



Avis d'Inter-Environnement Bruxelles
Enquête publique sur le projet Move Hub
Demande de permis PU 52545

10/12/2023

Le projet Move Hub aujourd'hui mis à l'enquête publique est le résultat d'une longue saga urbanistique entamée en 2010. En 2021,, suite à de nombreux échanges entre les administrations et les promoteurs, un accord est trouvé sur un scénario 4 privilégiant un scénario sans tour moyennant la suppression du passage prévu dans la prolongation du parc Grisar (RNT p. 9). Or, force est de constater que le scénario mis à l'enquête publique préserve une tour de 18 étages (77 m de haut) tout en supprimant la liaison avec le parc. Pourtant les balises adoptées par le gouvernement en mars 2023, en l'absence de PAD, prévoyaient que les projets à venir devaient être conformes au RRU, ce qui n'est manifestement pas le cas ici. Le document régional¹ édictant les principes pour l'aménagement d'une gare habitante mentionne que l'îlot Tintin ne contiendra pas de tours/immeubles plus haut que les hauteurs du quartier. Ces lignes directrices prévoient également d'éviter les nuisances potentielles que pourraient créer des bâtiments élevés (vent, ombrage, effet canyon). L'îlot désormais fermé est totalement privatif y compris pour le jardin qu'il englobe. On relèvera aussi que le projet ne prévoit pas le moindre logement social alors que les lignes directrices stipulent qu'un objectif de 25 % de logements sociaux et assimilés sera visé et soutenu par Urban dans les projets d'une certaine ampleur, ce qui est le cas vu la taille du projet : 54.500 m². Les logements Citydev ne sont pas considérés comme des logements assimilés à du logement social.

Signalons que nous n'avons trouvé nulle trace à la lecture de l'ensemble des documents des charges d'urbanisme, ni le montant ni les affectations alors qu'il s'agit d'une obligation légale. Un projet qui contient 38.000 m² de bureaux doit être soumis à des charges d'urbanisme. La note explicative et l'étude d'incidences n'y font pas la moindre référence.

Prérequis

IEB avait demandé en 2010 que les habitants directement impactés par le projet puissent être invités au comité d'accompagnement au titre d'observateur. Cette demande avait reçu une fin de non-recevoir dans l'avis de la commission de concertation au motif que la composition du comité d'accompagnement était définie par l'arrêté du 3 juin 1993, lequel ne permettrait pas l'extension demandée. Cette interprétation de l'arrêté est erronée puisqu'à de nombreuses reprises, depuis la

1 « Quartier Midi : vers la gare habitante », mars 2023, perspective.brussels.

date d'adoption de l'arrêté, un statut d'observateurs a déjà été octroyé tantôt à des comités d'habitants, tantôt à des associations les représentants. Il y a deux poids deux mesures dès lors que le demandeur participe au comité d'accompagnement alors que l'arrêté, en son article 2, interdit explicitement que le demandeur fasse partie du comité d'accompagnement.

IEB constate que l'obligation d'afficher l'axonométrie conformément à l'article 14.§1er de l'arrêté du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire n'a pas été respectée. Sur base de cet article, l'axonométrie doit être affichée aux mêmes endroits que l'avis d'enquête, ce qui n'a pas été le cas.

