

# Avis sur le PRDD

## Généralités

De manière générale, on pourrait déplorer que l'objectivation des postulats avancés et des réponses qui y sont proposées ne soit pas plus étayée (diagnostique, prospection à moyen et long terme, données factuelles relatives à la démographie, adéquation des réponses aux évolutions démographiques...).

On peut aussi regretter que le plan ne développe pas plus les aspects socio-économiques indissociables d'un projet de ville.

## Axe 1 : nouveaux quartiers

### Pôle de développement prioritaire

Le développement de ces pôles prioritaires est axé principalement sur la production de nouveaux logements et accessoirement des équipements collectifs qui leurs sont corollaires (essentiellement crèches, écoles, ...), devant s'organiser dans un objectif de quartier durable.

### Midi

Le PRDD n'apporte rien de nouveau par rapport au schéma directeur arrêté par la région en janvier 2016 et pour lequel la commune avait déjà exprimé des objections.

Comme le souligne le PRDD, le développement du Midi tel que prévu par le schéma directeur est tributaire des investissements de la SNCB qui restent aléatoires.

Le PRDD y prévoit, à l'instar du schéma directeur, l'implantation d'un « cluster de tours iconiques », or le site ne répond pas à plusieurs principes généraux de densification (proportion entre les fronts bâtis, présence suffisante d'espaces verts), en particulier sur la rive sud de la gare pour laquelle le gabarit des immeubles ne doit pas excéder les principes de proportionnalité au tissu existant.

Le schéma directeur doit donc être revu à la lumière des derniers développements relatifs aux investissements de la SNCB et viser avant tout une réhabilitation du bâti existant à l'abandon, principalement de la SNCB (exemple : tri postal). La commune souhaite également insister sur la réaffectation rapide des quadrilatères (bâtiments sous la jonction Nord-Midi).

La commune demande dès lors que dans la foulée de l'adoption de la réforme du Cobat, la région lance rapidement un plan opérationnel (ppas ou plan d'aménagement suivant les modifications à venir du Cobat) qui se concentre sur des projets réalistes et réalisables à court terme visant la réhabilitation du bâtiment du Tri postal, des quadrilatères et des espaces publics, et la création de logements (principe de la « gare habitante » promu par le schéma directeur).

### Prisons

Le PRDD reste très vague sur les intentions de la région pour ce site dont le développement repose sur l'agenda hypothétique du fédéral.

La commune rappelle qu'une demande de classement est en cours pour certaines parties du complexe, en plus de la partie déjà classée et que la réhabilitation de ce site doit privilégier un quartier résidentiel aéré avec suffisamment d'espace vert, des équipements accessoires, pas de bureaux et des commerces de quartier en nombre limité afin de ne pas fragiliser les noyaux commerciaux tout proches (Alsemberg et Waterloo/Ma Campagne). En outre, les gabarits devront respecter ceux du bâti environnant.

Il est impératif également que la mise en œuvre de ce vaste projet soit confiée à un opérateur public et qu'il soit réalisé, le plus en amont possible, en concertation avec les communes.

### Densification maîtrisée

Les principes généraux de densification (comblement des dents creuses, réhabilitation des logements vides, renforcement de structure urbaine le long des grands axes, révision des limites de hauteur du RRU en fonction de la dimension des voiries, ..) ne soulèvent pas de remarques.

Par contre, la prise en compte du patrimoine architectural semble limitée au patrimoine exceptionnel (Unesco, Cités jardin) ce qui est insuffisant au regard de la qualité architecturale de nombre de quartiers ou d'immeubles bruxellois. L'ensemble des biens protégés, voir inscrits à l'inventaire devraient être pris en compte.

En outre, compte tenu de la disparité actuelle de densité du bâti et de population en fonction des communes, les zones de densification prioritaire devraient être identifiées.

Par ailleurs, dans le cadre du développement de quartiers durables les études montrent que la taille optimale des immeubles est de 4 étages, assurant ainsi, densité, compacité et pas de nécessité d'ascenseur. L'urbanisation traditionnelle bruxelloise (typologie dominante de maisons entre mitoyens de taille moyenne R+3) répondrait au mieux à ces critères de durabilité. Pourquoi s'en écarter ?

Enfin, la densification d'un espace limité comme la région bruxelloise doit amener une réflexion sur la capacité maximale à ne pas dépasser sous peine de générer des comportements ingérables. Cet aspect n'est jamais abordé. La densification doit également être abordée en termes de durabilité ou de soutenabilité.

