



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

Projet de plan d'aménagement directeur « Midi »

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	27 septembre 2021
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale le	25 octobre 2021

Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 27/09/2021, d'une demande d'avis relative au projet de plan d'aménagement directeur « Midi ».

Ce projet de plan d'aménagement directeur vise à renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, à y développer le pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Avec, parmi les priorités, le renforcement de la fonction résidentielle et des équipements, l'amélioration, la verdurisation et l'animation des espaces publics et du pôle intermodal de la gare, un schéma de mobilité garantit l'accessibilité à la gare en apaisant le quartier et le renforcement des liens avec les autres quartiers et le centre-ville de Bruxelles.

La mise en œuvre du schéma directeur Midi doit conduire à la construction de logements et d'équipements collectifs ainsi qu'à la requalification des espaces publics. Le quartier intégrera également des fonctions de services, de commerces et de loisirs. Le projet de plan se structure à partir de la vision pour le quartier de « gare habitante ». La réalisation de cette vision se base sur trois ambitions majeures qui sont les grands axes du projet :

- Un espace public métropolitain ;
- L'intermodalité au service des usages ;
- Un quartier de gare habité.

Avis

1. Considérations générales

Selon **le Conseil**, 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 des gros propriétaires fonciers, fussent-ils semi-publics.

Si **le Conseil** estime qu'il est pertinent de vouloir concentrer les bureaux autour des gares et que le quartier Midi spécifiquement gagnerait à devenir plus agréable, il remet en question la densité proposée par le PAD. D'un côté, il semble que le PAD ne contient aucune interrogation sur les impacts durables et structurels de la pandémie de la Covid-19 (tendances : augmentation du télétravail et donc besoin différent de bureaux, occupation intensifiée des logements, besoin accru d'espaces verts et extérieurs, etc.). D'un autre côté, la construction et la concentration de nouveaux immeubles plus hauts entravera l'objectif de diminuer les niveaux de pollution et aura une incidence importante sur la réflexion et la diffusion du bruit, en particulier ferroviaire, vers les quartiers habités alentours.

De plus, **le Conseil** estime que la SNCB ou Infrabel pourrait très bien conserver leur présence historique dans le quartier sans qu'il n'y ait nécessité d'y construire de nouveaux immeubles plus hauts, d'autant que la tendance va vers une diminution des surfaces de bureaux nécessaires. La décision de la SNCB de regrouper ses bureaux répond plus particulièrement à une volonté d'optimisation immobilière qu'à

une nécessité liée à l'organisation du travail : TUC Rail ou le centre de formation pourrait très bien occuper des immeubles différents que ceux des bureaux de la SNCB. Aujourd'hui, les outils numériques et la téléphonie rendent caduque une organisation du travail nécessitant la présence conjointe de tous les travailleurs d'une entreprise de ce type dans un même lieu.

Le Conseil constate également un manque de cohérence et d'actualisation entre les plans présentés dans le RIE d'un côté, et la dernière mouture du PAD Midi ainsi que plusieurs plans et programmes dans la zone (CQD Midi, CRU, CLM de St-Gilles, mise en œuvre de la maille Parvis) de l'autre. Certaines données statistiques retenues pour l'étude des incidences du RIE sont vieillissantes, voire obsolètes (datant de la période précédant la pandémie de la Covid-19) et ne sont donc plus valides pour les plans présentés à l'enquête publique. Aux yeux **du Conseil**, ce manque de vue d'ensemble se répercute également sur les différents projets de construction impliqués par le PAD (ex. Tri Postal-Fonsny vs. France-Bara, qui risquent de provoquer des incidences négatives l'un envers l'autre), ainsi que sur les différents PAD et PPAS trop réfléchis en silo. (ex. les 4.000 nouveaux logements prévus par le PPAS de Biestebroeck à moins d'1km de la gare du Midi, créant un déficit en équipements et en espaces verts). A ce sujet, **le Conseil** souligne que le RIE reconnaît que le projet de PAD Midi ne pourra pas répondre à la demande en crèches, écoles et espaces verts.

2. Considérations particulières

2.1 Environnement

Le volet réglementaire ne reprend pas suffisamment d'obligations en termes de végétalisation alors que cet aspect est développé dans le volet stratégique et les illustrations. Cela semble pourtant, aux yeux **du Conseil**, répondre à un besoin de verdure dans un ensemble fort minéral et permettre l'apparition d'îlots de fraîcheur. L'utilisation de coefficients de biotopes pourrait notamment être appliquée dans les prescriptions réglementaires des immeubles comme des surfaces.

