

Périmètre, Diagnostic, Enjeux et objectifs

Du projet de Plan d'Aménagement
Directeur (PAD) Midi

PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE

Date de la décision ministérielle : 8 mai 2018

Développements principaux : logements, bureaux, équipements, commerces

Thématiques clés : quartier de gare, espace public, mobilité, paysage

Maîtrise d'ouvrage : perspective

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur.

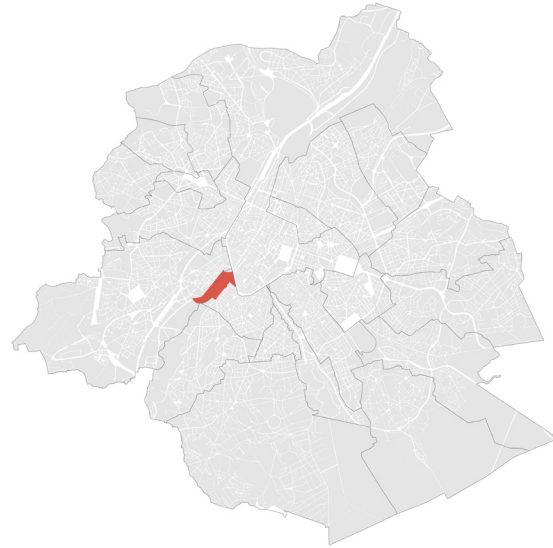
La présente note est une synthèse des éléments suivants : présentation du périmètre, diagnostic, enjeux et objectifs.

PÉRIMÈTRE

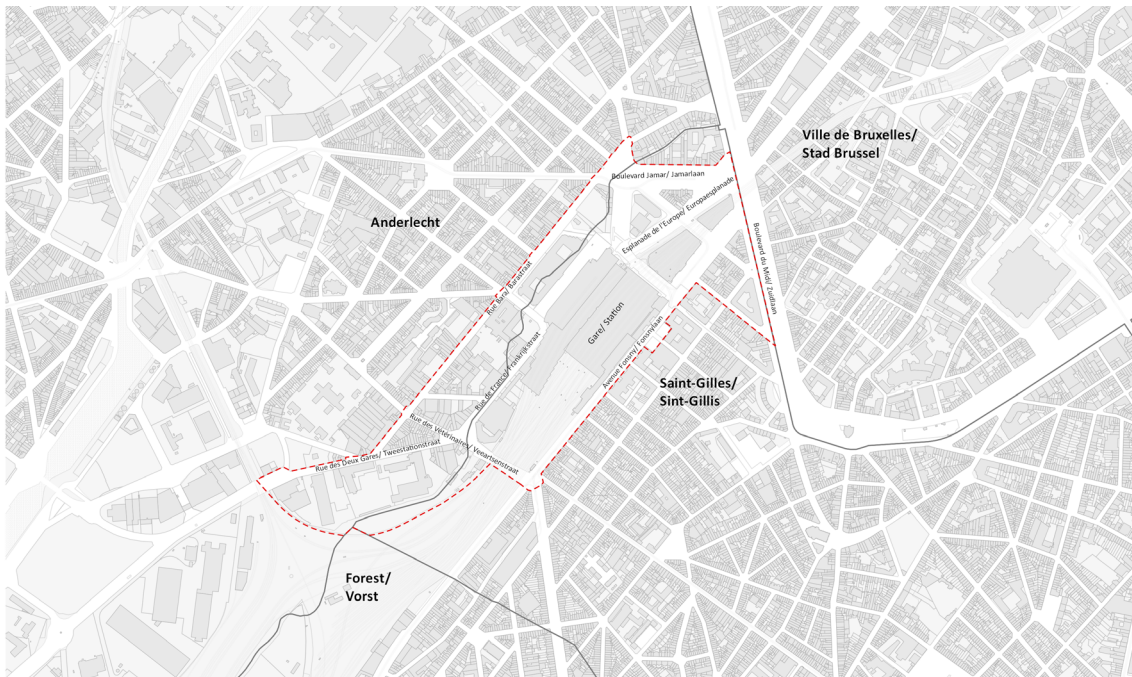
Le périmètre du projet de PAD Midi est celui sur lequel vont se concentrer les opérations publiques et privées, et qui constituent les principaux leviers de développement et de redéploiement du territoire. Il se compose des zones de part et d'autre du faisceau ferré, sur le territoire des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, entre la petite ceinture et la ligne de chemin de fer L28.

