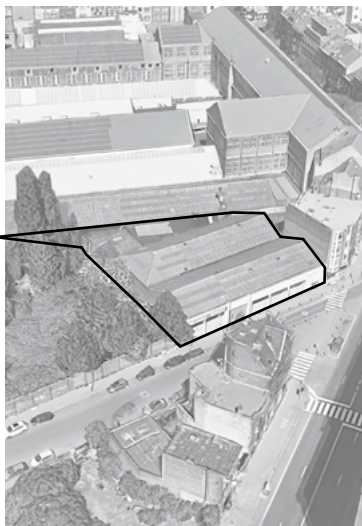
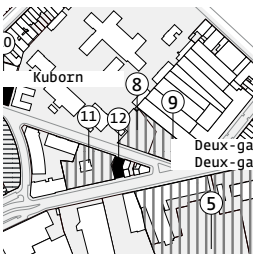
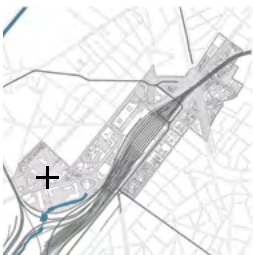


KUBORN, 6-8

Porteur de projet : Privé, BPI S.A
Commune : Anderlecht
Adresse : Rue des Deux Gares, 67

Type : Construction, reconstruction
Programme : un ensemble résidentiel, une crèche et transformer une maison unifamiliale classée
Etat d'avancement : Permis d'urbanisme annulé

9

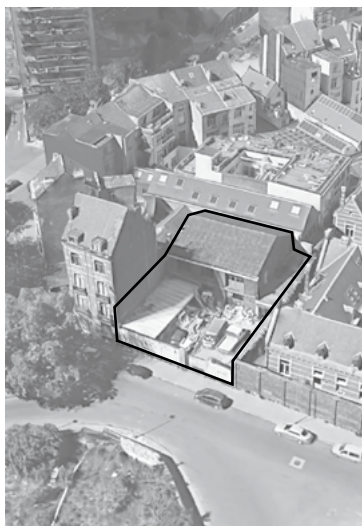
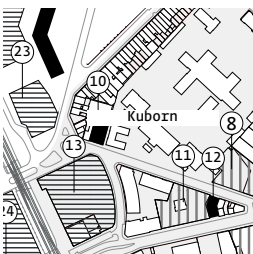


KUBORN, 10

Porteur de projet : Privé, BPI S.A
Commune : Anderlecht
Adresse : Rue Kuborn, 10

Type : Démolition d'un garage puis construction
Programme : un immeuble avec 109 logements ainsi qu'un équipement public, max R+5 / rue. un immeuble en intérieur d'îlot max R+3 avec un parking souterrain
Etat d'avancement : Permis d'urbanisme à l'instruction

10

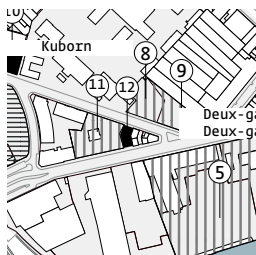
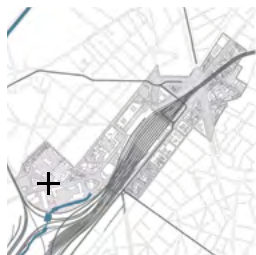


KUBORN, 4

Porteur de projet : Privé
Commune : Anderlecht
Adresse : Rue des Deux Gares 67

Type : Démolition d'un hangar puis construction
Programme : un immeuble de logements avec des bureaux au RDC
Etat d'avancement : Permis d'urbanisme, analyse en cours

11

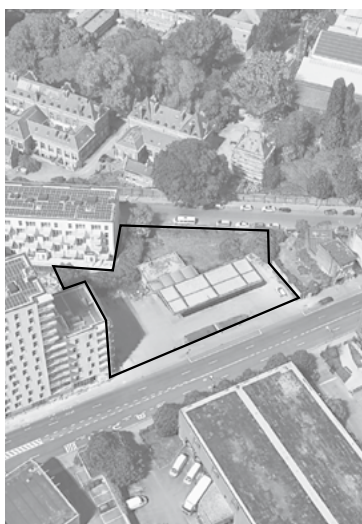
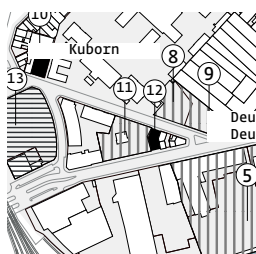


DEUX GARES, 67

Porteur de projet : Privé
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Deux Gares, 67

Type : Construction
 Programme : un immeuble résidentiel
 Etat d'avancement : Permis d'urbanisme, avis reporté en 2016, analyse en cours d'un PU périmé et réintroduction incomplète.

12

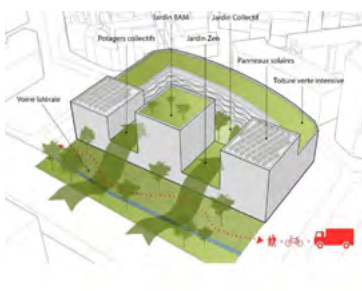
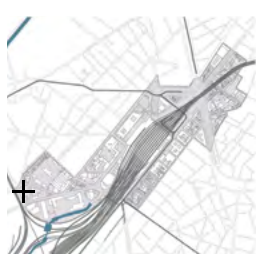


DEUX GARES, 79A

Porteur de projet : Area Real Estate
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Deux Gares, Rue Kuborn 79A

Type : Construction d'un projet mixte (8776m²)
 Programme : Hôtel, 62 logements, bureaux, intérieur d'îlot verdurisé et traversale en journée
 Etat d'avancement : Permis d'urbanisme, passé en réunion de projet

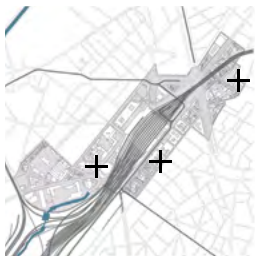
13



CITY GATE I - MARCHANDISES

Porteur de projet : Citydev, Good Merchandise
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue des Marchandises / Rue des Deux Gares

Type : Construction
 Programme : Projets mixtes, bâtiment à Affectations multiples (BAM) avec 96 logements conventionnés, un lieu d'accueil pour la petite enfance, une activité productive, des espaces polyvalents, un centre social et santé intégré
 Etat d'avancement : En chantier depuis mai 2021
 Architecte : Kairos, A2M, Urban platform, ORG
 Source image : <http://www.a2m.be/marchandises/>



Petites opérations de rénovation urbaine

CQD, SRLB, privés

Des petites opérations dispersées de rénovation de bâtiments complètent le cadre du scénario zéro, il s'agit souvent d'opérations proposées dans le cadre de CQDs. C'est le cas de la crèche néerlandophone de 18 places de la rue de Mérode ou du réemploi du bâtiment d'Actiris situé lui aussi rue de Mérode (équipement de quartier + logements)

Il s'agit également d'opérations ponctuelles montées en partie via le CRU4 ou d'opérations lancées par la SRLB qui rénove son patrimoine de logements sociaux notamment côté ville de Bruxelles (Fleuriste, Querelle...).

Ces quelques opérations sont évidemment à une autre échelle et de nature très différente que les projets parcourus précédemment.

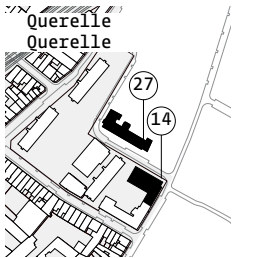
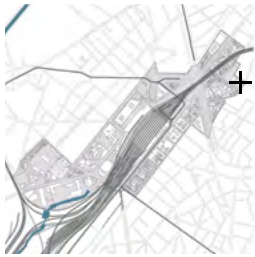
Cela met en lumière la qualité particulière du périmètre. Entre tissu habité à petite échelle et pôle métropolitain d'envergure internationale accueillant la plus grande gare du pays et ses fonctions annexes.

Dans la situation actuelle, la frontière physique et mentale entre ces deux morceaux de ville est nette.

