

Conférence de presse du lundi 18 mai 2009

**PROJET PREMIUM D'ATENOR,
QUAI DES PÉNICHES :
LE PROJET DE CAHIER DES CHARGES
DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES DOIT ÊTRE AMENDÉ**



Le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences pour le projet Premium d'Atenor au quai de Willebroeck passera en commission de concertation de la Ville de Bruxelles mardi 19 mai 2009.

1. Description du projet

Ce projet prend place à l'emplacement des anciens entrepôts Delhaize, démolis en 2008, sur la parcelle comprise entre la place des Armateurs, le quai de Willebroeck et le quai des Péniches.

Il prévoit la construction d'un complexe de 361 logements (48.654 m²), de 29.614 m² de bureaux et de 1.643 m² de commerces. Viennent s'ajouter 752 emplacements de parking en sous-sol. L'élément « fort » de ce projet est la tour de logement, comprenant 41 étages (252 logements) à l'angle de la place des Armateurs et du quai des Péniches. Quatre autres immeubles de logements en forme « d'immeubles-villas » (109 appartements) sont prévus le long du quai des Péniches avec un gabarit de rez + 8. Les bureaux sont situés en front bâti du côté du quai de Willebroeck avec un gabarit de rez + 7. Les commerces sont situés au rez des immeubles de logement.

Une liaison piétonne entre les quais des Péniches et de Willebroeck est prévue à travers l'îlot.

2. Analyse de l'ARAU

Le projet tel qu'il est décrit doit faire l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement. Cette procédure, destinée à connaître les impacts d'un projet sur l'environnement urbain, doit, à son terme, remettre des recommandations auprès d'Atenor que celui-ci estimera devoir intégrer ou non à son projet. Ces recommandations doivent normalement servir à réduire les impacts négatifs du projet¹.

L'importance de l'étude d'incidences pour la suite d'un projet n'est donc pas à négliger. C'est pourquoi l'ARAU a examiné très attentivement le projet de cahier des charges de cette étude d'incidences et la demande de permis.

2.1. Un projet durable à coup de 752 places de parking et sans vélos !

Il est intéressant de constater qu'Atenor place son projet dans une perspective de durabilité : « Dès le départ, un certain nombre de principes liés au développement durable ont été intégrés, comme par exemple, la densité ou la mixité »². Dans la littérature de promotion, le projet est considéré comme faisant part de la dynamique de « soft mobility » eut égard à la présence d'un arrêt de bus (lignes STIB 14, 57 et 88) et de la proximité de la gare du Nord... Il ne manque plus que d'appliquer ces beaux concepts à la réalité.

En effet, Atenor demande un parking souterrain capable d'accueillir **752 voitures**. Soit 420 emplacements réservés aux logements, 296 places pour les bureaux et 36 pour les commerces et leurs visiteurs. C'est un peu hard pour de la soft mobility.

¹ Récemment, la demande de permis pour Tour et Taxis a montré que les études d'incidences peuvent avoir un réel impact sur le projet final. Par ailleurs, en 2007, le projet de démolition-reconstruction du complexe de bureaux Realex, rue de la Loi, avait été profondément modifié par les conclusions du chargé d'études aboutissant à un projet mieux adapté à son environnement urbain que le projet initial.

² Note explicative accompagnant le projet, p. 1.

2.1.1. Une durable envie de voitures

Le **Règlement régional d'urbanisme** fixe, dans son Titre VIII, les normes en matière d'emplacements de parking par type d'activité et par zone :

- Le projet d'Atenor se situe en zone « B » : la norme de parking pour les immeubles de bureaux est de maximum 1 emplacement par 100 m² de superficie de bureaux. En cela Atenor est conforme.
- Pour les commerces, le RRU prévoit que le demandeur remette une proposition motivée justifiant le nombre d'emplacements de parking demandé. Point de trace de cette argumentation...
- Pour les logements, le RRU prévoit 1 à 2 emplacements de parking par logement. Dans la perspective de durabilité qui est la sienne, Atenor aurait donc pu se contenter de viser la norme minimale, soit 361 emplacements pour les logements au total, ce qui serait déjà bien suffisant pour un projet s'inscrivant dans une orientation de développement durable.

