



Avis d'Inter-Environnement Bruxelles
Enquête publique sur le projet de plan d'aménagement directeur «
Midi »

02/11/2021

Le quartier Midi présente une centralité physique et économique puissante aux valeurs d'usage multiples : rôle essentiel d'accueil des usagers nationaux et internationaux du train, quartier d'habitation populaire pour une population majoritairement peu argentée, lieu d'hébergement de nombreux bureaux publics notamment liés aux fonctions ferroviaires et d'un marché hebdomadaire le plus fréquenté de Bruxelles. Mais c'est aussi un quartier traumatisé depuis de nombreuses années : des expropriations massives de logements, la construction de 300.000 m² de bureaux neufs sur les 20 dernières années sur les îlots expropriés, des chantiers permanents, un espace public chaotique, une mobilité infernale.

Aujourd'hui, la Région semble regretter certains choix posés dans les années 90 et annonce un PAD censé corriger ces erreurs du passé. Le Plan repose sur le postulat de faire de la gare du Midi une gare habitante. En effet, le quartier est devenu aujourd'hui très mono-fonctionnel : 75 % de bureaux pour 12 % de logements. La Région propose dès lors de reconstruire 200.000 m² de logements en procédant à la démolition d'une partie des bureaux construits il y a à peine 20 ans pour remonter la part de cette fonction au sein du quartier à 35 %.

C'est cette production massive de logements qui selon la Région devrait permettre de nommer ce quartier comme celui d'une gare « habitante » en voulant combiner tout à la fois la valorisation du pôle ferroviaire, son attractivité pour les bureaux et les touristes et la création d'un lieu de vie dynamique. Il repose sur le postulat que l'accueil de nombreux nouveaux habitants en créant plus de mixité sociale bénéficiera à l'ensemble du quartier et aux résidents actuels alors que ce processus risque surtout d'accroître le prix du foncier (déjà en cours) et la pression sur des équipements (écoles, crèches, espaces verts) déjà en nombre insuffisant.

Le PAD Midi a manifestement été réalisé dans le but de valoriser au mieux le foncier des gros acteurs immobiliers privés ou semi-publics présents dans le périmètre. Il reprend d'ailleurs globalement les projets immobiliers connus de ces derniers. Le PAD Midi opère donc une confusion manifeste entre intérêt général et intérêts immobiliers particuliers de ces gros propriétaires, fussent-ils semi-publics.

1. Commentaires généraux sur la méthodologie

IEB remarque de façon générale que l'ensemble des PAD sont problématiques sur le plan de la démocratie urbaine. Les garanties démocratiques qualitatives qu'ils présentent sont insuffisantes au regard de leur impact territorial très important agissant tant à l'échelon local que régional. Sans compter qu'ils combinent tout à la fois l'orientation stratégique et la force réglementaire avec la capacité de déroger aux normes supérieures (PRAS, RRU,...). A l'instar du Collectif Bas-les-PAD, IEB souhaite un moratoire sur l'ensemble des PAD qui ont démarré à l'automne 2019 aussi longtemps que n'a pas été évaluée la réforme du COBAT qui a introduit les PAD dans l'arsenal réglementaire¹. Sur les huit premiers PAD lancés en 2019, quatre ont été largement revus ou remis fondamentalement en question (Josaphat, Loi, Porte de Ninove, Mediapark) démontrant que l'outil est très problématique.

La rapidité avec laquelle sont adoptés ces différents PAD a pour conséquence que :

1° les instances consultées n'ont pas le temps de se pencher de façon suffisante sur les documents soumis au vu de l'ampleur des enjeux des territoires concernés et de rendre dès lors des avis aidant à une prise de décision convenablement éclairée ;

2° les PAD sont assez flous sur leur articulation avec les autres textes stratégiques et réglementaires de la Région. Ceci rend la compréhension de leur impact très difficile à estimer ;

3° les PAD ne s'accompagnent pas d'étude d'impact suffisantes et reposent sur des données obsolètes dès lors qu'ils concernent souvent des dossiers en cours depuis de nombreuses années avec des données non actualisées ;

4° tous les PAD ont lancés quasiment en même temps sans qu'il y ait d'étude d'impact des effets cumulatifs ;

5° alors que l'impact local et dans les quartiers des PAD est évident, ceux-ci ne font pas l'objet de commission de concertation (contrairement aux PPAS).

Concernant plus spécifiquement le PAD Midi :

- le PAD Midi jouxte les périmètres de deux autres PAD (Porte de Ninove et Heyvaert) ainsi que celui du PPAS Biestebroek or rien ne permet de disposer d'une vue d'ensemble de l'impact cumulé des 3 PAD et du PPAS ni de bien saisir leurs articulations ;

- Une bonne gouvernance et une hiérarchie cohérente des plans voudrait d'ailleurs que le PAD Midi soit adopté avant l'élaboration du CQ et du CRU. En principe, les PAD visent en effet à dresser les lignes directrices d'aménagement en élaborant une stratégie globale pour faire des territoires concernés des leviers de développement urbain régional durable, anticiper et accompagner avec cohérence les changements à venir. IEB considère qu'en l'état les PAD constitue surtout des lignes pour accompagner (et non cadrer) de gros projets immobiliers dérogatoires aux règles d'urbanisme.

- le RIE n'a pas été actualisé en fonction de la dernière mouture du PAD soumis à l'enquête concernant notamment les îlots Tintin et France-Vétérinaire. Ce qui explique que les plans présents dans le RIE ne correspondent pas aux plans du volet stratégique et du volet informatif. Les projets, plans, programmes proposés ne sont pas identiques, ce qui rend difficile la

1 <https://baslespadbrussels-65.websself.net/file/si1539746/download/FR%202020-03-12-Bas-les-PAD-FR-fi23861431.pdf>

construction d'une position sur le PAD. Le RIE doit donc être mis à jour et le PAD soumis à une nouvelle enquête publique.

