



PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR « MIDI »

AVIS DE LA VILLE SUR LE PROJET DE PLAN MIS EN ENQUÊTE PUBLIQUE DU 01/09/2021 AU 02/11/2021

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le territoire de la **Ville de Bruxelles n'étant pas concerné par le périmètre du PAD** lui-même, cet avis s'attardera sur les impacts de ce projet pour les quartiers sud du Pentagone plutôt que sur l'urbanisation proposée dans les communes voisines.

Une Gare habitante

La Ville de Bruxelles **approuve les grandes orientations du PAD** quant au devenir de ce périmètre. Constituant la première gare de Belgique et vitrine de la région bruxelloise, la gare du Midi jouit à l'heure actuelle d'une mauvaise image qu'il y a tout lieu d'améliorer.

Le principe de **densification** de ce pôle trouve sa justification dans la très **grande intermodalité** que l'on y trouve en termes de transport, qu'il convient de réajuster au regard de la congestion routière rencontrée actuellement. Le souhait de **réduire la pression automobile** sur le secteur sera rencontré via la diversification des fonctions envisagées : les nouveaux habitants pouvant se passer de véhicules au regard de la grande accessibilité du secteur, le recours plus poussé aux transports en commun pour les navetteurs, le réaménagement de l'espace public au profit des modes actifs, etc.

La **diversification des fonctions** sur le périmètre permettrait en outre d'y augmenter le sentiment de sécurité car l'augmentation des surfaces en logement, la création de nouveaux équipements, aussi bien porteurs au niveau local que régional, et l'activation des rez-de-chaussée par du commerce rendent possibles un **meilleur contrôle social**.

L'amélioration de l'espace public par des aménagements plus ouverts rencontre également cet objectif. De plus, le PAD les envisage comme le support des modes de déplacements alternatifs, ce qui est salutaire pour la réalisation des desseins du **PRDD et du plan Good Move**.

Néanmoins, même si le périmètre du PAD n'est pas sur le territoire de la Ville, le rayonnement métropolitain, national et international de la gare du Midi a nécessairement un **impact sur la Ville de Bruxelles et son attractivité**, de sorte qu'il est utile ici d'articuler au mieux ce pôle avec le Pentagone.

Pourtant, **les contours du périmètre du PAD ne permettent pas d'aller au bout de cette réflexion**. En effet, même si des souhaits sont formulés quant à la continuité de l'esplanade de l'Europe – Petite ceinture dans le volet stratégique (p.116) et la liaison entre la gare du Midi et le centre-ville, cette portion n'est pas incorporée au périmètre du PAD. Il aurait été opportun **d'assurer une adéquation entre les intentions du PAD et son périmètre** afin de solutionner la dangerosité et le statut de coupure de ce carrefour stratégique, au regard notamment du périmètre envisagé pour le **CRU 7 Midi**.

Cette problématique avait déjà été soulignée lors de l'envoi d'un **courrier officiel de la Ville de Bruxelles à la Région en 2018** dans le cadre de l'élaboration du PAD Midi.

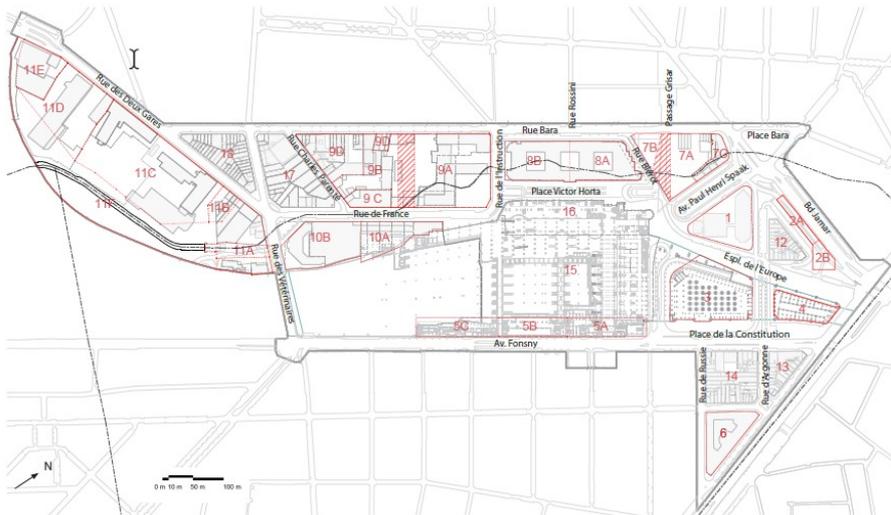
Ceci est d'autant plus dommageable que les espaces publics situés de part et d'autre de la petite ceinture, **l'esplanade de l'Europe et l'avenue de Stalingrad, seront réaménagés, accentuant de fait l'effet barrière de la petite ceinture** qu'il conviendrait de réaménager de manière plus conviviale (verdurisation, etc.). Cela n'est pas traduit dans le volet réglementaire du PAD, ne serait-ce que dans la modification des alignements actant la réduction du nombre de voies prévu dans le volet stratégique.