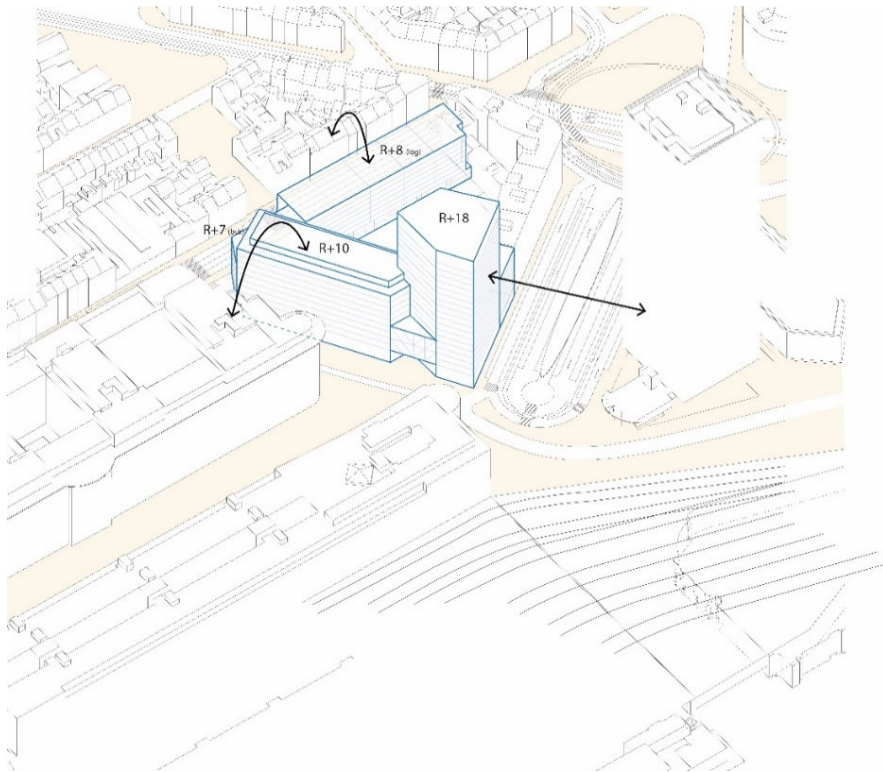
Par ailleurs, il est étrange au vu du nombre de projets urbanistiques en cours au sein du quartier Midi, lesquels auraient dû être balisés par un PAD toujours en projet, de constater que l'étude d'incidences ne procède à aucune analyse des effets cumulatifs des différents projets. Certes, l'EI évoque l'impact du projet de métro sur le quartier et cite le projet de siège SNCB (63.000 m² de bureaux), d'hôtel rue Fonsny (9.000 m², 231 chambres) et du siège d'Infrabel rue de France (44.000 m²) (EI, p. 172). L'impact cumulatif est envisagé pour le chantier mais pas pour les autres conséquences tels la mobilité et le stationnement, pour ne citer qu'eux. Certains projets immobiliers ne sont même pas cités alors qu'ils ont fait l'objet d'une demande de permis, tels les projets Glico au square Pecqueur (13.000 m²) et place Bara (5.000 m²).

Les questions de densité et de gabarit

La densité de population moyenne en 2016 s'élevait à 18.177 hab/km² dans le périmètre du PAD, soit une densité de population bien supérieure à la moyenne régionale de 7.360 habitants/km². Les densités les plus élevées sont observées notamment dans le quartier Cureghem Bara. Ce quartier est parmi les plus denses à l'échelle de la Région, avec des densités supérieures à 20.400 hab/km² (Monitoring Quartier 2022). Mais la densité du site concerné, avec ses anciens ateliers et bureaux, avait un P/S de 2,43, le projet initial Victor fait monter ce dernier à 13,84. L'étude urbanistique commandée par Euro Immo Star conseillait, elle, un P/S de 4,32 (ce qui équivaut à un immeuble de 5 étages). Le projet à l'enquête propose un P/S de 5,69. Il est donc trop dense pour un quartier déjà très dense.

En termes de gabarit, la Tour du Midi est une exception (R+38) dans le quartier, il n'y a pas de gabarits intermédiaires avant de passer à des R+10. Il faut aller à plus de 500m (quartier de la Querelle) pour trouver des R+20. Ce faisant, le projet déroge fortement en cela au RRU qui oblige de tenir compte des gabarits mitoyens (art. 8, section 2). Il dépasse clairement la moyenne fixée selon cet article.

Dans la rue Bara, le projet crée certes une continuité avec l'immeuble Tintin, avec un gabarit de R+8. Le long de la rue Blérot, la hauteur augmente en concordance avec le bâtiment Eurostation (R+10), mais crée une émergence face à la gare et l'esplanade de l'Europe (R+18).



Ce projet, en termes de gabarit, correspond plus moins à l'alternative Programme de l'EI. Sa conformité au RRU n'est pas analysée. Et le complément de l'EI d'octobre 2023 ne l'analyse pas non plus. L'EI (p. 185) reconnaît juste que sans gradation de l'augmentation de gabarit, le raccord entre le bloc de logements de la rue Bara et le bloc de bureaux de la rue Blerot est abrupte. « *Le gabarit du bloc C est augmenté de 7 étages, pour une hauteur estimée à 85 mètres, augmentant la dérogation urbanistique malgré le fait que ce bloc reste mais rappelant davantage le gabarit de la tour du Midi (150 m) dans le paysage urbain.* » L'augmentation du gabarit de l'Accent est significative et accroît une situation qui était déjà en dérogation urbanistique.

