



Avis d'Inter-Environnement Bruxelles

Enquête publique sur le projet de siège Infrabel Demande de permis PU 52793

17/06/2024

Poursuite d'un cycle immobilier de bureaux contraire au concept de « gare habitant »

Il importe d'intégrer le présent projet dans la vision plus globale de l'ensemble des aménagements du quartier Midi. Sur les dernières années, c'est essentiellement la fonction bureau qui s'est développée dans le quartier, près de 300 000 m² de bureaux supplémentaires pour atteindre environ 600 000 m² aujourd'hui. Le quartier de la Gare du Midi compte entre 200 000 et 400 000m² de bureaux par km², ce qui est élevé par rapport à la moyenne régionale (78 000m²/km²) (EI, p. 356). Certes, c'est un quartier de gare internationale mais même les autorités publiques ont donné comme signal récemment, notamment dans le cadre des débats autour du projet de PAD Midi, qu'il était indispensable de rééquilibrer les fonctions bureaux et logements dans le quartier au profit de ces derniers, notamment en diminuant le stock total de bureaux. C'est pourquoi le PAD prévoyait la démolition de près de 300 000 m² de bureaux ce qu'IEB a dénoncé dès lors qu'il s'agissait d'une vaste opération de démolition-reconstruction au bilan carbone élevé. Nous plaidons plutôt pour la rénovation de l'existant.

Depuis cette annonce sur le rééquilibrage des fonctions, confirmée par la note de gouvernement « Quartier Midi : vers la gare habitante », les projets de construction de superficies de nouveaux bureaux se multiplient (72.000 m² pour le siège SNCB, 38.000 m² pour le projet Move Hub et aujourd'hui 35.000 m² pour le siège Infrabel soit un total de 145.000 m²) tandis que l'incertitude la plus totale règne sur les bureaux vides générés par le déplacement de la SNCB et d'Infrabel (130.000 m² + 65.000 m² soit un total de 195.000 m²). Rien ne garantit qu'ils seront recyclés en logement. On sait juste que 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, rue de Mérode, soit un total de 150.000 m². Ces ensembles sont vendus en l'état, décrits comme étant utilisables dans leurs affectations actuelles, essentiellement de bureaux. Dans le même temps, le seul projet de logement en cours dans le quartier est le projet Move Hub qui prévoit une superficie de 13.000 m² de logements. On est très loin de la fameuse parité 50-50 % mise en avant par les pouvoirs publics. On tend ici vers une parité 92%-8% encore bien plus bas que la parité actuellement dénoncée (12% de logements). L'histoire du quartier Midi en a toujours été ainsi, le bureau s'est toujours construit bien avant le logement et l'opération de rationalisation mise en avant par la SNCB et Infrabel sont avant tout des opérations immobilières auxquelles elles sont parfois perdantes. Les coûts du futur siège SNCB sont tels que la SNCB a dû sortir de l'accord

qu'elle avait conclu avec le consortium Immobil-BPI-Besix alors qu'elle aurait pu rénover une partie de ses bureaux existants et se contenter de rénover le centre de tri postal; Par ailleurs, l'opération s'avère périlleuse pour les employés. En effet, les actuels d'Infrabel se terminent entre 2026 et 2029 c'est pourquoi Infrabel devrait disposer d'espaces de bureaux dès 2026. Cela vise le millier d'employés du Ring Station rue des Deux Gares, un bâtiment rénové récemment, considérés comme BREEAM, appartenant à BNP Real Estate. Et les 800 employés des Blocs C, D et K rue Bara qui appartiennent à la SNCB et qui fait partie des biens mis en vente par cette dernière. Même dans un calendrier idéal, les espaces mis à disposition dans le nouveau siège ne seront pas terminés (pas de chauffage, refroidissement, pas de régulation, pas de finitions). L'achèvement du gros œuvre est prévu pour début 2027. L'occupation de l'ensemble du bâtiment serait effective au mieux pour mai 2028. Ne serait-il pas plus opportun de prolonger le bail du Ring Station ou de racheter à la SNCB ses bureaux existants déjà occupés par Infrabel ?

