

Analyse du mardi 14 décembre 2021

La SNCB a besoin de moins de bureaux... mais veut en faire construire 25.000 m² supplémentaires

Le projet de nouveau siège de la SNCB avenue Fonsny est un total non-sens, tant du point de vue de la planification (le projet de PAD Midi est en cours de révision), de l'environnement (démolir pour reconstruire 400 m plus loin), que de l'urbanisme (accentuer les effets de barrière et d'écrasement). Seule solution acceptable : refuser l'extension et sortir de la logique de démolition-reconstruction en rénovant le Tri Postal et les bâtiments « Delta-Flot de Senne » pour accueillir les mètres carrés manquants au programme de la SNCB.



Ce 14 décembre se termine l'enquête publique sur la demande de permis pour la rénovation-extension du bâtiment du Tri Postal, situé avenue Fonsny à Saint-Gilles, le long de la gare du Midi.

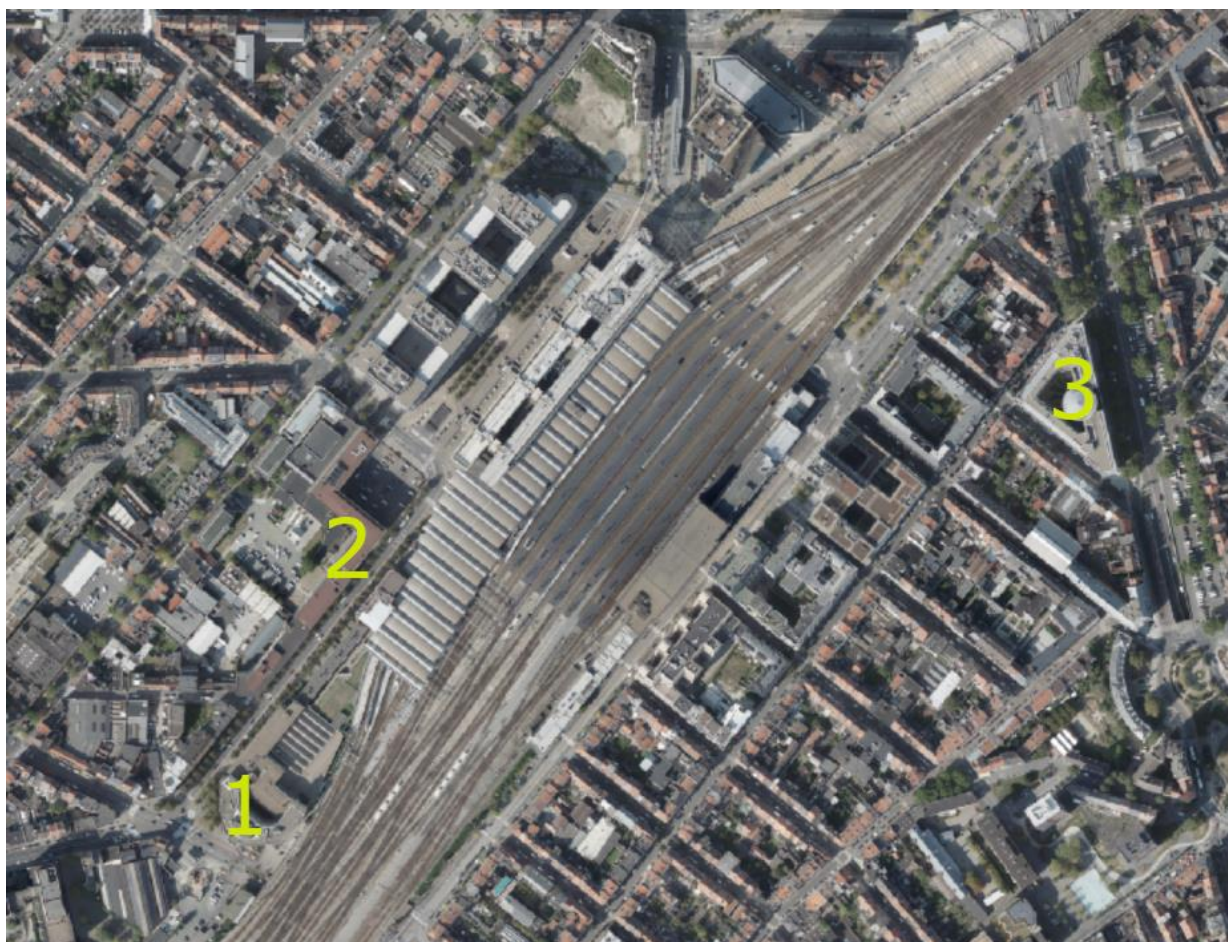
Le programme du projet se compose de :

