

VILLE DE BRUXELLES
Urbanisme – Plans et autorisations
A l'att.de D. DE SAEGER
Centre Administratif
Boulevard Anspach, 6
1000 BRUXELLES

V/Réf : 39W/08
N/Réf. : AVL/CC/BXL-2.1806/s.451
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Quai de Willebroeck, 35. Ancien site des Entrepôts Delhaize. Construction d'une tour de logement et de 8 immeubles de logements et de bureaux.
(Dossier traité par :M. Rick Van de Perre)

En réponse à votre lettre du 2 février 2009 sous référence, réceptionnée le 5 février, nous avons l'honneur de vous communiquer les **remarques et recommandations** émises par notre Assemblée en sa séance du 18 février 2009, concernant l'objet susmentionné.

La CRMS est interrogée par la Ville de Bruxelles dans le cadre de l'établissement du cahier des charges préalables à l'étude d'incidence relative à une demande de permis d'urbanisme portant sur la construction d'une tour de logements de 41 étages place des Armateurs, en recul d'alignement, dans l'axe du bassin Vergote.

La demande porte également sur la réalisation de quatre « immeubles villas » (logements R+8) le long du quai des Péniches, en bordure du canal, et de 4 immeubles de bureaux mitoyens (R+7), situés le long du quai de Willebroeck. Le projet, très succinct, est présenté sous forme d'un dossier A3, accompagné d'une note explicative et d'une note reprenant quelques intentions au niveau de la performance énergétique des constructions. La note explicative stipule que, s'il déroge au RRU à de nombreux titres, le projet est conforme au projet de PPAS adopté récemment par la Ville. Le parti de réaliser une tour répond à la volonté du demandeur de construire « un bâtiment emblématique » pour « permettre la requalification d'un quartier actuellement peu valorisé. ». Ce parti est également justifié comme favorisant « une densité de logements plus grande et donc une meilleure utilisation de l'espace disponible, ce qui rejoint une démarche de développement durable. »

Par conséquent, la CRMS demande que l'étude d'incidence se fixe, notamment, pour tâche d'évaluer la pertinence des propositions à ce sujet ainsi qu'au niveau des paysages urbains et de l'environnement. Elle prendra en compte que l'objectif de « requalifier » le quartier a débuté par la démolition d'un monument du patrimoine industriel. **Elle vérifiera l'adéquation de ces propositions par rapport aux engagements généraux de la Région en matière de développement durable** et, plus particulièrement, la contribution du projet aux objectifs des divers plans régionaux adoptés en cette matière (plans pluie, bruit, climat, ...). **Elle examinera enfin si, par ses spécificités (tour et immeubles-villas), le projet contribue à la nécessaire réduction de l'empreinte écologique de la Région bruxelloise** et, par conséquent, à une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

La Commission remercie la Ville de Bruxelles de l'interroger au stade de l'élaboration de la table des matières auxquelles il convient que l'étude d'incidence soit attentive au vu du projet en cours d'étude et, à ce stade-ci de l'évolution du dossier, elle effectue des remarques et suggestions sur les questions suivantes :

1. UNE tour ou DES tours ?

Après examen du projet, la CRMS estime que la question de l'implantation d'une tour place des Armateurs ne peut s'envisager comme s'il s'agissait d'une demande isolée. Outre l'impact important que constituera une tour isolée sur le paysage, l'environnement et le développement socio-économique des quartiers environnants - voire au niveau de la Région -, il est impensable de ne pas prendre en compte l'effet d'entraînement indéniable qu'une telle proposition a déjà provoqué et continuera à provoquer dans l'avenir. En effet, depuis que la possibilité de réaliser une tour place des Armateurs a été évoquée par la presse en 2006, ce n'est pas moins de 4 à 5 tours de 30 et 40 niveaux qui sont étudiées aux abords du canal (ZIR 6B) et dans le site de Tour et Taxis (ZIR 6A, voir demande de permis d'urbanisme en cours d'instruction). Il est extrêmement regrettable que ces différents projets et le développement des abords du canal ne fassent pas l'objet d'une réflexion urbanistique globale. Pour palier cette lacune, la CRMS demande que l'étude d'incidence intègre les hypothèses relatives aux autres tours qui sont à l'étude actuellement (ainsi qu'aux autres projets voisins, ayant fait l'objet de projets ou d'une demande de permis d'urbanisme dans les environs : Bilc, réaménagement de l'avenue du Port, piscine en plein air, démolition des anciens entrepôts Godin au profit d'un méga centre commercial, etc.).

