

Concerne: Réaction du BRAL à l'enquête publique concernant la demande de permis d'urbanisme pour la rue Fonsny 47b-49 – demande de permis 13/PFD/1767673 (FD2020-18) – à 1060 Saint-Gilles

Le 14 décembre 2021, à Bruxelles

Monsieur le bourgmestre,
Mesdames, Messieurs les échevin·es,
Madame, Monsieur,

Le monde à l'envers !

L'enquête publique du PAD Midi s'est clôturée il y a un peu plus d'un mois et le consortium NMBS SNCB Fonsny dépose déjà un nouveau permis sur la table ! Le siège de la SNCB est la pièce maîtresse du PAD Midi : c'est sa construction qui permettra aux promoteurs de développer les terrains libérés par la SNCB. Le Bral estime qu'il faut attendre les résultats de l'enquête publique avant de se prononcer sur l'élément central du PAD. Il faut avoir une vue d'ensemble pour le périmètre avant de désigner la forme exacte que prendront les projets individuels.

Ce n'est pas la première fois que la société civile fait face à une telle demande. La demande de permis d'urbanisme introduite pour l'hôtel Avenue Fonsny 49, à l'enquête de novembre 2020 à mars 2021, faisant également preuve de saucissonnage de projet alors qu'on parle du même bâtiment.

S'il est louable et urgent de rénover le bâtiment du Tri Postal, vide depuis 1997, les autres objectifs du projet ne laissent que peu de doute quant au caractère dépassé de l'extension proposée.

Enjeux stratégiques du projet

« L'objectif du projet est d'améliorer le cadre de vie des riverains, de libérer les [trois¹] bâtiments actuellement occupés par les services de la SNCB pour permettre qu'ils soient réaffectés principalement à des fonctions résidentielles.² »

Selon l'étude d'incidences, ces trois bâtiments délaissés seront réaffectés principalement en logements et le remaniement répond donc à l'un des « défis majeurs pour le quartier du midi³ ». Il est tout à fait correct de dire que le logement est un enjeu majeur des environs de la gare⁴, et de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale⁵. Cela dit, le foncier libéré par cette opération est encadré par le PAD et aucune garantie d'y construire du logement public, social et abordable n'y figure. Le BRAL se demande comment les projets d'extension du siège SNCB et de redéveloppement des trois

¹ Delta-Zennewater, Atrium, 49 av. Fonsny

² ÉTUDE D'INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT SPV1 S.A. « Demande de permis d'urbanisme pour le projet du nouveau siège de la SNCB et de HR Rail, avenue Fonsny n°47, 48 et 49 à Saint-Gilles », p7

³ Avis BMA, Demande de permis d'urbanisme NMBS SNCB Fonsny, p2

⁴ 4,31% de logement social à Saint-Gilles

⁵ 49.000 ménages sur la liste d'attente d'un logement social, ou ~10% de la population régionale

sites libérés comptent améliorer l'accessibilité du quartier pour la majorité des ménages qui résident déjà.

Nous attendons donc des garanties publiques (Région, communes) et privées (consortium de promoteurs) que le réaménagement des trois sites libérés par la SNCB contribuent à atteindre l'objectif de 15% de logement social comme cité dans la déclaration de politique régionale (DPR)⁶. Le BRAL considère que cette opération immobilière par un acteur public doit répondre aux besoins des habitant-es bruxellois-es. Si on ne pousse pas pour du logement à finalité sociale sur du foncier public, comment est-ce que la région compte elle atteindre cet objectif de 15% d'ici 2024 ? Et ces garanties devront passer par le PAD actuellement sur la table (nous l'espérons en tout cas).

Le BRAL questionne également en quoi la construction d'un tel volume améliorera le cadre de vie des habitant-es.

Trop haut, trop dense

Si l'emplacement en bords de rails et sur une surface déjà imperméable est idéale pour densifier la ville, c'est le gabarit du siège SNCB qui pose problème pour plusieurs raisons.

Le rapport d'incidences explique que le projet permettra de rendre la « gare du Bruxelles-Midi visible dans la ville, contribuant à la valorisation [de] cette porte d'entrée de Bruxelles ». Ce premier élément justifie-t-il de construire un tel volume alors que la Tour du Midi, emblématique du quartier de gare depuis presque 60 ans, établit déjà un « repère pour la gare » ? Le BRAL remet en question la nécessité de bâtir une nouvelle « émergence » emblématique dans le paysage bruxellois, déjà bien fourni en tours.