Des densités et gabarits excessifs

Le site actuel accueille 8.924 m² de fonctions logements et bureaux et passera à 35.683 m². Le P/S passe de 1,83 à 7,32 soit une densité multipliée par quatre dans un quartier déjà très dense. Les quartiers environnants comptent parmi les plus densément peuplés de la Région comme le quartier Cureghem Bara avec 20.679,12 habitants/km² ou encore le quartier Porte de Hal avec 25.596,05 habitants/km². Ces quartiers ont une densité de population supérieure à la moyenne dans leur commune respective (EI, p. 354). Outre la densité existante, de nombreux projets en cours poursuivent le mouvement de densification : siège SNCB, Move Hub mais aussi tous les projets en cours à Biestebroek et dans Cureghem.

Certes Infrabel rationalise ses espaces en passant de 65.000 m² à 35.000 m² mais les espaces quittés seront occupés par de nouveaux locataires. La densité globale ne se réduit donc pas, au contraire, elle augmente. Dans le cadre des réunions de projet, les gabarits ont d'ailleurs été jugés trop excessifs. Certes, ils respectent le projet de PAD qui autorisait de monter à cet endroit jusqu'à 60 m de haut (signalons que le projet monte à 63,85 m) pour un projet de 40.000 m² mais en l'absence de PAD, le projet est fortement dérogatoire au RRU.

Rappelons que la note de gouvernement précitée de mars 2023, 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).

Or la rue de France, dans laquelle se trouve le site, est constituée principalement des immeubles de bureaux et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public de petits gabarits (R+3 à R+7). Parallèlement à la rue de France se trouve la rue Bara. Cette dernière compte également des immeubles de bureaux et d'équipements de petits gabarits (du niveau R+4 au niveau R+9). Les habitations se partagent entre des maisons unifamiliales (transformées ou non en maisons à appartements) et des immeubles de niveau R+3 à R+5. Deux hôtels, de gabarit R+3 et R+5, se trouvent dans la rue. Le bâtiment mitoyen au sud est le bâtiment Delta / Flot-de-Senne (SNCB) : 4 étages hors sol (R+3) avec une hauteur de 17 mètres. À l'ouest du bloc 1 d'Infrabel, se trouvent en retrait les auvents de la gare du Midi, avec le chantier de catering de la SNCB dont on connaît déjà la hauteur : 10,8 m. Ensuite, on trouve des commerces (« point chaud » actuellement) puis le bâtiment de même de la gare du Midi (ONSS) d'une hauteur de 40m. Il n'y a aucune raison de devoir faire appel au gabarit élevé de la tour du Midi qui est bien plus éloignée du projet. Nous ne sommes pas face à un immeuble isolé.

Le demandeur invoque les hauteurs qui seraient anormalement faibles par rapport à la hauteur moyenne de celle des autres constructions de la rue ou, à défaut, de l'îlot, mais les hauteurs moyennes des immeubles entourant le site sont tout à fait conformes à la moyenne des îlots proches.

L'étude d'incidences reconnaît d'ailleurs une problématique d'insertion paysagère mais la justifie par l'effet de signal urbain recherché pour le projet. En effet, le bâtiment projeté de 60 mètres de haut est proposé afin d'être visible depuis différents points de vue. Mais dans la mesure où le projet s'établit en fond de vallée, loin de constituer un signal, le projet a essentiellement pour conséquence de boucher les vues et perspectives existantes.



Figure 21 : Vue du carrefour avenue du Roi / rue de Mérode

Ici la tour A entièrement visible dans la perspective de l'avenue du Roi.