Par conséquent, à côté de la tour isolée qui fait l'objet du présent permis, l'étude d'incidence portera aussi sur l'impact cumulé des 4 autres tours demandées ou en projet aux abords. Cet impact cumulé sera à prendre en compte (sous forme de facteur multiplicatif ?) à tous les chapitres de l'étude d'incidence : impact paysager et environnemental, gestion des ressources, aspects socio-économiques, construction et conception de bâtiment, transport, occupation des sols, préventions des risques, etc.

2. Le point de départ de l'étude d'incidence

La CRMS demande que l'étude d'incidence prenne comme point zéro la situation AVANT démolition des entrepôts Delhaize (obtenue par le même propriétaire, Atenor Group). En effet, l'ensemble constitué par les entrepôts et les bureaux de la firme Adolphe Delhaize furent édifiés entre 1912 et 1913 sous forme d'un vaste complexe industriel à l'architecture expressive, à l'époque où les bassins étaient réaménagés pour constituer le nouveau Port de Bruxelles. En raison de son caractère remarquable ce vaste ensemble industriel était reconnu depuis une trentaine d'années comme un élément significatif du patrimoine industriel bruxellois, pour son intérêt historique et son intérêt architectural intrinsèque. Il a été répertorié à ce titre dans l'*Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles* par les Archives d'Architecture Moderne en 1980 et a été proposé au classement en 2005 par le Secrétaire d'Etat au Patrimoine (sur proposition de Pétition Patrimoine et de la CRMS). Sa protection a été officiellement annoncée par voie de presse avant que le Gouvernement ne décide, un an plus tard et au vu des intérêts et enjeux, de ne pas entamer cette procédure (courrier du 04-08-2006 à la CRMS). Outre le fait que le Conseil d'Etat a établi, depuis, que le Gouvernement n'avait pas le droit de ne pas entamer la procédure d'enquête préalable au classement dans le cas où celui-ci était demandé par pétition et confirmé par la CRMS (voir jugement du Tribunal de 1^{ère} instance de Bruxelles prononcé à l'audience publique des référés du 2 mars 2007, n°06/1533/C du registre), il faut rappeler que l'édifice a été démoli alors qu'il était en parfait état et aisément reconvertible (grande qualité des structures métalliques, flexibilité des espaces). Ses éléments de décors de façades Art Nouveau et, en particulier, ses sgraffites dus au fameux peintre décorateur P. Cauchie (voir Maison Cauchie à Etterbeek) ont été débités à la tronçonneuse (printemps 2008) et probablement vendus à des amateurs. Il s'agissait de sgraffites d'une valeur

indéniable. La démolition des entrepôts Delhaize a donc constitué une perte irremplaçable pour l'ensemble de la Région.

Cette démolition étant la conséquence directe du projet actuellement à l'étude, la CRMS demande qu'elle soit évidemment imputée à l'opération de reconstruction et prise en compte dans l'étude d'incidence (perte patrimoniale, dépense énergétique, transport, recyclage, émanations de CO₂). ***Elle demande que l'étude d'incidence effectue un calcul équivalent carbone de la totalité de l'opération de démolition/reconstruction.***

3. Préalable à l'étude d'incidence : la typologie de la tour sous l'aspect du contexte géographique et de la compacité du bâti

Préalablement à l'étude d'incidence (et indépendamment du prescrit du PPAS), se pose la question de ***la pertinence du choix de cette typologie*** :