De même, il aurait été pertinent de considérer **les espaces publics sous le pont de chemin de fer** enjambant la petite ceinture pour éviter le « no man's land » actuel qui y règne.

Bien que la Ville approuve l'initiative de la Région de disposer d'une vision globale sur cette zone, elle se questionne sur **l'utilité de réaliser un PAD** pour ce faire. En effet, les récentes évolutions nous amènent à penser que les projets urbanistiques à venir (Tour Victor, réaménagement bâtiment SNCB) pourraient être autorisés via l'application de la réglementation en vigueur. Le seul intérêt du PAD résiderait dans l'augmentation du seuil de commerces sous les bâtiments « quadrilatères », qui aurait pu être résolu via une modification ponctuelle du PRAS.

I. LE PLAN DE DÉLIMITATION DES ÎLOTS ET DES ZONES (VALEUR RÉGLEMENTAIRE)

Echelle : 1/5000



Ilots faisant l'objet de prescriptions particulières :

- 1 : Tour du Midi
- 2 : Jamar
- 3 : Grand Quadrilatère
- 4 : Petit Quadrilatère
- 5 : Tri Postal Fonsny
- 6 : Russie Mérode
- 7 : Tintin
- 8 : Horta Bara
- 9 : France Bara
- 10 : France vétérinaires
- 11 : Deux Gares

Ilots appartenant au périmètre du plan d'aménagement directeur qui ne font pas l'objet de prescriptions particulières.

- 12 : Jamar Argonne
- 13 : Argonne Fonsny
- 14 : Russie Fonsny
- 15 : Gare du Midi
- 16 : Gare Horta
- 17 : France Parenté
- 18 : Deux Gares Bara

| |
|--|
| REGION DE BRUXELLES-CAPITALE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST PAD BRUXELLES-MIDI |
| (PROJET DE) PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (ONTWERP) RICHTPLAN VAN AANLEG M |
| CARTE DES MODIFICATION DES ALIGNEMENTS |
| Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le ... 20... Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op ... 20... |

BRUXELLES-MIDI 23

PAD MID, Volet réglementaire, page 23

IMPACTS SPÉCIFIQUES SUR LA MOBILITÉ

Stationnement

Dans la perspective de la création de nouveaux logements, il est possible de construire de nouveaux parkings conformément aux règlements régionaux et communaux. En revanche, les documents du PAD ne donnent pas une idée précise du nombre total d'emplacements de parkings hors voirie qui seront autorisés. La Ville de Bruxelles suggère à tout le moins de **prévoir un plafond** de manière à encourager au maximum la **mutualisation des places existantes** ainsi que les modes de déplacement alternatifs. En effet, il n'est pas sûr que les mesures prises pour diminuer le trafic de transit soient suffisantes pour compenser l'augmentation de la circulation locale induite par la densification du quartier.

Bien que cet aspect soit recommandé au niveau du RIE du PAD (p.274), il mériterait d'être acté comme une mesure spécifique dans le volet réglementaire du PAD.

Diminution du trafic de transit

La Ville de Bruxelles supporte la volonté de **réduire le trafic de transit** sur le secteur de la gare du Midi, mais elle ne sera efficace que si elle est conjointement réfléchie avec le réaménagement **de la**

pénétrante Industriel/Bara/Jamar, où des mesures devraient être prises pour **disposer de lignes de transports publics à haute fréquence** et ainsi, assurer un shift modal au sortir du ring avec un meilleur usage du P+R du CERIA qui aujourd'hui est sous utilisé. Cela aurait tout lieu d'être intégré car le seul réaménagement des voiries autour de la gare en faveur des modes alternatifs ne semble pas suffisant pour éviter que cette pénétrante ainsi que la petite ceinture ne soient continuellement embouteillées.

Dès lors, la Ville estime que cet aspect devrait être considéré dans les mesures spécifiques du volet stratégique du PAD et non uniquement comme recommandation du RIE (p.273).