Les rues Fonsny, Bara et le boulevard du Midi font la frontière et semblent interrompre des liens et continuités pourtant nécessaires.

Une meilleure intégration des deux échelles à travers l'aménagement de l'espace public et la programmation mixte des projets à venir (avec notamment l'activation des rez-de-chaussée des grands objets) est un enjeu pour le CRU.

14



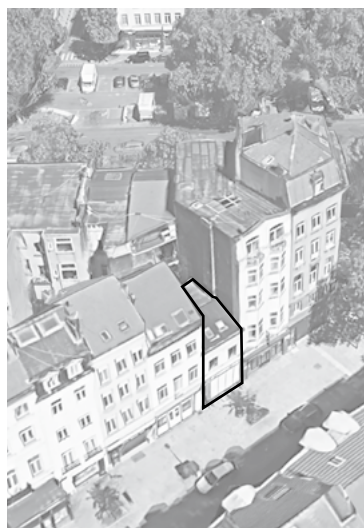
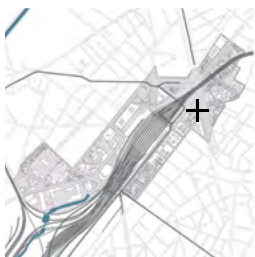
QUERELLE 3

Porteur de projet : SLRB
 Commune : Bruxelles-Ville
 Adresse : Rue de la Querelle 2, 3

Type : Rénovation de l'enveloppe (thermique, etc)
 Programme : 131 logements sociaux
 Etat d'avancement : Permis d'urbanisme octroyé. Début des travaux en fonction de la reprise en délégation de MO à Beliris.
 Architecte : Dewil Architecten + Denc Studio^{2,2}

Source image : <https://www.dewil-architect.be/fr/projets/querelle>

15

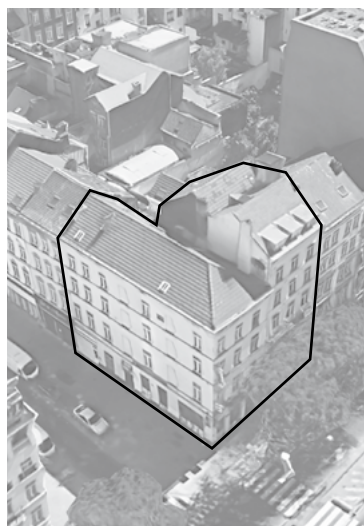


ARGONNE 30

Porteur de projet : Citydev, good merchandise
 Commune : Saint-Gilles
 Adresse : rue des Marchandises / rue des Deux Gares
 Issue du CQD Gare Habitante

Type /type : Démolition et reconstruction
 Programme : Création d'un logement unifamilial de 120m² et activation d'un rez commercial.
 Etat d'avancement : En cours d'étude

16

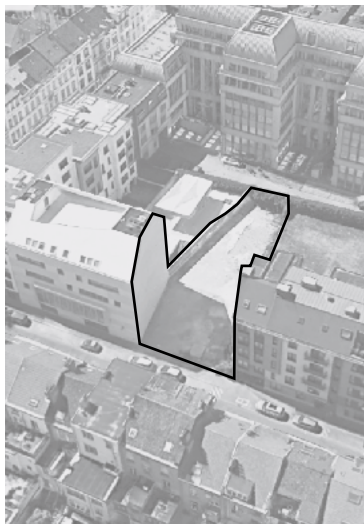
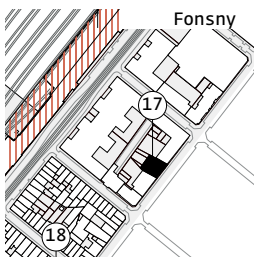
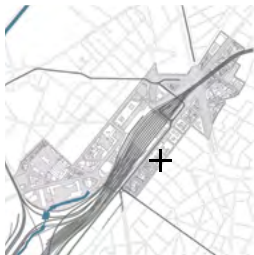


AVENUE FONSNY, 1&2

Porteur de projet : Commune de St Gilles
 Commune : Saint-Gilles
 Adresse : Avenue Fonsny, 1 et 2
 Issue du CQD Gare Habitante

Type /type : Aquisition de deux bâtiments inoccupés
 Programme : 10 logements et 3 rez commerciaux
 Etat d'avancement : En cours d'étude

17



CRÈCHE NÉERLANDOPHONE, LOGEMENT CONVENTIONNÉ ET ESPACE COMMUNAUTAIRE

Porteur de projet : Commune de St-Gilles / Citydev

Commune : Saint-Gilles

Adresse : Rue de Mérode, 97, 99, 101

Issue du CQD Gare Habitante

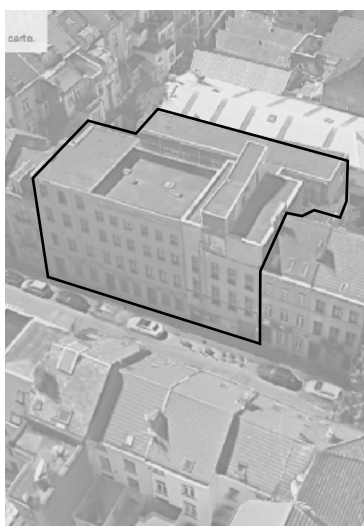
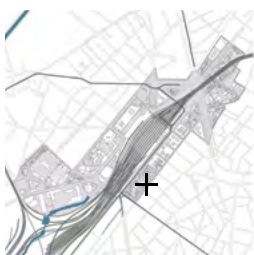
Type : Construction d'une dent creuse

Programme : Crèche néerlandophone de 18 places au rez-de-chaussée et une partie du R+1 dans

le cadre d'un projet de logements conventionnés ainsi qu'un espace communautaire développés par Citydev

Etat d'avancement : En cours d'étude et de discussions

18



MÉRODE 143

Porteur de projet : Commune de St-Gilles

Commune : Saint-Gilles

Adresse : Rue de Mérode, 143

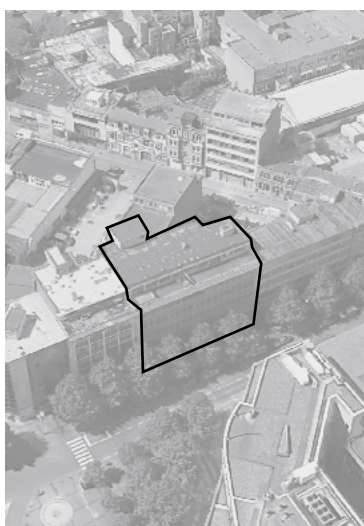
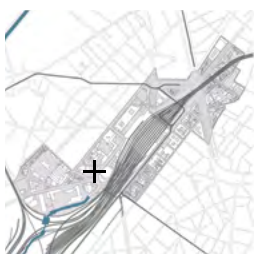
Issue du CQD Gare Habitante

Type : Aménagement intérieur d'un immeuble public

Programme : 3 logements intergénérationnels 325m2 et un équipements de type cohésion sociale +/- 590m2

Etat d'avancement : En cours d'étude

19



ÉQUIPEMENT RUE DE FRANCE 97-101

Porteur de projet : Commune d' Anderlecht

Commune : Anderlecht

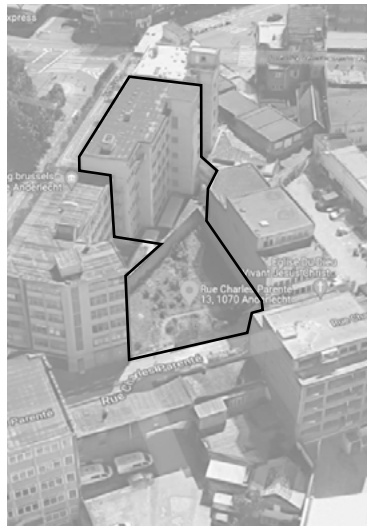
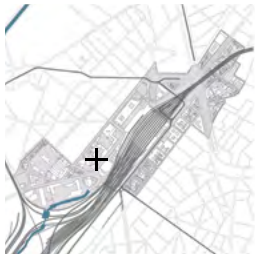
Adresse : Rue de France, 97-101

Type : Rénovation du bâtiment en équipement afin d'y accueillir la Maison de l'Emploi d'Anderlecht

Programme : La commune d'Anderlecht est emphytéote et y a placé les services Population et État civil de la Commune. Quand la nouvelle aile de la maison communale aura été construite, ces services retourneront place du Conseil et ce bâtiment sera dès lors libre d'occupation.

