

Comprendre le plan d'aménagement directeur (PAD) du quartier Midi

Les Plans d'aménagement directeurs (PAD) sont un nouvel outil de la Région bruxelloise créé en 2018. Ils permettent de dresser les grandes lignes du réaménagement d'un quartier avec une partie stratégique qui expose les intentions de la Région pour le quartier (qui a une valeur indicative) et une partie réglementaire (qui inscrit dans la loi certains principes). Ce cadre touche aussi bien à des questions de mobilité (organisation de la circulation entre les voitures, les piétons, les cyclistes), de logements (% de logements pouvant être construits, hauteurs maximum,...), d'espaces verts (création d'un parc), d'équipements collectifs (crèches, écoles, salles de sport...),.. Le PAD fixe les fonctions que peut accueillir le quartier (logements, commerces, activités de production, bureaux,...), définit les hauteurs maximum en cas de nouvelles constructions,... Bref, c'est l'instrument qui sera au-dessus de toutes les autres réglementations urbanistiques pour donner le cadre du développement d'un quartier. Il y a des PAD en cours d'approbation dans plusieurs quartiers de la Région dont des quartiers proches du quartier Midi : Heyvaert, la Gare de l'Ouest et la Porte de Ninove. Ces derniers ont déjà été soumis à l'enquête publique auprès des habitants. Les PAD Gare de l'Ouest et Heyvaert sont déjà adoptés.

Le PAD Midi est à l'enquête publique jusqu'au 2 novembre. C'est-à-dire que tout habitant qui le souhaite peut faire part de ses remarques et observations à la Région jusqu'à cette date : info@perspective.brussels et midi@perspective.brussels.

À la différence d'un contrat de quartier, il n'y a pas pour ce type d'enquête publique de commission de concertation où vous pourriez faire part de vos remarques.

Tous les documents expliquant la démarche et les projets sont mis en ligne sur le site de la Région, ici : <https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/quartier-midi>

La note ci-dessous constitue un bref résumé des enjeux pour le quartier.

Si vous n'avez pas le temps de lire tous les documents vous pouvez lire le résumé non technique : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/rie_midi_rnt_fr.pdf

Vous pouvez vous inspirer du texte ci-dessous pour rédiger votre propre réaction à l'enquête publique.

Historique

Il faut savoir que le quartier populaire de la gare du Midi est soumis à de fortes pressions immobilières depuis l'arrivée de la gare TGV en 1996 et qu'il a dû accueillir 300 000 m² de bureaux sortis de terre en l'espace de 15 ans, au prix de nombreuses expropriations et destruction de centaines de logements. Les besoins actuels du quartier sont multiples, que ce soit en termes de logements accessibles, d'amélioration d'un espace public malmené et d'une meilleure organisation de la mobilité aujourd'hui chaotique.

Le quartier a déjà fait l'objet d'un Schéma de développement, de plusieurs Plans particuliers d'affectation du sol, d'un Master Plan, et d'un Schéma directeur en 2016. Le PAD vise à réactualiser ce dernier en tenant compte des dernières visions stratégiques de la SNCB qui est le plus gros propriétaire du quartier.

En effet, la SNCB a abandonné son projet de gare internationale qui gelait toute initiative depuis de nombreuses années. Les déficits budgétaires de la SNCB sont passés par là.

La volonté de la SNCB est de regrouper ses bureaux dans un seul bâtiment à rénover plutôt qu'à construire : l'ancien centre de tri postal à l'abandon depuis de nombreuses années. La SNCB projette d'y installer tous ses bureaux actuellement dispersés rue de France, rue Bara et rue de Mérode. Par ce choix, la SNCB va regrouper 140 000 m² sur 75 000 m². Les bâtiments quittés par la SNCB seront cédés à un consortium privé

de promoteurs (Immobel-BPI-Besix) qui s'engage en contrepartie à construire le nouveau siège de la SNCB dans l'ancien centre de Tri Postal.

Le nouveau programme abandonne l'idée d'enterrer la ligne de tram 81 par la création d'une trémie sur l'avenue Fonsny. C'est une bonne chose car elle allait contribuer à créer une barrière supplémentaire dans un espace public déjà largement malmené et fragmenté.

