



**Avis d'Inter-Environnement Bruxelles**  
**Enquête publique sur le projet de siège SNCB**  
**dans l'ancien Centre de Tri Postal**  
**Demande de permis 13/PFD/1767673**  
**14/12/2021**

Le projet concerne la rénovation et reconversion du site actuellement inexploité sis au numéro 47-49 de l'avenue Fonsny à Saint-Gilles, pour y implanter le futur siège de la SNCB.

**1. Sur la finalité et la chronologie du projet**

Rappelons que le projet s'inscrit dans le vaste périmètre du futur PAD Midi, lequel est destiné à fixer notamment des affectations en termes de m<sup>2</sup> de bureaux, logements, commerces et autres équipements, ainsi que des gabarits minimaux et/ou maximaux. Ce PAD a été mis à l'enquête récemment, juste avant la présente enquête. Même si IEB n'est pas favorable au projet de PAD Midi, une bonne gouvernance et une hiérarchie cohérente de la planification urbaine voudrait que le PAD Midi soit préalablement adopté dans la mesure où il vise (en principe) à dresser les lignes directrices d'aménagement en élaborant une stratégie globale. Avoir quasi simultanément la mise à l'enquête du PAD et celle du présent PU interroge sur la cohérence de la vision d'ensemble et ce d'autant plus que la présente demande de PU est la pièce maîtresse d'un ensemble immobilier touchant à au moins 4 îlots du projet de PAD (Tri Postal, Atrium Midi, Delta et France-Bara), lesquels représentent ensemble près de 200.000 m<sup>2</sup>. Alors que le débat est en cours sur la pertinence qu'il y a ou non à remplacer l'essentiel des superficies existantes de bureaux de la SNCB par des nouvelles superficies de logements (supposant un important processus de démolition-reconstruction), la présente demande impose la construction supplémentaire de 30.000 m<sup>2</sup> de bureaux. Cet imbroglio chronologique a pour conséquence cette incohérence relevée par le comité d'accompagnement : « *il faut étudier comment le projet peut conditionner le PAD en limitant certains choix par exemple. (...) Il faut suivre le même raisonnement que pour le PAD, c'est-à-dire déterminer en comment le présent projet conditionne les modifications possibles du boulevard Fonsny.* » (voir PV du comité d'accompagnement du 18 mars 2021). Nous verrons plus loin dans cette note que les questions de mobilité, notamment les questions de livraison et de stationnement, ne trouvent pas, dans le flou actuel, de solutions réalistes pour répondre aux exigences du présent projet.

Si la décision de la SNCB de regrouper ses bureaux av. Fonsny et de rénover l'ancien Centre de Tri Postal n'est pas dénuée d'intérêt, la manière de penser cette réorganisation répond visiblement plus

à une volonté d'optimisation immobilière qu'à une nécessité absolue liée à l'organisation du travail. En regroupant ses activités, la SNCB souhaite libérer du foncier en le cédant à des promoteurs privés qui chercheront avant tout à les rentabiliser. L'opération génère donc une perte très conséquente de foncier semi-public sans qu'il y ait pu avoir un débat public sur ce jeu immobilier puisqu'au moment de la mise à l'enquête du PAD les accords étaient déjà signés entre la SNCB et le consortium privé.

Le présent projet succède à une première demande de permis déjà soumise à l'enquête publique concernant un projet d'hôtel destiné à prendre place dans le même bâtiment. Les deux projets, l'hôtel et le futur siège SNCB sont développés par le même consortium de promoteurs. Certes, comme le montre le schéma ci-dessous, il y a une légère différence entre les demandeurs de permis pour l'hôtel et ceux du siège.

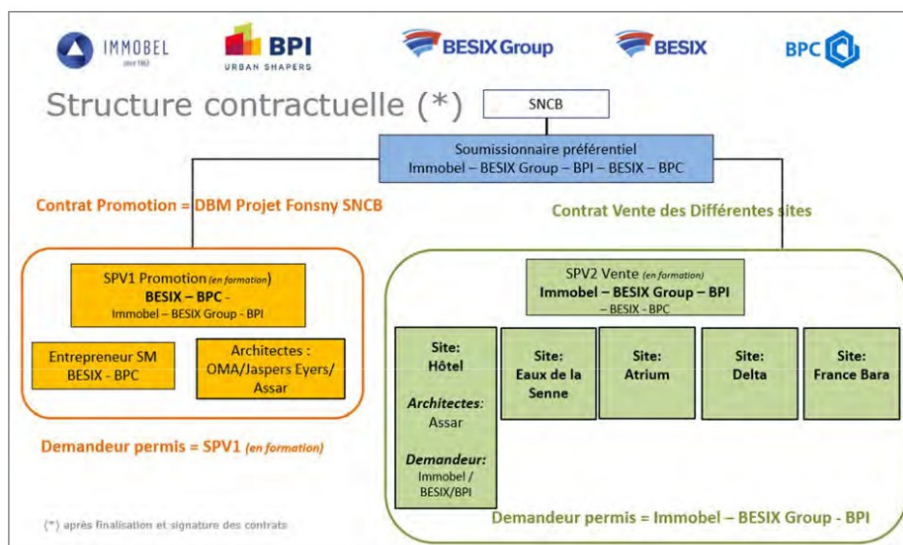


Figure 1 : Organigramme de la structure contractuelle (source : SPV1)

Effectivement BPC n'est pas présent dans la demande de PU pour l'hôtel et bien pour celle du siège. Néanmoins, signalons que BPC fait partie du groupe CFE depuis 2004, lui-même détenu à 62,06 % par Ackermans & van Haaren et que BPI présent dans les deux demandes fait partie du groupe CFE. (voir le schéma d'Aline). Au vu de ceci, nous percevons mal le pourquoi de l'introduction de deux demandes séparées d'autant qu'à l'heure actuelle, la SNCB est encore propriétaire de l'ensemble du bien même si le PU est introduit par le consortium constitué de BESIX GROUP, SA – IMMOBEL SA – BPI, REAL ESTATE SA – BESIX, SA – BPC SA.