Etat d'avancement : En recherche de financement

20

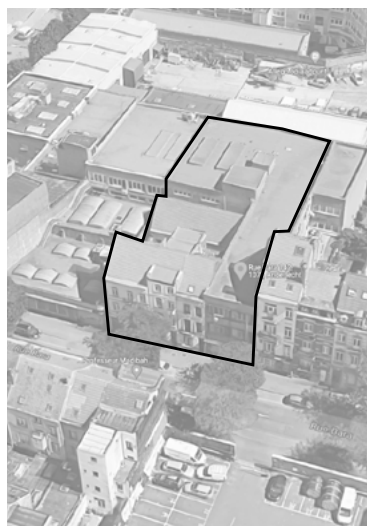
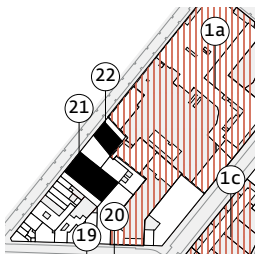
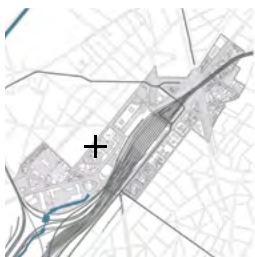


RUE DE FRANCE 97-101, RUE CHARLES PARENTE 13

Porteur de projet : Citydev
 Commune : Anderlecht
 Adresse : Rue Charles Parenté, 13

Type : Nouvelle construction
 Programme : 3336 m,2 bureaux à louer , salle de formation, salle de réunion
 Etat d'avancement : -

21

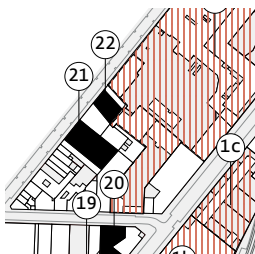
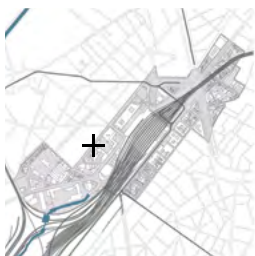


RUE BARA 136-142

Porteur de projet : Petits Riens
 Commune : Anderlecht
 Adresse : rue Bara 136-142

Type /type : Rénovation
 Programme : -
 Etat d'avancement : -

22



RUE BARA 124-126

Porteur de projet : privé (SPRL LUXEIMMO)
 Commune : Anderlecht
 Adresse : rue Bara 124-126

Type /type : Transformation d'un entrepôt
 Programme : 10 logements, parkings et commerce
 Etat d'avancement : permis obtenu en juin 2020

3.2 LES PROJETS SUR L'ESPACE PUBLICS

Les transformations les plus importantes de l'espace public se retrouvent dans la partie nord du périmètre, à l'interface avec la ville de Bruxelles. Aujourd'hui l'emprise de chantiers en cours est énorme, mais une coordination entre projets d'infrastructures et projets d'espaces publics semble encore nécessaire.

Des projets à coordonner

Chantier métro 3 et son impact

Le chantier du métro 3 est en cours depuis février 2021. La zone d'intervention s'étend de la place Bara en passant par le boulevard Jamar, la Petite Ceinture et s'étend jusqu'à l'avenue Stalingrad. La voirie est donc actuellement éventrée pour permettre les travaux de tunnelage du futur métro 3. La STIB prévoit la fermeture et le réamé-

nagement des voiries pour le courant de l'année 2024.

Concernant ces futurs aménagements, côté bruxellois les choses sont claires avec un reprofilage complet de la voirie pour laisser davantage de place aux mobilités douces et inscrire cet axe structurant dans l'air du temps. Ne restera qu'une bande de circulation centrale avec des trottoirs élargis et pistes cyclables de part et d'autre.

Sur la Petite Ceinture, le boulevard Jamar et la place Bara (toutes voiries régionales), les choses sont beaucoup plus incertaines avec un contrat entrepreneur-STIB qui indique une remise en pristin état. L'ensemble des acteurs publics s'accordent à dire qu'un nouveau projet est nécessaire mais actuellement la coordination et le suivi administratif font défaut.

Enfin, notons que paradoxalement le chantier du métro 3 a été l'occasion de tester de nouveaux modes d'organisation du trafic routier qui ont le mérite de faciliter les traversées piétonnes et cyclistes entre l'esplanade de l'Europe et l'avenue Stalingrad et d'améliorer la sécurité routière. Cette traversée essentielle (voir les flux actuellement constatés) était très problématique dans la situation avant-chantier.



L'esplanade de l'Europe, immense espace public dysfonctionnant et largement sous utilisé, est principalement utilisé le dimanche matin pour le marché du Midi. Aucun aménagement n'est prévu à ce stade. Via le PAD Midi, l'ensemble de l'esplanade de l'Europe est affecté en espace structurant. Au sens du PRAS, cela signifie qu'une qualité d'aménagement du paysage urbain est attendue avec une attention sur les plantations dans l'espace public.

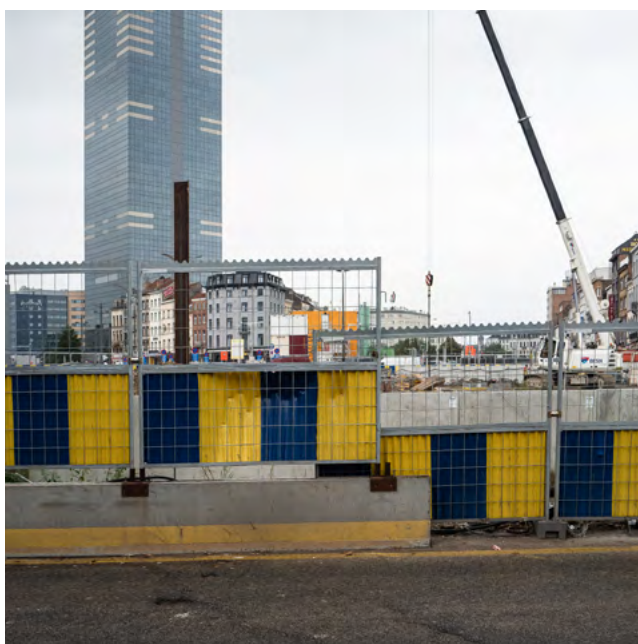
Le réseau STIB et ses évolutions à venir

