

Bruxelles, le 14 juin 2024.

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ici les remarques du collectif d'habitant.es Midi Moins Une ! concernant la demande de permis mixte 13/PFD/1866459 (référence communale FD2023-1) - Rue de France 40-50, 1060 Saint-Gilles dans le cadre de l'enquête publique.

Nous souhaitons être invités à la Commission de concertation.

0. Présentation de Midi Moins Une !

Midi Moins Une ! est un groupement de citoyen.nes, habitant essentiellement le quartier Midi à St-Gilles et Cureghem à Anderlecht. Ce collectif s'est créé en 2019 afin d'étudier, réfléchir et réagir aux évolutions urbanistiques des quartiers autour de la Gare du Midi, en particulier ,initialement, par celles engendrées par le projet de regroupement du siège de la SNCB av. Fonsny et par la création du PAD Midi.

1. Généralité et contexte

Le projet nouveau siège d'Infrabel, situé sur l'îlot dit « France-Vétérinaire » de l'ex-projet de PAD Midi, semble être avoir été pensé dans le cadre de ce projet de PAD Midi, aujourd'hui abandonné suite aux critiques et à l'opposition qu'il a rencontré à divers niveaux (habitants, Communes, instances d'avis...).

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PAD Midi en septembre 2021, Midi Moins Une ! avait déjà analysé et dénoncé les projets densifiant trop fortement le quartier dans un contexte de densités de population élevées, de carence en espaces verts et en équipements et de saturation de la circulation automobile. Dans notre analyse du PAD Midi, nous avons relevé que le programme prévu pour l'îlot France-Vétérinaire était particulièrement criticable sur plusieurs aspects car irrespectueux du contexte urbain, trop dense, trop haut et générateur de nombreuses nuisances. Ces critiques restent malheureusement valables pour la présente demande qui s'inscrit encore pleinement dans les lignes du projet de PAD Midi.

Il nous semble aussi nécessaire de prendre en compte que, depuis l'abandon du PAD Midi, le contexte a changé sur deux aspects primordiaux :

D'une part, en mars 2023, le Gouvernement régional, en l'attente de l'élaboration d'un diagnostic et d'une vision stratégique plus globale pour le quartier Midi, a mis en place un certain nombre de recommandations visant à orienter l'instruction des permis dans le document *Quartier Midi : vers la gare habitante - Principes pour l'aménagement d'une gare*

habitante qui précise que « Dans l'attente, le RRU et le PRAS demeurent le cadre réglementaire d'application pour tout projet de construction dans le Quartier Midi. Toutefois, les autorités compétentes sont invitées à s'inspirer des grandes orientations décrites ci-dessus et s'en servir dans l'instruction des demandes de permis d'urbanisme afin de nourrir leur appréciation du bon aménagement des lieux. » (p. 31).

D'autre part, afin de financer la construction de son nouveau siège av. Fonsny, la SNCB vient récemment de mettre en vente les principaux ensembles de bureaux qu'elle occupe dans le quartier, à savoir le complexe Delta-Flot de Senne voisin du projet Infrabel, l'ensemble France-Bara lui faisant face et l'immeuble Atrium de l'autre côté de la gare, rues de Mérode et Russie. Ces ensembles sont vendus en l'état, décrits comme étant utilisables dans leurs affectations actuelles, essentiellement de bureaux. La perspective de voir ces ensembles de bureaux convertis en d'autres affectations dans un avenir prévisible disparaît donc, rendant d'autant plus obsolète la vision d'une nouvelle répartition des affectations et de création de logements et d'équipements espérée par le projet de PAD Midi.

Comme nous le détaillons plus bas, il faut bien constater que, du point de vue des gabarits en particulier, le projet de siège Infrabel s'inscrit en contradiction avec les recommandations des *Principes pour l'aménagement d'une gare habitante* sus-mentionnés et que sa construction ne fera que renforcer le caractère mono-fonctionnel administratif du quartier. Outre les quelques 150.000 m² de bureaux remis en vente par la SNCB, se sont les 72.000 m² de bureaux de son nouveau siège qui viendront encore renforcer la monofonctionnalité administrative tant critiquée du quartier. Avec le nouveau siège de la SNCB (72.000 m²) et le projet Move'Hub (38.134 m²), si le projet Infrabel (35.760 m²) se réalise, ce seront environ 146.000 m² supplémentaires de bureaux qui seront construits dans le quartier en quelques années sans qu'il y ait de perspective de reconversion d'aucune surface de bureau existante. Or dans le même temps Infrabel quitte 60.000 m² de bureaux laissés vacants dans le quartier.