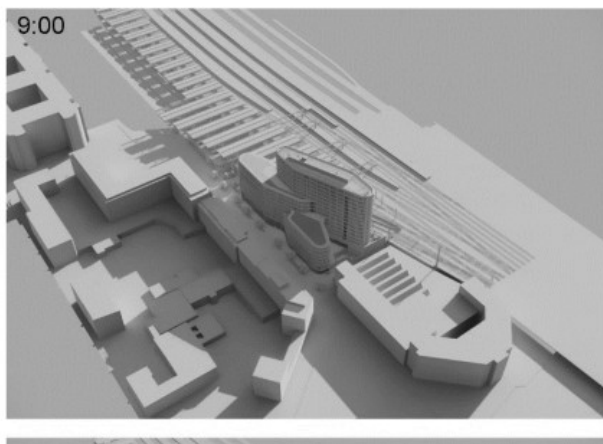
Soit il bouche les perspectives, soit il est invisible en raison de sa position en fond de vallée :

Mais contrairement à ce que dit l'EI (p 306 : « L'analyse des perspectives a montré que le projet répond à son objectif de signal urbain puisqu'il est visible depuis les rues alentour. »), jamais il n'arrive à jouer son rôle de signale qui motive pourtant la dérogation importante au RRU. Contrairement à la tour du Midi.



Figure 248 : Vue du site en situation projetée, sans le projet de la SNCB, depuis la place Poelaert (source : Artbuild)

Ces gabarits élevés provoqueront en outre une perte d'ensoleillement et un effet canyon rue de France, rue Bara. L'ombre du bâtiment projeté sera gênante pour les bâtiments à l'ouest le matin aux équinoxes de printemps et d'automne (ombre principalement sur l'îlot France- Bara). Dès 12h l'ombre sera essentiellement sur la rue de France et sur la gare du Midi.



Certes l'ombre porte actuellement sur un îlot de bureau (France-Bara) mais pour lequel on reste totalement dans l'inconnu sur son devenir puisqu'il fait partie des sites mis en vente par la SNCB. Difficile dès lors de mesurer l'impact du présent projet sur son environnement immédiat. L'impact du siège Infrabel ne sera en effet pas le même selon que ce qui se développe en face sera du bureau ou du logement.

Or la réalisation d'une tour de 63 m, va augmenter la valeur foncière des terrains autour qui sont justement mis en vente avec un risque élevé de spéculation déjà présente dans le quartier.

Une suppression de logements sans compensation inacceptable

Le projet supprime 24 logements anciennement accessoires à l'activité ferroviaire. Ces immeubles de logements voient le jour à la fin des années 50. Leur construction a été décidée par l'Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi. Ces logements ont été construits par la SNCB afin de fournir des logements de proximité pour les cheminots. Le PPAS « Quartier de la rue de France » adopté en 1964, abrogé depuis, mais qui était en vigueur lors de la construction de ces logements reprenait ces bâtiments en « zone de construction fermée » (zone réservée aux bâtiments et installations des services publics ou d'utilité publique).

Le demandeur utilise cette historique pour motiver le non respect de la prescription 0.12 du PRAS et ne pas devoir compenser les logements détruits. Selon la prescription 0.12 : « *La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain ou en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :*

1° maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitat ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zones de mixité, en zone d'entreprise en milieu urbain et en zone administrative ».

Or nous sommes en zone administrative et non en zone ferroviaire. Certes l'EI étudie une alternative qui propose d'étudier une certaine mixité du projet, en y prévoyant du logement en

affectant la tour B le long de la rue de France à du logement. La superficie récupérable sur 6 étages serait de plus de 3000 m². Mais le demandeur rejette cette alternative car elle ne permet pas de regrouper tous les employés d'Infrabel sur le site.

Mais l'étude n'analyse pas la possibilité de compenser les logements démolis ailleurs. Rappelons que dans l'affaire du couvent Gésu à Saint Josse, le demandeur feignait également de considérer le couvent comme « logement accessoire » d'une fonction principale qui serait l'église en tant qu'équipement en vue d'éviter 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, ce qui est le cas ici, la prescription 0.12 impose de compenser la suppression de logements.

