



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE
PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR (PAD)
QUARTIER MIDI**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT
Demande reçue le	27/09/2021
Exposé	04/10/21 par M. Maarten Lenaerts, Perspective Brussels et Mme Sylvaine Morelle, Direction Mobilité et sécurité routière, Bruxelles Mobilité
Document transmis	Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ; le résumé non technique (RNT) du RIE ; l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de Plan d'Aménagement Directeur « Midi ». Présentation à la CRM du 04/10/21
Avis adopté par la Commission Régionale de la Mobilité le	25/10/2021

Vu l'ampleur du projet, la Commission estime que le temps laissé pour remettre un avis est trop court que pour identifier avec précision les recommandations à apporter aux différents volets du PAD.

La Commission a néanmoins approuvé l'avis suivant à l'unanimité et demande à la Région de traduire ses remarques générales dans le volet réglementaire.

La Commission apprécie en grande partie la vision en matière de mobilité et la plupart des (principes d') aménagements d'espaces publics proposés par le PAD Midi, en particulier, l'augmentation de la surface dédiée aux piétons et cyclistes, une meilleure lisibilité de l'espace public, la limitation des coupures/amélioration de la continuité des cheminements, une meilleure articulation entre les modes de transport ou encore l'organisation pour garantir la fluidité d'accès à la ville depuis le Ring.

Cependant, la Commission s'inquiète fortement de l'atténuation de ces effets positifs par

- **des effets négatifs liés à l'augmentation des déplacements routiers engendrés par l'augmentation de la densité prévue par le PAD ;**
- **le manque de précision et d'ambition du volet stationnement dans son ensemble : vélos, véhicules partagés et privés, arrêts et terminus des transport en commun, publics et autocars;**
- **des effets cumulés des différents PAD et des programmes en cours ;**
- **la lenteur de la programmation et de la mise en œuvre.**

La Commission a aussi relevé un certain nombre de contradictions avec la politique régionale de mobilité du plan Good Move.

L'avis comprend plusieurs points d'attention sur ces sujets et il pointe en premier de ceux-ci, la nécessaire amélioration de la gare elle-même et de l'ensemble du pôle intermodal.

La Commission insiste les nécessaires réaménagements de l'espace public et l'amélioration de la gestion des flux de circulation. Elle identifie la densification voulue par le PAD comme un facteur de risque important sur la qualité globale de mobilité et la sécurité routière.

La Gare du Midi au centre du projet

En premier point d'attention, la Commission souhaite rappeler l'importance de la Gare du Midi et du pôle intermodal. Elle souhaite une augmentation des investissements dans la gare et le pôle intermodal dans son ensemble, il s'agit de la principale porte d'entrée dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La Commission insiste sur l'importance de l'organisation interne de la Gare, élément central du périmètre du PAD. La gare et la station de métro sont des éléments essentiels du pôle intermodal, difficiles à modifier structurellement, et dont le PAD ne tient pas assez compte. Le bâtiment doit être mieux intégré au quartier pour inviter les voyageurs à se diriger à pied vers le centre-ville et les autres quartiers adjacents, tout en facilitant l'intermodalité.

Augmentation globale de la mobilité, manque de qualité des déplacements ?

La Commission relève avec inquiétude que le programme du PAD Midi devrait engendrer une croissance de 10 à 12% de la circulation automobile dans le meilleur de scénarios (et de 60 % dans le scénario maximaliste, voir le rapport sur les incidences environnementales [RIE]), en particulier sur des axes parmi les plus saturés de la Région, avenues Fonsny et Bara. *«La volonté du PAD [...] n'est pas de répondre aux problèmes de circulation dans le périmètre » et renvoie pour cela à « la mise en œuvre de dispositifs « verrous » du trafic routier à l'entrée de la Région bruxelloise »* (RIE, p.1445).

La Commission note que la hausse attendue des déplacements est liée à l'augmentation importante de la densité immobilière sur lequel subsiste de plus des incertitudes.

Le PAD ne semble pas tenir compte de l'évolution des pratiques de mobilité comme le développement de l'e-commerce et de la livraison à domicile pour les bureaux, les commerces ou les logements qui contribuera probablement aussi à l'augmentation des flux automobiles. Par exemple, Londres ne voit pas une réduction de son trafic, en dépit d'un déclin de possession de voitures individuelles.

