

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

17 JUNI 2015

TOELICHTING

over het richtschema Zuidwijk

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Territoriale Ontwikkeling

door mevrouw Catherine MOUREAUX (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, mevr. Catherine Moureaux, de heren Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons, mevr. Julie de Grootte, de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Evelyne Huytebroeck, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Arnaud Verstraete.

Plaatsvervanger : Mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Fatoumata Sidibé, de heren Alain Maron, Jef Van Damme.

Andere leden : De heer Emmanuel De Bock, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Martine Payfa.

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

17 JUIN 2015

PRÉSENTATION

**du schéma directeur pour le quartier du
Midi**

RAPPORT

fait au nom de la commission
du Développement Territorial

par Mme Catherine MOUREAUX (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Mme Catherine Moureaux, MM. Willem Draps, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Mmes Caroline Persoons, Julie de Grootte, M. André du Bus de Warnaffe, Mmes Evelyne Huytebroeck, Brigitte Grouwels, M. Arnaud Verstraete.

Membre suppléant : Mmes Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, MM. Alain Maron, Jef Van Damme.

Autres membres : M. Emmanuel De Bock, Mmes Barbara d'Ursel-de Lobkowitz, Isabelle Emmery, Martine Payfa.

I. Uiteenzetting van de heer Djamel Klouche, stedenbouwkundige architect, hoofd van het pluridisciplinaire team dat belast is met de opstelling van het richtschema Zuid¹

De heer Djamel Klouche heeft voor de commissieleden volgende uiteenzetting gegeven:

“Het richtschema voor de wijk rond het Zuidstation werd uitgewerkt door een multidisciplinair team waarvan wij de vertegenwoordigers zijn. Dit team bestaat o.a. uit de heer Nicolas Firket, Brussels architect (NFA – Nicolas Firket Architects), de heer Bas Smets, tuinarchitect, eveneens gevestigd te Brussel (Bureau Bas Smets), Egis France, studie bureau gespecialiseerd in mobiliteit en verplaatsingen, Transsolar, belast met het milieulook, 8'18”, met de lichttechnici, Bollinger et Grahman indien structurele vragen zouden rijzen en tot slot de grafici van “Encore”.

EEN VISIE VOOR BRUSSEL-ZUID

Volgens ons, geeft het richtschema uiting aan een visie voor de Zuidwijk. Het is geen tegensprekelijk document, maar een tool die de mogelijkheid biedt een visie te geven voor een grondgebied. In die zin, heeft het meer dan één waarde:

- het is een tool voor ruimtelijke weergave: het maakt het mogelijk om projecten weer te geven binnen de tien, vijftien, twintig komende jaren;
- het is een tool voor beslissing ten dienste van de verkozenen, de gemeenten, het Gewest, maar ook de andere openbare en private actoren op dit grondgebied: de NMBS en private actoren die over gronden beschikken en er projecten wensen te ontwikkelen;
- het is een tool om te delen: de erin ontwikkelde visie moet gedeeld worden door alle betrokken actoren;
- het is een follow-up tool: onze opdracht bestaat er tevens in de operationaliteit ervan te waarborgen;
- het is een toekomstgerichte tool: het projecteert een toekomstgerichte visie;
- tot slot, is het een tool ten dienste van de aantrekkelijkheid van dit grondgebied, het zwaartepunt van Europa.

I. Exposé de M. Djamel Klouche, architecte-urbaniste, responsable de l'équipe pluridisciplinaire chargée de l'élaboration du schéma directeur Midi¹

M. Djamel Klouche a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Le schéma directeur pour le quartier de la gare du Midi a été élaboré par une équipe pluridisciplinaire dont nous sommes les mandataires. Celle-ci est notamment constituée de M. Nicolas Firket, architecte bruxellois (NFA – Nicolas Firket Architects), de M. Bas Smets, paysagiste également installé à Bruxelles (Bureau Bas Smets), d'Egis France, bureau d'études spécialisé dans les questions de mobilité et de déplacements, de Transsolar, chargé du volet environnemental, de 8'18”, qui regroupe des éclairagistes, de Bollinger et Grohman si des questions structurelles venaient à se poser, et enfin des graphistes d'Encore.

UNE VISION POUR BRUXELLES-MIDI

Le schéma directeur traduit à nos yeux une vision pour le quartier du Midi. Il n'est pas un document opposable mais un instrument qui permet de porter une vision sur un territoire. Il revêt en ce sens plusieurs valeurs :

- il est un outil de spatialisation : il permet de spatialiser les projets dans les dix, quinze, vingt prochaines années ;
- il est un outil de décision au service des élus, des communes, de la Région mais aussi des autres acteurs publics et privés qui agissent sur ce territoire : SNCB et acteurs privés qui disposent de terrains et entendent y développer des projets ;
- il est un outil de partage : la vision y développée doit être partagée par l'ensemble des acteurs impliqués ;
- il est un outil de suivi : notre mission consiste aussi à garantir son opérationnalité ;
- il est un outil de prospective : il projette une vision prospective ;
- il est enfin un outil au service de l'attractivité de ce territoire qui constitue le barycentre de l'Europe.

¹ De tijdens de presentatie geprojecteerde beelden kunnen worden geraadpleegd via volgende link :

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/150617_lauc_BXLMIDI_presentationSD_parlement2.pdf.

Les documents projetés dans le cadre de la présentation peuvent être consultés en cliquant sur le lien suivant :

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/150617_lauc_BXLMIDI_presentationSD_parlement2.pdf.

EEN VISIE IN TWEE FASES

Op het vlak van de spreiding in de tijd, hebben wij gewerkt op grond van twee stappen:

- fase 1, tegen 2020-2022, waarop wij vanaf vandaag kunnen werken, en die vooral het station en de verbinding tussen het station en de stad betreft;
- fase 2, voor na 2020, die vooral de verbouwing betreft van wat thans beschouwd wordt als “achterzijde station”.

BRUSSEL-ZUID: EEN STATION OM IN TE WONEN

Het multidisciplinair team werd aangesteld na een vergelijkend wedstrijd waarin vier teams werden gekozen door het Gewest. Blijkbaar heeft de jury enige belangstelling getoond voor het voorstel om van Brussel-Zuid “een station te maken voor bewoners”.

Alvorens het richtschema werd uitgewerkt, betroffen de meeste projecten de tertiaire sector. Wij werken echter geregeld aan stations, met name in Lyon, waar wij ons bezighouden met de aanleg van stationswijk Part-Dieu, in het noorden van Parijs, waar wij werken aan een grote *hub*... Als vandaag de dag gesproken wordt over de stationsbuurten in alle grote Europese steden, komt de wens naar voren om er gemengde wijken van te maken, met woningen, diensten, handelszaken, kantoren en jobs. Van bij de wedstrijd, werd dus het voorstel gedaan voor een project dat de mogelijkheid biedt de tertiaire sector te behouden, maar ook een nieuw evenwicht te bereiken met de woningsector.

Brussel heeft overigens drie grote stations: Brussel-Noord, dat begint te lijken op een monument, dat omringd wordt door een “mini-Manhattanwijk” en sterk inzet op de openbare ruimte, Brussel-Centraal, dat in verbinding staat met het centrum via een netwerk van ondergrondse gangen, en Brussel-Zuid, dat op zoek is naar een eigen identiteit. Daarom werd het concept “station voor bewoners” naar voren geschoven. Midden in een heterogene wijk, die ook sterk gekenmerkt wordt door de wekelijkse markt, en tussen de volkse gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis, zou de heraanleg van de omgeving ervan ook het omliggende grondgebied een nieuwe dynamiek moeten geven, een bron van identiteit en zichtbaarheid op Brusselse schaal moeten worden.

Brussel-Zuid is bovendien een specifiek station, dat tegelijk deel uitmaakt van een zeer bijzondere wijk en bijna in het zwaartepunt van het Europees netwerk gelegen is. De problematiek bestaat dus in het

UNE VISION EN DEUX ETATS

En termes temporels, nous avons travaillé sur la base de deux états :

- un état 1, situé à l’horizon 2020-2022, sur lequel on peut travailler dès aujourd’hui et qui est globalement localisé sur l’avant-gare et l’interface de la gare avec la ville ;
- un état 2, situé à l’horizon post-2020, qui concerne plutôt la mutation de ce qui est considéré aujourd’hui comme l’arrière-gare.

BRUXELLES-MIDI : LA GARE HABITANTE

L’équipe pluridisciplinaire a été désignée au terme d’un concours lors duquel quatre équipes avaient été choisies par la Région. Il semble que le jury ait manifesté un certain intérêt pour la proposition de faire de Bruxelles-Midi une « gare habitante ».

Préalablement à l’élaboration du schéma directeur, la plupart des projets en cours concernaient le secteur tertiaire. Or, nous travaillons régulièrement sur des situations de gare, notamment à Lyon où nous nous occupons de l’aménagement du territoire de Lyon Part-Dieu, au nord de Paris où nous nous occupons d’un grand *hub*,... Aujourd’hui, dans toutes les villes européennes, lorsqu’on évoque les quartiers de gare, on a envie d’y développer des quartiers mixtes incluant logements, services, commerces ainsi que des bureaux et des emplois. Dès la phase du concours, la proposition a donc été faite d’un projet qui permette, bien sûr, de conserver du tertiaire mais également d’atteindre un nouvel équilibre avec le secteur du logement.

Par ailleurs, Bruxelles abrite trois gares principales : Bruxelles-Nord, qui prend les allures d’un monument encadré par un quartier « à la mini-Manhattan » et qui s’affiche fortement sur l’espace public, Bruxelles-Central, connectée à l’hyper centre par tout un réseau de promenades souterraines, et Bruxelles-Midi, en quête d’identité. C’est ainsi qu’a été avancé le concept de gare habitante. Sise au sein d’un quartier composite très fortement marqué aussi par le marché hebdomadaire et situé entre les communes populaires d’Anderlecht et de Saint-Gilles, le réaménagement de ses abords se devait donc aussi de redynamiser les territoires alentours, et cet aspect composite de devenir source d’identité et de visibilité à l’échelle de Bruxelles.

Bruxelles-Midi est en outre une gare spécifique, à la fois inscrite dans un quartier très singulier et quasi située au barycentre du réseau européen. La problématique consiste donc à construire une complémentarité entre

opbouwen van complementariteit tussen het deel uitmaken van een wijk én van een uiterst belangrijk Europees netwerk.

Brussel-Zuid is eveneens een station dat, in de ogen van de meesten, streeft naar zichtbaarheid op Brussels niveau, maar ook enige vertrouwdheid moet ontwikkelen op het niveau van de omliggende wijken.

Tot slot is het een station dat ten dienste staat van de Brusselse metropool, en tegelijk aanleunt tegen de vijfhoek: centraal in Brussel en met een roeping op metropolitaans niveau, tot buiten het Gewest. Het vernieuwingsplan moet rekening houden met die twee aspecten.

Werken aan de wijk van het Zuidstation komt bijgevolg neer op het stimuleren van de wijken, ten het noorden en ten zuiden, tot aan het Kanaal, met relatief ruime weerslag. Samenhang met wat elders gebeurt moet dus nagestreefd worden. Thans is de ruimte redelijk chaotisch, ze steunt het comfort niet. Vele conflicten rijzen tussen de verschillende wijzen, met name de vervoerwijzen: collectief vervoer, taxi's, voetgangers, leveringen,... In de toekomst, wordt de centrale rol versterkt en verruimd, en wordt het een echte wijk om in te wonen.

LEIDRADEN

Primo: naast het plan om te komen tot een station voor bewoners, wordt gestreefd naar een nieuw evenwicht tussen kantoor- en woonfuncties (50%-50% voor de nieuwe projecten).

Secundo: de openbare ruimte vormt een belangrijk element waaraan moet gewerkt worden in de komende maanden en jaren. De kwaliteit van de openbare ruimte en de aanleg zal inderdaad een nieuwe ergonomie geven, alsook comfort en zichtbaarheid. Daarvoor moet ook de kwestie van de mobiliteit opnieuw aangepakt worden, met reorganisatie en rationalisering van het gehele systeem van de verplaatsingen, zodat ruimte wordt gewonnen voor de voetgangers, de landschappen, de aanplantingen, het stadsmeubilair en de bewegwijzering,...

Tertio: de NMBS beschikt over een aanzienlijk erfgoed, o.a. quasi onzichtbare vierhoeken die onder het spoor netwerk gelegen zijn. De grote vierhoek beslaat 10.000 vierkante meter en de kleine iets minder dan de helft. Bijgevolg leek het ons belangrijk daarvoor een programma te vinden en na te denken over de wijze waarop dat spoorpatrimonium kan deelnemen aan de levendigheid van de wijk.

cette appartenance à un quartier et cette inscription dans un réseau européen extrêmement important.

Bruxelles-Midi est également une gare qui, aux yeux de la plupart, se cherche une visibilité à l'échelle de Bruxelles mais qui doit aussi développer une certaine domesticité à l'échelle des quartiers alentours.

Elle est enfin une gare dédiée à la métropole bruxelloise, tout en venant s'adosser à la figure du pentagone. Elle relève donc de la centralité bruxelloise et a en même temps une vocation à l'échelle métropolitaine, au-delà même de la Région. Le projet de renouvellement doit chercher à construire l'adressage de la gare dans ces deux directions.

Travailler sur le quartier de la gare Bruxelles-Midi revient dès lors à stimuler des quartiers tant au nord qu'au sud et jusqu'au Canal, avec des répercussions relativement larges. Il faut donc trouver des cohérences avec ce qui se passe ailleurs. Aujourd'hui, l'espace est assez confus, peu lisible, il n'est pas un support de confort. Il existe de nombreux conflits entre différents modes et notamment entre les modes de transport : transports collectifs, taxis, piétons, livraisons,... Demain, la gare sera une véritable centralité renforcée et étendue, un véritable quartier habité.

PRINCIPES DIRECTEURS

Premièrement : outre qu'il vise à la création d'une gare habitante, le projet entend opérer un rééquilibrage des fonctions bureau et logement, avec un objectif de 50% – 50% pour les nouveaux projets.

