

Bruxelles, mercredi 28 octobre 2020

Réaction du BRAL à l'enquête publique pour un permis d'urbanisme visant à rénover l'immeuble de bureaux "Hôtel Central Téléphonique" sis 2-8, Rue Lebeau, 1000 Bruxelles ; 6-17, Place de la Justice, 1000 Bruxelles ; 7, Rue de Ruysbroeck, 1000 Bruxelles ; 1-13, Rue de la Paille, 1000 Bruxelles.

Chers membres de la commission de concertation et du Collège des Bourgmestres et Echevins,

Voici notre réaction à ce projet :

Depuis que le projet et son parking souterrain ont germé, la Région fait face à des défis sociaux et climatiques sans précédent. De telles opérations de démolition totale et reconstruction sur parking à quatre niveaux souterrains nous semblent tout simplement anachroniques.

Impact environnemental :

Outre des enjeux de patrimoine architectural historique, le projet nous interpelle vivement au regard de l'urgence climatique.

Le futur Plan Climat Régional en cours d'élaboration ambitionne une réduction de 40% des émissions de CO2 d'ici 2030 ainsi qu'une réduction de la consommation d'énergies fossiles. Il implique donc à notre sens un changement de politique concernant les projets de démolition des nombreux espaces de bureaux de la ville en passe d'être considérés obsolètes.

En effet l'impact de ce type d'opération n'est pas du tout négligeable dans le bilan régional : la quantité annuelle de déchets de construction a quasi doublé depuis 2004 pour atteindre 20 millions de tonnes en 2016. Détruire transporter puis stocker ou transformer les déchets demande de l'énergie et pollue, et implique des coûts « cachés » que la société entière devra porter. Aujourd'hui à peine 1% des matériaux est réutilisé dans la construction.

Face à ces nouveaux enjeux, il nous semble que l'heure est encore moins qu'avant aux démolitions totales et reconstruction, ni à la table rase, pour faire la ville, mais plus que jamais à l'inventivité pour valoriser ce dont on hérite, à une culture architecturale résolument en faveur du maintien des bâtiments de bureau, quitte à adapter la fonction.

Comme la plupart des gens, nous ne sommes pas experts ni équipés d'outils pour appréhender les scénarios du RIE et les outils d'analyse de cycle de vie.

Il nous reste notre bon sens, qui mérite aussi sa place dans le débat. Les résultats d'un bilan environnemental en faveur d'une démolition totale et reconstruction avec amplification majeure du volume nous interloquent, notamment au vu des points suivants qui posent d'importantes questions : les principes de circularité des matériaux, de l'économie des ressources, ainsi que d'autres paramètres tels que les aller-retours jusqu'au lieu de collecte et traitement de déchets (notion de proximité) et tout

ce qui peut mieux valoriser l'option de maintien du bâtiment dans les hypothèses, nous semblent beaucoup trop peu pris en compte.

De même, les méthodes d'analyse des cycles de vie est en constante évolution et ne semblent à ce jour encore exclure de nombreux coûts externes impactant pourtant la santé et le bien-être de la société dans son ensemble. En attendant qu'ils soient intégrés, comme cela a été fait pour le calcul des coûts externes de la voiture par exemple, nous demandons qu'un principe de précaution soit appliqué en arrêtant ce type d'opérations. Enfin, la durée de vie de 60 ans, classique dans ces analyses, pourrait malgré tout aussi être questionnée au vu de la durée de vie moyenne des bâtiments de bureaux qui a, justement et malheureusement, encore et toujours tendance à se raccourcir.

Ces hypothèses nous semblent déterminantes, chaque paramètre pouvant considérablement impacter les résultats.

A ce titre nous demandons plus de transparence, clarté, lisibilité pour ce RIE tout comme pour tous les autres, en particulier sur ces paramètres et surtout lorsqu'ils accompagnent des options de projet d'une telle gravité.

Mobilité et qualité de l'air :

Le projet va à l'encontre des ambitions régionales. Il se trouve dans une zone hyperconnectée à tous les réseaux de transports publics et déjà fort pourvue en parkings (Albertine, Sablon,...dont le taux d'occupation doit être pris en compte dans le RIE).

Surtout, une zone déjà problématique du point de vue de la pollution aux NOX (selon la carte haute résolution d'IrceLine, entre 31 et 40 microgrammes par m³).

Non seulement il ne répond pas à un besoin identifié, mais il risque en plus d'aggraver considérablement la situation.

Le nombre de 380 parkings, soit environ 5 fois plus que le parking existant, va dans le sens inverse. Il piétine les ambitions de GoodMove et du nouveau plan de circulation de la Ville -tous deux préconisant le principe STOP en vue de favoriser un modal shift vers la mobilité active.

Localement, la sortie et l'entrée du parking risquent aussi d'entraver la circulation locale. Le BRAL s'oppose à tout agrandissement du parking existant et demande un projet qui s'accorde aux plans de mobilité en vigueur ou en cours d'élaboration, au niveau local et supra local, au besoin à l'aide d'études approfondies englobant les lieux impactés, dont la place du Sablon.

Le chantier et le charroi important qu'il impliquera nous interpellent aussi –impact des nuisances et des milliers d'aller-retours en camion sur les commerces, le trafic, ainsi que sur les sols et les bâtiments historiques.

Participation :

Le BRAL s'inquiète que des changements aussi importants dans un quartier ne soient pas décidés en amont en concertation avec les habitants lors de projets, même privés. Lors de projets publics, un dispositif de participation est souvent obligatoire vu que ceux-ci transforment la ville sur un périmètre parfois conséquent. Ici, dans un tel projet, c'est aussi la difficulté technique extrême du dossier qui pose problème et nécessiterait bien plus de débat et d'information.

De manière générale, le BRAL demande que **pour les projets immobiliers de ce type à partir de 2 500 m², le une concertation obligatoire avec les riverains et les usagers de la ville soit organisée avant le dépôt de la demande de permis d'urbanisme.**

Programme et charges d'urbanisme :

Ce projet impliquera aussi des coûts indirects pour le quartier et la société –densité, émissions, hausse des prix du foncier,... Le BRAL demande qu'il en soit tenu compte de l'attribution des charges d'urbanisme en les consacrant à des logements abordables et des équipements bénéficiant à tous les riverains, y compris les moins favorisés.

De manière générale, nous demandons que ce projet par son programme réponde mieux aux besoins des bruxellois et des riverains. Les logements prévus seront loin de correspondre au profil socio-économique des bruxellois, nous demandons une part de logements sociaux. De plus, les prévisions démographiques ne semblent plus justifier une densification aussi frénétique. Beaucoup de projets de densification sont en déjà en cours dans le centre de Bruxelles au nom des pronostics faits dans le cadre du PRDD, il est temps de rectifier le tir.

Quant aux commerces et équipements, nous demandons de prévoir une stratégie priorisant des petites enseignes en faveur du maintien ou la création d'emploi local, et des équipements en faveur de la cohésion sociale qui est à développer entre les différents groupes fréquentant ce quartier.

Le jardin doit être plus grand, ce qui permettrait une meilleure vue sur les parties historiques, et en pleine terre. La volumétrie doit y permettre un minimum d'ensoleillement.

Conclusion

Le BRAL demande à la commission de concertation d'émettre un avis négatif sur ce projet, et tout autre qui partirait d'une démolition totale et reconstruction ou de l'agrandissement du parking existant, afin qu'il soit revu au regard de ces aspects dans un processus ouvert au public.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brusset 1000 Bruxelles
+32 2 217 56 33

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007