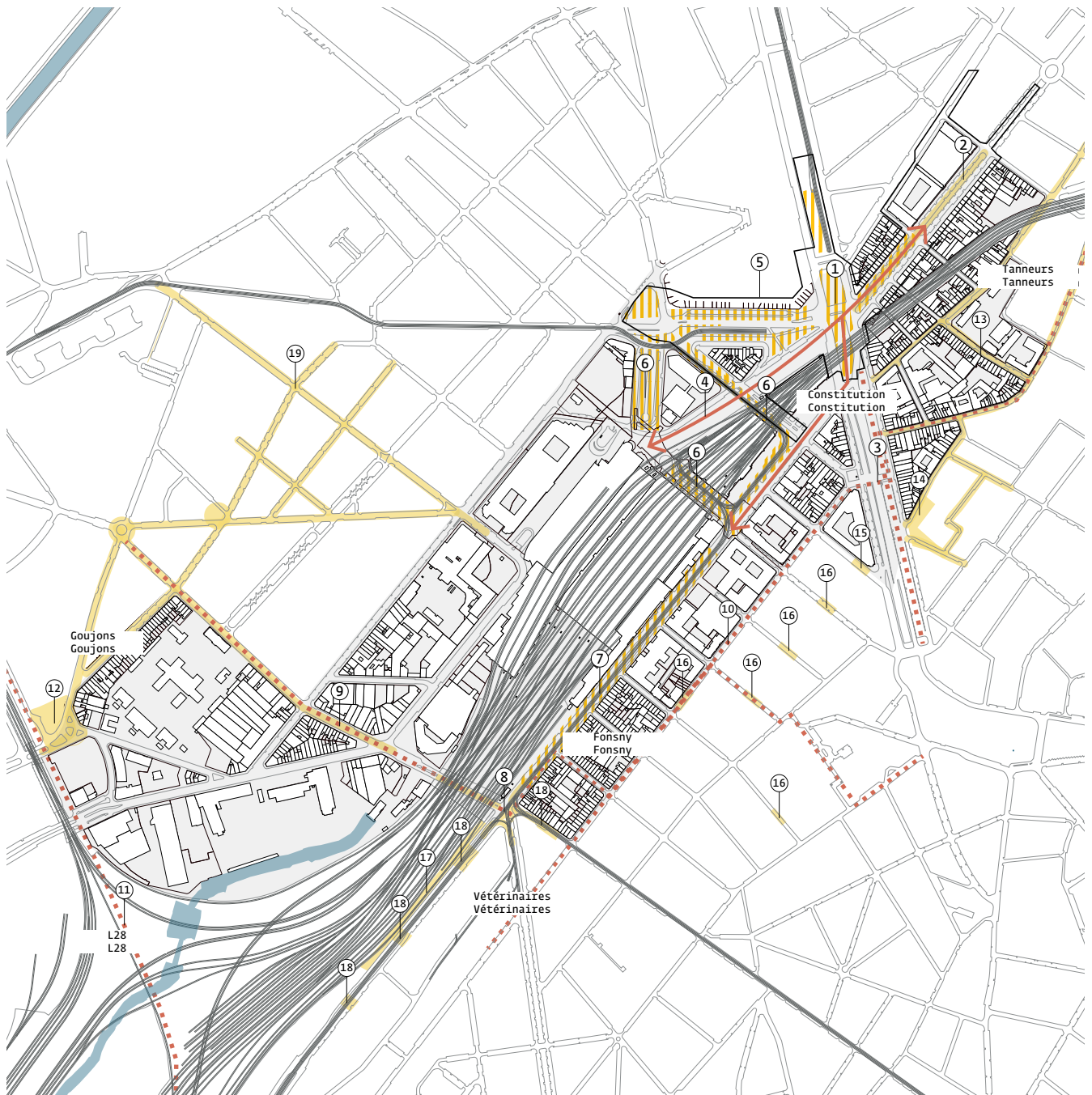
La STIB cherche depuis plusieurs années à réorganiser les transports en commun sur ces plusieurs sites :

- › sur l'avenue Fonsny, les rails vieillissants nécessitent un remplacement dans les prochaines années. C'est donc le bon moment pour s'interroger sur le meilleur profil à donner à cette avenue. La problématique est connue depuis longtemps. Avec une largeur disponible de 25m de façade à façade, il est nécessaire de faire des choix sur l'aménagement de la rue. Bord de maille au plan Good Move, le destin de cette rue est directement lié à celui de la rue Bara (pendant anderlechtois de la rue Fonsny). La


commune d'Anderlecht demande de maintenir le double sens de circulation motorisée sur la rue Fonsny. Des espaces cyclo-piétons plus généreux semblent nécessaires dans cette rue canyon.


- › sur les pourtours des quadrilatères et notamment avenue Spaak, dans la rue couverte et sur la place de la Constitution. La vision d'extension du réseau STIB, TEC et DeLijn sur l'espace public est liée à un besoin de place grandissant. Sur ce point, il semble nécessaire d'être vigilant et prendre en compte le fait que l'espace public ne peut pas uniquement être le réceptacle des différents réseaux en présence (TC, voitures...). Il est nécessaire aujourd'hui de le considérer comme un espace partagé multifonctionnel dans lequel chacun a sa place.








ESPACE PUBLIC : TRANSFORMATIONS, CONTINUITÉS PAYSAGÈRES, RESTRUCTURATIONS...

 Aménagements liés aux transports en commun

 Parcours vélo

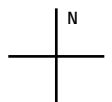
 Rénovation des espaces publics (voiries, carrefours...)

 Projet de magistrale piétonne

 PACTE Toots Thielemans

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



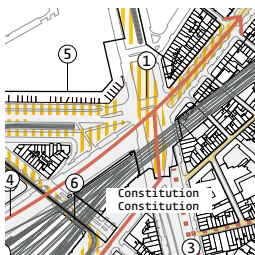
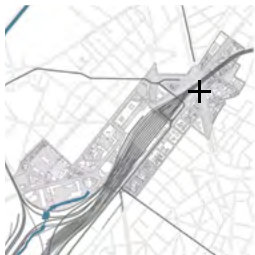
PROJETS DE RÉNOVATION DANS LE PÉRIMÈTRE

1. Projet Métro Constitution
2. Avenue de Stalingrad
3. Petite Ceinture
4. Parvis de la gare, Magistrale piéton
5. Pacte Toots Thielemans
6. Reconfiguration des transports en communs autour des Quadrilatères
7. Reprofilage rue Fonsny pour les rails de tram et les arrêts
8. Projets Vétérinaire-Fonsny issues du CRU4
9. Vétérinaire, ICR
10. Mérode, ICR
11. RER Vélo, Ligne 28
12. Place des Goujons
13. Rues autour des Tanneurs

PROJETS DE RÉNOVATION À PROXIMITÉ DU PÉRIMÈTRE

14. Aménagement abords logts soc. (Ville de Bruxelles)
15. Aménagement des abords d'équipements publics (Commune de St.-Gilles)
16. Aménagement des abords de l'école (Commune de St.-Gilles)
17. Requalification de la colonade (Infrabel, Commune de St.-Gilles)
18. Réaménagement des arrêts STIB
19. Réaménagement des rues autour de L'instruction (Commune d'Anderlecht)

1



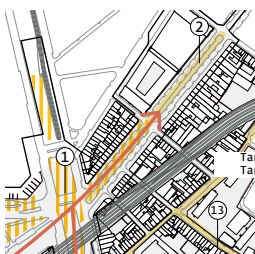
PROJET MÉTRO CONSTITUTION

Porteur de projet : Stib
 Commune : Bruxelles, Saint-Gilles
 Adresse : Avenue de Stalingrad, boulevard du Midi, avenue Fonsny et boulevard Jamar

Type : Espace public lié aux transports en communs
 Programme : Transformation du pré-métro en métro/ création d'une nouvelle station de métro / restructuration du réseau tram
 Etat d'avancement : projet en cours de chantier
 Architecte : SM Greisch, Systra, SumProject

Source image : https://www.greisch.com/projet/station_constitution_bruxelles/

2



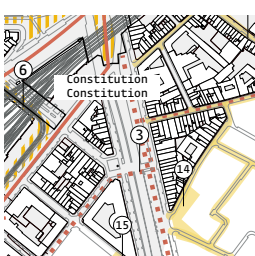
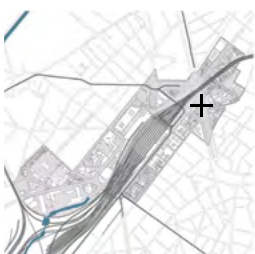
AVENUE STALINGRAD

Porteur de projet : Ville de Bruxelles, Beliris, Stib
 Commune : Bruxelles-Ville
 Adresse : Avenue de Stalingrad

Type : Espace public lié aux transports en communs
 Programme : Réaménagement de l'avenue de Stalingrad entre la Petite Ceinture et la place Rouppe dans le cadre des travaux du métro mené par la STIB.
 Etat d'avancement : projet en cours de chantier (2021-2024)

Source image : <https://metro3.be/fr/article/29-01-2021/decouvrez-lavant-projet-pour-la-nouvelle-avenue-de-stalingrad>