Deuxièmement : l'espace public constitue un élément clé sur lequel il faut travailler dans les prochains mois et les prochaines années. C'est effectivement par la qualité de l'espace public et des aménagements qu'on redonnera une ergonomie, un confort et une visibilité à l'espace de la gare. Cela suppose aussi de repenser la question de la mobilité, de réorganiser et de rationaliser tout le système des déplacements, de manière à gagner de l'espace pour les piétons, les paysages, les plantations, le mobilier urbain et la signalisation,...

Troisièmement : la SNCB dispose d'un patrimoine important constitué notamment des quadrilatères situés sous le faisceau ferré et presque invisibles. Or, le grand quadrilatère représente 10.000 mètres carrés et le petit un peu moins de la moitié. Il nous semblait dès lors important de leur trouver une programmation et de réfléchir à la manière dont ce patrimoine ferroviaire pouvait participer à l'animation du quartier.

Quartio: immobiliënprojecten bestonden al vóór het richtschema. Sommige ervan, die aanvankelijk gericht waren op de tertiaire sector, werden opnieuw bekeken in overleg met de promotoren en meer afgestemd op huisvesting. Het overleg wordt voortgezet in de operationele fase. Dezelfde samenwerking geldt eveneens met de NMBS, de drager van het project Eurostation, met wie werd nagedacht over de wijze waarop sommige terreinen van de Fonsnylaan konden worden gevaloriseerd, zodat in fase 2 ook terreinen worden vrijgemaakt voor huisvesting. Dat loopt uiteraard samen met het denkwerk over mobiliteit en over de heraanleg van de binnenzijde van het station, die toekomt aan de NMBS en waarvoor samenhang met de externe heraanleg moet gewaarborgd worden.

Vier grote principes hebben ons de mogelijkheid geboden dat station voor bewoners uit te denken: een met de stad verbonden en in de stad geïntegreerd station, een metropolitane ruimte op metropolitaanse schaal, een heterogene stationswijk en een inwonersconcept. Het Gewest heeft inderdaad een nieuwe bouwmeester aangewezen, met wie gewerkt zal worden aan de omschrijving van de architecturale kwaliteiten en, op het vlak van programmatie, van het type woningen dat in de zone zal gebouwd worden.

VOORZIENINGEN

1) De geografie als openbare structuur

Het spoornet loopt in de Zennevallei, die hoewel nagenoeg verdwenen uit het landschap, aanwezig blijft. Het is de bedoeling die vallei terug te vinden via de algemene heraanleg van de stationswijk en het aanplanten van bomen als nieuw landschapselement dat de openbare ruimte op grote schaal uittekent. Zo wordt die nieuwe richting een middel om de openbare ruimte via het landschap te omschrijven, waardoor tevens de begrippen voorzijde en achterzijde van het station kunnen worden verbannen, door het station te verbinden met de omliggende wijken.

Zo zouden de aanplantingen aan de zijde van Brussel-Stad, die tot nu toe beperkt blijven tot de lanen, worden doorgetrokken. Bijgevolg komt er terug een grote groene gang, die in feite overeenkomt met de natuurlijke geografie van het Gewest en die een element wordt in het comfort en de kwaliteit van de openbare ruimte in en rond de stationswijk.

2) Een uitwisselingsruimte

De uitwisselingsruimte van de wijk van het Zuidstation is een echte stationszone, die zich uitstrekt vanaf de vijfhoek tot het eilandje met de twee stations en die aanleunt tegen vele openbare ruimtes van de twee

Quatrièmement : des projets immobiliers préexistent au schéma directeur. Certains de ceux-ci, axés au départ vers le tertiaire, ont été repensés en concertation avec les promoteurs et davantage réorientés vers le logement. La concertation se poursuivra dans la phase opérationnelle. La même collaboration vaut également avec la SNCB, porteuse du projet Eurostation et avec qui on a réfléchi à la manière dont certains terrains de l'avenue Fonsny pouvaient être valorisés de façon à dégager des territoires dédiés, à l'état 2, au logement. Ceci est évidemment concomitant à la réflexion menée sur la mobilité et sur le réaménagement de l'intérieur de la gare, qui relève de la SNCB et dont il faudra s'assurer de la cohérence avec les réaménagements extérieurs.

Quatre grands principes nous ont permis de penser cette gare habitante : une gare interface connectée et intégrée, un espace public d'échelle métropolitaine, un quartier de gare composite et un concept habitant. La Région vient effectivement de désigner un nouveau Maître architecte avec qui on travaillera pour définir les qualités architecturales et, en termes de programmation, le type de logements qu'on développera sur le secteur.

DISPOSITIFS

1) La géographie comme structure publique

Le faisceau ferré est inscrit dans la vallée de la Senne qui, bien que pratiquement disparue du paysage, demeure présente. L'idée est de retrouver cette vallée via la réorientation générale du quartier de gare et la plantation d'arbres de manière à former une nouvelle figure paysagère qui dessine l'espace public à grande échelle. Cette nouvelle direction est ainsi un moyen de qualifier les espaces publics au travers du paysage, mais elle permet également d'effacer les notions d'avant-gare et d'arrière-gare, en reconnectant la gare aux quartiers environnants.

On étirerait ainsi les plantations sises du côté de Bruxelles-Ville et qui, jusqu'à présent, s'arrêtent au niveau des boulevards. On retrouverait donc un grand corridor vert correspondant en fait à la géographie naturelle de la Région et on en ferait un élément de confort et de qualité de l'espace public dans et autour du quartier de la gare.

2) Une surface d'échanges

La surface d'échanges du quartier de la gare Bruxelles-Midi est un véritable territoire de gare qui s'étend depuis le pentagone jusqu'à l'îlot des deux gares, et qui vient s'accrocher aux nombreux espaces publics des

gemeenten. Op dat grondgebied is rust bereikt, door het weghalen van zwaar verkeer ten voordele van zachte mobiliteit.

De strategische visie inzake mobiliteit berust op een eerste eenvoudig principe: de stad begint bij de ring en niet bij de kleine ring. Als men het aandeel van auto's in het Gewest wil verlagen, moet eerder gedacht worden aan oplossingen bij de ring.

Uiteraard houdt het richtschema rekening met de doelstellingen van het Iris 2-plan, maar het moet noodzakelijkerwijze gepaard gaan met voluntaristische maatregelen, zoals de installatie van ontradingsparkings.

De gang die gevormd wordt door de Industrielaan moet zijn functie van toegangspoort behouden, en tevens moet het verkeersbeheer bevorderd worden, zodat de huidige stromen niet nog groter worden. Op korte termijn, moeten tools tot stand gebracht worden om het verkeer voor het Zuidstation te reguleren en vlotte doorstroming te krijgen bij het station. Op korte termijn, moet een meer open ruimte teruggevonden worden voor de voetgangers en het project moet gepaard gaan met een controle op het parkeren en een visie op de begeleide mobiliteit, naargelang de wijk evolueert. Thans voert Egis specifieke onderzoeken uit om de gegevens te verfijnen en de voorgestelde maatregelen operationeel te maken.

Kortom, het is de bedoeling ruimte vrij te maken van auto's, het station tot ankerpunt te maken en als brug te laten fungeren naar de verschillende wijken, zowel Sint-Gillis, Anderlecht als Brussel, een echte rustige ruimte voor uitwisselingen te creëren waar voorrang wordt gegeven aan zacht verkeer.

Twee busstations, die evenwel deel uitmaken van eenzelfde multimodale pool, zouden langs weerszijden van het station komen, wetend dat de meeste overstappen gebeuren tussen metro en bus en niet tussen bussen onderling. Die busstations zouden een echte intermodaliteitsboog creëren, met middenin de overkapte straat.

De toegang tot de metro zou immers zo gereorganiseerd worden dat de overdekte straat een openbare ruimte wordt, temeer daar het Grondwetproject, dat aan de gang is, de tram onder de grond laat rijden. Die strategische ruimte wordt dan een open ruimte en een brug tussen het station en de grote vierhoek, met een nieuwe voorgevel voor het station en een nieuwe invulling voor de vierhoeken, met handelszaken aan de noordzijde, een fietsparking, een vastere markt in het centrum ervan en horecazaken aan de zuidzijde.

deux communes. C'est un territoire pacifié, libéré des mobilités lourdes au profit des mobilités douces.

La vision stratégique de mobilité repose sur un premier principe simple : la ville commence au ring et non à la petite ceinture. Si l'on veut alléger la part de l'automobile au sein de la Région, les solutions doivent davantage s'envisager au niveau du périphérique.

Si le schéma directeur prend évidemment en compte les objectifs du plan Iris 2, il doit nécessairement s'accompagner de mesures volontaristes telles que l'installation en amont de parkings de dissuasion.

On doit maintenir la fonction de porte d'entrée du corridor constitué par le boulevard Industriel tout en promouvant la gestion de la circulation de sorte de ne pas augmenter les flux actuels. Il faut à court terme mettre en place les outils de régulation en amont de la gare du Midi pour se donner de la souplesse au niveau de la gare. Il faut à court terme retrouver un espace plus ouvert pour les piétons et accompagner le projet par une maîtrise du stationnement et une vision de la mobilité accompagnée, au fur et à mesure des évolutions du quartier. Actuellement, des études spécifiques sont menées par Egis visant à affiner les données et à rendre les mesures proposées opérationnelles.

Il s'agirait en résumé de libérer de l'espace de la voiture pour donner une plus grande lisibilité et une plus grande continuité de la gare vers les différents quartiers, que ce soit Saint-Gilles, Anderlecht ou Bruxelles et pour trouver ailleurs des effets de porosité et de transparence de manière à constituer une vraie surface d'échanges apaisée donnant la priorité aux circulations douces.

Deux gares routières, faisant néanmoins parties d'un même pôle multimodal, seraient réparties à deux endroits de part et d'autre de la gare, sachant que la majorité des échanges se font entre bus et métro et non entre bus et bus. Ces stations de bus construiraient avec, au milieu, la rue couverte, un véritable arc de l'intermodalité.

Les accès au métro seraient en effet réorganisés de manière à faire de la rue couverte un espace public, et ce d'autant plus que le projet Constitution, en cours, envoie le tram en souterrain. Cet espace stratégique deviendrait alors un espace de transparence et de co-visibilité entre la gare et le grand quadrilatère, avec une nouvelle façade pour la gare et une nouvelle programmation pour les quadrilatères, avec des commerces côté nord, un parking pour vélos et un marché plus stable en son centre et des établissements HoReCa côté sud.

Het leveringssysteem zou gereorganiseerd worden, elders of ondergronds.

De taxi's zouden eveneens verplaatst worden naar de Frankrijkstraat, weg van het andere verkeer, en met een overdekte en comfortabele wachtplaats.

Het busverkeer daarentegen zou verlopen op een wijze die plaats doet winnen op het Baraplein. De uiterst drukke verkeersstromen zouden blijven, maar er zouden bredere trottoirs en fietspaden komen.

De lanen van de kleine ring zou eveneens aangepakt worden om de voetgangers meer comfort te bieden. De centrale ruimte zou beter worden afgestemd op de gebruikers, zonder rijstroken af te schaffen.

Daarnaast zou er een *kiss and ride* komen zo dicht mogelijk bij de ingang van het station en in het Q-park voor langere duur.

Wat het parkeersysteem betreft, wordt thans bijkomend werk verricht. Het is de bedoeling dat de zone niet te veel onder druk komt te staan.

3) Bovengrond + ondergrond

Het spoorwegplateau wordt opgehangen, wat oppervlaktes creëert, maar ook "ondervlaktes", want men bevindt zich vaak onder het netwerk.

Het idee bestaat erin de ruimte voor voetgangers te vergroten, en reële continuïteit te creëren tussen de openbare ruimte en het gelijkvloers, o.a. het station, echte continuïteit noord-zuid naar de gemeenten en dus transparantie (verbindingen van het station naar Anderlecht of naar Sint-Gillis). Zoals hierboven gezegd, is het ook de bedoeling de overdekte straat en de vierhoeken een nieuwe invulling te geven en aldus echte porositeit te creëren.

De openbare ruimte wordt ingericht rond negen aspecten. In de eerste plaats, is er sprake van stromen en het beheer ervan veronderstelt bijgevolg het beheer van de mobiliteit. De landschapsstructuur, de keuze van het meubilair (met inbegrip van de verlichting), de bewegwijzering en de materiaalkeuze zijn eveneens belangrijk. Met de digitale revolutie, kunnen inlichtingen betreffende het station in real time vooraf worden meegedeeld. Een minerale bodem zou geheel op zijn plaats zijn in een stationswijk.

Ook de sfeer en het comfort komen ter sprake. De overdekte straat zou een uiterst actieve spot kunnen

Le système de livraison serait réorganisé soit en amont soit en sous-sol.

Le système de taxi serait également relocalisé rue de France où il pourrait bénéficier d'un espace en retrait de la circulation et d'un lieu d'attente couvert et confortable.

Quant à la circulation des bus, elle se ferait de manière à regagner de l'espace sur la place Bara. Extrêmement dense en circulation, les flux continueraient à y être assurés mais les trottoirs seraient agrandis et des pistes cyclables créées.

Le profil des boulevards de la petite ceinture serait aussi retravaillé pour être plus avenant pour les piétons. L'espace central serait pincé de sorte que, sans supprimer de bandes de circulation, la perception qu'en auraient les usagers serait améliorée.

Un *kiss and ride* serait par ailleurs organisé au plus près des entrées de gare et au sein du Q-park pour les durées plus importantes.

Quant au système de stationnement, il fait actuellement l'objet d'un travail complémentaire de manière à ne pas trop mettre la zone sous contrainte.

3) Surface + Sous-face

Le plateau ferroviaire est suspendu. Cela crée donc des surfaces mais également des sous-faces puisqu'on se situe souvent sous le faisceau.

L'idée est d'élargir l'espace dédié aux piétons et de créer de réelles continuités entre l'espace public et les rez-de-chaussée dont la gare, de vraies continuités nord-sud vers les communes et donc des transparences (connexions de la gare vers Anderlecht ou vers Saint-Gilles). L'idée est aussi, comme précisé plus haut, de reprogrammer rue couverte et quadrilatères de manière à créer une vraie porosité.

L'espace public s'organise autour de neuf composantes. Il est tout d'abord question de flux et sa gestion suppose dès lors celle des mobilités. La structure paysagère, le choix du mobilier (en ce compris l'éclairage), la signalétique et la matérialité doivent également être activement considérés. Avec la révolution numérique, des informations relatives à la gare pourraient être communiquées en temps réel en amont. Un sol minéral aurait quant à lui pleinement sa place dans un quartier de gare.