Sur base du Titre 1. Article 5 RRU « La hauteur de la façade avant est déterminée en fonction de celle des deux constructions voisines ou, à défaut de constructions voisines, des deux constructions les plus proches, situées chacune de part et d'autre du terrain considéré dans la même rue, ou, à défaut, sur le pourtour du même îlot.

Dans le cas présent, c'est l'immeuble Tintin qui appartient au même îlot qui devrait servir de référence soit autour de 27 m. La façade d'Eurostation qui est juste en face permet éventuellement de monter à 36,40. Mais le bloc C du projet monte à 77m ! Rappelons ici que les balises adoptées par le gouvernement en mars 2023 en l'absence de PAD demandent que les projets soient conformes au RRU.

L'EI (p. 174) analyse une alternative « Bâtiment mitoyen » en respect total du RRU (ce qui démontre a contrario que le projet actuel ne le respecte pas) qui diminue de 48 % de la superficie globale du projet initial avec un programme 100 % bureaux et qui supprime l'émergence du bloc C. Cette alternative a été écartée parce qu'elle manquerait de gabarit en dialogue avec la tour du Midi qui reste isolée dans la lecture du paysage urbain. C'est un parti pris ! Quid du dialogue avec le

reste du quartier ? Cette alternative améliore en fait le raccord de gabarit avec la rue Bara. Quid de la lisibilité urbanistique du fait d'une émergence unique ? Le rejet est aussi motivé par le manque de mixité de fonctions du fait d'un projet 100 % bureau. Mais la question de la mixité est plus complexe que cela. Un projet de bureaux avec un parc public serait également un projet mixte dans un quartier qui manque cruellement d'espaces verts. En réalité, le promoteur dit avoir besoin de minimum 38.000 m² de bureaux pour être rentable.

Questionner la typologie des logements

En réalité, les promoteurs n'ont jamais souhaité construire du logement à cet endroit. C'est la Région qui leur a imposé une proportion minimum de logements au sein du projet. En 2018, on parlait encore de la création de 14.000 m² de logements sociaux à cet endroit (cfr PV du comité d'accompagnement du 18 octobre 2022). Les pouvoirs publics voulaient obtenir 50 % de logements, au final il y en a 25 : 13.600 m² des 54.500 m² en projets répartis sur 64 logements Citydev, 2 co-living et 24 logements libres définis dans le tableau de l'EI comme « abordable ». Et pas un seul logement social ! Faut-il rappeler que Cureghem et Saint Gilles comptabilisent un très faible % de logements sociaux : 4 %. Dans le cadre du projet de PAD, le seul type de logement public prévu était déjà du logement réalisé par Citydev, 26.000 m² ce qui représentait 13 % de l'ensemble des logements réalisés dans le cadre du PAD.

Le quartier concerné fait partie des plus pauvres de la commune et de la Région, avec un taux de chômage élevé dont 2/3 des chômeurs de longue durée. 80 % des habitants sont des locataires et donc dépendants de l'offre sur le marché privé. Le prix médian des appartements a été multiplié par 4 à Saint-Gilles entre 2006 et 2016 il l'était par 4 alors que le revenu médian des habitants de Saint-Gilles n'a crû que de 4 %. Sachant que la plupart des terrains du quartier appartiennent soit à la SNCB (qui compte les céder à un consortium de promoteurs), soit à des propriétaires privés, les logements produits sont au prix du marché privé et donc bien au-dessus des bourses des habitants actuels du quartier. Les logements Citydev qui représentent l'essentiel de la production publique dans le quartier repartent sur le marché privé après 20 ans. La seule façon de produire du logement « abordable » est d'imposer un % conséquent de logements sociaux. C'est ce qui est prévu dans les lignes directrices du gouvernement de mars 2023 pour le quartier Midi en visant un objectif de 25 % de logements sociaux et assimilés dans les projets d'une certaine ampleur. Le projet ne respecte nullement ces lignes directrices pourtant adoptées il y a à peine 10 mois.