- 62.346 m² de bureaux (+ 24.849 m² par rapport à la situation existante), destinés à la SNCB et à HR Rail
- 8.723 m² d'équipements d'intérêt collectif (+ 4.992 m²), destinés à des fonctions en lien avec la gare
- 744 m² de commerces (+ 744 m²)

A noter qu'une partie de l'actuel Tri Postal ne fait pas partie du projet et a déjà fait l'objet d'une autre [demande de permis pour la création d'un hôtel de 8.400 m²](#).

La première partie d'une plus vaste opération immobilière, qui vide de son sens une grande partie du projet de PAD Midi

Comme l'indique [un communiqué de presse de la SNCB du 21 février 2020](#), le projet de rénovation-extension du Tri Postal fait partie d'un marché plus vaste : « *Le projet comporte, d'une part, la vente des immeubles de bureaux existants appartenant à la SNCB situés sur quatre sites et, d'autre part, la conception et la construction du nouveau siège principal de la SNCB sur le site de l'avenue Fonsny. Le produit de la vente des sites précités compense partiellement l'investissement que représente le développement de cet immeuble, dont la SNCB restera propriétaire.* »



Ce « deal » entre la SNCB et le consortium de promoteurs privés, composé de BESIX, BPC/BPI et Immobil, porte sur de vastes surfaces. Aux 41.528 m² du Tri Postal, il faut ajouter, [selon Immobil](#), 120.000 m² de bureaux situés sur les 3 autres sites évoqués par la SNCB. Le journal l’Echo donnait déjà le détail, avec un total de surfaces supérieur à l’annonce d’Immobil, [dans un article de 2018](#) :

1. 31.000 m² rue de France 52-56
2. 68.000 m² rue de France 85-91
3. 56.500 m² avenue de la Porte de Hal (35.400 m² selon le rapport d’incidences du PAD Midi)

Au total, ce sont donc environ 160.000 à 180.000 m², répartis sur 4 sites, qui sont concernés par cette opération immobilière. Ces surfaces représentent près de 30% du total des surfaces (583.077 m²) reprises dans le périmètre du projet de PAD Midi !

Alors que ce projet de PAD Midi est toujours en cours d’élaboration et que des annonces publiques ont été faites concernant une « deuxième mouture » à venir, le « deal » entre la SNCB et le consortium de promoteurs « verrouille » ou, à tout le moins, contraint fortement une grande partie du futur du quartier.

Dans ces conditions, où 4 sites font déjà l’objet d’un accord, quelles peuvent être la portée et la « marge de manœuvre » d’un futur PAD (ou d’un autre outil de planification) si ce n’est légitimer, *a posteriori*, des décisions prises par des acteurs privés (et un acteur public !) hors de tout débat public ? Cette manière de « planifier à l’envers », c.-à-d. une fois que les projets sont déjà « ficelés », voire ont déjà été validés par la délivrance de permis, est malheureusement monnaie courante à Bruxelles. L’ARAU a déjà eu maintes occasions de le constater, que ce soit [rue de la Loi](#) ou encore à [Tour et Taxis](#).

Dans le jargon on appelle ça un « coup parti » ; en d’autres mots, une situation sur laquelle on ne pourra pas revenir. D’où l’importance de mettre un stop au projet de la SNCB avant qu’il ne soit trop tard !

Ce genre de pratique est inacceptable et doit immédiatement être banni : quand la Région lance un projet de « redéfinition » d’une partie de la ville, il doit s’élaborer démocratiquement, à travers un débat public portant sur toutes ses dimensions. C’est seulement une fois les règles établies, à l’issue de ce processus, que les projets immobiliers peuvent être évalués et recevoir, ou non, l’aval des autorités.

