

«Quartier de la Gare du Midi »
PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
Volet informatif

BRUXELLES MIDI
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

VOLET INFORMATIF

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR BRUXELLES-MIDI

SOMMAIRE

VOLET INFORMATIF

I / CONTEXTE HISTORIQUE ET SITUATION EXISTANTE

BRUXELLES MIDI: LES GRANDS JALONS DE LA CONSTRUCTION	P. 6
1. LES GRANDES ETAPES DE L'HISTORIQUE DU QUARTIER	P. 8
2. LES DEVELOPPEMENTS AUX ALENTOURS	P. 12
A. Vers le Sud	
B. Cureghem	
C. Piétonnier Centre-ville	
D. Projet Constitution	
E. Revitalisation du tissu urbain	
3. PERIMETRE, DIAGNOSTIC ET ENJEUX	P. 16
A. Périmètre	
B. Diagnostic	
C. Objectifs et enjeux	

II / DU SCHEMA DIRECTEUR AU PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR

1. LE PAD/ UN NOUVEL OUTIL RÉGIONAL	P. 22
2. ÉVOLUTIONS ET INVARIANTS DU SCHÉMA DIRECTEUR	P. 24

I/ CONTEXTE HISTORIQUE ET SITUATION EXISTANTE

Bruxelles Midi

Les grands jalons de la constitution du quartier

1991

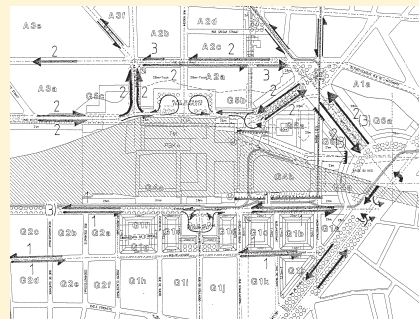
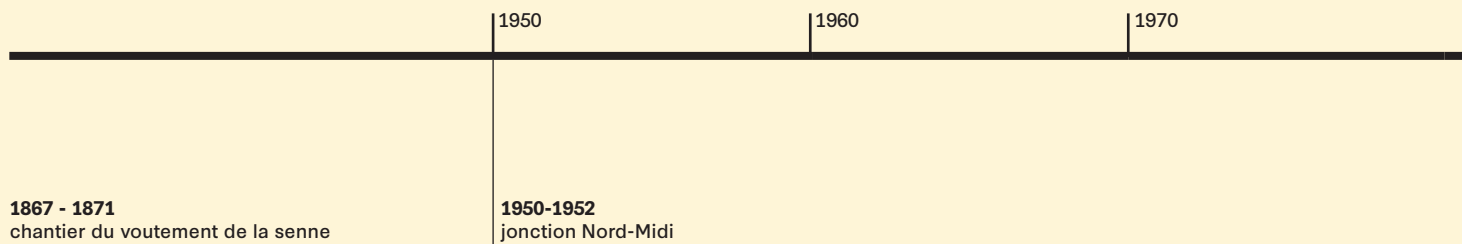


Schéma de développement des abords de la gare du Midi

Ministère de la région de Bruxelles capitale
(J. de Salle et ch. Frisque)



1840
station des bogards



1869
inauguration Bruxelles
Midi



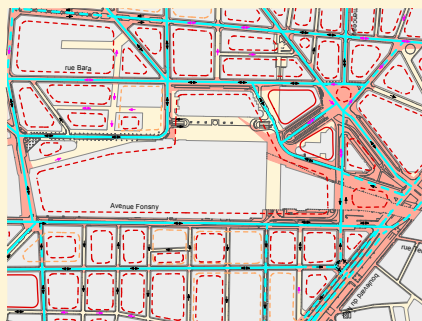
1952
terminus > gare
traversante



1961
tour du midi



2009



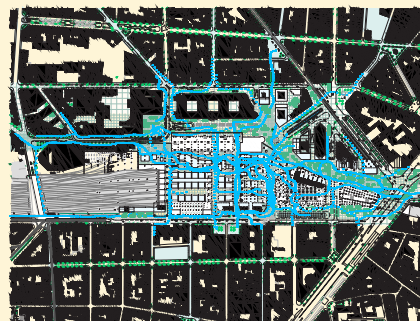
Etude urbanistique de la gare bruxelles midi dans le contexte des quartiers
- eurostation (arsis sprl)

2012



Note d'orientation pour le développement du quartier midi
- ADT

2016



Approbation du schéma directeur du quartier de la gare du Midi
- ADT - Région de Bruxelles capitale (l'AUC, NFA, BBS, egis, 8.18, Transsolar, Bollinger et Grohmann, Encore)

14 janvier 2016
approbation du schéma directeur

1990

2000

2010

2020

1991
schéma de développement des abords de la gare du midi

2009
étude urbanistique de la gare bruxelles midi dans le contexte des quartiers

2018
lancement du PAD du secteur bruxelles midi

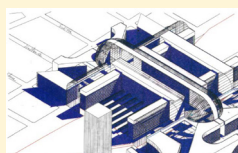
2008
Masterplan de la gare du Midi

2013
la région reprend la main

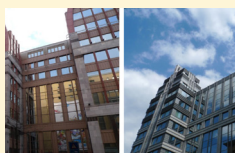
2008
lancement du projet constitution

2014
arrêt du projet Eurostation

1991
arrivée du tgv



1990 - 2000
projet de développement d'un secteur tertiaire



2010
projet V de Jean Nouvel



1. Les grandes étapes historiques du quartier

Le quartier de la gare du Midi a connu plusieurs évolutions urbanistiques radicales, qui ont notamment contribué à isoler la gare de son environnement immédiat et à le séparer des quartiers voisins. La gare n'a jamais eu la possibilité de s'extravertir. Cependant, l'architecture administrative du territoire ont limité le pouvoir d'action sur ce pôle. Des efforts importants ont été entrepris pour améliorer la cohabitation de la gare du midi et le quartier qui l'accueille. Ceux-ci n'ont cependant pas encore eu l'envergure nécessaire pour que cette cohabitation réussisse. Depuis le début de la décennie 2010 une multiplication de grands projets immobiliers et de transport nécessitent d'être encadrés.

1840 : la gare des Bogards

AU XIX^{ème} siècle, la croissance de la ville due au nouveau statut de capitale de Bruxelles et à l'essor de l'industrialisation va contribuer à transformer radicalement la ville. Deux éléments vont être déterminants :

- la réalisation du canal entre Bruxelles et Charleroi, achevé en 1832, qui permet de rejoindre le bassin hennuyer et ses charbonnages et qui contribuera grandement au développement industriel de Bruxelles et de Cureghem en particulier ;
- le développement du chemin de fer parallèlement à l'axe du canal, dans les zones les plus planes de la Ville.

La première gare sur la ligne Bruxelles-Mons, la gare des Bogards, est construite en 1840 dans le centre-ville à 400 mètres de la Grand Place. Située à l'emplacement de l'ancien couvent des Bogards sur l'actuelle place Rouppe, elle reliait déjà à l'époque la Belgique à la France. Au niveau belge, elle était le terminus des trains en provenance de Mons, Charleroi et la Louvière.

1869 : La gare d'Auguste Payen

Rapidement saturée, soumise à de fréquentes inondations, la gare des Bogards fut déplacée de quelques centaines de mètres à l'extérieur du pentagone, sur le territoire de Saint-Gilles. Cette nouvelle gare, datant de 1864, de facture éclectique et monumentale a été conçue par Auguste Payen. La gare était alors toujours un terminus. La nouvelle gare, avec une large place 'Constitution' jouant le rôle de parvis, joue pleinement son rôle de porte d'entrée de ville magistrale. Véritablement mise en scène dans le tissu urbain, la gare était vue depuis la drève du Midi (l'actuelle avenue de Stalingrad) et son portique avancé par rapport à l'alignement permettait d'en percevoir l'entrée depuis les extrémités



Extrait de la carte de repérage de Victor Besme (vers 1865)



Plan IGN de 1930 des quartiers autour de la Gare du Midi

de la rue de l'Argonne. Aux abords de cette nouvelle gare sont aménagées un ensemble de voiries parallèles et perpendiculaires aux voies ferrées qui forment une géométrie en damier encore lisible aujourd'hui. Les îlots côtés Saint-Gilles sont alors complètement remodelés. On y construit des maisons de maître ou de rapport de style néoclassique pour accueillir hôtels, commerces et maisons d'ouvriers.