Dérogation au Règlement régional d'urbanisme (RRU)

Le BRAL soutient l'avis de Midi moins une ! concernant la dérogation au RRU sur la hauteur du bâtiment proposé. Nous renvoyons au point 2.1 « Interprétations du RRU sur les hauteurs » de leur [publication](#)⁷.

Accepter le permis sur base de tels manquements dans les calculs des demandeurs établirait un dangereux précédent pour d'autres propriétaires dans le quartier et reverrait cette « moyenne » à la hausse.

Saint-Gilles

L'extension de 236m de long faisant 60m de haut rehaussera le mur séparant déjà Saint-Gilles et Anderlecht. Les perspectives à partir de nombreuses rues du quartier Midi seront bouchées et les citoyen-nes ayant une vue sur le bâtiment du Tri Postal auront soudainement une barre opaque en face de chez elles et eux..

Le BRAL se demande comment une barre horizontale de 60m de hauteur « renforcera la qualité de vie du quartier au profit de ses habitant-es » ? Certes, le fait que le bâtiment est construit en retrait de l'avenue Fonsny réduit le sentiment d'écrasement lorsqu'on se trouve à son pied, mais beaucoup moins lorsqu'on l'aperçoit en fond de perspective depuis les rues perpendiculaires. Cela ne fera que renforcer le sentiment d'oppression pour les personnes habitant le quartier midi. Dans un quartier où il n'y a

⁶ Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune, législature 2019-2024

⁷ Avis Midi moins une ! EP avenue Fonsny, p2, point 2.1 « 2.1. Interprétation du RRU sur les hauteurs »

quasiment pas d'espaces ouverts, l'extension SNCB réduira le confort visuel qui ne sera absolument pas préservé et le choc psychologique pour les habitant-es important.

L'effet de goulot, venteux et grisâtre de l'avenue Fonsny est déjà invivable pour les habitant-es et passant-es. Rehausser le Tri Postal ne fera qu'accentuer ce sentiment pour le quartier, même si l'extension se fera en retrait de la façade.

Anderlecht

Le point de vue illustré par la figure 24 dans le résumé non technique, page 19, à l'angle de la rue de Birmingham et de l'avenue Jules Graindor, pose question.



Figure 123 : Périmètre éloigné – Vue n°23 : rue de Birmingham / avenue Jules Graindor

Le BRAL se demande sur quelle base le bureau d'étude a tiré les conclusions suivantes : « [Le bâtiment] émerge avec sobriété au regard du bâti environnant » et « l'impact paysager depuis ce point de vue est significatif, mais paraît néanmoins acceptable au vu du Chargé d'étude » ? Ces remarques subjectives, dans une étude censée être objective, seraient à confronter avec l'avis des riverains, directement impactés par le projet.

New Way of Working

Selon le *New Way of Working* proposé par la SNCB, 1.890 travailleurs-euses et 1.000 visiteurs sont attendus chaque jour, pour un total de 2.890 personnes quotidiennement.

Le schéma ci-dessous précise la répartition des fonctions au sein du nouveau complexe SNCB. Etant donné qu'une des principales préoccupations est le gabarit du projet, ne serait-il pas envisageable de revoir les besoins de la SNCB à la baisse pour réduire la hauteur de l'extension prévue ?

Ces fonctions sont localisées au sein du projet dans 3 zones distinctes :

- Le **Front Office (FO)**, majoritairement ouvert au public et comportant notamment le hall d'accueil. Il constitue le socle du projet, présentant de nombreuses interactions avec la gare ;
- Le **Mid Office (MO)**, dont l'accès au public est contrôlé. Il comporte les locaux de formation, le centre de recrutement ou encore le restaurant d'entreprise ;
- Le **Back Office (BO)**, à destination des collaborateurs de la SNCB et d'HR Rail.