Ce saucissonnage se comprend également mal par rapport à l'unité architecturale du bâtiment relevé pourtant par la note explicative du projet : si les deux programmes de rénovation des bâtiments sont dissociés, « les trois bâtiments forment néanmoins un ensemble visuellement cohérent par leur matérialité, ce qui autorise une approche de restauration globale. ». La note ajoute qu'« ils visent néanmoins une rénovation des façades coordonnée pour conserver une apparence d'unité les lieux ». En réalité, le saucissonnage présenté a pour conséquence de couper en deux le bâtiment 49, ancien bureau des contributions, à l'endroit d'un joint de dilatation – ce qui permet techniquement de scinder les bâtiments mais il y aura bien une rupture dans l'unicité d'ensemble des façades de l'immeuble puisque la rehausse présentée par les demandeurs se prolonge jusqu'au-dessus du bâtiment actuel sis au n° 49. Par ailleurs, la coupure scinde la parcelle cadastrale 435/02C2.



Figure 9 : Parcelles cadastrales (source : BruGIS)

En ce sens, il est regrettable que ces projets qui concernent structurellement et cadastralement le même ensemble et les mêmes demandeurs ne fassent pas l'objet de la même demande de permis. Cela nuit à une vision d'ensemble du projet au sein d'un même bâtiment historique et restreint la possibilité des alternatives à envisager pour un projet de réaffectation équilibré du bâtiment dans son environnement (voir plus loin). Ce point est souligné par le comité d'accompagnement qui relève que le permis en cours de délivrance pour transformer une partie du n° 49 en hôtel « *a un effet sur la faisabilité du projet* ».

Le manque de vision d'ensemble lié tant à l'inconnue de la version finale du PAD Midi qu'au fait d'introduire des demandes séparées pour une même entité architecturale est d'autant plus regrettable que le contexte et les besoins urbains ont pas mal évolué suite à la pandémie de Covid-19, intervenue ultérieurement à la conception du projet par la SNCB. On pourra sans doute globalement en déduire : un besoin diminué de bureau, de commerce et d'hôtel.

## 2. Sur la méthode

L'étude d'incidences nous semble défailante malgré ses 500 pages. D'ailleurs, la déclaration de clôture de l'EI pointe une série d'éléments qui lui paraissent problématiques et sur lesquels nous reviendrons dans le cadre de la présente note :

- les incidences du trafic logistique du projet sur l'avenue Fonsny, en particulier le trafic lié à la salle de courrier.
- le manque de places pour les visiteurs et la nécessité pour ceux-ci de trouver des places dans les parkings payants dans le voisinage ou d'utiliser les transports en commun.
- le choix architectural du grand volume contemporain (coupure entre le territoire d'Anderlecht et le territoire de Saint-Gilles)

- les mesures à prendre pour la protection des chauves-souris et la nécessité d'une dérogation à l'ordonnance Nature avant le début du chantier.

On regrettera au vu la dimension patrimoniale du projet que la CRMS n'ait pas été associée au comité d'accompagnement, ni au titre de membre ni au titre d'expert consulté.

L'air géographique (p.100 de l'EI) n'est pas définie précisément, il n'y a même pas de carte et de périmètre. Une fois de plus, la zone de Biestebroek n'est pas englobée dans l'air analysée. Il faut lire les PV du comité d'accompagnement pour retrouver une vague définition des aires géographiques à prendre en considération.

Les énoncés du chargé d'étude sont souvent partiels et essentiellement appuyés sur les arguments de valorisation du projet avancés par les demandeurs dans leur note explicative. Par exemple, concernant sur l'impact paysager du projet, le chargé d'étude exprime des jugements peu objectifs : *« Le caractère résolument contemporain du nouveau bâtiment, immeuble aux façades vitrées, à la fois monolithe, sobre et élégant dans ses proportions, auquel les fenêtres circulaires aménagées dans le verre sérigraphié donnent immédiatement un caractère reconnaissable »* ou encore *« Le projet donne une indubitable visibilité à la gare du Midi et lui offre un caractère contemporain. Plus encore, il lui redonne une existence dans le paysage urbain. »* (EI p. 129). Le rôle du chargé d'étude n'est pas de s'enthousiasmer sur le projet mais d'analyser son impact environnemental.

S'il y a bien plusieurs alternatives analysées conformément au cahier des charges, celles-ci sont peu creusées et les conclusions de l'EI sont systématiquement en faveur du projet de base faisant preuve d'un choix a priori. Signalons d'ailleurs que n'est annexé à l'EI qu'un cahier des charges type et non un cahier des charges définissant les exigences de l'EI en fonction des singularités du projet. Le tableau comparatif des différents impacts des alternatives (p. 326) ne correspond pas à la conclusion finale du chargé d'étude. En effet, ce dernier conclut que le projet constitue le scénario à privilégier en ce qui concerne le microclimat alors qu'une lecture objective du tableau mène à privilégier l'alternative 0+. Par ailleurs, le tableau n'analyse pas l'alternative fonctionnelle.

Les effets cumulatifs des différents projets en cours dans la zone ne sont pas analysés qu'il s'agisse du projet d'hôtel pour lequel l'enquête publique a déjà eu lieu, du projet Victor ayant déjà fait l'objet de plusieurs demandes de permis ou des développements conséquents sur le territoire de Biestebroek situés à 2 km du Centre de Tri Postal.