- dans le contexte géographique de la vallée de la Senne
- pour abriter des affectations courantes et non démonstratives (de logements, de services et de commerces) sur un terrain qui pourrait accueillir une implantation moins « énergivore » à l'heure où les questions de changement climatique et de performance énergétique obligent une économie de moyens (pas de mises en œuvre sophistiquées) et la réalisation de bâtiments peu consommateurs d'énergie, pouvant résister correctement aux pics de température (c. à d., sans l'obligation d'un apport d'énergie externe important).

a) Le contexte de la vallée de la Senne : Le réaménagement complet de la vallée de la Senne et des abords du canal (malheureusement engagé par voie d'initiatives dispersées, sans cohérence globale), devrait donner lieu, à cet endroit précis, au développement d'un concept durable permettant de valoriser et multiplier les « frigos gratuites » pour la Région - car c'est exactement là que ces « économies » pourraient se faire. En effet, la ventilation naturelle de la ville en été - la seule façon « durable » de contrer les îlots de chaleur qui s'y forment - passe par les vallées à Bruxelles. Implanter des tours dans les vallées semble à première vue contre indiqué. Il est, en tous cas, essentiel que ces flux de ventilation naturelle ne soient pas perturbés et qu'ils puissent transporter la fraîcheur des nouveaux parcs et des plans d'eau vers les quartiers centraux. Au minimum, l'étude d'incidence identifiera plus précisément ces flux ; une étude aérodynamique de la forme de la tour permettra d'en préciser l'impact au niveau de la ville et au niveau du confort de fréquentation des espaces publics (voir ci-dessous).

b) La compacité volumique : c'est un des principaux facteurs qui jouent au niveau urbanistique en matière de performance énergétique et, en particulier, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (pas seulement de réduction de la facture de chauffage). Le rapport entre le volume protégé de la tour et les surfaces de déperdition thermique de son enveloppe est extrêmement élevé (aux environs de 5). Cette très mauvaise compacité (environ 21.500 m² de surface de déperdition pour 36.500 m² de superficie – soit environ 110.000 m³) doit être ajoutée au pourcentage important de surfaces vitrées par façade (de 33 à 42%) et au fait que la typologie de la tour est pénalisante du point de vue de l'ensoleillement (le projet ne prévoit pas de protections solaires : voir note d'intention PEB). Ceci signifie que l'apport énergétique nécessaire pour contrer la surchauffe en été sera très important, en particulier pour les appartements orientés au sud. Il en va de même pour la compacité des immeubles-villas à la volumétrie compliquée (décrochements, vastes terrasses, etc.) La CRMS demande que l'étude d'incidence soit précise sur ce point car la production de frigos nécessite trois fois plus d'énergie que la production de calories. ***Elle demande d'évaluer les performances énergétiques qui découlent de la compacité volumique des logements du***

projet (tour et immeubles-villas) et, à superficies identiques, de les comparer à celles d'immeubles compacts bâtis entre mitoyen.

A propos des besoins énergétiques de la tour, la CRMS insiste sur **l'art. 18 de la Directive européenne** en matière de performance énergétique du bâti qui recommande de favoriser le refroidissement passif des constructions et les techniques qui contribuent à une amélioration intérieure et extérieure – c'est-à-dire aussi une amélioration des microclimats autour des bâtiments). Pour ce qui est du refroidissement, la CRMS relève qu'il est question d'utiliser l'eau du canal pour refroidir les installations (voir dernière page de la note explicative). Elle demande que l'étude d'incidence consacre une part importante à cette proposition et pose la question du droit d'usage des eaux du canal compte tenu qu'il ne s'agit pas d'une eau vive et que son réchauffement est dès lors à craindre. **La CRMS estime qu'en aucun cas, le réchauffement de l'eau du canal ne peut constituer une réponse satisfaisante permettant de sauver l'aspect « durable » de la tour.**

4. L'étude d'incidence :

a) Qualité de l'environnement et qualité de vie : impact paysager et environnemental

L'étude prendra en compte l'impact de la tour et du projet sur le paysage urbain et sur l'environnement, en particulier par rapport aux axes et aux sites suivants, qui jouent un rôle structurant et ont un intérêt patrimonial :

- le canal et ses quais, (tronçons de part et d'autre du boulevard Léopold II depuis la porte de Ninove et jusqu'au-delà du bassin Vergote),
- l'axe boulevard Bolivard/ue Picard,
- l'avenue du Port,
- les magasins et ateliers de Citroën,
- le grand entrepôt de Tour et Taxis (sa lisibilité dans la ville), l'entrepôt A et la gare Maritime,
- le château royal de Laeken et son magnifique parc.