La question des ambiances et du confort est également posée. La rue couverte pourrait devenir un lieu

worden in de intermodaliteitsboog en in de interface tussen het station en de grote vierhoek. De handelszaken op de esplanade van dezelfde vierhoek zouden bovendien het geheel van die ruimtes kunnen structureren, terwijl horecavoorzieningen leven zouden kunnen brengen aan de zijde van Fonsny, daarbij gebruik makend van de zuidelijke ligging. Alle op het station opgerichte ruimtes zouden diensten en activiteiten bieden, gekoppeld aan de openbare ruimte.

De sokkel van de Zuidertoren zou ook een transformatie kunnen krijgen door het richtschema. Derhalve werd contact opgenomen met de leiding, die belangstelling heeft getoond. Thans bevindt dit gebouw zich op de achtergrond van de openbare ruimte en stoot het de voetgangers eerder af, maar het zou in ere moeten worden hersteld en de sokkel ervan moet worden herbekeken.

Tevens werd een voorstel gedaan om een nieuw gebouw te ontwerpen op de Jamarlaan, met een sokkel die past in de openbare ruimte.

4) Dubbele skyline

Om de openbare ruimte te herinrichten, moet ook de sokkel van de gebouwen worden herbekeken. Elk project vóór het richtschema bevatte een eigen ontwerp daarvoor, eerder repetitief dan complementair. Bijgevolg werd aan het Gewest gevraagd een onderzoek te starten naar een coherent geheel, dat o.a. de mogelijkheid zou bieden dat soort “lage skyline” te verwezenlijken, met alle actieve sokkels, handelszaken, diensten, voorzieningen,... die bijdragen tot de sfeer van het station.

Op het niveau van de “hoge skyline”, beoogt het richtschema niet een homogeen, maar eerder een gedifferentieerd stadlandschap te creëren, met hoge punten (zoals de Zuidertoren) en lage punten (zoals de vele huizen in de wijk). Het is dus de bedoeling een landschap tot stand te brengen dat past bij het bestaande, dat op sommige momenten beter tot zijn recht komt met hoge en op andere momenten met de lagere gebouwen.

Kortom, het is de bedoeling een enigszins gedifferentieerde hoge skyline te combineren met een sterk programma voor de sokkels van de gebouwen.

5) Bestuur en operationaliteit

Ter herinnering, fase 1 situeert zich rond 2020-2022 en is zeer afhankelijk van het Grondwetproject. Zodra dat is afgelopen, komt de overdekte straat werkelijk vrij en wordt het mogelijk tal van werken te starten met het oog op de heraanleg van de openbare ruimte. Bijgevolg

extrêmement actif inscrit dans l’arc de l’intermodalité et dans l’interface entre la gare et le grand quadrilatère. Les commerces situés sur le côté esplanade de ce même quadrilatère viendraient en outre structurer l’ensemble de ces espaces, tandis que des équipements HoReCa animeraient le côté Fonsny, profitant de son exposition sud. Tous les espaces ouverts sur la gare offriraient services et activités en prise avec l’espace public.

Le pied de la tour du Midi pouvait aussi connaître une dynamique de transformation à l’occasion du schéma directeur. Langue a donc été prise avec les responsables qui ont marqué leur intérêt. Aujourd’hui en retrait de l’espace public et repoussant plutôt les piétons, ce bâtiment devrait être réhabilité et son pied retravaillé.

Proposition a également été faite de concevoir un nouveau bâtiment boulevard Jamar avec un pied d’immeuble qui accompagnerait l’espace public.

4) Double skyline

Le réaménagement de l’espace public suppose aussi la reprogrammation des pieds d’immeubles. Or, chaque porteur de projet préexistant au schéma directeur disposait de sa propre programmation en pied d’immeuble. Ces programmations étaient plus répétitives que complémentaires. On a donc demandé à la Région de lancer une étude de cohérence programmatique qui permettrait notamment d’envisager une sorte de « skyline bas » reprenant l’ensemble des socles actifs, commerces, services, équipements,... qui participent à l’atmosphère de la gare.

Au niveau du « skyline haut », le schéma directeur ne vise pas à proposer un paysage urbain qui soit homogène mais plutôt différencié, fait tantôt de points hauts (comme la tour du Midi), tantôt de points bas (comme les nombreuses maisons du quartier). L’idée est donc de formuler un paysage qui puisse négocier avec l’existant, qui puisse à certains moments tirer parti de la hauteur et à d’autres moments d’immeubles plus bas.

Il s’agit, en résumé, d’allier un skyline haut un peu différencié à une programmation forte sur les pieds d’immeuble.

5) Gouvernance et opérationnalité

Pour rappel, l’état 1 est situé vers 2020-2022 et dépend beaucoup du projet Constitution. Une fois terminé, celui-ci libérera effectivement la rue couverte et permettra le lancement de nombreux chantiers en vue du réaménagement de l’espace public. Il faut donc dès

moeten vanaf nu studies gestart worden over de openbare ruimte.

Fase 2 kan van start gaan zodra de werken aan de voorzijde van het station afgerond zijn, en betreft de achterzijde van het station.

Het welslagen van het richtschema veronderstelt dus dat enkele voorwaarden worden vervuld:

- de start van een bijzonder bestemmingsplan (BBP) rond een coherent zoneproject, zodat dit opgenomen wordt in een tegensprekelijk document;
- het feit dat het richtschema een levend project is dat evolueert naargelang de besprekingen met de verschillende actoren;
- de zeer snelle start van het voorontwerp van de openbare ruimte: die ruimte draagt immers de roerende projecten die er komen, en zal zorgen voor het comfort van de wijk;
- de follow-up van de projecten van fase 1: de werken met de verschillende actoren moeten gevolgd worden om snel genoeg te vorderen;
- de oprichting van een maatschappij voor het beheer van de openbare ruimten van de Zuidwijk: in een openbare ruimte waarvan een deel thans beheerd wordt door het Gewest, andere door de gemeenten, nog andere door de NMBS,... biedt de oprichting van een dergelijke maatschappij de mogelijkheid te zorgen voor coherentie; naast die beheerder zou ook overwogen kunnen worden te voorzien in een planoloog;
- voortdurend denkwerk over de programmatie en de samenhang van de verschillende programma's;
- de uitwerking van een inwonersconcept: wat betekent het deze wijk te bewonen? Welk type woningen kunnen er komen?
- de oprichting, rond de bouwmeester, van een kring voor architecturale kwaliteit, om ervoor te zorgen dat alle projecten die ontwikkeld worden degelijk zijn, met een interessante architectuur, zowel op ecologisch vlak als op esthetisch vlak.

In fase 1, in het kader van de nieuwe immobiliënprojecten, zou men moeten komen tot een verhouding van 70% kantoren, – 30% woningen. In fase 2 zou een verhouding van 30 tot 40 % kantoren - 60 à 70 % woningen overwogen moeten worden. Door deze twee fases te combineren, zou men tot een algemeen evenwicht komen en zo de omstandigheden creëren voor een gemengde sfeer.

aujourd'hui entamer les études sur l'espace public.

L'état 2 pourra démarrer une fois les travaux sur l'avant-gare finalisés, et portera sur les secteurs de l'arrière-gare.

La réussite du schéma directeur suppose donc que certaines conditions soient réunies :

- le lancement d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) autour d'un projet cohérent de sorte que celui-ci soit inscrit dans un document opposable ;
- le fait que le schéma directeur soit un projet vivant évoluant au gré des discussions avec les différents acteurs ;
- le lancement très rapide de l'avant-projet de l'espace public : c'est effectivement l'espace public qui portera les projets immobiliers qui s'y accrocheront, c'est l'espace public qui assurera le confort du quartier ;
- le suivi des projets de l'état 1 : les travaux avec les différents acteurs doivent être suivis pour emmener chaque projet assez rapidement ;
- la création d'une société de gestion des espaces publics du quartier de Bruxelles-Midi : dans un espace public dont une partie est gérée aujourd'hui par la Région, d'autres par les communes, d'autres encore par la SNCB,... la création d'une telle société permettrait d'assurer une cohérence ; on pourrait imaginer qu'à côté de ce gestionnaire, on crée également un aménageur ;
- une réflexion constante sur la programmation et la cohérence des différents programmes ;
- l'élaboration d'un concept habitant : que signifie habiter ce quartier ? quel type de logements peut-on y proposer ?
- la création, autour du Maître architecte, d'un cercle de qualité architecturale pour s'assurer que tous les projets amenés à se développer soient des bons projets avec une architecture intéressante tant du point de vue environnemental que du point de vue esthétique.

A l'état 1, concernant les nouveaux projets immobiliers, la proportion 70% de bureaux – 30% de logements devrait être atteinte. A l'état 2, la proportion 30 à 40% de bureaux – 60 à 70% de logements devrait être envisagée. En cumulant les deux états, on parviendrait globalement à l'équilibre et on créerait ainsi les conditions d'une atmosphère mixte.

DE PROJECTEN

1) Fase 1

De multimodale pool

De overdekte straat is een belangrijk project, aangezien het een verbinding vormt tussen het openbaarvervoersysteem, de grote galerij, het spoor netwerk en de grote vierhoek. Het is dus enigszins logisch er een openbare ruimte van te maken en er de intermodaliteitsboog te bouwen. Er moet gezorgd worden voor goede verlichting, gericht op de nieuwe voorgevel van het station. In de Brusselse traditie van de integratie van kunst in de openbare ruimte, kan ook een dergelijk project worden gepland.

Het bestaande station

Men kan zich natuurlijk niet mengen in de werken van de NMBS, maar men heeft gevraagd dat de renovatie van het station gebeurt rekening houdend met de geplande openbare ruimte.

De grote vierhoek

Het gaat erom, gelet op de structurele eisen, handelszaken aan de zijde van de Europa-esplanade te vestigen, te voorzien in een ruimte voor een duizendtal fietsen en de voorkeur te geven aan horecavoorzieningen aan de zijde van de Fonsnylaan, aan de zuidkant. Een voedingshal en een *food court* zouden een centrale plek kunnen krijgen in de vierhoek en het geheel aanvullen.

De Europa-esplanade

De stroom van auto's zou verkleind worden om continuïteit tot stand te brengen met de andere openbare ruimten, via het aanplanten van bomen. De heraanleg van de esplanade zou worden afgestemd op de Zuidmarkt, die moet worden gereorganiseerd, in overleg met de concessiehouder.

De kleine vierhoek

Deze heeft hetzelfde potentieel voor handelszaken/horeca als de omgeving van de grote vierhoek. De binnenzijde, die beschikt over onbetwistbare ruimtelijke kwaliteiten, kan worden gebruikt voor lokale initiatieven, voorzieningen die gericht zijn op muziek, op jongeren,...

Het Jamar-gebouw

De kleine woongebouwen rond het station, die thans ondergewaardeerd zijn, zouden behouden blijven. Op de

LES PROJETS

1) Etat 1

Le pôle multimodal

La rue couverte est un projet important puisqu'elle relie le système des transports en commun, la grande galerie, le faisceau ferré et le grand quadrilatère. Il y a donc une certaine logique à en faire un espace public et à y construire l'arc de l'intermodalité. Un travail d'éclairage précis doit y être effectué, en cohérence avec la nouvelle façade de la gare. Dans la tradition bruxelloise de l'intégration artistique dans l'espace public, une intervention de ce genre pourrait également y être prévue.

La gare existante

On ne peut certes s'immiscer dans les travaux de la SNCB. On a toutefois demandé que la réhabilitation de la gare se fasse en correspondance et en concomitance avec l'espace public projeté.

Le grand quadrilatère

Il s'agirait, en fonction des contraintes structurelles, de placer des commerces du côté de l'esplanade de l'Europe, d'y localiser un espace pouvant accueillir un millier de vélos et de privilégier les établissements HoReCa du côté de la rue Fonsny, au sud. Une halle alimentaire et son *food court* pourraient s'insérer au cœur du grand quadrilatère et compléter l'ensemble.

L'esplanade de l'Europe.

On y réduirait l'emprise de la voiture pour y créer une continuité avec les autres espaces publics à travers la plantation d'arbres. Le réaménagement de l'esplanade se ferait en cohérence avec le marché du Midi, ce qui implique de réfléchir à sa réorganisation en concertation avec son concessionnaire.

Le petit quadrilatère

Il y existe un même potentiel commercial / HoReCa qu'aux abords du grand quadrilatère. L'intérieur, qui bénéficie de qualités spatiales indéniables, pourrait être dédié aux initiatives locales, à de l'équipement orienté vers la musique, vers les jeunes,...

Immeuble Jamar

Les petits immeubles de logement autour de la gare, aujourd'hui dévalorisés, seraient préservés. Un nouvel

Jamarlaan zou een nieuwe woongebouw opgetrokken worden dat de ingang van de tramtunnel zou overdekken. Dat nieuwe gebouw zou gelinkt worden aan de Europa-esplanade, door middel van een cultuurvoorziening, zoals een bioscoop bijvoorbeeld.

Victor

Een nieuw evenwicht tussen de woon- en de kantoorfuncties wordt daar gepland, met twee kantoorstorens en een woontoren, handelszaken en diensten op de benedenverdieping en een zeer makkelijke verbinding naar Anderlecht.

Fonsny

Besprekingen hebben plaatsgevonden met de NMBS om het postsorteercentrum te behouden. Dat wordt in ere hersteld en zal onderdak bieden aan kantoren van de spoormaatschappijen. Daarnaast zouden er gebouwen van verschillende hoogte komen: vijftig, zeventig en vijfennegentig meter, tegenover andere, ook redelijk hoge, kantoorgebouwen. Die gebouwen zouden zo gelegen zijn dat het zicht op het spoornetwerk behouden blijft, waarbij nog altijd aanzienlijk werk moet verricht worden voor de “lage skyline”.

Voor de ruimte achter het postsorteercentrum zou een redelijk gemengd programma worden opgesteld : kantoren, voorzieningen, woningen, studentenwoningen, ...

2) Fase 2

Huizenblok Frankrijk-Barastraat

De thans door de NMBS gebruikte kantoren zouden kunnen verhuizen naar de gebouwen die in fase 1 worden gepland op de Fonsnylaan. Op die plek zou dan een gemengd, voornamelijk residentieel project worden ontwikkeld, met een grote groene ruimte in het verlengde van de Zennevallei.