Ce genre de situation, où tout est fait dans le désordre, est très perturbant, particulièrement pour les habitants non aguerris à ces pratiques. Comme si cela ne suffisait pas, le quartier du Midi fait également l’objet d’un projet de [Contrat de rénovation urbaine \(CRU\)](#), lancé parallèlement au projet de PAD (mais pas sur le même périmètre, ce serait trop facile !). Dans ces conditions, on comprend le désarroi dans lequel peuvent se retrouver certains habitants qui voudraient faire entendre leur voix sur le devenir du quartier...



Le quartier du Midi n'a pas besoin de bureaux supplémentaires, au contraire

D'après [l'observatoire des bureaux](#), la SNCB occupe 148.000 m² de surfaces de bureaux dans le quartier du Midi. A travers le marché immobilier qu'elle a conclu avec le consortium de promoteurs, elle n'en occuperait plus que 62.346 : une forte baisse qui s'inscrit dans la tendance générale à la « rationalisation » qui s'observe sur le marché, et qui promet de prendre encore plus d'ampleur avec le « boom » annoncé du télétravail.

Pourquoi, dès lors, la SNCB a-t-elle choisi de faire construire des nouveaux bureaux au lieu de garder les 25.000 m², qui lui manquent au Tri Postal, parmi les bureaux qu'elle occupe déjà dans le quartier ?

A 400 m du Tri Postal se trouve un ensemble de bureaux actuellement occupé par la SNCB, le complexe « Delta-Flot de Senne », qui compte 27.375 m² de surfaces (voir point 1 sur la vue aérienne ci-dessus et vue en 3D ci-dessous). Rénover le Tri Postal et ces bâtiments permettrait d'éviter une opération de démolition-reconstruction très dommageable pour l'environnement : grands volumes de déchets générés lors de la phase de démolition, utilisation de matières premières non renouvelables et émissions conséquentes de gaz à effet de serre pour la production, l'acheminement et la mise en œuvre des matériaux neufs.

Démolir ces bâtiments serait d'autant plus absurde que le projet de PAD prévoit de maintenir des bureaux à cet endroit : vu leur localisation juste à côté du chemin de fer, une conversion en logements n'est en effet pas envisageable.



Certes, les 4.000 collaborateurs que la SNCB veut voir travailler dans le quartier du Midi ne seraient alors pas physiquement présents dans le même bâtiment. Mais est-il indispensable qu'ils le soient ? Chacun de ces 4.000 collaborateurs a-t-il besoin d'être sur le même lieu que ses 3.999 collègues ? Si des interactions physiques sont absolument nécessaires, parcourir quelques

centaines de mètres pour se rendre dans l'autre bâtiment ne paraît pas rédhitoire... La centralisation et concentration de tous les services ne sont pas indispensables.

Plus généralement, l'argument qui consiste à dire que la concentration des bureaux de la SNCB dans le Tri Postal « étendu » permettrait de libérer de l'espace ailleurs dans le quartier pour y faire des logements est à prendre avec la plus extrême prudence : en effet, rien ne garantit que les bureaux quittés par la SNCB seront un jour reconvertis en logements. Même en cas d'adoption d'un PAD, il faut rappeler qu'il n'existe pas de possibilité de « contraindre » un propriétaire à convertir ses immeubles : la planification autorise des modifications (d'affectations, de gabarits, etc.) mais ne les met pas en œuvre ! Autrement dit, si le projet de la SNCB était autorisé tel quel on se retrouverait (si pas pour toujours, du moins pour longtemps) avec plus de mètres carrés de bureaux dans le quartier du Midi sans qu'aucun logement supplémentaire n'ait été créé concomitamment... Soit tout le contraire de l'objectif de retour de la mixité dans le quartier !

Dans le quartier du Midi le soleil se couche à 15h

La conservation et la rénovation des bâtiments actuels du Tri Postal, qui forment un ensemble cohérent et intéressant, est une bonne chose pour le quartier ; de même que la création d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée qui permettra de rendre le bâtiment plus « vivant » et plus ouvert. En revanche, le projet de rehausse est un non-sens urbanistique.