La proposition de renforcement de la structure urbaine par un skyline de tours associées à la production de logements dans le but d'« optimiser et valoriser » la ville est assez curieuse. En effet, lors du colloque « Tours et densité » organisé par la région en 2010, la majorité des intervenants a conclu que les tours n'était pas, comme le note le PRDD, une solution intéressante pour la densification et qu'en outre, elles déstructurent l'espace urbain, sont moins performantes sur le plan de l'éco-construction et ne contribuent pas à un cadre de vie de qualité, tant au sein des logements que dans l'environnement urbain.

Enfin, la disparité de la densité actuelle n'est pas abordée et n'est pas cartographiée. En effet, certaines communes comme St Gilles sont déjà particulièrement densément bâties et habitées ; les objectifs de densification devraient donc être également territorialisés et cartographiés au regard des perspectives d'accroissement démographiques repris sur la carte de la page 48.

### Tours iconiques

Le site identifié pour des tours iconiques sur St-Gilles est le Midi, ce que traduisent les options du schéma directeur. La commune a déjà à cette occasion émis des réserves quant aux gabarits proposés et demandé à la région de les revoir à la baisse et surtout de privilégier la réaffectation du bâti existant.

C'est particulièrement le cas en ce qui concerne les îlots situés entre la rue de Mérode et l'avenue Fonsny qui étaient protégés par le PPAS « Fonsny 2 » et composés de bâtis anciens (la zone identifiée pour la construction de tours iconiques déborde du périmètre du schéma directeur ce qui n'est pas acceptable).

Pour rappel, l'ancien PPAS « Fonsny 2 » était destiné à protéger la fonction « logement » dans les îlots principalement résidentiels qui entouraient le Plan particulier d'affectation du sol « Fonsny 1 » (qui, quant à lui, a permis sur 4 îlots situés en face de l'entrée principale de la gare une augmentation des gabarits).

Il n'a jamais été dans l'intention de la commune d'envisager autre chose que la rénovation du bâti existant dans le respect des gabarits actuels dans cette zone couverte par le PPAS « Fonsny 2 ».

La commune s'oppose fermement à la construction de tours iconiques sur ces îlots et souhaite dès lors que le gouvernement retire purement et simplement cette possibilité du PRDD.

### *Tours génériques*

Sans cadre précis, l'implantation des tours génériques risque de déboucher sur une certaine anarchie qui ne paraît pas souhaitable. La question de l'adaptabilité du cadre réglementaire à ces constructions par définition exceptionnelles doit se poser.

## **Axe 2 : cadre de vie**

Le maintien d'un cadre de vie qualitatif malgré la densification envisagée passe non seulement par l'amélioration et l'aménagement d'espaces publics de grande ampleur mais également par un soin particulier à la qualité de vie en intérieur d'îlot.

### **Noyaux d'identité locale**

Le PRDD se borne à identifier un certain nombre de noyaux mais n'est guère explicite sur les mesures envisagées. Celles-ci devront être identifiées ultérieurement par le biais d'une autre étude. Il n'y a donc aucun constat ni aucune indication sur les actions envisagées pour ces noyaux.

Il y a 4 noyaux spécifiquement SG (Barrière-Parvis-Volders ; Van Meenen ; Bethléem et Fonsny) 4 noyaux intercommunaux (Louise, Ma Campagne-Charleroi, Bailly, et Horta) et 3 noyaux frontaliers (Albert, St Antoine et Porte de Hal)

### **Equipements**

Le PRDD prévoit également une densification des équipements de type écoles, crèches et culturel. Même si la création de ces équipements est subsidiée par d'autres pouvoirs publics (Région, communautés ou fédéral) via des programmes spécifiques, une part importante de leurs frais de fonctionnement reste à charge des communes. La région se doit donc de donner aux communes les moyens nécessaires pour assumer ces nouvelles charges.

### **Espaces publics**

Le PRDD pointe la nécessité d'améliorer la qualité des espaces publics. Il est effectivement grand temps que les aménagements de Bruxelles Mobilité cessent d'être conçus uniquement sous l'angle des flux de trafic, qu'ils soient automobiles ou cyclistes, et soient pensés en termes de paysage urbain.