#### **4. Concernant les gabarits du projet et le patrimoine**

Le projet envisage d'adjoindre aux bâtiments existants une extension en profondeur avec une surélévation doublant pratiquement les hauteurs actuelles, créant un bloc de 60,5 m de hauteur sur une longueur de +/- 236 m. Les demandeurs justifient ces extensions de gabarit de la façon suivante : aujourd'hui la SNCB et HR Rail occupent une superficie brute de bureau dans le quartier d'environ 132.000 m<sup>2</sup>. La SNCB souhaite regrouper tous ses bureaux et fonctions connexes dans un seul bâtiment et dit avoir besoin d'une superficie brute de 71.813 m<sup>2</sup> (elle réduit ainsi la surface occupée de près de la moitié, ce qui est une bonne chose). Mais le bâtiment prévu pour l'accueillir n'offre actuellement qu'une superficie de plancher totale brut de 41.528 m<sup>2</sup>, si on retire les superficies liées à l'hôtel. Pour combler ce déficit de surfaces, elle doit adjoindre +/- 30.000 m<sup>2</sup>,

Or, plutôt qu'une surhausse de cette ampleur, ce déficit pourrait déjà être partiellement comblé par l'adjonction au projet de l'ensemble du bâtiment au 49, av. Fonsny. Lors de l'enquête publique sur le projet d'hôtel, la Commune de St-Gilles, Midi Moins Une! et IEB préconisaient d'intégrer les 8.412 m<sup>2</sup> de ce bâtiment pour les adjoindre au siège de la SNCB et réduire ainsi le déficit de surfaces désirées par la SNCB. Voir notre argumentaire ci-dessus contre la scission des demandes de permis qui a pour conséquence d'éjecter d'emblée une alternative réaliste.

Par ailleurs, la demande porte sur 62.346 m<sup>2</sup> de bureaux, 8.723 m<sup>2</sup> d'équipement et 744 m<sup>2</sup> de commerces. Mais la lecture du dossier permet de constater qu'en réalité 36.000 m<sup>2</sup> sont consacrés à des lieux de formation, un restaurant, des salles de conférence, une salle de fitness, différents espaces techniques et logistiques. Il est vrai qu'à l'heure actuelle, la SNCB ne dispose pas de salle de conférence de grande taille et loue des salles à d'autres prestataires, telles que The Egg, l'hôtel Pullman ou encore le Train World pour des événements de grande capacité. La SNCB ne dispose pas non plus d'auditoire et les loue également en cas de besoin. Il est donc logique qu'elle cherche une alternative. Néanmoins, la SNCB peut très bien conserver sa présence historique dans le quartier où elle dispose d'un foncier important et identifier sa réorganisation en fonction des espaces offerts par le Centre de Tri Postal et une partie de ses bureaux en activité sans qu'il y ait nécessité de construire de nouveaux immeubles plus hauts. C'est là tout l'intérêt d'analyser différentes alternatives combinant le réinvestissement du Centre de Tri Postal, un éventuel accroissement de ses superficies (de préférence en largeur plutôt qu'en hauteur) et la préservation d'autres espaces existants en fonction de l'adéquation des fonctions voulues.

Or le projet de base constitue un parti-pris sur le *deal* entre la SNCB et le consortium immobilier et toute l'EI semble vouloir démontrer qu'il n'y a pas d'autre alternative et que la seule solution consiste à regrouper en un seul bâtiment l'ensemble des bureaux de la SNCB et HR Rail à front de l'av. Fonsny, avec une surélévation très importante des immeubles historiques existants. Dès lors ce projet spéculé sur la possibilité d'obtenir une dérogation importante au RRU sur les hauteurs admissibles, (vu l'absence de PAD susceptible d'autoriser de telles dérogations).

En effet, l'étude s'exprime ainsi : « *Le nouveau volume s'inscrit dans le paysage urbain existant. Le projet respecte l'histoire et le caractère du site, et apporte un nouveau volume d'échelle et de direction en harmonie avec le réseau ferroviaire. Le bâtiment n'engendre aucune nuisance significative sur le quartier environnant.(...) Le retrait du nouveau volume par rapport à l'alignement des façades est de nature à réduire la perception de sa hauteur depuis l'avenue Fonsny. En effet, comme le bâtiment 48, sur lequel le nouveau volume vient se poser, présente une hauteur de 38 m, le nouveau volume sera à peine visible à son pied.* » C'est oublier que le bâtiment devient bien plus visible dès qu'on s'éloigne de quelques dizaines de mètres. La surélévation devient très visible et bouche fortement les vues vers le ciel notamment dans les perspectives des rues de Hollande et de Suède.



Figure 108 : Périmètre rapproché – Vues n° 9 (rue de Hollande / rue Emile Féron) et n°10 (rue de Suède / rue Emile Féron)

L'étude d'incidences (p. 137) minimise l'impact sur les habitants en considérant qu' : « *aucune habitation n'est impactée de façon directe en termes de vue : voir le projet suppose en effet de franchir le pas de sa porte ou de passer la tête par la fenêtre, et de regarder en direction de l'avenue Fonsny.* ». L'étude d'incidences admet néanmoins en p. 152 que : « *Dans un périmètre rapproché, c'est depuis les rues de Suède et de Hollande, perpendiculaires à l'avenue Fonsny, que les perspectives sont les plus impactées. Le nouveau volume augmente en effet significativement la hauteur du front bâti, et réduit pour les habitants les perspectives vers le ciel d'Anderlecht (déjà limitées par les bâtiments existants). Des immeubles de logement sont également présents à l'angle de la rue Joseph Claes et de l'avenue Fonsny. La vue pour les riverains concernés sera également plus significativement impactée par le nouveau volume.* »

Le quartier Midi est l'un des plus denses de Bruxelles et souffre d'un déficit d'espaces verts et d'espaces publics ouverts. Beaucoup d'habitants ne bénéficient pas d'espaces extérieurs privatifs. Dès lors, les seuls espaces dégagés extérieurs qui restent sont les vues vers le ciel et l'horizon. Dans un environnement urbain aussi dense, le sentiment d'écrasement dû à l'ajout d'une construction

haute amplifera d'autant plus le sentiment d'enfermement et de manque d'espace que peuvent ressentir les habitants en sortant dans leurs rues.