Vélo

La Ville est favorable à **l'aménagement systématique d'infrastructures cyclables** tout autour de la gare, et en particulier de pistes séparées sur tous les axes à grand trafic.

Petite ceinture

Tout en étant favorable à l'amélioration de la traversée de la petite ceinture et de la réduction du nombre de bandes prévue dans le volet stratégique du PAD, la Ville de Bruxelles craint que l'augmentation de la densité et donc l'augmentation du trafic généré dans le quartier n'impacte davantage la petite ceinture. En ce sens, un **équilibre doit être trouvé entre l'augmentation du nombre de logements et les prévisions de places de stationnement**, ce qui n'a pas été clairement explicité et étudié dans les documents du PAD.

La ville demande l'inscription de la réduction du nombre de bandes de circulation dans le volet réglementaire, la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons y compris pendant le chantier du métro.

La Ville demande que le réaménagement tienne compte de l'obligation légale incombant à la Ville de Bruxelles d'organiser la Foire sur le Boulevard du midi. Le réaménagement devra donc tenir compte du plan d'implantation de la Foire et permettre le maintien de celle-ci sur le boulevard du Midi.

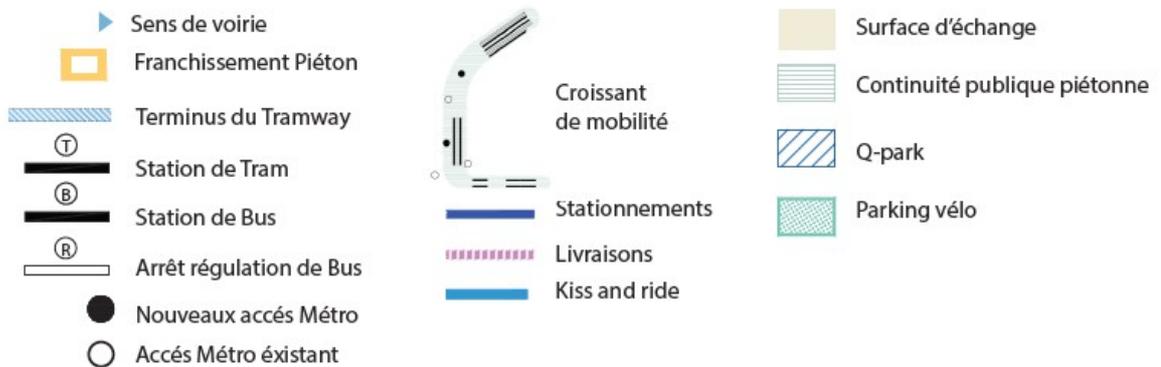
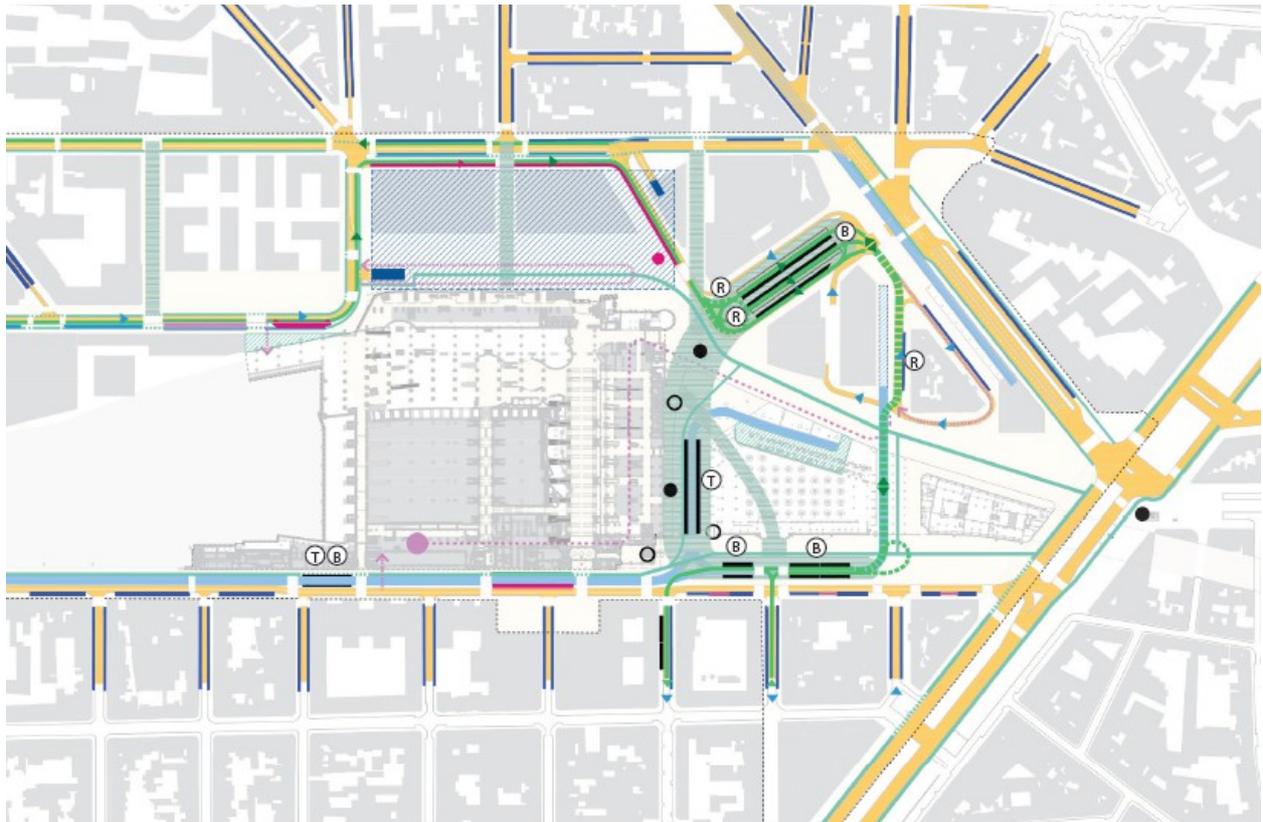
Afin de permettre à l'activité économique de fonctionner, la Ville demande qu'une poche de stationnement (mutualisation de l'espace pour les riverains et les commerçants) soit intégrée au projet afin que les livraisons et l'activité commerciale puissent continuer à fonctionner. La poche de stationnement pourrait être mutualisée pour répondre aux besoins des marchands du Jeu de Balle.