Un plan d'épannelage permettra d'évaluer également l'impact de la tour par rapport à certains quartiers de Schaerbeek et de Saint-Josse (la tour est dans l'axe de l'avenue et de la rue Rogier), de Molenbeek, du centre ville (quai à la Houille, quai aux Barques, ...).

L'étude vérifiera aussi la pertinence des gabarits proposés pour les immeubles-villas et, surtout, pour les immeubles de bureaux qui dépassent de 3 étages l'immeuble qui a été très récemment édifié quai de Willebroeck/rue de la Dyle.

Pour ce qui concerne le maillage vert bleu (autre que fontaines et plantes en bacs !), le projet (en particulier la tour) tire avantage des alignements d'arbres de l'avenue du Port, du futur parc de Tour et taxis, du canal et de la vue sur le parc de Laeken. **L'étude évaluera donc également ce que le projet peut rendre à la ville en échange de ce quelle lui prend en termes de vues mais aussi d'espaces publics durables et plantés** (voir remarque ci-dessus sur la vallée de la Senne) **adaptés à la récréation et aux loisirs des nouveaux habitants, en termes de perméabilité, de déplacements, de microclimats urbains, etc.** Une promenade verte (voir note explicative, p. 1) serait aménagée le long du quai des Péniches. La nouvelle promenade sera-t-elle fréquentable malgré les tourbillons créés par la tour ? Par ailleurs, cette voirie a, encore aujourd'hui, un statut privé (propriété de la société du Port). Ce statut a-t-il été pris en compte ? Le projet de promenade verte est-il compatible avec les projets de la Société du Port ?

Enfin, le terrain est entièrement construit en sous-sol (à l'exception d'une petite zone en recul d'alignement place des Armateurs), ce qui ne laisse aucune place à des plantations dignes de ce nom ailleurs qu'en voirie publique.

Pour conclure, l'étude d'incidence évaluera si la construction de la tour constitue bien un atout pour la région bruxelloise du point de vue paysager et environnemental.

b) Changement climatique et influence sur les microclimats urbains (adaptation aux vagues de chaleur estivales). La note PEB manifeste l'intention des demandeurs d'obtenir des performances énergétiques meilleures que les minima exigés par la PEB pour les constructions qu'ils projettent. Toutefois, cette intention n'est étayée par aucune proposition précise si ce n'est un système de

chauffage par cogénération (gaz) et le placement de 370 m² de panneaux solaires. La CRMS demande une évaluation du réchauffement provoqué par les systèmes de refroidissement et par l'enveloppe de la tour (non précisée du point de vue de la matière et de la couleur, mais constituée de matériaux réfléchissants et non poreux) sur les microclimats urbains et sur le milieu. Adaptation de l'enveloppe aux pics de t°. Géothermie ? (construction complète de l'îlot en sous-sol). Consommation énergétique indispensable à une température de confort en été pour les appartements situés plein sud. Quel est l'impact de la tour du point de vue de l'usage des espaces publics bordant l'opération et du confort qu'ils offriront aux piétons (turbulences ?). Une étude spécifique devrait s'attacher à cette question (tests en soufflerie), d'autant que les turbulences risquent d'avoir également des conséquences déterminantes sur la revalorisation du quai des Péniches (promenade verte du projet), des quais du bassin Béco et du bassin Vergote, ainsi que sur des équipements projetés (future piscine ouverte ?).

c) Gestion durable des ressources : L'étude devrait comporter :

