



# St Gilles Gillis

Point 11.

**Demande / Aanvraag :** permis d'urbanisme **FD2020-18** : Réaliser le siège de la SNCB et d'H-rail, construire une extension contre les immeubles existants, d'une hauteur de 60,55m (R+12), rénover les immeubles existants, réaménager la gare et des espaces commerciaux au niveau de l'avenue Fonsny, aménager 40 emplacements de parking pour véhicules motorisés et 200 emplacements pour vélos / Bouw van de hoofdzetel van de NMBS en H-rail, bouw van een uitbreiding tegen de bestaande gebouwen, met een hoogte van 60,55m (R+12), renovatie van bestaande gebouwen, herinrichting van het station en commerciële ruimtes aan de Fonsnylaan zijde, ontwikkelen van 40 parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en 200 fietsplaatsen  
**Avenue Fonsny 49**

**Demandeur / Aanvrager :** SPV1 - S.A. (Bernard)  
 N° dossier : FD2020-18 / 13/PFD/1767673

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 15/11/2021 au 14/12/2021, le courrier suivant est arrivé au nom du Collège des Bourgmestres et Echevins : 184 lettre(s)

## **Avis Urban majoritaire**

### **1/ Contexte**

Attendu que le bien se situe en zone administrative, en zone de chemin de fer et le long d'un espace structurant du plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Attendu que le projet de PAD « Midi » a été soumis en enquête publique du 1er septembre au 2 novembre 2021 ;

Attendu que le bien est repris à l'inventaire online du Patrimoine Architectural de la région de Bruxelles-Capitale, sous le nom de « Gare du Midi et bâtiments annexes »;

Attendu que le bien se situe dans un pôle de développement prioritaire, dans une structure socio-géographique à développer (espace socio-économiquement faible), zone de verdoisement (maillage vert : zone prioritaire de verdoisement), dans une zone de revitalisation urbaine (2016), une zone patrimoniale (projet de périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine), un réseau d'axes structurants patrimoniaux (axe structurant) au PRDD;

Attendu qu'une demande de permis d'urbanisme pour transformer une partie de l'immeuble « Fonsny n°49 » en un hôtel de 220 chambres (Réf. : 13/PFD/1765963) est en cours d'instruction ;

Attendu que le projet vise à réaliser le siège de la SNCB et d'H-rail, construire une extension contre les immeubles existants, d'une hauteur de 60,55m (R+12), rénover les immeubles existants, réaménager la gare et des espaces commerciaux au niveau de l'avenue Fonsny, aménager 40 emplacements de parking pour véhicules motorisés et 200 emplacements pour vélos ;

### **2/ Procédure :**

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants

- Application de la 7.4 du PRAS : Modification des caractéristiques urbanistiques en zone Administrative
- Application de l'art. 175/2 du CoBAT: demande soumise à une étude d'incidences-annexe A (16/ Bureaux dont la superficie de plancher dépasse 20 000m<sup>2</sup>, exception faite de la superficie de plancher éventuellement occupée par des espaces de stationnement pour véhicules à moteur)
- Application de l'article 8 du Titre I du RRU : Hauteur d'une construction isolée
- Application de l'article 13 du Titre I du RRU : Maintien d'une surface perméable

Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation pour le motif suivant : application de l'art. 207 §1.14 du COBAT (bien à l'inventaire);

Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 15/11/2021 au 14/12/2021, enquête pendant laquelle il y a eu 185 réclamations introduites ;

Vu les avis du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente du 01/02/2021 et du 08/12/21;

Vu l'avis de VIVAQUA du 15/01/2021 ;

Vu l'avis de la STIB du 23/12/2021;

Vu que la DGTA n'a pas remis d'avis;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 24/12/20 et du 27/10/2021 ;

Vu l'avis d'Infrabel du 16/11/2021 (signé le 19/11/21);



Vu les avis Favorables sous conditions de la Commission de Sécurité ASTRID du 12/01/2021 et du 29/11/2021 imposant une couverture radioélectrique Indoor ASTRID dans l'ensemble des bâtiments, sous-sol compris ;

Vu la loi sur la politique des chemins de fer du 27/04/2018 ;

Vu les avis d'Access and Go du 09/12/2021 comportant des remarques sur certaines toilettes PMR non conformes qui sont hors du quota imposé ;

Vu l'avis positif du BMA, dont la conclusion est : « qu'il s'agit d'un projet stratégique pour le quartier du midi, ambitieux au niveau patrimonial et qui saisit parfaitement le Genius loci. Le travail du rez-de-chaussée permet la clarification du système d'entrée, et l'implantation de fonctions vivantes offre un second souffle à l'avenue Fonsny. De plus, en diminuant d'un étage (par rapport au jury), le projet a positivement évolué en intégrant les préoccupations du comité d'avis de la SNCB, tout en sauvegardant les éléments qui font l'identité de ce projet. L'avis est positif ».

Vu la demande de permis pour la transformation d'une partie de l'immeuble n°49 de l'avenue Fonsny en un Hôtel de 220 chambres (réf. dossier : 13/PFD/1765963) ;

Vu l'étude d'incidences faite par le bureau d'étude « Advista », clôturée en Août 2021 ;

Vu que l'étude d'incidences a étudié 5 alternatives et 3 variantes ;

Que les alternatives au projet étaient :

- L'alternative zéro : maintien de la situation actuelle
- L'alternative 0+ : rénover les espaces existants pour accueillir le projet, sans ajouter de construction
- L'alternative fonctionnelle : vise à écarter les fonctions génératrices de visiteurs et de trafic (centre de conférence, de formation et de recrutement, le centre médical,)
- L'alternative morphologique 1: diminution de la hauteur du nouveau volume
- L'alternative morphologique 2: vise la volumétrie du nouveau volume (casser aspect monolithique)

Que les variantes au projet étaient :

- La variante « rampe de parking » : comparer les avantages et inconvénients des ascenseurs à voitures
- La variante offrant « plus de flexibilité en reconversion » : optimiser le projet pour permettre l'implantation future de nouvelles fonctions
- La variante offrant « toiture verte » : évaluer l'impact de la végétalisation de la toiture du nouveau volume

Vu que le projet a été amendé à la date du 07/09/21, répondant aux remarques principales de l'El (étude d'incidences);

Considérant que les réclamations formulées lors de l'enquête publique portent principalement sur les aspects suivants ;

#### **Dossier**

Perspectives trompeuses et irréalistes, édulcorées

Découpage et saucissonnage des projets autour de la gare

Réserve du commanditaire SNCB quant au résultat jugé trop imposant du bâtiment, et présentant des proportions ne respectant pas le cadre environnant

Enquête trop courte au vu de l'ampleur du projet

Cumul des enquêtes publiques sur le secteur avec des dossiers conséquents (PAD, CRU, différents projets SNCB, reconversion des bâtiments SNCB à venir...)

Pas cohérent que le PU soit déposé avant l'adoption du PAD qui vise à définir les orientations du quartier dans lequel il prend place

#### **Soutien**

Ok pour la rénovation

Rénovation du patrimoine existant

Bonne idée de réaffecter le Tri Postal après 20 ans de chancre

Libération des bâtiments occupés actuellement par la SNCB au profit d'autres affectations qui permettront une meilleure animation urbaine des quartiers

Restauration souhaitée des bâtiments existants



### **Intégration urbaine**

Commerces au RDC à destination des navetteurs qui vont fermer la nuit, et ainsi accentuer le phénomène d'espace vide

Difficulté de trouver des locataires commerciaux dans le secteur

Suite aux travaux des bureaux avenue Fonsny et rue de Mérode, les commerces ont fermés, et 25 ans après, le quartier commence seulement à s'en remettre

Impact écologique néfaste

Les voies de chemin de fer seront à l'ombre toute la journée

Flux important de travailleurs à prévoir durant la journée et désertification du quartier après 18h

Création de bureaux dans le quartier qui va à l'encontre de la volonté de développement d'une gare habitée

Impression existante de couloir sur l'avenue Fonsny qui sera renforcée

Quartier qui a déjà souffert de projets pharaoniques

Le bâtiment existant a créé un RDC sans lien avec la rue, de gabarit disproportionné par rapport à la rue. Le nouveau projet prévoit de répéter les mêmes erreurs

Pas d'ouverture sur le quartier

Rupture renforcée entre Saint-Gilles et Anderlecht

Coté Anderlecht déjà saturé de trafic

Inadaptation urbanistique, esthétique et éthique du projet

Incohérence de densifier encore l'un des quartiers les plus denses de la ville

Intégration réussie et complément intéressant à la tour du Midi

Manque de vie du quartier Nord dû à la présence de bâtiments/tours, idem pour le quartier de la gare du Midi

Nombreux chantiers prévus dans le quartier, dans une temporalité similaire

Démultiplication des chantiers qui n'est pas cohérente avec le concept de « gare habitée »

### **Aspect**

Découpage du bâtiment et dépôt de plusieurs PU sur le même bâtiment, c'est incohérent et ne permet pas une continuité esthétique des projets. Rupture de projet

Gare qui est la vitrine du pays vers le reste de l'Europe (Eurostar, Thalys, ICE)

Construction mégalomane, anachronisme du projet (si XXe siècle)

Les aventures des gares de Guillemin et Mons ne sont pas à reproduire, Xème mastodonte lié au rail belge

Long ruban d'une banalité absolue

Va enlaidir le quartier, défigure la ville

Augure de mort pour le quartier

Aspect artistique, transparence et biodiversité du projet sont des vues de l'esprit

### **Usage**

Mono usage du projet

Développement du télétravail qui ne justifie pas un tel développement de surface

Télétravail et faible natalité ne justifie une telle débauche de nouvelles surfaces construites

Rapprochement géographique des bureaux non justifiable par un bâtiment de 200m de long

Assez de bureaux vides dans le quartier

Programme non défini

Davantage une opportunité de marché qu'un réel besoin

Risque d'un quasi-monopole foncier des surfaces commerciales de la SNCB sur le secteur

Gaspillage d'argent public

Projet monofonctionnel d'un autre temps

Pérennité du projet d'un immeuble de bureau de taille aussi conséquente en désaccord avec possible régionalisation de la SNCB

Quelle utilité possible après 20 ans (période d'usage fréquemment rencontré pour ce type de bureaux)

Nécessité de revoir le projet prenant en compte que nos habitudes de travail ont changées avec le coronavirus et le télétravail

### **Gabarit**

Beaucoup trop haut sur la rue de Fonsny, accentue l'effet canyon

Pas de prise en compte des constructions proches (grand quadrilatère) et référence à la tour du Midi qui est plus lointaine

Va accentuer les problématiques actuelles d'ombre et de vent dans l'avenue Fonsny

Problématique de vent comme dans le quartier européen, alors que c'est un axe cycliste important

Grande muraille du Midi

Gabarit à la Manhattan

La catastrophe Upsite n'est pas à répéter

Pas nécessaire de créer un « marqueur » visible de loin

Gabarit en dehors de toute légalité

Projet trop grand, des espaces sont encore disponibles dans les bâtiments existants pour la création d'un hôtel

Nécessité de respecter la réglementation pour un bâtiment d'usage public



Ne pas permettre un gabarit important qui sera pris comme référence par les projets futurs ;

### **Environnement**

Quel est l'impact CO2 du projet, à l'heure où toute émission est importante ?  
 Quels sont les résultats de l'étude « Curieuze Neuze » sur la qualité de l'air aux alentours de la gare ?  
 l'augmentation de gabarit du bâtiment ne va pas vers une amélioration  
 Présence insuffisante de toiture verte  
 Récupération insuffisante d'eau pour les besoins domestiques du projet, qui présentent une taille trop importante  
 Bilan environnemental catastrophique d'une nouvelle construction et de la démolition des bâtiments SNCB existants  
 Bâtiment de grande hauteur qui accentue les problèmes de vent, et qui risque de rabaisser vers le sol la pollution aérienne  
 Manque d'espace vert dans le quartier  
 Façade vitrée qui risque d'éblouir les habitants des constructions proches  
 Pas de prise en compte des constructions situées plus en hauteur dans les rues environnantes, et des logements sociaux proches  
 Certains logements proches sont mono-orientés vers la gare du Midi et ne seront plus éclairés  
 Etude d'ensoleillement qui ne prend pas en compte l'ensoleillement de fin de journée (après 15h)  
 Etude visuelle qui ne présente pas de vue depuis le quartier  
 Analyse paysagère qui ne montre pas la situation avant la mise en œuvre du projet  
 Pas de prise en compte de l'impact paysager à longue distance  
 Minimisation de l'impact sonore du chantier lié au projet  
 Etude d'incidences beaucoup trop succincte qui ne présente pas de véritables autres scénarios  
 Conclusion de l'EIE qui contredit les effets analysés au sein de celle-ci  
 Aire géographique de l'EIE n'est pas définie  
 Les bâtiments de grande hauteur sont générateurs de stress visuel  
 Pas d'impact d'ensoleillement du projet sur l'environnement proche  
 Impact sur la faune à préciser, de par la présence de grandes baies vitrées  
 Mesures à prendre pour la protection des chauve-souris naines, présentes après le lâcher qui a eu lieu par BE en 2011 et observables sur sites en 2016  
 Nécessité d'une dérogation à l'ordonnance Nature

### **Patrimoine**

Encore une « bruxellisation »  
 Manque de respect pour le bâtiment existant  
 Quid du patrimoine existant s'il doit être renforcé pour soutenir la rehausse de bâtiment ?  
 Pas d'inventaire du patrimoine existant  
 Destruction de la façade arrière  
 Demande d'avis CRMS  
 Mobilité  
 Pas de prise en compte des besoins de livraisons, alors que les camionnettes représentent des dangers importants dans le secteur  
 Etude de mobilité trop peu réaliste quant à l'impact du projet, et pas de prise en compte du contexte de nombreux projets immobiliers en cours de réalisation  
 Sens de circulation sur l'avenue Fonsny qui ne permet pas un trafic simple des livraisons et engendre une congestion importante sur les voiries proches  
 Positionnement d'un ascenseur à voiture, avec file d'attente à prévoir, sur un axe déjà chargé  
 Pas de prise en compte de la volonté régionale de modifier l'emplacement de la voirie Tram dans le positionnement d'un ascenseur à voiture  
 Emplacement de stationnement vélo prévu ?

