Explore ZUID-MIDI, embarquement immédiat

1 juin 2019, une cinquantaine de personnes explorent avec nous la jungle des projets futurs aux alentours de la gare du midi. Vous n'y étiez pas ? Embarquez avec nous, c'est le moment d'en revivre les moments forts, en photos et depuis votre divan !

UNE VALLEE

1. Explore ZUID-MIDI - le parcours

Dans la vallée de la Senne, pas de crocodiles mais une gare. Autour, des maisons et aussi surtout plein de bureaux, très accessibles depuis la gare. Depuis leur vague de construction sur table rase dans les années 90, les projets étaient restés en *standby*. Les gigantesques rêves immobiliers des promoteurs et de la SNCB se sont succédés dans les cartons, tout comme les plans d'aménagement de la Région histoire de cadrer tout ça …ou laisser faire. (Le dernier était le schéma directeur Midi).

Pourtant, sur le terrain, plus rien. Les riverains, eux, attendent. Des espaces verts, logements abordables et – peut-on encore rêver ?- équipements collectifs et activités d'économie locale et circulaire. **Les vieux bâtiments vieillissent et les plus récents semblent déjà vieux.** Des murs aveugles jouent toujours l'interface avec les 14.000 mètres carrés de « quadrilatères » vides sous les voies.

PREMIER ARRÊT – Des bureaux de la SNCB aux grands projets immobiliers

2. Présentation des projets de la SNCB (photo N. Chevalier)

2019. Ca y est, cette fois-ci devrait être la bonne. **La Région prépare un Plan d'Aménagement Directeur (PAD).** Maarten Lenaerts de Perspective le nous présente, calqué sur le schéma directeur de 2015, mais **adapté aux nouveaux projets de la SNCB**.

Rappelons la SNCB est propriétaire sur une bonne partie du périmètre. **Elle vient de mettre en vente trois de ses quatre grands sites de bureaux**, soit 100.000 à 150.000 mètres carrés de propriété (bientôt plus) publique. Pour devenir quoi ? Du logement, des bureaux, des commerces … à déterminer par la Région, les communes et le fortuné acquéreur qui sera sélectionné en 2019-2020 pour ce marché design+build+maintain qui comprend les trois lots. **Comme on l'imagine, celui-ci risque de ne pas trouver les nombreuses idées des riverains suffisamment rentables.**

Quant à la SNCB, elle reste dans le quartier et se rassemblera dans le bâtiment du Tri Postal. Actuellement vide (et bientôt **occupé temporairement** par des associations et collectifs regroupés par Communa ASBL), il sera rehaussé pour contenir les 75.000 m² du siège.

Premier arrêt donc : les bureaux de la SNCB rue de France au bord du site « France-Bara » qui bientôt vendu pour en faire du logement à 80%. De fait, il faudra bien ça pour

maintenir l'objectif de la Région des 50% logements / 50% bureaux sur le quartier et contrebalancer les bureaux de la tour Victor! Quant à la rue de France, Bruxelles-Mobilité la mettra d'ici peu en **sens unique pour les voitures**, avec un accès dans l'autre sens pour les autocars.

DEUXIEME ARRET - La Senne

3. La Senne, vue du sixième étage du bâtiment Philips (photo C Mercenier)

Le saviez-vous ? **La Senne débouche à l'air libre juste après la rue des Vétérinaires.** Notre clou du safari est cependant encore inaccessible, avec une rive droite gérée par Bruxelles Environnement et Infrabel, et une rive gauche propriété privée du promoteur Virix, un espace de friche, parkings et immeubles de bureaux. Le projet immobilier qu'il nous présente au sixième étage de l'un d'eux, inclut le maintien des bâtiments de bureaux et l'ajout de nouveaux volumes de logements standing et de quelques commerces, et un accès public aux berges verdoyantes. Selon ce plan et malgré le statut de ZEMU[i] du terrain, **peu d'espace est dévolu à l'industrie ou aux activités productives et pourvoyeuses d'emploi peu qualifié, dommage.**

Mais **la vue laisse rêveur**. D'une promenade jusqu'aux abords du Wiels entre Senne et rails par exemple. D'un accès direct depuis la gare aussi, le long d'une rue de France au trafic appaisé, pour que tous profitent de ce seul espace vert digne de ce nom (et non seulement les futurs occupants du site). La Région y travaille aussi. Mais **combiner promenade de plaisance et les alentours des voies gérés par Infrabel n'est pas encore gagné.** Plus d'infos, nous l'espérons, très prochainement, avec pourquoi pas, un petit tour dans/autour de ces contrées ?

Du reste, Ulric Schollaert de Bruxelles Mobilité évoque le futur aménagement-test sur le premier tronçon de la **rue des Deux Gares**, a brièvement évoqué les aménagements-tests qui auront lieu les prochains mois pour réduire le trafic sur 6-7 points autour de la gare, pour après passer à un aménagement définitif. La rue des Deux Gares est l'un de ces points et passera à **sens unique**.

TROISIEME ARRET – Place des Héros à Saint-Gilles et le comité de quartier Midi

4. Une pause s'impose au quartier midi (photo N. Chevalier)

Parole à des habitants ! Comme quiconque vit dans le quartier, ils ont avant tout besoin de savoir au fur et à mesure ce qu'on y prévoit selon le comité de quartier MIDI. Après, **il manque d'à peu près tout ce qui peut le rendre plus « habité »**, à commencer par des espaces publics de qualité, pas trop bruyants, animés, verts**, et des connections est-ouest au travers de la grande barrière** que créent les voies, la gare et le Tri Postal.