1901 - 1952 : La jonction

En 1900, la gare terminus Auguste Payen est déjà à saturation. À ce moment, Bruxelles était dotée de deux gares terminus au sud et au nord. En raison de l'importance du trafic et de la volonté de desservir au mieux le centre de Bruxelles, l'idée s'est imposée de créer une jonction ferroviaire entre les deux. Le projet de la jonction nord-midi arrive dès lors sur la table. La jonction nord-midi mettra 50 ans à sortir de terre. Ces travaux ont conduit à la démolition totale de la gare du Midi d'Auguste Payen pour la remplacer en 1952 par un bâtiment de facture fonctionnaliste implanté en retrait de 150 mètres par rapport à la précédente gare. Le nouveau bâtiment en briques jaunes de Fauquemberg, doté d'une tour horloge, s'intègre dans un ensemble cohérent des infrastructures qui traversent la ville. Ses architectes sont Yvan Blomme et Fernand Petit. La Jonction a déterminé une nouvelle organisation de la gare. Les voies sont surélevées de 6 mètres et se prolongent en viaduc vers le centre-ville. Le viaduc accueille des commerces et une rue couverte (ancienne rue de l'Argonne) où s'installent les tramways. Le parvis de la Gare n'existe plus. Le tissu urbain qui mettait en scène la gare, est déstructuré par le passage de la jonction. La gare n'est plus aisément perceptible. Elle possède désormais deux façades, est et ouest de part et d'autre du viaduc ferroviaire. Deux larges voies sont créées de part et d'autre de la Jonction depuis la petite ceinture, la rue de France et l'avenue Fonsny, qui étaient initialement de petites voies de desserte pour les quartiers. À la même époque (1948), la Senne, frontière entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, a été voûtée dans cette partie du territoire. Elle débute à la rue des Vétérinaires et passe sous la rue de France et la place Bara. Ces grands travaux et évolutions urbanistiques s'accompagnent des diverses réalisations immobilières (surtout côté Anderlecht). Le plus important étant la Tour du Midi (1962-1967), symbole de modernité. Elle est toujours avec ses 150 mètres de hauteur (38 étages) la plus haute tour du pays.

Deuxième moitié du XXe

Après la seconde guerre mondiale et de façon accélérée à partir des années 1960, les entreprises quittent le tissu urbain dense, peu propice à des agrandissements. Elles se délocalisent vers l'ouest dans des zonings industriels, notamment le long du boulevard Industriel, ou disparaissent. Avec la désindustrialisation, de nombreuses friches industrielles apparaissent. C'est à cette époque que le déclin économique et social des quartiers du périmètre d'observation est amorcé. À cette époque, le tissu urbain continue à évoluer. Le réaménagement de la petite ceinture à partir des années 60 dans une optique autoroutière installe une coupure profonde entre les abords de la gare du Midi et le centre-ville. La percée du métro, entre 1970 et 1980, induit la démolition et la reconstruction de plusieurs immeubles.

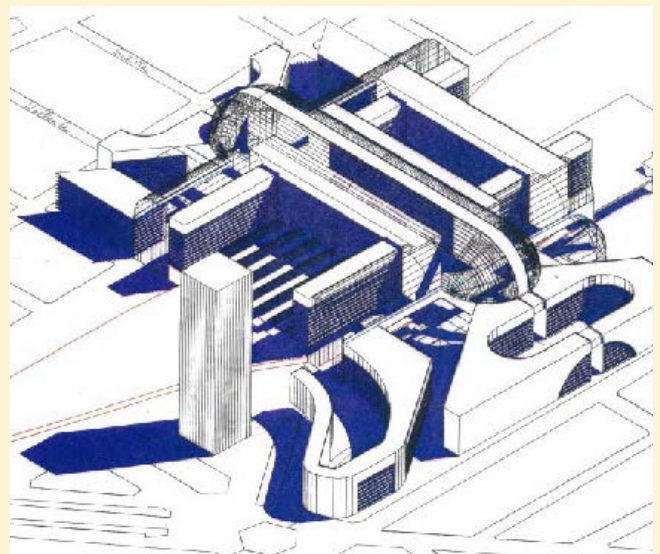
1990-2010 : L'arrivée du TGV

1991 : le Schéma de développement

La volonté d'encadrer les développements induits par l'arrivée des trains de grande vitesse a conduit la Région à lancer la réalisation d'un « schéma de développement des abords de la gare du Midi » (auteurs : J. de Salle, Ch. Frisque). Le schéma de développement répond à l'ambition de doter Bruxelles d'un quartier d'affaires immédiatement autour de la gare TGV et de créer une véritable porte de ville à cet endroit, accueillant les visiteurs. Le schéma porte la volonté de créer une gare « extravertie » permettant la création de retombées de la présence du TGV aux échelons local, régional et international. Le schéma prévoit un renforcement du logement dans la rue de Mérode et les rues perpendiculaires ainsi que la réalisation d'un pôle tertiaire.

Une partie de la vision du Schéma de Développement est traduit dans plusieurs plans particuliers d'affectations du sol (PPAS), dont le PPAS « Quartier de l'avenue Fonsny 1 » qui encadre le redéveloppement des quatre îlots compris entre l'avenue Fonsny et la rue de Mérode. Dans ces PPAS, deux places publiques proposées par le Schéma de Développement (place Victor Horta et place Marcel Broodthaers) verront leur taille réduite et leur forme modifiée.

Le Schéma recommandait également la mise en place d'un outil opérationnel calqué sur le modèle de la société d'économie mixte (SEM) française. Cet outil devait, dans un premier temps, piloter l'ensemble des études nécessaires pour passer à la phase opérationnelle et, dans un second temps, piloter la mise en œuvre opérationnelle (acquérir, viabiliser, revendre en encadrant le programme et la qualité architecturale). Cette recommandation est suivie par les pouvoirs publics, ils créent la société Bruxelles-Midi (qui a été liquidée depuis).

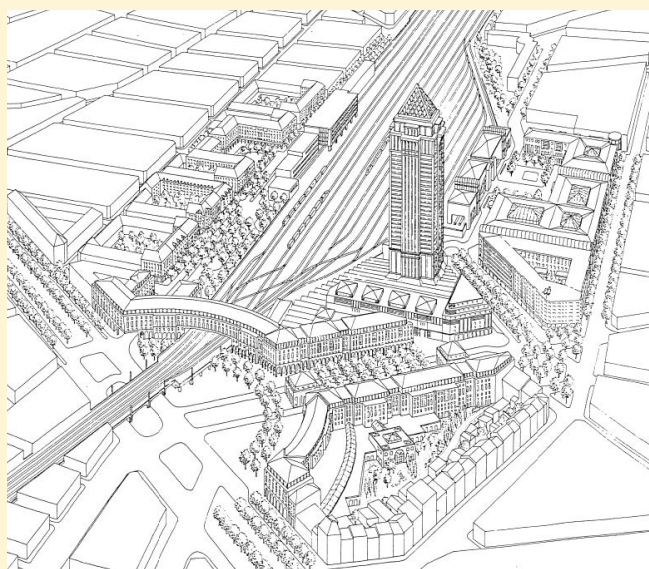


Perspective du projet de la gare TGV par la SNCB selon la vision en terminal aérien

Fin des années 1980, la Région bruxelloise se positionne comme hub d'un réseau ferré nord-européen à grande vitesse. La gare du Midi va accueillir le TGV Nord et le terminal de l'Eurostar. La première ligne ouvre en décembre 1997 avec les trains Thalys, permettant de rejoindre Paris et Bruxelles en 1h25. D'autres lignes suivent et confirment définitivement Bruxelles comme point stratégique européen.

L'arrivée du TGV impose de réaménager une partie de la gare afin de satisfaire aux contraintes de ce réseau international. La gare est reconfigurée dans sa partie ouest pour isoler des voies destinées au TGV. A l'occasion de ces travaux, la tour horloge de la gare est supprimée.

A l'époque, les villes accueillant le TGV espèrent attirer autour de leur gare TGV des fonctions d'affaires à vocation internationale. Les investisseurs et promoteurs immobiliers prennent position dans le quartier Midi en acquérant du foncier en vue de la réalisation des bureaux. A son tour, la SNCB réalise sur son emprise de premières opérations de rentabilisation foncière. Les premiers projets de bureaux sortent de terre autour des années 2000, avec la réalisation des blocs 1 et 2 entre la gare et la rue Bara. Entre les deux, la rue de France a été tronquée pour permettre la création de la Place Horta au sortir de la gare internationale. Des commerces, équipements et hôtels y étaient prévus afin d'assurer une animation maximale de cet espace. C'est également durant cette période que l'avenue Fonsny est profondément remodelée pour accueillir des immeubles de bureaux alors quasi inexistant dans le quartier. Quatre îlots compris entre l'avenue Fonsny et la rue de Mérode sont voués à la démolition en vertu d'un plan d'expropriation (1996) lié au PPAS. Leur bâti cède place à des opérations augmentant la densité, en créant des surfaces de bureaux et des logements. Ces opérations s'effectuent sans modification de la trame urbaine, mais avec une augmentation des gabarits. Une place publique de plan rectangulaire, dénommée place Marcel Broodthaers, est construite au début de la rue de Hollande. Sur l'îlot Russie-Mérode, la SNCB réalise un bâtiment de bureaux, dénommé « Atrium Midi », pour ses propres besoins.