Eilandje met de twee stationsbuurten

Meer precieze studies moeten het idee uitdiepen om nieuwe gemengde wijken te ontwikkelen, zodat op langere termijn, het station zich niet alleen aan de zijde van Brussel-Stad bevindt, aangezien de achterzijde van het station ook een hoofdingang krijgt.

Blok 2

Dit gebouw voor het station zou op termijn een mutatie ondergaan en zo worden verdeeld dat de link naar Anderlecht meer ontwikkeld wordt.

immeuble de logement serait également construit sur le boulevard Jamar recouvrant la trémie du tram. Ce nouvel immeuble s’ouvrirait sur l’esplanade de l’Europe par un équipement culturel tel qu’un cinéma.

Victor

Un rééquilibrage des fonctions logement / bureau y est envisagé, avec deux tours de bureau et une tour de logement, des commerces et services au rez-de-chaussée et une transparence permettant une connexion très facile vers Anderlecht.

Fonsny

Des discussions ont eu lieu avec la SNCB afin de préserver le tri postal qui sera réhabilité et abritera des bureaux de la société des chemins de fer. Des immeubles seraient par ailleurs développés de hauteurs différentes : cinquante, septante et nonante-cinq mètres, faisant face à d’autres immeubles de bureaux également relativement hauts. Ces immeubles seraient situés de telle manière qu’ils préserveraient la vue sur le faisceau ferré avec toujours un travail important sur le skyline bas.

Au-delà du bâtiment du tri postal, on prévoirait un programme assez mixte : bureaux, équipements, logement, logement étudiant, ...

2) Etat 2

Ilot France Bara

Les bureaux actuellement occupés par la SNCB pourraient déménager dans les immeubles envisagés à l’état 1 sur l’avenue Fonsny. On développerait alors sur l’îlot un projet mixte à dominante résidentielle accompagné d’un grand espace vert développé en prolongement de la vallée de la Senne.

Ilot des deux gares

Des études plus précises doivent affiner l’idée d’y développer de nouveaux quartiers mixtes de manière à ce qu’à terme, la gare ne se situe pas seulement du côté de Bruxelles-Ville, l’arrière-gare devenant aussi une entrée principale.

Bloc 2

Ce bâtiment qui fait face à la gare pourrait à terme muter et se fragmenter de manière à développer davantage de transparence vers Anderlecht. ».

II. Gedachtewisseling

De voorzitter bedankt de spreker voor zijn uiteenzetting.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven zegt heel verheugd te zijn dat het Parlement kan beschikken over informatie over projecten van een zo grote omvang, vooral voor die wijk, die rechtstreekse invloed uitoefent op drie of vier gemeenten, en een belangrijke uitstraling heeft voor Brussel. Brussel-Zuid is immers het voornaamste station van het land en vormt een intermodaal verkeersknooppunt dat absoluut essentieel is voor ons Gewest.

De spreker kan dus niet anders dan belangstelling tonen voor het richtschema. Inzake de operationaliteit van het project rijzen echter vragen.

Zo wordt overwogen spoedig van start te gaan met de eerste fase; sommige hierboven uitgewerkte hypothesen vloeien voort uit een opeenvolging van maatregelen. De volksvertegenwoordiger vraagt zich bijgevolg af hoe het staat met de contacten met de NMBS, een speler waar men niet omheen kan bij het grondbeleid in deze wijk.

Hoewel de achterzijde van het station behoort tot de tweede fase, waarbij de spoorwegmaatschappij kantoren moet vrijmaken met het oog op de aanleg van een park en op huisvesting, bevestigt deze fase van het proces nogmaals dat het absoluut nodig is een discussie aan te gaan met dat overheidsbedrijf.

De spreker vindt dat de gemeenten best meer transparantie en interactie met de wijken aanmoedigen.

De volksvertegenwoordiger begrijpt ook goed dat de stad aan de ring en niet aan de kleine ring begint. De organisatie van de mobiliteit wordt dus belangrijk voor de leefbaarheid van de wijk. Het zou dus interessant zijn meer details te krijgen over hoe voorkomen kan worden dat de wagens zich op het zuidstation storten en dat er niet nog meer autoverkeer op de Fonsny- en Baralanen komt als gevolg van de wijzigingen op bepaalde wegen. Om het autoverkeer terug te dringen en te harmoniseren, moeten er maatregelen “stroomopwaarts” genomen worden.

De spreker stelt vast dat op bepaalde plaatsen hoge gebouwen bijzondere voorkeur genieten en vraagt waarom voor die hoogtes en de locatie ervan gekozen is. Het gaat nog niet om torenwijken, maar de impact op de skyline zal toch groot zijn.

II. Echange de vues

Le président remercie l'orateur pour son exposé.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven se dit ravi que le Parlement puisse disposer d'informations à propos de projets de si grande ampleur, singulièrement pour ce quartier qui impacte directement trois ou quatre communes et dont le rayonnement sur Bruxelles est majeur. Bruxelles-Midi est en effet la gare principale du pays et constitue un nœud intermodal de communication absolument essentiel dans notre Région.

L'interlocuteur ne peut dès lors que marquer son intérêt pour le schéma directeur. Néanmoins, certaines questions se posent quant à l'opérationnalité du projet.

Ainsi, s'il est envisagé de débiter rapidement le premier état, certaines hypothèses développées ci-avant sont liées à un enchaînement de mesures. Le député se demande dès lors où en sont les contacts avec la SNCB qui est un acteur foncier incontournable du quartier.

De même, si l'arrière-gare relève d'un deuxième état qui suppose que la société des chemins de fer libère des bureaux, afin que l'on aménage ensuite parc et logement, cette phase du processus affirme à nouveau l'indispensable discussion à mener avec cette même entreprise publique.

L'interlocuteur estime ensuite que le fait de vouloir développer davantage de transparence et d'interactions avec les quartiers ne peut évidemment qu'être encouragé par les communes.

Le député entend également bien que « la ville commence au ring et non à la petite ceinture ». L'organisation de la mobilité sera donc importante pour rendre le quartier vivable. Il serait par conséquent intéressant d'obtenir plus de détails sur les modalités qui permettront d'éviter que les voitures ne se précipitent à la gare du Midi et que, vu la modification de certaines voiries, la pression automobile ne s'exerce encore davantage sur les avenues Fonsny et Bara. Pour atteindre une diminution de la pression automobile et une gestion plus harmonieuse de celle-ci, des mesures devront en tout état de cause être prises plus en amont.

Enfin, l'orateur constate que la verticalité est particulièrement affirmée à certains endroits et souhaiterait dès lors connaître les raisons qui ont présidé au choix des hauteurs et de leur localisation. Sans pour autant que l'on puisse parler de quartier de tours, l'impact sur le skyline sera effectivement fortement marqué.

Het verheugt mevrouw Brigitte Grouwels dat er eindelijk een project voor het Zuidstation komt. Tot nu toe, zijn de NMBS en het Gewest er niet in geslaagd om samen te werken. Nu lijkt samenwerking toch mogelijk. Staan hun neuzen nu in dezelfde richting? Dat is in elk geval belangrijk om het project te kunnen uitvoeren.

De volksvertegenwoordigster is bovendien ingenomen met het idee om een beheersmaatschappij voor de openbare ruimte op te richten. Het is immers van essentieel belang dat de verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte bij één enkele gesprekspartner ligt.

De spreekster vraagt voorts of het project voor het Eurostation een voorafgaande voorwaarde is voor de heraanleg van de openbare ruimte.

Vallen de vierhoeken waarover de heer Klouche enkele concrete ideeën gespuid heeft, onder de NMBS of behoren die tot de openbare ruimte? De vierhoeken maken in elk geval deel uit van het patrimonium van de NMBS.

In verband met de mobiliteit, heeft de volksvertegenwoordigster dus goed begrepen dat er maar twee bushaltes meer zullen zijn? Zullen de taxi's onder de grond geleid worden of blijft een standplaats bovengronds behouden? De vraag naar het comfort van de reizigers rijst hoe dan ook. Nu moeten ze soms in de regen wachten. Wordt in het algemeen daarmee rekening gehouden?

Wordt, in verband met de talloze torens vermeld in het richtschema, rekening gehouden met de wind en de schaduw en het mogelijk nadeel voor de omwonenden?

De heer Alain Maron wenst dat de parlementsleden beschikken over alle stukken betreffende het richtschema dat de regering goedgekeurd heeft.

De voorzitter zegt dat de minister-president aanvaardt dat de slides aan de volksvertegenwoordigers bezorgd worden.

De heer Alain Maron betreurt dat enkel deze stukken, die niet alle aspecten belichten, aan de parlementsleden bezorgd worden.

De volksvertegenwoordiger is niettemin blij dat de heraanleg van de openbare ruimte een prioriteit is. De huidige toestand als gevolg van de BBP's Frankrijk- en Fonsnylaan en een aantal werken die Beliris onlangs uitgevoerd heeft, was op dat vlak hopeloos geworden.

Madame Brigitte Grouwels se réjouit qu'un projet se dessine enfin à la gare du Midi. Jusqu'à présent, la Région et la SNCB n'avaient jamais véritablement réussi à travailler ensemble. Or, il semble qu'une collaboration soit désormais possible entre les deux acteurs. Ceux-ci sont-ils à présent sur la même longueur d'ondes, de manière à aller de l'avant ? C'est en tout cas important pour que le projet puisse se concrétiser.

La députée ne peut en outre que saluer l'idée de mettre sur pied une société de gestion de l'espace public. Il est effectivement indispensable que la responsabilité de l'espace public relève d'un interlocuteur unique.

L'interlocutrice se demande par ailleurs si le projet d'Eurostation est nécessairement un préalable au réaménagement de l'espace public.

En outre, concernant les quadrilatères à propos desquels M. Klouche a développé plusieurs idées concrètes, ceux-ci relèvent-ils de la SNCB ou de l'espace public ? Les quadrilatères sont en tous cas constitutifs du patrimoine de la SNCB.

Concernant la mobilité, la députée a-t-elle bien compris qu'il n'y aurait plus que deux arrêts de bus ? Les taxis seront-ils orientés vers le sous-sol ou une halte sera-t-elle maintenue en surface ? La question pose en tout cas celle du confort des voyageurs qui, à l'heure actuelle, doivent parfois attendre sous la pluie. Est-il de manière générale tenu compte de cet aspect ?

Enfin quant aux nombreuses tours dont fait mention le schéma directeur, est-il tenu compte des vents et des ombres qu'elles provoquent et de l'inconfort qu'elles peuvent représenter pour les habitants du quartier ?

M. Alain Maron souhaite que les parlementaires puissent disposer de l'ensemble des documents relatifs au schéma directeur tel qu'approuvé par le Gouvernement.

Le président explique que le Ministre-Président accepte que les documents projetés à l'appui de la présentation du schéma-directeur soient transmis aux députés.

M. Alain Maron regrette que seuls ces documents, qui n'abordent pas tous les aspects, soient portés à la connaissance du Parlement.

Le député se réjouit néanmoins du fait que le réaménagement de l'espace public constitue une priorité. La situation actuelle, qui découle pour l'essentiel des PPAS France et Fonsny et d'un certain nombre de travaux opérés récemment par Beliris, était à

De heer Maron is daar des te tevredener over daar die heraanleg er in fase 1 komt en dat een beheersmaatschappij er zich mee zal bezighouden. De spreker heeft wel vragen bij de financieringsbronnen. Rekent men op de stedenbouwkundige lasten uit andere projecten? Wordt de heraanleg gefinancierd door de betrokken overheden en bedrijven?

De volksvertegenwoordiger is er ook verbaasd over dat, hoewel de doorgang vanuit het station naar de wijken een sterke as is, er niets gepland wordt naar het centrum van Sint-Gillis, waar de toestand, met uitzondering van enkele aanpassingen op de Fonsnylaan, ongewijzigd blijft. Waarom die keuze?

Wijzigingen aan de kleine ring kunnen de verplaatsingen van fietsers en voetgangers naar het centrum verbeteren, maar de vijf rijstroken in beide richtingen worden behouden met als gevolg dat het oversteken ingewikkeld blijft of nog ingewikkelder wordt na de maatregelen in het kader van de uitbreiding van het voetgangersgebied in het centrum van de stad. Zijn het voetgangersplan en de bijhorende maatregelen verwerkt in het richtschema?

De spreker heeft ook nog vragen bij de redenen van de fasering. Hangt stap 2 af van de uitvoering van de projecten van de NMBS rond het internationale station en de Noord-Zuidverbinding? Indien niet, waarom is stap 2 dan ingepland?

De uitvoering van alle operaties leidt bovendien tot een verhoging van de grondoppervlakte met 300.000 vierkante meter, dus een verdubbeling tegenover de BBP's Fonsny 1 en Frankrijk. Hoe kan men dan het autoverkeer terugdringen in de wijk, die reeds veel autodrukke ondervindt wegens zijn aantrekkelijkheid en het feit dat de wijk een toegangsweg vormt naar de stad? Het Zuidstation is waarschijnlijk het grootste modale knooppunt van het land. Maar sommige infrastructuur zoals de Noord-Zuidverbinding is al verzadigd; het openbaar vervoer rijdt zich vast en de kleine ring is een grote fysieke barrière voor voetgangers en fietsers.

Op welke basis zijn de oppervlaktebehoeften vastgesteld? De geschiedenis van de wijk toont aan dat de markt niet in staat is om grote nieuwe oppervlakten op korte tijd te verwerken. Van de meest recente huisvestingsoperaties uit het BBP Fonsny dat Sint-Gillis in 1992 goedgekeurd heeft, is nog altijd niets te zien. Het richtschema voorziet in 160.000 vierkante meter extra kantooppervlakte, evenveel woningen (2.000 tot

cet égard devenue désespérante.

M. Maron s'en félicite d'autant plus que ces réaménagements interviennent en phase 1 et qu'une société de gestion y soit dédiée. L'interlocuteur s'interroge toutefois sur les sources de financement. Compte-t-on sur les charges d'urbanisme générées par d'autres projets? Ces réaménagements seront-ils financés par les différents pouvoirs publics et sociétés concernés?