5



PETITE CEINTURE

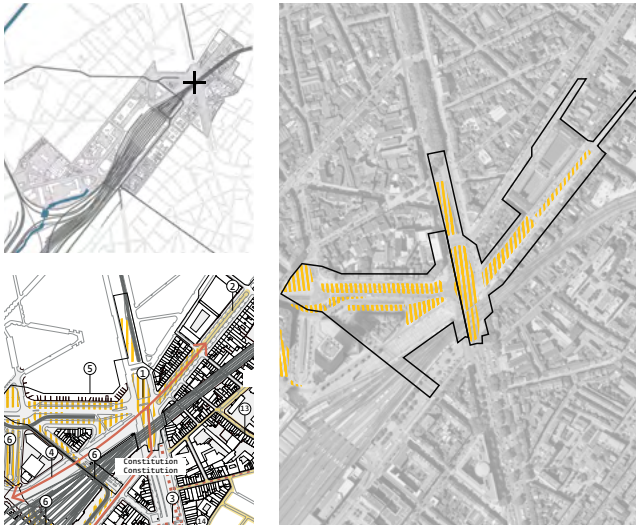
Porteur de projet : Bruxelles-Mobilité Build
 Commune : Bruxelles-Ville, St Gilles
 Adresse : Petite ceinture entre Louise et Terre-Neuve

Type : Espace public lié aux réseaux de mobilités douces
 Programme : Zone 7 - de Louise jusqu'à Terre-Neuve, reconfiguration des latérales pour piétons et création de pistes cyclables séparées. Programme complet reste à préciser

Etat d'avancement : En travaux

Source image : <https://metro3.be/fr/article/29-01-2021/decouvrez-lavant-projet-pour-la-nouvelle-avenue-de-stalingrad>

3

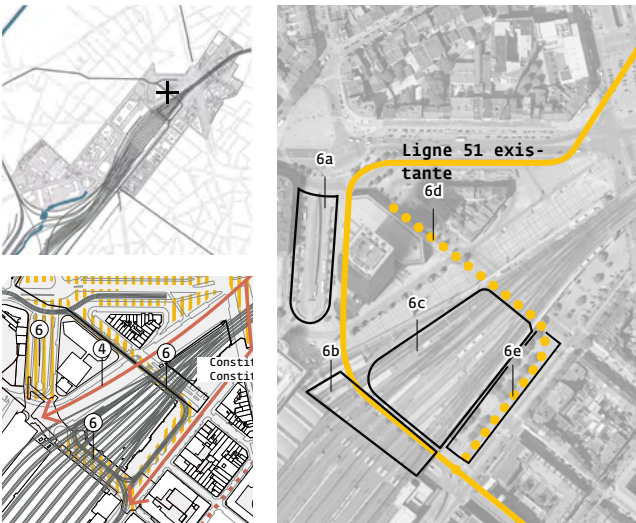


PACTE TOOTS THIELEMANS

Porteur de projet : Région Bruxelles Capital, Commune de St Gilles, Commune de Bruxelles-ville
 Commune : Bruxelles, Saint-Gilles
 Adresse : Avenue de Stalingrad, boulevard du Midi, avenue Fonsny et boulevard Jamar

Type : Enveloppe pour accompagner le chantier du métro 3 et limiter l'impact sur le tissu commerçant (mesure d'accompagnement, Village Stalingrad, communications...)
 Etat d'avancement : projet en cours de chantier

6

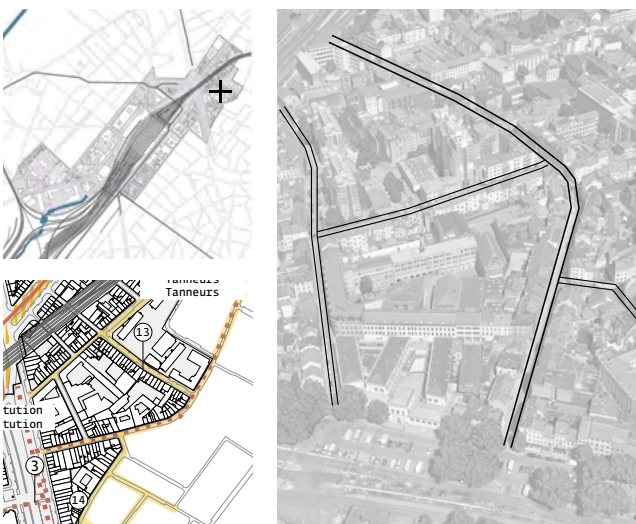


RECONFIGURATION DES TRANSPORTS EN COMMUNS, AUTOURS DES QUADRILATÈRES

Porteur de projet : STIB
 Commune : St Gilles
 Adresse : Rue couverte (Th. Verhaegen), Esplanade de l'Europe, Place de la Constitution, Avenue Fonsny

Type : étude et réflexion pour la reconfiguration du réseau et des arrêts de tram et bus STIB + Delijn, Programme : Renouvellement des voies de tram (6b et 6d)
 Terminal de bus Stib Delijn dans l'avenue Paul-Henri Spak (6a), dans la rue couverte (6b) ou dans le grand quadrilatère (6c).
 Nouvel arrêt de Tram 51 rue de l'Argonne (6d) et passage de ce dernier par la place de la Constitution hors sol (6e)
 Etat d'avancement : en étude / PU déc 2022, travaux en 2026/27 (6b et 6d)

13



RUES AUTOURS DES TANNEURS

Porteur de projet : Ville de Bruxelles
 Commune : Bruxelles-Ville
 Adresse : Rues des Fleuristes, Arrosoir, Hectolitre, Lacaille, Ste-Thérèse, Tanneurs, Lavoir, Terre-Neuve.
 Issue du CQD Les Tanneurs

Type : Restructuration de l'espace, installations divers
 Programme : 10 projets distincts - l'éclairage de rues, d'impasses, de façades et de sortie d'écoles, la rénovation de la façade de l'école Charles Buls et enfin, la pose de poubelles, installation de grilles à front des rues.
 Etat d'avancement : En cours de chantier

7

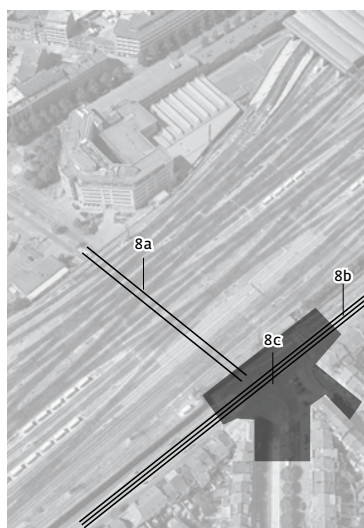


REPROFILAGE RUE FONSNY POUR LES RAILS DE TRAM ET LES ARRÊTS

Porteur de projet : STIB
 Commune : St Gilles
 Adresse : Avenue Fonsny
 Issue du CRU4

Type : Remplacement des rails en tram
 Programme : Requalification de l'espace public et sécurisation des traversées au droit des arrêts STIB (Wiels, Orban, Imprimerie et Avenue du Roi) points de contacts privilégiés entre le futur Parc de l'Avant-Senne et les quartiers existants.
 Etat d'avancement : Discussions préliminaires

8

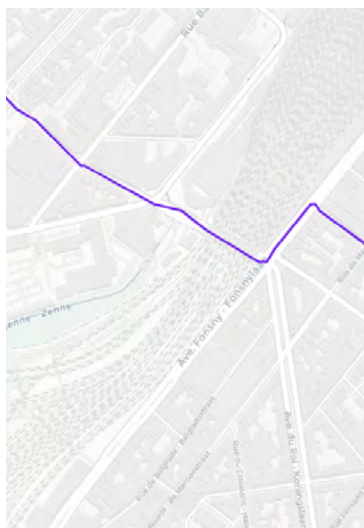


PROJETS VÉTÉRINAIRE-FONSNY ISSUES DU CRU4

Porteur de projet : Bruxelles Mobilité / Infrabel, Région Bruxelles-Capitale
 Commune : St Gilles
 Adresse : Avenue Fonsny
 Issue du CRU4

Type : Réaménagement des voiries, du tronçon Vétérinaire Fonsny (8a), Réaménagement et amélioration de la mobilité dans le Tunnel des Vétérinaires, phases test en cours (8b), Réaménagement du carrefour des Vétérinaire/Fonsny (8c)
 Programme : 8.3000m² d'espace public (8a), phase test mobilité 1 voie dans chaque sens + voies vélo (8b), Restructuration de 2.200m² au niveau du carrefour et de la zone logistique devant les dépôts, par un travail d'espace public qualitatif du STIB (8c)
 Etat d'avancement : En phase d'étude, projet incertain, en pause.