### **ZRU**

Le PRDD ne fait qu'entériner la disparition de l'EDRLR au profit de la ZRU, déjà effective depuis la modification de l'ordonnance sur la revitalisation urbaine de 2016. Cette modification aura pour effet d'étendre la zone susceptible de bénéficier de primes majorées et de contrats de quartier au quartier sud de la commune (Van Meenen/Prison) mais également de priver de ces possibilités plusieurs îlots au nord-est de l'ex EDRLR, entre Lausanne, Berckmans et la petite ceinture. Les 3 critères avancés pour cette révision étant le taux de chômage, le revenu médian et la densité, cette restriction ne paraît absolument pas justifiée et la commune demande la réintégration de ces îlots dans la ZRU.

### **CRU**

Les CRU listés sont déjà lancés. Le PRDD n'en prévoit pas de nouveaux.

## Patrimoine et architecture

Le PRDD prévoit, en marge de l'actuelle ZICHEE délimitée par le PRAS, un périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine mais ne définit en rien sa portée ou ses effets.

Par ailleurs, le PRDD détermine également des axes structurants patrimoniaux dont 3 passent à St Gilles : Alseberg/Waterloo, Brugmann/Charleroi et Fonsny. L'objectif annoncé vise « ... une nouvelle valeur qualitative par une attention particulière aux interventions contemporaines ... ». Si la démarche semble pertinente pour l'avenue Fonsny dans la perspective du schéma directeur voulu par la région, elle semble peu adaptée à l'axe historique et entièrement bâti du centre de la commune.

En outre, l'avenue Louise devrait également être reprise dans les axes structurant patrimoniaux.

## Identité des quartiers

Le PRDD n'identifie pas ou très partiellement les quartiers dont il souhaite promouvoir l'identité. St Gilles pourrait être concernée par le « quartier Art nouveau » mais aucune précision n'est apportée à ce sujet.

## Paysage naturel

Le renforcement du paysage naturel prévu par le PRDD passe d'une part par le maintien de la zone de verdoisement du PRD, complétée d'une zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlots et d'une zone de protection de la ville verte de 2<sup>e</sup> couronne et d'autre part d'axes de continuité verte dont 2 passent à St Gilles.

St-Gilles est pratiquement exclusivement dans la zone de verdoisement où la région entend combler le déficit en espaces verts par la création de nouveaux espaces verts publics à l'occasion de l'urbanisation de zones stratégiques, ce qui sera le bienvenu sur le site des prisons mais également en favorisant la verdurisation sous toutes ses formes.

Si l'axe de continuité verte qui reprend la promenade verte chère à la commune et qui relie le par de Forest au parc de la Porte de Hal en passant par les principaux espaces verts communaux est assez évident, le 2<sup>e</sup> axe passant par Livourne, Source, Loix, Stas et le goulet Louise semble nettement plus artificiel et peu réaliste.

## Smart city

La commune est désireuse de s'inscrire dans le processus de Smart city mais ici également cela nécessite des moyens dont la commune ne dispose pas forcément. La région doit en tenir compte. La commune appuie la volonté de déploiement de la fibre optique et des réseaux wi-fi, la lutte contre la fracture numérique et le projet de ville intelligente. Dans ce cadre, la réalisation d'un cadastre des Espaces publics numériques existants et viser à les renforcer est une bonne chose.

Il serait également opportun de viser prioritairement les zones à forte densité en logements sociaux, de même que les quartiers à forte densité de population, les abords des centres culturels, bibliothèques et autres lieux publics.

## Axe 3 : économie urbaine

Le PRDD prévoit plusieurs axes de développement économique dont aucun ne passe à St Gilles.

Il est pourtant curieux et regrettable que l'axe 3, situé sur les boulevards du centre, ne se prolonge pas sur la gare du Midi et l'axe Fonsny, et même vers Van Volxem et Pont de Luttre qui regroupent pourtant des sites de choix pour les activités économiques.

## Emploi local

Il est à souhaiter que St-Gilles puisse bénéficier des stimulants des zones visées dans le cadre de la politique de déploiement de l'emploi local, la ZEUS n'étant que frontalière à la commune.

Il semble pourtant que la rive sud de la gare et de la zone de chemin de fer (îlots bordant Fonsny et Van Volxem) pourrait utilement être intégrée dans le périmètre de la ZEUS afin de stimuler l'économie et l'emploi local.