Il faut par ailleurs noter que l'ensemble du projet repose sur le principe de démolition-reconstruction de 10.000 m² (les logements de fonction et salles de signalisation d'Infrabel) et qui, malgré les certifications BREEAM ou autre que pourrait faire valoir le nouvel immeuble, constitue une consommation insoutenable de matériaux et d'énergie.

Pour ces raisons, ainsi que les diverses nuisances engendrées détaillées ci-dessous, Midi Moins Une ! s'oppose à la délivrance du permis demandé.

2. Gabarits

2.1. Conformité au RRU

Le projet se situe en mitoyen des bâtiments existants rue de France, en particulier de l'immeuble Delta-Flot de Senne, au n° 52, appartenant actuellement à la SNCB. En l'absence d'un PPAS ou d'un PAD, ce sont les règles du RRU qui s'appliquent et le projet devrait s'aligner en hauteur (façades et toitures) sur ces deux hauteurs mitoyennes de référence et ne jamais dépasser la hauteur de référence la plus élevée.

Il est important de noter que la référence à un bâtiment extérieur à l'îlot (Tour du Midi pourtant lointaine ou futur siège de la SNCB) ou que la volonté de créer un « signal » ou geste architectural ne constituent pas (y compris aux yeux de la jurisprudence du Conseil d'Etat) des motifs valables de dérogation aux prescriptions du RRU.

Outre le fait qu'une dérogation aux hauteurs n'est permise que dans le respect des principes du RRU (garder une cohérence des hauteurs), l'acceptation d'une dérogation doit notamment s'inscrire dans un principe de « bon aménagement des lieux ». Or, comme signalé plus haut, ce principe assez général de « bon aménagement des lieux » est ici explicité par la note du Gouvernement *Quartier Midi : vers la gare habitante - Principes pour l'aménagement d'une gare habitante* qui indique que « Les gabarits des bâtiments proposés dans le projet de PAD ont suscité de nombreuses réactions tant pour les effets d'immeubles élevés sur le paysage urbain que sur la qualité du cadre de vie. » (p. 13) et que, dès lors, « Les gabarits des nouvelles constructions devront s'inscrire dans le cadre du RRU existant, parallèlement à la volonté de diminuer la densité » (p. 13). Or, nous constatons que les gabarits demandés dans la présente demande (hauteurs jusqu'à 63,85 m) sont même légèrement supérieurs, à ceux prévus dans le projet de PAD Midi pour la zone (max. 60 m).

2.2. Impact des hauteurs excessives

Les hauteurs prévues auront un impact visuel important sur les habitations des quartiers alentours, en particulier vers Saint-Gilles. Les immeubles de l'avenue Fonsny et les façades arrières des maisons de la rue de Mérode subiront de front les vues et l'horizon bouchés par le projet. Il en va de même côté Anderlecht pour les habitations de la rue Bara, du clos Mudra ou du bd de la Révision.



Vue depuis le 3eme étage du 141, rue de Mérode avec profil estimé du bâtiment projeté

De plus, le projet s'implante en fond de vallée, pratiquement sur le lit de la Senne. Or, d'une manière générale, en terme d'impact paysager, il n'est 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. Un immeuble haut en fond de vallée ne fait 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. En coupant les vues jusqu'ici dégagées vers les espaces les plus lointains, ces immeubles hauts créent un effet d'enfermement des quartiers occupant les versants de la vallée.

Enfin, le nouveau bâtiment est malheureusement implanté dans l'axe de plusieurs rues telles que la rue du Danemark, la place Bethléem, la rue Charles Parenté et, surtout, la rue Théodore Verhaegen qui constitue une axe paysager majeur dans le prolongement du parc de Forest et des vues panoramiques depuis l'av. Jupiter et le parc qui la longe. De même, à Anderlecht, la perspective de la rue Emile Carpentier vers la silhouette particulière à caractère patrimonial de l'Ecole P9/P10 (reprise à l'Inventaire du patrimoine architectural) risque d'être mise à mal par la nouvelle construction qui sera visible dans ce même axe.

