



Avis d'Inter-Environnement Bruxelles
Enquête publique sur le projet d'hôtel
dans l'ancien Centre de Tri Postal
Demande de permis 13/PFD/1765963 (FD2020-17)

03/03/2021

Le projet concerne la rénovation et reconversion du site actuellement inexploité sis au numéro 49 de l'avenue Fonsny à Saint-Gilles, pour y implanter un hôtel de 231 chambres comprenant un restaurant/café au rez-de-chaussée.

Sur la chronologie du projet

Il s'inscrit dans un projet plus vaste de réaménagement de l'ancien Centre de Tri Postal avenue Fonsny visant à accueillir le futur siège de la SNCB près de la gare du Midi. Le projet d'hôtel mis à l'enquête et le futur siège sont développés par le même consortium de promoteurs. En ce sens, il est regrettable qu'une partie du projet de réaffectation du Centre (celle de l'hôtel) soit mise à l'enquête publique alors que l'autre partie (celle du siège) ne le soit pas. Cela nuit à une vision d'ensemble du projet au sein d'un même bâtiment historique datant de 1958. C'est pourquoi IEB demande de réorganiser l'enquête publique sur la présente demande de PU lorsque le PU sur le projet de siège SNCB sera mis à l'enquête.

Par ailleurs, rappelons que le projet s'inscrit également dans le vaste périmètre du futur PAD Midi lequel est destiné à fixer notamment des affectations en termes de m² de bureaux, logements, commerces et autres équipements, ainsi que des gabarits minimaux et/ou maximaux. Le PAD est annoncé depuis longtemps et devrait être mis à l'enquête prochainement. Il est donc également regrettable de ne pas disposer ici encore de cette vue d'ensemble pour se prononcer sur la pertinence du présent projet, ni des informations d'un rapport d'incidences environnementales sur l'impact cumulé des différents projets amenés à s'installer dans le périmètre autour de la gare du Midi. Voir les questions ci-dessous notamment liées à la mobilité.

Concernant le choix de l'affectation en hôtel

Il semblerait que le demandeur du projet aurait préféré développer à cet endroit une fonction bureau. Il y a évidemment un intérêt financier à ce choix dès lors que cette fonction ne fait pas l'objet de charges d'urbanisme (maintien de la fonction d'origine sans ajout de surface). Par

ailleurs, vu la proximité des voies ferrées, la fonction de logement est difficilement concevable pour des raisons de nuisance sonore et de qualité de vie. Les logements ne pourraient pas disposer de châssis ouvrants, de balcons, jardins ou espaces extérieurs. Ce n'est pas pour autant que la fonction hôtelière proposée ne pose pas problème. Elle implique des coûts de construction élevés pour assurer l'isolation de l'enveloppe (problème de nuisances sonores, de ponts thermiques, de vibrations – voir ci-dessous). Selon le rapport d'incidences, l'opération à un avenir incertain financièrement vu les coûts de construction et la concurrence hôtelière dans la zone, sans compter le contexte actuel du tourisme particulièrement fragile.

Selon le RI (p. 45), Au niveau typologique, le taux d'occupation des hôtels autour de la gare du Midi est de 79,1 % (supérieur à la moyenne régionale de 76,5 %). Le taux d'occupation plus élevé ainsi que le prix et le revenu moyen plus faibles dans le quartier du Midi s'expliquent notamment par le standing globalement plus faible des hôtels dans le quartier qu'à l'échelle régionale. En effet, en termes de nombre de chambres, l'essentiel de l'offre sur le quartier du Midi se concentre sur du 3 étoiles alors qu'à l'échelle régionale, l'offre est essentiellement concentrée sur du 4 étoiles. Le demandeur propose de développer ici un 2 étoiles ce qui est prudent vu les conditions visuelles et acoustiques du projet.

Le demandeur justifie cette offre supplémentaire au regard de l'augmentation continue du nombre de nuitées observée ces dernières années à Bruxelles (+6% entre 2018 et 2019). Mais le contexte actuel plaide en sens inverse même s'il est probablement temporaire mais les issues restent néanmoins incertaines et l'augmentation du télétravail et des modes de réunion à distance pourraient impacter les chiffres du tourisme lié au business. En 2020, le taux de remplissage des hôtels à Bruxelles est tombé à 20%. Le taux d'occupation actuel des hôtels du quartier Midi serait de 11 %. Ce chiffre se basent sur les 9 hôtels majeurs du quartier Midi (Floris, Ibis, Van Belle, ParkInn, Novotel, Sandton, Pullman et Mercure).