Malgré le plan de circulation prévu, la Commission craint dès lors une augmentation du trafic dans les quartiers, contraire à l'ambition régionale de Good Move d'apaiser ceux-ci.

Elle relève aussi l'absence de prise en compte des effets cumulés des différents PAD approuvés ou en cours d'approbation en Région de Bruxelles-Capitale¹ ou celle de programmes et projets dans la zone comme celui du bassin de Biestebroek (4.000 logements en construction) ou les autres plans et programmes comme le contrat de quartier Midi, du contrat de rénovation urbaine CRU 7 ou l'élaboration du Contrat local de mobilité de St-Gilles et de la mise en œuvre de la maille Parvis au niveau de la mobilité.

Elle regrette enfin que les modifications de travail et de déplacements liées au Covid-19 ne sont pas prises en compte dans les perspectives du PAD.

¹ PAD Gare de l'Ouest, Heyvaert, Mediapark et Herrmann-Debroux adoptés cet été et Josaphat à l'enquête

La Commission craint que l'augmentation des déplacements dans le périmètre affecte la qualité et l'efficacité de l'ensemble des déplacements du périmètre. Elle attire en particulier l'attention sur l'insécurité routière chronique due au trafic de transit cherchant à éviter les axes saturés.

Sécurité routière

Concernant l'insécurité routière, le RIE indique que les nouveaux flux de circulation *“engendreront inévitablement un accroissement de la circulation et donc une dégradation des conditions vis-à-vis des points noirs observés en situation existante et projetée”*.

La vision zéro articule la corrélation entre la circulation et le risque de collision. Plus il y a de trafic automobile, plus il y a de risques de collision. Selon le RIE, *“le nombre de piétons et déplacements piétons attendus sur la zone va croître de manière très importante (+39.600 déplacements/jour)”*. Les plans ne détaillent pas de quelle façon les infrastructures existantes vont être adaptées pour assurer la sécurité des piétons selon le principe STOP (largeur et qualité des trottoirs, sécurisation des passages piétons...), ni comment le PAD compte optimiser le maillage piétons-cyclistes avec les quartiers avoisinants.

Concernant de l'évolution des pratiques de mobilité liée au développement de l'e-commerce et de la livraison à domicile, les camionnettes de livraisons présentent un danger pour la sécurité routière : stationnement en double file et stationnement sauvage, vitesse excessive pour répondre au quota journalier de livraisons. La Commission demande d'établir des prescriptions à ce sujet (voir ci-dessous).

La marche et la traversée de la petite ceinture à pied

La Commission demande le respect du principe STOP² qui implique une réflexion basée d'abord sur les besoins des piétons.

Elle demande plus de continuité et de visibilité des aménagements piétons en ce compris en assurant une perméabilité des grands bâtiments pour qu'ils ne constituent pas des barrières à la marche. Les liaisons entre les zones de rencontre doivent être plus claires tout comme les liens avec les magistrales piétonnes prévues par le plan Good Move.

La traversée de la petite ceinture est actuellement très pénible pour les piétons. La Commission appuie l'ambition d'améliorer cette traversée en augmentant la taille des trottoirs et demande d'ajouter des éléments pour rendre cette ambition concrète.

Au niveau de la rue Bara (volet réglementaire), un espace est rendu constructible, en alignement sur la parcelle suivante de la rue Bara; la Commission demande vérifier que cet alignement et les girations vers la rue Blérot permette une largeur de trottoir suffisante.

La Commission identifie aussi la possibilité d'installer des immeubles de hauteurs considérables dans le périmètre concerné (5x90m, 2x100m et 2x150m) comme source de difficultés pour les déplacements piétons en raison des effets de microclimat (notamment les tourbillons) et de rupture urbaine importants.

Concernant les affectations, peu d'équipements sont prévus avenue Fonsny alors que l'infrastructure ferroviaire forme une barrière aux déplacements à pied ; la Commission recommande dès lors de développer des équipements de quartier dans l'îlot « Tri postal-Fonsny ».