Gare routière et livraisons

La Ville de Bruxelles est convaincue par la proposition régionale d'une **gare routière en limite de région (par ex. Erasme)**

Par ailleurs, il conviendrait d'avoir une réflexion plus globale par rapport aux transports de personnes et de bagages via autocars vers les pays du Maghreb. Les localiser en limite de région et les rendre facilement accessibles en automobile ou en transports en communs aurait pour avantage indéniable de **diminuer l'encombrement de l'espace public** par de nombreux autocars près de la gare et en bordure du centre-ville. La Ville est demandeuse de **propositions plus concrètes** afin de répondre à cette problématique (proposition de lieu, aménagement..).

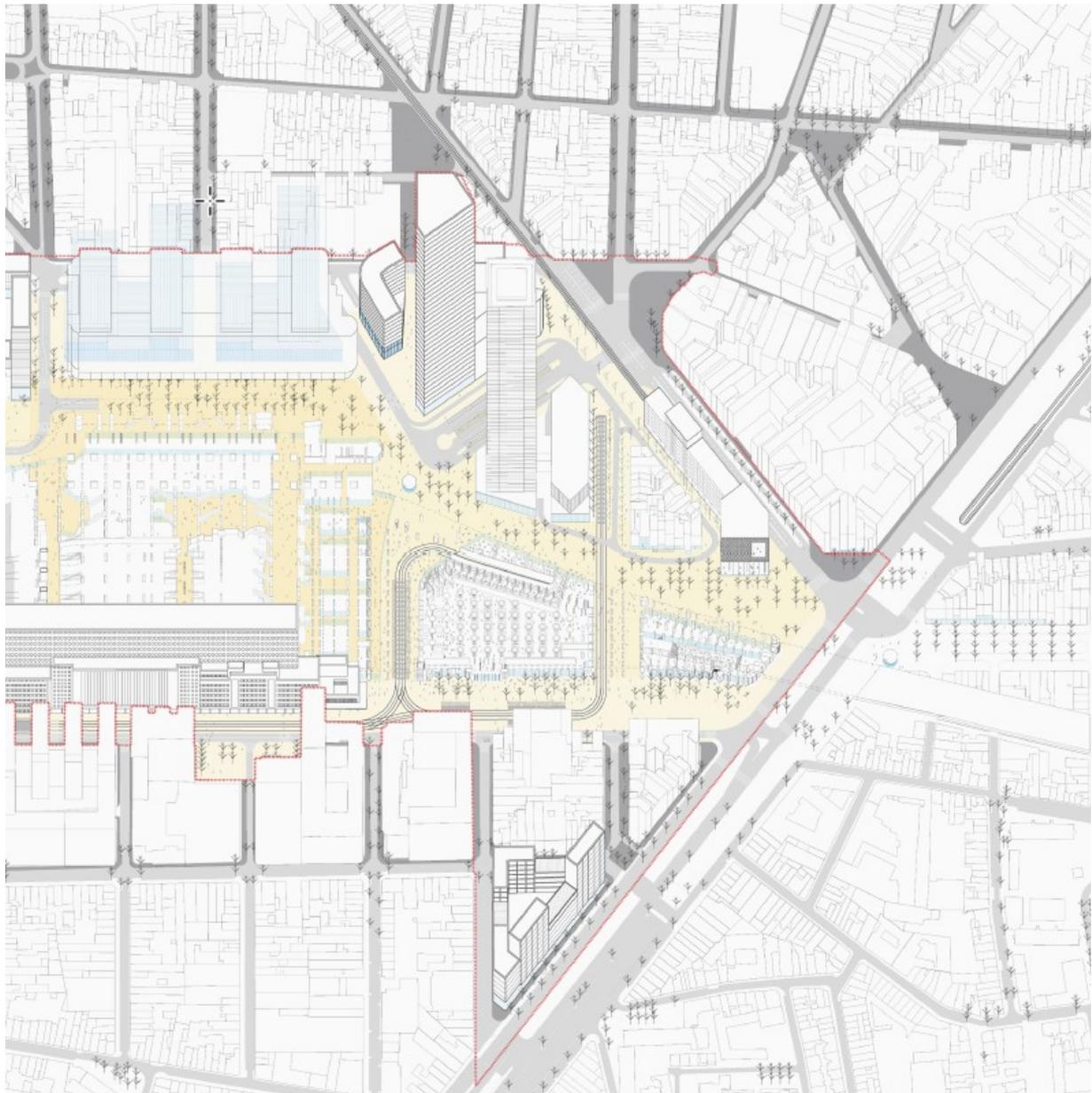
Il est signalé qu'un **centre de distribution urbain** devrait être développé à terme sans plus de précisions pour éviter les camions dans le quartier. La Ville est favorable à l'implantation d'un tel centre à proximité de son territoire pour favoriser les last-miles en cargo-bike au sein du Pentagone.



PAD MIDI, Volet Stratégique, page 29

IMPACTS SPÉCIFIQUES EN TERMES DE PERSPECTIVE MORPHOLOGIQUE

L'articulateur de l'esplanade de l'Europe sera chargé de faire le lien avec les boulevards du centre. Le fait que ce marqueur de l'esplanade soit **affecté en équipement** est également à mentionner positivement pour souligner l'identité de ce nouvel espace public. A ce titre, le PAD devrait avoir une attention particulière sur la **mutualisation des équipements** dans et autour du PAD Midi, considérant la saturation de ceux présents sur le territoire de la Ville de Bruxelles à proximité de son périmètre. Des équipements tels que des **points vélo/repair-vélo** devraient être privilégiés pour renforcer aussi l'intermodalité.