9

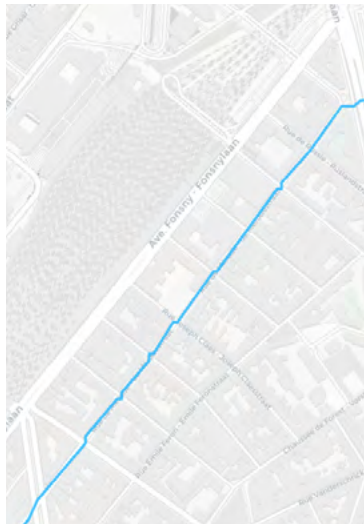
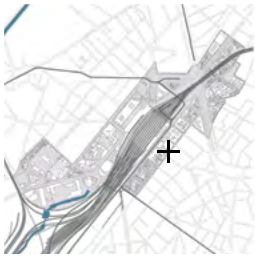


VÉTÉRINAIRE, ITINÉRAIRE CYCLABLE RÉGIONAL

Porteur de projet : Bruxelles-Mobilité
 Commune : Bruxelles-Ville
 Adresse : Rue des vétérinaires

Type : Espace public lié aux réseaux de mobilités douces, ICR 10
 Programme : Aménagement de pistes cyclables, marquages au sol.
 Etat d'avancement : Rien à ce stade

10



MÉRODE, ITINÉRAIRE CYCLABLE RÉGIONAL

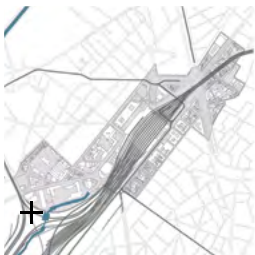
Porteur de projet : Bruxelles-Mobilité
Commune : Bruxelles-Ville
Adresse : Rue de Mérode

Type : Espace public lié aux réseaux de mobilités douces, ICR (SZ 9)
Programme : Aménagement de pistes cyclables, marquages au sol.
Etat d'avancement : (?)

+ CQD Midi et les budgets alloués pour un réaménagement de certains tronçons.

A déterminer via étude financée par le CQD qui devra être lancée dès 2022.

11



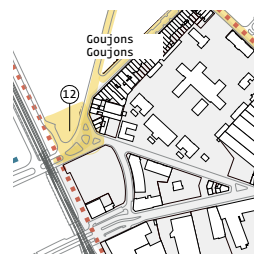
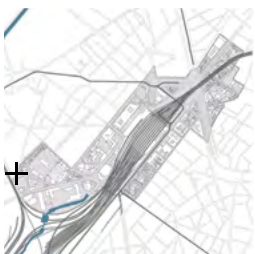
RER VÉLO - LIGNE 28

Porteur de projet : Infrabel, Beliris, Maître architecte Bruxellois
Communes : Bruxelles-Ville, Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg, Jette
Adresse : Rues des Fleuristes, Arrosoir, Hectolitre, Lacaille, Ste-Thérèse, Tanneurs, Lavoisier, Terre-Neuve.

Type : Espace public lié aux réseaux de mobilités douces
Programme : Mise en place de la première rocade Ouest du RER vélo, l'itinéraire est situé à Anderlecht le long de la ligne ferroviaire 28 entre la station de métro Jacques Brel et l'ancienne gare de Cureghem.
Etat d'avancement : en cours d'étude chez Beliris

Source image : <https://bma.brussels/appe-veloroute/>
© Séverin Malaud

12



« PLACE DES GOUJONS »

Porteur de projet : Beliris (dans le cadre du masterplan 'Biestebroeck')
Commune : Anderlecht
Adresse : Rue des Goujons, rue Prévinçaise

Type : Projet espace public devant City Gate I - Goujons
Programme : Aménagement des espaces publics devant les logements conventionnés et le centre social, rue des goujons
Etat d'avancement : ?



PARTIE 04 CONCLUSIONS ET ENJEUX

QUE RETENIR DE CETTE EXPLORATION ?

Un quartier en perpétuelle mutation et des espaces publics oubliés

Une gare terminus et un parvis

A son inauguration en 1869, la Gare du Midi (remplaçant la gare des Bogards alors située dans le Pentagone) est un terminus pour les voyageurs venant du sud du pays.

Accompagnant cette gare, la place de la Constitution joue le rôle de parvis. Ce vaste espace public fait le lien entre le centre-ville et la gare elle-même.

Autour de la gare et de son parvis, les quartiers se développent. On passe en quelques années de quartiers manufacturiers des faubourgs du sud du Pentagone à un nouveau morceau de ville constitué et habité.

Ouverture de la jonction Nord/Midi

Avec la construction de la jonction Nord-Midi, la configuration de la gare va radicalement changer. D'une gare terminus on passe dès 1949, à une gare de passage. Les salles de guichets se trouvent au niveau de la rue, tandis que les voies sont placées en surplomb. Un pont en fer forgé leur permet de traverser les boulevards. Les voies restent à ce niveau jusqu'à la gare de Bruxelles-Chapelle où elles passent en tunnel en profitant de la topographie naturelle.

Cette nouvelle gare est couverte d'un parement de briques jaunes et lisses (appelées briques de Fouquemberg) qui font encore aujourd'hui l'identité du lieu.

L'impact de ces transformations dans le quartier de la Gare du Midi est assez important particulièrement sur l'espace public qui se retrouve fragmenté et rapidement transformé en parkings à ciel ouvert. Cette nouvelle configuration laisse également orphelins les deux anciens îlots symétriques qui cadraient la place de la constitution.

Arrivée du TGV et nouvelles mutations

Durant les années 1990 et 2000, avec l'arrivée du terminal TGV, les quartiers autour la gare vont être de nouveau profondément transformés.

Du côté saint-gillois, un plan d'expropriation et de démolition en cours à partir de 1992 ont abouti, en 2012, à la création d'immeubles de bureaux souvent monofonctionnels le long de l'avenue Fonsny.

L'autre côté des voies connaîtra également une importante transformation à cette époque avec l'extension de l'emprise de la gare pour accueillir le terminal Thalys/Eurostar et la construction de l'imposant immeuble dit Bloc 1 destiné à l'ONSS. L'objectif des autorités est de constituer un pôle d'affaires autour de la gare directement connecté au terminal international et à deux pas du centre-ville.

Le lien entre les quartiers existants et la gare est mis à mal par la construction de ces bureaux qui créent une mise à distance. La Gare du Midi se retrouve entourée d'unités de bureaux massifs, monofonctionnels et introvertis.

Malgré un réaménagement complet, l'espace public souffrira aussi de ces mutations urbaines. Entre place publique dysfonctionnelle (Marcel Broodthaers, Victor Horta au dessus du parking Q-Park) ou espaces publics sous-mobilisés (esplanade de l'Europe, nouvelle place de la Constitution) et minéralisés quasiment à 100%, linéaires de voiries largement dévolus au trafic automobile (rue de France, avenue Fonsny), le quartier perd en qualité de vie et en convivialité.

Dans de nombreux endroits, l'espace public est aménagé de manière purement fonctionnelle : zones taxis, dépôts de bus, réseaux de transports en commun, espace destiné au marché ne sont pas pensés pour permettre d'assurer les continuités, la flexibilité, la qualité paysagère et la qualité d'usage de l'espace public.

