

Gymkhana au Midi

La mise en vente des abords de la gare du Midi à la promotion immobilière et aux intérêts voraces de la SNCB déstructure le quartier depuis 20 ans. Schéma de développement, PPAS, Master Plan... pendant ce temps l'espace public se morfond. Petite balade dans un environnement désagrégé...

L'espace public dans le quartier Midi ressemble à un visage qui aurait subi trop d'opérations chirurgicales, et qui empire à chaque nouvelle intervention. Les grues sont passées et repassées sur le quartier depuis le premier Schéma de développement de 1991, qui voulait réparer le désastre urbain engendré par la Jonction Nord-Midi et envisageait une gare extravertie tournée vers les quartiers d'habitation anderlechtois, saint-gillois et vers le centre-ville. Alors qu'étaient promis de grands espaces publics, toute l'énergie et les investissements se sont rapidement tournés vers des opérations immobilières de bureaux, créant un effet « canyon » assorti de murs aveugles que le passant doit à présent arpenter sur plusieurs centaines de mètres du côté de l'avenue Fonsny. Caractérisé par leur mono-fonctionnalité, ces immeubles ont leur vie liée aux heures de fréquentation des bureaux, laissant des espaces morts-vivants après 19 heures. L'agence Atrium peine à attirer l'horeca sur ces espaces minéralisés parcourus par les fameuses valises à roulettes. On sent aujourd'hui des tentatives poussives pour recréer une vie urbaine artificielle par des aménagements censés compenser ce qui s'y était construit spontanément.

L'esplanade située le long de l'avenue Fonsny, censée être plantée d'arbres, est un vaste parking à ciel ouvert où se sont perdus quelques abribus. L'animation principale y est la circulation des voitures (à l'exception du marché du dimanche), face aux locaux vides de la SNCB et à l'entrée de trois tunnels peu engageants.

La place de Hollande, vaste espace public animé par des commerces aux rez-de-chaussée tels que les plans des années '90 l'annonçaient, s'est rétrécie sous le lobbying des promoteurs immobiliers, au fur et à mesure qu'étaient octroyées des dérogations permettant d'utiliser les rez-de-chaussée à des fonctions privées. Aujourd'hui

rebaptisée Marcel Broodthaers ¹, cette demi-place jamais ensoleillée, grignotée par les bureaux et traversée par la rue de Hollande, propose au chaland une cafétaria, une antenne de police et deux carrés de gazon clôturés pour empêcher les sans-abri de s'y poser. Quelques bancs ont pour rôle principal d'empêcher les voitures de passer. Prévue initialement pour marquer l'entrée de la gare du côté saint-gillois, cette place marque surtout l'entrée d'un couloir fermé. Signe révélateur, Beliris présente l'aménagement de cet espace sur son site dans la catégorie des travaux de circulation routière et de réaménagement de voirie et non pas comme l'aménagement d'un espace public.

Après avoir traversé la vaste galerie commerciale qui fait office de hall de gare, on arrive du côté anderlechtois. Face à nous, l'immeuble de bureaux sis sur l'ancien site Côte d'Or, qui accueille des administrations publiques, crée une véritable barrière avec la commune d'Anderlecht et le quartier de Cureghem. La place de France, rebaptisée Horta, est entourée de part et d'autre des trémies du parking Q-Park (2500 places). Et le passage, censé constituer initialement un accès vers les quartiers de Cureghem à travers une galerie commerçante restée vide pendant dix ans, a finalement été privatisé par un restaurant haut de gamme qui n'autorise le passage que durant ses heures d'ouverture, c'est-à-dire essentiellement du temps de midi et très occasionnellement en soirée. Assis sur un banc où il est impossible de rester plus de dix minutes tant la structure métallique fait mal aux fesses, on peut admirer un buste de Spaak, des voyageurs cherchant l'entrée de la gare ou l'étrange ballet des taxis en quête de clients et vice-versa au milieu d'un dépose-minute chaotique.