Le volet réglementaire reprend peu d'obligations en termes de végétalisation alors que cet aspect est développé dans le volet stratégique et les illustrations. La Commission estime

Le Principe STOP est issu de l'acronyme en néerlandais Stappers/ Trappers /Openbaar vervoer/ Privé vervoer, il exprime une hiérarchisation des modes de transport qui met en priorité les piétons / les cyclistes / le transport public et ensuite le transport privé.

pourtant que cela participe à l'agrément des espaces publics et à l'attrait de la marche en particulier.

Le vélo : améliorer le stationnement

Outre la préoccupation liée l'augmentation globale du trafic motorisé évoquée ci-dessus qui impactera les cyclistes, la Commission rappelle la demande croissante et urgente de parkings sécurisés pour vélos à Bruxelles. A proximité d'une gare importante, cette demande est d'autant plus importante pour permettre l'intermodalité entre transports publics et vélos.

Le PAD mentionne 1.500 m² de stationnement dédié aux vélos sans indication du nombre ou de la nature des emplacements vélos. La localisation du parking vélo dans les espaces sous voie appelés « Quadrilatères » n'est pas déterminée, elle devrait être identifiée de manière plus schématique concernant son emplacement mais qu'elle soit assortie de conditions de succès d'exploitation.

Le PAD ne comprend pas de prescription concernant les parkings vélos des logements ou les bureaux car ces points devaient être réglés dans le nouveau règlement régional d'urbanisme. Celui-ci étant reporté, la Commission demande d'ajouter des prescriptions réglementaires concernant le stationnement vélo dans le PAD et de rendre obligatoire la création d'un emplacement vélo sécurisé « par oreiller » pour les logements et de deux emplacements par 100m² de bureaux.

La Commission demande aussi de préciser les caractéristiques du (ou des) parking(s) vélo sécurisé(s) et de prendre en compte la diversité des usages qui se développent (vélos cargos, vélos longs, ...), les cheminements potentiels des usagers (accès, sécurité, ...) pour assurer les conditions de succès de ces parkings. Leur intégration dans les bâtiments publics et privés doit être examinée d'un point de vue opérationnel.

Transports publics régionaux : un pôle majeur

La Commission rappelle que la Gare du Midi est un pôle intermodal majeur de transports publics, ce qui nécessite de tenir compte des besoins d'exploitation des trois opérateurs régionaux (STIB, De Lijn et TEC), en particulier pour les trams et les bus et leurs terminus, et y compris dans le contexte de la conversion en métro de la ligne 3.

Elle demande aussi d'offrir l'intermodalité pour tous les usagers et, en particulier, de garantir le cheminement d'un mode transport à l'autre et de mettre en place signalétique claire qui permette à tous, y compris les personnes à mobilité réduite, de s'orienter dans et aux abords de la gare. La Commission se réfère à la mise en œuvre de l'action C.5. de Good Move qui vise à accélérer la mise en accessibilité et à élaborer un référentiel commun et applicable à l'ensemble des opérateurs de transports publics afin d'harmoniser la signalétique et les panneaux d'information.

En ce qui concerne les bus, le document du PAD - volet stratégique - page 32 - précise que : « *le PAD propose de créer le pendant sud de la place Spaak [comprendre : l'avenue Paul-Henri Spaak] avec l'aménagement d'une nouvelle gare de bus au droit du grand quadrilatère. Cette gare des bus s'inscrira le long de la façade de ce dernier ... Elle proposera 6 quais de dépose et prise de voyageurs (dimensionnement bus articulés), qui assumeront à court-terme les besoins des lignes 49 et 50 de la STIB ainsi que des lignes W et 365 du TEC. Un potentiel supplémentaire de 2 emplacements bus voyageurs est réservé au niveau de la rue d'Angleterre, en cas de forte augmentation de l'offre de service* ». La Commission attire l'attention sur le fait que l'augmentation de l'offre des trois opérateurs ainsi que les contraintes liées à l'électrification des bus, nécessitant des positions supplémentaires de rechargement, a pour conséquence un besoin accru d'espace pour les terminus des bus qui doit être intégré dans la vision du PAD.