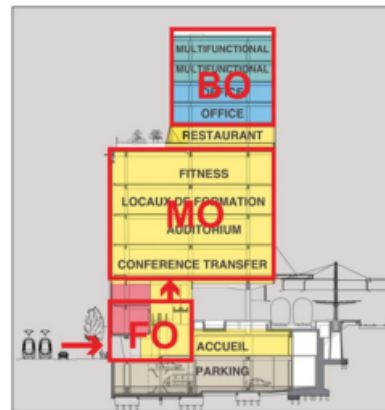


Figure 6 : Répartition des zones de bureaux – coupe au niveau du 48 (source : Architectes)

Plusieurs pistes sont à étudier :

1. Sur quelle base les chiffres du *New Way of Working* ont-ils été déterminés ? Ces chiffres ne sont-ils pas trop conservateurs ? L'objectif est de permettre deux jours de télétravail par semaine pour les 80% du personnel administratif y ayant accès. Le BRAL se réfère au dernier [Observatoire des bureaux](#) publié par perspective.brussels en septembre 2021 pour tirer les conséquences du télétravail et réduire la superficie de bureaux nécessaire et diminuer le gabarit de l'extension telle que proposée.
2. Est-il possible de maintenir l'un des trois sites existants de la SNCB (ceux que la SNCB prévoit d'en grande partie démolir) pour y réaliser certaines des fonctions prévues ? Le fitness, les auditoriums, les locaux de formation, le centre de recrutement sont tous des exemples de fonctions qui pourraient être à notre sens décentralisés dans l'un des trois sites dont la SNCB est propriétaire. Le maintien du bâtiment Atrium, âgé d'une vingtaine d'années, aurait tout son sens en terme d'empreinte carbone. Le BRAL imagine qu'une mutualisation avec d'autres administrations et/ou entreprises aux alentours devraient être bénéfique à toutes les parties prenantes et espère que cette piste sera explorée.
3. Si le permis d'hôtel n'est pas délivré, cet espace peut être réaffecté à l'une ou plusieurs des fonctions souhaitées par la SNCB et diminuer la surface requise par la SNCB. Encore une fois, il est regrettable que l'hôtel et le projet SNCB Fonsny aient été soumis séparément, rendant difficile un scénario alternatif à ces projets.
Une alternative possible, pour s'assurer d'avoir un bâtiment plurifonctionnel et un socle activé sur toute la longueur de l'avenue Fonsny, serait d'implanter un fitness ouvert aux employés et aux habitant-es du quartier.

Tri Postal

Ce bâtiment emblématique en briques jaunes est un symbole de l'architecture bruxelloise du 20ème siècle. Vide depuis plus de vingt ans, le Bral salue sa rénovation complète et souligne l'importance d'y installer des espaces ouverts sur le quartier, des commerces de l'économie sociale, solidaire et durable et des équipements collectifs publics. Nous pensons que ces espaces peuvent répondre à certains besoins comme des infrastructures sportives publiques ou des locaux de rencontre pour public sensible, comme formulé dans les recommandations dans l'étude d'incidence.

Le maintien du patrimoine exceptionnel est également à souligner : restaurer et rendre le salon royal accessible au public, restaurer l'ascenseur *paternoster* et préserver les escaliers existants.

Nous soutenons également la réactivation des rez-de-chaussée de l'avenue Fonsny, rendant un caractère plus habitable au socles du bâtiment hors des heures de travail. Le BRAL espère que les parties prenantes se baseront sur les expérimentations et les retours des acteurs de l'urbanisme transitoire occupant le site depuis plusieurs années. Il sera important de maintenir un contact avec ces occupant-es qui ont un rôle important dans le quartier aujourd'hui.

Leurs diagnostics permettront d'aménager au mieux les socles en fonction des besoins du quartier, de ses habitant-es et les passant-es. Le Bral estime également qu'il est essentiel de maintenir le commerce local et informel, ainsi que les petites enseignes présentes autour de la gare. C'est aux pouvoirs publics de prendre leur rôle sérieusement et de favoriser les acteurs et actrices de l'économie sociale, solidaire et de transition plutôt que les chaînes, omniprésentes dans le centre.

Une clarification des entrées de gare et la liaison au métro sera la bienvenue et nous soutenons le travail réalisé en amont du projet pour rendre les liaisons plus lisibles pour les voyageuses-euses de la gare du Midi.

Mobilité, Réaménagements des abords de la gare

Les impacts du projet sur la mobilité du quartier doivent être repris dans le contexte du PAD car c'est l'ensemble de la zone, déjà saturée par le trafic de transit et de destination, qui sera impactée par l'extension. Au vu des réaménagements de voiries prévus et les parkings disponibles dans les quartiers avoisinants, le BRAL s'étonne de la proposition de construire 40 places de parking en souterrain. Nous estimons qu'il faut limiter les nouvelles places de parking au strict minimum (véhicules de service essentiels, PMR, véhicules assurant des interventions urgentes).