### **Pistes de réflexion**

Changer l'aspect du projet pour le diriger vers quelque chose de plus transparent et intemporel  
 Privilégier la conception durable  
 Projet à taille humaine  
 Projet alternatif sans sur-densification envisageable  
 Changer la morphologie du bâtiment davantage en longueur qu'en hauteur, étendre en profondeur les bâtis existants  
 Reculer l'emplacement de la construction, au plus près des quais  
 Dommage que l'EIE n'ait pas exploré d'autres scénarios (autre que ce scénario 0+)  
 Construire au-dessus des voies les surfaces nécessaires  
 Repenser le projet de manière plus durable avec davantage de verdure  
 Développer davantage de logements dans le quartier  
 Rénover en priorité le bâtiment du Tri Postal  
 Rénover et mettre aux normes les bâtiments existants à proximité, et occuper l'immeuble à proximité rue de Bara



Occuper les tours vides

Occuper le quartier Nord

Travailler avec des architectes plus créatifs et humains, sélectionnés pour des critères d'écoconstruction

Nécessité pour une entreprise publique de faire preuve d'exemplarité et suivre les réglementations

Considérant que des remarques non citées pendant l'enquête publique ont été faites en séance ; que celles-ci sont les suivantes :

Nécessité de regrouper l'ensemble des employés sur un même site (possibilité de garder 1 ou 2 bâtiments autour pour mettre certaines parties du programme car anciens bâtiments sont tout près de la gare)

Contestation du calcul de la moyenne des hauteurs des bâtiments aux alentours (ne considère pas le bâtiment comme un bâtiment isolé mais mitoyen)

Avenue Fonsny déjà saturé, livraisons et logistique du bâtiment va aggraver la circulation, de même pour la mise en place d'un ascenseur voitures ;

Construire du bureau pour en démolir après ailleurs (opération construction/reconstruction = coût énergétique)

Les employés auront une vue directe sur l'intimité des maisons ;

### **3/ Situation existante :**

Considérant que la gare du Midi est une gare internationale, considérée comme la plus grande de Belgique ; qu'elle se situe au nord de la commune de Saint-Gilles à la limite de la commune d'Anderlecht, entre l'avenue Fonsny et la place Horta ; que l'ensemble de la gare s'étend de la petite ceinture de Bruxelles jusqu'au pont de l'avenue du Roi ;

Considérant que le bien concerné par la demande se présente sous la forme d'un ensemble de bâtiments appartenant au complexe de la gare du Midi datant de 1958 ; que le bâtiment central n°48 était le Tri Postal ; que les bâtiments n°47 et n°49 situés de part et d'autre abritaient des anciens bureaux administratifs de la SNCB ; que ces bâtiments sont inexploités depuis des années, engendrant la dégradation de leur patrimoine ;

Considérant que ces bâtiments sont repris à l'inventaire online du Patrimoine Architectural de la région de Bruxelles-Capitale pour ses intérêts patrimoniaux, attirant ainsi l'attention sur la qualité architecturale et sur l'intérêt qu'ils apportent à la collectivité et la mémoire du lieu ;

Considérant que les bâtiments actuels de la gare du Midi ont été inaugurés en 1958 à l'occasion de l'exposition Universelle, remplaçant ainsi la première gare du Midi de style néoclassique construite par Auguste Payen en 1869 et démolie en 1949 ;

Que la construction de cette 2ème gare découle de la réalisation de la jonction ferroviaire directe entre la gare du Nord et celle du Midi ; que sa création a eu des conséquences engendrant l'accroissement du trafic, la multiplication des voies et leur surélévation de 6 mètres, imposant ainsi une reconstruction de la gare du Midi ;

Que ce sont les architectes Adrien Blomme, Yvan Blomme et Fernand Petit qui ont été sélectionnés en 1936 lors d'un concours pour édifier cette nouvelle gare du Midi ; qu'ainsi elle fût construite dans un premier temps entre 1947 et 1949, et inaugurée en 1952 ; que cette première phase était composée d'un bâtiment principal côté Nord et d'une tour à l'angle de la place de la Constitution et de la rue de France ; que suite à la démolition de 1ère gare de A. Payen en 1949 la 2ème partie de la nouvelle gare fût édifée entre 1949 et 1958 avec la construction en 1953-54 du bâtiment n°47 de l'avenue Fonsny et en 1957-58 celle des bâtiments n°48 et n°49 ; que cette gare est composée d'une partie ferroviaire de 22 voies, d'une partie routière, de viaducs, d'un portique, d'un tri postal et de bâtiments administratifs ;

Qu'en 1967 la Tour du Midi, haute de 148m, fût construite juste à côté de la gare ; qu'en 1992-94 la première partie de la nouvelle gare de 1947-49 avec la tour et le bâtiment principale du côté nord furent démolis pour la construction de 6 nouveaux quais, 2 terminaux et d'une nouvelle gare TGV (Thalys Eurostar) face à la place Victor Horta ;

Considérant que la demande porte sur 3 bâtiments du complexe de la gare situés du côté de l'avenue Fonsny (n°47, n°48 et une partie du n°49) ; que la seconde partie du bâtiment n°49 fait partie d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme (réf. dossier : 13/PFD/1765963) pour l'aménagement d'un hôtel de 220 chambres (projet épaulé par le PAD Midi, venant d'une volonté de créer de la mixité dans l'avenue Fonsny) ; qu'une intervention de restauration sera faite aussi sur l'entrée de la gare où se trouve la bouche de métro (n°46 de l'avenue Fonsny) ;

Que l'ensemble des bâtiments du complexe de la gare du Midi a été fait dans une architecture d'ensemble de style moderniste ; que ceux du côté de l'avenue Fonsny sont travaillés dans une typologie architecturale cohérente, dont le n°48 (le Tri Postal) trône comme bâtiment central, s'appuyant sur ses deux ailes latérales, les bâtiments n°49 et n°47 ; que contrairement à la typologie de bâtiment en U de la 1ère gare de A. Payen, ici la gare du Midi se développe à travers de longs bâtiments le long de ses voies de chemins de fer, marquant le front bâti de l'avenue Fonsny et de la rue de France, et perçant ainsi la ville pour arriver jusqu'à la gare du Nord ;

Que le n°49 est un bâtiment de 6 étages (+ 1 étage technique en toiture), dont l'expression de la façade est marquée par son entrée, composée d'un auvent reposant sur des pilastres disposés en biais ; que ce dispositif se déploie sur une longueur de neuf travées et sur une hauteur de deux niveaux, mettant en avant les grandes ouvertures du 1er étage et l'entrée même du bâtiment ; que les cinq premiers étages sont pris dans un



encadrement saillant en béton, dans lequel s'inscrivent des baies et leur allège composée d'un jeu de briques saillantes ; que le dernier étage est traité en attique avec des étroites baies rectangulaires ;

Que le bâtiment central n°48 possède aussi 6 étages mais avec des hauteurs de plafond plus importantes que celles dans les bâtiments latéraux n°47 et n°49, le rendant ainsi plus haut qu'eux; que sa façade avant est composée d'un grand mur rideau vitré, marqué par un jeu de baies et d'allèges où s'alterne la transparence et l'opacité, et par la verticalité des châssis, le tout pris dans un encadrement saillant en béton ; qu'ainsi ce mur de rideau vitré écrase le dispositif d'entrée, qui lui contrairement à celui du n°49 n'est marqué qu'au rez-de-chaussée, par des pilastres disposés en biais cadrant de grandes ouvertures refermées par des volets (zone de livraison du Tri Postal) ; que ce sentiment d'écrasement du rez-de-chaussée donne l'impression qu'il soutient tout le bâtiment ; que ce rez-de-chaussée refermé sur lui-même appauvrit l'activité et la fréquentation de l'avenue Fonsny de tout son long ; que les parties latérales de ce bâtiment sont assez fermées avec de petites ouvertures ;

Que le n°47 est aussi un bâtiment de 6 étages (+ 1 étage technique en toiture), avec une façade avant divisée en 3 parties ; que son expression reprend certains codes architecturaux du bâtiment n°49 avec les murs courbes en pavés de verre qui sont ici pas placés au rez-de-chaussée mais sur toute la hauteur du bâtiment, cadrant ainsi sa partie centrale ; que les 5 et 6 premiers étages sont pris dans des encadrements saillants en béton, dans lesquels s'inscrivent des baies et leur allège, composée d'un jeu de briques saillantes ; que sur la partie droite de ce bâtiment se trouve une des entrées de la gare ; que le reste du rez-de-chaussée n'est pas activé ;

Considérant que ces bâtiments sont composés à l'intérieur de plateaux libres dont la structure est conçue avec des rangées de colonnes portantes parallèles aux façades ; que certains espaces sont décorés avec des carreaux de céramique de couleur vert d'eau, bleu, beige et noir ;

Considérant qu'aujourd'hui la gare du Midi souffre d'un manque de visibilité, de clarté dans ses accès et de fluidité ; que les accès sont trop peu nombreux et pas assez visibles ; qu'elle se renferme sur elle-même et communique difficilement avec l'espace public environnant ; que malgré sa taille, son histoire et son empreinte dans le quartier, la gare du Midi semble difficilement y trouver sa place créant une fracture entre les deux, se traduisant par un espace public peu fréquenté et transitoire à l'usage de la gare ; qu'ainsi cette gare au statut international devrait engendrer une dynamique plus positive au sein du quartier ;

#### **4/ Objet de la demande :**

Considérant que les bureaux de la SNCB sont ainsi répartis dans différents bâtiments administratifs aux alentours de la gare du Midi; que leur volonté est de regrouper leurs activités administratives en implantant leur siège dans le périmètre immédiat de la gare, au sein de son complexe, rassemblant ainsi 4000 collaborateurs de la SNCB et de leur filiale HR Rail ; que cela permet de centraliser l'ensemble des directions de leur entreprise pour plus de transversalité et une meilleure efficacité au sein de leurs services, offrant ainsi des espaces de bureaux modernes, durables et adaptés aux nouveaux besoins que développent les entreprises ;

Qu'en centralisant ses bureaux la SNCB libère ainsi 4 sites situés autour de la gare (Atrium, Ilot France-Bara, Delta-ZenneWater et une partie du Fonsny n°49) ; que cela génère un enjeu urbanistique qui sera épaulé et cadré par le PAD Midi (Plan d'Aménagement Directeur), avec la mise en place de nouveaux projets répondant à la vision future d'un quartier « Gare Habitante » où des logements et des espaces verts pourront s'y développer ;

Que l'inoccupation depuis des années des bâtiments existants n°4, n°48 et n°49 de l'avenue Fonsny a influencé le choix d'implanter leur nouveau siège dedans ; qu'ainsi le projet devient une opportunité pour restaurer le patrimoine de ces bâtiments emblèmes d'une architecture moderniste des années 50'-60', en leur redonnant un second souffle et leur prestige d'autrefois ; que les bâtiments de la gare constituent la « mémoire » du quartier ;

Que cependant leur capacité n'est pas suffisante pour répondre à l'ensemble de leurs besoins et à leur programme ; que le contexte existant, entièrement bâti, délimités par l'avenue Fonsny et la voie ferrée, restreint les possibilités d'étendre leur projet au sol, les amenant ainsi à construire une extension s'incorporant aux façades arrières de ces bâtiments existants et sur leur toiture ;

Qu'ainsi la demande de permis vise à l'implantation du nouveau siège de la SNCB dans les 3 bâtiments existants le long de l'avenue Fonsny, en les restaurant, et en construisant une extension se rattachant à l'arrière et en toiture de ces bâtiments ;

Considérant que la réutilisation et la restauration de ces bâtiments abandonnés en y intégrant un nouveau projet est aussi une opportunité pour réactiver l'avenue Fonsny délaissée depuis quelques années ; qu'ainsi un des enjeux importants dans ce projet est l'activation du rez-de-chaussée sur l'avenue Fonsny avec la clarification des entrées de la gare, améliorant son ouverture sur le quartier, et rendant l'espace public plus attractif et sécurisé ;

Que les autres enjeux majeurs du projet sont de rénover et réutiliser les bâtiments existants et de gérer l'impact du nouveau volume sur le quartier ;



Considérant que le projet préserve l'ensemble du patrimoine de ces bâtiments existants ; que cependant une transformation lourde est faite au niveau des façades arrières, qui sont englobées dans le nouveau volume, afin d'unifier l'ensemble du projet ; que les étages rajoutés en toiture forment un nouveau volume distinct décalé de 10m par rapport à l'alignement du front bâti ; que l'ensemble du nouveau siège a une hauteur de 60,20m, représentant ainsi un R+12 étages ;

Considérant que l'entièreté du bâtiment n°49 ne fait pas partie de cette demande d'urbanisme ; que 2/3 du bâtiment (côté gauche) fait partie d'une demande de permis séparée pour la transformation de l'immeuble en un Hôtel de 220 chambres; que la séparation de cette immeuble se fait au niveau d'un joint de dilatation qui se situe à droite de l'entrée principale du bâtiment n°49, ce qui permet techniquement de scinder le bâtiment en deux en les rendant ainsi autonomes ; que malgré la séparation de ce bâtiment avec des demandes de permis d'urbanisme séparés, l'ensemble des façades sera traité en même temps afin d'assurer une unicité d'ensemble ;