3. Implantation

Par sa conception en immeuble isolé, le nouveau bâtiment rompt l'alignement au mitoyen du bâtiment Delta-Flot de Senne voisin (52, rue de France), en contradiction avec les prescriptions du RRU (Chapitre 2, Section 1, Art. 3, § 2). Ceci créera un pignon aveugle disgracieux et contraire aux principes généralement admis de bon aménagement des lieux

Cette dérogation, qui se base sur les principes dépassés du PAD Midi, n'a pas de raison d'être, d'autant plus que, vu la revente du bâtiment Delta-Flot de Senne en l'état par la SNCB, il n'y a pas de perspective concrète de voir cette situation évoluer.

4. Affectation

Comme développé au point 1, vu le contexte de revente des immeubles de la SNCB voisins, la construction de ce nouveau bâtiment de bureaux ne fera que renforcer le caractère monofonctionnel administratif du quartier en contradiction avec les objectifs du document *Quartier Midi : vers la gare habitante - Principes pour l'aménagement d'une gare habitante* qui précise que « *La fonction bureau étant largement prédominante dans le quartier Midi (73% - Sitex), l'ambition régionale est de renforcer la fonction résidentielle et la fonction équipement pour garantir une plus grande mixité.* » (p. 17) et que, dès lors, « *Il conviendra de défendre l'équilibre des fonctions et de stimuler de manière plus volontaire l'introduction de logements pour créer un tissu urbain plus équilibré.* » (p. 17) et « *Au minimum 30% de logements devra être développé dans les projets d'envergure déployés dans le périmètre. Pour garantir l'équilibre des fonctions annoncé ci-dessus, cela impliquera que certains projets d'envergure devront comprendre principalement du logement et devront globalement diminuer le nombre de m² de bureau dans les futurs développements.* » (p. 17).

Cette monofonctionnalité bureau du projet est d'autant moins acceptable qu'en contradiction avec la prescription 0.12 du PRAS, il prévoit la démolition de 3.312 m² de logement.

Précisons que la prescription 0.12 du PRAS s'applique aussi aux logements « de fonction » (le glossaire du PRAS n'excluant pas ce type de la définition du logement et la jurisprudence ayant déjà tranché en ce sens). Dans l'affaire du couvent Jésus, le demandeur feignait de considérer le couvent comme « *logement accessoire* » d'une fonction principale qui serait l'église en tant qu'équipement en vue d'é luder le respect de la prescription 0.12. Le 22 juin 2010, le Conseil d'Etat a annulé le permis car la notion de « *logement accessoire* » n'existe dans le PRAS que dans les zones d'industries urbaines, les zones d'activités portuaires et de transport et les zones d'intérêt collectif ou de service public. Dans les zones d'habitat, les zones mixtes ou de fortes mixité et dans les zones administratives, la prescription 0.12 impose de compenser la suppression de logements.

Dans sa note *Contexte réglementaire - Annexe 1* (p. 16 et suivantes), Infrabel indique que, quoi qu'il en soit, la prescription 0.12 ne doit pas s'appliquer car cela permet l'extension d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public. Toutefois, Infrabel semble confondre et inclure dans ces équipements des fonctions qui relèvent bien du bureau (voir p. 5 et suivantes) tels des locaux informatiques, des locaux de formation... parce qu'ils seraient liés à la fonction ferroviaire. Pourtant Infrabel ne démontre pas en quoi ces fonctions seraient directement liées et indispensables à la fonction ferroviaire et en quoi elles se distinguent réellement de la définition du bureau du PRAS qui indique cette affectation comme notamment « *un local affecté (...) aux travaux de gestion ou d'administration d'une entreprise, d'un service public, d'un indépendant ou d'un commerçant (...)* » (nous soulignons).