Le député se dit ensuite surpris que, alors que la perméabilité de la gare vers les quartiers est un axe fort, rien ne soit envisagé vers l'intérieur de Saint-Gilles dont la situation, hormis des modifications opérées sur l'avenue Fonsny, demeurera inchangée. Quid? Pourquoi ce parti pris?

De même, si des modifications au niveau de la petite ceinture sont censées améliorer les déplacements piétons et cyclistes vers le centre-ville, les cinq bandes de circulation dans les deux sens sont conservées de sorte que la traversée restera compliquée, voire plus compliquée encore suite aux mesures prises dans le cadre de la piétonisation de l'hyper-centre. Ce plan de piétonisation et les mesures annexes qui l'accompagnent ont-ils d'ailleurs été intégrés dans le schéma directeur?

L'orateur s'interroge encore sur les raisons de la logique de phasage. L'état 2 est-il conditionné par la réalisation des projets de la SNCB relatifs à la gare internationale et à la jonction Nord-Midi? Dans le cas contraire, pourquoi cet état 2 a-t-il été prévu?

En outre, la concrétisation de l'ensemble des opérations projetées se traduit par une augmentation de la superficie plancher de l'ordre de 300.000 mètres carrés, soit un doublement par rapport à ce qui était prévu dans les PPAS Fonsny 1 et France. Comment dès lors générer une diminution de la pression automobile dans le quartier, déjà soumis à un trafic intense vu son attractivité et le fait qu'il constitue une voie d'entrée et de sortie de ville? Certes, la gare du Midi est probablement le nœud modal le plus important du pays. Mais certaines infrastructures comme la jonction Nord-Midi sont déjà saturées; les lignes de transport en commun sont engluées et la petite ceinture constitue une barrière physique considérable pour la marche et le vélo.

Enfin, sur quelle base les besoins en termes de superficie ont-ils été établis? L'histoire du quartier démontre que le marché est incapable d'absorber d'importantes nouvelles surfaces dans des délais courts. Ainsi, les dernières opérations de logement prévues par le PPAS Fonsny approuvé par la commune de Saint-Gilles en 1992, n'ont pas encore eu lieu. Or, le schéma directeur prévoit 160.000 mètres carrés supplémentaires de

3.000 inwoners) en nieuwe handelszaken (hoewel die aan het Zuidstation lange tijd niet goed draaiden). Zijn er marktonderzoeken gedaan naar de absorptiecapaciteit en de verdringingseffecten? Vormen nieuwe winkels een bedreiging voor andere soorten winkels in de buurt, in het stadscentrum of in de aangrenzende wijken of aan het station zelf?

Mevrouw Isabelle Emmery stelt vast dat het doel van de aansluiting van het station op de omliggende wijken duidelijk in de verf gezet wordt, maar dat blijkt amper uit het geheel van de presentatie.

De spreekster vraagt zich dan ook af hoe het gebruik van de bedding van de Zenne als groene gang de wijken met het station kan verbinden. Die groene as zoals die nu gepland is bevindt zich inderdaad in het midden van de infrastructuur, maar vormt geen verbinding met Anderlecht of Sint-Gillis.

De volksvertegenwoordigster vindt het goed dat het Baraplein anders aangelegd wordt, maar de mobiliteit is niet meegerekend. De problematiek van het inkomende en uitgaande verkeer moet allicht eerder vanaf de ring dan vanaf de kleine ring onderzocht worden, maar de mobiliteitsstromen moeten toch bekeken worden in het kader van de heraanleg van dat stadsgedeelte.

Bovendien zal het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling later voor raadpleging zorgen, maar heeft men de buurtbewoners in het begin van de denkoefening aan de tand gevoeld?

De heer Klouche heeft het lang gehad over de bestemming van de NMBS-gebouwen, in het bijzonder over de twee vierhoeken onder het spoor. Is er overleg gepleegd met de spoormaatschappij die gewoonlijk niet happig is op andere dan eigen activiteiten onder het spoor?

Het verheugt de heer Fabian Maingain dat het begrip van “station voor bewoners” naar voren gebracht wordt. Het richtschema besteedt veel aandacht aan de openbare ruimte. Maar om leven in de brouwerij te brengen, moeten de mensen er eerst gaan wonen.

Een van de uitdagingen is de “leesbaarheid”. Het gaat natuurlijk over de mobiliteit, die lijkt te verbeteren als gevolg van de nieuwe verdeling tussen vervoersmodi. De uitvoering van het richtschema voor het Zuidstation vereist overleg met de NMBS en de MIVB.

bureaux, autant de logements (soit 2.000 à 3.000 habitants) et des nouveaux commerces (alors que ceux de la gare du Midi ont longtemps peiné à fonctionner). Des études de marché ont-elles préalablement été réalisées sur les capacités d'absorption et les effets de translation induits ? L'installation de nouveaux commerces met-elle à mal d'autres types de commerces proches, que ce soit ceux du centre-ville, des quartiers connexes ou de la gare ?

Mme Isabelle Emmery constate que si l'objectif de connexion de la gare avec les quartiers alentours a bien été pointé, il ressort assez peu de l'ensemble de la présentation.

L'interlocutrice se demande en particulier en quoi l'utilisation du lit de la Senne pour en faire une coulée verte permettra de relier les quartiers à la gare. Cet axe planté, tel que projeté, se situe effectivement au milieu de l'infrastructure mais n'est nullement connecté avec les communes d'Anderlecht ou de Saint-Gilles.

La députée se félicite de l'idée de réorganiser la place Bara mais regrette que la question de la mobilité n'ait pas été prise en compte. Il est sans doute vrai que la problématique de la circulation entrante et sortante doit être étudiée plutôt à partir du ring que de la petite ceinture mais les flux de mobilité doivent néanmoins être pris en considération dans le cadre de la réurbanisation de cette partie de ville.

En outre, une consultation aura certes lieu par l'intermédiaire de l'Agence de Développement Territorial (ADT) dans une phase ultérieure, mais langue a-t-elle pour autant été prise, au départ de la réflexion, avec les riverains de la zone ?

Enfin, M. Klouche a longuement évoqué le sort de bâtiments relevant de la SNCB et notamment des deux quadrilatères situés sous le faisceau ferroviaire. Des discussions ont-elles eu lieu à ce sujet avec la compagnie des chemins de fer, d'habitude assez réticente à l'organisation d'activités autres que les siennes en-dessous des voies ?

M. Fabian Maingain se réjouit de la mise en avant de la notion de gare habitante. Le schéma directeur fait ainsi la part belle à l'espace public ; or, pour qu'un espace public vive, il faut aussi que des habitants y vivent.

L'un des enjeux est par ailleurs celui de la lisibilité. Cette lisibilité est bien sûr celle de la mobilité, qui semble s'améliorer notamment du fait de cette nouvelle répartition entre modes de transport. Dès lors, si la concrétisation du schéma directeur de la gare du Midi implique évidemment des contacts avec la SNCB, elle

Nog in verband met de mobiliteit, meent de volksvertegenwoordiger ook dat de stad aan de ring begint. Hij wil er zeker van zijn dat het richtschema niet voorziet in een nieuwe parking, die het autoverkeer in het centrum alleen maar zou doen toenemen. De heer Maingain is ook ingenomen met de herorganisatie van de leveringen ondergronds.

De “leesbaarheid” gaat ook over de functies. Het station heeft twee functies: het is natuurlijk een Belgisch station maar ook een internationaal station. Het richtschema besteedt maar weinig aandacht aan dat laatste.

De volksvertegenwoordiger vreest dat door de nieuwe hoge gebouwen het stadscentrum gekneld zal raken tussen torenwijken aan twee stations. Misschien moet het Gewest een landschapsstudie laten maken.

De heer Arnaud Verstraete vindt het project *a priori* interessant.

Het is natuurlijk een goede zaak rekening te houden met de evoluties op lange termijn en in fases te werken, maar de volksvertegenwoordiger vraagt zich af of dat niet preciezer moet gebeuren. Bepaalde projecten moeten nu al gestart worden. Er moeten dringend maatregelen betreffende de openbare ruimte genomen worden. Het gaat bijvoorbeeld over de oversteek van de kleine ring, fietsstallingen... allemaal punten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid van de spoorinfrastructuur. Een planning van die maatregelen zou geen overbodige zaak zijn.

De spreker stelt ook vast dat de grote principes van de mobiliteit lijken vast te staan. Zijn er preciezere beslissingen genomen over de fietspaden? Waar komen die? In twee richtingen? Beveiligd? Hoe precies is dit allemaal? Wanneer komen die preciseringen er?

Wanneer worden de 700 op korte termijn aangekondigde fietsstallingen geplaatst? Hoe wordt de oversteek van kleine ring georganiseerd voor de voetgangers?

De volksvertegenwoordiger vindt ook dat er, voor de torens, voetgangersnormen zouden moeten komen op het vlak van de wind en het licht. Hoe toestanden voorkomen zoals aan de Naamsepoort, waar de gebruikers uit de openbare ruimte verjaagd worden?

suppose également de mener un dialogue avec la STIB.

A propos de la mobilité toujours, le député pense aussi que la ville commence au ring et voudrait s'assurer que le schéma directeur n'envisage pas le développement d'un nouveau parking, qui ne ferait que renforcer la pression automobile dans le centre. M. Maingain accueille également positivement la réorganisation des livraisons en souterrain.

La lisibilité est également celle des fonctionnalités. Or, la gare a deux grandes fonctions : elle est évidemment une gare belge mais elle est également une porte d'entrée internationale. Le schéma directeur semble toutefois reprendre assez peu à son compte le rôle international de la gare.

Enfin, le député craint qu'avec l'érection de nouveaux immeubles de grande hauteur, le centre-ville ne se retrouve finalement enclavé entre deux espaces de tours liés à deux gares. Une étude paysagère de la Région devrait peut-être être initiée.

M. Arnaud Verstraete juge le projet *a priori* assez attrayant.

Il est évidemment bien de tenir compte des évolutions à long terme et de procéder par phases mais le député se demande si cela ne devrait pas encore être plus précis. Certains projets doivent être entamés dès maintenant, des mesures portant sur l'espace public doivent être prises d'urgence. Il en va notamment de la traversée de la petite ceinture, des parkings pour vélos,... soit autant de points qui concernent la sécurité routière et l'accessibilité des infrastructures ferroviaires. Une planification de telles mesures ne serait pas inutile.

L'interlocuteur constate encore, à propos de la mobilité, que les grands principes semblent être fixés. Des décisions plus précises ont-elles toutefois été prises, notamment quant aux pistes cyclables ? Où seront-elles situées ? Seront-elles bidirectionnelles ? Seront-elles protégées ? De manière générale, à quel degré de précision en est-on ? Quand les précisions seront-elles apportées ?

Par ailleurs, quand les 700 premiers parkings pour vélos, annoncés à court terme, seront-ils placés ? Comment la traversée de la petite ceinture sera-t-elle concrètement organisée pour les piétons ?

Le député pense aussi, à propos des tours, que des normes devraient être édictées en faveur des piétons, notamment au niveau des vents et de la lumière. Comment éviter des effets comme ceux produits à la porte de Namur et qui chassent les usagers de l'espace

De heer Verstraete wil ook meer weten over eventuele bijkomende parkeerplaatsen. Zou een eventuele ontradingsparking aan de rand van het Gewest, bij een metrostation, aangelegd worden? Is een overstapparking gepland in het kader van dat project? Het lijkt in elk geval logisch om het gebruik van de wagen te stroomlijnen, vooral in de buurt van een dergelijk intermodaal knooppunt.

De gemengdheid kantoren/huisvesting is natuurlijk belangrijk en blijft thans nog problematisch in die wijk. Hoe kan men de omwonenden een voldoende levenskwaliteit garanderen? Het is niet genoeg om appartementsgebouwen op te richten. De basisvoorzieningen (crèches, scholen, winkels...) moeten er ook zijn.

Het richtschema wil een vereniging belasten met de animatie in de openbare ruimte en hoopt horecazaken ten zuiden van de vierhoeken te creëren. De spreker vreest wel dat het idee theoretisch blijft omdat de reizigers enkel passeren. In verband met de avondanimatie, dacht de heer Klouche aan een bioscoop. De volksvertegenwoordiger meent dat tal van behoeften niet vervuld zijn en een van de vierhoeken zou kunnen dienen als feestzaal voor de jongeren. Het richtschema zou de Brusselaars aldus bij de zaak betrekken.

Wanneer zullen de Brusselaars hun stem kunnen laten horen tijdens de procedure en opmerkingen kunnen uiten? Zullen zij ook iets in de pap te brokken hebben?

In welke mate zijn de partners betrokken bij het richtschema? Kijken die voortaan in dezelfde richting? Welke zijn de overlegorganen?

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz is blij dat dit project een desolate wijk nieuw leven in blaast en dat men er opnieuw veilig de straat op kan.

De volksvertegenwoordigster beseft wel degelijk dat er mobiliteitsproblemen zijn maar wijst erop dat Brussel-Zuid ondanks alles een station zal blijven, het enige TGV-station in Brussel, dat een prioritaire toegang moet blijven hebben. De problematieken van de parkeerplaatsen en de private bussen zij amper aan bod gekomen. De private bussen parkeren vaak om het even waar en hinderen het verkeer.

Een station heeft overigens altijd een weinig veilig

public ?

M. Verstraete voudrait également en savoir davantage sur d'éventuels parkings supplémentaires. Si un parking de dissuasion devait être créé, le serait-il en périphérie de la Région, à proximité d'une station de métro,... ? Un parking de transit est-il prévu dans le cadre de ce projet ? Il semble de toute évidence logique de rationaliser l'usage de la voiture, particulièrement dans les environs d'un tel nœud intermodal.

En outre, la mixité des fonctions bureau / logement est évidemment importante et demeure pour l'instant encore problématique dans ce quartier. Mais, comment faire en sorte que les riverains puissent bénéficier d'une qualité de vie suffisante ? Il ne suffit pas d'ériger des immeubles de logement. Il faut encore que les fonctions de base (crèches, écoles, commerces,...) puissent être remplies.

Ensuite, le schéma directeur entend charger une association d'assurer l'animation de l'espace public et ambitionne d'installer des établissements HoReCa au sud des quadrilatères. L'intervenant craint cependant que l'idée ne demeure théorique du fait que les voyageurs ne font que passer. Quant à l'animation en soirée, M. Klouche évoquait un cinéma. Le député estime que de nombreux besoins ne sont pas satisfaits et imagine que l'un des quadrilatères pourrait par exemple servir de salle de fête à destination des jeunes. Le schéma directeur permettrait ainsi aux Bruxellois de s'impliquer dans le projet.