- Le PAD repose sur les données démographiques de 2016 lesquelles tablaient sur une augmentation de 6000 habitants par an. Le RIE qui date de mars 2021 utilise les données démographiques de l'IBSA de 2016 (Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025 - Les cahiers de l'IBSA, 2016 – Diagnostic du RIE, p. 62). Or du nombre de 10,000 nouveaux habitants par an annoncés en 2012, les projections sont ensuite passées à 5 000, puis à 3 600. Aujourd'hui, d'ici à 2070, l'IBSA annonce un accroissement moyen de 1.900 personnes en moyenne par an soit moins de 1000 ménages (Voir IBSA, Focus 43, Baromètre démographique 2020 de la Région de Bruxelles-Capitale). Ceci est particulièrement problématique pour un plan dont l'objectif premier est de construire 2000 nouveaux logements notamment pour répondre au boom démographique.

- D'autres données statistiques retenues pour l'étude des incidences du RIE sont vieillissantes, voire obsolètes. Par exemple, les données quantifiant les besoins de bureaux datent de 2017 (p. 14/30 du RIE-RNT). Globalement, ces données datent de la période précédant la pandémie de Covid-19 de laquelle découlera des changements importants pour ce secteur. Même si la pandémie n'est pas encore terminée et que l'ampleur de certaines évolutions n'est pas connue, de nombreuses observations parues dans divers articles et publications permettent de dégager des tendances et évolutions claires, en particulier sur la mise en application plus massive du télétravail. Il y a donc des évolutions durables et structurelles de la pandémie qui doivent être prises en considération. On pourrait globalement en déduire : un besoin diminué de bureaux, de commerces et d'hôtel, et un besoin accru d'espaces verts publics et privés.

- Paradoxalement, l'analyse sur les nouvelles densités proposées réalise une comparaison avec les quartiers de gare d'autres villes qui ne sont pas toujours comparables et ne prend pas en compte le fait que les quartiers adjacents à la gare sont déjà très denses tant en terme de bâti que de populations : Saint-Gilles et Cureghem se caractérisent actuellement par des densités de population parmi les plus élevées à l'échelle régionale. Après Saint-Josse, Saint-Gilles est la commune la plus densément peuplée à l'échelle régionale (19.892,33 habitants/km²) contre moyenne régionale de 7.440 habitants/km²). La densité de Cureghem est appelée à encore s'accroître en raison de l'adoption du PAD Heyvaert et de la mise en œuvre du PPAS Biestebroeck.

- si le RIE du PAD analyse des alternatives pour l'ensemble du programme de gare habitante, il étudie peu de scénarios alternatifs projet par projet.

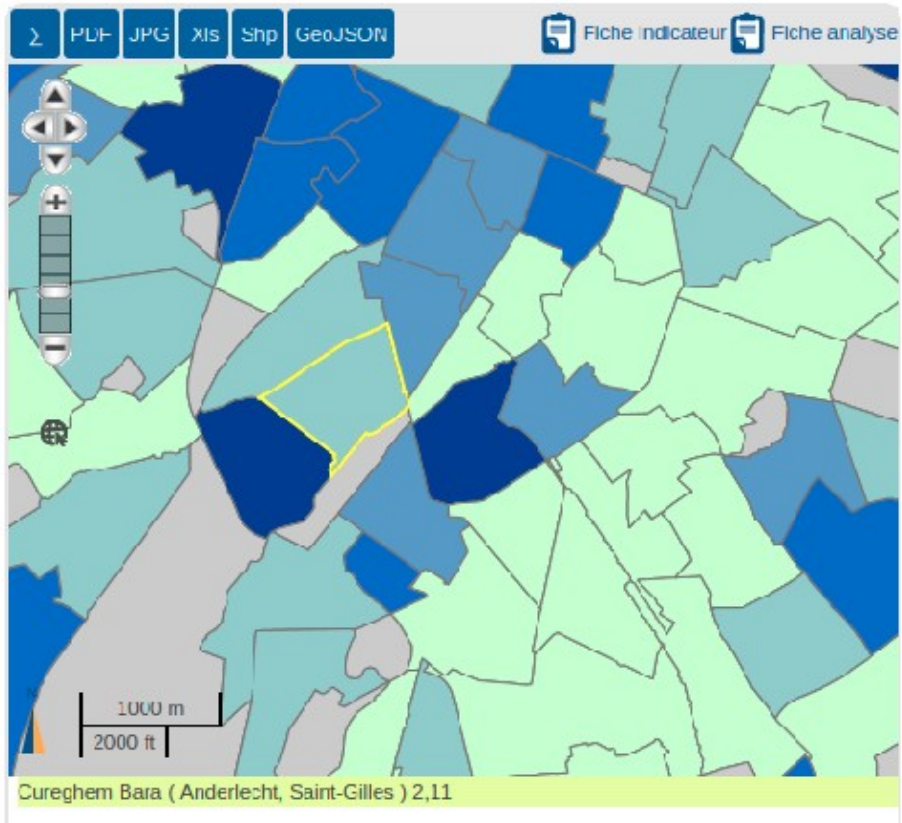
- il est étrange que la Gare du Midi elle-même au centre du périmètre du PAD ne fasse l'objet d'aucune prescription particulière. L'absence de prescription concernant les gabarits est inquiétante dès lors que la construction d'immeubles hauts au voisinage direct pourrait autoriser une surhausse du bâtiment écrasant encore plus l'espace public.

– Le projet de PAD ne présente pas d'analyse financière du projet par rapport au foncier existant et des alternatives proposées (foncier, échanges de terrains, transfert vers le domaine public ou privé ...). Vu l'ampleur du programme du PAD, il eut été utile de disposer d'un certain nombre de données économiques sur le budget, le coût des opérations, le montant estimé et l'affectation des charges d'urbanisme. Le RIE et le volet stratégique n'abordent pas la question du coût de la dépollution du sol.