La porte de ville vue par atelier d'Art Urbain, J. de Salle, Ch. Frisque

2008-2012 : une nouvelle vague de propositions des grands projets immobiliers

2008 : Masterplan de la gare du Midi

Depuis les premiers outils de planification de la Région, le quartier de la gare du Midi a été défini comme zone stratégique, aussi bien dans le PRD I et II de 1995 et 2002, que dans le Plan de Développement International (PDI) de 2007. Bien que les différents plans développent chacun leurs propres priorités, l'ambition commune est d'achever le processus de transformation urbaine, avec le développement tertiaire couplé à la requalification du quartier et de l'espace public existant et la création des logements.

Suite à l'élaboration du PDI en 2007, la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale conviennent de la nécessité de « combiner leurs efforts et leurs moyens respectifs pour faire de la gare du Midi et de ses abords une entrée de la ville digne de la capitale de l'Europe et une vitrine pour Bruxelles et la Belgique ». Un protocole est signé à cet effet, visant l'élaboration par la SNCB d'un Masterplan de la Gare de Bruxelles Midi et ses environs.

Deux études ont été exécutées dans ce cadre : d'un côté une étude urbanistique (auteur : Arsis) qui a donné lieu à une proposition d'intervention urbaine portant sur la structure urbaine, les densités, les affectations et la circulation et d'autre côté une proposition de réorganisation des différents modes de transport aux abords de la gare.

Dans la foulée du « Masterplan » de la Gare du Midi, le quartier de la Gare du Midi connaît une multiplication de propositions pour des grands projets immobiliers et de transport depuis 2010. Ces projets concernent principalement la modernisation de la gare elle-même, des projets d'aménagement d'espaces publics en lien avec l'organisation de la mobilité et des projets immobiliers de grande envergure.

La SNCB a développé un projet de réaménagement de la gare et de reconquête des deux quadrilatères dont elle est propriétaire. Plusieurs propositions sont présentées dont la création d'une place publique à la place du petit quadrilatère, l'avancée de la gare jusqu'au grand quadrilatère qui accueillerait des locaux commerciaux, la suppression de la rue couverte, et le réaménagement de la gare.

Même si les projets de bureaux créés en début des années 2000 n'ont pas attiré les entreprises internationale espérées, des énormes projets immobiliers ont été proposés dans le quartier. La SNCB présente trois projets : un programme de bureaux développé sur la rive ouest de l'avenue Fonsny dessiné par l'architecte Jean Nouvel, un programme de bureaux dénommé « V » sur les voies ferrées et un programme de logements sur l'îlot France-Bara. Le quatrième projet, développé par un promoteur privé, consiste à un grand programme de bureaux dénommé « Victor ».

À partir de 2013: La Région prend la main

2016 : Schéma directeur - La Gare Habitante

Devant l'absence d'une vision coordonnée par rapport aux très grands développements qui ont été proposés majoritairement par la SNCB à l'époque de l'élaboration du Masterplan, la Région décide de prendre en main la planification du quartier de la gare du Midi. Ceci découle dans un Schéma directeur 'La Gare Habitante' (auteur : l'AUC), approuvé le 14 janvier 2016. Réalisé en concertation avec les autorités régionales et communales, la SNCB et les opérateurs de transport en commun, il repose sur une ambition partagée de renforcer la qualité de vie de cette porte d'entrée essentielle de Bruxelles. Les grands projets qui étaient sur la table depuis 2010 sont renégociés dans le cadre du Schéma directeur.

La vision du Schéma Directeur pour le quartier de la gare du Midi est celle d'un quartier de gare contemporain, inscrit dans son environnement, au rôle et au positionnement renouvelés à l'échelle de la métropole. L'objectif est d'assurer une mutation qui tire parti de l'unicité de ce territoire hétéroclite, se nourrissant de la diversité en présence, et de faire émerger les complémentarités tout en rassemblant les énergies et les acteurs en cours et à venir autour d'une même vision, celle de "gare habitante".

Dans ce cadre, le développement du pôle Midi poursuit un double objectif :

- * la confirmation du statut international de ce territoire. Le quartier du Midi est à développer comme « entrée de ville » grâce à sa desserte en transport public remarquable, tant au niveau international, national, métropolitain que bruxellois. La transformation de ce pôle doit donc tirer parti de son exceptionnelle accessibilité. Le quartier de gare Bruxelles-Midi doit pouvoir affirmer une centralité renforcée et étendue à la fois sur les territoires à proximité et à l'échelle de la métropole bruxelloise, s'inscrivant pleinement dans une vision polycentrique de la ville.
- * Le renforcement de la qualité de vie du quartier au profit de ses habitants. Ce concept de gare habitante se traduit concrètement dans un rééquilibrage des fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel avec un équilibre (50%/50%) entre surfaces créées pour le logement et pour les bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de nouveaux équipements afin d'y renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Ceci passe obligatoirement aussi par l'amélioration de la qualité des espaces publics et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles, la valorisation du patrimoine architectural et, le cas échéant, un programme d'occupation temporaire des espaces vacants.

Le schéma directeur aborde les questions d'aménagement, d'espaces publics et de mobilité et préfigure les grandes tendances d'aménagement ou de réaménagement. Les grands objectifs sont :

- * Une gare interface connectée et intégrée qui active de nouvelles relations en vue d'une intégration urbaine du secteur sud dans Bruxelles, qui garantit une accessibilité optimale du hub Midi tout en apaisant les quartiers en misant sur le caractère multimodal du quartier ;
- * Un espace public d'échelle métropolitaine qui réorganise les flux et accès dans et autour de la gare permettant de les rendre plus efficace et confortable ;
- * Un quartier de gare composite, afin d'organiser la densification et intensification. Le concept de 'double skyline' permet d'envisager sereinement l'implantation d'immeubles élevés dès lors que les socles sont particulièrement soignés et aménagés à taille humaine pour pouvoir agir sur l'espace public et le renforcement du dynamisme du quartier ;
- * Concept de gare habitante, qui vise explicitement le renforcement du logement et des équipements dans le quartier.

Au niveau de l'opérationnalisation, un état 1, comprenant les projets entre la gare et la Petite Ceinture plus rapides à mobiliser, et un état 2, comprenant les projets coté France en concomitance avec la réalisation de la gare internationale, ont été déterminés. La mise en œuvre du schéma directeur devrait conduire à la construction de logements et d'équipements, à la revalorisation des espaces publics, tout en inscrivant ce pôle dans une stratégie tertiaire rationnelle.

Cependant, ce document n'a pas force réglementaire et ne se substitue donc pas aux outils existants tels que les PPAS. Il fournit une vision d'ensemble préalable aux autres plans d'aménagement et définit un cadre opérationnel d'actions. En mai 2018, une actualisation et une traduction réglementaire du Schéma directeur est lancée sous la forme du nouvel outil du Plan d'aménagement directeur (PAD). Encore en 2018, le PRDD (Plan Régional de Développement Durable) confirme les objectifs du Schéma directeur pour le quartier et le projet de PRM 'Good Move' détaille les ambitions en termes de mobilité.

VOLET INFORMATIF / CONTEXTE HISTORIQUE ET SITUATION EXISTANTE

2. Les développements aux alentours

Le quartier de la Gare du Midi se situe à l'interface des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht. Des projets d'échelle communale se déploient aux abords du quartier du Midi par le biais de contrats de quartier mis en œuvre par les deux communes. D'autres projets, d'échelle régionale, tels que l'aménagement de l'axe piétonnier, le projet des Abattoirs, la transformation du quartier de Biestebroek, le plan Canal ont lieu dans un périmètre proche du quartier. Fin 2020, la Région a lancé un Contrat de Rénovation Urbaine pour le quartier Midi.

* Encourager la mixité de fonctions et favoriser une meilleure intégration des activités portuaires, de transport et productives en milieu urbain ;

* Prévoir le développement adéquat d'équipement d'intérêt collectif et en particulier d'équipements scolaires.

Le PPAS définit trois zones aux potentiels programmatiques propres :

* Le front habité : création de plus ou moins 500 nouveaux logements de long de la rive gauche. Des petits équipements de quartier et des commerces sont développés dans la logique des liserés commerciaux existants au sein des îlots.

* Le Pôle urbain : le masterplan propose à la fin du bassin de Biestebroek une forme urbaine concrète. Celle-ci permet la densité élevée, avec la création de 420 logements, 15.000m² de commerces, 15.000m² d'activités productives et de bureaux et 2.000m² d'équipements.

* Le Campus vert habité : la création d'un campus verdurisé à vocation économique et urbaine.

City Gate

Les projets City Gate sont des projets mixtes développés par Citydev. Ils ont une position stratégique d'entrée de ville à Anderlecht dont le développement permet d'emmener le quartier essentiellement industriel vers plus de mixité. Les projets proposent le développement d'un programme mixte: activités, production de biens matériels et immatériels, équipements, et résidentiel, qui s'accompagneront d'un projet d'espace public.