## Offre commerciale

La carte relative aux noyaux commerciaux est assez peu lisible (légende rouge et orange de teinte fort proche). Les différences entre les différentes classifications ne débouchent pas clairement sur des modulations de traitement qui restent à définir.

Le Parvis, la rue Jourdan et les rues avoisinantes ne sont pas reprises comme étant en liseré de noyau commercial. Une extension des liserés de noyau commercial devrait être envisagée sur la totalité de la zone du midi (gare et quadrilatères compris, options du SD Midi) et sur la chaussée de Waterloo de Ma Campagne à la rue Moris.

Le quartier de l'Hôtel de Ville (place Van Meenen) constitue également un pôle local, au même titre que la place Bethléem.

L'action d'Atrium sur les noyaux commerciaux existants doit être renforcée afin que la création des nouveaux pôles commerciaux prévus (Néo, ...) ne porte pas atteinte à l'attractivité commerciale des noyaux anciens. La mission de base d'Atrium était en effet la redynamisation des noyaux commerciaux en déclin.

## Axe 4 : Mobilité

Les constats reprennent les données générales, en exposant que la lutte contre la congestion routière est l'enjeu majeur, et que la vision et les objectifs de ce PRDD devront être intégrés dans le futur Plan Régional de Mobilité (en cours d'étude). La hiérarchisation des voiries serait elle aussi reprise dans le PRM.

La commune soutient le projet de transformation du boulevard Industriel en boulevard urbain, la réhabilitation de la rue des Deux Gares et de la rue Bara en entrée de ville et la création d'une ligne de tram à haut niveau de service au départ d'un P+R à proximité du ring, et insiste sur la mise en œuvre rapide de ces aménagements. Ces mesures permettront le réaménagement et l'apaisement de l'avenue Fonsny et des abords directs de la gare.

## La place de la voiture

La PRDD entend découpler la voiture de sa possession, c'est-à-dire développer les services d'autopartage de tout type.

Concernant l'entrée des navetteurs dans la Région, le PRDD souhaite que le report modal s'effectue le plus proche possible du lieu de départ du navetteur, mais les mesures indiquées sont de type P+R aux portes de la Région, ce qui n'est pas suffisant pour répondre à ces objectifs. Cet objectif demande une concertation et un partenariat très fort avec les autres régions.

Le parking P+R d'Erasmus à Anderlecht n'est pas repris sur les cartes, or celui-ci constitue une offre certaine en la matière (localisation et nombre de places disponibles).

Les mesures de diminution du trafic (de transit) dans les quartiers ne sont pas assez explicitées. Sont évoqués les grands projets d'infrastructures de la région sur les axes pénétrants seulement.

Vu la carte de congestion des voiries page 99, et les projets prévus, on a l'impression qu'aucun problème de circulation n'est présent au Sud de la région (car pas d'axes

pénétrants depuis le ring puisque pas de ring) : mais l'interruption des grosses infrastructures routières à cet endroit a un impact sur la diffusion du trafic sur plusieurs axes et, plus problématique, dans les quartiers, particulièrement à Saint-Gilles. Il semble donc indispensable de prendre en compte cette problématique dans le PRDD, notamment dans les priorités à donner au développement du métro Forest-Uccle, afin d'encourager le report modal dans cette partie de la Région.

En ce qui concerne le stationnement, des objectifs chiffrés de diminution du nombre de places de stationnement en voirie et d'augmentation du nombre de places hors-voirie pour les riverains (principalement par mutualisation du stationnement hors-voirie) est indiqué. La construction de nouveaux parkings hors-voirie est évoquée sans chiffres.

### **Valorisation de la marche**

Objectif : atteindre 50% des déplacements faits à pied pour les déplacements courts en 2025. Cela suppose une répartition de services, équipements et offre commerciale de proximité que la région doit encourager par des aides et investissements.

Est évoqué l'organisation de 4 dimanches sans voiture par an avant 2025. Au vu du travail effectué pour un seul dimanche par an aujourd'hui (dérogations, animations, police...), il faudrait (au moins) une personne dédiée dans chaque commune pour y parvenir !

### **Promotion du vélo**

En termes d'infrastructure, le PRDD reprend les projets d'infrastructure annoncés par le Ministre de la Mobilité : aménagements cyclables de la petite ceinture, amélioration des ICR, plan de pistes cyclables séparées. Les itinéraires cyclables doivent être voulus non seulement pour promouvoir l'usage du vélo mais également dans un souci d'amélioration du paysage urbain ainsi que de la qualité de vie et du confort des riverains.