2. Concernant l'objectif de développer des logements accessibles et qualitatifs

La production de 2000 nouveaux logements est un des axes majeurs du PAD. Néanmoins, le volet stratégique du PAD se contente de reprendre les objectifs de la déclaration de politique régionale quant à la typologie de logements à produire alors que celle-ci est essentielle pour déterminer si les logements seront accessibles. Le volet stratégique dit vouloir atteindre 15 % de logements à finalité sociale sur le territoire concerné.

En l'état, les deux territoires adjacents : Cureghem et Saint Gilles comptabilisent un très faible % de logements sociaux : 4 %. Saint-Gilles comptabilise 27.000 logements dont 1.117 logements sociaux, 1.000 logements communaux, 360 logements en AIS ce qui représente 10 % de logements à finalité sociale (la moyenne régionale est de 11%). Selon le diagnostic du RIE, la part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) pour les quartiers concernés serait supérieure à la moyenne régionale avec 10,62 % de logements sociaux contre 7,26 % à l'échelle régionale (Diagnostic RIE p. 67) : c'est une confusion entre logements sociaux et logements à finalité sociale. Les territoires concernés contiennent non pas 10,62 % de logements sociaux mais bien seulement 4 %.



Part de logements sociaux – Monitoring des quartiers 2019

Le seul type de logement public prévu est du logement réalisé par Citydev, 26.000 m² ce qui représente 13 % de l'ensemble des logements réalisés dans le cadre du PAD. Ce qui veut dire qu'indépendamment de la confusion opérée, le PAD ne permet même pas d'atteindre les objectifs de la DPR. Par ailleurs, il s'avère, à la lecture du RIE, que ces opérations de logements publics sont aléatoires : sur l'îlot Tintin (Victor), le promoteur Atenor tente depuis des années de ne construire que du bureau et refuse de construire d logement. Sur l'îlot Jamar, les logements sont

destinés à prendre place sur la trémie du tram 81, projet très hypothétique à la lecture du RIE : « *L'implantation de surfaces de logement sur le nouvel îlot Jamar ne semble pas utile au regard des contraintes de bruit, de vibration et de l'impossibilité d'y implanter un parking privé souterrain* » (RNT, p. 80).

Le volet réglementaire ne garantit la réalisation d'aucun logement social malgré leur déficit avéré dans le périmètre. Les habitants du périmètre ont une moyenne de revenus faible, nettement en-dessous de la moyenne régionale. Le diagnostic réalisé dans le cadre du CQ Midi en grande partie situé dans le périmètre du PAD montre que les quartiers concernés font partie des plus pauvres de la commune et de la Région (p. 99), avec un taux de chômage élevé avec 2/3 des chômeurs de longue durée. 80 % des habitants sont des locataires et donc dépendants de l'offre sur le marché privé. Selon une étude de l'IBSA de juin 2021, le prix médian des appartements à Saint Gilles sont passés de 60.000 EUR en 1995 à 225.000 EUR en 2020. Tandis que le prix médian des appartements étaient multipliés par 2,2 à l'échelle de la Région, à Saint-Gilles il l'était par 4 alors qu'entre 2006 et 2016 le revenu médian des habitants de Saint-Gilles n'a cru que de 4 %. Saint-Gilles était la 2ème commune la moins chère après Saint-Josse en 1995, elle est aujourd'hui la 8ème commune la plus chère pour le prix médian des appartements.

Sachant que la plupart des terrains appartiennent à des propriétaires privés, les logements produits seront au prix du marché privé et donc sans doute bien au-dessus des bourses des habitants actuels du quartier. Face à ces constats, le PAD devrait surtout veiller à mettre en place une réglementation visant à assurer la production de logements correspondant à la bourse des habitants de la Région et particulièrement de ce quartier. Le RIE lui-même pointe comme menace le risque d'un développement de logements en inadéquation avec le profil socio-économique des quartiers (RIE volet logement p. 16) et demande de renforcer l'offre en logements sociaux dans des quartiers où la population est aujourd'hui particulièrement précarisée. Si les loyers n'ont pas encore explosé, la dynamique immobilière en cours et le manque de maîtrise foncière dans le périmètre peut faire craindre une augmentation nette des loyers. L'Observatoire des Loyers 2016 montrait que c'est dans les quartiers centraux que les loyers ont augmenté le plus rapidement, dans l'espace dit de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) qui bénéficie d'une dynamique de rénovation impulsée par les pouvoirs publics.

On notera enfin que le périmètre d'observation territorial du RIE n'inclut pas la zone autour du bassin de Biestebroek où, pourtant, sont développés ou se développent environ 4000 nouveaux logements dont seulement 6,7 % de logements sociaux.

Le PAD reporte la création du logement social sur les charges d'urbanisme à venir, ce qui ne constitue pas une garantie suffisante primo parce qu'elles peuvent être affectées à d'autres finalités, deuxio parce que l'arrêté sur les charges d'urbanisme exonère le promoteur de devoir payer cette charge à la Région lorsque les logements nouvellement construits sont issus d'une reconversion de bureaux, ce qui sera le cas dans la majorité des projets de logements prévus.