- un bilan carbone complet de l'opération (y compris démolition du patrimoine des entrepôts Delhaize),
- une évaluation du temps d'amortissement nécessaire,
- l'évaluation précise (en émission de CO²) de l'énergie nécessaire pour contrer le réchauffement des microclimats urbains inhérent aux systèmes de refroidissement utilisés par les constructions projetées (voir art. 18 de la Directive européenne),
- le bénéfice global que la Région tirera de ce projet du point de vue de la gestion durable des ressources, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'eau du canal pour refroidir les installations et améliorer la « durabilité » de la tour (qualité des eaux rejetées).

d) Aspects socio-économiques : Le projet aura pour conséquence une modification complète du paysage économique du canal, du quartier maritime et des activités du Port de Bruxelles. L'étude prendra en compte les aspects suivants :

- l'incidence sur la valeur des terrains, le prix de l'immobilier et des logements en particulier,
- les répercussions sensibles sur certains secteurs d'activité (dépôts de matériaux de construction, Interbéton), sur des entreprises comme Citroën et sur les activités de Bruxelles-Propreté,
- l'utilisation des espaces verts et bleus existants (ou à créer) sans contribution à leur renforcement (maillage) malgré la densification et l'augmentation des flux de fréquentation.

e) Construction et conception du bâtiment : Voir aussi ci-dessus point 3 b (La compacité volumique).

L'étude portera sur les typologies choisies (bâtiment-tour et immeubles-villas) et leur impact sur :

- l'importance du chantier en termes de dépenses d'énergie, de transports, de mise en œuvre et d'émission de CO²,
- la sophistication qui en découle pour les circulations verticales mécaniques, la gestion des fluides, la gestion énergétique nécessaire au confort d'été des logements, l'entretien, etc.,
- les risques et difficultés qui résultent de travaux à grande profondeur à proximité du canal.

Elle prendra en compte le choix des matériaux, (énergie grise, cycle LCA).

Pour privilégier le commerce en pourtour d'îlot, le projet part du principe de ne pas situer l'accès des logements sur l'espace public (aucun accès place des Armateurs ni quai des Péniches) mais sur un cheminement privé, situé en intérieur d'îlot. L'étude analysera ce parti du triple point de vue :

- de la lisibilité (et, partant, de la signalisation nécessaire),
- du contrôle social qui en découle naturellement,
- de la quiétude des intérieurs d'îlots.

f) Transports : L'accès aux transports publics est très mauvais. Au vu du nombre d'emplacements de parking prévus, la voiture apparaît comme le mode de déplacement privilégié par les demandeurs. L'étude d'incidence vérifiera la pertinence de miser sur une densification sans politique de déplacement appropriée ; elle fera éventuellement des propositions à ce sujet, vérifiera la pertinence des superficies de parking demandées et évaluera la consommation énergétique liée à ces choix en matière de déplacement.

g) Occupation des sols : Le sous-sol est entièrement bâti. Aucun espace de pleine terre n'est conservé en intérieur d'îlot, ce qui constitue un déficit du point de vue de la géothermie et de la perméabilité des sols. Cette proposition est justifiée par la centralisation de la production du chaud (système de cogénération gaz) et du froid (utilisation de l'eau du canal) pour l'entièreté du site. Toutefois, il semble évident que ce sont avant tout les parkings qui motivent les 4 étages de sous-sol. L'étude vérifiera l'impact de la proposition en termes de perméabilité des sols (conformité au plan pluie ?). Elle vérifiera également les conséquences éventuelles de ce parti sur la nappe phréatique.

h) Prévention des risques : cet aspect de l'étude portera, notamment, sur les installations de refroidissement (passif ?) et de chauffage du point de vue du bruit mais aussi de l'utilisation et du réchauffement de l'eau du canal. Elle évaluera également l'impact des grilles de prises et de rejets d'air visibles depuis l'espace public (voir note explicative).

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f. f.

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme Sybille Valcke
- A.A.T.L. – D.U. : M. Fr. Timmermans