Un quartier aujourd'hui sous pression

Le quartier de la Gare du Midi est aujourd'hui soumis à de nombreuses pressions :

- › Pression automobile avec un trafic de transit entrant et sortant très important et à saturation lors des heures de pointe.
- › Pression immobilière avec de nombreux développeurs qui s'intéressent à ce quartier de gare qui présente un dynamisme important.
- › Pression environnementale avec un quartier soumis à la pollution (de l'air, sonore, des sols...), à la malpropreté et faiblement résilient. Ce quartier est très faiblement pourvu en espaces verts de proximité avec des conséquences directes en termes d'absence d'îlots de fraîcheur, de capacité à gérer les eaux pluviales ou de faible biodiversité. L'environnement ici est avant tout minéral avec de nombreux îlots fermés (dont certains atteignent une imperméabilité du sol proche de 100%), quelques îlots ouverts qui ne profitent pas assez à la population en place (usagers, habitants, travailleurs...). L'espace public est sous-équipé pour les piétons, cyclistes et pour les fonctions d'usage.
- › Pression sociale avec une concentration des problématiques de la grande précarité, de la présence de migrants sans papiers parfois mineurs, du sans-abrisme et de la toxicomanie. Ce phénomène courant dans les quartiers de gare a tendance à s'accroître et poser de nouveaux problèmes dans un contexte où l'espace public n'est pas conçu dans une optique d'hospitalité et sous équipé (absence de toilettes, de bancs, de points d'eau...). Il en résulte des problèmes de santé, d'hygiène, de confort (l'odeur d'urine constitue la première impression exprimée par les personnes interrogées pour qualifier le quartier) et de malpropreté (construction de bancs de fortune et d'abris)...

Le PAD Midi, outil permettant un rééquilibrage programmatique

Dans la continuité, du schéma directeur 'Midi' de 2016, perspective.brussels est mandaté pour d'élaborer un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) pour le quartier Midi.

Une première version du PAD 'Midi' a été mise à enquête publique de septembre 2021 à novembre 2021.

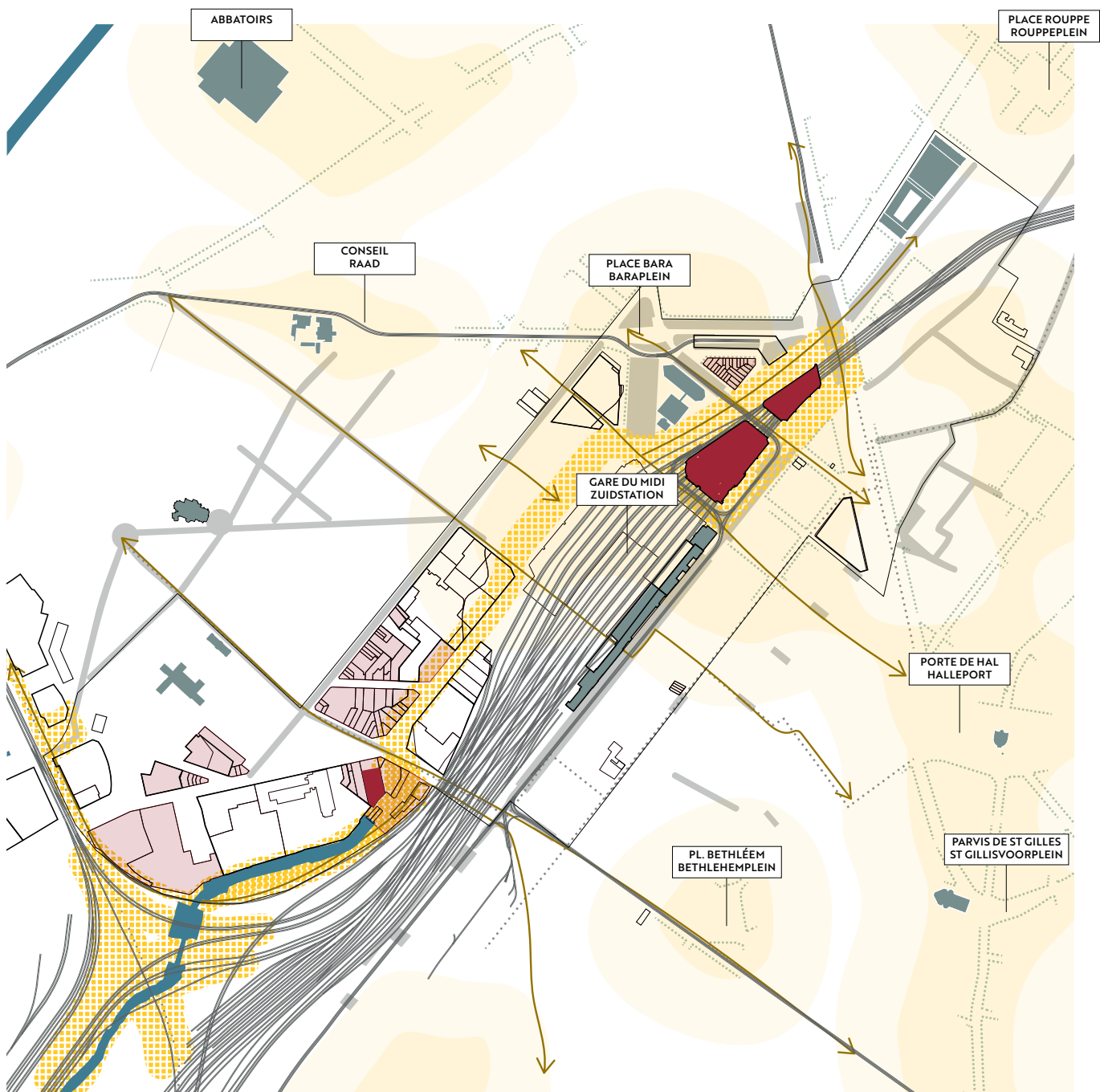
Cet outil a deux volets (stratégique et réglementaire), il vise à améliorer la mixité programmatique du quartier en légiférant sur :

- › les affectations ;
- › les gabarits constructibles ;
- › les alignements ;
- › des prescriptions particulières applicables à certains îlots ;
- › la stratégie de gestion de la mobilité (via volet stratégique) ;
- › l'amélioration de la qualité des espaces publics (via volet stratégique).

Derrière cette approche, la Région se dote ici d'un outil réglementaire en capacité d'encadrer les développements à venir.

Il s'agit de donner au quartier un visage multi-programmatique en stimulant légalement la création de logements et d'équipements tout en cadrant le nombre de mètres carrés de bureaux à développer. Il porte également une attention à la création d'espaces publics de qualité.

Ce PAD 'Midi' s'appuie sur le concept de 'gare habitante', néologisme orientant les politiques publiques vers un rééquilibrage programmatique du quartier.



CARTE DES ENJEUX

Noyau d'identité locale issue du PRDD

Liseré de noyau commercial

Équipement à vocation culturelle ou collectif

Centralités

Grands projets de rénovation urbaine (bâti)

Petits projets de rénovation urbaine _ CQD, CRU, SLRB (bâti)

Rénovation des espaces publics (voiries, carrefours, aménagements liés aux transports en communs...)

Espace public à haut potentiel

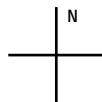
Connexions à renforcer

Bâti stratégique

Groupe de Parcelles stratégiques

Echelle 1/10.000ème

0 100 200 300 400 m



Source : PRDD, Brugis, Urbis download, Géodata Bruxelles Environnement

Positionnement pour le CRU 7

Le CRU 7 s'inscrit donc dans une triple réalité :

- › l'héritage historique des mutations urbaines passées et notamment la faible qualité des espaces publics déployés autour de la gare ;
- › les pressions auxquelles le quartier de la gare du Midi est aujourd'hui soumis (automobile, immobilière, environnementale et sociale) ;
- › la mise en place de nouveaux outils d'aménagement urbain (Schéma directeur et PAD Midi) qui accompagneront et encadreront les développements à venir.

Dès lors, se pose la question du positionnement du CRU 7 dans ce contexte ?

Comment assurer une utilisation optimale des moyens publics, à l'échelle (budgétaire et temporelle) d'un CRU, afin de répondre à des besoins ayant émergé du travail de terrain, tout en enclenchant ce nouveau chapitre à écrire ensemble ?