Considérant que ces bâtiments ont été conçus par un système de poteaux-poutres permettant d'avoir de grand plateaux libres facilement réaménageables et transformables ;

Considérant que le projet a été amendé suites aux recommandations de l'étude d'incidences ; qu'environ une cinquantaine de modifications ont été apportées ;

### **5/ Motivations :**

#### *A/ PAD Midi*

Considérant que le projet se situe dans le périmètre du futur PAD Midi (Plan d'Aménagement Directeur) ; que le projet s'est basé sur les lignes directrices du PAD pour pouvoir élaborer son concept afin que le projet soit conforme au PAD ; que notamment on retrouve les enjeux de l'animation du rez-de-chaussée sur l'avenue Fonsny et la hauteur du bâtiment ;

Considérant que « Le projet devra dans son ensemble faire l'objet d'un skyline différencié permettant de construire un vis-à-vis attentif aux îlots résidentiels ainsi qu'à la structure des espaces publics existants. Dans cet esprit, les hauteurs du 49 seront limitées, depuis l'axe de la rue Joseph Claes vers le sud, à 31,5 mètres maximum, et plus généreuses pour le 48 (Tri postal) et le 47 (90 mètres maximum). Le projet doit être développé comme un système sur toute la longueur de l'îlot, en continuité avec la rue et en harmonie avec la hauteur des bâtiments résidentiels en vis à vis de l'autre côté de l'avenue Fonsny entre la rue Coenraets jusqu'à la rue Joseph Claes » ;

Considérant que « les ambitions pour la gare sont de démultiplier et clarifier les accès, en l'adressant au mieux sur les espaces publics » ; que « le rez-de-chaussée de l'îlot Tri Postal est un enjeu majeur pour l'amélioration de la qualité des espaces publics du quartier côté Saint-Gilles et de la façade de la gare. Le rez-de-chaussée de l'ensemble du complexe devra être activé soit par des fonctions commerciales et de services, d'équipements, d'activités de production ou encore d'accès vers les programmes des niveaux supérieurs ou vers la gare. Des parkings situés au rez-de-chaussée ne pourront pas être visibles depuis l'espace public. Par ailleurs, vu la configuration des lieux, le stationnement est très limité sur cet îlot et une poche de stationnement devra être trouvée à proximité du site. Une lisibilité d'un socle continu le long de l'avenue permettra également d'assurer une échelle humaine aux constructions et à l'espace public qui les borde. L'accès métro à l'angle de l'avenue Fonsny et la place de la Constitution doit être visible, les entrées de la gare doivent être lisibles depuis l'avenue Fonsny et la place de la Constitution et une transparence entre le couloir principal et la place de la Constitution doit être établie. »

Considérant que « La zone sud de l'îlot localisée entre le faisceau ferré et les immeubles résidentiels côté Saint-Gilles de l'avenue Fonsny accueille une programmation résidentielle. Vu le contexte, une programmation spécifique est envisagée d'établissement hôtelier, d'auberge de jeunesse et de résidence étudiante (avec les mesures d'isolation acoustique supérieures à la norme). Des équipements y sont également autorisés.»

Considérant que ce projet présente une hauteur inférieure aux constructions et installations fixée par le projet de PAD « Midi » (90m de haut) ; considérant que ce projet présente une superficie de bureau légèrement inférieure à celle fixée par le projet de PAD Midi (75.000m<sup>2</sup>) ;

Qu'aujourd'hui le projet tel qu'il est présenté suit les lignes conductrices du PAD, tant dans l'activation du RDC avec une clarification des accès, que dans la question des parkings, que dans la proposition d'un hôtel pour une mixité dans l'avenue Fonsny, que dans la question de hauteur des bâtiments ; qu'ainsi le projet peut fonctionner sans le PAD Midi moyennant motivation de la dérogation à l'article 8 du titre I du RRU pour la hauteur d'un bâtiment isolé ;

#### *B/ Affectation - programme*

##### **PRAS**

Considérant que les bâtiments existants de la gare du midi se trouvent pour la quasi-totalité en zone Administrative au PRAS ; qu'une petite partie du bâtiment Tri Postal n°48 au niveau du rez-de-chaussée se trouve



en situation de droit en zone de chemin de fer située derrière ces bâtiments ; que ce débordement dans la zone est sans doute dû à une imprécision du PRAS lors de la SITEX de celui-ci ;

Considérant qu'en zone administrative on peut y construire du bureau, de l'équipement collectif ou de service public, de l'hôtel, de l'activité productive et du commerce (ne dépassant pas 1000m<sup>2</sup>/par projet et par immeuble) ;

Que les zones de chemin de fer peuvent être affectées aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes ; qu'ainsi l'option de construire un projet totalement au-dessus des voies de chemin de fer ne peut être réalisé et irait à l'encontre du PRAS ;

Considérant que les 3 bâtiments existants sont aujourd'hui affectés quasi entièrement en bureaux mais sont aussi affectés en équipements d'intérêt collectif ou de service public accessoire à l'activité de la gare (comme des espaces exploités en concession en lien avec l'entrée de la gare au n°47, les accès à la station, les couloirs de la gare, des locaux techniques, ect...) ; qu'en grande partie ces bâtiments gardent leur affectation actuelle ; que le reste du programme est rajouté dans le nouveau volume annexé permettant la réalisation du HQ et HR-rail de la SNCB ;

Considérant que le projet se trouve essentiellement en zone administrative ; que la partie restreinte du projet débordant de la zone administrative empiète sur la zone de chemin de fer ; que cela correspond à une petite partie de la zone logistique au rez-de-chaussée et une faible partie du nouveau volume qui dépasse de peu de la zone administrative sur toute sa hauteur ; que ce dernier est dû au fait que contrairement au nouveau volume construit le long de la voie ferrée la limite entre la zone administrative et la zone de chemin de fer n'est pas rectiligne sur cette longueur ;

Que la prescription 9 du PRAS interdit la réalisation de « bureaux » en zone de chemin de fer ; qu'ainsi ce léger dépassement du nouveau volume semble aller à l'encontre de cette prescription particulière du PRAS ;

Que toutefois, la prescription générale 0.9 du PRAS prime sur cette prescription particulière 9, en ce sens que la 0.9 permet pour tous « immeubles existants dont la destination indiquée dans le permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent, ou à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde ou de démolition-reconstruction. Ces actes et travaux respectent les conditions suivantes :

- 1/ ils n'entraînent pas un accroissement supérieur à 20% de la superficie de plancher existante par période de 20 ans ;
- 2/ ils respectent les caractéristiques urbanistiques ;
- 3/ ils sont soumis aux mesures particulières de publicité ;

Qu'ainsi le projet s'appuie sur cette prescription pour pouvoir argumenter le léger dépassement de leur nouveau volume sur toute sa hauteur en zone de chemin de fer ;

Qu'en effet, en situation de droit le rez-de-chaussée du bâtiment n°48 était affecté en bureau de poste (et les étages abritaient les vastes salles de tri) ; que ce bâtiment dans son entièreté est considéré comme du bureau suivant la siteX du PRAS et les renseignements urbanistiques communaux fournis au demandeur ;

Que ce RDC comportait déjà en situation de droit une superficie de 616,4m<sup>2</sup> débordant en zone de chemin de fer ; qu'en augmentant cette surface de 20% telle qu'autorisée par la prescription 0.9, la superficie totale de bureau autorisée dans cette zone de chemin de fer est de 739,7m<sup>2</sup> (= 616,4m<sup>2</sup> x (1+0.2)) répartissable ailleurs dans le bâtiment car cette superficie de 616,4m<sup>2</sup> de bureau au rez-de-chaussée existante de droit dans cette zone est transformée en tant qu'équipement d'intérêt collectif ou de service public accessoire à l'activité de chemin de fer (couloir /espace stockage) ; qu'en effet cette zone accepte des installations accessoires à l'activité de chemin de fer ;

Que dans la note explicative, les surfaces affectées à du bureau en zone de chemin de fer se calcule ainsi :  
 Surface à l'angle gauche du volume annexé : 31,8m<sup>2</sup> x 10 étages = 318m<sup>2</sup>  
 Surface débordant en façade arrière entre le bâtiment n°49/n°48 : 36,1m<sup>2</sup> x 10 étages = 361m<sup>2</sup>  
 Une partie de la surface de la zone logistique (considérée comme affectation bureau) = 60,7m<sup>2</sup>

Qu'ainsi le tout représente bien 739,7 m<sup>2</sup> (=318+361+60,7), rendant ainsi conforme les surfaces de bureaux débordant sur la zone de chemin de fer ; que l'ensemble des affectations proposés dans le projet est conforme au PRAS ;

Considérant que la superficie des bâtiments existants (n°47, n°48 et n°49) comportait avant 37797m<sup>2</sup> de bureaux et 3 731m<sup>2</sup> d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ; que le projet propose de presque doubler ces superficies en réalisant 62 346m<sup>2</sup> de bureaux et 8 723m<sup>2</sup> d'équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

Que cependant il n'y avait pas de commerce dans ces bâtiments existants, ce qui était problématique pour l'activité de l'avenue Fonsny ; que ces bâtiments ont toujours été repliés sur eux-mêmes avec des rez-de-chaussée non actifs ; qu'ils ont été très vite délaissés, restant vides pendant plusieurs années ; qu'ainsi le nouveau projet propose de mettre en place 744m<sup>2</sup> de commerces accessibles depuis l'avenue Fonsny pour la réactiver ;





Considérant que la période de crise sanitaire actuelle a engendré l'augmentation du télétravail ; qu'en séance la SNCB précise qu'ils avaient pris en compte suite à la situation Covid 50% de télétravail dans le calcul des surfaces de bureaux nécessaires, lors de l'élaboration du projet; qu'un plus grand pourcentage de télétravail était difficile pour eux à prévoir vu l'incertitude de l'évolution de nos méthodes de travail ; que cela explique ainsi la réduction des 200 000m<sup>2</sup> de bureaux qu'ils avaient dans leurs bâtiments autour de la gare à 71 813 m<sup>2</sup> (dont 62 346m<sup>2</sup> de bureaux) pour le nouveau siège ; que cela dédensifie la superficie de bureaux de la SNCB dans le quartier, au profit de la mise en place de futurs projets en cohérence avec les ambitions « d'une gare habitante » et des lignes directives du PAD Midi; que le siège de la SNCB est le premier maillon d'une chaîne de nouveaux projets qui redynamiseront et redonneront une nouvelle image au quartier ;

Considérant que le projet propose un étage en moins par rapport au projet du concours ;

Considérant que dans ces 71 813m<sup>2</sup> il y a des espaces de bureaux mais aussi des fonctions spécifiques liées à leur activité ferroviaire (centre de formation, locaux pour accompagnateurs et conducteurs, espaces multifonctionnels, salles de conférence, Train@rail, centre de recrutement, restaurant mais aussi un health center) ; que le projet prévoit une augmentation des installations de chemin de fer qui sont reprises en équipement d'intérêt collectif ou de service public, avec des locaux destinés à l'usage des collaborateurs qui travaillent dans la gare et les trains (vestiaires, douches, espaces multifonctionnels) ;

Considérant ainsi que la demande porte sur 3 affectations :

- Celle du bureau, abritant les locaux de gestion et d'administration de la SNCB et de HR-Rail
- Celle d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, correspondant aux installations de chemin de fer (locaux destinés au personnel roulant et aux collaborateurs opérationnels, les espaces de la gare proprement dit, les espaces de concessions orientés vers la gare et directement liés à son fonctionnement) ; que ces concessions sont choisies en fonction des besoins des voyageurs et participent aux missions de service public de la SNCB ;
- Celle de commerce orientée sur l'espace public de l'avenue Fonsny pour la réactiver et destinée à un public plus large que seulement les usagers de la gare ;

Considérant que le projet comprend environ 71 813m<sup>2</sup> divisés en 3 zones, celle du Front Office (FO), celle du Mid-Office (MO) et Back Office (BO) ; que le FO comprend le hall d'accueil du RDC du Tri Postal avec un accès libre au public ; que le MO contient les espaces accessibles aux visiteurs sur contrôle d'accès ; que les espaces de bureaux et de services constituent le BO ;

Considérant que le Tri Postal est le bâtiment qui offre les espaces les plus généreux avec des plateaux de 30m de profondeur et des hauteurs sous plafond de 5,5m , ainsi qu'un hall d'entrée déjà existant (anciens Guichets du Quai Auto), étant spacieux et ouvert sur l'avenue Fonsny ; que ses amples étages permettent d'accueillir des espaces comme ceux qui propose le programme du MO (salle de conférence, locaux de formation, auditorium, fitness), des espaces qui pourront être mutualisés et mis à disposition d'usagers extérieurs ; que leur position centrale dans le Siège, permet de les rendre accessibles pour les visiteurs depuis le hall d'accueil, mais aussi par les bureaux pour les employés ;

Considérant que les bâtiments n°47 et 49 ont une hauteur sous plafond de 3,7m et une profondeur de 17m (n°47) et 13,5m (n°49) ;

Considérant que les étages de bureaux sont répartis dans les étages existants du n°47 et de la partie du n°49 et dans le nouveau volume (BO) ;

Rez-de-chaussée :

Considérant que l'avenue Fonsny est un axe congestionné par une grande quantité de flux (automobiles, transport en communs, cyclistes, piétons) qui s'y croisent, manquant de hiérarchie entre eux ; que le réaménagement de l'avenue Fonsny est en cours d'élaboration ;

Considérant que la rénovation des bâtiments de la gare et la réorganisation de leur rez-de-chaussée est une opportunité pour recréer un lien avec l'espace public de l'avenue Fonsny ; que cela lui permet de la réanimer et de lui redonner une nouvelle dynamique ;