Biestebroek

Le PPAS Biestebroek se situe à l'est de la commune d'Anderlecht et couvre un territoire de 47 hectares. Le site de Biestebroek se trouve à la charnière topographique entre les coteaux urbanisés d'Anderlecht et la plaine industrielle de la vallée de la Senne. Le PPAS Biestebroek a pour objectifs de :

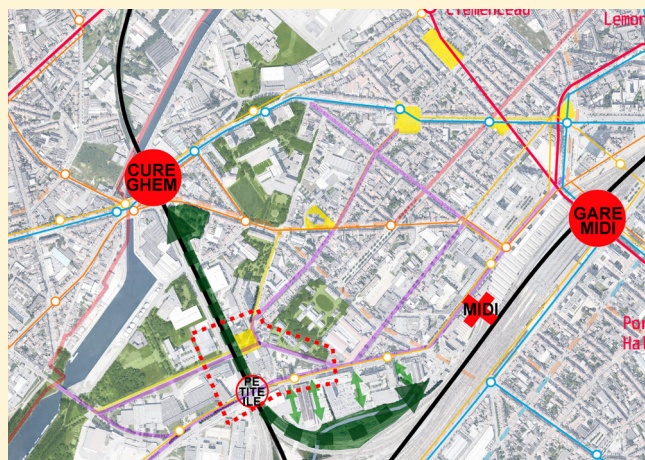
* Requalifier et revitaliser la zone du Canal ;

* Recréer des liaisons urbaines entre les deux rives du Canal et renforcer les liens entre les quartiers;

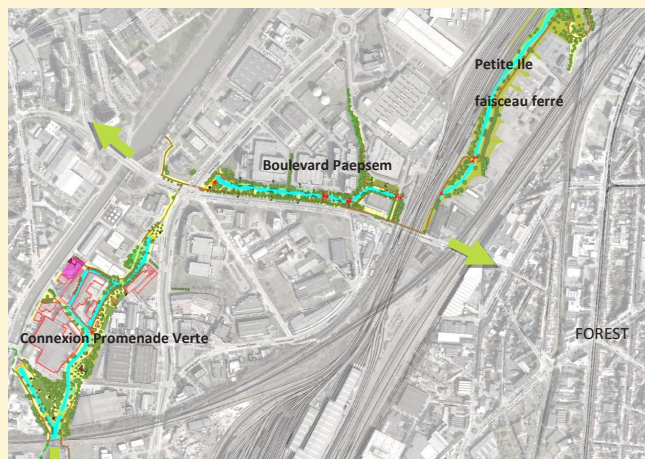
* Répondre à la croissance démographique et renforcer l'attractivité résidentielle ;



PPAS Biestebroek



City Gate



Continuité Senne Sud

Comme ils se déploient principalement le long du faisceau ferré, une distance minimum de recul entre les bâtiments et le faisceau a été prévue afin de permettre la continuité piétonne publique depuis l'îlot des Deux gares vers le canal.

Le projet City Gate 1 jouxte le périmètre du PAD et s'étend sur trois îlots à l'intersection de la rue des Deux gares et du faisceau ferré. City Gate 2 se situe sur l'ancien site Vesdre dans une zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Il est prévu entre autre la réalisation d'une école secondaire de 750 élèves. City Gate 3 se situe à l'intersection des rues des Bassins et Prévinaire.

Continuité Senne-Sud

La Senne coule à l'air libre dans les zones industrielles et le long d'infrastructures de transport au sud de la Région. Ces zones sont aujourd'hui en mutation profonde. L'enjeu de ce projet est de créer une continuité publique et paysagère le long de la Senne afin de valoriser son cours et les quartiers la traversant.

B. Cureghem

Projet de PAD Heyvaert

Une stratégie pour le développement et la rénovation du quartier Heyvaert permet notamment de faire évoluer l'économie du quartier vers une activité plus adaptée à un mode de vie urbain de qualité. La reconversion est un défi pour ce quartier, historiquement marqué par une activité industrielle intense et dédié aujourd'hui principalement au commerce de voitures d'occasion.

Projet de PAD Porte de Ninove

La Porte de Ninove se trouve à la charnière entre l'ouest et l'est de la ville, à l'endroit où le Canal forme un coude et accueille une écluse. Il s'agit de transformer ce triangle résiduel en un véritable lieu de convivialité et d'attractivité pour toutes les populations. La stratégie de développement a pour objectifs le réaménagement des espaces publics et la création d'un nouveau paysage urbain. Dans ce cadre, des logements, une amélioration des équipements et un grand parc ouvert sont développés.

Abattoirs

Le site des Abattoirs est un site industriel depuis la fin du 19^e siècle. Le projet prévoit une densification progressive du site des Abattoirs autour d'une grande plaine pour les marchés, tout en maintenant le mélange des fonctions industrielles et urbaines. L'objectif est de développer un quartier plein de vie sur base du matériel génétique issu de l'urbanisme existant, qui s'intensifiera du point de vue du programme, et touchera une plus grande diversité d'utilisateurs. Le but est d'organiser les espaces publics et les architectures en une seule dimension à la fois locale et régionale.

C. Piétonnier Centre-ville

La figure majeure du projet d'augmentation des zones piétonnes de Bruxelles est l'axe piétonnier traversant le pentagone depuis la Gare du Midi à la Gare du Nord. Cet axe piétonnier est aménagé comme une succession de séquences de l'espace public. Commençant à l'extrémité de l'Esplanade de l'Europe, il représente un lien piéton privilégié depuis le Centre-ville historique vers la Gare du Midi.

D. Projet Constitution

Le projet Constitution est un grand projet de transport public, visant la métroisation du tronçon prémetro Nord-Albert en passant par le quartier Midi, notamment avec la création d'une nouvelle station de métro au niveau de l'avenue de Stalingrad. Le projet touche la future ligne métro Nord, qui doit relier la place Albert à Bordet et ainsi désenclaver les communes du nord-est bruxellois. Le projet aura un impact conséquent au niveau de l'espace public et de l'organisation des lignes de transport public autour de la gare.

E. Revitalisation du tissu urbain

La politique de rénovation urbaine a pour objectif de revitaliser des quartiers fragilisés. Il consiste en une combinaison d'opérations dans le domaine immobilier, socio-économique, environnemental ou des espaces publics.

Les deux outils de mise en œuvre, les Contrats de Quartier Durables (CQD) et les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) suivent le même principe : ils disposent d'un budget pour mettre en œuvre des projets sur un territoire donné et ce, pour une durée limitée. La différence entre les deux est l'échelle : là où les Contrats de Quartiers interviennent sur le tissu local, parfois par de petites interventions stratégiques (un immeuble, une crèche, une rue...), les projets de CRU revêtent une importance régionale : les grandes chaussées, les vastes espaces verts, les équipements sportifs, culturels ou scientifiques qui impliquent l'ensemble de la population.

Plusieurs CQD et CRU se déroulent ou se sont déroulés dans les alentours du quartier Midi. A Saint-Gilles, il s'agit notamment des contrats de quartier Bosnie, Fontainas et Parvis Morichar, à Anderlecht de Compas et Biestebroek et à Bruxelles-ville de Jonction et de Marolles.

Les CRU en cours qui jouxtent le quartier Midi sont l'avenue du Roi, à cheval sur Forest et Saint-Gilles, et Heyvaert-Poincaré entre la Gare du Midi et le Canal, à cheval sur Anderlecht, Molenbeek et la Ville de Bruxelles. Les projets du premier se concentrent dans le bassin versant de la Senne, entre la zone du Wiels et le tunnel des Vétérinaires. Le focus du CRU Heyvaert-Poincaré se trouve dans le quartier autour de la rue Heyvaert.

Fin 2019, un nouveau périmètre de Contrat de Quartier Durable a été approuvé pour la partie Saint-Gilloise du quartier Midi : 'Le quartier de la gare habitante'. Ce CQD se déroulera dans la période 2021-2026. Fin 2020, un contrat de rénovation urbaine autour de la gare du Midi a été lancé, comprenant l'entièreté du périmètre du PAD, avec une extension dans le Pentagone. Ce nouveau CRU permettra la mise en œuvre d'une partie des ambitions régionales définies dans ce PAD.

3. Périmètre, diagnostic et enjeux

A. Périmètre

Le périmètre du PAD définit le territoire sur lequel le plan sera d'application. Là-dedans vont se concentrer les opérations publiques et privées qui constituent les principaux leviers de développement et de redéploiement du territoire. Il couvre une superficie de 45 ha et se compose des zones de part et d'autre du faisceau ferré, sur le territoire des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht (et une toute petite partie de Forest), entre la Petite Ceinture et la ligne de chemin de fer L28. Plus précisément, il se situe entre l'avenue Fonsny, la rue des Vétérinaires, le faisceau de voies ferrées, la rue des deux Gares, la rue Bara, la place Bara, le boulevard Jamar et le boulevard Poincaré, l'ensemble des portions de ces espaces publics étant compris dans le périmètre. Le périmètre du projet s'est agrandi par rapport au Schéma directeur : une partie Saint-Gilloise supplémentaire a été inclus en vue d'encadrer la mutation de l'immeuble de bureaux Atrium de la SNCB sur l'îlot Russie-Mérode.