Une mobilité encore malmenée

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 Midi analysait d'ailleurs que « Le périmètre est actuellement saturé par le trafic de transit et de destination. (RIE, p. 1445).

Si la rue de France présente un trafic assez faible, des flux de trafic plus importants sont observés dans la rue de Deux Gares et la partie de la rue de Vétérinaires qui passe sous les voies en direction de la petite Ceinture à l'heure de pointe du matin et vers le Ring à l'heure de pointe du soir.

Rappelons que le CRU 7 requalifiait la rue de France en «rue jardin» et proposait sa mise à sens unique dans le sens Bara/Vétérinaire. A l'époque, IEB avait questionné la compatibilité de cet objectif avec le fait que cet axe est considéré comme un axe confort poids lourds (selon le Plan Régional de Mobilité Good Move, la présence du hub bus internationaux /shuttles (6 emplacements sur environ 80 mètres), des taxis, la relocalisation du catering SNCB et la relocalisation des activités d'Infrabel. En cas de travaux ou d'incidents majeur sur le réseau (déraillement, incendie, etc.) qui empêchent un train voyageur de circuler, des navettes SNCB sont prévues également sur la rue de France. Le RIE du CRU (p. 191) demandait d'être très attentif à cet aspect des choses dans les futures études.

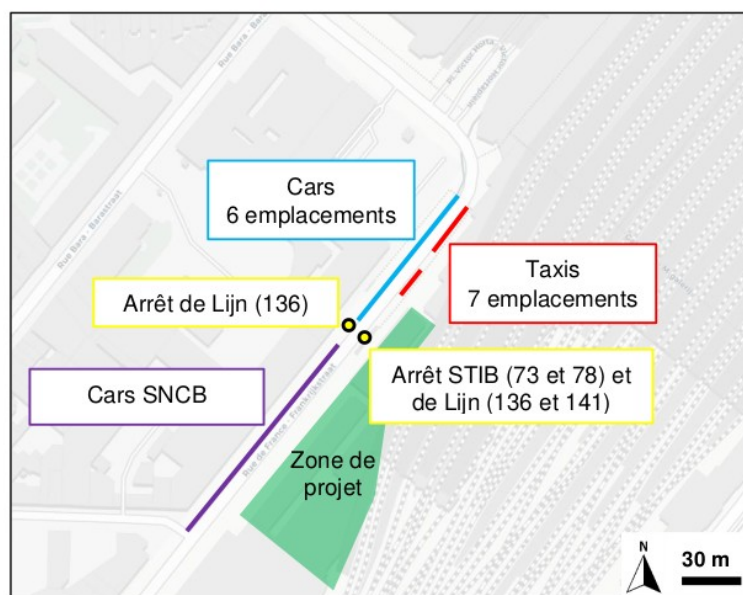


Figure 85 : Localisation des arrêts de bus, car et taxis au niveau de la rue de France

Il semble y avoir une incohérence flagrante entre les objectifs du CRU et la densité développée par les projets en cours et leur impact sur la mobilité.

Certes le projet ne prévoit « que » 174 emplacements de parking (103 pour véhicules de service, 55 pour les opérateurs, 11 pour les motos et 5 pour les PMR) alors que l'occupation totale du projet s'élève à 1597 personnes (1341 postes primaires + 42 employés occupant un poste secondaire (10% de 422) + 116 externes (40% de 289) + 98 opérateurs). Il propose 314 emplacements de stationnement vélo. Mais aucun emplacement n'est prévu pour les employés « classiques » des bureaux d'Infrabel (1383 employés « classiques » sur place par jour). Il est évident que le parking ne sera pas suffisant pour tous les usagers. Selon l'EI, des reports en voirie et en parking public sont à prévoir.