Considérant qu'aujourd'hui la présence de la gare et des trains est complètement inexistante depuis l'avenue ; que les bâtiments inexploités depuis des années font office de barrière entre l'avenue et la gare elle-même ; qu'ainsi leur rénovation doit être vu comme une opportunité d'ouvrir la gare vers l'avenue ; que cette nouvelle connexion se fait à travers la réorganisation et la hiérarchisation des accès à la gare, et la création d'une nouvelle entrée principale ; que son accessibilité doit être claire dès l'espace public, afin d'inciter les gens à l'utiliser comme entrée principale ; qu'elle a été conçue dans l'idée des grands hall d'entrée des gares internationales ;

Que ce hall d'accueil a une position centrale dans le Tri Postal, marquant ainsi sa visibilité depuis l'espace public; que la configuration de ces anciens quais de livraison offre une différence de niveau distinguant l'espace d'entrée



de l'espace de réception situé légèrement en hauteur, invitant les usagers à y aller et ainsi à rejoindre les accès latéraux vers les couloirs de la gare;

Qu'au-dessus de cette entrée se trouve un atrium sur 2 étages qui dévoile à travers une percée visuelle les quais de la gare (quai 22); que les escalateurs centraux qui mènent au R+3 (au 1er étage du MO) sont suspendus dans le vide de l'atrium accentuant son impression de hauteur et donnant une certaine envergure à cette entrée principale ; qu'elle est l'espace de représentation de la SNCB, sa vitrine face au public ; qu'un sentiment de convivialité, d'accueil et d'espace dégagé doit se faire ressentir ; que la réflexion sur l'aménagement du RDC et sur la fluidité de la circulation dans la gare sont importantes ; que le projet propose de relier les 3 couloirs intérieurs de la gare avec l'espace public de l'avenue Fonsny et de reconnecter l'entrée du métro avec le couloir principal, en la restaurant dans son état d'origine ; que l'accès aux quais est maintenu et reste la même qu'actuellement ;

Considérant que l'un des enjeux du projet est de réactiver le rez-de-chaussée des bâtiments existants sur l'avenue Fonsny, en y apportant des commerces, des concessions et en améliorant le système d'entrée de la gare afin d'offrir une plus grande perméabilité et de lisibilité depuis l'espace public ; que les commerces et les concessions mis en place sont accessibles depuis l'avenue Fonsny, offrant ainsi aux riverains des services de proximité ; qu'en les ouvrant sur l'espace public de l'avenue ces commerces créent une autre relation avec le quartier que ceux situés dans la gare ; que cela permet aux habitants du quartier de s'approprier ces commerces sans rentrer dans la gare ;

Qu'actuellement cette avenue est délaissée et donne pas envie aux commerces de s'y installer ; qu'en rénovant la gare, cela va permettre de revaloriser le quartier et ainsi des magasins seront intéressés de s'y implanter ; qu'il est primordiale d'améliorer cette situation actuelle qui se détériore depuis des années en recréant une connexion entre le rez-de-chaussée de la gare et l'espace public autour ; qu'ainsi l'ensemble du rez-de-chaussée est réorganisé afin d'être une gare plus ouverte et accueillante au public;

Etages :

Considérant que les visiteurs extérieurs sont autorisés à accéder de manière contrôlée aux espaces du MO situés aux étages existants du Tri Postal ;

Considérant que la transformation des façades arrières avec l'intégration de la nouvelle extension le long de la voie ferrée permet à ces nouveaux plateaux de bureau situés en façade arrière de rattraper les niveaux dans les bâtiments existants qui sont différents d'un bâtiment à l'autre ; que cela crée un jeu de demi niveaux et une connexion intéressante entre eux, joignant ainsi les 3 bâtiments et offrant une flexibilité dans l'aménagement intérieur ;

Que l'architecte du projet précise en séance, que les façades arrières ne sont pas démolies mais subissent de lourdes transformations afin d'être incorporées dans le nouveau volume ; que cela sera fait méticuleusement afin de respecter au mieux leur patrimoine et maintenir leur stabilité, renforcée par des structures métalliques ; que cela demande une prouesse technique ;

Considérant que le Tri Postal possède de grandes hauteurs sous plafond ; que cette typologie de plateaux permet d'y intégrer tous les espaces communs (middle office) du siège au cœur du bâtiment ; qu'atour des espaces communs se développent dans les bâtiments n° 47 / n°49 et dans l'extension en toiture les espaces bureaux ; ;

Considérant qu'au R+2 du bâtiment Tri Postal se trouve un Health Center accessible depuis l'accueil ; qu'il est composé de 28 cabinets médicaux, d'un local d'ophtalmologie et de deux espaces de rencontre ;

Considérant que le 3ème étage du Tri Postal situé plus haut que les caténaires des voies ferrées comporte des extensions de planchers se prolongeant à l'arrière des bâtiments n°47 et du n°49 afin de les connecter aux étages existants des n°47 et du n°49 ; que ce niveau constitue un croisement de flux entre les différentes zones du bâtiment ; qu'il connecte l'ensemble des circulations verticales vers le MO et le BO ; que cet étage contient des espaces accueillants, stimulant les rencontres, avec des salles de conférences, des espaces de réunions informels, un point d'information et un café ; qu'il peut y accueillir des événements ; que les espaces de conférences au R+3 et R+4 sont modulables et permettent d'être combinés ou séparés en fonctions des besoins, permettant ainsi une utilisation polyvalente de ces espaces ;

Que l'auditorium situé au R+4 peut accueillir 200 personnes ; que cet étage est considéré comme un espace multifonctionnel pour des présentations, des expositions, des événements, banquets, grâce à la mise en place de parois coulissantes qui modulent l'espace ; que cela enrichit la vie au bureau, créant une synergie entre employés ou visiteurs extérieurs au sein du bâtiment ; que sa fonction administrative est dynamisée par les programmes qui y sont intégrés ;

Considérant qu'aux étages R+3 à R+5 se trouvent des locaux de formations, le Centre de formation Train@Rail et le centre de recrutement ;

Considérant que la majeure partie du programme de bureaux se trouve dans le nouveau volume ; que les plateaux ont une largeur de 19m sur 236m, offrant ainsi une surface d'environ 3200 m<sup>2</sup> nette par niveau ; que ces étages offrent un apport de lumière naturelle maximal et des vues dégagées sur toute la ville ;



Considérant que le restaurant se trouve au niveau du toit du Tri Postal, offrant ainsi un accès à une terrasse côté avenue Fonsny, avec vue panoramique sur la ville et profitant des toitures verdurisées ; que son emplacement central dans le bâtiment lui permet d'y accéder facilement depuis tous les étages et surtout pour les visiteurs extérieurs venant de l'accueil ; que selon le demandeur ce restaurant pourra être ouvert en tant que Bar au public en dehors des horaires d'utilisation des employés ;

Considérant que le nouveau volume, débutant au niveau « 5 » dans les bâtiments n°49 et n°47 et au niveau 8 dans le Tri Postal le n°48, est conçu de manière à concevoir des espaces standards facilement aménageables sur toute sa longueur ; que la typologie de cette barre surélevée permet d'avoir des plateaux de bureaux lumineux depuis ses 4 façades ;

Considérant que les aménagements des espaces de travail donnent aux employés et aux visiteurs un environnement de travail qualitatif dans un mode de fonctionnement durable ; que le projet met en place un sentiment de bien-être au travail avec des espaces bien pensés d'échanges et multifonctionnels, dans un esprit de communauté ;

Considérant qu'en séance la SNCB précise que le bâtiment serait en permanence utilisé par les différents services et employés ; que ce siège ne serait pas inerte la nuit, ne créant ainsi pas une désertification du quartier après les heures classiques de bureau (18h/19h) ; que les activités des différents services engendrent des horaires différents et que le flux des travailleurs s'étale aux différents heures de la journée ou de la nuit en fonction des activités ; qu'il y a des employés qui travaillent dans des horaires de nuit ; que l'accueil aura des horaires plus larges (6h-20h/22h) que celui d'un bâtiment administratif classique ; que ces horaires pourront être adaptables selon les équipements ; qu'en terme visuel le bâtiment aura une activité même la nuit ; qu'une fonction opérationnelle est mise en place au 6ème étage du n°47 avec des employés « accompagnateurs » qui seront présents de 3h du matin à 1h du matin ;

Considérant que la SNCB précise lors de la commission que les fonctions comme le restaurant avec sa terrasse panoramique, l'auditoire, ses salles de conférence ou de formation, pourront être utilisés pour des événements non-SNCB par des personnes extérieures ou du public ; que leur ambition n'est pas de fermer leur bâtiment sur lui-même en travaillant en autarcie mais de créer, au contraire, une synergie au sein du quartier en permettant à des personnes extérieures d'exploiter certaines fonctions de leur bâtiment non utilisées en permanence par leurs employés ; qu'il y a lieu de mutualiser ces espaces en les mettant à dispositions des riverains ; que cela fait partie de leurs objectifs ;

Considérant que la mise en place de concessions au rez-de-chaussée permet de mettre des équipements d'intérêt collectif ou de service public ou des commerces utiles aux usagers de la gare ;

#### *C/ Implantation-aspect-relation avec le quartier-intégration urbanistique*

Considérant que l'option d'implanter le nouveau siège au-dessus des bâtiments existants permet d'intégrer le nouveau volume au complexe de la gare en restaurant les anciens bâtiments inexploités et leur donner un nouveau souffle ; que son implantation en longueur souligne l'axe de l'avenue Fonsny ;

Considérant que le nouveau volume s'arrête au niveau de la rue Joseph Claes, là où commencent les îlots d'habitation situés sur l'avenue Fonsny ; qu'ainsi le projet fait face de l'autre côté de l'avenue à des bâtiments hauts administratifs, faisant déjà barrière visuelle aux autres îlots d'habitation situés derrière eux ;

Que la position de ce projet est radicale et forte avec un geste linéaire en accord avec les caractéristiques du site de la gare, celle de sa situation en fond de vallée et celle de son développement longitudinal avec ses bâtiments existants et sa voie ferrée ; que cette typologie de bâtiment épouse la particularité de son contexte et que contrairement à une tour, elle ne pourrait pas s'implanter ailleurs en ville ;

Considérant que l'ajout d'un volume sur la toiture de ces 3 bâtiments renforce leur unification en créant une composition d'ensemble ;

Considérant que l'avenue Fonsny est assombrie à certaines heures de la journée avec le gabarit des bâtiments situés de l'autre côté de la rue ; qu'en fin de journée l'avenue est totalement sombre par les ombres portées des bâtiments existants de la gare ; que l'ajout du nouveau volume en toiture changera peu à la situation existante ;

Considérant qu'en vendant leurs biens pour faire un seul siège de la SNCB, le projet devient ainsi le premier maillon d'une suite de futur projet qui aura d'autres objectifs dans le quartier, comme celui d'y apporter des logements et des espaces verts ; qu'en revendant ces gros bâtiments de bureaux obsolètes cela permet de libérer une série de sites pour être reconvertis afin d'améliorer le quartier ;

Considérant que le nouveau volume suit les lignes de son contexte ; s'inscrivant dans des bâtiments déjà existants, devant s'adapter à leur structure et à leur patrimoine ; qu'il essaye de respecter l'histoire du site en s'implantant dans l'horizontalité du paysage, dans la continuité des lignes des voies de chemin de fer, comme un marqueur dans le paysage urbain, redonnant un statut et une prestance à cette gare du midi ;



## Architecture et façades :

Considérant que les façades des bâtiments existants de la gare affichent une unité d'ensemble malgré leurs différences ; qu'elles sont le symbole d'une architecture moderniste des années 50-60 et qu'un vrai travail de restauration doit être soigneusement mis en place ; qu'elles doivent être traitées ensemble (même la partie du bâtiment n°49 non concernée par la demande) ; que le demandeur le spécifie dans l'explication de son projet ;

Considérant que le nouveau volume est abstrait avec des lignes sobres, laissant exprimer en premier plan l'architecture emblématique des bâtiments existants, ne voulant ainsi pas concurrencer leur architecture mais plutôt la cadrer comme un arrière-plan ;

Que le matériau principal des nouvelles façades est le verre ; que ce sont des éléments préfabriqués ; qu'une sérigraphie recouvre les façades vitrées répondant à différentes situations ou orientations ; que la façade située au-dessus des bâtiments est entièrement recouverte de cette sérigraphie, à l'exception des fenêtres circulaires mise en place ; qu'en façade arrière où la nouvelle construction chevauche les bâtiments existants, le dessin de la sérigraphie s'estompe laissant ainsi une plus grande pénétration de la lumière naturelle dans les espaces au plancher plus profond (dans les premiers étages du Tri Postal) ; que ce jeu de sérigraphie s'estompant pour plus de transparence laisse dévoiler aux étages situés près des quais les différentes activités et animations qui s'y déroulent derrière ;

Qu'une mise en place d'écrans solaires intérieurs offrent aux usagers un contrôle sur les apports de lumière naturelle ; que ceux situés du côté de la voie ferrée sont de différentes couleurs afin de présenter un jeu de couleur et de dessin dans la composition de la façade, animant son expression aux différentes heures de la journée ; que cela sera visible par les voyageurs en train, créant un patchwork de couleurs mobiles ; que ces écrans solaires intérieurs sont commandés automatiquement pour assurer le confort thermique en cas de rayonnement solaire afin d'éviter les surchauffes ; que les fenêtres dans les bâtiments rénovés sont également équipées d'écrans solaires encore plus performants en matière de réflexion de l'énergie solaire ;

Considérant que la façade du côté de l'avenue Fonsny est orientée Sud-Est ; qu'elle est beaucoup moins transparente que la façade du côté de la voie de chemin de fer orientée Nord-Ouest ; que cela permet de réduire la gêne occasionnée par le rayonnement solaire de cette orientation ;