PAD MIDI, Volet stratégique, page 7

CONCLUSIONS

En conclusion, la volonté de la Région d'améliorer la qualité de vie du quartier du Midi en y implantant de nouvelles fonctionnalités (équilibrer les fonctions, réaménager et améliorer les espaces publics, aménager et occuper les quadrilatères,...) est partagée par la Ville de Bruxelles, qui soutient le projet du PAD dans son ensemble.

La Ville de Bruxelles insiste cependant sur le fait qu'il est impératif de combiner ce projet de réaménagement avec les mesures suivantes :

- un aménagement convivial et sécurisé du carrefour stratégique entre le quartier du Midi et le Pentagone, en ce compris les espaces publics situés sous le pont enjambant la petite ceinture, afin de solutionner la dangerosité, le statut de coupure et le « no man's land » qui y règne ;
- une solution structurelle, en limite de Région, sur les transports de personnes et de bagages via autocars pour désencombrer l'espace public au centre-ville ;
- un plafond à acter dans le volet réglementaire en termes de places de stationnement qui seraient autorisées dans le périmètre du PAD de manière à encourager au maximum la mutualisation des places existantes ainsi que les modes de déplacements alternatifs ;

- et enfin, un développement de lignes de transport à haute fréquence sur les voiries pénétrantes (Industriel/Jamar/Bara) à considérer dans les mesures du volet stratégique du PAD afin d'assurer un véritable shift modal.