De manière générale, quand les Bruxellois pourront-ils s'exprimer au cours de la procédure et formuler remarques et suggestions ? L'occasion leur sera-t-elle également offerte de participer ?

Enfin, dans quelle mesure les partenaires sont-ils partie prenante au schéma directeur ? Regardent-ils désormais dans la même direction ? Quelles sont les instances de concertation ?

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz se félicite de ce que le projet vise à redynamiser et à resécuriser un quartier sinistré.

La députée est bien consciente des problèmes de mobilité mais signale que Bruxelles-Midi demeurera malgré tout une gare, la seule gare TGV de Bruxelles d'ailleurs, à laquelle un accès privilégié doit être maintenu. A ce propos, il semble que les problématiques des parkings et des bus privés n'ont pas ou peu été évoquées. Or, les bus privés se garent souvent n'importe où et entravent la circulation.

Par ailleurs, une gare revêt toujours un aspect peu sûr. Il

aspect. De omgeving moet dus dringend aantrekkelijker gemaakt worden. Het project lijkt echter vooral een betonproject, tamelijk onpersoonlijk met weinig groen. Waarom geen kleine groene plantsoenen eerder dan verspreide bomen?

De spreker is voorstander van kunst in de openbare ruimte, maar het idee van een bioscoop slaat haar met verstomming.

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz heeft vragen bij eventuele regels voor de hoogte van de talrijke torengebouwen uit het richtschema.

De volksvertegenwoordiger onderstreept tot slot het belang van de *kiss and ride*.

De heer André du Bus de Warnaffe stelt vast dat het tijdschema dat op het einde van de uiteenzetting aangekondigd wordt, korte termijnen bevat, hoewel er nog akkoorden gesloten moeten worden met tal van partners belast met bijvoorbeeld de mobiliteit (NMBS, MIVB, taxisector...). Is er tussen de visie van de heer Klouche over het richtschema als tool voor ruimtelijke inrichting, beslissingen, samenspraak en discussie, opvolging, beheer... en de gestelde voorwaarden, nog een marge voor bijsturing en overleg met de bewoners, de gemeenten, de culturele wereld...? Zo wordt gezegd dat de jeugd gebruik zou kunnen maken van expressieruimtes. Maar dergelijke ruimtes werken pas als de jongeren een deel van het project naar zich toe kunnen trekken.

De stad wordt vandaag meer en meer op een geïntegreerde wijze bekeken. Zo stelt het richtschema een groene strook voor die overeenstemt met de bedding van de Zenne. Botst die strook op de kleine ring of wordt die uitgewerkt vanuit het voetgangersgebied van het stadscentrum? Hoe kan men de ideeën in het richtschema laten aansluiten op wat elders gebeurt?

Mevrouw Fatoumata Sidibé meent dat het Zuidstation een belangrijke plek is voor de ontwikkeling van het Gewest en dat die lange tijd mismeesterd is. Het eerste station van het land, dat ook een van de belangrijkste stations in Europa is, verdient beter dan het huidige trieste beeld. De wijk is op vele plaatsen onteigend, wat de bewoners in moeilijkheden gestort heeft.

De volksvertegenwoordigster vindt dat de aanleg van de openbare ruimte zoals bedoeld in stap 1, fundamenteel is en verder moet gaan dan de onmiddellijke omgeving van het station en ook de omliggende wijken moeten omvatten. De groene ruimten, de speelpleinen, de verlichting moeten in dichtbevolkte wijken bijdragen tot

est donc urgent de rendre le quartier plus convivial. Or, le projet semble très bétonné et assez impersonnel, pas assez vert. Pourquoi ne pas y avoir développé l'idée de petits squares verts plutôt que d'y éparpiller les arbres ?

L'intervenante se dit encore assez favorable à la promotion de l'art dans l'espace public mais reste perplexe sur l'idée du cinéma.

Mme d'Ursel-de Lobkowicz s'interroge aussi sur l'éventuelle édicition de règles relatives à la hauteur des nombreuses tours prévues par le schéma directeur.

Enfin, la députée insiste sur l'importance du *kiss and ride*.

M. André du Bus de Warnaffe constate que l'agenda annoncé en fin d'exposé est assez serré alors que des accords doivent être trouvés avec de nombreux partenaires en charge notamment de la mobilité (SNCB, STIB, taxis,...). Entre la vision que M. Klouche a dressée du schéma directeur comme outil de spatialisation, de décision, de partage et de discussion, de suivi, de gestion,... et les conditions émises, une marge de manœuvre, de réorientation et de concertation est-elle encore possible à l'égard des habitants, des communes, des acteurs culturels,... ? Il est par exemple question que les jeunes puissent s'appropriier des espaces d'expression. Or, on sait que ce genre d'espaces ne fonctionne qu'à partir du moment où les jeunes s'approprient une part du projet.

Par ailleurs, on pense aujourd'hui la ville de manière de plus en plus inclusive, intégrée. A titre d'exemple, le schéma directeur propose un étirement vert correspondant au lit de la Senne. Cet étirement vient-il buter sur la petite ceinture ou est-il pensé par rapport au piétonnier du centre-ville ? De manière générale, comment peut-on imaginer l'intégration des idées du schéma directeur eu égard à ce qui se fait par ailleurs ?

Mme Fatoumata Sidibé estime que la gare du Midi est un site important du développement de la Région, pourtant pendant longtemps malmené. La première gare du pays, qui est aussi l'une des principales gares européennes, mérite mieux que ce qu'elle offre pour l'instant, soit une image de sinistrose. Le quartier lui-même a subi de nombreuses expropriations qui ont causé des difficultés aux habitants.

La députée estime à cet égard que l'aménagement de l'espace public, tel que prévu à l'état 1, est fondamental et doit aller au-delà des seuls alentours immédiats de la gare pour toucher les quartiers avoisinants. Les espaces verts, les espaces de jeux, l'éclairage doivent, dans ces quartiers denses, concourir au sentiment de sécurité qui

het veiligheidsgevoel dat er nu niet is.

De spreekster herinnert er ook aan dat er vele horecazaken en winkels opengestaan zijn aan de kant van de Frankrijklaan en de Europese esplanade, maar dat de openbare ruimte een miskleun is. Op de Fonsnylaan, zijn vele werken uitgevoerd om de trottoirs te verbreden, winkels en hotels te openen en woningen te bouwen. Gelet op het belang van een evenwicht tussen de functies, rijst de vraag hoe het project aansluit bij wat reeds gedaan is?

De volksvertegenwoordigster wijst ook nog op het parkeerprobleem, dat nog groter geworden is door de uitbreiding van de ruimte voor voetgangers en fietsers.

Hoe staat het met het tijdspad voor de tunnel van de Fonsnylaan? Is het project van Jean Nouvel voor het station inderdaad afgevoerd? Hoe zit het nu met het postsorteercentrum?

De heer Willem Draps herinnert eraan dat de wijk van het Zuidstation nogal begeerd is sinds België op het einde van de jaren 80 het plan vastgesteld heeft dat het station in het Europese net van de hogesnelheidstreinen integreerde. In de jaren 90, is er een periode van vastgoedspeculatie geweest als gevolg daarvan.

Aan de kant van Sint-Gillis, dacht de vennootschap Brussel-Zuid, die gedeeltelijk door het Gewest opgericht werd, aan de ontwikkeling van de voorzijde van de Fonsnylaan en het Hollandplein als tegenhanger van het Frankrijkplein aan de andere kant van de sporen. In Anderlecht, was Eurostation, filiaal van de NMBS, begonnen aan een gebouw dat uiteindelijk geen koper gevonden heeft. De spoormaatschappij heeft druk moeten uitoefenen op haar grootste aandeelhouder, de Staat, om er een overheidsdienst in onder te brengen.

Het station zelf heeft zes gerenoveerde sporen voor de HST (sporen 1 tot 6), maar de andere sporen zijn in dezelfde staat gebleven. Het architecturaal meest interessante deel is door een hotel vervangen, wat de esthetische eenvormigheid van het geheel verknald heeft.

Nog erger: het viaduct over de kleine ring, de openbare ruimte en de gevels van het station alsook de wanden van de Noord-Zuidverbinding zijn met de steun van Beliris vernieuwd, maar vandaag is het een triest zicht voor het publiek omdat er niets onderhouden wordt.

Terwijl andere stations, bijvoorbeeld in Frankrijk, zich hebben kunnen aanpassen aan de hoge snelheid, is het HST-effect sterk verminderd aan het Zuidstation, in het

y fait défaut.

L'oratrice rappelle aussi que de nombreux établissements HoReCa et commerces se sont déjà ouverts du côté de la rue de France et de l'esplanade de l'Europe mais que l'espace public est loin d'être une réussite. Quant à l'avenue Fonsny, de nombreux chantiers y ont eu lieu pour agrandir les trottoirs, y ouvrir commerces et hôtels, y bâtir des logements. Vu l'importance d'un équilibre entre les différentes fonctions, comment le projet en discussion s'inscrit-il dans ce qui a déjà été fait ?

La députée soulève encore le problème du parking, accentué par l'élargissement de l'espace offert aux piétons et cyclistes.

Quid en outre de l'échéancier du tunnel de l'avenue Fonsny ? Le projet de Jean Nouvel sur la gare a-t-il été abandonné ? Qu'en est-il enfin du tri postal ?

M. Willem Draps rappelle que le quartier de la gare du Midi est assez convoité depuis qu'à la fin des années 1980, la Belgique a arrêté le plan qui allait l'inscrire dans le réseau européen de trains à grande vitesse. Un peu sur cette image, on a assisté durant les années 1990 à une série de spéculations foncières.

Du côté de Saint-Gilles, la société Bruxelles-Midi, créée en partie par la Région, envisageait de développer le front de l'avenue Fonsny ainsi que la place de Hollande comme pendant de la place de France sise de l'autre côté des voies. Du côté d'Anderlecht, Eurostation, filiale de la SNCB, a entrepris la construction d'un bâtiment dont le marché n'a finalement pas voulu, si bien que la société de chemins de fer a dû faire pression sur son actionnaire principal, l'Etat, pour qu'on lui trouve un occupant public.

Quant à la gare elle-même, si les voies 1 à 6, destinées à accueillir les TGV, ont été rénovées, les autres voies sont restées en l'état. La partie architecturalement la plus valable a été remplacée par un hôtel, mettant à mal l'homogénéité esthétique de l'ensemble.

Plus grave encore : si, avec l'aide de Beliris, le viaduc qui enjambe la petite ceinture, l'espace public et les façades de la gare ainsi que les parois de la jonction Nord-Midi ont été restaurés, on ne peut aujourd'hui que constater le triste spectacle qui s'offre au public et ce, en raison d'un manque total d'entretien.

En résumé, alors que d'autres grandes gares, notamment en France, ont pu s'adapter à la grande vitesse, l'effet TGV, notamment sur le plan de la demande immobilière,

bijzonder op het vlak van de vraag naar vastgoed. Achteraf bekeken, zijn al die operaties een opeenvolging van mislukkingen geweest.

De volksvertegenwoordiger vreest ook nog dat de heer Maron het zwakke punt van die visie in twee stappen niet duidelijk beschreven heeft, te weten de vraag. Een vraag die inderdaad zeer beperkt is. Tot nu toe hebben zich enkel overheidsdiensten gevestigd in de buurt van het station. Die zijn vandaag zeker geen vragende partij voor meer oppervlakte.

De wijziging van de tunnel Grondwet in het kader van de Noord-Zuidmetrolijn is natuurlijk de kans om de openbare ruimte rond het station opnieuw te bekijken en de overdekte straat, die ondanks opeenvolgende renovaties altijd een trieste aanblik bood, te hertekenen. De volksvertegenwoordiger hoopt dat de structuur van een as zonder natuurlijk licht daar iets anders mogelijk maakt. Het lobbyproject is in elk geval ambitieus.

In tegenstelling tot mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz, die lijkt te menen dat een station nooit erg aantrekkelijk is maar altijd onveiligheid of vuilheid uitstraalt, herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat veel Europese steden van hun station een aantrekkingspool of een monument gemaakt hebben. Het station Saint-Lazare in Parijs is bijvoorbeeld gerenoveerd met respect voor het gebouw en is een handelscentrum geworden dat zeer goed werkt. De stations van Keulen of Zurich vormen ook sterke elementen in de stedelijke identiteit en voorbeelden van multifunctionele pools in het midden van de stad die veel lof oogsten.

Quid postsorteercentrum? Het gebouw staat al tien jaar leeg en lijkt te verloederen.

Hoe zal het taxiverkeer verlopen?

Iemand aan het station afzetten gaat tamelijk snel, maar iemand ophalen kan meestal langer duren. Hoe wordt het parkeren van beperkte duur georganiseerd, naast de *kiss and ride*? Het is altijd heel storend dat er in een station verschillende plaatsen zijn voor taxi's en privévoertuigen. Nu zijn er drie plaatsen daarvoor in het Zuidstation, wat afspraken bemoeilijkt.

De heer Draps vreest voorts dat geen rekening gehouden is met het lawaai van de treinen die onder de metalen kunstwerken rijden. Dat zou de geplande exploitatie van ruimtes zoals de vierhoeken verhinderen.

Men rekent ook sterk op de NMBS die een centrale rol

s'est fort émoissé à la gare du Midi. Avec le recul, il faut bien reconnaître que toutes ces opérations ne constituent qu'une succession d'échecs.

Le député craint en outre que M. Maron n'ait correctement énoncé le point faible de cette vision en deux étapes, à savoir la demande. Une demande qui est effectivement excessivement timide. Jusqu'à présent ce ne sont que des pouvoirs publics qui se sont installés à proximité de la gare, lesquels ne sont en outre aujourd'hui certainement pas en demande de surfaces supplémentaires.

Evidemment, la modification du tunnel Constitution, opérée dans le cadre de la réalisation de la ligne de métro nord-sud, est l'occasion de redéfinir l'espace public autour de la gare et de redessiner la rue couverte qui a toujours été sinistre malgré les rénovations successives. Le député espère que la structure d'une artère sans lumière naturelle permet d'y faire autre chose. Le projet de lobby est en tout cas ambitieux.