Que des ouvertures manuelles sont prévues dans les trumeaux encadrant les vitrages principaux pour aérer naturellement les bureaux ; que ces ouvertures sont ouvrables à mi-hauteur en basculant la partie inférieure vers le bas pour les sécuriser (pas d'ouverture latérale complète) ; que la mise en place d'un auvent en bas des façades côté voies ferrées permet à aucun objet de tomber sur les voies ou sur les quais ;

Considérant que ces nouvelles façades sont composées d'un triple vitrage avec une valeur-U de 0,50W/m<sup>2</sup>K offrant ainsi un très grand confort thermique au bâtiment ; que le verre est un matériau durable et facile à entretenir ; qu'il est résistant à l'environnement corrosif d'une gare ferroviaire qui émet des particules de fer et de cuivre, mais aussi de la pollution automobile ;

Qu'ainsi le jeu de sérigraphie alternant transparence, translucidité et opacité, marqué par des « hublot » et par le jeu de stores colorés, permet d'animer ce volume monolithique aux lignes sobres et simples ; que ce jeu de transparence et d'opacité permet de cacher certains éléments structurels ou techniques de l'extension ;

Que les façades vitrées et sérigraphiées changent d'aspect avec le temps, réfléchissant ainsi le ciel en journée, devenant un tableau vivant et coloré au moindre rayon de soleil, ou dévoilant les éclairages intérieurs à la tombée de la nuit ; qu'un jeu de lumière éclaire le bâtiment la nuit ;

Considérant que le verre est un matériau propice à la réverbération de la lumière, pouvant être une source d'éblouissement pour les conducteurs de train ou les passants ; qu'ainsi une étude a été faite par l'Université de Technologie d'Eindhoven pour vérifier l'éblouissement engendré par la réflexion de la lumière sur le nouveau vitrage des façades utilisé dans le projet et d'en étudier l'impact sur son environnement autour (habitations, les voies publiques, les voies de chemin de fer) ;

Que cette étude compare, au travers d'une modélisation du projet, la situation existante et la situation projetée ; que selon les conclusions de cette étude que l'on retrouve dans l'étude d'incidences, « les nuisances dues à l'éblouissement par réflexion du soleil dans l'une des façades vitrées du nouveau volume seront limitées, voir négligeables » ;

Qu'en ce qui concerne les conducteurs de train, seul au mois de décembre vers 13h, la façade Sud-Ouest présente un éblouissement considéré comme « très dérangeant » ;

Qu'en ce qui concerne les piétons, 2 situations d'éblouissement « très dérangeant » au mois de février ont été mises en évidence, en matinée au niveau de l'avenue de Suède et en après-midi au niveau de l'avenue Fonsny (côté Forest) ;

Que ces résultats proviennent de scénarios extrêmes dans lesquels la luminosité du ciel correspond à un ciel « parfaitement » ensoleillé sans aucun nuage ; qu'ainsi ces périodes d'éblouissement seront moins longues que



celles de l'étude en raison de la présence régulière de nuages dans le ciel Bruxellois ; qu'en dehors de cela le nouveau volume constituera plutôt une protection contre l'éblouissement en étant un obstacle à l'éclairement direct des rayons du soleil ou en cachant une partie lumineuse du ciel ;

Que dans l'intérêt du demandeur, rien que pour la sécurité et le confort visuel de ses propres conducteurs de train, le vitrage utilisé ne réfléchisse pas la lumière et éblouisse les bâtiments environnants ; que le bureau d'étude en charge du travail des façades mentionne que toutes les dispositions ont été prises pour assurer le confort visuel extérieur ; que la sélection du vitrage, composé de couches antisolaires et thermiques et comportant des sérigraphies a été faite pour limiter la réflexion lumineuse sur l'environnement extérieur ;

Considérant que les premières habitations sur l'avenue Fonsny se situent après la rue Joseph Claes, correspondant au Sud-Est du nouveau volume ; qu'ainsi cette orientation par rapport à la course du soleil fait que le projet ne sera pas un obstacle à leur ensoleillement direct ;

Considérant que les conclusions du chapitre microclimat de l'étude d'incidences montrent une incidence limitée, aussi bien en ce qui concerne l'éblouissement le jour où les gênes durant la nuit ;

#### *D/ Volume- gabarit- surfaces*

Considérant que la superficie de l'ensemble du terrain est de 10 067m<sup>2</sup> ; que les bâtiments existants n°47, n°48 et la partie du n°49 offrent une surface totale de 45 777m<sup>2</sup>, que la surface totale du projet est de 76 124m<sup>2</sup>; que la superficie hors-sol des bâtiments existants de 41 528m<sup>2</sup> est augmentée à 71 813m<sup>2</sup> pour le nouveau projet; Considérant que le nouveau Siège de la SNCB est considéré comme un bâtiment isolé ;

Que selon les définitions reprises dans le titre I du RRU :

Une construction isolée est une « construction dont aucun des murs de façade n'est bâti sur ou contre une limite mitoyenne » ;

Une construction mitoyenne est une « construction comportant au minimum un mur situé sur ou contre une limite mitoyenne latérale » ;

Une limite mitoyenne est une « limite constituée par le plan vertical, ou, occasionnellement, par les plans verticaux, et les plans horizontaux qui les joignent, séparant deux propriétés » ;

Un îlot est un « ensemble de terrains, bâtis ou non, délimité par des voies de communication à l'air libre ou par des limites naturelles » ;

Que l'ensemble des bâtiments concerné par la demande ainsi que la partie du n°49 située en dehors de la demande est propriété de la SNCB ; que le contexte particulier de ces bâtiments existants (n°47, n°48 et le n°49) appartenant au complexe de la gare fait que cet ensemble d'immeubles ne possède aucune limite mitoyenne avec une autre propriété puisque il est entouré de voiries publiques (voies de communications à l'air libre) d'un côté par l'avenue Fonsny et de l'autre par les voies de chemin de fer (qui constitue bien une voirie au sens du PRAS et du RRU) ;

Qu'ainsi l'article 8 du titre I du RRU est d'application et explique que pour le gabarit des constructions isolées :

§1. «La hauteur des constructions ne dépasse pas, la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou des voiries. »

§3. « La hauteur des constructions visée au § 1er comprend les étages techniques, les étages en retrait et les cabanons d'ascenseurs ; ceux-ci sont intégrés dans le volume de la toiture. Seules les souches de cheminée ou de ventilation et les antennes peuvent dépasser le gabarit de la toiture. »

Considérant que la moyenne des hauteurs des constructions situées sur les terrains autour du projet est de 50,69m ; que ce calcul s'est basé sur l'article 8 du titre I du RRU ; qu'ainsi chaque face d'îlot entourant le projet a été pris en compte, ceux de l'autre côté de l'avenue Fonsny et ceux de l'autre côté de la voie de chemin de fer ; que pour chacune de ces faces d'îlot, la moyenne des hauteurs des bâtiments a été calculée lorsque l'îlot abrite plusieurs bâtiments différents ; que si l'îlot n'abrite qu'un seul bâtiment alors sa hauteur sous corniche a été prise en compte conformément au RRU ; que le calcul final admissible a été réalisé en faisant la moyenne de ces hauteurs îlot par îlot ;

Considérant que le projet propose avec son nouveau volume une hauteur de 60,55 m ; qu'ainsi il déroge au §1 de l'article 8 du titre I du RRU en dépassant la moyenne des hauteurs des constructions autour de lui d'environ 10m (9m86);

Considérant qu'un engin de nettoyage des façades se situe sur la toiture du nouveau volume dépassant de l'acrotère ; que cela déroge aussi §3 de l'article 8 du titre I du RRU; qu'il est indispensable pour le nettoyage des façades n'étant pas accessibles par d'autres moyens ; que c'est un système que l'on retrouve sur tous les immeubles aux façades vitrées ; que cette dérogation est acceptable ;



Que la SCNB justifie les dimensions et l'implantation de leur projet en mettant en avant leur besoin de garder leurs activités administratives au sein du complexe de la gare du Midi ; que le projet crée une opportunité de réutiliser et rénover les anciens bâtiments de la gare du côté de l'avenue Fonsny abandonnés depuis des années ; qu'ainsi l'implantation de leur Siège dans ces bâtiments devient une évidence et un nouveau fil conducteur à suivre ;

Considérant que le nouveau volume réalisé en toiture est positionné fortement en recul par rapport à l'alignement de la façade ; que la nouvelle construction ne se trouve pas directement face à des îlots d'habitation de l'autre côté de l'avenue Fonsny mais face à des bâtiments administratifs possédant des hauteurs variant entre 20m et 55 m, des hauteurs se rapprochant de celle du nouveau volume ; que la limite de cette nouvelle construction s'arrête dans l'axe de l'avenue Joseph Claes, là où commencent les îlots d'habitation ;

Considérant que l'impact visuel du côté de Saint Gilles se ressent surtout dans les perspectives qu'offrent les rues perpendiculaires avoisinantes comme la rue Hollande, la rue de Suède et rue Joseph Claes ;

Considérant que l'impact du volume par rapport à son voisinage le plus proche, depuis l'espace public ou les bâtiments de l'autre côté de l'avenue Fonsny est réduit par l'implantation de ce volume en retrait important (10m) par rapport à l'alignement des bâtiments existants et de l'avenue Fonsny ;

Considérant qu'après l'étude d'incidences le projet a été réduit de 426m<sup>2</sup> ; que cela ne réduit pas le gabarit du nouveau volume ; que cette différence s'explique par une diminution de 625m<sup>2</sup> de bureaux et 181m<sup>2</sup> d'équipements, mais un ajout de 380m<sup>2</sup> de commerces ;

#### *E / Organisation, aménagement intérieur et circulation interne*

Considérant que tous les étages sont accessibles via des ascenseurs, répartis dans 4 noyaux d'ascenseurs ; Que depuis la zone logistique un monte-charge amène directement à une zone de stockage cuisine ; qu'un autre ascenseur permet d'acheminer les livraisons directement aux autres étages ainsi que d'évacuer des déchets ;

Considérant que la majorité des escaliers sont existants et possèdent un caractère patrimonial ; qu'ils sont conservés et restaurés afin de les remettre en valeur ; que les autres escaliers rajoutés permettent des issues supplémentaires afin de garantir une évacuation réglementaire ; que les « 4 parties » du siège sont bien reliés entre eux par des circulations verticales ;

Considérant que l'aménagement du rez-de-chaussée est conçu afin de le rendre le plus poreux possible ; que cette perméabilité suit et respecte la matrice des bâtiments ; qu'une bonne insertion du public dans la gare et une circulation fluide à l'intérieur sont importantes pour son bon fonctionnement et sa sécurité ; qu'une circulation labyrinthique amène à une perte de contrôle sociale au sein de la gare ;

Que le RDC du n°49 comporte deux commerces orientés côté Fonsny et un parking vélos pour les employés de la SNCB situé à l'arrière ; qu'il est équipé de douches et de casiers ; que l'accès de ce parking se fait directement depuis l'avenue Fonsny par un grand passage entre les deux commerces et sa sortie piétonne se fait par le couloir Sud C, donnant accès directement aux quais et au lobby de la gare ; qu'ainsi les vélos ne se mélangent pas aux piétons du couloir ;

Considérant que la position de la zone logistique située au rez-de-chaussée au centre du bâtiment n°47 est conservée ; que son organisation interne a été repensée, et adaptée pour répondre aux besoins du nouveau siège ; que cette zone permet à des camions de petites tailles (dimensions imposées pour les livraisons quotidiennes) de faire demi-tour à l'intérieur du bâtiment afin de limiter au maximum les manœuvres au niveau de l'espace public de l'avenue Fonsny ;

Que cette zone logistique est encadrée par des concessions, considérées comme des équipements ou des commerces directement liées au fonctionnement de la gare ; que ces concessions et commerces redynamisent l'activité de la gare sur l'avenue Fonsny créant une interaction entre l'espace public et l'intérieur de la gare ; qu'ils ont la possibilité de se développer sur deux niveaux via des escaliers intérieurs ;

Considérant qu'au RDC du n°48 se trouve l'accueil principal du Siège, place centrale entre les bâtiments ; que cet espace est pensé pour être à la fois bien visible depuis l'espace public de l'avenue Fonsny avec sa large entrée vitrée mais aussi depuis les deux grands couloirs sous voies situés de part et d'autre de l'entrée, simplifiant la circulation intérieure ; que ces deux couloirs donnent de la profondeur à l'accessibilité de la gare et permettent de dynamiser les flux vers l'avenue ;

Considérant que ce RDC est aménagé pour qu'il soit ouvert et animé sur l'espace public afin d'activer ce dernier ; que le système des entrées est retravaillé pour qu'elles soient plus claires et plus lisibles ; que le hall d'entrée se veut être un espace charnière animant et distribuant les différentes fonctions de la gare ;

Que l'entrée principale des employés se situe dans ce hall d'accueil ; que des bornes sécurisées fournissent un accès rapide à des ascenseurs qui dessert le niveau de transfert R+3 ; que ce niveau fait office de redistribution des flux pour la totalité du bâtiment ; que 4 noyaux centraux donnent accès à tous les étages du bâtiment depuis ce niveau ; que chaque noyau contient 3 ou 4 ascenseurs, un ascenseur pompier ainsi que des escaliers de secours ;



Que les visiteurs peuvent avoir accès aux espaces partagés (dans le Middle Office) en s'annonçant à la réception du hall d'entrée ; que les escalateurs permettent aux visiteurs de se rendre aux salles de conférence situées au R+3 ; que les ascenseurs donnent aussi accès à ces niveaux, ainsi qu'au restaurant et sa terrasse située au R+8 ;