En ce qui concerne les trams, l'évolution du projet de station « Thielemans » a pour conséquence que les trams continueront de passer dans la « rue Couverte » de manière structurale, et qu'un terminus pour la ligne 51 doit trouver place en surface. Dans le cadre des travaux en cours, ce terminus sera aménagé à côté de la Tour du Midi dans la rue d'Argonne. A terme, ce terminus pourrait être localisé toujours dans la rue d'Argonne mais sous les voies du chemin de fer.

Dans ce contexte, les trois opérateurs estiment nécessaire de disposer de deux pôles de terminus de bus, compte tenu de la destination des différentes lignes. Il est en effet inapproprié de vouloir concentrer l'intégralité des terminus de bus dans la rue Paul Spaak (surdensification de bus, parcours inutile de km morts par les bus venant de Fonsny).

De Lijn insiste sur l'importance du site propre de la rue d'Argonne, partagé avec la STIB, qui permette d'assurer un haut niveau de qualité à la ligne structurante 136 (kernnet A), Alsemberg – Brussel-Zuid (– Dilbeek) et la nécessité de maintenir la possibilité de passage des bus dans l'hypothèse d'aménagement du terminus tram sous le tunnel Argonne, en ce compris les jours de marché, pour ne pas perdre de temps.

Le TEC demande de disposer au Terminus Fonsny de trois quais de départ pour bus articulés (longueur bus = 18 m) réservés aux lignes TEC W / 123 / 365a et de trois quais de stationnement pour bus articulés. Le TEC n'est pas favorable à l'utilisation d'emplacements qui seraient situés Rue d'Angleterre, distante du terminus Fonsny actuel, moins visible pour les voyageurs et plus éloignées des autres services de transport public.

La STIB et Bruxelles Mobilité ont déposé une note commune visant à occuper l'espace sous voie appelé le « grand quadrilatère » pour en faire une gare de bus, fonction, pour laquelle il a été construit à l'origine ainsi que pour rencontrer les besoins des cyclistes. Dans l'hypothèse où le « grand quadrilatère » est affecté à une gare bus pouvant être mutualisée entre opérateurs publics, il serait possible d'aménager des espaces publics de qualité dans l'avenue Fonsny et la place de la Constitution, à défaut, il faut être conscient de la nécessité d'aménager avenue Fonsny et place de la Constitution des terminus de bus au détriment de la qualité des espaces publics.

La Commission appuie les demandes des opérateurs de disposer (1) de deux pôles « Spaak » et « Fonsny » - chacun suffisamment grands- et (2) l'utilisation du « grand quadrilatère » comme gare de bus et espace pour les cyclistes. Elle note cependant que les terminus de bus se situeront de part et d'autre de la gare, plus éloignés qu'ils ne le sont actuellement et qu'ils portent un risque de manque de lisibilité, qui est déjà problématique aujourd'hui. Les infrastructures bus sur la place de la Constitution (abris, quais, zones de manœuvre) ne doivent pas occulter une entrée majeure de la gare et nécessiteront des adaptations du fonctionnement du marché du Midi.

En conclusion, la Commission demande d'étudier de manière plus approfondie l'implantation des infrastructures de transport public et les déplacements des différents usagers dans le but d'offrir la capacité nécessaire aux exploitants et lisibilité, confort et sécurité aux passagers. On peut faire ici le parallèle avec la gare/station Schuman, pour lequel le projet porté par la demande de certificat d'urbanisme pour le tunnel « Schuman-Josaphat » était peu ambitieux par rapport à l'ampleur des enjeux. Ce sont des études spécifiques qui ont permis de réellement repenser le pôle gare/station tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Par ailleurs, une grande attention doit être apportée au réaménagement des espaces publics, en particulier sous les voies pour permettre une traversée agréable et sécurisée pour les usagers PMR, piétons et cyclistes (revêtement, largeur, éclairage, nettoyage). De ce point de vue, la suppression de la voirie aujourd'hui empruntée par les bus et taxi est une bonne chose. La Commission demande aussi d'étudier la possibilité d'avoir un passage routier pour les bus de part et d'autre de ces pôles. La place de la Constitution bordée de fonctions résidentielles, doit aussi faire l'objet d'une étude approfondie pour jouer son rôle d'un interface de la gare avec le centre-ville.