En opposition avec Mme d'Ursel-de Lobkowicz qui semble considérer qu'une gare n'est jamais très affriolante mais revêt toujours une atmosphère d'insécurité ou de saleté, le député rappelle que de nombreuses villes en Europe ont fait de leur gare un pôle d'attraction, un monument, ... La gare Saint-Lazare à Paris a ainsi été rénovée dans le respect du bâtiment et est devenue un pôle commercial qui fonctionne très bien. Les gares de Cologne ou de Zurich sont également des éléments forts de l'identité urbaine et des exemples de pôles multifonctionnels situés en plein milieu de la ville et très prisés.

Quid encore du tri postal? Ce bâtiment est inoccupé depuis plus de dix ans et semble en déshérence.

Comment s'organisera par ailleurs la prise en charge des taxis?

En outre, si déposer quelqu'un à la gare est une opération relativement rapide, venir chercher quelqu'un prend généralement plus de temps. A côté du *kiss and ride*, comment est dès lors organisé le stationnement de durée limitée? Il est toujours très perturbant dans une gare d'avoir différents endroits où faire l'échange avec les taxis ou les véhicules particuliers. Or, il y a actuellement trois endroits de ce type à la gare du Midi, ce qui rend parfois les rendez-vous assez hasardeux.

Par ailleurs, M. Draps craint que le bruit occasionné par le passage des trains sous les ouvrages métalliques n'ait pas été pris en compte alors qu'il risquerait de rendre des espaces comme les quadrilatères inexploitable pour les activités y envisagées.

Enfin, on compte également beaucoup sur la SNCB qui

in dit dossier vervult. Al dertig jaar, denkt de NMBS aan de meest diverse pistes voor de ontwikkeling van haar infrastructuur in het Gewest. Ze heeft het gehad over een tweede HST-terminal in het noorden van de stad, ze heeft het geregeld over een nieuwe Noord-Zuidverbinding... Die projecten kunnen echter niet gefinancierd worden door een spoormaatschappij met een schuldproblematiek en een onvermogen om voldoende regelmaat aan te bieden als hoofdbekommernis. Het overheidsbedrijf moet dus weer gaan focussen op zijn financiële leefbaarheid en essentiële taken. De tijd van de grote vastgoedprojecten, zoals het station van Luik en Bergen, is voorbij. Het wordt dus een speler die voorzichtig moet blijven.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux meent dat men gemakkelijk een bejaarde, een gehandicapte of een persoon met een kind en veel bagage naar het perron moet kunnen begeleiden. De afstand tot de parkeerplaats mag niet te groot zijn. Thans is het onmogelijk om iemand te brengen of af te halen met een privévoertuig. Hoeveel parkeerplaatsen komen er om dat mogelijk te maken? Hoelang zal men mogen parkeren? Men moet aandacht hebben voor de burgers die geen taxi kunnen betalen of die niet in staat zijn het openbaar vervoer te gebruiken.

*
* * *

De heer Djamel Klouche legt uit dat de dubbele fasering helemaal niet afhangt van het project voor het internationale station, dat trouwens niet meer op de agenda staat, maar wel van het project Grondwet. De uitvoering ervan zal inderdaad ruimte vrijmaken en dus ook de heraanleg van de overdekte straat, de esplanade, de vierhoeken... mogelijk maken.

Fase 2 is minder gedefinieerd dan fase 1, om redenen van termijnen. De opdracht is ook een opdracht tot opvolging over tien jaar en het richtschema is een evoluerend document. Op een bepaald moment, zullen een aantal zaken onderzocht en verfijnd moeten worden. Nu is het niet mogelijk om een onmiddellijk definitief project uit te werken; de maatschappij verandert en de onderhandelingen nemen er een belangrijke plaats in.

De armslag is dus ruim, ook al moeten er krachtlijnen vastgesteld worden: een nieuw evenwicht tussen kantoren en huisvesting, de openbare ruimte als hefboom voor het nieuwe sterke imago van de wijk, de coherentie van de programmering op schaal van de wijk, de inrichting van de openbare ruimte met de

est un acteur central de ce dossier. Depuis trente ans, la SNCB n'a pas hésité à multiplier les pistes les plus diverses quant au développement de ses infrastructures dans la Région. Elle a ainsi parlé d'un second terminal TGV au nord de la ville, elle parle régulièrement d'une nouvelle jonction Nord-Midi,... Or, ces projets ne peuvent aujourd'hui être financés par une société de chemins de fer dont les deux préoccupations majeures sont la problématique de sa dette et son incapacité à atteindre un taux de régularité satisfaisant. L'entreprise publique doit donc se recentrer sur sa viabilité financière et ses missions essentielles. Le temps de ses grands projets immobiliers comme la gare de Liège ou celle de Mons est révolu. Ce sera donc un acteur pour le moins prudent dans ses développements.

Mme Jacqueline Rousseaux estime que conduire jusqu'au quai une personne âgée, handicapée ou accompagnée d'un enfant et chargée doit pouvoir se faire aisément et ne devrait en tout cas pas occasionner de longs trajets jusqu'à un parking. Or, il n'y actuellement aucune possibilité de conduire ou de venir chercher quelqu'un avec un véhicule privé. Combien d'emplacements seront-ils prévus pour permettre ce genre de manœuvre? Pour quelle durée ce type de stationnement sera-t-il autorisé? Il en va du respect des citoyens, qui n'ont pas nécessairement les moyens de se payer un taxi ou qui sont dans l'incapacité de circuler en transport en commun.

*
* * *

M. Djamel Klouche explique que le phasage en deux états n'est nullement conditionné par le projet de gare internationale, qui n'est d'ailleurs plus à l'ordre du jour, mais bien par le projet Constitution. Sa réalisation libérera effectivement de l'espace public et permettra dès lors le réaménagement de la rue couverte, de l'esplanade, des quadrilatères,...

L'état 2 est, quant à lui, moins défini que l'état 1, et ce pour des raisons essentiellement temporelles. La mission est également une mission de suivi sur dix ans et le schéma directeur est un document vivant. A un moment donné, une série de choses devront être étudiées, affinées,... Il n'est plus possible à l'heure actuelle de concevoir un projet fixé de manière définitive; la société évolue et la négociation y a acquis une place importante.

Les marges de manœuvre sont dès lors nombreuses et ce, même si des axes forts doivent être validés: le rééquilibrage bureau – logement, l'espace public comme levier majeur pour la reconstruction d'une image forte du quartier, la cohérence de la programmation à l'échelle du quartier, l'apaisement de l'espace public en

verschillende vervoersmodi, de ambitie van architecturale en stedelijke kwaliteit.

De opdracht bestaat er niet in om details op te leggen. Daarom staat in de haalbaarheidsvoorwaarden van het richtschema de uitwerking van een voorontwerp voor de openbare ruimte dat een aantal maatregelen voorstelt waarover onderhandeld kan worden.

Tijdens de opstelling van het richtschema, is de samenwerking met tal van actoren gestart, ook met de taxisector. Alle private en openbare instellingen uit de zone zijn geraadpleegd. De samenwerking zal voortgezet worden.

De NMBS is allicht de hoofdrolspeler omdat zij het station beheert en eigenaar is van veel terreinen. De vertegenwoordigers van de NMBS en Eurostation waren aanwezig op alle vergaderingen in het kader van de uitwerking van het richtschema. Er zou dus geen breuk zijn tussen het team belast met de uitwerking van het richtschema en de NMBS. De spoormaatschappij heeft trouwens stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd om de vierhoeken *a minima* te rehabiliteren en heeft er zich toe verbonden om het postsorteercentrumgebouw te behouden en er kantoren van te maken. De samenwerking wordt voortgezet om preciezer op bepaalde punten in te gaan.

De openbare ruimte is zoals reeds gezegd een van de fundamentele punten. Het team belast met het uitwerken van het richtschema kan echter niet beslissen wie de bouwheer wordt en wie financiert. Het ATO kan bijvoorbeeld zijn opdracht voortzetten in samenwerking met anderen, en het project dragen.

De spreker preciseert dat er veel onderzoeken geweest zijn naar de huisvestings- en kantoormarkt in Brussel. De huisvestingsbehoeften zijn groot. Er is bijna geen leegstand van kantoren rond het Zuidstation. Naargelang men het station in zijn huidige staat of in zijn staat na renovatie in een geherwaardeerde openbare ruimte bekijkt, varieert de aantrekkelijkheid van de sector, zowel voor kantoren als voor huisvesting. Men moet zich eerst afvragen welk soort huisvesting men wil.

In verband met de hoge skyline, legt de spreker uit dat men voor een relatief homogeen landschap had kunnen opteren, maar dan wel dichterbebouwd rond de geïsoleerde Zuidertoren, maar dat was geen goede oplossing. De gekozen oplossing biedt meer openheid

tenant compte des différents modes de circulation, et l'ambition de la qualité architecturale et urbaine.

La mission ne consiste pas à poser des choix de détail, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle parmi les conditions de faisabilité du schéma directeur, figure l'élaboration d'un avant-projet des espaces publics permettant d'envisager un certain nombre de mesures et de les négocier.

Ceci dit, durant la phase d'élaboration du schéma directeur, un travail de collaboration a déjà été entamé avec de nombreux acteurs, y compris le secteur des taxis. L'ensemble des institutions privées et publiques gravitant autour de la zone ont été consultées. La coopération se poursuivra.

Concernant la SNCB, elle est probablement un acteur principal, notamment parce qu'elle gère la gare et qu'elle est propriétaire de nombreux terrains. Les représentants de la SNCB et d'Eurostation étaient présents à l'ensemble des réunions organisées dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur. Il ne semble donc pas qu'il y ait de rupture entre l'équipe chargée de l'élaboration du schéma directeur et la SNCB. La société des chemins de fer a d'ailleurs introduit des permis d'urbanisme visant à réhabiliter *a minima* les quadrilatères, et s'est engagée à préserver le bâtiment du tri postal et à y intégrer ses bureaux. Les contacts se poursuivront pour travailler de manière plus précise sur certains points.

Comme dit plus haut, l'espace public est un des éléments fondamentaux. L'équipe chargée de l'élaboration du schéma directeur n'a toutefois pas vocation à décider qui en sera le maître d'ouvrage et qui le financera. On peut cependant imaginer que l'ADT poursuive sa mission, avec d'autres acteurs, en portant le projet.

L'interlocuteur précise également que de nombreuses études relatives au marché du logement et des bureaux à Bruxelles ont été réalisées. Les besoins en logements sont importants ; quant aux bureaux, la vacance autour de la gare du Midi est à peu près nulle. Evidemment, selon que l'on considère la gare dans son état actuel ou dans son état après rénovation au sein d'un espace public revalorisé, l'attractivité du secteur varie et ce, tant au niveau des bureaux que du logement. Il convient cependant de s'interroger au préalable sur le type de logement à développer.

A propos du skyline haut, l'orateur explique qu'on aurait pu concevoir un paysage relativement homogène mais alors plus dense autour d'une tour du Midi esseulée mais que cette solution ne semblait pas être la bonne. La solution retenue permet effectivement de dégager des

rond de sokkel van de gebouwen, waardoor het station niet ingesloten raakt. Er zijn maximale hoogtes opgelegd, lager aan de kant van de Fonsnystraat, en geen enkel gebouw wordt hoger dan de Zuidertoren.

De heer Klouche meent dat men moet werken aan de veiligheid en de animatie. Er is een voorstel geweest voor een bioscoop en studies hebben aangetoond dat het mogelijk was. Zo creëert men hoe dan ook nachtelijke activiteiten in de wijk, wat nu ontbreekt. De kleine vierhoek openstellen voor de jeugd en de stedelijke culturen lijkt ook een serieuze mogelijkheid, aangezien die zone wel wat lawaai aankan.

Het idee om de vallei van de Zenne weer zichtbaar te maken door middel van groen, maakt aansluitingen mogelijk met de stad Brussel, waar de beplante lanen nu aan de kleine ring stoppen. Het richtschema bevat echter alleen maar principes die nog in een technisch en gedetailleerd voorontwerp gegoten moeten worden. Het is dus nog flexibel en bespreekbaar.

De heer Frédéric Danel, projectleider bij Egis France, preciseert dat het een illusie is te denken dat men met het project het autoverkeer in de wijk kan verminderen, want het rijdt op een belangrijke as tussen de ring en de kleine ring. Het is dus niet mogelijk om het autoverkeer terug te dringen, tenzij men stroomopwaarts maatregelen neemt.

Het team belast met het richtschema heeft dus alle elementen uit het Irisplan 2 overgenomen die het autoverkeer met 20% zullen verminderen en heeft aangedrongen op de noodzaak om op de Industrielaan een transitparking aan te leggen. Het team heeft het idee geopperd om het verkeer op diezelfde as zo te regelen dat verzadiging van de Zuidwijk wordt voorkomen. Er loopt een onderzoek dat het richtschema ent op het verkeer. De eerste resultaten tonen aan dat er geen achteruitgang is (maar ook geen verbetering).

Met betrekking tot de bushaltes zijn er vandaag drie openbaarvervoersmaatschappijen en drie eindhaltes: De Lijn op het Paul-Henri Spaakplein, de MIVB in de overdekte straat en TEC aan de Fonsnylaan. Men stelt voor om de MIVB-bussen naar de Fonsnylaan te verplaatsen. Zo komt de overdekte straat vrij en wordt het aantal eindhaltes tot twee beperkt. Gelet op het aantal voertuigen in kwestie en de doelstelling tot herwaardering van de openbare ruimte, was het niet mogelijk om de bussen samen te brengen aan één halte. Bovendien hebben die lijnen weinig met elkaar te maken en hebben de meeste als hoofdbestemming het

pieds d'immeuble plus ouverts qui ne viennent pas enfermer la gare. Des hauteurs maximales ont par ailleurs été fixées, plus basses du côté de la rue Fonsny, et aucun immeuble ne dépassera la tour du Midi.

M. Klouche croit encore qu'il faut travailler sur la sécurisation et sur l'animation. Une proposition a été faite d'installer un cinéma et des études ont démontré que c'était possible. Cela permet en tout cas de créer une animation urbaine nocturne qui manque actuellement dans le quartier. Ouvrir le petit quadrilatère aux jeunes et aux cultures urbaines paraît également tout à fait envisageable puisqu'on se situe dans un espace qui peut tolérer du bruit.