Or tous les récents projets dans le quartier fonctionnent sur ce modèle de sous développement des places de stationnement au nom de la mobilité durable mais surtout parce qu'ils ne parviennent pas à faire coïncider les densités élevées qu'ils développent avec la mobilité conséquente qu'ils sont susceptibles de générer. Tant pour le siège SNCB que pour le siège Infrabel, les parts modales voitures sont très basses (7%) 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, les projets s'autorisent à minimiser le nombre de places de parking nécessaires à la fonction bureau. Or en journée, la rue de France a un taux d'occupation de 85 à 100 %.

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.

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. C'est ce qui est en train de se passer pour le projet Move Hub.

Rappelons par ailleurs que les employés d'Infrabel trouvent à l'heure actuelle à se parquer ailleurs dans le cadre des locaux loués. Réduire le densité du projet en la combinant avec une occupation de l'existant semble à nouveau être la meilleure combinaison.

Des sols et une biodiversité écrasés

Selon le diagnostic du CRU 7 (p. 125), l'emprise au sol des bâtiments est de 69% dans le périmètre, ce qui est tout à fait considérable (48 % à échelle régionale). Entre les infrastructures de la gare et le faisceau de voies ferrées, les linéaires de voiries, les intérieurs d'îlots densément bâti et le manque d'espaces ouverts, il ne reste que 144.776 m² soit 18,45% de surfaces perméables (Diagnostic p. 180). Dans l'ensemble du croissant pauvre, le CBS ne dépasse nulle part la barre de 0,5. Dans le périmètre du CRU 7, ce constat se vérifie. L'ensemble des îlots du périmètre sont sous la barre de 0,3. Le RIE du CRU parle de la végétalisation d'1/4 de la surface du périmètre du CRU (p. 129) mais on ne sait pas concrètement comment se produit cette végétalisation et de quelle nature elle est (pleine terre, plantation, toitures vertes,...). Or dans tous les projets qu'on observe, il y a systématiquement des dérogations en défaveur de la biodiversité et de la perméabilisation des sols. C'est comme pour l'équilibre des fonctions, on pense toujours que c'est un projet ultérieur qui

viendra récupérer la sauce mais ce projet n'arrive jamais et chaque demandeur rogne sur ses marges de manœuvre au détriment du quartier.

Le taux d'emprise du projet sur les parcelles concernées est de 77 % alors que l'existant est de 68 %. La surface perméable passe donc de 4790 m² à 1450 m² alors que les surfaces de toiture verte n'augmentent que très faiblement. L'imperméabilisation s'explique par la construction en sous-sol sur l'ensemble de la parcelle qui limite la pleine terre et que les zones de recul sont utilisées pour les flux piétons et accès techniques.

En cela, le projet ne respecte par l'article 12 du RRU selon lequel « *L'aménagement des zones de cours et jardins et des zones de retrait latéral vise au développement de la flore, d'un point de vue qualitatif et quantitatif. Les installations destinées à l'aménagement de ces zones, tels les abris de jardins, bancs, balançoires, statues ou autres constructions d'agrément ou de décoration sont autorisées.* »

La zone de recul latéral sud du projet est destinée à la livraison et permet l'accès à des locaux techniques. Cette zone comporte donc peu d'aménagements qualitatifs : une dalle gazon de 55m² en fond de parcelle ainsi qu'une zone de pleine terre de 23m² et une zone de terre de 1m de profondeur et de 118m² le long du mur mitoyen.

Le projet ne respecte pas non plus l'article 13 du RRU qui demande que « *La zone de cours et jardins comporte une surface perméable de pleine terre et plantée au moins égale à 50% de sa surface.* » A nouveau, dans la partie sud, l'aire de livraison et des locaux techniques ne permet de créer des zones en pleine terre. Le sous-sol est construit jusqu'à la limite mitoyenne.