La suroffre de stationnement dans le quartier de gare et les éléments suivants le justifient :

- Le plan Good Move régional vise à réduire la pression automobile. L'accès à l'avenue Fonsny via la petite ceinture devrait être barré à terme et la région a déjà émis le souhait de réaménager l'avenue et créer un vrai site propre pour le tram en le collant à la façade côté rails de trains. Il faut également considérer la future maille Parvis, qui vise à rendre l'avenue Fonsny une zone « confort et les rues avoisinantes en zone « quartier ». Augmenter la circulation automobile et les livraisons importantes au vu de la taille du projet est contradictoire aux objectifs Good Move.
- L'offre de parking hors voirie (publics et privés) dans le périmètre étudié permettrait également de mutualiser des ressources déjà disponibles plutôt que d'en construire de nouvelles.

- Le scénario privilégié, avec deux l'installation de deux ascenseurs à voiture, semble augmenter le risque de congestion aux heures de pointes. En effet, il faudrait une synchronisation des arrivées pour éviter de boucher l'avenue Fonsny et mettre les usagers-ères actifs-ves en péril, et ce malgré la désignation d'une zone d'attente pour les voitures. Si l'avenue est réaménagée à terme, les véhicules devront croiser les rails de tram, une piste cyclable et un trottoir pour entrer dans le parking.

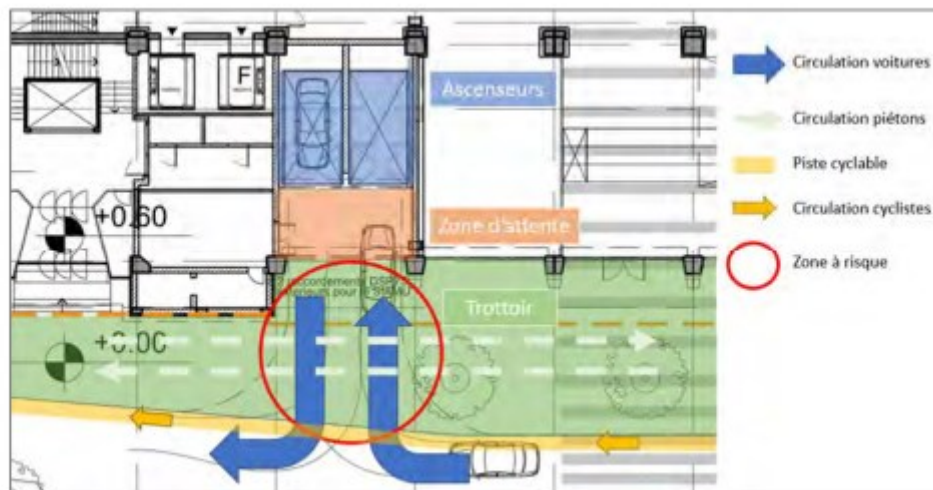


Figure 182 : Zone de conflit au niveau des ascenseurs et zone d'attente pour véhicules (source : Architectes)

Les besoins en logistique d'un tel projet sont considérables et il est logique d'imaginer que la circulation de petits camions, camionnettes et véhicules de service augmentera. A terme, le réaménagement de l'avenue Fonsny (fermeture de l'accès via la petite ceinture et remise du tram en site propre côté rails de train) provoquera de nouvelles zones de conflit avec les usagers-ères actifs-ves et le tram. Le BRAL estime également qu'une réflexion devrait être entamée sur les livraisons via vélo cargos lorsque cela s'applique. Cette alternative fait partie du plan régional Good Move pour réduire la pression automobile et améliorer la qualité de l'air⁸.

À ce sujet, le nouveau seuil de NOX recommandé par l'OMS est déjà dépassé de 500%⁹ sur la plupart des axes dont Fonsny, Bara, Jamar et Deux Gares : plus de 50µg/m³ au lieu de 10. Réduire la pression automobile doit être un des objectifs principaux du projet et la limitation du nombre de parkings voitures disponibles un moyen pour y arriver.

Le BRAL souhaiterait avoir plus d'assurances sur les chiffres utilisés pour estimer la part modale de déplacements en voiture. Page 203 de l'étude d'incidences environnementales on retrouve les données suivantes :

- La part modale maximaliste de 11,6% provient « des valeurs moyennes entre les données du Bilan des PDE (à l'échelle de la Région) et celles du PDE d'HR Rail et SNCB (qui leur est propre) ».
- La part modale volontariste de 5,79% reprend « les valeurs visées par la SNCB et HR Rail dans leur PDE à l'horizon 2021 ». (et visée par la SNCB et HR Rail pour 2021).