Un des principaux problèmes actuels du quartier du Midi est qu'il est littéralement coupé en deux par le large faisceau de voies de chemin de fer de la Jonction Nord-Midi : construire une véritable muraille de 236 m de long et de 60 m de haut le long de l'avenue Fonsny ne pourrait qu'accroître cet effet de barrière.



L'avenue Fonsny a en outre un profil de rue « canyon », fortement enclavée par des bâtiments. Ce type de voirie est particulièrement propice à la concentration des polluants émis par le trafic automobile ; [comme l'indique Bruxelles Environnement](#), « les concentrations de black carbon sont, en moyenne, 2 à 3 fois plus élevées dans une rue « canyon » que dans une rue ouverte ». On peut raisonnablement penser que l'ajout d'une extension au-dessus du Tri Postal renforcerait encore cet effet de « canyon ». Curieusement, l'étude d'incidences n'aborde pas cette question...

Autre manquement de taille, l'étude d'incidences est « incomplète » sur les effets d'ombrage du projet. En effet, les ombres portées du bâtiment ne sont présentées que pour 3 moments de la journée (9h, 12h et 15h, voir illustration ci-dessous).

Or, c'est bien en fin de journée, quand le soleil est à l'ouest, que les ombres seraient les plus nuisibles pour les quartiers habités, situés à l'est.



Le quartier du Midi, déjà très dense et d'une habitabilité fragile, n'a nul besoin de se voir un peu plus détérioré.

Conclusion : stop aux coups partis ! Le projet de la SNCB n'a aucun sens, il doit être refusé

Si l'on s'en tient uniquement à certaines données chiffrées, on pourrait penser, de prime abord, que le projet de la SNCB « va dans le bon sens ». En réduisant fortement son occupation de bureaux dans le quartier du Midi, la SNCB contribuerait aux objectifs de réduction de la fonction tertiaire tout en libérant de l'espace pour la création de logements : 2 objectifs auxquels l'ARAU souscrit pleinement.

En revanche, dès que l'on examine ce projet d'un peu plus près, de flagrants non-sens sautent aux yeux.

Premièrement, la SNCB a conclu un « deal » avec des promoteurs privés pour une vaste opération immobilière alors même que le projet de PAD Midi, dont une des raisons est justement d'encadrer cette opération, est toujours en cours d'élaboration et qu'il fera l'objet d'une « deuxième mouture » intégrant, entre autres, les évolutions récentes liées à la pandémie. L'ARAU tient à rappeler que ce ne sont pas les projets privés qui doivent définir le contenu d'un outil de planification comme le PAD mais que ce type de plan doit, au contraire, être élaboré à l'issue d'un processus démocratique et, ensuite, s'imposer aux différents acteurs immobiliers, qu'ils soient publics ou privés.

Deuxièmement, la réduction des besoins de bureaux de la SNCB dans le quartier du Midi se traduirait, avec le projet actuel, par la construction de 25.000 m² de nouveaux bureaux au-dessus du Tri Postal et l'éventuelle démolition de dizaines et de dizaines de milliers de m² ailleurs dans les environs. Pour utiliser une analogie, c'est comme si, voulant raccourcir vos cheveux, vous les coupiez plus court que souhaité et que vous ajoutiez des extensions pour arriver à la bonne longueur...

Par ailleurs, le projet SNCB n'offre aucune garantie de retour de la mixité dans le quartier, au contraire : s'il était autorisé tel quel on se retrouverait (si pas pour toujours, du moins pour longtemps) avec plus de mètres carrés de bureaux dans le quartier du Midi sans qu'aucun logement supplémentaire n'ait été créé concomitamment...

Enfin, la rehausse projetée le long de l'avenue Fonsny (une véritable muraille) ne ferait qu'accentuer les effets de barrière et d'écrasement déjà présents dans le quartier, avec des conséquences en termes d'ombres portées sur les îlots habités et de pollution de l'air qui n'ont fait l'objet d'aucune analyse dans l'étude d'incidences !

La seule conclusion à laquelle on peut arriver est donc de refuser ce projet : la rénovation des bâtiments actuels du Tri Postal doit se faire mais la rehausse de bureaux, qui n'a aucun sens et qui contrevient à l'objectif de rendre le quartier plus habitable, doit être abandonnée.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Rue du Midi 165
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
arau.org