Pour l'analyse du territoire et l'identification de ces besoins et enjeux, le périmètre a été appréhendé dans un contexte plus globale. Ceci permet de le resituer dans son environnement géographique (sa position dans les maillages et réseaux environnementaux, de transport, de bureaux) et prendre en compte les besoins de la population locale et des usagers (en logements, équipements, commerces, vie locale, mobilité...).

B. Diagnostic

Un diagnostic exhaustif se trouve dans le chapitre 2 du rapport sur les incidences environnementales du PAD, ainsi qu'une description de la situation de fait et de droit du périmètre.

Structure urbaine

L'installation de la Gare du Midi sur son emplacement actuel a entraîné une configuration urbaine spécifique. Du côté de Saint-Gilles, les îlots ont été construits de façon relativement homogène. La structure du côté d'Anderlecht est différente avec des îlots dimensionnés en fonction de l'activité industrielle de l'époque et ils possèdent donc une taille plus importante mais également plus variable. Cette disposition est toujours d'actualité alors que la jonction coupe véritablement le quartier en deux.

Mixité fonctionnelle

La relation entre la gare et la ville s'est dégradée suite à une perte de mixité fonctionnelle dans les alentours immédiats de la gare. Les nouveaux îlots aux abords de la gare, contrairement à ce qui se passe dans les îlots traditionnels du quartier, sont monofonctionnels. Aujourd'hui, la fréquentation du quartier de la gare est fortement liée aux horaires et jours d'ouverture des bureaux et du marché du Midi le dimanche matin. Ces activités ne suffisent pas à créer une animation urbaine continue. En outre, les entrées/sorties des bâtiments sur l'espace public sont très limitées, ce qui réduit la connectivité avec l'espace public et explique des problèmes d'animation et d'absence de contrôle social des vastes espaces publics autour de la gare.

Pôle tertiaire

Bien que la Gare de Bruxelles-Midi soit la gare la mieux desservie en transport en commun, avec de nombreuses connections à l'international, le quartier ne tire pas vraiment profit de cette localisation. En effet, le quartier attire peu d'entreprise, surtout peu d'entreprises internationales. Le stock de bureaux reste le plus faible des quartiers de bureau de la Région. Le stock disponible est principalement utilisé par les services publics fédéraux et le secteur ferroviaire. Le taux de vacances dans le quartier est très faible.

Habitat, habitants

Le quartier se caractérise par une population avec un taux de précarité élevé. En outre, le quartier est marqué par une pénurie de logements. Peu d'opérations résidentielles ont été réalisées depuis 1989 et l'offre résidentielle actuelle ne permet pas de suivre l'essor démographique bruxellois. Le taux de logements sociaux est assez faible au regard du nombre de ménages avec de faibles revenus dans le quartier. L'état général du bâti est sensiblement dégradé qui traduit des logements anciens et peu confortables, majoritairement occupés par des locataires. Le manque d'équipements publics au sein du quartier, en particulier équipements sportifs, accueil de la petite enfance, écoles, espaces verts et aires de jeux est également un facteur traduisant les conditions d'habitat des habitants du quartier.

Commerce

Excepté les commerces au sein de la gare, qui visent la clientèle de navetteurs, l'offre commerciale est peu diversifiée et principalement constituée de magasins alimentaires. Le quartier souffre d'une faible attractivité même si le multiculturalisme pourrait présenter un atout. Le quartier Midi se caractérise notamment par la présence

du marché du Midi, l'un des cinq plus importants marchés d'Europe. Le marché est implanté sur les espaces publics de part et d'autre des voies à Saint-Gilles. C'est l'un des seuls éléments qui traverse les voies et relie la place de la Constitution et l'Esplanade de l'Europe.

Espace public

De manière générale, la qualité des espaces publics est faible, ce qui révèle une conception défailante de ceux-ci. Très souvent ces espaces ont été conçus selon des logiques de canalisation des flux automobiles ou au profit du marché du Midi, plus que selon le confort des usagers et, en premier lieu, desquels le piéton. Les espaces publics aux abords de la gare ne sont pas conviviaux alors même que la présence même de la gare génère un trafic piéton très conséquent. L'effet de coupure engendré par la présence importante des infrastructures routières et ferroviaires limite la place du piéton.

Mobilité

La gare du midi a depuis sa création toujours été à la pointe du transport et une zone multimodale de premier plan. Aujourd'hui, cette gare est le centre névralgique du transport en étant la gare la mieux desservie du pays et la mieux connectée aux autres modes de transport collectifs. La présence de la gare TGV (TGV et Eurostar) ainsi que la desserte en Thalys et ICE la place au centre du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Elle est située sur la jonction Nord-Midi et avec ces 22 quais elle bénéficie de la meilleure accessibilité ferroviaire du pays au même titre que la Gare Centrale et la Gare du Nord. Elle est totalement connectée au métro, au tram, aux lignes de bus régionales (STIB, de Lijn, TEC) et européennes, ce qui en fait la meilleure desserte de la Région. Néanmoins la localisation et distribution des transports en commun souffrent de clarté et lisibilité dans l'espace urbain confus de la gare du Midi.

Au niveau de la voiture, le quartier du Midi connaît un contexte particulièrement difficile puisque le quartier est situé sur l'un des axes routiers d'entrée de ville privilégié entre le Ring ouest et la petite ceinture. Même si ceci rend la gare du Midi très accessible, le quartier doit supporter un trafic routier de transit important. En outre, la gare du Midi, en tant que pôle multimodal, génère également beaucoup de déplacements. En conséquence, les voiries qui structurent le périmètre (l'avenue Fonsny, la rue Bara, la rue de Vétérinaires, le Boulevard Jamar et la Petite Ceinture) souffrent d'une congestion très importante, notamment en heures de pointe, ce qui induit un trafic de fuite via les voiries locales.

À l'échelle du quartier, la situation n'est pas reluisante non plus. Même si sous terre la connectivité est bonne et ponctuelle, en surface les cheminements cyclistes et piétons sont de mauvaise qualité. La lisibilité vers la gare, comme vers le centre-ville, est faible. La situation du stationnement automobile est représentative de ce qui est généralement observé dans les quartiers denses de

Bruxelles, à savoir une saturation de l'offre dans les quartiers habités et une offre abondante au niveau du parking public et pour les fonctions tertiaires.

C. Objectifs et enjeux

Les objectifs du PAD se basent sur les principes directeurs du Schéma directeur pour le quartier de la gare de Bruxelles-Midi. Ce Schéma directeur balise le réaménagement de cette porte d'entrée internationale de Bruxelles, en s'appuyant sur le concept de «gare habitante». Compte tenu des éléments de diagnostic, l'ambition exprimée par la Région de Bruxelles-Capitale est la suivante :

Garantir la mixité fonctionnelle et renforcer la fonction résidentielle

Le quartier de la gare ne doit pas être un quartier spécialisé mais il doit accueillir toutes les fonctions de la ville: logement, bureaux, activités et équipements. La mixité fonctionnelle doit y être renforcée à toutes les échelles, depuis celle du quartier jusqu'à celle du bâtiment. La réintroduction importante de logements et de fonctions qui y sont liées permettra de réintégrer les quartiers proches de la gare dans le tissu urbain des communes d'Anderlecht, de Saint-Gilles et de la Ville de Bruxelles. Cela apportera également une réponse à la demande forte de logements en Région bruxelloise, tout en trouvant des densités équilibrées pour les différentes zones autour de la gare.

Renforcer l'attractivité

Le nouveau quartier de la gare du Midi s'affiche par sa densité équilibrée et se singularise par la diversité et l'identité de son rez-de-chaussée actif. Une offre urbaine intensifiée, diversifiée et équilibrée aussi bien en termes de formes urbaines, d'architectures, de qualités de bureaux répondant d'avantage à une demande internationale, de logements, que de services et de commerces assurerait l'attractivité du quartier.

Animer le quartier

Le renforcement de la mixité fonctionnelle, notamment de la fonction commerciale et de la présence d'équipements culturels, et le renforcement de l'attention portée à l'animation des rez-de-chaussée permettront de favoriser une animation continue du quartier, en journée comme en soirée, la semaine comme le week-end. Le réaménagement des espaces publics, l'organisation d'événements culturels ou encore l'installation d'œuvres d'art dans l'espace urbain contribueront également à l'animation du quartier.

Connecter la gare aux quartiers

Le quartier de la gare Bruxelles-Midi a le potentiel d'activer de nouvelles relations. Située à 15 minutes à pied de la Grand-Place, la gare du Midi se trouve à l'une des entrées du centre-ville de Bruxelles et à proximité des maisons communales d'Anderlecht et de Saint-Gilles. Les grands développements urbains autour du pôle créatif du Wiels, à Forest, et sur le territoire du canal sont également très proches. Le maillage entre ces différents pôles et la recherche de synergies permettront une connexion forte de la gare avec les quartiers voisins.