Les quartiers adjacents à la gare étant très denses, il y a peu de possibilités de construire du logement supplémentaire en-dehors des opérations prévues par le programme de PAD. Ce programme est donc l'une des rares occasions pour produire du logement accessible, à l'instar de ce que prévoit le PAD Heyvaert qui vient d'être adopté par le gouvernement et qui porte sur un territoire présentant des caractéristiques assez similaires. Le PAD Heyvaert impose 25 % de logements sociaux dans tout projet de logement de plus de 2000 m². Il n'y a donc manifestement pas de frein législatif à l'introduction d'une telle prescription dans le PAD Midi, d'autant que le Conseil d'État a déjà eu l'occasion de se prononcer sur le PAD Heyvaert. Vu le peu de maîtrise foncière publique autour de la gare, une telle clause est la seule façon de garantir la mixité sociale présentée comme un objectif du PAD Midi. Un rapide calcul pour la commune de Saint Gilles permet de conclure que l'application de la clause « Heyvaert » aux projets de logements envisagés

dans le cadre du PAD permettrait au mieux à la commune de passer d'un seuil de 4 % de logements sociaux à un seuil de 5,5 %, bien en deçà de la moyenne régionale déjà faible (6,84%) au regard de la liste d'attente pour les logements sociaux (49.000 ménages).

C'est pourquoi IEB préconise dans le voler réglementaire du PAD l'ajout de la prescription suivante :

"Si le projet est réalisé sur un terrain appartenant aux pouvoirs publics, il doit accueillir, quelle que soit sa dimension, 100% de logements publics dont au moins 60 % de logements sociaux. Pour les projets privés de 1000 à 10.000 m², le projet doit contenir 20% de logements sociaux. Pour les projets de plus de 10.000 m², le projet doit contenir 30% de logements sociaux ».

3. Un déficit persistant d'équipements collectifs

Le projet de PAD permet la création de 2000 logements mais ne garantit qu'un seul équipement scolaire alors que le quartier Midi (mais aussi ses voisins : Biestebroeck, Cureghem) sont déjà en déficit d'équipements de la petite enfance et d'écoles secondaires.

Selon le RIE, en 2016, il n'y avait, dans le périmètre que 1 place pour 4 enfants en crèche (il y en a 1 pour 3 au niveau régional). Afin d'atteindre un taux de couverture de 33% correspondant aux normes européennes, et sans compter les besoins des nouveaux habitants, il faudrait renforcer l'offre existante en milieu d'accueil de la petite enfance de 241 places supplémentaires. (Diagnostic, p. 72). Rappelons que le programme sur le bassin de Biestebroeck ne prévoit aucune crèche alors qu'Anderlecht a un des taux de couverture en crèche le plus bas de la Région et que 700 places devraient être créées dans les quartiers alentours.

Selon les chiffres de l'IBSA 2016, dans l'ensemble des quartiers du périmètre d'observation territoriale, 12.427 enfants étaient en âge de fréquenter l'école fondamentale (4.540 enfants en âge de fréquenter l'école maternelle et 7.887 enfants en âge de fréquenter l'école primaire). La capacité d'accueil dans l'enseignement maternel et primaire était alors respectivement de 80 % (soit 8 places en maternel pour 10 enfants) et 73 % (soit 7,3 places en primaire pour 10 enfants), ce qui correspond à un déficit de 908 places en maternelle et de 2.129 places en primaire. Le RIE (volet socio-économique p. 18) signale que, concernant l'enseignement fondamental, il y a un déficit de 3.000 places. Perspective Brussels souligne que l'offre prévue dans le POT d'ici 2025 ne permettra pas de venir résorber entièrement ce déficit et que 1.959 places resteraient toujours nécessaires. L'offre développée dans le cadre de ce projet de PAD s'avérera donc insuffisante pour répondre à ce déficit, aggravé par celui existant à 1km de là, au bassin de Biestebroeck destiné à accueillir 4000 nouveaux ménages.

Si la clause « Heyvaert » est appliquée pour imposer la production de logements sociaux dans le cadre de projets privés, cela permettra de consacrer les charges d'urbanisme à la production des équipements déficitaires : réalisation de crèches et d'écoles à suffisance.

Par ailleurs, une corrélation devrait être prévue entre la production de logements et d'équipements de façon à contraindre la production d'équipements proportionnellement à la réalisation de logements.

Un besoin total de 16 plaines de jeux est également identifié comme prioritaire par le diagnostic au niveau des quartiers d'Anderlecht, Saint-Gilles et Forest.

Enfin, le PAD ne crée qu'un seul espace vert, le parc de la Senne, sur un territoire qui en manque cruellement et restera minéral à 90 %. Le parc de la Senne est d'une très petite superficie : 2,4 ha. A titre de comparaison, le petit parc de la Porte de Hal fait 3,1ha. Le projet de parc est peu accessible (entrée via le carrefour rue des Vétérinaires/rue des Deux Gares) et d'une forme allongée qui en restreint fortement les usages. Par ailleurs, cet espace vert étant bordé par la Senne à ciel ouvert et les voies de chemin de fer, les contraintes de sécurité seront importantes (impossibilité de prévoir des jeux d'enfants, fermeture en soirée ou par mauvais temps...). Il est d'ailleurs à craindre que ce parc ne puisse tout simplement pas conserver un usage réellement public à long terme.

Le reste des réaménagements de l'espace public prévu ne comprend que des espaces verts restreints ou marginaux (plantation d'arbres, toitures vertes, jardins intérieurs). Certains îlots (France-Bara, Tintin, Deux Gares) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, voire d'une plus grande ampleur. Le terrain vague depuis 10 ans de l'îlot Tintin serait tout à fait adapté à la création d'un espace vert bénéficiant à la fois aux habitants du quartier et aux usagers de la gare.

4. Des densités et hauteurs écrasantes

Le PAD Midi opère une densification conséquente de ce territoire en faisant passer le P/S net de 2,70 à 3,67, soit une augmentation de la densité construite de 40 %. La volonté d'imposer au quartier Midi 2000 nouveaux logements au chausse pied conduit à des densités et des hauteurs écrasantes.

La densité de population moyenne en 2016 s'élevait à 18.177 hab/km² pour ce périmètre, soit une densité de population bien supérieure à la moyenne régionale de 7.360 habitants/km². (RIE, Diagnostic p. 61). La densité du quartier double alors que les quartiers adjacents (Cureghem et le bas de Saint Gilles) sont déjà très denses.