### **Transport en commun**

Il est demandé à la STIB de « proposer des alternatives pour toutes les lignes de tram structurantes qui ne sont pas totalement et partiellement en site propre » : Saint-Gilles est plus que concerné par ce point, mais nous ne voyons pas de solutions concrètement. Si l'on se réfère à l'étude de nouvelle spécialisation des voiries (qui est indiquée dans le PRDD), toutes les voiries de la commune seraient en voirie locale, c'est à dire qu'il faudra mettre en place des mesures importantes pour réduire de manière drastique le trafic de transit.

La préservation et l'amélioration des lignes en surface sont indispensables pour garantir la desserte et la connexion entre quartiers.

Il faut néanmoins, ici aussi, tenir compte de la qualité de vie des riverains et le matériel roulant doit rester compatible avec la morphologie urbaine bruxelloise.

La commune rappelle par ailleurs qu'elle privilégie une solution alternative à la création d'une trémie avenue Fonsny.

Concernant l'extension du réseau de métro, les priorités restent à définir pour les chantiers suivants l'extension du métro Nord. Le projet de métro Sud est listé dans ces projets. Ce projet est stratégique pour Saint-Gilles, dans la mesure où il pourrait encourager un report modal vers les TC dans cette zone non desservie par le ring et moyenne ceinture (cf. remarque dans partie "place de la voiture" plus haut).

De même, le RER, avec suffisamment de fréquences et de haltes dans la ville, reste un élément déterminant pour la mobilité bruxelloise.

## Espaces publics

Développement des zones piétonnes : étudier la création de minimum 25 km de zones piétonnes à l'horizon 2025 et 40km à l'horizon 2040. Sont évoqués les projets de piétonisation du goulet Louise et le Parvis/rue Jourdan.

La commune a déjà exprimé à maintes reprises ses réticences par rapport au projet de piétonisation du goulet Louise et qu'en tout état de cause, les liaisons manquantes en sous-sol entre le tunnel Louise et la petite ceinture devraient être préalablement réalisées. Une analyse sur la fermeture limitée dans le temps à la circulation automobile (période d'activité des commerces le samedi ?) pourrait être envisagée. La fréquentation de cette zone commerciale, notamment en provenance de la périphérie, induit obligatoirement une étude approfondie préalable du report du trafic.

Tous les chantiers de rénovation des espaces publics doivent prévoir de façon anticipée l'installation de fibre optique pour permettre le développement du wifi. Soutenir les projets communaux par des subventions pour tous les projets de fibre optique et de numérisation.

## Amélioration de la gestion des chantiers

Texte très succinct qui ne parle pas des mesures déjà mises en place par Osiris, hyper coordination des chantiers, dont il faudrait évaluer les résultats.

## Nuisances

Création d'une zone de basse émission sur l'ensemble de la Région à partir de 2018, avec une progressivité des mesures jusque 2025 (calendrier inscrit dans le PRDD).

La partie réservée à la lutte contre la pollution sonore est très faible et ne parle quasiment que de délimitation de zones 30, résidentielles...

## Transport de marchandises

Développement de futurs centres de distribution urbaine afin d'optimiser les derniers km de livraison. Aucun centre sur St-Gilles.

Pourrait-on envisager l'interdiction de circulation de poids-lourds, excepté « services publics » dans certaines artères de la commune et de la région ?

## Conditions réussite

Une condition importante de réussite à long terme de la mise en œuvre du plan consiste également en la juste évaluation de l'augmentation des frais de fonctionnement des communes (maintenance, entretien, service...) et dans la mise en place de subsides permettant de les assumer.

## Concertation Région/Communes

La commune insiste sur la nécessité d'un travail concerté avec la région et demande à être impliquée dès le départ et bien en amont dans les processus de modification et d'élaboration du cadre règlementaire de même que tous les projets et études préconisés par le PRDD.

## Europe

Il convient, dans les relations qu'entretient la région de Bruxelles-Capitale avec l'Europe, de ne pas négliger la dimension internationale de la Gare du Midi.

## Communauté métropolitaine

Compte tenu de la situation enclavée de la région, il est essentiel de développer des structures de gestion à l'échelle métropolitaine et à défaut de communauté métropolitaine, de privilégier des solutions à des problèmes spécifiques par des conventions interrégionales.