Le volet réglementaire précise dans sa prescription générale 11 que les demandes de démolition d'immeubles justifient, dans une note explicative, leur intérêt sur plusieurs aspects, entre autres en termes de balance énergétique et de performances environnementales. **Le Conseil** encourage dès lors les autorités à examiner avec le sérieux nécessaire les arguments avancés afin de ne pas hésiter à refuser une démolition-reconstruction non pertinente et obliger les promoteurs à mener des rénovations. De même, dans le cadre de l'économie circulaire, la flexibilité des nouvelles installations doit être garantie pour minimiser les besoins de démolition-reconstruction à l'avenir : les nouveaux bâtiments doivent être réfléchis en termes de mixité de fonctions et doivent permettre l'évolution de cette mixité.

2.2 Bilan carbone

Le Conseil rappelle que la réalisation du PAD Midi, du fait des modifications importantes prévues des formes urbaines existantes, amènera de nombreuses opérations de démolition-reconstruction lourdes et énergivores (création de déchets, charroi de camions, etc.). En effet, il implique la démolition de nombreux immeubles (250.000m²) ayant parfois à peine 20 ans pour reconstruire plus densément

(500.000m²). **Le Conseil** regrette que le RIE ne comprenne pas d'évaluation chiffrée pour comparer la « situation 0 » (existante) et la situation envisagée par le PAD en termes d'opérations de démolition-reconstruction qui sont prévues dans le PAD. **Le Conseil** rappelle à cet égard que, même s'il y a un manque de transposition dans la législation belge/bruxelloise, la législation européenne (directive 2011/92/EU) exige d'étudier toutes les incidences, dont celles sur le climat, des grands projets immobiliers. Il y a donc une exigence légale qui s'applique à cette analyse.

Le Conseil constate également que le projet de PAD ne prévoit pas d'objectif particulier 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. Il présume donc que les exigences s'inscriront simplement dans les critères régionaux à cet égard. Le RIE affirme que le projet permettrait de diviser par trois la consommation énergétique des bâtiments. Cette assertion est formulée sans considérer les importants coûts environnementaux des opérations de démolition-reconstruction. A ce sujet, **le Conseil** attire l'attention sur les mises en garde des bilans carbonés étudiés par le collectif des Shifters pour le PAD Mediapark et par l'A¹ pour le Projet Urbain Loi (PUL).

2.3 Manque d'espaces verts et perméabilité

Le Conseil constate que le parc prévu le long de la Senne est d'une très petite superficie : 2,4ha. 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 (seule une promenade est possible). Par ailleurs, cet espace vert étant bordé par la Senne à ciel ouvert, les contraintes de sécurité seront importantes (impossibilité de prévoir des jeux d'enfants, fermeture en soirée ou par mauvais temps, etc.).

Le reste des réaménagements de l'espace public prévu ne comprend que des espaces verts restreints ou marginaux (plantation d'arbres, espaces interstitiels entre les nouveaux immeubles de l'îlot des Deux Gare ou France-Bara). Or, 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 la 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 totale des immeubles présents.

Par ailleurs, **le Conseil** rappelle que l'amélioration de la gestion des eaux pluviales représente un enjeu important au vu de la saturation du réseau d'égouttage unitaire. Il y a un réel défi au niveau de ce périmètre car il est actuellement densément bâti en surface. De plus, le chemin de fer occupe 25% de sa surface, et presque tout l'ensemble est construit sur un véritable gruyère composé de parkings, pertuis métro, pertuis tram, pertuis Senne, collecteurs, etc. Le tout situé seulement à quelques mètres de la nappe. Il est donc presque impossible d'infiltrer sur une grande partie du PAD.

¹ <https://www.placepublique.be/>

Le site est actuellement minéralisé à 95 %. Le scénario préférentiel le minéralise à 90 %. Le RIE reconnaît que le projet de PAD ne permet pas de répondre à la carence en espaces verts. En-dehors du parc de la Senne (2,4 ha), il n'y a pas d'autre espace vert prévu dans le PAD. **Le Conseil** souligne que l'îlot Tintin actuellement non bâti serait idéal pour accueillir un nouvel espace vert à proximité de la gare.

2.4 Réseau d'égouttage

En lien avec le point ci-dessus, **le Conseil** insiste pour que les réflexions sur le maillage bleu puissent représenter une ligne directrice dans la gestion des eaux du Quartier Midi. **Le Conseil** rappelle notamment 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, le réseau d'égouttage actuel n'est que partiel. **Le Conseil** recommande donc que les développements futurs intègrent, au besoin, des développements complémentaires du réseau d'égouttage en en prévoyant l'espace nécessaire.