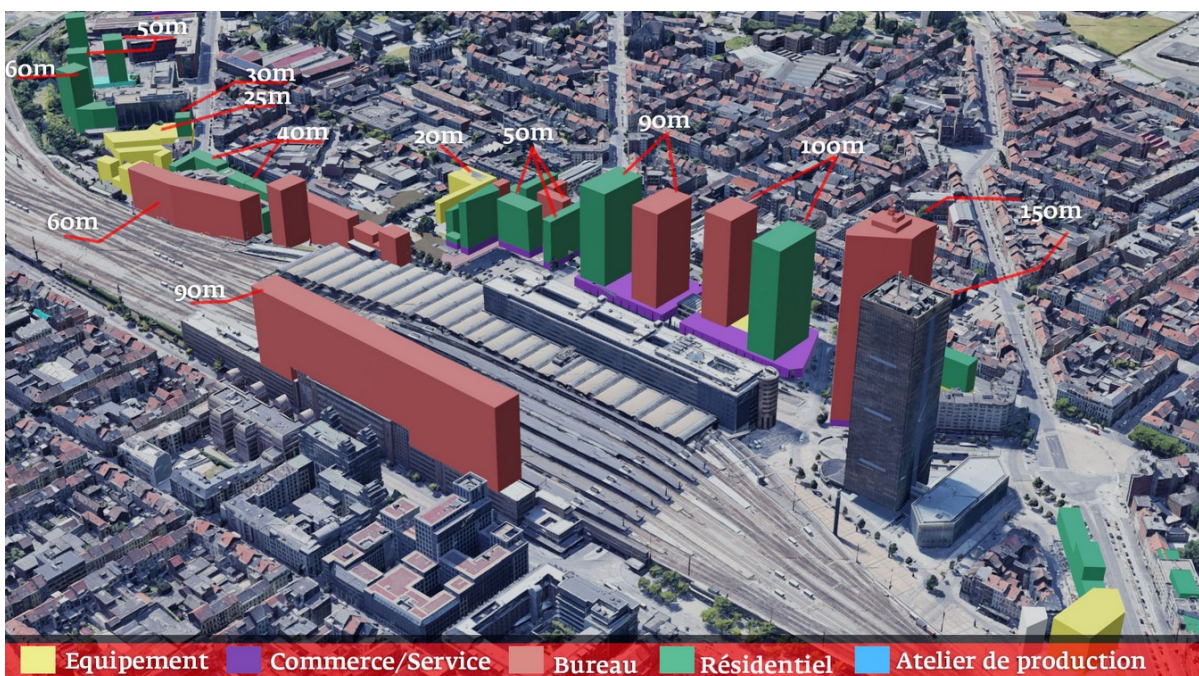
Source : <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-population-bruxelles/evolution-population/densite-de-population/1/2020/>

Le RIE reproduit une carte de Bruxelles Environnement sur les îlots de fraîcheur qui montre que la totalité du périmètre du PAD est très marquée par le phénomène d'îlot de chaleur et se trouve dans

une des zones les plus chaudes de la Région. On peut craindre que la densification prévue par le PAD n'amplifie ce phénomène.

Sur un plan de morphologie urbaine, la densification projetée s'opère par des formes horizontales massives comme la rehausse du centre de Tri Postal ou des formes verticales très élevées. A plusieurs endroits le PAD autorise des hauteurs allant de 100 à 150 m de haut (îlots Tintin, Horta-Bara). Les îlots Tintin et Tri Postal Fonsny atteignent d'ailleurs des densités supérieures à celles de la Tour du Midi (13,24 et 10,46 contre 9,66)². Ces nouvelles barres et tours s'imposeront de manière chaotique dans le paysage vers la vallée de la Senne depuis de nombreuses vues et perspectives qui ne sont pas toujours étudiées dans le RIE.

Les « marqueurs » ont des formes hétéroclites (tours et barres plus ou moins hautes et larges), ce qui empêche la cohérence d'ensemble. La multiplication d'immeubles hauts fait perdre en visibilité et banalise le marqueur actuel de l'entrée de la gare, la tour du Midi.

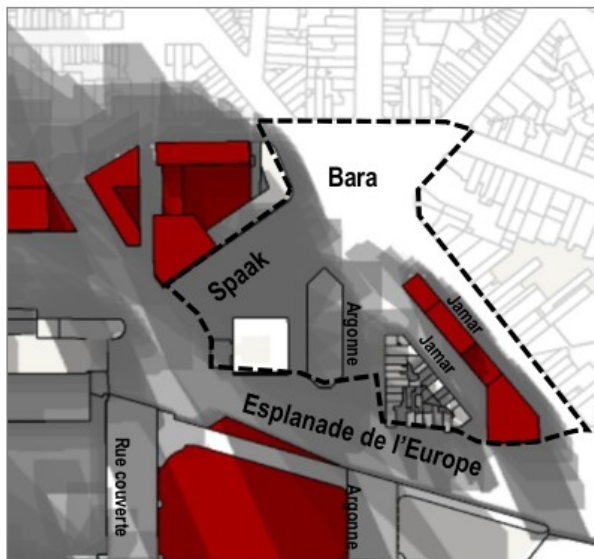


Projection 3D réalisée sur base des hauteurs maximales présentées dans le PAD Midi

Nous renvoyons à cet égard à l'analyse très fine réalisée par le Collectif Midi Moins Une dans son avis sur le PAD Midi. Comme le démontrait l'étude réalisée à la demande de la Région sur les immeubles tours, il n'est, d'une manière générale, en terme d'impact paysager, pas recommandé de construire en hauteur en fond de vallée. En effet, l'intérêt éventuel d'un bâtiment haut comme « signal urbain » est annulé par une implantation encaissée. Ces immeubles hauts en fond de vallée ne font que mettre des barrières aux vues d'un versant de la vallée vers celui d'en face, détériorant l'appréhension de la topographie de la ville.