Le caractère confus des fonctions administratives (fussent-elles de « service public ») par rapport aux fonctions directement liées à la zone de chemin de fer présentes dans le bâtiment rend par ailleurs difficile la justification de la construction et l'occupation du bâtiment sur la partie de terrain en zone de chemin de fer du PRAS (partie Nord du terrain). Là aussi, il n'est pas possible au vu des documents de déterminer les surfaces destinées à des fonctions qui sont directement et, à cet endroit même, nécessaires à la fonction ferroviaire.

Pour Midi Moins Une !, il est nécessaire d'appliquer la prescription 0.12 du PRAS en conservant les quelques 3.300 m² de logements présents dans la zone. De plus, il nous paraît nécessaire de définir plus clairement et mieux distinguer, dans la définition et dans les plans, ce qui fait partie des fonctions nécessaires à la zone de chemin de fer des fonctions administratives et, dès lors, d'exclure de la zone de chemin de fer les fonctions qui n'y sont pas directement et nécessairement liées.

5. Nuisances sonores

Le RIE étudie essentiellement les incidences sonores du trafic ferroviaire pour les travailleurs du bâtiment. Or, la construction de cet immeuble haut peut avoir des incidences notables sur la réflexion et diffusion du bruit ferroviaire vers les quartiers habités alentours, en particulier vers le versant de Saint-Gilles.

L'implantation de ce nouveau bâtiment haut directement le long des rails risque d'avoir pour effet que les bruits de trains se réfléchissent et se diffusent vers les habitations situées de l'autre côté des voies ferrées, vers St-Gilles (av. Fonsny, rues du Danemark, Coenraets, de Mérode...). Ceci est d'autant plus problématique que la partie de chemin de fer proche du bâtiment est constituée de nombreux aiguillages qui orientent les trains vers les divers quais de la gare. Le type de bruits produits par les trains dans une telle zone de cisaillements importants sont plus particulièrement des bruits de grincements métalliques, dans des fréquences plutôt aiguës, qui ont tendance à se réfléchir de manière directionnelle sur les parois des bâtiments (contrairement au bruit de fond de fréquences basses).

Comme les quartiers de Saint-Gilles à proximité présentent une déclivité vers les faisceaux de rails, les habitations seront d'autant plus directement exposées aux bruits qui se propagent depuis les voies de chemin de fer et, a fortiori, par ceux réfléchis par le nouveau bâtiment.

Ce type d'incidence n'est malheureusement pas étudié dans le RIE.

6. Mobilité

La densité du projet et la création de 174 places de parking associées nous font craindre que la situation de la mobilité et, en particulier, de la circulation automobile du quartier déjà largement saturée n'empire et qu'elle ait donc un impact négatif supplémentaire sur l'habitabilité des rues habitées avoisinantes (rues Bara et Parenté en particulier) et sur les conditions de circulation autour du tunnel Vétérinaire qui constitue déjà un point d'étranglement pour la circulation entre l'Ouest et l'Est de Bruxelles, le tout dans un contexte de développements immobiliers importants dans les environs (projets City Gate I et II, Biestebroek...).

7. Arbres

Le projet initial prévoyait l'abattage de 13 arbres d'alignement sur la rue de France. À la demande d'Urban, le projet a changé vers un maintien de la plupart de ces arbres. Toutefois, deux arbres de cet alignement sont encore voués à être abattus dans le projet actuel, notamment pour permettre des entrées de parking.

Pour *Midi Moins Une !*, ces abattages sont inacceptables et l'ensemble des arbres d'alignement de la rue de France doivent être maintenus et correctement protégés durant la durée du chantier. En effet, cet alignement présente une série d'arbres matures, du même âge et gabarit, dans un alignement entièrement préservé sur toute la longueur de la rue, lui offrant ainsi un caractère esthétique remarquable. De plus, dans une zone très minéralisée et sans réels espaces verts arborés, identifiée comme soumise à des effets d'îlots de chaleur, la présence d'arbres permet, mieux que tout autre type de végétation, de maintenir un peu de fraîcheur. Dès lors, il nous paraît essentiel de maintenir les deux arbres voués à l'abattage.