Le Conseil se demande également si, dans certains cas, la possibilité de créer de petits réseaux de récolte d'eau de pluie séparés des égouts généraux a été étudiée. Ces eaux de pluie pourraient être, le cas échéant, directement redirigées vers la Senne.

2.5 Logement social

La note stratégique fait référence à la nécessité d'intégrer du logement social pour atteindre les ambitions gouvernementales d'une moyenne de 15% avec une répartition équilibrée. Cependant, d'une part, aucune analyse en termes de présence de logement social ou non dans le quartier n'est menée et, d'autre part, aucune prescription réglementaire ne précise les obligations en matière de logement social ou à finalité sociale. **Le Conseil** déplore l'absence complète de cet enjeu dans le PAD alors qu'il s'agit d'un enjeu bruxellois fondamental (en effet, la liste d'attente est de l'ordre de 49.000 ménages). Sans qu'il ne doive nécessairement imposer la moyenne de 15% (en tenant compte des éventuels effets négatifs sur l'accessibilité des logements non-sociaux), le PAD devrait concrétiser l'intention de développement de logements sociaux.

2.6 Urbanisme

Le PAD prévoit la possibilité d'installer des immeubles de hauteur considérable dans le périmètre concerné : 5x90m, 2x100m et 2x150m. Cette concentration paraît, aux yeux **du Conseil**, trop importante. **Le Conseil** rappelle qu'avec ses 150m, la tour du Midi (ou Tour des Pensions, comprise dans le décompte) est actuellement le plus haut immeuble de Belgique. Les effets de microclimat (problématique des îlots de chaleur) et de rupture urbaine semblent ici trop importants. **Le Conseil** souhaiterait que les hauteurs autorisées soient revues à la baisse. S'il ne fallait en garder qu'une, du point de vue de l'impact sur le quartier en termes d'ombre, l'émergence au niveau du Tri Postal semble la moins problématique.

De manière générale, **le Conseil** estime que la densification imaginée est trop importante dans un environnement dépourvu de grands espaces verts. **Le Conseil** demande donc de revoir celle-ci à la baisse sur l'ensemble du PAD pour équilibrer les besoins de densification et de verdurisation.

Le Conseil regrette également que le PAD se concentre principalement sur les bureaux sans réflexion sur l'intégration des PME (avec des commerces/services divers au rez-de-chaussée).

2.7 Equipements

Les équipements du côté de la rue Fonsny semblent presque absents, bien que la gare forme une barrière dans le quartier. **Le Conseil** estime qu'il serait judicieux d'en développer quelques-uns de ce côté-là aussi, en augmentant la part dédiée dans l'îlot « Tri postal-Fonsny ». Ces équipements devraient, en priorité, profiter aux habitants du quartier.

2.8 Mobilité

Des terminus de bus se situeront de part et d'autre de la gare, plus éloignés qu'ils ne le sont actuellement. **Le Conseil** recommande donc de particulièrement soigner le cheminement piéton entre les deux pour permettre une traversée agréable via la rue Couverte. De ce point de vue, la suppression de la voirie aujourd'hui empruntée par les bus et taxis est une bonne chose. Le revêtement et l'éclairage devront également être confortables.

Le Conseil souligne également que la demande de déplacement globale va fortement augmenter, dont une part importante de trafic automobile (dans une zone pourtant bien desservie par les transports publics). 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 flux 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).

Le Conseil constate donc un manque d'objectifs, de cohérence et de solutions structurelles au niveau du quartier. De nombreuses questions se posent sur le flux des automobiles déjà saturé (avec un accroissement de 10 à 12% de circulation attendu), notamment dû au stationnement (déficit de 1.500 places de parking) et des livraisons. L'utilisation de la gare pour les marchandises est-elle considérée ? **Le Conseil** insiste également sur une plus forte anticipation de l'utilisation des vélos et des trottinettes (au niveau du stationnement et des points de recharge).

Conclusions

Pour les raisons invoquées ci-dessus, **le Conseil** demande à ce que le PAD Midi soit revu en fonction de ces remarques. **Le Conseil** soutient la mise en œuvre du CRU 7 en vue d'améliorer l'espace public existant et appelle à une révision partielle du PRAS ou l'adoption d'un PPAS pour permettre une modification de la zone de chemin de fer des « quadrilatère » en vue d'y permettre une plus large possibilité d'affectation. **Le Conseil** appelle aussi, si une révision du PRAS ou l'adoption d'un PPAS a lieu, à la création d'un espace vert de taille suffisante en vue de combler - au moins partiellement - le déficit en la matière des quartiers environnants. De manière générale, le quartier Midi doit être repensé en fonction des changements qui se présentent aujourd'hui.

*

* *