Dans le contexte étudié, il nous semble pertinent de :

- 1. focaliser les efforts du CRU 7 sur l'aménagement de l'espace public et de son potentiel de transformation.** Densément bâti, densément habité, le périmètre du CRU 7 présente pourtant de larges zones d'espaces ouverts qui sont vues et vécues comme des angles morts par les habitants et usagers. Il s'agit ici de liaisonner les quartiers, travailler sur la propreté et la sécurité des espaces publics.
- 2. inscrire le quartier dans un maillage vert et bleu à échelle régionale.** Dans un quartier aussi minéralisé, il convient de trouver des solutions pour améliorer la qualité de vie dans ce quartier.
- 3. intervenir sur le tissu urbain et trouver de la place pour les besoins identifiés.** On pense ici en particulier aux logements et équipements publics pour permettre aux usagers, habitants et travailleurs d'accéder plus facilement à des infrastructures autour de la gare et ainsi appuyer la dimension multiprogrammatique du quartier.
- 4. répondre aux problématiques sociales et de santé liées à la grande précarité et au sans-abrisme.** Etant donné l'augmentation des publics précaires dans le quartier et des besoins en lien.

IDENTIFICATION DES ENJEUX

L'espace public comme pilier pour les interventions dans le cadre du CRU 7

On l'a vu, l'aménagement de **l'espace public a souvent été le parent pauvre des différentes phases de transformation du quartier.**

Depuis les années 1950 et l'ouverture de la jonction Nord/Midi, les espaces publics ont été malmenés dans le quartier.

Actuellement, la gare n'est que pour peu en lien avec les quartiers environnants étant donné les discontinuités, les interruptions spatiales, les dysfonctionnements constatés pour la plupart des espaces publics autour de la gare.

Dans un quartier aussi densément habité où l'espace public est à ce point sous-mobilisé, il convient de **focaliser les efforts du CRU 7 sur l'aménagement de l'espace public et sur son potentiel de transformation.**

Il s'agit de mettre en place des cheminements cyclo-piétons agréables, confortables, sécurisés et rencontrant les objectifs formulés à la fois dans le PRDD et le plan Good Move.

La maille 'Bruxelles-Midi' doit, à terme, être libérée du trafic de transit. Cela permettra de retravailler l'espace public en :

- › le perméabilisant et le végétalisant pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers ;
- › lui redonnant un rôle prépondérant dans la connexion entre les différentes entités urbaines. Un trait d'union entre la gare, les quartiers anderlechtois, saint-gillois et le centre-ville de Bruxelles ;
- › l'améliorant afin de proposer des endroits plus conviviaux et invitant pour tous (propreté et sécurité à intégrer dans ces réflexions).

Ces requalifications de l'espace public doivent devenir un support pour l'amélioration du quartier et de la vie de ses habitants et usagers.

Inscrire le quartier dans le maillage vert et bleu à échelle régionale

Le quartier est très minéralisé.

Entre les infrastructures de la gare et le faisceau de voies ferrées, les linéaires de voiries, les intérieurs d'îlots densément bâtis et le manque d'espaces ouverts, il ne reste que 144.776 m² soit 18,45 % de surfaces perméables.

La majorité de ces surfaces se concentre sur deux îlots non accessibles au public :

- › îlot de l'école des Vétérinaires ;
- › îlot des Deux Gares où la Senne coule à ciel ouvert.

Cette situation génère une baisse de la qualité de vie et de la santé dans ce quartier. Îlots de chaleur, faible développement de la biodiversité, pollutions urbaines multiples non compensées.

Il convient donc de travailler activement sur ces thématiques environnementales via le CRU 7.

Les leviers d'interventions sont multiples et pourront permettre de ré-inscrire le quartier dans un maillage vert et bleu à échelle régionale :

- › ouverture des berges de la Senne et reconnexion potentielle aux futurs espaces publics du quartier Biestebroek à venir et au canal un peu plus loin ;
- › perméabiliser les sols et végétaliser l'espace public partout où il est possible et réaliste de le faire ;
- › considérer la présence de la Senne et sa vallée comme une opportunité pour la mise en place de projets en lien avec la gestion des eaux pluviales et des eaux de ruissellement ;
- › envisager un plan à échelle du quartier pour stimuler une approche positive de la question de gestion des eaux (notamment pluviales).

Intervenir sur le tissu urbain et trouver de la place pour les besoins identifiés

Le tissu urbain est endommagé par endroits. Bâtiments anciens et délabrés, liserés dégradés, ensembles non occupés renvoient une image négative du quartier.

Les pouvoirs publics ont déjà investi dans sa revitalisation et beaucoup de travail reste à faire. Il s'agit d'améliorer le tissu urbain et traiter (à hauteur des capacités du CRU) la question des dents creuses, des pignons aveugles et autres situations urbanistiques défavorables.

Par ailleurs, si le quartier accueille de nombreuses fonctions urbaines différentes et constitue, à ce titre, un petit morceau de ville, il reste de nombreux manques à combler.

En premier lieu, le quartier est trop faiblement pourvu en équipements aussi bien de proximité ou d'envergure régionale (judicieux étant donné la configuration du lieu).

On liste ici les manques structurels :

- › manque en espaces sportifs (ceux existants sont saturés) ;
- › manque en espaces culturels et/ou de rencontres permettant une émancipation de certains publics du quartier (les jeunes par exemple) ;
- › manque important de milieux d'accueil de la petite enfance du côté anderlechtois du périmètre. Sur ce point, notons que la situation côté bruxellois et saint-gillois semble sous contrôle.

Enfin, l'une des missions des outils de revitalisation urbaine est d'assurer la création de nouveaux logements publics accessibles (sociaux, assimilés sociaux ou conventionnés) pour permettre de continuer à répondre à l'extension démographique en RBC et d'assurer une capacité de se loger pour toutes et tous.

Si le CRU, via son ordonnance, se positionne de manière privilégiée sur l'espace public, il conviendra ici, de ne pas fermer les portes pour la création d'équipements et/ou de logements.

Répondre aux problématiques sociales et de santé liées à la grande précarité et au sans-abrisme

Des indicateurs socio-économiques dégradés

Le quartier rencontre des problématiques socio-économiques multiples.

Revenus médians par déclaration bas, chômage qui reste élevé malgré des baisses notables sur les dernières années et une instabilité forte liée à la récente crise sanitaire et ses conséquences. L'un des enjeux est de continuer à soutenir le développement de programmes pour renforcer les actions citoyennes et associatives locales afin de plus facilement répondre aux problématiques des habitants.

Présence de publics très précarisés

Par ailleurs, le travail de terrain met en lumière les difficultés structurelles dont souffre aujourd'hui le quartier en lien avec la présence de certains publics fragiles, essentiellement les sans domicile fixe. La situation de 'quartier de gare' joue ici, forcément un rôle prépondérant. Ce problème ne date pas d'aujourd'hui et tend à s'amplifier.

Le diagnostic affine également le constat sur certaines problématiques plus précises : le sans-abrisme féminin, la stratégie des accueils de jour/ de nuit et le droit au repos ainsi que le problème de l'accès à des sanitaires dans de bonnes conditions, etc.

C'est pourquoi il semble aujourd'hui nécessaire de soutenir un/des programme(s) d'investissements à destination des publics errants pour permettre d'améliorer leurs conditions de vie et la cohabitation de l'ensemble des publics présents. Il s'agit de travailler dans une optique d'hospitalité et d'universalité de l'espace public et de la gare.

Enjeux complémentaires

Des enjeux complémentaires peuvent également être identifiés :

- › l'enjeu santé avec la question de l'accès au soin dans un territoire insuffisamment pourvu en médecins généralistes ;
- › l'enjeu économique et de la dynamisation du tissu économique local dans un territoire encore marqué par un taux de chômage important ;
- › l'enjeu de transition socio-environnemental dans un territoire fortement urbain, minéralisé et très sollicité où une réflexion générale sur la place de l'économie circulaire est nécessaire;
- › l'enjeu de la propreté et de la sécurité dans les espaces publics qui va de paire avec la nécessité d'amélioration de l'ensemble des pourtours de la gare.

Par ailleurs, si le travail de liaisonnement des espaces publics longeant les voies (depuis l'îlot des deux gares jusqu'au passage de la Petite Ceinture et la ville de Bruxelles) est prioritaire dans le cadre du CRU, à terme, il sera nécessaire de penser une reconnexion transversale des espaces et quartiers autour de la gare.

Améliorer les liens à travers gare entre Saint-Gilles et Anderlecht.



LAB705 CityTools Grounded Urbanism  **ARCADIS**