Il apparaît que ce sont les pouvoirs publics qui ont imposé au demandeur la fonction hôtelière dans un souci d'amélioration du quartier et de contrôle social accru de cette partie de la rue. Il est vrai que le schéma directeur et le futur PAD Midi prônent la mixité des fonctions. De fait, le quartier a déjà subi certaines foudres urbanistiques dans les années 90 et au début des années 2000 conduisant la destruction d'îlots entiers de logements pour y construire de grands ensembles de bureaux conférant un caractère mortifère au quartier en soirée et de longs murs aveugles sur l'espace public. Toutefois, le fait de faire du bureau à cet endroit n'empêcherait nullement la réalisation de fonctions commerciales et d'horeca au rez-de-chaussée à l'instar de ce qui se pratique au RDC des immeubles de bureaux de la place Horta.

Au vu de ceci, nous questionnons la pertinence d'une énième opération hôtelière dans le quartier dont la solidité financière n'est pas démontrée au vu des coûts très importants d'investissement pour une réalisation de qualité du projet (triple vitrage, dalle flottante, isolation par l'intérieur et sous dalle,...).

Sur les gabarits et les superficies du projets

Comme déjà souligné, le projet s'intègre dans un bâtiment destiné à accueillir le nouveau siège de la SNCB. La SNCB a annoncé (avant la pandémie) avoir besoin de 63.000 m² (+ 8.900 m² d'équipement et 360 m² de commerce) alors que les bâtiments prévus pour les accueillir n'offrent

actuellement qu'une superficie de plancher totale de 41.528 m². Pour combler ce déficit de surfaces de +/- 31.600 m², il est prévu d'adjoindre à ces bâtiments 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 +/- 230 m.

Cette extension excède largement les gabarits du quartier côté Fonsny et écrase la rue sur toute sa longueur tout en coupant d'une large barre le paysage du quartier. Or ce projet est indissociable de celui actuellement à l'enquête. En effet, pourquoi utiliser 8.400 m² du bâtiment existant pour faire un hôtel (dont la pertinence peut être questionnée – lire ci-dessus) alors que le bâtiment est insuffisant pour accueillir les superficies de bureau demandées par la SNCB ? Récupérer les 8.400 m² affecté en hôtel permettrait de réduire d'autant les gabarits surajoutés au bâtiment existant et de réduire par la même occasion l'impact paysager négatif de la barre. Sachant qu'il n'est pas impossible, au vu du contexte actuel et des nouvelles perspectives en termes de télétravail, que la SNCB réduise les superficies nécessaires à son siège, il est imaginable que les superficies à surajouter au bâtiment existant se restreignent fortement, surtout si on peut y adjoindre les 8.400 m² de l'hôtel. Ainsi le futur siège s'intégrerait de façon plus équilibrée à l'environnement du quartier.

Au vu des deux argumentaires développés ci-dessus (pertinence non démontrée de la fonction hôtelière et gaspillage d'une superficie de 8.400 m² qui permettrait de réduire l'impact paysager du futur siège SNCB), nous nous opposons au projet d'hôtel.

Par ailleurs, nous aimerions soulever plusieurs autres éléments problématiques de façon subsidiaire :

- **Concernant la mobilité**

Pour les clients de l'hôtel, le RI estime la demande en stationnement à environ 28 véhicules sur base de la part modale de la voiture comme conducteur (10%). Il s'agit d'une moyenne. On peut donc imaginer que les WE ou à d'autres moments précis, il y ait des pics. En supposant que les clients arrivent à l'hôtel en soirée (entre 17h et 21h) et qu'ils repartent le matin (entre 6h et 10h), la pression sur le stationnement en voirie sera plus forte la nuit qu'en journée. A cela, il faut également ajouter la demande en stationnement pour les clients du restaurant, estimée à 5 véhicules sur le temps de midi (entre 11h30 et 15h) et 5 véhicules en soirée (entre 18h et 22h). La demande serait donc de ± 6 véhicules sur le temps de midi et de ± 34 véhicules en soirée.

Compte tenu du taux d'occupation du stationnement en voirie d'environ 86% en journée et 79% en soirée, une réserve de ± 50 emplacements en journée et 75 emplacements en soirée est dès lors disponible dans un rayon de 250 m. Le RI en déduit que l'offre disponible en voirie pourrait répondre à l'ensemble de la demande en lien avec le projet. Mais c'est évidemment sans prendre en considération les effets cumulatifs des projets en cours dans la zone. En ce sens, disposer du RIE du PAD Midi aurait permis de disposer d'une meilleure vue d'ensemble de l'impact des différents projets sur la mobilité et les places de stationnement du quartier.

L'inconnue du PAD pose aussi des problèmes au niveau des livraisons. En effet, le projet prévoit un emplacement dédié en voirie afin de ne pas entraver la circulation pendant les heures de livraison.