Pour IEB, si une part conséquente des logements produits ne sont pas des logements sociaux, ils resteront financièrement inaccessibles. Nous préférons dans ce cas que la Région abandonne son imposition d'un % de logements et que le projet soit revu avec moins de densité pour un mix de bureaux, commerces, équipements et espace vert public.

Un autre type de mixité

L'EI, p. 76 développe l'alternative Parc ! (0bis). Cette alternative vise le maintien de la situation actuelle, sans construction de nouveau projet sur le site mais en prévoyant une fermeture de l'îlot, dans le prolongement des immeubles existants, afin :

- de garantir une cohérence urbanistique à la zone ;
- d'améliorer le confort des habitants de ces immeubles ;
- de créer un espace vert ouvert sur le restant du site.

L'aménagement proposé crée un parc de 9.563 m². Deux accès piétons sont prévus, l'un rue Bara, l'autre rue Blerot, rendant l'îlot traversant. L'étude reconnaît (p. 174) la cohérence d'un parc avec le concept de gare habitante et avec le développement régional du maillage vert. Il pourrait s'inscrire dans la continuité verte que le projet de PAD Midi ambitionne de créer entre l'Esplanade de l'Europe et le parc de la Senne. Il permettrait d'arriver à une situation plus favorable sur le plan de la biodiversité puisqu'elle maintiendrait un espace de pleine terre en intérieur d'îlot. Celui-ci autoriserait l'implantation de davantage d'arbres (et d'espèces) sans contrainte liée à l'enracinement. Ces arbres disposeraient, par ailleurs, de conditions de croissance plus optimales et seraient moins sensibles au vent, à la sécheresse...avec, en définitive, de meilleures chances de survie sur le long terme (EI, p. 401).

Cette alternative aurait un impact positif sur l'ensoleillement dans le quartier et sur le facteur de vue du ciel du fait de l'absence de constructions. En comparaison au projet, cette alternative jouerait un rôle positif dans la lutte contre l'échauffement urbain en diminuant l'effet d'îlot de chaleur. Enfin, un espace de pleine terre permettrait de diversifier davantage les milieux avec, par exemple, l'aménagement de zones plus humides en lien avec la mise en place d'une gestion intégrée des eaux pluviales. Une remise en valeur de l'eau se justifierait dans un contexte tel que celui-ci, en fond de vallée. (EI p. 437).

En réalité, les points négatifs de cette alternative sont liés au caractère privé du site et non au parc en lui-même. Il eut été intéressant en ce sens de combiner l'alternative Bâtiment mitoyen 100 % bureaux avec celle d'un parc ouvert accessible. On abandonnerait les logements privés et Citydev, on concentrerait les superficies de bureaux, réduites, vers la gare, Spaak et Blérot, rue permettant des typologies de gabarit plus élevé (R+8 à R+12) pour laisser l'îlot ouvert côté Bara dans la prolongation du parc Grisar. La partie parc devrait être préemptée par la Région et les promoteurs n'auraient qu'à valoriser la partie bureau avec des commerces au RDC côté gare et des équipements côté Bara. Les habitants et visiteurs préserveraient ainsi les avantages d'un parc public offrant de l'ouverture, de la fraîcheur, de la biodiversité, sans compter que l'ouverture vers Bara permet de préserver les vues et la lumière pour les façades avant des maisons impaires de la rue Bara et des façades arrière de l'immeuble Tintin. Un accès au parc devrait en outre être réalisé dans la façade au RDC des bâtiments de bureau sis rue Blérot.

En effet, l'EI démontre que le projet tel quel avec sa densité bureau/logement aura inévitablement un impact significatif sur l'ensoleillement des façades avant des maisons de la rue Bara aux n° impairs 1 à 35, plus ou moins fort selon les solstices et le jardin central sera la plupart du temps à l'ombre. Le passage de R+12 à R+18 du Bloc C accroît cet impact. En fonction de la période de l'année, ces bâtiments se retrouveront dans l'ombre du projet au début ou durant la totalité de la matinée. En après-midi, ce sont les façades arrière des immeubles de l'îlot Tintin qui seront plongées dans l'ombre du projet. Par ailleurs, le projet amendé engendre un léger effet canyon dans la rue Bara, où la classe de confort passe de B à C. La rue Blérot présente désormais une classe D dans la moitié de son tronçon vers la rue Bara alors que cette zone est plutôt abritée en situation existante.