Pour l'analyse du territoire et l'identification de ces besoins et enjeux, le périmètre a été appréhendé dans un contexte plus globale. Ceci permet de le resituer dans son environnement géographique (sa position dans les maillages et réseaux environnementaux, de transport, de bureaux) et prendre en compte les besoins de la population locale et des usagers (en logements, équipements, commerces, vie locale, mobilité...).

● Localisation dans la Région



● Carte du périmètre



Périmètre envisagé pour le projet de PAD Midi/ Geplande perimter voor het ontwerp-RPA Zuid

Légende/ Legende

— Périmètre du PAD/ Perimeter van het RPA
— Limites Communales/ Gemeentegrenzen



DIAGNOSTIC

● Histoire

Le quartier de la gare du Midi a connu plusieurs évolutions urbanistiques radicales, qui ont notamment contribué à isoler la gare de son environnement immédiat et à le séparer des quartiers voisins: déménagement de la gare extra-muros en 1864, mise en service de la jonction nord-midi en 1952, avec démolition de la gare terminus historique et déstructuration de l'espace public par un viaduc traversant l'ancienne place de la gare, construction de la Tour du Midi achevée en 1967, désindustrialisation de Cureghem après-guerre, départ de l'usine Côte d'Or, reconditionnement partiel de la gare en 1990 à l'occasion de l'arrivée du TGV. Il connaît depuis le début de la décennie 2010 une multiplication de grands projets immobiliers et de transport qui nécessitent d'être encadrés.

● Mixité fonctionnelle

La relation entre la gare et la ville s'est dégradée suite à une perte de mixité fonctionnelle dans les alentours immédiats de la gare. Aujourd'hui, la fréquentation du quartier de la gare est fortement liée aux horaires et jours d'ouverture des bureaux et du marché du Midi le dimanche matin. Ces activités ne suffisent pas à créer une animation urbaine continue. Le développement d'un programme mixte, mélangeant logements, commerces, activités, et équipements est un enjeu pour toute la zone Midi, notamment dans les environs immédiats de la gare. Les zones rouges sur la carte 1 représentent des immeubles de logements dans la zone.



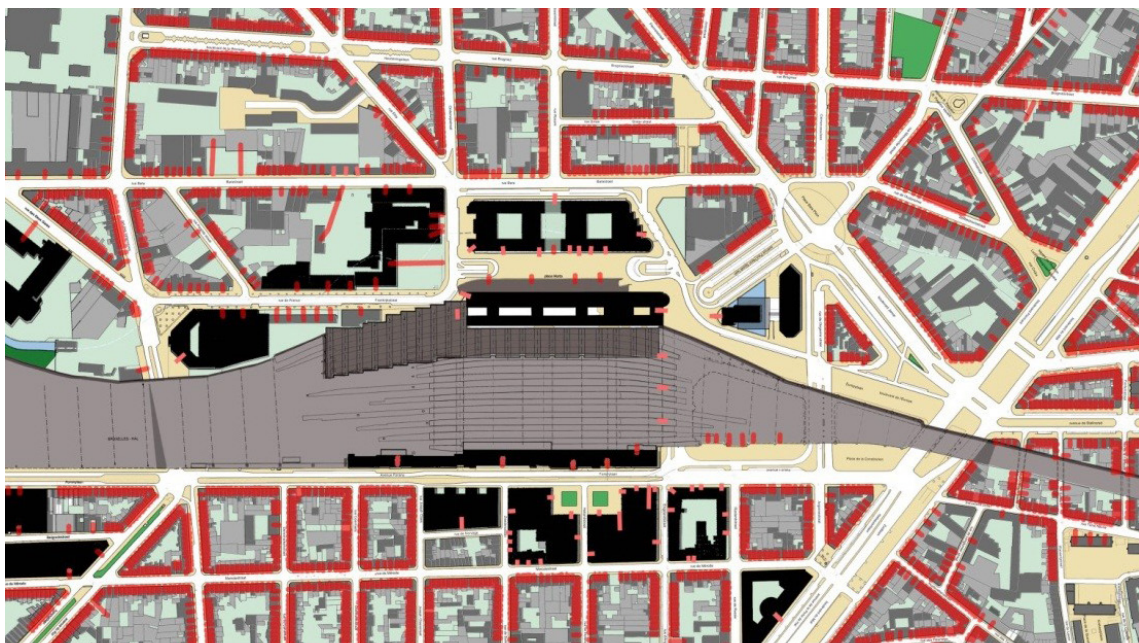
1935, projet pour la gare du Midi, Adrien Blomme