Assurer la visibilité et la lisibilité

Aujourd'hui peu perceptible dans le paysage urbain, la gare de Bruxelles-Midi, équipement structurant et nœud majeur de transports publics, doit être rendue plus visible dans la ville et plus ouverte sur les quartiers riverains. C'est un enjeu pour améliorer son accessibilité et pour valoriser l'image de cette porte d'entrée de la Région auprès des différents publics qui la fréquentent (local, régional, national et international). Le quartier redevient un lieu de destination dans la métropole et un lieu central dans son environnement. La réorganisation des cheminements et de la signalétique à l'échelle de la gare, le pôle intermodal et le quartier Midi participera à une plus grande lisibilité de ces espaces. Le pôle intermodal doit également être reconfiguré pour améliorer son confort d'usage pour tous les voyageurs.

Développer l'offre d'équipements

En tant qu'équipement majeur de transports, la gare peut fédérer un ensemble de services attractifs pour les voyageurs, mais aussi pour les habitants du quartier et pour les Bruxellois en général. L'implantation, dans la gare et autour d'elle, d'équipements locaux et régionaux permettra de renforcer son rôle de polarité urbaine et ses liens avec la ville.

A l'échelle du quartier, il s'agira aussi bien de prévoir des équipements nécessaires au moment de l'arrivée des nouveaux habitants que de pallier le manque actuel d'équipements en favorisant l'implantation d'équipement d'accueil de la petite enfance, d'école fondamentale et secondaire, d'équipement d'accueil de personnes âgées, d'équipements sportifs et de plaines de jeux/agoraspaces.

Les modes actifs comme usagers prioritaires

Faire du piéton et du cycliste l'utilisateur prioritaire du quartier est l'un des enjeux majeurs du PAD Midi. Pour cela, la circulation automobile, trop souvent

congestionnée aux environs de la gare, doit être apaisée tout en reconfigurant l'espace public et en donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes.

Repenser les espaces publics

Les espaces publics ceinturant la gare doivent jouer un rôle structurant pour le quartier. Ils doivent être repensés afin de favoriser leur convivialité, d'accueillir une multiplicité d'usages (marché, foire du Midi, usages temporaires, événements...) et de relier les quartiers limitrophes. Cette surface d'échange est un espace « capable » qui élargit le territoire d'influence de la gare qui acquiert ainsi l'échelle et la visibilité des grands espaces publics bruxellois. La bonne gestion future de ces espaces publics doit également être au cœur des préoccupations.

Surmonter les grandes barrières urbaines

Les voies ferrées et la petite ceinture constituent des barrières infrastructurelles lourdes qui entravent les liens et échanges entre les quartiers. Il faudra parvenir à adoucir ces ruptures et intégrer ces grandes infrastructures.

Déterminer un mode de gestion efficace

La maintenance, la propreté et l'animation des espaces publics du quartier nécessitent une gestion coordonnée de ceux-ci pour un meilleur service à l'utilisateur.

II / DU SCHÉMA DIRECTEUR AU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

1. Le PAD : un nouvel outil régional

L'outil 'Plan d'Aménagement directeur' (PAD) occupe une place importante dans la hiérarchie des plans régionaux. Il permet de définir en un seul mouvement les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine. Il intègre la dimension stratégique des Schémas directeurs et incorpore un volet réglementaire relatif à une partie, des parties ou l'ensemble du périmètre du PAD. Dans le périmètre qu'il couvre, un PAD peut abroger les dispositions réglementaires des autres plans qui lui sont contraires. Il permet de définir les densités acceptables sur les parcelles concernées, les ambitions en termes de gabarit et d'implantation, en termes d'affectation et en termes fonctionnels. Le PAD s'articule autour d'éléments invariants, garants des ambitions souhaitées pour la zone et d'éléments flexibles qui permettent une liberté architecturale. Il est réalisé de manière itérative avec un rapport sur les incidences environnementales (RIE).

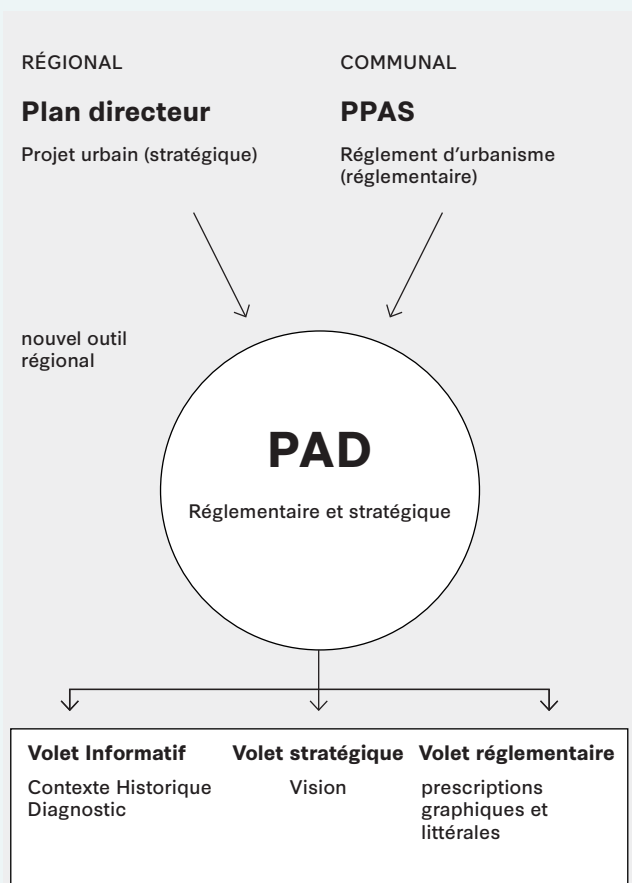
Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) détermine :

- * les affectations (habitat, commerces, bureaux, etc.) et les superficies qui doivent leur être dédiées ;
- * la trame générale des espaces publics (structuration des voiries, espaces publics, paysage) ;
- * les caractéristiques des constructions ;
- * la protection du patrimoine ;
- * l'organisation de la mobilité et du stationnement.

Le PAD comporte trois volets :

- * Le volet informatif explique ce qu'est un PAD, quels sont ses objectifs ;
- * Le volet stratégique indique les grands principes, les lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre considéré ;
- * Le volet réglementaire reprend les éléments fondamentaux qui doivent être réglementés et qui s'imposent tant aux particuliers qu'aux autorités publiques. Il est composé des prescriptions graphiques et littérales.





Mode d'emploi volet réglementaire

Le volet réglementaire ne peut se lire qu'en corrélation avec le volet stratégique du PAD. Il contient des prescriptions générales et des prescriptions particulières. Les prescriptions générales sont applicables sur tout le périmètre du plan, cumulativement aux prescriptions particulières. Les prescriptions particulières s'appliquent uniquement aux îlots pour lesquels elles sont définies.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont applicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui lui sont contraires. Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans et des règlements régionaux et communaux s'articule donc d'après le principe de l'abrogation implicite.

Pour éviter autant que possible les contrariétés entre les prescriptions du PRAS et du PAD, les prescriptions relatives aux affectations reprennent la terminologie du PRAS. Un tableau coordonné des prescriptions générales et des prescriptions particulières du PRAS et un tableau coordonné des prescriptions du RRU, en corrélation avec les prescriptions pertinentes du PAD, sont joints au PAD afin d'en faciliter la lecture.

Le CoBAT ne prévoit pas la possibilité de déroger à un PAD. Aussi, pour garder de la souplesse dans l'instruction des demandes de permis d'urbanisme, seules les prescriptions essentielles portant sur l'affectation, le gabarit et l'implantation ont été reprises dans le volet réglementaire du PAD.

Le volet réglementaire impose au demandeur le dépôt d'informations supplémentaires à l'appui des demandes de certificats, de permis d'urbanisme et d'environnement. Ces informations supplémentaires viennent s'ajouter à celles imposées par les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant la composition des certificats et des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement.

Le volet réglementaire s'accompagne de cartes. Certaines d'entre-elles ont valeur réglementaires, les autres figurent à titre indicatif.

2. Évolutions et invariants du Schéma directeur

Depuis l'approbation du Schéma directeur en janvier 2016, le contexte général du quartier du Midi a changé. Les projets de mobilité de la Gare internationale et de Constitution ont été respectivement arrêtés et amendés, la stratégie immobilière de la SNCB s'est précisée et le jeu d'acteurs du Schéma directeur s'est étoffé.

Abandon du projet de la Gare Internationale

Le projet de la gare internationale, mené par Eurostation, visait à solutionner le problème de la saturation de la jonction nord-midi. Il devait être réalisé coté France, sur les îlots bordant la rue de France. L'abandon du projet d'Eurostation est subvenu à la fin de la conception du Schéma directeur, qui a été réalisé dans la perspective de sa réalisation. L'abandon du projet a modifié les enjeux urbains du quartier, ainsi que le phasage du projet urbain.

L'abandon du projet de la Gare internationale rappelle les problématiques rencontrées par la jonction Nord-Midi depuis sa création. Cette jonction est l'une des plus denses au monde et cet engorgement reste à résoudre. Quel que soit la solution, il faut qu'elle s'intègre dans une vision stratégique et contextuelle de la ville.