Considérant que le projet prévoit une accessibilité pour tous (PMR, personnes avec des difficultés visuelles ou auditives, ect..) ; que suite à l'analyse par Accès And Go le projet est conforme aux exigences du RRU sauf pour certaines toilettes PMR en dehors du quota exigé qui ne sont pas conformes ;

Considérant que l'ouverture du couloir M sur l'avenue Fonsny (couloir central) améliore la connectivité entre la gare et le quartier ; que cela permet de rééquilibrer les flux des usagers vers l'avenue Fonsny, répartissant ainsi mieux la circulation au sein de la gare ; que cette prolongation du couloir permet aussi d'encadrer le hall d'entrée de la gare en simplifiant la circulation ; que cela assoie sa fonction d'accueil située au centre des 3 bâtiments, dans le rez-de-chaussée du Tri Postal ;

Considérant que l'entrée « métro » de la gare est altérée, désorganisée et négligée depuis plusieurs années ; qu'elle se trouve au coin de l'avenue Fonsny dans le bâtiment n°46 ; que le projet a aussi pour ambition de la rénover et d'améliorer son passage vers la gare en réouvrant l'accès en face de la bouche de métro, en supprimant ainsi la boutique Exki et refermant l'accès latéral ; que cela crée un passage direct entre la sortie de la bouche de métro et le couloir principal ;

Que suite à l'étude d'incidence ce passage a été agrandi en supprimant des parois courbes et un escalier intérieur, créant un dégagement visuel plus important et améliorant ainsi la connexion métro-gare ; que le parcours d'un usager qui vient du métro est plus clair vers le couloir principal, et son parcours dans la gare devient plus fluide et instinctif ;

Que le projet se base pour restaurer cette entrée « métro » sur son dessin d'origine et réouvre le toit en mettant une verrière ; qu'ainsi l'apport de lumière au-dessus de la bouche de métro est améliorée avec l'ouverture de ce puit de lumière, vu comme un appel depuis les escalators du métro ; que la réouverture du toit permet de créer un atrium avec l'étage d'au-dessus qui est annexé à la concessions du Salon Royal, créant ainsi des vues et une connectivité entre les espaces, et rendant l'espace plus lumineux et sécurisé ; qu'ainsi l'accès vers le couloir central est restauré, améliorant et simplifiant le cheminement vers la gare ; que cela est plus lisible pour les usagers ; que les aménagements historiques ont été repris pour restaurer l'équilibre initial des espaces et les intentions originales ; qu'une symétrie est remise en place dans l'aménagement des vitrines des nouvelles concessions, mettant en valeur l'accès vers la gare ;

Considérant que l'ouverture de la gare sur l'avenue Fonsny réactive autant l'avenue que la gare en elle-même ; que les activités au rez-de-chaussée redynamisent l'avenue et la rend ainsi plus sécurisée ;

Considérant que le projet a dû prendre en compte dans le réaménagement de ces 3 bâtiments le patrimoine et le contexte existant ; que le nouveau volume propose de grands plateaux linéaires permettant une flexibilité et une modularité dans l'aménagement des bureaux ;

Considérant qu'au vu des aménagements, on ressent que le programme est bien pensé et exploité ; qu'il n'y a pas d'espaces perdus dans le projet sauf ceux utiles à la fonction publique ;

#### *F/ Patrimoine- rénovation des bâtiments existants*

Considérant que les bâtiments n°47, n°48 et n°49 sont repris à l'inventaire online du patrimoine immobilier de la région de Bruxelles-Capitale, sous le nom de « Gare du Midi et bâtiments annexes Avenue Fonsny 47,48 et 49 » ;

Considérant que le projet conserve les bâtiments existants de la gare du Midi du côté de l'avenue Fonsny, bâtiments vides depuis des années et considérés comme « chancres urbain » ; que ces 3 bâtiments servent de socle pour ériger le nouveau volume proposé ; que dans une logique d'unification des bâtiments existants et du nouveau volume, un dialogue s'opère entre l'ancien et le moderne où chacun affirme l'architecture de l'autre ;

Considérant que le projet transforme lourdement, mais englobe la façade arrière du Tri Postal pour y intégrer le nouveau volume, se démarquant comme une nouvelle vitrine du côté de la voie ferrée, vue par tous les voyageurs arrivant en train, devenant ainsi la porte d'entrée de la ville à l'échelle internationale ;

Considérant que les façades sises avenue Fonsny sont conservées, restaurées et adaptées ponctuellement ;

Considérant que la qualité des volumes existants avec leurs grands plateaux et hauteurs sous plafond est maintenue dans le Tri Postal ; que l'organisation intérieure relève d'une utilisation optimale des volumes existants ; que l'entrée d'origine du bâtiment est maintenue et sert de hall d'entrée pour la gare ;

Considérant que le Salon royal est un patrimoine endormi, qui n'était pas à l'origine accessible au public ; que suite aux recommandations de l'étude d'incidences, le Salon Royale et l'espace annexe autour du « patio » situé au niveau R+1M du bâtiment n°46, sont restaurés (en ce compris l'ascenseur) et transformés en concession sur plusieurs étages, rendant ainsi ces espaces patrimonieusement remarquables accessibles au public ; que son



accès principal est situé avenue Fonsny mais peut se faire aussi par la réouverture du passage entre l'entrée « métro » et le couloir principal ;

Considérant que le remarquable ascenseur en boucle (Pater noster) du bâtiment au n° 47 sera restauré et utilisable, mais pas utilisé pour des raisons de sécurité, que les cages d'escaliers remarquables seront également restaurées ;

Considérant que le demandeur précise qu'il est dans une démarche de préservation du bâti existant ; que les matériaux des parties non préservées seront prioritairement réutilisés dans le site ; qu'une réflexion a été menée en ce qui concerne le recyclage et réutilisation des matériaux en dehors du site ;

#### *G/ Mobilité- espace public*

Considérant que le projet jouxte la gare du Midi et se trouve en zone A sur le plan d'accessibilité des transports en communs du Règlement Régional d'Urbanisme ; que le site est dès lors particulièrement bien desservi en transports en commun (bus, trams, métro, trains), ce qui justifie un nombre faible d'emplacements de stationnement ;

Considérant que l'avenue Fonsny est un espace structurant ;

Considérant que la réalisation de ce nouveau siège administratif nécessite la mise à disposition des employés de 280 emplacements de stationnement ;

Considérant que le demandeur construit un immeuble de bureaux à mesure de son client la SNCB ; que cet immeuble ne contient que 40 places de stationnement, ce qui est beaucoup trop peu, même en tenant compte du New Way of Working de la SNCB ; que pour remédier à cette incidence sur la mobilité, la SNCB a fait des conventions pour utiliser les parkings dans la zone ;

Qu'ainsi le projet prévoit 40 emplacements de parking en sous-sol dont 10 emplacements réservés aux voitures de service et 8 emplacements pour les PMR (personnes à mobilité réduite) ;

Considérant que l'entrée et la sortie de ce parking couvert se font par deux ascenseurs à voiture ; que l'architecte précise en séance que leur temps de parcours est de 40sec et leur temps d'utilisation est de 2min ; qu'un espace d'attente est prévu devant chacun des ascenseurs afin de ne pas gêner la voirie ni l'espace public ; que cependant ce système d'ascenseurs peut quand même générer des files d'attente à l'entrée et la sortie du parking si plusieurs véhicules souhaitent y accéder ; qu'il y a lieu de respecter les conditions d'exploitation pour les ascenseurs reprises dans l'Article 11 de l'Arrêté du 25 février 2021 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des conditions générales et spécifiques d'exploitation applicables aux parkings ;

Considérant qu'une partie du sous-sol est utilisée pour le stockage « d'archives statiques » ; que sa surface a été augmentée suite aux recommandations de l'étude d'incidences qui demandait d'améliorer l'attractivité du RDC en offrant des commerces pouvant s'étendre jusqu'au R+1, déplaçant ainsi les locaux d'archives situés à cet étage là au sous-sol ;

Qu'en augmentant les archives au sous-sol cela diminue la surface du parking ; que cela ne change pas le nombre de places (40 places) mais plutôt l'emplacement de certaines places devenues moins praticables, bloquées par d'autres places ; que l'augmentation du nombre de places PMR suite à l'étude d'incidences, a réduit les dimensions d'autres places ; qu'en séance la SNCB précise que ce parking est réservé à des véhicules de services, des véhicules qui auront une autorisation spécifique avec un emplacement nominatif par plaque ; qu'en déduisant les places PMR et les véhicules de service, en réalité seulement la moitié de ces places bougera ou sera utilisée au quotidien par les ascenseurs ;

Considérant que le projet ne concerne pas les parkings extérieurs ; que 240 emplacements de parking, situés en dehors du projet, seront utilisés par le personnel : que ces 240 emplacements sont actuellement situés dans l'îlot France-Bara, à l'arrière de la gare du Midi ; que le projet prévoit, dans un avenir proche, de relocaliser ces emplacements dans le parking public Q-Park attenante à la gare et de disposer, dès lors, d'un total de 280 emplacements de parking ;

Considérant que la superficie de plancher dédiée aux activités de bureaux est de 62.971 m<sup>2</sup> ; que le CoBrACE impose un seuil d'emplacements admissibles de 316 emplacements ; que le projet répond aux exigences du CoBrACE ;

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction des gaz à effets de serre ;

Considérant qu'une aire de livraison hors voirie et couverte est prévue ;

Considérant que suite aux recommandations de l'étude d'incidences, le projet envisage 200 emplacements vélos au lieu des 314 prévus initialement ; qu'il y a 10 emplacements pour les vélos type "cargo" ; que la superficie du





local est 255 m<sup>2</sup> ; que la superficie prescrite par Bruxelles Environnement est de 2 m<sup>2</sup> par vélo ; que le local est sous-dimensionné pour les 200 emplacements envisagés ; qu'il faut prévoir au maximum 50 places en hauteur (25% des emplacements) ;

Que ce parking vélos situé au rez-de-chaussée est facilement accessible par l'avenue Fonsny ; qu'il est mis à disposition pour les employés de la SNCB ; que selon eux en séance ce parking pourrait être ouvert aux visiteurs des bureaux ou des équipements ; que dans une demande de permis à durée limitée qui vient d'être déposée à la Région, la SNCB propose un nouveau parking vélos public temporaire rue de France, qui pourra être implanté définitivement dans les quadrilatères ; que cette option est en cours de discussion entre le demandeur et les acteurs concernés ; que cette implantation au niveau des quadrilatères permettra d'offrir un positionnement plus stratégique et un nombre d'arceaux suffisants destinés aux nombreux voyageurs de la SNCB ;

**Bruxelles Mobilité :**

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude d'incidences ; que Bruxelles Mobilité y a participé ; que l'étude a donné lieu à une série de recommandations, visant à limiter les nuisances environnementales liées au projet ;

Considérant que le demandeur a apporté des amendements au projet visant rencontrer les conclusions et recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que le projet amendé intègre tous les remarques formulées par Bruxelles Mobilité dans le cadre de l'EI ;

*H / Bruxelles Environnement*

Considérant que le projet a une réelle volonté en terme de durabilité en visant une certification environnementale de type BREEAM avec un score « excellent » ; que le bâtiment est conçu pour ne pas utiliser d'énergie fossile mais également en vue de la limitation des consommations énergétiques tout en prenant en compte l'intégration d'un nouveau projet dans des bâtiments existants au caractère patrimonial ; que ces derniers sont inférieurs aux standards passifs ;

Considérant que les toitures des bâtiments existants sont entièrement verdurisées ; que cependant la toiture du nouveau volume n'est pas aménagée en toiture verte mais entièrement recouverte de panneaux photovoltaïques alimentant tout l'ensemble du siège ; que cela déroge à l'article 13 du titre I du RRU, en ce qui concerne le maintien d'une surface perméable :

« Les toitures plates non accessibles de plus de 100 m<sup>2</sup> doivent être aménagées en toitures verdurisées. Les toitures plates visées à l'article 13 concernent toutes les toitures plates : tant celles des bâtiments principaux que des annexes. Les toitures accessibles concernées par la présente prescription sont celles qui sont aménagées à des fins de séjour. Toutes les autres toitures de plus de 100 m<sup>2</sup> accessibles uniquement pour des raisons techniques sont soumises à l'imposition de verdurisation prescrite à l'article 13. L'accessibilité partielle d'une toiture plate ne dispense pas d'un aménagement verdurisé de la partie non accessible de celle-ci. »

Que le demandeur justifie qu'en se basant sur la fiche 4.2 « La compatibilité entre les panneaux solaires et la conception des toitures vertes », rédigé par Bruxelles Environnement, il n'est pas possible de végétaliser l'ensemble de cette toiture sous les panneaux photovoltaïques car le nombre de panneaux qui sont nécessaires au projet mènent à une densité qui est largement supérieure à la densité des 50% émises dans les conclusions de cette fiche ; qu'ainsi la densité des panneaux sur cette toiture ne permet pas de réaliser une alternance de zones « libres » pour mettre des substrats et des graviers nécessaires à la réalisation d'une toiture verte ;

Considérant que ces panneaux photovoltaïques sont nécessaires au bon fonctionnement du bâtiment dans une volonté d'énergie renouvelée et durable ;

Que malgré la non végétalisation de la toiture du nouveau volume, l'ensemble des toitures existantes sont transformées en toitures vertes extensives, débordant sur des parois verticales qui créent un lien entre les différentes superficies verdurisées et rendent l'écosystème le plus vaste possible ;

Qu'ainsi la dérogation à l'article 13 du titre I du RRU est acceptable ;

**Bruit :**

Considérant que le site se trouve en zone administrative et en zone de chemin de fer au PRAS et correspond donc à une zone 5 définie dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage ;