Cet emplacement aura une longueur de 9,7 m et une largeur de 1,95 m, ce qui est suffisant pour permettre le stationnement d'un petit camion. Signalons que la superficie espace "linge" limitée oblige de-facto à la sous-traitance. Or, l'approvisionnement de linge pour ce type d'hôtel (catégorie 2) génère de gros flux de linges. La sous-traitance impliquera donc un grand nombre de livraisons quotidiennes ; rendues complexes vu la situation de l'immeuble sur l'axe structurant Fonsny. Mais 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.

Sur les 46 travailleurs susceptibles d'être présents simultanément sur le site au moment des shifts, il est estimé que ± 5 travailleurs se déplaceront à vélo, compte tenu de la part modale du vélo fixée à 10%. Le projet prévoit l'aménagement d'un local vélo au rez-de-chaussée du bâtiment avec 12 emplacements de stationnement réservés aux employés. Mais aucun parking vélo n'est envisagé pour les clients or c'est un moyen idéal pour visiter la ville. Certes, un grand parking vélos est prévu dans le cadre du projet du siège de la SNCB et dans le cadre du PAD Midi : 1.000 emplacements dans les Quadrilatères à l'horizon 2022. Mais en l'état rien n'est sûr, le dossier des Quadrilatères traîne depuis des années. Ceci montre une fois de plus qu'il eut été pertinent que le projet de siège SNCB soit mis à l'enquête en même temps et le tout après l'adoption du PAD Midi.

Au sujet de la qualité des aménagements de l'espace collectif et du personnel et des emplois

Le projet tente de maximiser le nombre de chambres au détriment de l'équipement collectif; à savoir les espaces de travail/espace logistique du personnel et l'accueil du public. Le souhait de concentrer cette fonction au rez-de-chaussée limite sa qualité. A titre d'exemple, les sanitaires public sont peu accessibles et spatialement confus (un couloir menant potentiellement aux locaux sociaux des employés) ; les locaux sociaux pour le repos du personnel sont dépourvus de lumière du jour, un accès direct cuisine vers espace de restauration (dans les limites du respect des réglementation AFSCA) limiterait les trajets nécessaires au service en salle.

Enfin, force est de constater que les buffets et réception d'hôtels sont généralement fréquentés par ses clients à moins que ceux-ci aient un cachet particulier, incitant à la visite. Hors, la qualité des aménagements proposés est strictement fonctionnelle et donc peu attractive.

Nous rejoignons donc l'avis du BMA concernant l'étendue locaux de services et locaux ouvert à un public au rez-de chaussée et au premier étage. Nous invitons le promoteur à intégrer la logistique "lingerie" dans l'immeuble (voir nos remarques ci-dessus) permettant ainsi de créer de l'emploi assurément local et à assurer l'éclairage direct lumière du jour des locaux sociaux du personnel et redessiner le rez-de-chaussée comme ouverts au quartier.

Respect des normes de confort vibratoire ?

Les normes de confort humain aux vibrations ne sont pas respectées au niveau +4 du bâtiment en période de nuit en raison du passage des trains. Un non-respect de la norme pour les étages supérieurs est également attendu. Il s'agit dès lors d'installer une dalle flottante dans les chambres ce qui permet de conserver intégralement les façades. Cette solution permet théoriquement

d'atteindre le confort vibratoire prévu. Mais au stade de rédaction du RI, les résultats ne sont pas connus. Qu'en est-il ?

Absence de citernes d'eau de pluie

Le demandeur, après discussion avec le Facilitateur eau de Bruxelles Environnement, a fait le choix de ne pas installer de citerne de récupération d'eau de pluie en toiture. Ce choix est justifié par le demandeur pour des raisons de risques en termes de stabilité du bâtiment. En effet, la stabilité de la toiture est incertaine et le poids d'une citerne pourrait menacer sa structure. Le demandeur a donc fait le choix de privilégier la sauvegarde du patrimoine sur la gestion des eaux pluviales. Or la fonction hôtelière est forte consommatrice en eau. Une affectation bureau liée au siège SNCB consommerait moins d'eau.

Garantir une attention aux risques liés au désamiantage

Un inventaire amiante a été réalisé en 2010 par la société SECO en vue des travaux de démolition. Celui-ci a démontré la présence d'amiante dans le bâtiment dans des enduits, des colles et des joints. Les travaux de désamiantage font l'objet d'un permis chantier de désamiantage préalablement au début des travaux de démantèlement. Une attention particulière devra être réservée au traitement des déchets de désamiantage pour éviter toute contamination du sol, de l'air ou de l'eau lors des travaux dans ce territoire dense et fréquenté.

Respect des recommandations du SIAMU

Le 22 octobre 2020, le SIAMU a rendu une série de recommandations. Rien ne permet en l'état de s'assurer que toutes ces recommandations ont bien été respectées.

Claire SCOHIER et Cataline SENECHAL
pour Inter-Environnement Bruxelles