Figure 112 : Périmètre rapproché – Vue n° 17 : boulevard du Midi / rue Haute (II)

Cette photo est trompeuse par la transparence et la blancheur donnée au projet qui se fond dans le paysage et induit cette phrase à p. 145 du rapport : *« Le projet apparaît dans toute son horizontalité, marqueur unique par sa taille dans le paysage urbain. Soulignant le fond de la vallée, il émerge avec sobriété au regard du bâti environnant. Sa façade vitrée joue un effet miroir à l'égard des bâtiments qui lui font face. »*

Il est probable que la réalité visuelle soit plus proche de ceci :



Figure 112 : Périmètre rapproché – Vue n° 17 : boulevard du Midi / rue Haute (II)

La question des ombres portées liées aux gabarits du projet de base nous semble insuffisamment analysée. Selon l’EI, il n’y aurait pas d’impact sur l’av. Fonsny et ses habitations. Or la lecture du RIE du PAD Midi mentionne que : « *le masque d’ombrage créé par les nouveaux bâtiments du Tri Postal atteint les bâtiments existants de la rue Fonsny à partir de 17h puis s’étend jusqu’à la fin de la journée sur ceux-ci.* ». Il y aurait « *une légère dégradation des conditions d’ensoleillement par la construction de l’îlot Fonsny (entre 20% et 40% d’accès à la lumière en moyenne).* » Cette différence entre les deux études s’explique par le fait que l’EI du présent projet n’analyse les ombres portées du bâtiment que pour 9h, 12h et 15h, alors que c’est en fin de journée que les ombres sont les plus nuisibles pour les quartiers habités. Le bureau d’étude Aries avait conclu dans le volet Ombrage sur le PAD Midi (p. 23) : « *Il est toutefois recommandé de ne pas augmenter la hauteur actuelle du bâtiment tri-postal afin de limiter l’ombrage sur la rue Fonsny.* »

Par ailleurs, l’étude considère qu’ : « *aujourd’hui peu perceptible dans le paysage urbain, le projet rendra la gare de Bruxelles-Midi visible dans la ville. La restauration des bâtiments conjuguée à l’adjonction du nouveau volume aidera certainement à valoriser l’image de cette porte d’entrée de Bruxelles auprès des différents publics qui la fréquentent (local, régional, national et international).* » (EI p. 119). Il est, selon nous, contradictoire de dire que l’impact visuel du projet est minime tout en considérant par ailleurs qu’il permet de constituer un signal comme porte d’entrée, laquelle est déjà visible grâce à la tour du Midi. Le problème actuel est plus d’identifier l’entrée de la gare, ce qui ne sera pas solutionné par une barre horizontale de 236 m.

Rappelons que l’étude réalisée à la demande de la Région sur les immeubles tours, considérait d’une manière générale, qu’en termes d’impact paysager, il n’était pas recommandé de construire en hauteur en fond de vallée. En effet, l’intérêt éventuel d’un bâtiment haut comme « signal urbain » est annulé par une implantation encaissée. Ces immeubles hauts en fond de vallée ne font que mettre des barrières aux vues d’un versant de la vallée vers celui d’en face, détériorant l’appréhension de la topographie de la ville.

La barre de 236 m et de 60 m de haut créera enfin un effet canyon susceptible de contribuer à la mauvaise qualité de l'air.

Le choix a priori de la nécessité d'augmenter les gabarits en passant de 30 à 38 m de hauteur (actuelle) à 60,5 m sur la longueur totale du projet induit de demander une dérogation à l'article 8 du Titre Ier du RRU qui détermine le cadre réglementaire déterminant la hauteur admissible de projets isolés.

D'après cette analyse, la moyenne des hauteurs des constructions sur les terrains qui entourent le terrain considéré est de 50,69 m et la demande de dérogation serait minime (près de 10 m tout de même). Toutefois, au regard du § 1 de l'art. 8, Section 2 du RRU, la hauteur des constructions ne doit pas dépasser « *la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré (...)* ». Or, une moyenne – à ne pas confondre avec une médiane – doit se calculer en additionnant les hauteurs de chaque construction. Or le demandeur ne prend en compte que le « *point haut* » de certains îlots/constructions. C'est notamment le cas de l'îlot 7 dont n'est pris en compte que la hauteur de la Tour du Midi mais pas des parties basses de son socle. Ce calcul tire à la hausse le calcul de la moyenne et ne correspond pas aux prescriptions du RRU qui ne parle pas de la moyenne de la hauteur maximale des constructions. En outre, peut-on admettre que la Tour du Midi est une « *construction[s] sise[s] sur les terrains qui entourent le terrain considéré* ». ? D'autres constructions entourent le projet, en sont plus proches, nettement plus basses et ne sont pas prises en compte, tels les Quadrilatères.



bâtiment îlot 7 (Tour Midi)  
bâtiment îlot 8(Gare SNCB)  
**Moyenne des hauteurs des 8 îlots**

Rappelons que dans son avis sur le PAD Midi, la CRMS a demandé, pour garantir la conservation de ce patrimoine sur le long terme, que le volet réglementaire soit adapté et confirme l'étendue de la conservation à l'ensemble des immeubles Fonsny (avec des gabarits inchangés). On notera, par

ailleurs, que les façades arrières des 47 et 49 seront démolies, ainsi que de nombreux éléments internes dont il est difficile d'évaluer la valeur faute d'un inventaire extensif.

Enfin, à l'instar du comité d'accompagnement en sa séance du 18 mars 2021, nous nous inquiétons « *des incidences indirectes (via le incidences sur le sol, les vibration etc) sur la stabilité du patrimoine existant.* » Etrangement l'EI n'analyse pas l'impact de la surélévation sur celui-ci alors qu'elle analyse l'impact des toitures vertes sur cette stabilité : « *aucune intervention dans le sol ne semble nécessaire, à l'exception d'un renfort éventuel des fondations pour permettre une charge plus importante, notamment au niveau d'éventuelles toitures vertes* » (EI, p. 401). On peut d'autant plus se poser la question que, dans le cadre du projet d'hôtel, le demandeur a fait le choix de ne pas installer de citerne de récupération d'eau de pluie en toiture pour des raisons de risques en termes de stabilité du bâtiment : « *la stabilité de la toiture est incertaine et le poids d'une citerne pourrait menacer sa structure* ».