Des espaces publics et des habitations se retrouveront à l'ombre ou soumis à des tourbillons de vent, et de nombreuses vues seront durablement obstruées.

² RNT, p. 75.



Extrait du RIE – Aries – Cumul des ombres du projet de PAD en été

Les prescriptions de gabarits et implantations du PAD autorisent à dégrader fortement les caractéristiques patrimoniales des « constructions à préserver ». L'ensemble de l'ancien Tri Postal et immeubles de la SNCB sur l'avenue Fonsny 47-48-49 pourrait voir ses hauteurs fortement augmentées (jusqu'à 90 m), sans même que ne soit prévu un recul depuis l'av. Fonsny. Une telle intervention détruirait la perception et écraserait ces bâtiments historiques d'une surélévation disproportionnée. L'actuelle cohérence historique et esthétique due à la palette de matériaux et à l'articulation des hauteurs de construction pourrait être fortement détériorée par une telle surélévation.

Comme le souligne la CRMS dans son avis sur le PAD Midi, la création d'un nouvel îlot (n° 2) en plein espace public du boulevard Jamar impactera très négativement les vues sur et depuis la maison communale d'Anderlecht et portera préjudice à l'une des perspectives urbaines les plus significatives du quartier. Les bâtiments prévus priveront les habitants d'un dégagement et d'un d'espace public précieux dans le quartier.

5. Explosion de la demande de déplacements, augmentation de la congestion routière, offre en stationnement insuffisamment cadrée

La densité de construction prévue amènera forcément un supplément de trafic automobile, même dans une zone bien desservie par les transports publics. Or ce quartier est déjà un des plus saturés de la Région par le trafic automobile et de camions qui y transitent du et vers le Ring. Le RIE analyse d'ailleurs que « Le périmètre est actuellement saturé par le trafic de transit et de destination. Même si des améliorations sont mises en place pour limiter les lux et la vitesse sur les grands axes du PAD, la volonté du PAD, traduite dans le volet stratégique, n'est pas de répondre aux problèmes de circulation dans le périmètre (...) La seule solution réside dans la mise en œuvre de dispositifs « verrous » du trafic routier à l'entrée de la Région bruxelloise » (RIE, p. 1445). En l'absence de la mise en place volontariste d'une taxation kilométrique et/ou d'un péage urbain, la saturation va perdurer avec un accroissement de 10 % à 12 % de la circulation et donc une détérioration de la situation présente déjà problématique et accentuera les reports de circulation dans les quartiers alentour qui sont densément peuplés.

Si la création d'une nouvelle demande en matière de déplacement en transport public ne devrait pas excéder 5 % de la capacité théorique des véhicules, il est très difficile d'estimer aujourd'hui quelle sera la demande réelle tant celle-ci sera déterminée par la typologie des équipements et des commerces à créer, et qui ne sont pas connus au stade du PAD. Le RIE assure que l'augmentation de la demande de déplacements en transport public pourra être absorbée grâce à deux projets : l'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et la création d'une nouvelle ligne de métro 3. Or si ces deux projets font l'objet d'accords politiques, le calendrier de leur mise en œuvre dépend de décisions budgétaires. L'automatisation des lignes de métro a déjà été repoussée dans le passé suite à un manque de budget. Quant à la création de la ligne de métro 3, elle devait initialement être inaugurée en 2021 et n'a cessé d'être repoussée pour une ouverture aujourd'hui prévue, au mieux, en 2032 (mais tous les permis ne sont pas encore obtenus et la complexité du chantier entraînera à coup sûr de nouveaux retards). Quelles sont les garanties que ces projets seront opérationnels au moment de l'accroissement de la demande de déplacements générée par le programme du PAD ?

Actuellement, la présence des arrêts de bus STIB dans la rue Couverte permet aux voyageurs d'effectuer toutes les correspondances à l'abri des intempéries entre les bus STIB, les trams de surface, la gare SNCB et les transports en sous-sol (trams et métros de la STIB). Le déplacement des arrêts de bus STIB envisagé par le PAD obligera les voyageurs à se déplacer à pied, parfois avec bagages, sur une plus longue distance et à ciel ouvert. La rue d'Angleterre n'est pas adaptée pour accueillir des arrêts de bus (présence d'écoles et crèches).

La création d'une nouvelle gare de bus place de la Constitution générera un impact non négligeable sur l'organisation du marché du Midi. La gare des bus pourrait être envisagée sur un des îlots à remembrer mais cela supposerait l'étude de scénarios alternatifs qui n'existent pas.

La création d'un terminus technique du tram 51 (portion nord) dans le prolongement l'esplanade de l'Europe est particulièrement dommageable pour l'espace public du quartier. Une solution alternative devrait être trouvée, d'autant que les travaux nécessaires à cet aménagement viendront se rajouter aux chantiers nécessaires pour le métro 3 (station Toots Thielemans, tunnel, trémie Lemonnier) qui vont encore durer des années et dégrader les conditions de mobilité dans le quartier.

Le PAD prévoit aussi la fermeture à la circulation automobile du passage Est-Ouest secondaire entre la rue Bara et l'avenue Fonsny via la rue de l'Argonne et la rue Blérot. Si cette option permet effectivement une amélioration de l'espace public au sein du périmètre du PAD, elle aura pour

corolaire de reporter d'autant plus la circulation automobile sur le pourtour du PAD, obligeant notamment les taxis - grands utilisateurs de cet itinéraire - à faire le tour par la petite ceinture et le tunnel Vétérinaires au risque de prendre un itinéraire d'évitement de l'avenue Fonsny via les rues de Mérode ou Féron et, de la rue Bara par la rue Brogniez et le bd de la Révision, ce qui aura des conséquences négatives pour ces quartiers densément habités. Y augmenter la charge automobile va à l'encontre des objectifs du plan Good Move, à savoir canaliser le trafic routier sur les grands axes et apaiser les quartiers.