Amendement du projet Constitution

Une révision du projet de transport public Constitution en 2018 a eu pour conséquence le maintien du tramway en surface sur l'avenue Fonsny jusque dans la rue Couverte. Le tramway conserve son tracé actuel, c'est à dire le passage par la trémie en façade du grand quadrilatère, empêchant l'ouverture du quadrilatère sur l'esplanade de l'Europe. En outre, une ligne de tram traversera la place de la Constitution jusqu'à un terminus à l'ouest de la rue de l'Argonne derrière la tour du Midi. Ces évolutions ont rendu en partie désuète la stratégie globale de mobilité du quartier et ces changements ont également impacté la stratégie d'espace public qui était conjointe à celle-ci.

Des nouveaux sièges pour la SNCB et Infrabel

Outre la gare, la SNCB est un acteur majeur du quartier puisqu'elle est propriétaire d'un grand nombre de fonciers dans le quartier. La stratégie immobilière de la SNCB s'est précisée : elle veut valoriser une partie de ce foncier et regrouper le siège de la SNCB sur l'avenue Fonsny (tri postal et ses deux ailes). Plus précisément, la SNCB vend son foncier de l'îlot France-Bara, les bâtiments entre le faisceau ferré et la rue de France (Delta, Zennewater) et le

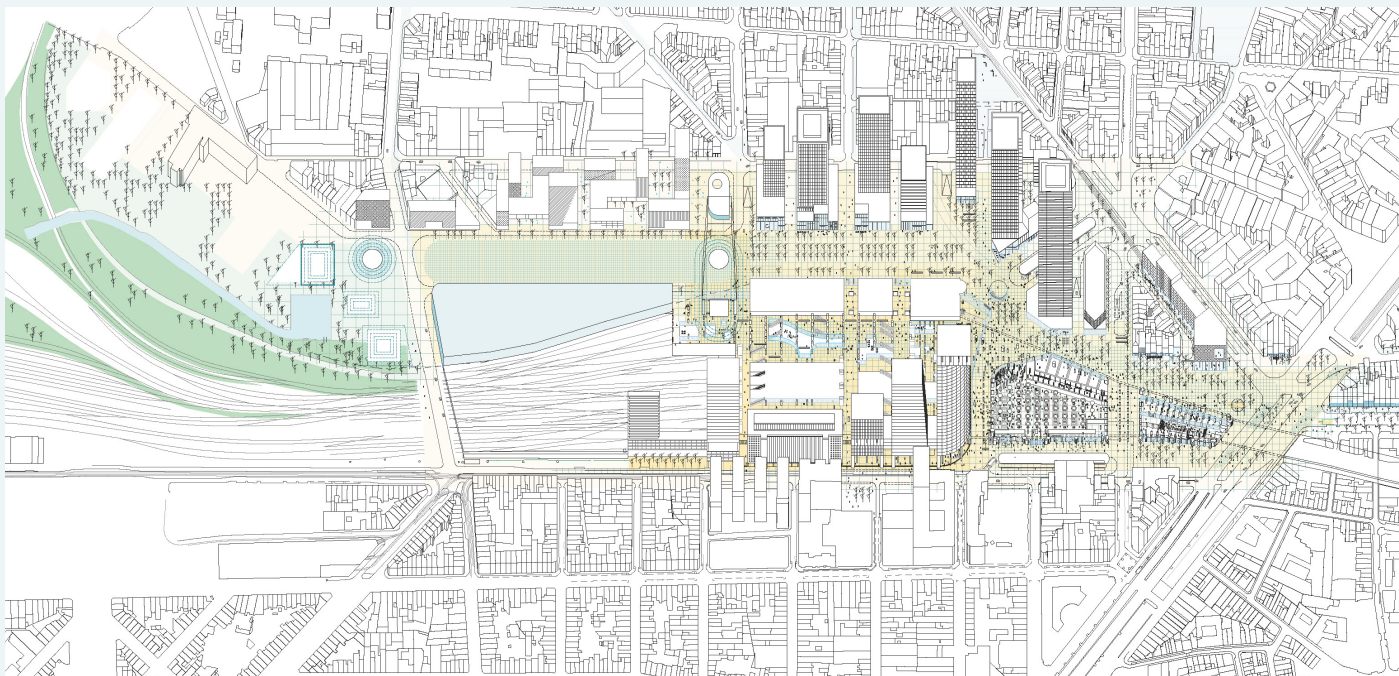
bâtiment Atrium. Un appel à candidature a été lancé en décembre 2017.

Entretemps, les quadrilatères sont vides et inutilisés depuis très longtemps. Ils demandent d'être réaffectés, même si ceci demande de gros investissements de sécurisation du faisceau ferré.

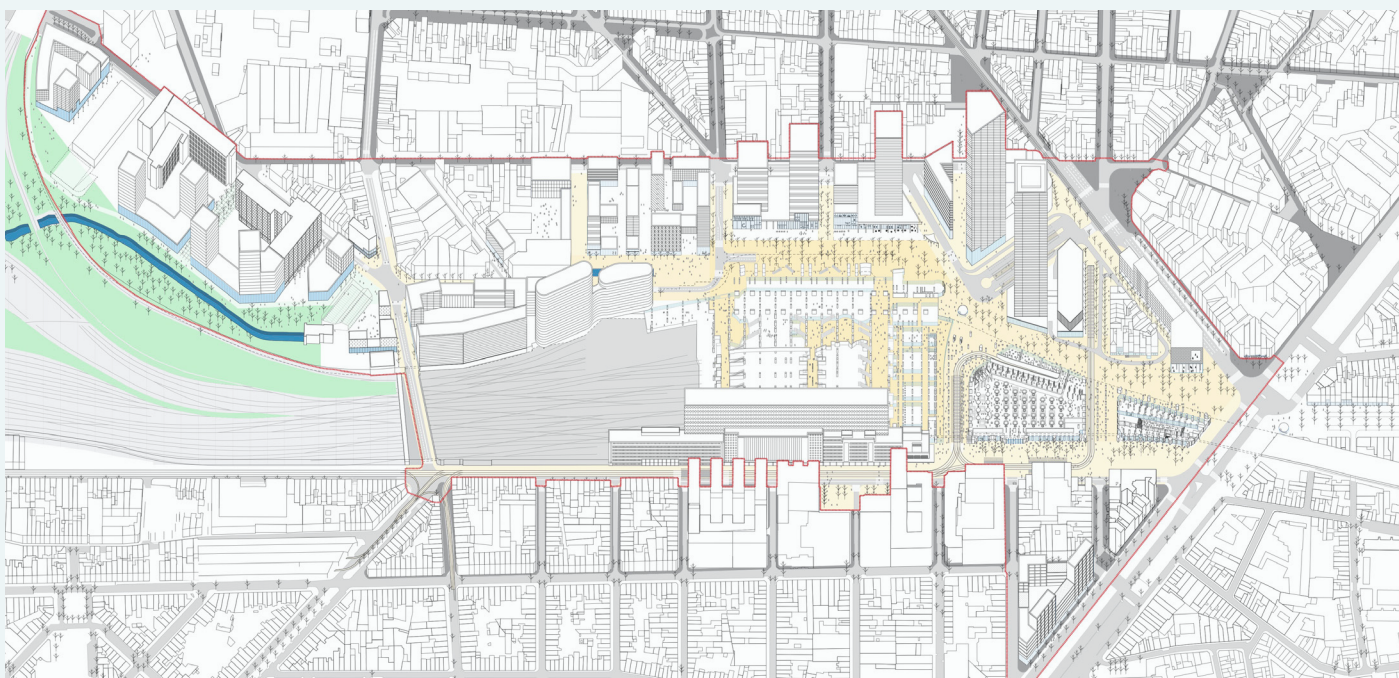
Infrabel occupe actuellement des bureaux en location dans des bâtiments propriétés de la SNCB, de l'îlot France-Bara. L'entreprise souhaite regrouper ses bureaux dans un seul bâtiment qu'elle réalisera sur un site dont elle est déjà propriétaire à la rue de France.

Dans ce cadre, perspective.brussels a été mandaté pour actualiser le Schéma directeur Midi. L'arrêté ministériel donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Quartier de la gare de Bruxelles-Midi » a été publié le 8 mai 2018. Les principes du Schéma directeur ont été traduits et la nouvelle dynamique de projet a été intégrée dans un PAD, tout en confirmant les objectifs du Gouvernement bruxellois pour ce quartier. Même si les mutations notables n'ont pas altérés les ambitions du Schéma directeur pour le quartier, un rééquilibrage et une redéfinition de certains principes spatiaux a été nécessaire. Le phasage envisagé par le Schéma directeur est également revu.

SCHEMA DIRECTEUR 2016



PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR 2019



“Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.”