## 5. Concernant l'impact sur la mobilité

Le quartier de la Gare du Midi, bien qu'excessivement bien desservi en transport public, fait partie des zones du territoire bruxellois les plus congestionnées. Une situation qui ne s'améliorera pas avec la réalisation du programme du Plan d'Aménagement Directeur Midi qui entraînera une hausse des déplacements automobiles. On peut certes supposer que le présent projet, puisqu'il vise à rassembler des fonctions existantes en un seul lieu et non à en créer de nouvelles, n'aura qu'un impact limité sur la congestion, avec au pire, un statu quo par rapport à la situation existante.

Cette supposition doit cependant être infirmée ou confirmée par l'étude d'incidences. Or l'étude réalisée dans le cadre de cette demande de permis n'est pas satisfaisante.

L'air géographique se base sur celle conseillée par le comité d'accompagnement, une aire délimitée par la rue Emile Feron, la rue Théodore Verhaegen, la rue des Vétérinaires, le boulevard de la Révision, la rue de Fiennes, le bd Jamart, le boulevard du Midi jusqu'à Porte de Hal. S'agissant d'un quartier de porte d'entrée de ville connecté au Ring via la rue des Deux Gares et le bd de l'Industrie, toute étude de mobilité sur cette entité devrait englober ces dernières voiries précitées. Par ailleurs, l'étude noie le lecteur sous des chiffres, parfois contradictoires, rendant complexe une appréhension valable des incidences du projet sur l'environnement. En effet, le bureau d'étude s'attarde bien davantage sur la récolte d'informations existantes et sur la comparaison entre ces différentes données que sur une utilisation de celles-ci à des fins prospectives.

Ainsi, en ce qui concerne les parts modales de déplacements, l'étude se révèle imprécise en ce qu'elle ne tranche pas clairement entre les valeurs moyennes (obtenues en croisant les données des plans de déplacement d'entreprise de la Région et des données internes de la SNCB qui ne sont plus d'actualité, car elles datent de 2017) et les valeurs visées par le nouveau plan d'entreprise de la SNCB. De plus, l'ensemble des données intègre les travailleurs d'Infrabel (qui ne sont pas concernés par le présent projet).

Alors que les premières données de part modale équivalent à 300 déplacements-voiture aux heures de pointe (part modale moyenne en voiture : 11,6%), les deuxièmes données équivalent à 200 déplacements-voiture aux heures de pointe (part modale voiture visée par la SNCB = 5,79%). Ce dernier chiffre se base sur un nouveau plan de déplacement de la SNCB (p.203, étude d'incidences)

sans que l'on sache s'il s'agit d'objectifs déjà atteints, devant être atteints à court, moyen ou long terme.

En page 208, l'étude précise : « (...) on peut estimer que l'impact des activités de bureaux sur la circulation locale sera de l'ordre de 300 à 310 véhicules particuliers à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir, soit une moyenne de 2 à 3 véhicules par minute, principalement localisés au niveau du parking de l'îlot France-Bara ». L'étude n'offre toutefois pas plus de précisions en ce qui concerne les flux engendrés par le projet et leur localisation. Aucune carte comparant la situation existante et la situation projetée n'est fournie... L'étude effectue une comparaison entre la situation existante et projetée en matière d'offre et de demande de parking mais pas en matière d'impact de circulation sur les voiries (pourtant déjà saturées) situées dans le périmètre proche du projet.

Comment raisonnablement se faire une idée des impacts du projet sur la circulation automobile si les parts modales retenues varient du simple au double et que les flux de circulation sur les voiries ne sont pas étudiés finement et clairement localisés ?

Quoi qu'il en soit, le principal problème du projet au regard de la mobilité concerne sa non-adéquation avec le projet de PAD Midi. En tant que pièce centrale du futur Plan d'Aménagement Directeur, il est incompréhensible que la présente demande de permis soit mise à l'enquête publique alors que celui-ci est toujours en cours d'élaboration. En résulte, une non prise en compte des dernières orientations prises par la Région dans le présent projet ainsi que dans l'étude d'incidences qui l'accompagne. En effet, il n'est à aucun moment pris en considération la volonté régionale de déplacer le site propre de l'avenue Fonsny vers le bâtiment du Tri Postal. Or, le projet prévoit une entrée carrossable pour les livraisons au numéro 47, avec 36 camions par jour, soit 1 toutes les 20 minutes entre 06h00 et 18h00. Ainsi qu'un accès carrossable pour rejoindre le parking de 40 places au sous-sol dans le bâtiment numéro 48.

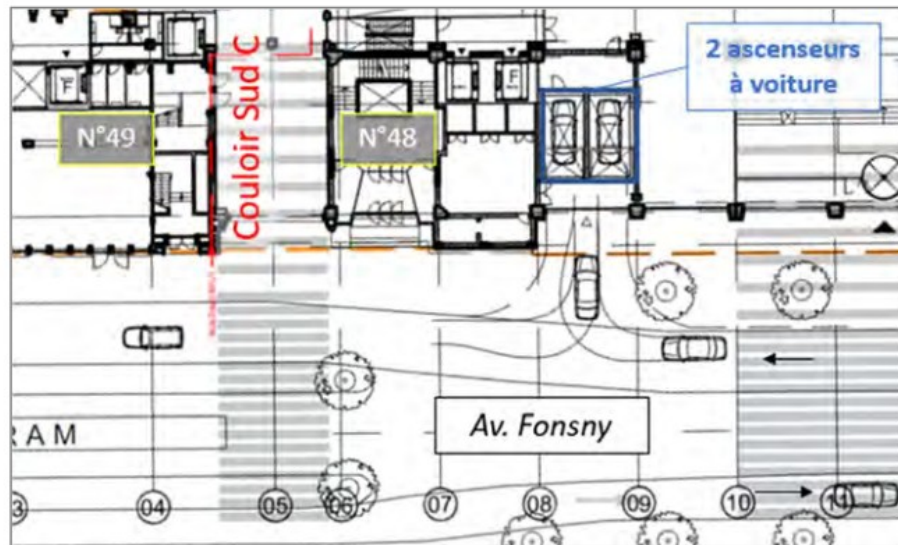


Figure 47 : Localisation des ascenseurs à voiture (source : Architectes)



Figure 48 : Localisation du futur accès carrossable (source : Google Street View)

Les ascenseurs à voitures vont créer un temps d'attente pour accéder au parking si des véhicules occupent déjà l'ascenseur au moment où d'autres arrivent. Or, dans la mesure où l'avenue ne compte qu'une bande de circulation en direction de Forest, et ne devrait en conserver qu'une dans le cadre de son réaménagement futur, toute attente en voirie pourrait être de nature à générer des encombrements.