Quant à l'idée de faire ressurgir la vallée de la Senne au travers de plantations, elle permet de trouver des connexions notamment avec la Ville de Bruxelles dont des avenues plantées s'arrêtent aujourd'hui à la petite ceinture. Ceci dit et pour rappel, le schéma directeur ne pose que des principes qui doivent encore être coulés dans un avant-projet technique et plus détaillé. Il revêt donc un certain degré de flexibilité autorisant la négociation.

M. Frédéric Danel, chef de projet à Egis France, précise qu'il est illusoire de penser qu'à l'échelle du projet, on puisse diminuer le trafic automobile que subit le quartier dès lors qu'il se situe sur un axe important reliant la ring à la petite ceinture. Il n'est, en d'autres mots, pas possible de baisser la pression automobile autrement qu'en agissant en amont.

L'équipe chargée du schéma directeur a donc repris à son compte l'ensemble des éléments du plan Iris 2 qui contribueront à diminuer de 20% le trafic automobile et s'est autorisée à insister sur l'opportunité de créer en amont, sur la boulevard Industriel, un parking de transit et à défendre l'idée de réguler la circulation sur la même artère de manière à éviter la saturation du quartier de la gare du Midi. Une étude est en cours qui traduit le schéma directeur sur le niveau de trafic et dont les premiers résultats montrent l'absence de dégradation (sans pour autant qu'il y ait amélioration).

Concernant les arrêts de bus, on compte aujourd'hui trois sociétés de transport public et trois localisations de terminus : De Lijn place Paul-Henri Spaak, STIB rue couverte et TEC avenue Fonsny. Il est proposé de déplacer les bus de la STIB vers l'avenue Fonsny. On libérerait ainsi la rue couverte et on limiterait le nombre de terminus à deux. Compte tenu du nombre de véhicules concernés et de l'objectif de revalorisation de l'espace public, il n'était pas possible de concentrer davantage les bus et de les regrouper sur un seul arrêt. En outre, vu l'absence d'interférences entre les différentes lignes dont la plupart ont pour destination

treinstation of het metro- of tramstation. Het behoud van twee aparte haltes is dus geen probleem. Maar als de huidige regeling een onderscheid maakt tussen de haltes volgens de maatschappij, kunnen de bussen van de De Lijn op termijn terechtkomen aan de Fonsnylaan en de bussen van de MIVB op het Paul-Henri Spaakplein. Men moet het geheel als één enkele multimodale pool beschouwen.

Voor de taxi's, wordt voorgesteld om die te verplaatsen naar achter het station, in de Frankrijkstraat, die men wil bestemmen als een bedieningsas. Sommigen verbazen zich over de verplaatsing, maar de afstand van de trein tot aan de taxizone zou dezelfde blijven en de reiziger kan met een goede signalisatie geholpen worden. De taxizone moet ook gescheiden zijn van het verkeer (door bijvoorbeeld een sluisensysteem zoals in andere steden) om te voorkomen dat andere gebruikers er misbruik van maken. De grootte van die zone werd bepaald door het aantal taxi's die tijdens de spits in de ochtend aankomen. Op die manier zou men in elk geval de tegenrichting in de Barastraat kunnen vrijhouden voor de bussen van De Lijn, die zo naar hun eindhalte op het Paul-Henri Spaakplein kunnen rijden zonder langs het Baraplein te moeten gaan waar tijd verloren wordt in het verkeer.

Het Baraplein zou ook op duidelijkere wijze heraanlegd worden. De weg zou er versmald worden ten voordele van meer comfort van de voetgangers.

Het nieuwe verkeersplan van de stad Brussel bestond nog niet op het moment van het opstellen van het richtschema. De hypothese van een voetgangerszone op de Stalingradlaan is vervolgens overwogen omdat het aansloot op het plan om meer rust te brengen op de Europese esplanade. De jongste wijzigingen in het plan veranderen uiteindelijk niet veel aan de werking van het kruispunt zoals het onderzocht is bij de uitwerking van het richtschema. De voetgangers zullen in goede omstandigheden kunnen oversteken.

Gelet op de verkeersdrukke, kan men het aantal rijstroken niet verminderen zonder gevolgen voor de wijk. Indien het verkeer moet verminderen, blijft de hypothese op de agenda. Nu wordt voorgesteld om de twee rijrichtingen op de laan dicht bij elkaar te brengen en het trottoir te verbreden aan de kant van de Stalingradlaan.

Telkens het mogelijk was, is er gedacht aan busstroken om te vermijden dat de bussen zich vastrijden. Dat is het geval in de Barastraat en in de Fonsnylaan, waar door het ondergronds brengen van de tram ruimte vrijkomt

principale la gare train ou la gare métro / tram, le maintien de deux arrêts distincts ne pose pas de difficulté. Par contre, si le système actuel distingue les arrêts en fonction des compagnies, à terme, des bus de De Lijn pourraient se retrouver avenue Fonsny et des bus de la STIB sur la place Paul-Henri Spaak. Il faut effectivement penser l'ensemble comme un seul pôle multimodal.

Quant aux taxis, il est proposé de les déplacer à l'arrière-gare, dans la rue de France que l'on souhaite dédier à une fonction de desserte. Si d'aucuns se sont étonnés de ce déplacement, il convient de préciser que la distance depuis la descente du train jusqu'à la station demeurerait similaire et qu'un bon jalonnement ne devrait pas dérouter le voyageur. Il est également souhaitable que l'espace réservé aux taxis soit isolé de la circulation (par un éventuel système de sas comme cela se fait dans d'autres villes) pour éviter qu'il ne soit parasité par d'autres usagers. Le gabarit de cet espace a été jaugé en fonction du nombre de taxis pouvant arriver en heure de pointe le matin. Cette solution permettrait en tout cas de libérer la contre-allée de la rue Bara au profit des bus de De Lijn qui pourraient rejoindre leur terminus de la place Paul-Henri Spaak sans passer par la place Bara dont le trafic est source de perte de temps.

La place Bara serait également réorganisée de sorte qu'elle soit plus lisible. L'emprise de la voirie y serait réduite et le confort des piétons y serait renforcé.

Le nouveau plan de circulation de la Ville de Bruxelles n'était pas d'actualité au départ de l'élaboration du schéma directeur. L'hypothèse de la piétonisation de la rue de Stalingrad a ensuite été envisagée, qui s'accordait d'ailleurs très bien avec cette volonté de pacification de l'esplanade de l'Europe. Quant aux dernières modifications opérées au niveau du plan, elles ne changent finalement pas grand-chose par rapport au fonctionnement du carrefour tel qu'étudié dans le cadre de la conception du schéma directeur, dès lors que la circulation sera entrante dans la rue de Stalingrad. Les traversées piétonnes semblent en définitive pouvoir être assurées dans de bonnes conditions.

Vu le niveau de trafic, il n'est pas concevable de diminuer le nombre de voies de circulation sans que cela ne se répercute sur le quartier. Toutefois, si le trafic doit baisser, l'hypothèse reste ouverte. Il est dans l'immédiat proposé de reprofiler le boulevard en rapprochant les deux sens de circulation et en gagnant ainsi en trottoir du côté de l'avenue de Stalingrad.

Par ailleurs, chaque fois que cela était possible, des voies réservées aux bus ont été envisagées afin qu'ils ne se retrouvent pas englués dans la circulation. C'est le cas pour la rue Bara, c'est aussi le cas pour l'avenue Fonsny

voor bussen en fietspaden aan weerszijden van de grote assen van de wijk. De centrale ruimte blijft open voor ander verkeer.

In verband met de compatibiliteit van de verwezenlijking van bijna 300.000 m² grondoppervlakte met de stabilisering van het autoverkeer, legt de spreker uit dat, gelet op het relatief kleine aandeel van de wagen in de wijk (slechts 15% van de werknemers van de bedrijven in de wijk gebruiken hun wagen), de stijging van het verkeer gecompenseerd zou worden door de uitvoering van het Iris 2-plan.

In verband met het parkeren, voegt de heer Danel eraan toe dat, om de doelstelling van rust in de openbare ruimte te halen, veel ruimte op de wegen zou moeten verdwijnen. Men zou zo 200 tot 300 parkeerplaatsen verliezen. Er wordt nu een studie gevoerd naar de middelen om dat te compenseren. De huidige parkeergarage (Q-Park), met een capaciteit van 1600 plaatsen is maar tot 80% gevuld buiten de congressperiodes. Andere plaatsen staan ook leeg in de parkeergarages van de omliggende bedrijven. Tools zoals het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) maken het ook mogelijk van die plaatsen gebruik te maken, ook al is dat concreet niet simpel. Men zou ambtshalve de parkeerplaatsen die aangelegd worden in het kader van nieuwe woningen wederzijds ten dienste moeten stellen, dit wil zeggen het geheel van de noden op een plaats stroomlijnen, eerder aan de achterkant van het station om een deel van het verkeer tegen te houden dat anders de wijk zou doorkruisen.

Samen met de verplaatsing van de taxi's, zou ook de ingang van de Q-Park-garage naar de Barastraat verplaatst worden, wat meer autoverkeer uit de openbare ruimte zou halen.

Er zouden ook *kiss and rides* aangelegd worden aan de ingangen van het station aan de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat. De *pick-up* (ophalen van reizigers, wat langer duurt) zou eerder aan de Barastraat moeten komen op ongeveer 150 meter van het station. Men mag daarvoor geen ruimte innemen dicht bij het station, omdat de behoeften bij de aankomst van een trein enorm zijn. De wijk zou verzadigd raken. Verdieping -1 van Q-Park maakt een gemakkelijke toegang tot de perrons mogelijk. De bewegwijzering daarnaartoe kan natuurlijk beter.

De private bussen bevinden zich nu op twee plaatsen: Frankrijkstraat voor de reguliere lijnen en de Europese esplanade voor de toeristenbussen. De wijk kan die

où, avec l'enfouissement du tram, on récupère des emprises pour les bus, qui seraient combinées avec des pistes cyclables situées de part et d'autres des principaux axes du quartier, l'espace central restant ouvert aux autres circulations.

Quant à la compatibilité de la réalisation de près de 300.000 mètres carrés de plancher avec la stabilisation du trafic automobile, l'orateur explique que, vu la part modale relativement faible de la voiture dans le quartier (seuls 15% des salariés des entreprises du quartier utilisent leur voiture), la hausse du trafic serait compensée par la mise en place du plan Iris 2.

A propos du stationnement, M. Danel ajoute que pour atteindre l'objectif de pacification de l'espace public, de nombreuses voiries devraient être supprimées. Il en résulterait la perte de 200 à 300 emplacements de parking. Une étude s'interroge actuellement sur les moyens de la compenser. Le parking actuel (Q-Park), d'une capacité de 1.600 places, n'est rempli au maximum qu'à 80% en dehors des périodes de congrès. D'autres places sont également inoccupées dans les parkings des entreprises alentours. Des outils comme le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (CoBrACE) permettent aussi d'occuper ces places même si la mise en œuvre en est relativement complexe. Il faudrait en tout cas mutualiser d'office les parkings créés dans le cadre des nouveaux logements, c'est-à-dire rationaliser l'ensemble des besoins sur un même endroit, plutôt à l'arrière-gare, de manière à retenir une partie du trafic amené à traverser le quartier.

Concomitamment avec le déplacement de la station de taxis, l'entrée du Q-Park serait également déplacée vers la rue Bara, ce qui libérerait une fois de plus l'espace public de toute circulation automobile.

Des espaces de *kiss and ride* seraient également prévus au niveau des entrées de la gare sur l'avenue Fonsny et sur la rue de France. Le *pick-up* (qui consiste à venir chercher des voyageurs et suppose donc des arrêts de plus longue durée) serait situé plutôt rue Bara à quelque 150 mètres de la gare. On ne peut effectivement pas se permettre de réserver des espaces plus proches de la gare à cette fin tant les besoins sont gigantesques à l'arrivée d'un train ; cela conduirait à saturer le quartier. Par ailleurs, le niveau -1 du Q-Park permet un accès très aisé aux quais. Le jalonnement vers ce point devrait sans doute être amélioré.

Enfin, les bus privés se situent aujourd'hui à deux endroits : rue de France pour les lignes régulières et esplanade de l'Europe pour les cars de touristes. Or, le

plaatsroevende voertuigen niet aan. Men zou dus een busstation kunnen creëren, dat idealiter bij de ring ligt alsook een station voor het openbaar vervoer, vooral omdat er geen direct verband maar eerder concurrentie bestaat tussen bussen voor de lange afstand en de trein. Dat geldt niet voor de pendelbussen naar de luchthavens (Charleroi in dit geval) die verplaatst zouden worden naar het Paul-Henri Spaakplein naast de bussen van De Lijn.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux is niet erg tevreden met de oplossing voor de *pick-up*. De afstand van 150 meter lijkt toch groot voor bejaarden of gehandicapten, die dan ook nog meestal bagage mee hebben. De volksvertegenwoordigster betreurt dat er niets geregeld wordt voor een normaal persoon die noch met de taxi noch met het openbaar vervoer rijdt.

III. Afsluiting van de besprekingen

Het adviescomité beslist de gedachtewisseling af te ronden en een verslag te publiceren.

De Rapporteur,

Catherine MOUREAUX

De Voorzitter,

Ridouane CHAHID

quartier n'a pas la capacité d'absorber ces véhicules relativement encombrants. Il est dès lors suggéré de créer une gare routière idéalement située près du ring et d'une station de transport en commun et ce d'autant plus qu'il n'y pas de lien direct, mais plutôt une concurrence, entre des cars qui parcourent de longues distances et le train. Cette affirmation ne vaut toutefois pas pour les navettes à destination des aéroports (de l'aéroport de Charleroi en l'occurrence) qui seraient déplacées vers la place Paul-Henri Spaak aux côtés des bus de De Lijn.

Mme Jacqueline Rousseaux se dit peu satisfaite de la solution du *pick-up*. La distance de 150 mètres semble particulièrement importante pour des personnes âgées ou handicapées et généralement chargées de bagages. La députée regrette que rien ne soit prévu pour l'individu normal qui ne se déplace ni en taxi ni en transport en commun.

III. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

La Rapporteuse,

Catherine MOUREAUX

Le Président,

Ridouane CHAHID