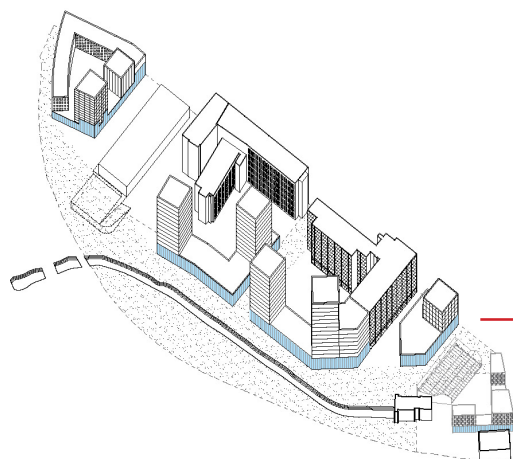
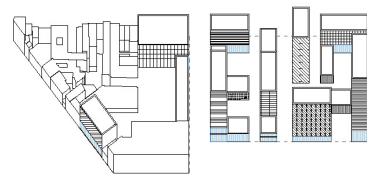
2. Évolutions et invariants du Schéma directeur

Changement de l'équilibre du Schéma Directeur

“Les illustrations représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif.

Ilot France Bara

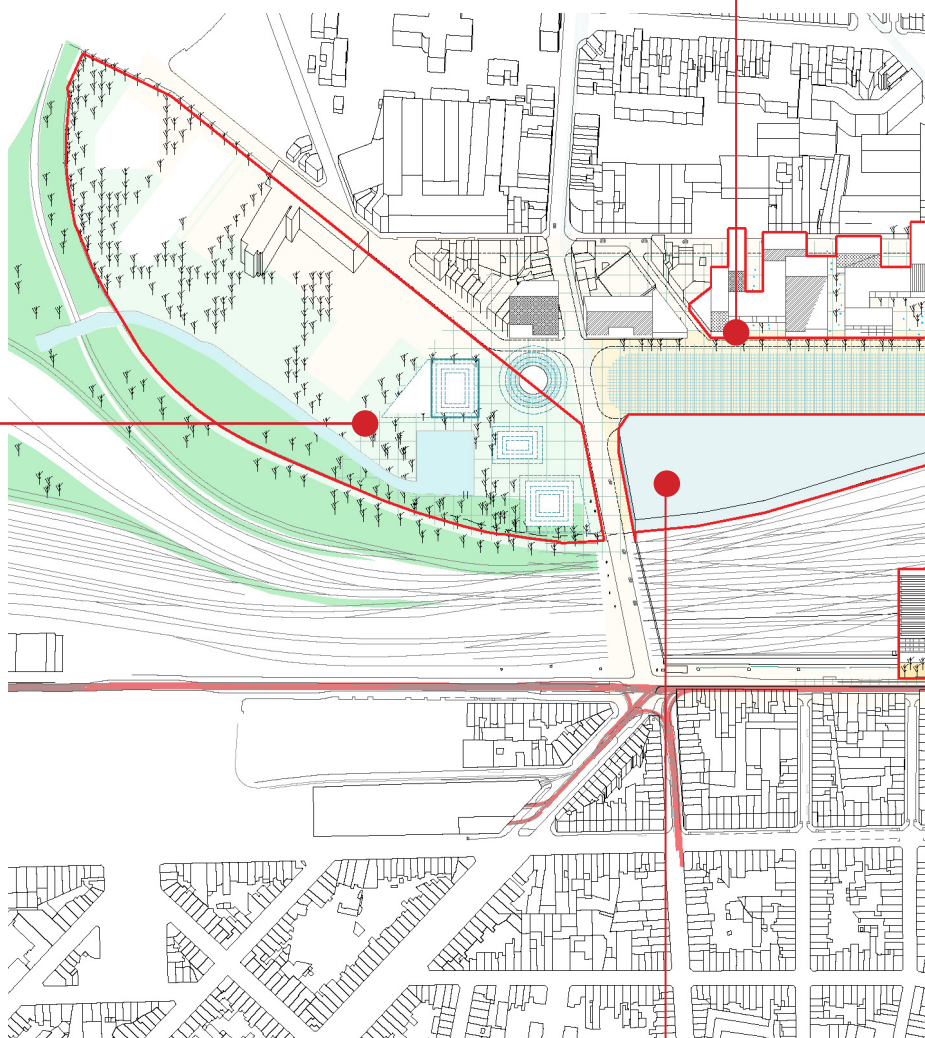
Vente du foncier SNCB,
restructuration de l'îlot



Ilot des deux Gares

Projet du promoteur Virix

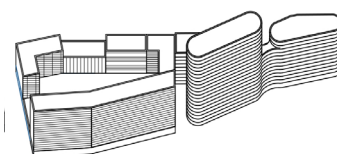
Projet de Infrabel de remplacement du
bâtiment technique rue des Vétérinaires



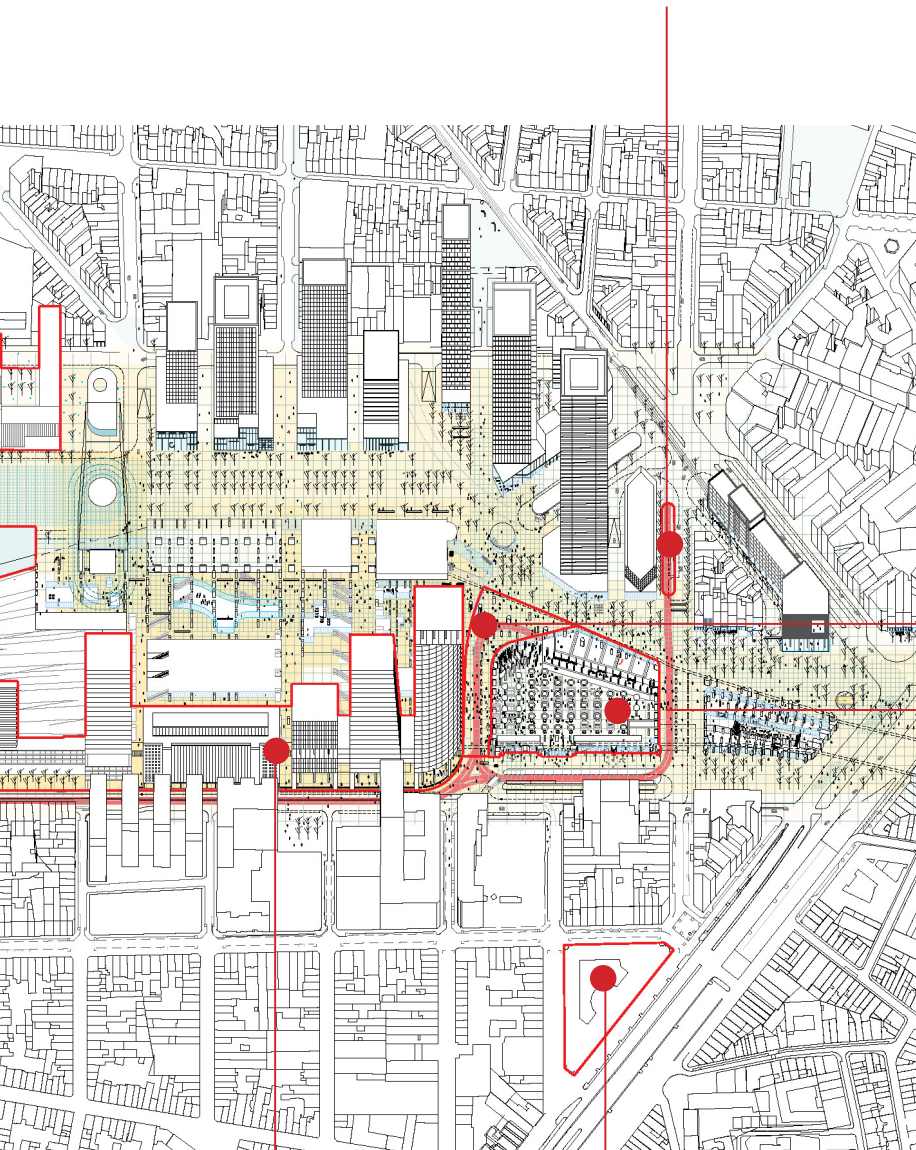
Ilot France Vétérinaire

Arrêt du projet de gare internationale

Vente du foncier SNCB,
restructuration de l'îlot



Terminus Tram 51
(dans une première temporalité)

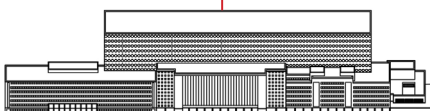
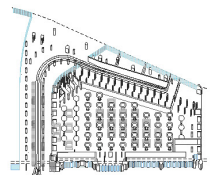


Rue Couverte

Grand Quadrilatère

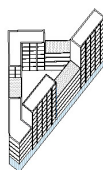
Amendement du projet constitution.

Maintient du tram en surface dans la rue Couverte



Tri-postal Fonsny

Projet de bureaux de la SNCB



Russie Mérode

Vente du foncier SNCB, restructuration de l'îlot