**Nature :**

Considérant qu'une étude spécifique menée par un bureau d'expert écologue, a relevé la présence d'une station de séjour pour une colonie d'une vingtaine de chauve-souris dans le bâtiment n°48 ; que le projet et le chantier



occasionneront un impact avéré sur la colonie et que toutes les mesures de préservation et compensation doivent être mises en place comme le prévoit l'ordonnance « Nature » ;

Considérant qu'il y a lieu de poursuivre les contacts avec BE afin de s'assurer du suivi des mesures durant la durée du chantier et de la mise en place des mesures compensatoires ;

Considérant la politique régionale qui vise à renforcer le maillage vert, protéger et restaurer la biodiversité ;

Considérant que les espèces choisies pour les toitures vertes intensives et extensives sont majoritairement des espèces ornementales ; Qu'une liste des espèces végétales indigènes et conseillées est fournie sur le site de Bruxelles Environnement ;

#### Air :

Considérant que le projet prévoit des ascenseurs à voiture ; qu'il y a lieu de prévoir une ventilation dans les ascenseurs empêchant que l'atmosphère ne devienne toxique ou explosive ;

#### Eau :

Considérant que la parcelle se trouve en zone d'aléa d'inondation élevé sur la carte des zones d'aléa d'inondation et des risques d'inondation de Bruxelles Environnement ;

Considérant qu'il faut gérer l'eau pluviale sur la parcelle et restituer autant que possible l'eau au milieu naturel par infiltration, évaporation, comme recommandé par le Plan de Gestion de l'Eau 2016-2021 ;

Considérant que le projet a un taux d'imperméabilisation de 100% ;

Considérant qu'une citerne de récupération des eaux pluviales de 170 m<sup>3</sup> est prévue ; que les eaux récoltées proviennent des toitures non verdurisées ; que les eaux sont réutilisées pour les sanitaires des bâtiments existants ;

Considérant que 416 m<sup>2</sup> de toitures classiques stockantes, 2529 m<sup>2</sup> de toiture vertes stockantes, intensives et extensives et un bassin d'orage de 100 m<sup>3</sup> sont prévus ; que le surplus est rejeté dans les égouts publics ;

Considérant qu'il y a lieu de faire appel au Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement pour aider à trouver les aménagements de gestion durable de l'eau pluviale les plus adaptés au projet (0800 85 775) – [facilitateur.eau@environnement.brussels](mailto:facilitateur.eau@environnement.brussels) ;

#### *// Charges Urbanistiques*

Considérant que le projet est soumis à charge urbanistique sur l'augmentation de la superficie de bureaux ;

#### *J/ Personnes à mobilité réduite*

Considérant que les modifications apportées au projet n'entravent pas son accessibilité ; que le projet reste conforme aux exigences du RRU à condition que les éléments non communiqués sur plans soient intégrés dans le cahier spécial des charges.

Considérant que le projet comporte le quota minimum conforme en ce qui concerne les toilettes PMR ; que cependant, plusieurs toilettes PMR hors quota ne sont pas conformes ; que les modifications à y apporter ont été listées pour qu'elles soient toutes conformes et accessibles ;

#### *K/ Généralités*

Considérant que la Commission de Sécurité ASTRID impose de mettre en place une couverture radioélectrique Indoor ASTRID dans l'ensemble des bâtiments, sous-sol compris ;

Considérant que ce projet est stratégique au sein de ce quartier décousu et déchiré par tous les bouleversements et transformations qu'il a connus depuis des années ; que la réorganisation de cette gare, son réaménagement et sa rénovation la rendent plus attractive dans ce quartier ;

Que la gare du Midi a besoin pour redynamiser sa fonction au sein de son quartier délaissée de réaliser un projet emblématique à l'image d'une gare internationale, en préservant son patrimoine ; que la volonté du projet est de l'inscrire dans son contexte particulier en respectant l'existant, incorporant ainsi une construction moderne dans un ensemble de bâtiments existants symboles d'une architecture moderniste des années 50-60 ;

Considérant que les façades vitrées de la nouvelle construction sont conçues pour répondre à une esthétique sobre, à un visuel léger et transparent, et travaillées par un jeu de sérigraphie ; que l'emploi du verre répond à la réflexion sur la durabilité du matériau dans cet environnement et permet une facilité d'usage et de maintenance ;



Considérant que l'implantation et le concept du projet se fait dans la logique du « Geniu Loci », tel un wagon posé le long de la voie de chemin fer, et contrastant avec la verticalité de la Tour du Midi ; que son identité est liée à son contexte particulier, au lieu où il s'intègre ; qu'ainsi il épouse des lignes déjà existantes depuis 1 siècle ½ ;

Que l'implantation, le gabarit et l'architecture du nouveau Siège permettent de lui donner un rôle dans son environnement urbain; que le choix de créer un nouveau volume aux formes simples et sobres, juxtaposé et en équilibre sur des bâtiments existants, permet de redonner un second souffle à la gare tout en laissant au premier plan son patrimoine existant ; que le projet souligne par sa nouvelle architecture les lignes d'une architecture déjà existante mais délaissée ; que le projet assume le côté emblématique et marqueur de son geste dans Bruxelles, afin de redonner au complexe de la gare l'envergure d'une gare internationale la plus importante du pays; que cette gare du Midi empruntée par tant de voyageurs étrangers doit refléter la porte d'une ville à l'échelle Européenne ;

Que cependant cela ne doit pas être au détriment d'un quartier à échelle humaine composé d'îlots d'habitation ; qu'ainsi l'interaction entre cette gare du Midi et le quartier est très importante ; qu'elle se réalise en premier lieu par la réactivation du rez-de-chaussée de la gare sur de l'avenue Fonsny, en offrant des commerces et des concessions dirigés vers le quartier et par la clarification de ses accès ; que cela crée une relation directe avec le quartier, à travers une plus grande perméabilité des espaces de la gare, au paravent fermés sur eux-mêmes ; qu'une plus grande transparence et accessibilité de la gare permettent d'interagir avec les espaces publics qui l'entourent et ainsi avec le quartier ;

Considérant que la construction d'un nouveau siège au sein de la gare lui donne une prestance à l'image d'une gare Européenne ;

Que le projet n'a pas qu'une empreinte architecturale sur le quartier, mais développe aussi à travers lui une stratégie urbanistique ; qu'en effet en centralisant leurs activités au sein d'un même siège, la SNCB libère ses anciens sites en les revendant et en donnant l'opportunité à de futurs projets de se développer dans le quartier, avec la réalisation de nouveaux logements et d'espaces verts répondant aux objectifs du quartier « Gare Habitante » ; que cette opération immobilière transformera ce quartier déstructuré et délaissé depuis des années;

Considérant que le projet est conforme au PRAS ;

Considérant que ce qu'il précèdent, le projet s'intègre dans son contexte urbain et répond au bon aménagement des lieux tout en respectant le patrimoine des bâtiments existants ; qu'ainsi les dérogations sollicitées sont acceptables ;

### **Avis Favorable à conditions de :**

Se conformer à l'avis du SIAMU du 08/12/21 ;  
Se conformer à l'avis de Astrid du 29/11/21  
Se conformer à l'avis de Bruxelles Mobilité du 27/10/21;  
Répondre à l'avis AccèsAndGo du 09/12/21 ou solliciter des dérogations ;

Mutualiser des espaces notamment en mettant à dispositions des salles de conférences, l'auditoire et le restaurant à des événements non SNCB ;

### **Mobilité :**

Prévoir un minimum de 25 emplacements de parking vélos pour les visiteurs ;

Organiser une gestion des livraisons et expéditions de manière à ne pas encombrer la zone logistique et éviter tout débordement sur l'Avenue Fonsny ;

Adapter les fondations et le revêtement du trottoir au droit de chaque accès carrossable (ascenseurs parking, accès zone logistique pour les livraisons), se coordonner avec Bruxelles mobilité à cet effet ;

### **Pour le parking interne :**

De mettre en œuvre un système de gestion du parking afin d'éviter toute tentative d'accès quand sa capacité est saturée (ex : affichage "complet") ;  
De limiter l'usage du parking aux heures de pointe afin d'éviter une saturation au niveau des ascenseurs pour voiture ;  
De prévoir une signalétique aux accès du parking et de la zone logistique permettant de prévenir de la présence des piétons et des cyclistes ;  
De prévoir 3 emplacements pour des véhicules Sécurail et de prévoir le solde des emplacements au profit des fonctions ne nécessitant pas une arrivée ou un départ en heures de pointes, ni d'allers et venues multiples.

### **Eau :**



Faire appel au facilitateur eau de BE ;  
 Limiter le débit de fuite du bassin d'orage à 5l/s.ha comme recommandé par Vivaqua

**Nature :**

De prévoir uniquement des espèces végétales indigènes et/ou à haute valeurs biologiques sur les toitures ;  
 De choisir des plantes adaptées aux conditions de sécheresse pour l'aménagement des toitures vertes ;  
 De tenir compte des périodes critiques pour les chauves-souris (maternité, hibernation) afin d'éviter la destruction de gîtes durant ces périodes ;  
 De solliciter une dérogation à la protection des espèces pour les cas où la destruction de gîte ne peut être évité ;  
 De proposer des mesures de compensation pour remplacer les gîtes qui auront été détruits ;  
 D'assurer un suivi du chantier par un écologue afin de pouvoir déceler au plus vite les éventuelles colonies de chauves-souris présentes sur place, d'identifier les enjeux et de mettre en places les mesures d'évitement et de réduction des impacts possibles.  
 D'assurer une information permanente du suivi avec BE ;

**Divers :**

Respecter la loi sur la politique des chemins de fer ;

**Avis minoritaire de la commune d'Anderlecht**

Attendu que le bien faisant l'objet de la demande est situé au plan régional d'affectation du sol de la Région de Bruxelles-Capitale en zone administrative, zone de chemin de fer, le long d'un espace structurant ;

Attendu qu'il n'existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de plan particulier d'affectation du sol en vigueur ;

Attendu qu'il n'existe pas, pour le territoire où se situe le bien, de permis de lotir non périmé ;

Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 15/11/2021 au 14/12/2021 et qu'aucune réclamation n'a été introduite ;

Attendu que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation du 11/01/2022, LE COLLEGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS, après analyse du projet, émet l'avis suivant : AVIS FAVORABLE CONDITIONNEL ;

Considérant que cette parcelle au niveau du PRAS est reprise : zones administratives, zones de chemin de fer, le long d'un espace structurant ;

Considérant que le projet de PAD « Midi » a été soumis en enquête publique du 1er septembre au 2 novembre 2021 ;

Considérant que les bâtiments administratifs de la gare du Midi et l'ancien tri postal sont inscrits à l'Inventaire du patrimoine architectural et constituent la « mémoire » du quartier ;

Considérant qu'à proximité de ce bien, une demande de permis d'urbanisme pour transformer une partie de l'immeuble « Fonsny 49 » en un hôtel de 220 chambres (Réf. : 13/PFD/1765963) est en cours d'analyse ; qu'il s'agit de transformer une partie de l'immeuble sis avenue Fonsny 49 ; que cette demande est introduite par la société BPI Real Estate Belgium ; que cette demande a été récemment modifiée ;

Considérant qu'au niveau de la situation de fait, il s'agit de bureaux/équipements d'intérêt collectif ou de service public (installation de chemin de fer) ; que selon le formulaire demande d'avis du SIAMU, la superficie plancher existante est de 41.528 m<sup>2</sup> ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis d'urbanisme en vue de réaliser le siège de la SNCB et d'H-rail, construire une extension contre les immeubles existants, d'une hauteur de 60,55m (R+12), rénover les immeubles existants, réaménager la gare et des espaces commerciaux au niveau de l'avenue Fonsny, aménager 40 emplacements de parking pour véhicules motorisés et 309 emplacements pour vélos ;

Considérant que la superficie de plancher projetée est de 71.813 m<sup>2</sup> (sous-sol, caves et garages compris) ce qui représente : 62.346 m<sup>2</sup> de bureau, 8.723 m<sup>2</sup> Equipement et 744 m<sup>2</sup> Commerce ;

Considérant que selon l'étude d'incidences, l'objectif est de regrouper 4.000 collaborateurs de la SNCB et de sa filiale HR Rail sur un seul et même site ;



Considérant que dans les documents fournis, il est renseigné qu'il s'agit d'une extension d'une construction existante ;

Considérant que les motifs principaux de l'enquête publique sont :

Application de la prescription 7.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions s'accordant avec celles du cadre urbain environnant) ;  
 Dérogation à l'article 8 du RRU (hauteur – constructions isolées) ;  
 Dérogation à l'article 13 du titre I du RRU (maintien d'une surface perméable) ;  
 Application de l'article 125&11 du CoBAT (dérogation aux règlements d'urbanisme) ;  
 Application de l'article 175/12 du CoBAT (demande soumise à EI) ;  
 Considérant que l'enquête publique se déroule du 15 novembre 2021 au 14 décembre 2021 ;  
 Problématique du PRAS

Considérant que la grande majorité, des trois bâtiments existants (n° 47-48-49) sont repris en zone administrative ;

Considérant que côté nord-est, la zone administrative est bordée par une zone de chemin de fer ; qu'une très petite partie des bâtiments existants déborde dans cette zone (616,4 m<sup>2</sup>) ; notons que ce débordement existant, même très marginal, ne correspond pas aux prescriptions particulières liées à la zone de chemin de fer en tant que ces dernières n'autorisent pas le bureau ;

Considérant qu'il y a lieu de créer des espaces verts au niveau de ce projet ;

#### Affectation et architecture

Considérant que ce projet présente une hauteur inférieure aux constructions et installations fixée par le projet de PAD « Midi » (90m de haut) ; considérant que ce projet présente une superficie de bureau légèrement inférieure à celle fixée par le projet de PAD « Midi » (75.000 m<sup>2</sup>) ;