Au regard de la situation existante, l'étude d'incidences reconnaît qu'il s'agit déjà d'un problème, car les camions et les voitures devront traverser une piste cyclable ainsi que le trottoir, ce qui est de nature à mettre en danger les piétons et les cyclistes. De plus, à terme, le programme du PAD devrait entraîner une explosion des déplacements vélo et de la marche dans toute la zone du midi, ce qui, en soit, suffit à rendre ces accès carrossables non acceptables.

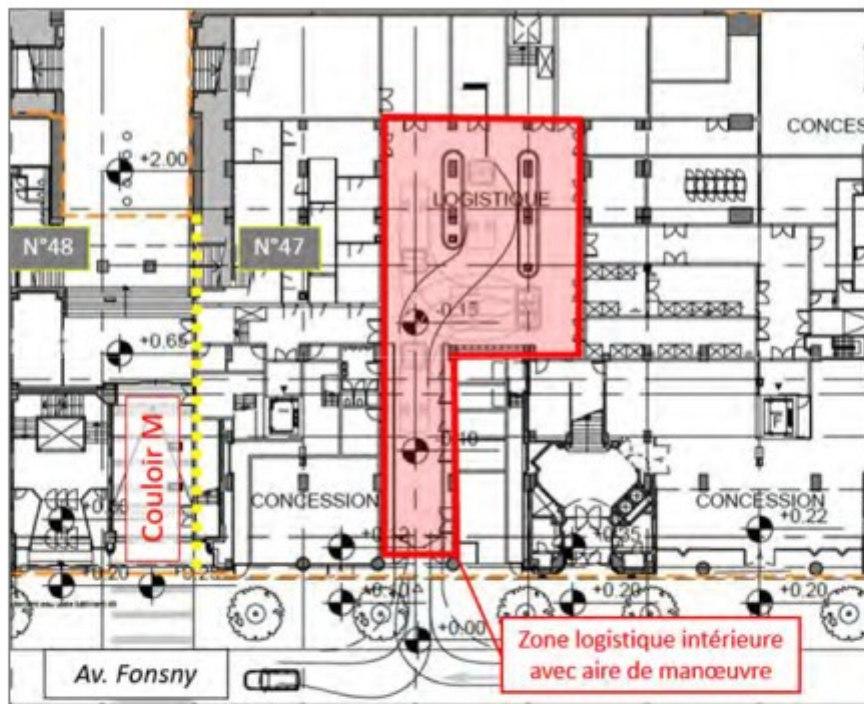


Figure 49 : Aire de manœuvre des véhicules de livraison dans la zone logistique (source : Architectes)



Figure 50 : Localisation de l'accès à la zone logistique (source : Google Street View)

L'avenue Fonsny est l'axe le plus utilisé par les cyclistes malgré son inconfort (EI p. 193)

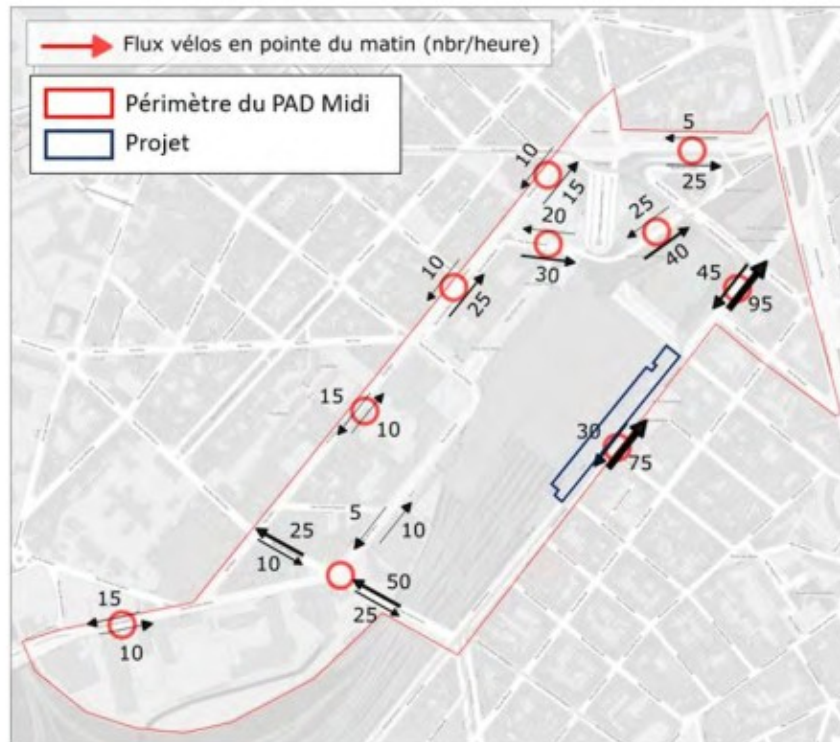


Figure 170 : Flux de circulation vélos en période de pointe du matin en pourtour de la gare de Bruxelles-Midi (source : ARIES, 2018)

Dans le cadre d'une étude régionale réalisée au cours des années 2010 à 2013, l'avenue Fonsny avait été classée en tête des 30 zones noires à concentration d'accidents (ZACA) recensées sur Bruxelles. Des travaux ont été entrepris en 2016 pour réaménager la voirie (réduction à une seule bande de circulation de chaque côté, aménagement d'une piste cyclable, sécurisation des traversées piétonnes). A l'heure actuelle, les carrefours entre l'avenue Fonsny et les rues d'Angleterre et de l'Argonne restent cependant accidentogènes (EI, p. 197).