En poursuivant vers l'Esplanade de l'Europe (ancien parvis de la gare lorsqu'elle disposait d'une véritable entrée), vaste étendue grise où fouette le vent de la Tour du Midi, on se heurte à l'usage abusif et inventif de blocs de béton censés pallier les défauts d'un espace mal pensé : ils sont là pour protéger les arbres des camions circulant sur l'esplanade les jours du marché. Selon les heures de la journée, ceux qui se risquent à emprunter un passage piéton ou une piste cyclable se heurtent à un grillage métallique fermé au niveau du trottoir. L'œil attentif notera la différence d'entretien des murs qui bordent l'esplanade, la STIB et la SNCB ne se coordonnant ni sur le nettoyage ni sur la peinture. Quant aux bancs, aux toilettes publiques et aux poubelles miniatures, ils ne sont pas légion pour un lieu public connaissant une telle fréquentation : 125.000 usagers de la gare par jour, auxquels il faut ajouter les habitants et passants du quartier.

Un peu plus au nord, place Bara, tout est pensé en termes de flux. La moitié de l'espace est consacré à la circulation d'automobiles et de transports en commun s'évertuant à trouver leur chemin. Sa traversée d'une traite est un véritable défi et aucun arbre n'y a trouvé refuge. À nouveau, le précieux bloc de béton est là pour assurer la protection des piétons.

On cherche vainement un espace vert pour fuir cette agitation. À peine créé, le petit parc Grisar, installé sur l'ancienne cicatrice laissée par le tracé du métro, a été fermé pour des raisons de sécurité. Sa grille est perpétuellement cadenassée. Et les deux autres espaces verts prévus dans le cadre du Plan régional de développement de 2002 sont passés à la trappe : celui de l'îlot Memling a été remplacé par un projet immobilier privé de logements et celui des Vétérinaires est devenu un espace vert réservé aux lofteurs autorisés à passer les portiques sécurisés de l'îlot.

Les rêves d'Euro Immo Star

Euro Immo Star, sous-filiale de la SNCB chargée de piloter les projets de développement urbain pour la gare et ses abords, ne manque pas d'imagination pour « améliorer » l'espace public qui entoure la gare. Une imagination shootée aux esquisses sur papier glacé des gares des nouvelles métropoles devant asseoir une réputation sur l'échiquier international. Que leurs rêves ne cadrent pas avec ceux des habitants n'effleure pas ces ingénieurs. Outre le projet de 250.000 m² de bureaux, en partie sous forme de V, et de trois tours de logements perchées à 228 mètres, Euro Immo Star souhaite à très court terme réaménager les quadrilatères (espaces vides sous les voies surélevées) situés entre la gare et la Petite Ceinture et plus connus des Bruxellois sous le qualificatif de « tunnels puants »² : il s'agirait de les transformer en galerie commerciale³ menant directement les touristes vers le centre-ville. Euro Immo Star propose la création d'un long couloir vitré longeant l'esplanade, empiétant sur la moitié de celle-ci en privatisant cet espace public et en réduisant l'emprise du marché. De quoi s'assurer que deux mondes ne se rencontreront jamais : d'un côté, les navetteurs pressés d'atteindre leurs lieux d'activité, de l'autre, les habitants du quartier. Autant dire que ce projet ne fait pas le bonheur des autorités anderlechtoises qui aimeraient capter un peu de ces flux aux poches garnies.

Euro Immo Star a également de grands projets d'infrastructures routières pour « résoudre » les problèmes de mobilité du côté Bara. La filiale prévoit rien moins que la création d'un nouveau tunnel voiture sous la rue Bara et la création d'un nouveau parking de dissuasion de 4500 à 5000 places sous le Bloc II (ancien îlot Côte d'Or). Des parkings de dissuasion dont on saisit immédiatement l'utilité : abandonner sa voiture au Midi, pour prendre le tram jusqu'à la Bourse, quel exploit ! Quant à la réserve de capacité du parking souterrain actuel, le Q-Park (2500 places), Euro Immo Star préfère

la passer sous silence. Et si d'aventure le tunnel s'avérait impossible à réaliser (le sous-sol à cet endroit est déjà bien troué), Euro Immo Star a une solution de rechange : une autoroute 2x2 bandes, de quoi briser la barrière entre la gare et Cureghem, ravir les piétons et les habitants du quartier. Il va sans dire qu'une grande partie de ces aménagements serait financée par de l'argent public, via Beliris qui n'en est pas à son premier réaménagement des espaces publics dans le quartier... et sans doute pas à son dernier.

- Claire Scohier & Gwenaël Breës