Carte 1 – Source : ADT, note d'orientation, 2012

● Connectivité du bâti aux espaces publics

Les traits rouges sur la carte 2 indiquent la présence d'une entrée/sortie de bâtiment sur l'espace public. On constate que dans les nouveaux îlots aux abords de la gare, contrairement à ce qui se passe dans les îlots traditionnels du quartier, cette connectivité avec l'espace public est très réduite, ce qui est un facteur explicatif des problèmes d'animation et d'absence de contrôle social des vastes espaces publics autour de la gare.



Carte 2 – Source : ADT, note d'orientation, 2012

● Qualité des espaces publics

De manière générale, la qualité des espaces publics est faible, ce qui révèle une conception défaillante de ceux-ci. Très souvent ces espaces ont été conçus selon des logiques de canalisation des flux automobiles ou au profit du marché du Midi, plus que selon le confort des usagers et, en premier lieu desquels le piéton. Les espaces publics aux abords de la gare ne sont pas conviviaux pour lui alors même que la présence même de la gare génère un trafic piéton conséquent (125 000 usagers de la gare par jour).



Carte 3 - Source : ADT, note d'orientation, 2012

OBJECTIFS ET ENJEUX

Le projet de PAD se basera sur les principes directeurs du Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi - 'La gare habitante', approuvé par le Gouvernement le 14 janvier 2016. Ce Schéma directeur balise le réaménagement de cette porte d'entrée internationale de Bruxelles, en s'appuyant sur le concept de «gare habitante».

Le développement du pôle Midi poursuit donc un double objectif :

- la confirmation du statut international de ce territoire. Le quartier du Midi est à développer comme « entrée de ville » grâce à sa desserte en transport public remarquable, tant au niveau international, national, métropolitain que bruxellois. La transformation de ce pôle doit donc tirer parti de son exceptionnelle accessibilité. Le quartier de gare Bruxelles-Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole bruxelloise, s'inscrivant pleinement dans une vision polycentrique de la ville.
- le renforcement de la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants. Ce concept de gare habitante se traduit concrètement dans un rééquilibrage des fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel avec un équilibre entre surfaces créées pour le logement et pour les bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de nouveaux équipements afin d'y renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier et à accroître la convivialité au

profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Ceci passe obligatoirement aussi par l'amélioration de la qualité des espaces publics et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles, la valorisation du patrimoine architectural (notamment le tri postal) et, le cas échéant, un programme d'occupation temporaire des espaces vacants (tri postal, quadrilatères, etc.).

Compte tenu des éléments de diagnostic précité, l'ambition exprimée par la Région de Bruxelles-Capitale est la suivante :

● **Garantir la mixité fonctionnelle et renforcer la fonction résidentielle**

Le quartier de la gare ne doit pas être un quartier spécialisé mais il doit accueillir toutes les fonctions de la ville: logement, bureaux, activités et équipements. La mixité fonctionnelle doit y être renforcée à toutes les échelles, depuis celle du quartier jusqu'à celle du bâtiment. La réintroduction importante de logements et de fonctions qui y sont liées permettra de réintégrer les quartiers proches de la gare dans le tissu urbain des communes d'Anderlecht, de Saint-Gilles et de la Ville de Bruxelles. Cela apportera également une réponse à la demande forte de logements en Région bruxelloise, tout en trouvant des densités équilibrées pour les différentes zones autour de la gare.