Si on tient compte du projet de PAD Midi, il faudra désormais y rajouter un site propre de transport public, une décision motivée par la volonté d'améliorer les conditions de circulation du tram ainsi que la sécurité routière au niveau du tourne-à-gauche du tram vers la rue Couverte. Il est inconcevable que ces améliorations au niveau de la rue Couverte soient mises à mal quelques dizaines de mètres plus loin par des traversées de véhicules (voiture et camions) sur ce site propre. Le projet en l'état n'est donc pas acceptable et contraire au principe STOP porté par la Région

bruxelloise. Ce problème était déjà relevé par le rapport d'incidences sur le projet d'hôtel Fonsny, lequel signalait que « *le projet de réaménagement de la rue Fonsny dans le cadre du PAD Midi entrerait en conflit avec le projet d'hôtel. En effet, en situation existante, la création d'un emplacement livraisons est tout à fait envisageable. Mais en situation projetée prévisible, l'emplacement de livraisons ne sera plus accessible étant donné que les voies de tram seront, à priori, rabattues du côté de l'hôtel.* ». A cet égard, il est regrettable que l'étude d'incidences n'analyse pas les effets cumulatifs des différents projets en cours dans la zone. Ainsi, nous relevions dans notre avis sur le projet d'hôtel Fonsny que l'approvisionnement de linge de l'hôtel générera de gros flux de linges. La sous-traitance impliquera un grand nombre de livraisons quotidiennes rendues complexes vu la situation de l'immeuble sur l'axe structurant Fonsny.

Concernant le stationnement, le projet n'envisage que 40 places de parking à Fonsny. Vu la situation décrite ci-dessus, cela semble pertinent de minimiser le nombre de places à cet endroit. Mais quels seront les itinéraires pour les autres emplacements de parking nécessaires et leur impact sur le quartier alentour ? Le comité d'accompagnement, en sa séance du 18 mars 2021 s'inquiétait à ce sujet : « *Le nouveau projet ne prévoit que 40 places ce qui n'est pas suffisant. Pour répondre aux besoins de son personnel, la SNCB compte utiliser une capacité externe de 240 places sur l'îlot France-Bara. Cet îlot fera à terme aussi l'objet de transformations. Le chargé d'étude donc devra examiner d'autres mesures atténuantes en terme de stationnement.* » Cette inquiétude montre une fois encore la nécessité de disposer préalablement de la vue d'ensemble sur l'articulation entre le projet en cours et les lignes directrices du PAD Midi.

En situation projetée, l'ensemble des capacités de parking de la SNCB (735 places) devraient être abandonnées, à l'exception des 76 places dans le parking Bruxelles Midi (Q-Park) : mais ces dernières seraient utilisées par la gare et le District Centre, et donc pas mises au service du projet. C'est ici que les études d'alternatives devraient intervenir aux fins d'envisager des réserves de places de parking au sein des propriétés de la SNCB existantes en envisageant par exemple le maintien d'un des bâtiments en bureau SNCB. Ainsi, l'abandon de l'immeuble Atrium (avenue de la Porte de Hal 40) et de ses capacités de parking (141 places) est susceptible d'engendrer un report de véhicules vers l'avenue Fonsny, ce qui n'est pas souhaitable. Une alternative aurait dû être analysée.

## **6. Concernant l'impacts sur le cycle de l'eau et la faune**

Le site est situé dans une zone d'aléa d'inondation faible à élevé à mesure qu'on approche de l'avenue Fonsny. Il s'agit d'une zone potentiellement inondable : environ une fois tous les 100 ans pour les zones d'aléa faible et au moins 1 fois tous les 10 ans, pour les zones d'aléa élevé. Au vu des expériences récentes d'inondation à Bruxelles, il est à craindre que ces occurrences augmentent. Or le secteur concerné rencontre des problèmes d'inondations liés au sous-dimensionnement et au mauvais état de certaines canalisations d'égouttage.

Le projet inclut une citerne de récupération d'une capacité de 170 m<sup>3</sup> et seules les eaux de pluie provenant des toitures non-verdurisées sont récupérées. Selon les besoins prévisionnels identifiés, cette capacité permettrait d'alimenter en eau de pluie les toilettes pour 970 employés. Seuls les sanitaires des bâtiments existants seront connectés au réseau de récupération d'eau pluviale. Un basculement automatique vers l'eau de ville est prévu si la citerne de récupération est vide. La densité du projet a donc pour conséquence de faire dépendre celui-ci en grande partie du réseau de

distribution de ville alors qu'un projet limité à la rénovation du bâtiment existant le rendrait plus autonome dans sa consommation d'eau.

Le projet ne respecte pas les dispositions du chap. 4. art 13 RRU sur les surfaces perméables et les toitures plates non accessibles de plus de 100 m<sup>2</sup> aménagées en toitures verdurisées. L'argument est que la toiture du nouveau volume est recouverte de panneaux solaires et que le nombre de panneaux, (qui sont) nécessaires au projet de la SNCB, mène à une densité qui est largement supérieure et ne permet pas de réaliser une alternance des zones avec substrats et graviers. Ici encore, une réduction de la densité du projet permettrait un meilleur respect du cycle de l'eau.

Enfin, une étude exploratoire sur les chauves-souris a été menée entre le 23 juin et le 1er juillet 2020 afin de déterminer si des chauves-souris sont présentes à l'intérieur et autour du bâtiment ou utilisent le site comme terrain de chasse. La raison en est la suspicion d'un site de colonie signalée par Bruxelles Environnement (2011 - après la libération d'une dizaine de chauves-souris naines) et la découverte antérieure (2016) d'une chauve-souris naine dans le bâtiment. Le phasage des travaux devra dès lors tenir compte des périodes critiques pour les chauves-souris que sont la période de maternité (de mai à juillet) et d'hibernation (d'octobre à mars). Il faudra être attentif à l'éclairage de nuit du bâtiment car l'effet des sources lumineuses peut s'avérer néfaste à long terme (EI p. 437). L'éclairage permanent peut également perturber le développement des plantes et atteindre leur cycle de croissance. La lumière peut ralentir la germination de certaines plantes, rendre toxiques des composés hydro-carboniques aromatiques, occasionner des perturbations telles que, par exemple, l'absence de chute des feuilles, etc. L'excédent de lumière induit également un stress chez certaines espèces les rendant plus sensibles aux maladies.