Considérant la période de crise sanitaire actuelle a engendré l'augmentation du télétravail ; qu'il est possible de diminuer la superficie allouée au bureau en vue de l'affecter en équipement ou en commerce accessible aux utilisateurs de la gare ou aux habitants du quartier ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser quels types d'équipements, le public et les acteurs possibles, cet immeuble pourra accueillir ainsi que les heures d'ouverture ;

Considérant que les superficies allouées à l'affectation « équipement d'intérêt collectif ou de service public » au rez-de-chaussée et en sous-sol semblent difficilement exploitables et d'accès ; qu'au rez-de-chaussée, il s'agit d'un simple hall d'accueil exploité en équipement mais entouré de superficie de bureau ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller à la mutualisation des espaces notamment en mettant à dispositions des salles de conférences, l'auditoire et le restaurant à des événements non-SNCB ; qu'il y a lieu de veiller à la réalisation et la mise en applications des recommandations 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4 au moment de la conception du projet ;

Considérant que l'étude d'incidences environnementales n'étudie pas en profondeur les alternatives morphologiques telles que la « barre moins haute » (titre IV.1.4.1) et celle de « casser l'aspect monolithique » ; qu'il y a lieu d'étudier les qualités architecturales de ces alternatives notamment en termes de réduction des incidences environnementales sur les bâtiments avoisinants ;

Considérant qu'il faut veiller à réduire les incidences du bâtiment sur le microclimat local ;

Considérant qu'il faut interdire l'éclairage des façades la nuit et en soirée en vue de veiller à la faune, à la santé des citoyens et à réaliser des économies énergétiques ;

Considérant qu'il y a lieu d'augmenter la superficie des toitures vertes au niveau de ce projet ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller au maintien de ces bâtiments, « mémoire » du quartier tant pour ce qui concerne les façades, que les éléments patrimoniaux à conserver à l'intérieur ;

#### Gestion de la zone logistique

Considérant que le demandeur doit tenir compte des recommandations n° 2.1, 2.2 et 2.3 de la gestion de la zone logistique au moment de la conception du projet et non adresser ces recommandations au futur exploitant de l'immeuble ;

#### Mobilité et stationnement



Considérant que le site se trouve en zone d'accessibilité A du RRU, ce qui justifie un nombre faible d'emplacements de stationnement ;

Considérant que le projet étudié dans l'étude d'incidences renseignait un besoin de 280 emplacements de stationnement à disposition des occupants du projet dont 240 places « externes » du côté de la rue de France, de l'autre côté des voies, sous la forme d'un nouveau parking à construire (option 1) ou bien au sein du parking « Q-Park » existant (option 2) ; considérant que l'option 2 est à privilégier en cas d'utilité réelle de ce nombre d'emplacements de stationnement ;

Considérant que le parking « Q-Park » est constitué de 1.715 places de stationnement ; qu'il est judicieux que ce parking reste accessible au public et aux utilisateurs des transports en commun ;

Considérant que vu la proximité avec la gare du Midi, il est judicieux que le projet utilise moins d'emplacements de parking ; que l'exploitant final de l'immeuble promeut la mobilité active et le covoiturage ;

Considérant qu'il y a lieu de renseigner sur les plans, les emplacements de stationnement réservés pour les véhicules de service ;

Considérant qu'il y a lieu d'inciter les visiteurs de venir autrement qu'en voiture ;

#### **AVIS FAVORABLE A CONDITION :**

De respecter les prescriptions du PRAS ;

De veiller à la conservation du patrimoine ;

D'actualiser et de modifier l'étude d'incidences environnementales et d'étudier en profondeur les alternatives morphologiques telles que la « barre moins haute » ou encore « casser l'aspect monolithique » au niveau de l'étude d'incidences environnementales ;

De rompre la monotonie de cette extension projetée ;

De diminuer la superficie allouée au bureau ;

De créer des toitures vertes ou des espaces verts ;

De créer des commerces et équipements facilement accessible aux utilisateurs ;

De veiller à ne pas rompre la liaison entre Anderlecht, la gare et le territoire communale de Saint-Gilles ;

Réduire le nombre d'emplacements de parking et de promouvoir l'utilisation de véhicules de services électriques et les modes actifs ;

De consulter l'administration communale d'Anderlecht afin de réfléchir une mobilité adéquate et un arrêté et un stationnement des véhicules en lien avec le chantier et de réduire les nuisances de celui-ci.

#### **Avis minoritaire de la commune de St Gilles**

Considérant l'environnement urbain du quartier du midi et son histoire ;

Considérant la volonté de la commune d'insuffler une mixité des fonctions dans le quartier et d'y soutenir le développement de la fonction logement sans impacter la densité ;

Considérant, dans ce contexte, l'opportunité que représente, pour la commune, la dynamique de la SNCB et sa volonté d'investir dans la plus grande gare du pays ;

Considérant la cohérence du choix de la SNCB de maintenir son siège aux abords de sa gare principale avec la politique territoriale régionale ;

Considérant les moyens régionaux mis à contribution dans le cadre du CRU afin d'accompagner l'intégration urbaine du projet au niveau des espaces publics, notamment ;

Considérant la collaboration constructive (et encouragée) de la SNCB avec le tissu associatif afin de permettre une occupation temporaire du tri postal ;

Considérant que la demande se situe en zone administrative, zone de chemin de fer et le long d'un espace structurant du Plan régional d'affectation du sol arrêté par l'arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement du 2 mai 2013 ;



Considérant que le bien est repris à l'inventaire scientifique ;

Considérant la situation légale des immeubles : bâtiments administratifs et tri postal ;

Considérant que la demande vise à réaliser le siège de la SNCB et d'H-rail, construire une extension contre les immeubles existants, d'une hauteur de 60,55m (R+12), rénover les immeubles existants, réaménager la gare et des espaces commerciaux au niveau de l'avenue Fonsny, aménager 40 emplacements de parking pour véhicules motorisés et 200 emplacements pour vélos ;

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 15/11/2021 au 14/12/2021, 180 réclamations ont été introduites et 5 hors délai, que ces réclamations portent essentiellement sur le gabarit excessif et la densité excessive de l'immeuble, les incidences négatives du projet sur le quartier et la mobilité, les dérogations trop importantes et la qualité architecturale du projet ;

Considérant le projet de plan d'aménagement directeur « Midi » (PAD Midi) actuellement en cours d'élaboration et ayant fait l'objet d'un avis défavorable du conseil communal et considérant l'absence de PAD Midi à ce jour ;

Considérant que la présente demande s'inscrit dans une stratégie de redéploiement immobilier de la SNCB à l'échelle du quartier et que le PAD Midi entend l'encadrer ;

Considérant que l'opération consiste à libérer les sites occupés par les opérateurs ferroviaires au profit d'un consortium privé et de confier à ce même consortium le projet faisant l'objet de la présente demande, qu'il s'agit de facto d'une privatisation de foncier semi-public qui laisse craindre des opérations de démolition-reconstruction peu durables ;

Considérant que le PAD est l'outil planologique le plus adapté pour encadrer ces différents développements (présente demande et sites libérés par la SNCB) et avoir une vue d'ensemble sur le développement du quartier ;

Considérant que le gabarit de l'immeuble déroge au titre I du Règlement régional d'urbanisme, que les dérogations engendrées par le projet et le gabarit de l'immeuble projeté sont peu défendables à divers égards :

- Une diminution substantielle du gabarit de l'immeuble projeté aurait pu être envisagée par l'extension des bureaux projetés au 49 avenue Fonsny (projet d'hôtel, gain de +/- 8400 m<sup>2</sup>) ou de maintien et/ou extension sur un autre site ;
- Les mutations sociétales et plus particulièrement l'expansion du télétravail engendrent une réduction des superficies de bureaux nécessaires qui ne semblent pas avoir été intégrées dans le modèle projeté par la SNCB ;
- La hauteur de l'immeuble, même avec le retrait prévu de 9 m, et combiné aux bâtiments qui lui font face engendrera un effet canyon sur ce tronçon de l'avenue Fonsny ;
- L'immeuble sera fortement visible depuis de nombreuses perspectives, surtout depuis le territoire de la commune de Saint-Gilles, et sa prégnance est trop importante, que les vues depuis bon nombre de logements et d'immeubles sis sur le territoire communal seront grandement affectées par cet immeuble ;
- Les études d'ensoleillement sont incomplètes et certains créneaux horaires sont manquants, que l'immeuble engendrera une perte d'ensoleillement en fin de journée côté est ;

Considérant que ces deux derniers points se verraient sensiblement améliorés par une réduction du gabarit projeté ;

Considérant que les matériaux de façade laissent présager une forte réflexion du soleil, ce qui peut engendrer une nuisance importante pour les quartiers environnants mais également pour les conducteurs de trains, que le choix des matériaux peut également avoir un impact sur la faune (oiseaux pouvant venir se percuter sur la façade) ;

Considérant que le bilan énergétique du projet est nettement plus important que ce qu'évoqué dans l'étude d'incidences ;

Considérant le fait que le projet retenu est le résultat d'un concours international d'architecture et qu'à ce titre il présente une ambition architecturale ;

Considérant le choix, judicieux, d'inscrire le projet dans l'horizontalité afin de souligner le chemin de fer ;

Considérant qu'une activation maximale des rez-de-chaussée et 1er étage doit être prévue, qu'il y a lieu de préciser la légende « concessions » des rez-de-chaussée (destinations et utilisations effectives) en y prévoyant des activités orientées principalement vers l'espace public (et non de les orienter principalement côté gare) ;

Considérant également le caractère introverti de la gare et du projet, que l'ouverture du projet sur et pour le quartier est trop faible, que certaines fonctions communes auraient gagné à être localisées de manière à interagir plus activement avec le quartier et ses habitants (caféteria, restaurant, salles de conférence...) ;

Considérant que les 1ers et 2èmes étages auraient également pu faire l'objet d'une activation plus importante en y prévoyant des fonctions plus ouvertes sur le quartier ;



Considérant que les livraisons des activités commerciales de la gare et sur l'avenue Fonsny peuvent s'avérer problématiques, qu'il y a lieu de proposer des solutions à cet égard en minimisant l'impact sur l'espace public ;

Considérant que la capacité du parking projeté n'est pas suffisante au regard des besoins, ce que confirme l'étude d'incidences, qu'il y a lieu d'offrir toutes les garanties concernant la disponibilité de parking hors voirie afin de compenser la carence d'emplacements dans le projet ;

Considérant que l'accès au parking est problématique en ce que la zone d'attente devant les ascenseurs n'est pas suffisante, que cette situation pourrait impacter l'avenue Fonsny, la sécurité et la libre circulation des usagers ;

Considérant que les vastes superficies de bureau et services projetées vont engendrer un besoin logistique important et un trafic accru de véhicules de livraisons et de services divers impactant la mobilité du quartier, que l'espace prévu pour les livraisons et son accès vont engendrer de nombreuses difficultés de mobilité sur l'avenue Fonsny, tant en matière de flux (l'entrée et la sortie de la zone de livraison ne peuvent se faire que par la bande de sortie de ville de l'avenue Fonsny et induiront un trafic sur les voiries locales pour le contournement du site propre des trams) que de sécurité des usagers ;

Considérant que des solutions pour la livraison des entités de services et commerciales sans impact sur l'avenue Fonsny doivent être proposées ;

Considérant que certaines recommandations de l'étude d'incidences mentionnent l'éventualité de revoir l'aménagement de l'avenue Fonsny, que le projet ne peut induire d'impact sur l'avenue Fonsny tant en l'état actuel qu'en cas de réaménagement et que le projet ne peut conditionner son réaménagement ;

Considérant toutefois que la commune accueille favorablement les propositions de la SNCB d'aménagement des abords directs de la gare ;

Considérant que bien que ne datant pas d'avant 1932, le bâtiment présente un intérêt patrimonial évident (architecture, urbanisme, typologie, histoire...) et est en outre repris à l'inventaire scientifique qui devrait à terme remplacer l'inventaire transitoire du patrimoine architectural reprenant à défaut les bâtiments d'avant 1932, et bien que le projet était le seul à proposer une intégration du bâtiment existant, dans le respect de sa dimension patrimoniale, l'avis de la CRMS pourrait utilement être demandé, ce qui permettrait d'offrir un éclairage supplémentaire sur le projet et toutes les garanties nécessaires à la conservation patrimoniale du site ;

Considérant qu'une partie du projet déborde sur la zone de chemin de fer, que cette zone n'autorise pas le bureau, que le PAD Midi aurait permis de s'assurer de la sécurité juridique de ce débordement ;

Considérant que les charges d'urbanisme ne peuvent à ce stade être évaluées et que dès lors l'attribution de ces charges ne peut être communiquée ;

Considérant en outre que la faculté de diminution de ces charges d'urbanisme d'un tiers ne peut dans ce cas-ci être appliquée, qu'il s'agit d'une promotion immobilière importante, idéalement située au droit de la gare et impactant sensiblement le quartier, que le promoteur immobilier doit rendre au quartier ce que celui-ci lui offre ;

Considérant en conclusion que bien qu'on puisse se réjouir de voir enfin occupé et rénové l'ancien Tri postal, dans le respect du patrimoine existant, le projet présente toutefois un gabarit trop important, engendre des incidences négatives et des impacts non négligeables sur le quartier, la mobilité et le cadre de vie des riverains et qu'il s'agit d'une première partie d'une vaste opération immobilière qui devra être cadrée par le PAD Midi.

Décide :

D'émettre un AVIS DEFAVORABLE sur la demande telle que proposée

NB : Conformément à l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, en son article 8 §4.

**Quorum des votes :**

Anderlecht : 1 Voix

St Gilles 3 Voix

Direction Urban : 2 voix (1/commune)

Direction du Patrimoine Culturel : 2 voix (1/commune)

Bruxelles Environnement : 2 voix (1/commune)