● **Renforcer l'attractivité**

Le nouveau quartier de la gare du Midi s'affiche par sa densité équilibrée et se singularise par la diversité et l'identité de son rez-de-chaussée

actif. Une offre urbaine intensifiée, diversifiée et équilibrée aussi bien en termes de formes urbaines, d'architectures, de qualités de bureaux répondant davantage à une demande internationale et de logements, que de services et de commerces assurerait l'attractivité du quartier.

● Animer le quartier

Le renforcement de la mixité fonctionnelle, notamment de la fonction commerciale et de la présence d'équipements culturels, et le renforcement de l'attention portée à l'animation des rez-de-chaussée permettront de favoriser une animation continue du quartier, en journée comme en soirée, la semaine comme le week-end. Le réaménagement des espaces publics,



l'organisation d'évènements culturels ou encore l'installation d'œuvres d'art dans l'espace urbain contribueront également à l'animation du quartier.

● **Connecter la gare aux quartiers**

Le quartier de la gare Bruxelles-Midi a le potentiel d'activer de nouvelles relations. Située à 15 minutes à pied de la Grand-Place, la gare du Midi se trouve à l'une des entrées du centre-ville de Bruxelles et à proximité des maisons communales d'Anderlecht et de Saint-Gilles. Les grands développements urbains autour du pôle créatif du Wiels, à Forest, et sur le territoire du canal sont également très proches. Le maillage entre ces différents pôles et la recherche de synergies permettront une connexion forte de la gare avec les quartiers voisins.

● **Assurer la visibilité et la lisibilité**

Aujourd'hui peu perceptible dans le paysage urbain, la gare de Bruxelles-Midi, équipement structurant et nœud majeur de transports

publics, doit être rendue plus visible dans la ville et plus ouverte sur les quartiers riverains. C'est un enjeu pour améliorer son accessibilité et pour valoriser l'image de cette porte d'entrée de la Région auprès des différents publics qui la fréquentent (local, régional, national et international). Le quartier redevient un lieu de destination dans la métropole et un lieu central dans son environnement. La réorganisation des cheminements et de la signalétique dans la gare, le pôle intermodal et le quartier participeront à une plus grande lisibilité de ces espaces. Le pôle intermodal doit également être reconfiguré pour améliorer son confort d'usage pour tous les voyageurs.

● **Développer l'offre d'équipements**

En tant qu'équipement majeur de transports, la gare peut fédérer un ensemble de services attractifs pour les voyageurs, mais aussi pour les habitants du quartier et pour les Bruxellois en général. L'implantation, dans la gare et autour d'elle, d'équipements locaux et régionaux permettra de renforcer son rôle de polarité urbaine et ses liens avec la ville.



● **Faire du piéton l'usager prioritaire du quartier**

Trop souvent congestionnée aux environs de la gare, la circulation automobile doit être apaisée, tout en reconfigurant l'espace public et en donnant la priorité au piéton.

● **Repenser les espaces publics**

Les espaces publics ceinturant la gare doivent

jouer un rôle structurant pour le quartier. Ils doivent être repensé afin de favoriser leur convivialité, d'accueillir une multiplicité d'usages (marché, foire du Midi, usages temporaires, évènements...) et de relier les quartiers limitrophes. Cette surface d'échange est un espace « capable » qui élargit le territoire d'influence de la gare acquiert ainsi l'échelle et la visibilité des grands espaces publics bruxellois. La bonne gestion future de ces espaces publics doit également être au cœur des préoccupations.



● **Surmonter les grandes barrières urbaines**

Les voies ferrées et la petite ceinture constituent des barrières infrastructurelles lourdes qui entravent les liens et échanges entre les quartiers. Il faudra parvenir à adoucir ces ruptures et intégrer ces grandes infrastructures.

● **Déterminer un mode de gestion efficace**

La maintenance, la propreté et l'animation des espaces publics du quartier nécessitent une gestion coordonnée de ceux-ci pour un meilleur service à l'utilisateur.

Illustrations : Droits Réservés

Mai 2018

Rue du Namur 59 / B-1000 Bruxelles / www.perspective.brussels