Agathe Voisin nous fait part des préoccupations. Beaucoup de questions sont posées et entendues par les acteurs publics présents. Cette mise à plat a fait du bien, mais les réponses ne sont pas encore là.

QUATRIEME ARRET – Abords directs de la gare

5. Embouchure de la « rue couverte » sur l'Esplanade de l'Europe, le long des "quadrilatères" (photo C Mercenier)

Le contraste est fort depuis l'intérieur de Saint-Gilles : les abords de la gare côté Fonsny sont bruyants et tout sauf accueillants. Passer sous les voies vers l'esplanade de l'Europe n'est pas plus réjouissant. **L'idée d'à terme est de ne plus y faire passer les bus et de rendre les lieux plus attrayants.**

Arrivés de l'autre côté, Ulric Schollaert explique les aménagement-test qui fermeront le passage entre la rue Blérot et l'Esplanade de l'Europe afin de réduire le trafic de transit de ce côté de la gare.

Concernant les quadrilatères, les attentats de 2016 et des nouvelles consignes de sécurité ont refroidi Infrabel. **Aménager des espaces conviviaux dans ces 14.000 mètres carrés sous voies sera plus complexe et coûteux qu'à l'époque du Recyclart**. Pourtant ce serait un formidable moyen d'animer le dessous et les abords des voies. Patience encore donc.

Sur la sortie du tunnel du tram, Boulevard Jamar -la seule parcelle dont la Région est propriétaire dans le périmètre ! Citydev devrait construire des logements d'ici quelques années.

CINQUIEME ARRÊT - vers la petite ceinture

6. Gare du Midi côté petite ceinture (photo Google)

Mobilité : un autre aménagement-test aura lieu sur la petite ceinture. Du côté de l'avenue de Stalingrad, **les trottoirs de ce boulevard seront largement augmentés** tandis que le nombre de bandes de voitures sur la petite ceinture sera réduit. Mais pas l'impact sur le trafic devrait être limité grâce à une meilleure organisation du carrefour. Voir aussi cet article de BRUZZ.

L'axe « métropolitain » Bara devrait à nouveau jouer pleinement son rôle (lisez recevoir plus de trafic) pour laisser à la rue Fonsny son rôle de voie interquartiers (2 fois une bande).

Mais quand aura-t-on moins de trafic, moins de bruit, moins de vitesse ?- s'exclament les habitants. **Heureusement, la Région prévoit dans son nouveau Plan Régional de Mobilité Goodmove, de réduire en amont le trafic sur le boulevard industriel …**
L'enquête publique vient de démarrer. Espérons que cela contrebalancera les effets d'un possible élargissement du ring.

DERNIER ARRÊT – « parc Grisar » et Cellule Relations Interculturelles et Primo-Arrivants (CRIPA)

7. Le "parc Grisar", un petit coin vert entouré de grilles (photo N. Chevalier)

Vital Marage de la CRIPA nous ouvre les portes de ce triste ex-petit-parc aujourd'hui fermé au public, et que **le PAD envisagerait de rouvrir afin de rétablir une connexion entre Cureghem et la gare**, au travers du projet « Victor », cette tour de 100.000 mètres carrés de bureaux et 30% de logements qui devrait bien un jour remplir la friche attenante une fois le PAD en vigueur. Pour qui suit ce dossier, selon les derniers plans, la tour Victor ne serait plus un bouquet de 3 tours mais une seule tour.

Vital clôture la promenade sur la réalité **des primo-arrivants qui trouvent côté Anderlecht un point de chute grâce à un riche réseau de petits commerces et de surfaces moins chères qu'ailleurs.** Quel avenir pour eux ?

Bref, les promoteurs semblent prêts à construire ; les riverains attendent tous les ingrédients qui rendront le quartier habitable. La Région semble d'accord sur leurs idées. Mais concrètement, sera-t-elle à même d'établir un rapport de force avec e.a. la SNCB pour se donner les moyens de ses ambitions ? L'enquête publique du PAD devrait avoir lieu dans les mois prochain – **tenez-vous prêts à réagir !**

BRAL remercie Maarten Lenaerts de Perspective Brussels, Mati Paryski de la SNCB, Dimitri Haenen de Virix Projectontwikkeling, Agathe Voisin du Comité de Quartier Midi, Ulric Schollaert de Bruxelles Mobilité et Vital Marage de la Cellule Relations Interculturelles et Primo-Arrivants.

Marie Couteaux, Steyn Van Assche, Nolwen Chevalier et Maya Maes ont fait ce compte rendu pour BRAL.

BRAL – mouvement urbain pour Bruxelles

Le BRAL se bat pour une Bruxelles solidaire, saine et respectueuse de l'environnement. De la mobilité à l'urbanisme, nous plaçons les Bruxellois au cœur de notre action. Comment ? Nous les soutenons grâce à nos connaissances et mettons en lumière leurs initiatives. Ensemble, nous défendons nos intérêts auprès des pouvoirs publics. Autour de la table quand c'est possible, sur les barricades si il le faut. Nous sommes critiques mais constructifs, un brin rebelles mais toujours nuancés.
www.bral.brussels

[i] Les Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU) ont été approuvées en 2013 dans le cadre du Plan Régional d'Affectation du Sol Démographique (PRASd). Le gouvernement espère ainsi faire cohabiter industrie et logement dans la zone du canal. Mais faute d'encadrement clair, la possibilité d'y construire bon nombre de logements met les industries sous pression. La spéculation foncière y va bon train, tandis que les espaces de production y sont trop souvent créés pour des activités "immatérielles" comme les bureaux d'architecture ou le développement de logiciels. Si on veut garder l'industrie, il faut probablement diminuer le nombre de logements dans certains ZEMUs. En lisez plus ici.