Enfin, la création d'une grande barre vitrée d'une telle ampleur (250 m x 90 m pour 86.500 m<sup>2</sup> selon le volet réglementaire) risque d'avoir un effet négatif important sur la faune, en particulier des oiseaux, qui risquent d'être nombreux à s'y heurter.

## **7. Concernant la consommation d'énergie**

Le projet se présente comme « écologique » et économe en ressources. Toutefois, à l'instar de ce que nous avons signalé dans notre avis sur le PAD Midi, cette estimation doit se faire au regard du projet global qui sous-tend la présente demande de permis à savoir que s'il est exécuté, il videra les autres bâtiments de la SNCB en vue de les réaffecter à d'autres fonctions qui supposent, selon le projet de PAD Midi mis à l'enquête, leur démolition-reconstruction. Or de telles opérations sont très énergivores (extraction de matières premières, traitement des déchets, charroi des camions...).

De ce point de vue, l'étude d'incidences (p. 287) n'est pas correcte lorsqu'elle analyse l'impact énergétique de l'alternative 0+ qui suppose la rénovation du bâtiment existant, lorsqu'elle considère que celui-ci est équivalent à celui du projet de base. En effet, l'alternative 0+ suppose de préserver en complément une partie des surfaces existantes des bâtiments SNCB. Idem pour l'analyse de l'impact de l'alternative fonctionnelle en considérant qu'il est défavorable dans la mesure où cette alternative suppose le maintien des fonctions de conférence et de formation dans les bâtiments de faible performance énergétique, actuellement occupés par la SNCB. En effet, à moyen terme, la consommation énergétique de ces bâtiments émet certainement moins de CO<sub>2</sub> que l'opération de démolition-reconstruction à laquelle ils sont destinés en cas de départ de la SNCB. La conclusion du

chargé d'étude selon laquelle le projet constitue le scénario à privilégier en ce qui concerne les domaines de l'énergie et de la circularité n'est donc pas suffisamment étayée.

IEB plaide pour la recherche d'une alternative reposant sur l'usage des bâtiments existants. Sachant que l'ensemble des n°s 47 à 49 correspond à une surface disponible de 50.432 m<sup>2</sup> que la demande de la SNCB pour l'ensemble de ses fonctions est de 72.239 m<sup>2</sup>, il s'agit d'identifier 23.000 m<sup>2</sup> existant appartenant à la SNCB.

Ces 23.000 m<sup>2</sup> pourraient prendre place dans le complexe « Delta-Flot de Senne » (Flot de Senne construit en 1960 rénové en 2014 et Delta construit en 1996) qui contient une surface nette de 26.000 m<sup>2</sup>, comprend 138 places de parking et possède une localisation en bordure de voie ferrée qui se prête peu à d'autres usages que le bureau. Une autre configuration, qui permettrait de rencontrer les besoins en superficie serait de continuer à occuper l'immeuble « Atrium » (construit en 2000) dont la surface nette est de 38.468 m<sup>2</sup> et offrant 141 places de parkings. Reste également l'option des immeubles de bureaux à front de la rue Bara (construits en 1991) avec plus de 300 places de parking.

## 8. Remarques diverses

L'EI analyse les effets venturi liés au projet en créant des zones de confort différentes. Ainsi l'av. Fonsny est considérée comme un endroit d'activité « marche rapide » ce qui ne prend pas en compte la place Marcel Broodthaers qui est un des rares endroits de pause de ce côté de la gare.

Concernant la réflexion du bruit routier et ferroviaire, l'EI (p. 348) note une légère augmentation des niveaux de bruit de part et d'autre du futur bâtiment. Il y a donc un impact avec l'intégration d'un bâtiment plus imposant composé essentiellement de parois en verre.

Par ailleurs, aucune mutualisation du projet avec le public n'est prévue à l'heure actuelle. A l'instar de l'EI (p. 386), nous recommandons d'améliorer l'intégration sociale du projet dans le quartier, en fonction de son évolution, en rendant certaines zones accessibles au public : mise à disposition des salles de conférence et auditoire pour des événements non-SNCB, partenariat avec l'enseignement supérieur pourrait être envisagé afin de compléter l'occupation des salles de conférence à certaines périodes de l'année, accessibilité des locaux fitness aux riverains, ouverture du restaurant, y compris de la terrasse-jardin, en dehors des heures de bureaux au profit des riverains, des voyageurs.

**En conclusion, IEB souhaite que le projet soit fondamentalement revu et que les alternatives, sans surélévation du bâtiment, soient plus sérieusement analysées pour tendre vers un projet de rénovation plus respectueux du patrimoine et de l'environnement du quartier. Le projet ne devrait pas partir du principe de la démolition de l'ensemble des bâtiments existants de la SNCB. Il s'agit de réfléchir au mieux à partir de l'existant sans spéculer sur la valeur future de revente du foncier de la SNCB et préjuger des options prises dans le projet de PAD Midi qui ont fait l'objet de nombreuses critiques fondamentales. Dans l'incertitude de la suite des projets à venir de la zone, construire 30.000 m<sup>2</sup> supplémentaires de bureaux alors qu'un**

**projet de 56.000 m2 de bureaux est déjà prévu par Atenor sur l'îlot Tintin n'est pas pertinent dans un contexte de rétrécissement des espaces de bureaux nécessaires suite à la pandémie et à la mise en oeuvre des principes de télétravail sur le plus long terme.**

Claire SCOHIER et Thyl VAN GYZEGEM  
Pour Inter-Environnement Bruxelles