⁸ <https://cairgobike.brussels/fr/cairgo-bike-cest-quoi>

⁹ <https://www.irceline.be/nl>

Quelle est la réalité de la situation pour la SNCB ? Où en est-elle par rapport à ses objectifs de 2021 ? Le BRAL pousse pour une politique volontariste et un modal shift plus radical mais surtout pour plus de transparence dans les chiffres et les méthodes de calcul utilisées.

Le bâtiment le plus vert est celui qui existe déjà

L'extension du bâtiment de la SNCB fait partie d'une bien plus grande opération immobilière encadrée par le PAD Midi. Alors que le bâtiment se veut exemplaire en terme de durabilité¹⁰, le BRAL se demande si ceci sera suffisant pour compenser l'énorme empreinte carbone des démolitions reconstructions liées. Nous ne comprenons également pas comment ce bâtiment peut « servir d'exemple pour le reste du quartier » avec un tel gaspillage de ressources. Encore une fois, il est difficile de mettre en avant la qualité durable de ce bâtiment sans un rappel de l'opération immobilière qu'il permet.

Le PAD conditionne l'abandon (et les démolitions qui s'ensuivent) des autres bureaux impliqués dans ce projet. A titre d'exemple, le site Atrium a été inauguré début 2000 et avait déjà requis l'expropriation et la démolition d'un îlot à l'époque. Le bilan carbone de l'ensemble de cette opération a des grandes chances d'invalidier la durabilité du projet SNCB et de plomber le bilan carbone régional.

Espace vert ≠ toiture verte

Si l'un des objectifs principaux de ce projet est d'améliorer le cadre de vie des habitant·es, le BRAL se demande comment il compte répondre au besoin criant en espace verts de qualité ? Même si les terrasses vertes deviennent accessibles au public, celles-ci ne remplaceront pas un espace ouvert au public.

« Sur les sites libérés par la SNCB, il y a aussi une opportunité pour déminéraliser les parcelles qui offrent de grandes surfaces : espaces verts, toitures vertes, ... Il faudra penser à un bon équilibre entre la verdurisation des surfaces et les équipements (par exemple récréatifs) ou les panneaux photovoltaïques.¹¹ »

Cette citation tirée du site web du projet est prometteuse mais la réalité décrite dans l'étude d'incidences et dans le PAD désignent une autre réalité. Les parcelles libérées par la SNCB ont vocation à devenir des logements (sans aucune garantie d'en avoir à finalité sociale, pour rappel). Même avec des toitures vertes et des aménagements en intérieur d'îlot, nous ne pensons pas que cela suffirait pour compenser les besoins en espaces verts dans le quartier.

Justifier le projet du Tri Postal par l'ambition d'améliorer le cadre de vie des habitants sur d'autres projets futurs est donc illogique et trompeur.

¹⁰ Le bâtiment a été désigné avec le label *BREEAM* « *Excellent* » : passif et zéro énergie fossile, circularité et maintien des bâtiments existants, gestion exemplaire de l'eau, renforcement du maillage vert. Consulté sur <https://www.nmbssnbcfonny.be/questions-r%C3%A9ponses?lang=fr> le 10/12/2021

¹¹ <https://www.nmbssnbcfonny.be/questions-r%C3%A9ponses?lang=fr>, consulté le 10/12/2021

Conclusions

Pour les raisons précitées, le BRAL demande à ce que la commission de concertation remette un avis négatif pour ce projet démesuré. La volonté de la SNCB de regrouper ses bureaux dans un seul et même lieu est tout à fait recevable. L'impact du siège tel que proposé sur le quartier ne l'est pas. D'autres alternatives sont possibles et nous ne considérons pas qu'elles ont été suffisamment explorées dans le rapport d'incidences environnementale. Estimer qu'une barre horizontale n'aura que peu d'influence sur les quartiers avoisinants ne nous paraît pas crédible.

Le manque de contextualisation de l'étude d'incidences environnementales ne permet pas de donner une réelle appréciation de l'impact du projet. La construction du siège SNCB fait partie d'une opération immobilière entre la SNCB et un consortium de promoteurs immobiliers que le PAD Midi encadre. Sans une perspective claire de son avenir, le BRAL demande de ne pas accorder le permis d'urbanisme qui serait le premier domino à tomber d'une opération financière juteuse pour les promoteurs immobiliers impliqués.

Benjamin Delori, au nom de BRAL vzw