Concernant plus spécifiquement les « Quadrilatères »

Dans les espaces sous voie appelés « quadrilatères », les affectations - gare de bus, parking vélos, catering pour les trains internationaux, continuité piétonne publique, commerces, fonction productive, etc. - doivent encore être précisées : localisations, ampleurs, relations entre elles et conditions d'exploitation. Leur développement doit faire l'objet d'un exercice de programmation plus poussé car les contraintes liées au développement de ces espaces sont multiples, impliquant des investissements très coûteux notamment pour respecter les conditions de sécurité incendie sous les voies ferrées imposées par Infrabel et la SNCB. Dès lors prévoir des éléments trop précis est risqué et rend plus difficile encore l'émergence d'un projet.

La Commission insiste sur l'opportunité importante que ces espaces offrent pour rencontrer les besoins de mobilité et demande de leur accorder réglementairement la priorité dans les affectations. Elle souligne cependant également les risques inhérents à ce type d'espaces souterrains (occupation informelle, petite délinquance, etc. - cf. le CCN gare du Nord). La Commission propose de regrouper les propositions d'exigences programmatiques sur l'ensemble des deux quadrilatères afin de donner plus de flexibilité et de chances de réalisation à de futurs programmes.

Taxis et livraisons indispensables

La Commission insiste sur l'augmentation attendue des flux de livraison et leurs impacts notamment en matière de sécurité routière, voir ci-dessus. Elle demande la mise en place d'une stratégie, à l'échelle du quartier et à l'échelle régionale, assortie de prescriptions réglementaires dans le PAD, concernant la création d'un hub de livraisons et la mise-en-place d'un système de "last mile" à vélo.

La Commission demande de mieux tenir compte de l'analyse des mouvements des taxis et des livraisons pour ne pas créer des conflits inutiles entre les taxis et le catering, avenue Fonsny et rue de France. Elle suggère de prévoir un Kiss and Ride avenue Fonsny (en complément de celui qui existe place Victor Horta) vu la distance importante entre les deux côté de la gare en voiture.

Le point de livraison côté Fonsny est mal localisé car celui-ci se fera dans le bâtiment 47 à l'emplacement actuel. Le point repris sur le schéma (dans le bâtiment 48) est l'accès automobile au parking de 40 places en sous-sol du Tri Postal.

Par ailleurs il est important de prévoir une zone d'attente à proximité afin que les camions de livraisons devant livrer le bâtiment Fonsny ne tournent pas dans le quartier en attendant de pouvoir rentrer dans le bâtiment (voir recommandation de l'EIE de Fonsny).

Mobilités partagées, aussi un enjeu de stationnement

La Commission demande au PAD de contribuer au développement de la mobilité partagée (voiture, vélos, vélos cargo et micromobilité), en facilitant leur accès et en anticipant les besoins en espaces nécessaire pour leur stationnement.

La Commission demande de développer le volet réglementaire du PAD concernant les espaces réservés à la mobilité partagée en voirie et hors voirie.

Concernant le stationnement dans les logements , au « 2. *Voor woningen moeten nieuwe meergezinswoningen over parkeerplaatsen beschikken, maar het aantal parkeerplaatsen mag de door de gewestelijke en gemeentelijke verordeningen toegestane maxima niet overschrijden, zonder dat de minima moeten worden nageleefd en met inachtneming van de voor personen met beperkte mobiliteit vastgestelde voorschriften;*” ajouter: “deze

parkeerplaatsen mogen ook parkeerplaatsen voor deelwagens zijn. De parkeerplaatsen voor deelwagens zijn makkelijker bereikbaar dan privéparkeerplaatsen. Er moeten ook plaatsen voorzien worden voor (deel)bakfietsen.”

Autocars de moyenne et longue distance

La Commission note les difficultés liées au stationnement des autocars internationaux. L'action C.10 du plan Good Move, prévoit l'amélioration des conditions d'accès et de stationnement des autocars à la Gare du Midi en attendant la création d'une gare internationale. Celle-ci n'étant pas encore lancée, la Commission demande d'intégrer l'amélioration des conditions d'accès et de stationnement des autocars dans les prescriptions réglementaires.