Penser la mobilité à partir de l'existant

La densité de construction prévue amènera forcément un supplément de trafic automobile, même dans une zone bien desservie par les transports publics. Or ce quartier est déjà un des plus saturés de la Région par le trafic automobile et de camions qui y transitent du et vers le Ring. Le RIE du PAD

analysait d'ailleurs que « Le périmètre est actuellement saturé par le trafic de transit et de destination. » Le RIE assurait que l'augmentation de la demande de déplacements en transport public pourra être absorbée grâce à deux projets : l'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et la création d'une nouvelle ligne de métro 3. Or si ces deux projets font l'objet d'accords politiques, le calendrier de leur mise en œuvre dépend de décisions budgétaires. L'automatisation des lignes de métro a déjà été repoussée dans le passé suite à un manque de budget. Quant à la création de la ligne de métro 3, elle devait initialement être inaugurée en 2021 et n'a cessé d'être repoussée pour une ouverture aujourd'hui prévue, au mieux, en 2038 !

Or les parts modales voitures sur lesquelles table le projet sont très basses en ce qui concerne la voiture (7%) en se basant sur le plan d'entreprise de la SNCB (alors que selon le PDE 2017, en cas d'excellente desserte en transport en commun la part voiture est de 17 %). A partir de cette part modale sans doute trop ambitieuse, le projet s'autorise à minimiser le nombre de places de parking nécessaires à la fonction bureau en appliquant un ratio strict de 1 parking par 400m² ; diminuant ainsi drastiquement le nombre d'emplacements réservés aux bureaux de 188 à 94 places.

Il est vrai que dans un rayon de 400 mètres autour du projet, l'offre est de 1738 places de parking (dont 286 réservées pour des usages précis), soit 1361 places réglementées. Néanmoins la pression du stationnement en voirie est relativement forte : de 70 à 80% quel que soit le moment de la journée avec un pic de 79 % entre 10h et 12h.

En dehors de cette offre en voirie, les parkings publics les plus proches du site sont :

- le parking Gare du Midi géré par Q-Park. Il offre 1.483 emplacements accessibles au public.
- Le parking Gare du Midi 2 géré par Indigo Belgium et présente une capacité de 125 emplacements

Face à cette offre providentielle, on ne peut qu'envisager une mutualisation au maximum du stationnement avec les parkings existants. C'est ce qu'a envisagé et conseillé le chargé d'étude. Mais dans l'EI complémentaire d'octobre 2023 (p. 35), le chargé d'étude signale que cette recommandation n'a pas été suivie par la demanderesse. Elle ne souhaite en effet pas « prendre le risque de miser sur une mutualisation pour assurer un nombre de parking suffisant dans le projet ».

Le RIE du PAD Midi signalait qu'au vu des densités prévues, on pouvait s'attendre à un déficit de plus 1000 emplacements de stationnement dans le quartier. Le volet stratégique du PAD souhaitait donc aussi développer la mutualisation du parking existant. IEB avait fait part dans son avis du risque lié à l'absence de cadre juridique régional pour rendre cette volonté opérationnelle. On risque de multiplier les opérations immobilières avec un nombre insuffisant de places de parking en misant sur une possible mutualisation qui ne verra jamais le jour. Le projet de siège SNCB est exactement face au même dilemme. Le projet n'envisage que 40 places de parking à Fonsny et est en carence de 240 places que la SNCB pourra à court terme récupérer sur l'îlot France-Bara. Mais cet îlot est sujet à d'importantes transformations à plus long terme.

Il n'y a pas d'analyse des effets cumulés de ces différents projets qui prévoient des offres insuffisantes par rapport au nombre de travailleurs malgré la prise en considération de part modale en transport en commun très ambitieuse. Cette inquiétude montre une fois encore la nécessité de

disposer préalablement de la vue d'ensemble sur l'articulation entre le projet en cours, ce qui n'a pas été réalisé par l'étude d'incidences.

Réduire la densité du projet permettrait de développer des options plus réalistes en termes de mobilité. Le seuil de rentabilité à 38.000 m² de superficies de bureau n'est pas démontré et le quartier s'est déjà alourdi de 300.000 m² de bureaux ces dernières années. Le seul fait d'être à proximité d'une gare ne peut justifier à lui seul une telle production de bureaux. Selon l'Observatoire des bureaux, les bureaux neufs près des gares ne constituent pas une garantie d'occupation : il a fallu trois ans pour remplir le Covent Garden, idem pour la tour Zénith près de la gare du Nord. Raison pour laquelle le projet de PAD Midi envisageait d'ailleurs de réduire les superficies de bureaux dans son périmètre en réaffectant une partie à du logement.