Le programme s'annonce au nom de « gare habitante » car il a la prétention de corriger l'erreur passée qui a consisté à démolir de nombreux logements pour construire à la place de nombreux bureaux. En effet, le quartier est devenu aujourd'hui très monofonctionnel : 75 % de bureaux pour 12 % de logements au sein du quartier. Le projet de PAD porte la fonction logement à 39 %.

Des problèmes méthodologiques

Les données statistiques retenues pour étudier et définir le programme du PAD Midi sont obsolètes. Par exemple, les données quantifiant les besoins de bureaux datent de 2017. Globalement, ces données datent de la période précédant la pandémie de Covid-19 de laquelle découlera des changements parfois importants.

Le PAD repose également sur des données démographiques obsolètes puisqu'elles datent de 2016 et tablaient sur une augmentation de la population bruxelloise de 6000 habitants par an. Or, ces projections n'ont pas cessé d'être revues à la baisse. 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 (l'institut de statistique bruxellois) annonce un accroissement moyen de 1.900 personnes en moyenne par an soit moins de 1000 ménages. Le PAD ne tient pas compte de cette nouvelle donnée alors qu'il propose d'ajouter 2000 nouveaux logements dans le quartier.

Par ailleurs, le périmètre pour étudier l'impact du PAD n'inclut pas la zone autour du bassin de Biestebroek où, pourtant, sont développés ou se développent 4000 nouveaux logements (dont seulement 6,7 % de logements sociaux). Or ce nouveau quartier est à moins d'1km de la gare du Midi.

Les études ne tiennent pas non plus compte de la forte densité des quartiers aux alentours (Saint Gilles/Cureghem) qui se caractérisent actuellement par des densités de population parmi les plus élevées à l'échelle régionale.

Vivre à l'ombre d'un PAD ?

La volonté d'imposer au quartier Midi 2000 nouveaux logements au chausse-pied conduit à des densités et des hauteurs de bâtiments écrasantes. A plusieurs endroits le PAD autorise des hauteurs allant de 100 à 150 m de haut (soit la hauteur de la tour du Midi). La densité du bâti du quartier double presque alors que les quartiers adjacents (Cureghem et le bas de Saint Gilles) sont déjà très denses en bâti et en population. Les densités des îlots Tintin (13,24) et Tri Postal Fonsny (10,46) sont d'ailleurs supérieures à celles de la Tour du Midi (9,66).

Ces nouvelles constructions hautes sur fond de vallée auront aussi directement un impact très négatif sur les vues depuis les habitations des quartiers alentour (Cureghem, St-Gilles). Elles voleront de précieuses heures d'ensoleillement et boucheront les vues sur le ciel... qui est parfois le dernier espace de nature disponible à proximité pour les habitants de ces quartiers densément peuplés.

Le barre envisagée sur l'îlot Jamar bouchera totalement la large perspective existante à cet endroit depuis et vers le centre ville.

Les hauteurs ainsi créées risquent en outre de générer un effet d'aspiration vers le haut autorisant par la suite d'autres constructions en hauteur que celles prévues dans le PAD et d'augmenter la valeur foncière des terrains adjacents qui pourrait flambée et échapper totalement à une capacité minimum de maîtrise publique des terrains.

Construire 2000 logements pour qui ?

Le PAD accompagne, plus qu'il n'encadre, le vaste deal immobilier entre la SNCB et un consortium privé (Immobel-BPI-Besix) où ce dernier acquiert près de 200.000 m² occupés aujourd'hui par l'opérateur ferroviaire. C'est dans ces m² publics lâchés au privé que le consortium souhaite construire une bonne partie des 2000 logements. Le programme ne garantit la construction d'aucun logement social. Or il faut savoir que les deux territoires adjacents, Cureghem et Saint Gilles, comptabilisent un très faible % de logements sociaux : 4 %, alors que les habitants ont une moyenne de revenus faible et sont à 80 % locataires et donc dépendants de l'offre sur le marché privé. Il est probable que l'essentiel des logements élaborés dans le cadre du PAD soit inaccessible financièrement à une bonne part des habitants.