Plan de circulation pour les véhicules motorisés

Le quartier du Midi constitue une entrée de ville importante depuis le ring à Anderlecht, la Commission appuie l'objectif d'assurer la fluidité du trafic pour les véhicules qui viennent du ring pour atteindre la petite ceinture. Le PAD prévoit de fluidifier l'accès à la ville par différentes mesures : le boulevard Industriel est maintenu en voirie auto +, l'avenue Bara à double sens sur le tronçon qui est à la base à sens unique, équiper les carrefours de feux dits intelligents, voiries de présélection, la rue des Deux Gares en sens unique, etc.

Cette ambition de fluidifier l'entrée de ville est associée à la volonté de maintenir le trafic sur ces axes principaux pour préserver les quartiers.

La Commission estime que le plan de circulation présente néanmoins des risques d'encombrement et de report de trafic vers les quartiers liés à l'augmentation de la densité générale et à la fermeture prévue du passage Est-Ouest secondaire entre la rue Bara et l'avenue Fonsny. Notamment les taxis risquent de chercher des itinéraires d'évitement de l'avenue Fonsny (via les rues de Merode ou Féron) et de la rue Bara (par la rue Brogniez et le bd de la Révision) traversant alors des quartiers densément peuplés. Un autre risque de trafic d'évitement est celui lié au report de la circulation vers les îlots Deux Gares et France Vétérinaires par le tunnel Vétérinaire, déjà régulièrement encombré.

Concernant le boulevard industriel, la Commission rappelle l'ambition du plan Good Move de faciliter l'accès des poids lourds depuis le Ring vers les zones logistiques et industrielles (action B.7). Au Sud, cet accès passe par le boulevard Industriel. Le PAD envisage pourtant de le transformer en boulevard urbain en le réduisant de 2x2 à 2x1 bandes de circulation.

La Commission demande de garantir cet accès aux poids-lourds, ce qui implique de ne pas réduire le boulevard industriel à 2x1 bandes et de développer un système de gestion dynamique du trafic permettant tant l'accès des zones logistiques aux poids lourds, qu'un accès fort en transports publics et l'accès général la ville .

Stationnement des véhicules motorisés privés

Le quartier Midi compte parmi les espaces les mieux desservis par les transports en commun à Bruxelles. Des parkings hors voirie importants sont déjà présents dans le quartier et que de nombreuses places y sont inutilisées notamment dans le parking Q-Park (dont la capacité est de 1 715 places).

La Commission demande que l'outil PAD soit exemplaire au niveau de la gestion du stationnement pour dégager les espaces publics du stationnement et pour inciter à l'usage des modes de déplacements dans le respect du principe STOP et respecte les quotas pour

les emplacements réservés aux personnes handicapées, principalement aux abords et accès des bâtiments.

Le volet stationnement du PAD est peu détaillé et suscite des questions :

- Combien d'emplacements seront supprimés en voirie ? 400 ?
- est-il possible d'inciter les propriétaires de parkings existants à mutualiser (Q-Park, ONSS, service fédéral des pensions...) ?

La Commission demande d'établir une stratégie globale de mutualisation des emplacements de stationnement sur l'ensemble des parkings pour construire un programme et une politique tarifaire avec les opérateurs privés. Cette stratégie réclame une approche volontariste des pouvoirs publics envers les promoteurs immobiliers impliqués dans le PAD, qui ont un intérêt financier à adjoindre des emplacements privés aux logements à construire.

Etant donné le retard pris par le Règlement Régional d'Urbanisme, la Commission demande d'ajouter les prescriptions réglementaires relatives au stationnement

- Pour l'ensemble des nouvelles constructions, garantir suffisamment de stationnement pour les vélos - voir ci-dessus.
- Pour l'ensemble des nouvelles constructions, garantir suffisamment de stationnement pour des véhicules partagés - voir ci-dessus .
- pour les nouveaux immeubles de bureaux, rendre obligatoire un accès au parking séparé de celui direct pour les usagers du bâtiments pour permettre une mutualisation
- pour les nouveaux immeubles de bureaux, concernant le nombre de places, le PAD prévoit une place par 400 m² de bureau, ne faut-il pas être plus ambitieux ?
- pour les nouveaux immeubles de logement, rendre obligatoire la suppression du seuil minimal du RRU (1 place par logement).

Espaces publics et organisation générale des circulations

La Commission soutient l'amélioration de la lisibilité de l'espace public pour tous les usagers pour que sa bonne utilisation par tous soit la plus intuitive possible.