Le tunnel Vétérinaire est d'ailleurs régulièrement encombré, étant l'un des trois seuls points de passage est-ouest « traversant » le chemin de fer au sud du Pentagone (petite ceinture, tunnel Vétérinaires et pont de Luttre). Cette congestion engendre déjà un trafic d'évitement vers les quartiers habités (rue de Mérode, rue d'Angleterre). Ajouter un trafic de destination dans le tunnel, à savoir vers les îlots Deux Gares et France Vétérinaires (mal desservis en transport public), augmentera la saturation des voiries.

Les réaménagements positifs de l'espace public aux abords de la gare du Midi contenus dans le PAD, qui visent à améliorer les conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun, sont nécessaires mais peuvent être mis en chantier par les communes sans avoir besoin de l'outil PAD pour se réaliser. Ils peuvent notamment être réalisés dans le cadre du contrat de rénovation urbaine en cours d'élaboration (CRU7). Dans les faits, les aspects positifs de l'amélioration des espaces publics, qui n'ont pas besoin du PAD, sont atténués ou annulés par les effets négatifs liés à l'augmentation importante des déplacements routiers qu'engendre la densité prévue par le PAD.

Le PAD Midi envisage à plusieurs endroits la création de passages publics sur des terrains privés (îlots Deux Gares, France-Bara, Horta-Bara et Tintin). Il y a un risque bien réel, au vu des expériences passées, de privatisatin de ces passages (ex. le la traversée du Bloc 2).

On notera aussi que le POT (périmètre d'observation territorial) du RIE n'inclut pas la zone autour du bassin de Biestebroeck où, pourtant, sont développés ou en développement de nouveaux lotissements denses (4000 nouveaux logements en construction ou annoncés) et peu (zone B) ou mal (zone C) desservis par les transports publics, mais situé sur l'axe routier principal menant vers la Gare du Midi et la petite ceinture. Il serait nécessaire d'étudier dans le RIE l'incidence des ces développements immobiliers en terme de circulation routière sur la zone du PAD Midi et environs.

Pour dissuader le trafic de transit, la Région prévoit de transformer le boulevard industriel en boulevard urbain en le réduisant de 2x2 bandes de circulation à 2x1 bande. La réduction de l'espace dévolu à l'automobile est en effet un moyen efficace pour faire évoluer les comportements de mobilité. Ceci étant dit, le boulevard industriel constitue la porte d'entrée dans la Région pour de nombreux camions en lien avec les activités économiques situées à proximité du Ring. Ces camions ne disposant pas d'alternatives modales ou de trajet, le risque est que cette transformation de voirie n'aboutisse qu'à plus de congestion routière.

Dans son volet stratégique, le PAD entend limiter au maximum la création de nouvelles places de parking en lien avec les futurs logements. Néanmoins, la densité prévue est telle qu'il y a un déficit de plus 1000 emplacements de stationnement. Le volet stratégique souhaite donc développer la mutualisation du parking existant. Dans la mesure où la création de nouvelles places de parking constitue un incitant pour l'utilisation d'un véhicule privé, et que les voiries à proximité du projet sont déjà saturées, nous soutenons cette proposition. Toutefois, nous déplorons l'absence de cadre juridique régional pour rendre cette volonté opérationnelle, nous regrettons également que cette mutualisation ne soit pas coulée dans le volet réglementaire du PAD qui s'il autorise à faire moins de parking que prescrit par le RRU, ne l'impose pas. En l'absence de solution structurelle, la mutualisation sera laissée à l'appréciation des promoteurs dans chaque projet privé et risque de

ne pas être effective en raison des complexités juridiques et financières qui demeurent en l'absence d'un cadre clair établi par la Région. La volonté de mutualisation pour les nouveaux logements n'empêcherait dès lors par la création de centaines de nouvelles places de parking.

Dans son volet réglementaire, le PAD indique que le seuil minimal du RRU (1 place par logement) ne doit pas être respecté. Ceci dit, il semble s'agir plus d'une recommandation que d'une disposition contraignante.

6. Une facture environnementale salée

Le projet de PAD ne prévoit pas d'objectifs particuliers pour les performances énergétiques des bâtiments qui seront construits mais annonce néanmoins un bilan carbone positif du PAD qui aboutirait à une empreinte carbone moindre grâce à une division par trois de la performance énergétique des bâtiments. Cette assertion est formulée sans considérer les importants coûts environnementaux des opérations de démolition-reconstruction prévues par le PAD. En effet, la réalisation des « nouvelles » formes urbaines » implique le recours à une gigantesques opérations de démolition de 278.809 m² de bâtiments existants et la construction de 524 000 m² de surfaces nouvelles. Le RIE reconnaît que la démolition d'une superficie aussi importante nécessitera des travaux d'envergure ainsi qu'un nombre important de camion afin d'évacuer les déchets. Mais il se contente de relever que : « *La gestion des déchets de démolition n'apparaît toutefois pas problématique au regard de la localisation du périmètre du PAD Midi permettant d'opter soit pour un itinéraire canal (transport par péniche conseillé) soit un itinéraire vers le Ring.* » Le RIE opte plutôt pour une trajectoire d'économie circulaire : « *Il existe des méthodes pour réduire la quantité de déchets générés et optimiser les flux de matière, notamment en lien avec des logiques d'économie circulaire. Le Plan Déchet vise dans ce sens que 90% des déchets de chantier soit recyclés.* » (RIE Déchet p. 17) mais n'envisage pas un scénario de rénovation et de maintien de l'existant pour en réaliser le bilan carbone. Or deux au moins des bâtiments concernés ont moins de 20 ans, c'est le cas du Midi Atrium (35.000 m²) et du Bloc 2 Horta-Bara (89.000 m²). Dans son avis, la CRMS souligne que la récupération du bâti existant rejoint les visées du développement durable, de la conservation du patrimoine et d'un urbanisme à échelle humaine.