Nous partageons les inquiétudes du chargé d'étude (EI complémentaire p. 38) sur l'avenir : *« on ne peut en effet à ce stade présager de la concrétisation et de la teneur futures des projets publics en matière de mobilité dans la zone, parmi lesquels :*

- *Le réaménagement de la place Bara et du boulevard Jamar une fois le chantier du métro terminé ;*
- *La densification de la gare des bus au sein du cours Paul-Henri Spaak ;*
- *L'aménagement de l'avenue Paul-Henri Spaak à court terme (stationnement potentiel des navettes vers l'aéroport) et à plus long terme dans le cadre de la densification de la gare des bus ;*
- *La pacification de l'axe Blerot/Esplanade de l'Europe en matière de mobilité (CRU 7 / projet de PAD). »*

Si le report des accès parking depuis Bara vers l'avenue Paul-Henri Spaak comme décidé dans le projet amendé a du sens, on perçoit rapidement les problèmes que cela pourra poser à terme. Si des limitations devaient être apportées au caractère circulaire de l'avenue Paul-Henri Spaak, notamment pour la réserver aux bus et aux riverains, une solution devrait alors être trouvée pour assurer l'accès au parking du projet (bornes escamotables placées à l'entrée de l'avenue par exemple). L'avenue Paul-Henri Spaak est aussi envisagée pour accueillir les aires de livraison du projet.

Signalons que le projet amendé (EI complémentaire p. 41) n'intègre pas un espace de livraison dédié aux équipements. Hors des livraisons de marchandises sont à prévoir dans une mesure qui dépendra du type d'équipements (centre pour personnes précarisées...). L'absence d'une zone de livraison dédiée est également susceptible de présenter des enjeux en ce qui concerne le stockage temporaire et l'évacuation des déchets.

Incertitudes liées à la pollution des sols

Selon l'EI (p. 343), la parcelle 338N11 connaît des restrictions d'usages identifiées dans l'étude de risque notamment l'interdiction d'implanter de l'habitat. Or le projet Move'Hub prévoit d'implanter des logements en prolongation directe des bâtiments de logement existants le long de la rue Bara et de l'avenue Paul-Henri Spaak. Or, le bloc A de logements sera construit sur la parcelle 338N11 où les restrictions interdisent d'implanter de l'habitat.

Pour lever ces restrictions, une nouvelle étude de risque a été réalisée par le bureau d'experts en pollution du sol Universoil en date du 15/11/2022. Cette étude indique que la pollution résiduelle de l'eau en HCOV dans la configuration projetée du site (conversion à l'habitat et construction des sous-sols) ne nécessite pas de prendre des mesures de gestion de risque. L'expert rappelle toutefois

« qu'il est interdit de pomper des eaux souterraines polluées sans accord préalable de Bruxelles Environnement. Un projet de gestion du risque assimilé à un projet de gestion des eaux polluées dans le cadre de travaux de pompage devra donc être soumis à Bruxelles Environnement afin d'obtenir cette autorisation dans le cadre du projet d'aménagement. »

Le chargé d'étude considère en conséquence que *« La solution qui minimiserait au plus bas les risques serait donc d'excaver le remblai pollué puis de laisser le terrain en friche. »* (EI p. 352).

En conclusion

Nous souhaitons au minimum :

- le respect des lignes directrices de mars 2023
- l'intégration de 25 % de logements sociaux dans le projet
- le respect du RRU
- la mention des charges d'urbanisme et leur affectation à du logement social ou à des équipements profitant aux habitants du quartier

Nous privilégions l'alternative Parc ! (Obis) ce qui supposerait que la Région rachète la parcelle.

A défaut, dans la mesure où le projet n'intègre pas 25 % de logements sociaux, nous considérons qu'un projet mixte bureaux et parc public avec des densités réduites dans le respect du RRU serait préférable au projet actuel.

Claire SCOHIER et Thyl VAN GYZEGEM

Le 8 décembre 2023