Elle apprécie particulièrement l'ambition de favoriser la liaison à pied entre la gare et le centre-ville.

La Commission demande d'intégrer dès la conception des aménagements de l'espace public des points d'attention concrets comme

- comment assurer la bonne cohabitation des usagers - personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes et transports publics - dans les espaces partagés ;
- comment, par l'aménagement, empêcher les véhicules de stationner là où c'est interdit (cf. l'exemple de la Place Rogier où des blocs en béton ont été ajoutés pour faire respecter l'interdiction)
- Prendre en compte l'impact des tourbillons et du vent, déjà forts présents et probablement impactés par la création de tours ;
- Assurer l'accès aux services de secours³ ;
- Répondre aux aspects de sécurité (concept de Security by Design) et aux recommandations en matière de *Crime Prevention Through Environmental Design*⁴ (CPTED) comme l'effet de la visibilité sur la sécurité (« voir, être vu ») et le risque d'attaque au véhicule-bélier ;

La Commission suggère de trouver le juste équilibre entre les illustrations et le niveau de détail des schémas : ceux-ci sont par moment trop précis ne mettant pas suffisamment l'accent sur les intentions principales qui sont les lignes conductrices à long terme, pour le futur, qui doivent

³ Se référer au *Guide à l'intégration de dispositifs de sécurité dans l'espace public* (2019)

⁴ Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM)

donc être suffisamment fortes pour être encore pertinentes dans plusieurs années (pour être concrets : par moment des flèches seraient plus pertinentes que des contours précis).

Programmation

La Commission relève les nombreux projets et programmes en cours dans le quartier et ses abords : CRU 7, métro 3, réaménagement de l'avenue Fonsny et renouvellement des rails de tram, contrat local de maille Cureghem, etc. Elle insiste sur l'intégration des programmations et des planifications budgétaires.

Chantiers, confort, sécurité et usage de la voie d'eau

Confort et sécurité des usagers pendant les travaux

La Gare du Midi est la plus grande gare du pays et le restera pendant les travaux ; la Commission demande donc de garantir le confort et la sécurité du voyageur pendant ceux-ci.

Le terminus technique du tram 51 (portion nord) sur 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 impacter la mobilité dans le quartier.

Recours au transport par voie d'eau dans le cadre des futurs chantiers

La Commission rappelle que le recours à la voie d'eau et l'usage d'un centre de consolidation qui en fasse usage s'intègrent dans les objectifs du plan Good Move pour la construction (cf. fiche-action D.09).

Vu la proximité du bassin de Biestebroek et ses atouts, à savoir des quais de transbordement adaptés ; des zones de stockage de matériaux et une plate-forme de transbordement pour faciliter le transport de matériaux sur palettes, la Commission recommande d'utiliser le transport fluvial pour l'évacuation de déchets de chantier et demande d'ajouter aussi l'acheminement de matériaux de construction destinés à ces chantiers.

La Commission demande d'évaluer les incidences de l'utilisation du transport fluvial en terme de mobilité et aussi les incidences environnementales, sociales et économiques, pour en cas de bilan positif, intégrer le recours à la voie d'eau sous forme de prescription dans le PAD Midi et les instruments de mise en œuvre ultérieurs qui en découleront, tels que les permis d'urbanisme/environnement et les permis chantiers.

Logements et mobilité

Le PAD ne précise pas d'obligation en matière de logement social ou à finalité sociale ni de logement adapté à tous. La Commission estime que ces enjeux bruxellois importants doivent être pris en compte dans ce périmètre de très bonne accessibilité.

La Commission demande d'imposer des minima en matière de logements adaptés aux personnes en fauteuil roulant et de logements adaptables, pour permettre aux Bruxellois de faire face à l'évolution de leurs besoins en cours de vie et permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible.

La Commission signale que les voies de chemin de fer et les aiguillages de la gare du Midi sont extrêmement utilisés et font l'objet d'entretiens presque chaque nuit, elle pose donc la question de l'opportunité de prévoir des logements du côté des voies, le bruit étant source de stress et problèmes de santé. C'est le cas l'Ilot 49 (Tri Postal Fonsny).