Les seuls logements publics prévus sont des logements Citydev (logements acquisitifs supposant donc une capacité d'emprunt) et sont incertains : sur l'îlot Tintin (Victor), mais le propriétaire du terrain (Atenor) ne souhaite pas en construire, et sur l'îlot Jamar, destiné à prendre place sur la trémie du tram 81, projet très hypothétique à la lecture du rapport d'incidences du projet : « *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* »

La commune étant très dense, 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, or le PAD ne s'en saisit pas. Pourtant, le PAD Heyvaert, qui vient juste d'être adopté, contient lui une prescription qui impose un certain nombre de logements sociaux (25 % 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. 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.

Où sont les crèches, les écoles, les espaces verts ?

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

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). En primaire, il y a 7 places pour 10 enfants. Les logements supplémentaires vont accroître ce déficit. On annonce déjà un manque de 2000 places dans l'enseignement fondamental.

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. Il 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. 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.

Une explosion de la demande de déplacements et une augmentation de la congestion routière

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 PAD entraînera une hausse de 10 à 12 % de la circulation automobile et risque d'accentuer les reports de circulation dans les quartiers alentour qui sont densément peuplés.

La hausse de déplacement dans le périmètre du PAD se marquera également sur la fréquentation du transport public. Pour pouvoir répondre à cette nouvelle demande, la Région annonce qu'il faudra compter sur l'automatisation des lignes de métro 1 et 5, un projet déjà plusieurs fois repoussé en raison d'un manque de budget, et sur la création de la nouvelle ligne de métro 3, dont la mise en service a également été repoussée de nombreuses fois (on parle aujourd'hui de 2032 mais tout le monde sait que le délai ne sera pas respecté).

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.

Alors que le quartier compte déjà un nombre de places de parking hors voirie très élevé, la construction des logements entraînera une demande pour 1073 nouveaux emplacements de parking. La Région dit vouloir ne pas construire ces nouvelles places mais tenter de mutualiser, c'est-à-dire d'utiliser des places déjà existantes pour répondre à cette demande. Le problème, c'est que cette mutualisation, très difficile à réaliser d'un point de vue juridique et financier, devra être négociée avec les promoteurs dans chaque projet de logement. Le programme du PAD risque donc de créer des centaines de nouvelles places de parking qui constitue chacune un encouragement à posséder une voiture et à l'utiliser dans le quartier.

Un bilan environnemental négatif

La réalisation du PAD conduit à la destruction d'environ 295 000m² de surface et à la construction de 524 000 m² de surfaces nouvelles¹. La démolition d'une telle superficie nécessitera des travaux d'envergure ainsi qu'un nombre important de camions afin d'évacuer les déchets. Deux, au moins, des bâtiments concernés par la démolition ont moins de 20 ans, c'est le cas du Midi Atrium (35.000 m²) et du Bloc 2 Horta-Bara (89.000 m²).

Si le projet permet de diviser par trois la consommation énergétique des futurs nouveaux bâtiments par rapport aux anciens, il faut tenir compte des importants coûts environnementaux des opérations de démolition et reconstruction. Il est probable que la facture énergétique globale soit négative et qu'une opération de rénovation soit plus conforme au défi climatique actuel. Sans compter que cette opération de rénovation limitera l'ampleur et la durée des chantiers.

Il faudrait à tout le moins étudier le bilan carbone du PAD Midi avant son adoption et analyser un scénario avec maintien de l'existant, ce qui n'a pas été fait.

Conclusions

Le projet de PAD n'apporte aucune, ou très peu, d'améliorations aux différents besoins cruciaux de ce territoire tels que nécessité de logements accessibles, de crèches, d'écoles, d'espaces verts. Les cadres urbanistiques existants sont suffisants pour répondre à ces besoins, c'est une question de volonté politique. Des aménagements simples pourraient très sérieusement améliorer le confort et la convivialité des espaces.

Par contre, le PAD autorise des densités et des hauteurs qui favorisent essentiellement la spéculation immobilière privée et ne servent pas les différents besoins des habitants, bien au contraire, elles risquent d'entraîner une augmentation des prix du quartier, d'accroître la circulation automobile, de boucher les vues et de priver les habitants d'ensoleillement.