On pourrait s'attendre à un projet plus qualitatif de la part d'un demandeur para-public. Rappelons que selon la note du gouvernement de mars 2023 : « *De manière générale, une attention devra être portée sur :*

-Le maintien des arbres existants ;

-Le renforcement des surfaces perméables végétalisées sur les espaces publics tels que l'esplanade de l'Europe, la place de la Constitution, la place de France, les rues, les places de stationnement en voirie ;

- La végétalisation des espaces privés, d'intérieur d'ilot ou de toitures plates. »

Par ailleurs, dans le cadre d'une étude géotechnique (2022 – Geosonda), la nappe se trouve précisément à une profondeur de 1,9 à 2,3 mètres). La présence de la nappe phréatique représente un risque de remonté des eaux dans le bâtiment. Et en ce qui concerne l'état du sol, 4 parcelles sont classées comme polluées. Il y a donc un risque réel de pollution de la nappe phréatique surtout avec la réalisation du parking en sous-sol et la présence d'une citerne à mazout de 24.000 litres au R-2. Ces éléments nous semblent insuffisamment creuser dans l'EI qui les aborde de façon très superficielle au vu du risque réel.

On peut lire à la p. 395 de l'EI que « *lors de l'excavation des terres et de la construction du sous-sol, un rabattement de la nappe sera nécessaire. Cela impliquera un rejet des eaux de pompage des fouilles pour la construction des sous-sols dans des conteneurs (pour le filtrage des eaux), puis vers les collecteurs d'égouttage. Ce point est actuellement en discussion avec Bruxelles Environnement et devra être affiné. Pour limiter les incidences, il sera demandé aux entreprises de réalimenter les nappes phréatiques si nécessaire. (...) Lorsque le chantier nécessite de modifier fortement le relief notamment par creusements, des phénomènes de stabilité, de tassement, d'affaissement ou de claquage peuvent survenir.*» Quid ?

Montant et affectation des charges d'urbanisme

Pour les superficies de bureaux, les montants minimaux imposés par l'arrêté sont de 125 €/m² et 200 €/m² si la densité du bâtiment est supérieure à la moyenne de la zone (ce qui est le cas pour le présent projet). Selon l'EI, seules les superficies affectées aux bureaux, au total 25.906m², seraient soumises aux charges d'urbanisme. Selon la plate-forme open permits les superficies sont de 27.298 m². Les charges d'urbanisme s'élèveraient donc non pas à 5.121.800 € (200 €/m²) mais à 5.459.600 €.

Par ailleurs, les fonctions accessoires aux bureaux devraient être considérées comme du bureau. Selon le PRAS, il s'agit des fonctions complémentaires de l'affectation principale. La note explicative et l'EI ne sont pas suffisamment explicites pour identifier ce qui serait des superficies d'une autre affectation. L'EI (p.78) identifie 4.748 m² de locaux opérationnels, 4.349 m² de locaux sociaux (addition des espaces du rez-de-chaussée et 1^e étage, y compris cuisine et local vélo), et 4.581 m² de locaux techniques. Il s'agit d'affectations non reprises au PRAS exceptées celles qui seraient identifiées comme activités ferroviaires en zone de chemin de fer. Il est évident que le montant des charges d'urbanisme est ici sous-estimé.

Le demandeur propose que les charges d'urbanisme soient réalisées en nature pour réaliser des aménagements de l'espace public : réaménagement des abords sur la rue de France, des quais de la gare du Midi le long du bâtiment, d'une nouvelle structure le long du quai, des aménagements d'un accès carrossable depuis la rue des Vétérinaires jusqu'au faisceau ferroviaire,... dont le total est estimé à 3.900.000 €.

Il ne nous semble pas normal que des charges d'urbanisme soient affectées à des fonctions qui servent essentiellement le demandeur et qu'ils devraient de toute façon prendre à sa charge. Vu les insuffisance en logement social ou en équipements publics divers dans le quartier (crèche, école, bibliothèque, sans-abrisme, santé,... il serait plus pertinent d'affecter les charges à ceux-ci.

Claire SCOHIER et Thyl VANGYZEGEM
Le 17 juin 2024