Par ailleurs, l'abattage de ces arbres entre en contradiction avec le programme du CRU7 qui stipule que pour le réaménagement de la rue de France que « *L'image-guide de ce réaménagement est la 'rue jardin'. Une voirie plus arborée, moins minérale et avec une gestion exemplaire des eaux pluviales, (...)* » (CRU7 Programme, Livret 1 : opérations prioritaires, p. 92) (nous soulignons).

S'il doit y avoir des entrées de parking au bâtiment, celles-ci doivent être positionnées de manière à éviter toute atteinte aux arbres existants.

8. Patrimoine

L'ensemble de logements (années 1958-59) aux 42-50, rue de France est repris à l'Inventaire du patrimoine architectural de la Région. Il constitue un ensemble cohérent typique de l'architecture de cette époque.

Vu qu'il est prévu de les démolir, que, comme dénoncé plus haut, le projet prévoit aussi de porter atteinte à l'alignement d'arbres de la rue de France et que, d'une manière générale, ce nouvel ensemble impactera des vues significatives depuis les quartiers avoisinants et le paysage urbain, il nous semble utile à l'instruction de la demande de permis à ce que la Commission de concertation demande un avis à la CRMS.

9. Gestion de l'eau

Le projet se situe en fond de vallée, sur l'ancien lit de la Senne. La nappe phréatique est proche de la surface (voir RIE). Nous craignons dès lors que la construction de deux étages en sous-

sol pour le parking soit de nature à perturber l'écoulement des eaux souterraines et le fonctionnement de la nappe phréatique ce qui pourrait amener à augmenter les risques d'inondations (la zone étant déjà en aléas d'inondation) et/ou à induire une augmentation de l'humidité ou des risques d'inondation des caves des habitations (rues Charles Parenté) et immeubles voisins.

10. Conclusions et proposition alternative

Le projet de siège Infrabel semble en décalage complet avec le contexte urbain local actuel : abandon du PAD Midi largement critiqué, principes d'aménagement énoncés par le Gouvernement, vente et absence de perspective de reconversion des immeubles de bureau de la SNCB.

Dans ce contexte, ce projet reste trop dense, avec des hauteurs qui impactent négativement le voisinage et les vues et perspectives plus éloignées. Il déroge aux règles de hauteurs et d'alignements du RRU sous couvert de justifications qui ne peuvent être entendue au regard de la jurisprudence en la matière, des objectifs de réduction des densités et gabarits énoncés par le Gouvernement et en contradiction avec les règles de bon aménagement des lieux généralement admises. Il ne fera que renforcer la monofonctionnalité bureau du quartier qui est dénoncée de plans en plans et de diagnostics en diagnostics (depuis le Schéma directeur de 2016 au CRU7, en passant par le Contrat de Quartier Durable Midi...).

Pire, en plus d'augmenter les surfaces de bureau dans le quartier, le projet détruit 3.300 m² de logement sans compensation, en contradiction avec la prescription 0.12 du PRAS.

La présence de nombreux parkings en sous-sol contribuera à attirer plus de trafic automobile dans un quartier déjà saturé, risque d'augmenter l'aléas d'inondation et amène à l'abattage de deux arbres dont la présence est pourtant rare et nécessaire dans le quartier.

Pour Midi Moins Une ! le permis demandé doit être refusé. Nous invitons Infrabel à mettre à jour son analyse du quartier et, vu l'offre abondante de bureaux récemment mises sur le marché par la SNCB, nous l'encourageons à investir dans l'un ou l'autre de ces immeubles ou complexes existants pour rencontrer ses besoins et éviter ainsi de participer à la saturation croissante du quartier en bureau.

Nous pensons par ailleurs que les immeubles de logements existants aux 42 à 50 rue de France devraient être maintenus pour leur caractère patrimoniale et afin de préserver une fonction de logement dans le quartier. Ces immeubles pourraient être cédés à un opérateur public pour y créer du logement social qui est en forte demande dans la Région. Par ailleurs, le catering SNCB situé juste derrière ces immeubles étant voué à être déplacé, il est envisageable, dans un second temps, de récupérer cet espace pour améliorer les qualités d'habitabilité et de végétalisation de l'intérieur d'îlot tout en y réintroduisant de la pleine terre.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez au présent avis, veuillez accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Pour Midi Moins Une !,
Raphaël Rastelli