Le PAD reporte les exigences de l'analyse du bilan carbone à la demande de permis d'urbanisme alors que le PAD par les volumétries, les répartitions de fonctions qu'ils imposent dans son volet réglementaire présuppose la démolition de plusieurs bâtiments existants. Or le bilan carbone d'un PAD est réalisable sans attendre les demandes de permis d'urbanisme. Le collectif des Shifters s'est penché sur le bilan carbone du PAD Mediapark. Le projet adopté par le gouvernement bruxellois en première lecture autorisait la destruction de la totalité des bâtiments formant la cité audiovisuelle RTBF/VRT pour laisser place à 14 nouveaux bâtiments. Les Shifters ont calculé que cette opération serait responsable de l'émission de 489.000 tonnes de CO₂. Ils ont proposé un scénario alternatif permettant de diviser par deux l'empreinte carbone induite par le PAD notamment par la rénovation des bâtiments existants et la préservation du bois Georgin dont les 20.000 arbres devaient être rasés pour réaliser le programme régional.

En 2013, l'AQL avait étudié le bilan carbone du Projet urbain Loi (PUL) qui prévoyait de démolir 490.000 m² pour reconstruire 800.000 m² soit la production de 585.000 tonnes de déchet (quasi ce qui est produit annuellement en RBC en lien avec la construction). L'AQL calculait qu'après 20 ans d'exploitation le PUL produirait 130.000 tonnes de CO₂ de plus que si on avait rénové les bâtiments existants.

IEB demande la réalisation d'un bilan carbone du PAD Midi avant son adoption et l'analyse d'un scénario avec maintien de l'existant.

Concernant la gestion de l'eau, le PAD Midi se situe en fond de la vallée de la Senne dans une zone soumise à de potentielles inondations (voir *Carte d'aléa d'inondation* de Bruxelles Environnement, en ligne). Or, le périmètre du PAD Midi est aujourd'hui imperméabilisé à 95 %, ce qui augmente cet aléa. Pourtant, le PAD ne prévoit pas de réduire significativement cet imperméabilisation du sol (toujours de 90 % dans le scénario « préférentiel ») alors que le RIE considère que les besoins en eaux et les quantités de eaux générées par le projet de plan seront doublées par rapport à la situation existante. De plus, la création d'immeubles massifs et hauts oblige à la création de fondations profondes et, potentiellement, de nouveaux espaces de parking en sous-sol. Ces structures souterraines risquent d'avoir une incidence négative sur l'écoulement naturel des eaux souterraines ou de leur absorption, augmentant d'autant plus l'aléa d'inondation dans les quartiers environnants (bas de St-Gilles et Cureghem). Si sur certains espaces publics, comme la place Horta, les contraintes du sous-sol empêchent des plantations profondes en pleine terre, ce n'est pas le cas partout : certains îlots (en particulier France-Bara et Deux Gares) possèdent le potentiel d'y créer des parcs mieux configurés, plus accessibles, voire d'une plus grande ampleur en cas de démolition éventuelle des immeubles présents. Rappelons que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait idéal pour accueillir un nouvel espace vert à proximité de la gare.

Rappelons aussi que la Senne et son double pertuis passent sous la rue de France et la place Horta. Les développements futurs devront tenir compte de ces pertuis sans y toucher ainsi que, du fait de la présence de ces pertuis.

8. Suroffre commerciale et fragilisation du marché du Midi

Le PAD prévoit 27.000 m² de commerces supplémentaires ce qui pose la question de la viabilité tant des commerces existants que des futurs commerces. Surtoit qu'il y a déjà un taux de vacances élevés des commerces hors de la gare : le taux de vacance en dehors de la Gare étant actuellement de 20 % et jugé comme critique. Ce risque est d'ailleurs pointé par le RIE. Vu l'absence de stratégie de développement commercial, il y a un risque de se voir développer un énième pôle commercial standardisé sans lien avec le quartier.

Si l'intention semble de ne pas fragiliser le marché du Midi, on voit toutefois mal en l'état du projet de PAD comment le marché va pouvoir survivre dans sa forme actuelle, qui a pourtant fait ses preuves, face à l'ensemble des réaménagements prévus (gare des bus, mobiliers urbains, logements Jamar,...).

On soulignera également la faible part laissée aux activités productives (5%) au regard du tertiaire qui continue à être largement dominant alors que ces activités peuvent aussi bénéficier de la proximité de la gare du Midi. L'îlot des Deux Gares étant affecté en ZEMU, il est important de permettre l'installation d'activités productives de biens matériels et non par défaut de services comme c'est trop souvent le cas. Les Quadrilatères semblent également mieux adaptés à ce type d'activités qu'à la fonction commerciale.

9. Analyse îlot par îlot

IEB renvoie et soutient l'excellente analyse réalisée par le Collectif Midi Moins Une! : <https://www.midimoinsune.be/2021/10/27/lavis-de-midi-moins-une/>

En conclusion, IEB est défavorable au PAD en général car l’outil ne garantit pas en l’état un outil urbanistique démocratique favorable à l’amélioration du cadre de vie de tous les bruxellois.e.s. Nous sommes en particulier défavorable au PAD Midi pour toutes les raisons précitées. Il devrait en tout état de cause être profondément repensé et soumis à une nouvelle enquête publique sur base d’un rapport d’incidence environnemental réactualisé.

Pour IEB,
Claire SCOHIER et Thyl VAN GYZEGEM