2.1.2. Un durable désintérêt pour le vélo

Comble de la durabilité du projet et de son caractère « soft », ni la note explicative, ni le projet de cahier des charges de l'étude d'incidences ne mentionnent le nombre d'emplacements pour vélo que le projet final devrait intégrer.

- Or, toujours selon le RRU (Titre VIII, art. 13), la norme est d'un emplacement pour vélo par 200 m² de superficie de plancher de bureaux... Soit, pour la partie bureau du projet Premium, 148 emplacements.
- Pour les logements, le nombre d'emplacements vélos à créer est de 361 unités puisque le RRU prévoit dans son Titre II, article 17, §1 2° un emplacement vélo par logement.

Soit au total et au minimum (si on ne tient pas compte du nombre d'emplacements vélos à destination des commerces), 509 emplacements de vélos ! L'ARAU attend avec impatience le premier coup de pédale...

L'ARAU demande donc à la Commission de concertation que le cahier des charges contienne l'obligation pour le chargé d'étude de recommander l'application stricte du RRU en matière de mobilité.

2.1.3. Une durable minimisation des impacts

Le cahier des charges prévoit de tenir compte du développement du site de Tour et Taxis. Cependant, l'aire géographique proposée dans le cahier des charges de l'étude d'incidences pour l'étude de l'impact de la mobilité du projet sur l'environnement se limite aux voiries adjacentes et au carrefour entre l'avenue du Port et la place des Armateurs. **L'ARAU demande que le périmètre soit étendu vers la place Saintelette d'une part et vers la rue Picard d'autre part de manière à intégrer le développement de Tour et Taxis.**

Enfin, l'ARAU demande que **le chargé d'études prenne clairement en considération le scénario volontariste du plan IRIS 2**, bien que le Gouvernement régional ait préféré un scénario nettement plus tiède. Le scénario volontariste prévoit l'hypothèse selon laquelle tout est mis en œuvre pour réduire effectivement la pression automobile de 20 % d'ici 2020 notamment via le développement d'une ligne de trams à haut niveau de service depuis le site de Tour et Taxis vers la gare du Nord et Bockstael via le boulevard Bolivar. C'est en effet ce scénario volontariste qui doit être pris en considération pour déterminer le nombre d'emplacements de parking lors de la mise en service du complexe Premium eut égard aux délais de construction et aux nouvelles exigences en matière de mobilité durable qui seront mises en œuvre d'ici là³, sans parler du défi énergétique face auquel les décisions d'aujourd'hui seront déterminantes.

2.2. Il faut imposer l'étude d'alternatives sérieuses et utiles !

Le projet de cahier de charges prévoit l'examen de quatre alternatives :

- l'alternative zéro c'est-à-dire le maintien de la situation existante ;
- la séparation physique entre parking souterrain destiné aux bureaux et parking souterrain destiné aux logements ;
- une alternative d'accessibilité aux différentes entités et activités ;
- une alternative qui améliore les passages entre le quai des Péniches et le quai de Willebroeck avec de grandes ouvertures visuelles.

Ces alternatives sont risibles :

- La première, l'alternative zéro, n'a aucun sens. En effet, la Ville a autorisé la démolition des entrepôts Delhaize. Depuis, c'est un vaste espace vide qui a fait place à cet endroit. Quel est l'intérêt d'étudier le maintien d'une zone indéfinie, non construite ? L'ARAU, Pétitions Patrimoine et Inter-Environnement Bruxelles étaient intervenus en commission de concertation pour dénoncer cette politique du fait accompli et l'incongruité de laisser le soin à l'étude d'incidences de proposer une alternative crédible sur un espace non construit ! Cela vide de sens une partie de l'étude d'incidences ;

³ On pensera entre autres à la mise en application de la décision du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007, n° 7224/1/07 de réduire de 20 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, sans compter que Kyoto 2 renforcera l'obligation pour les États de réduire leurs émissions et que la Belgique, Bruxelles en particulier, est encore loin du compte...

- Les trois autres alternatives ne proposent pas une refonte du projet mais simplement de menues adaptations. Les auteurs du cahier des charges partent du principe que l'étude d'incidences ne fera aucune recommandation mettant en cause fondamentalement les principes du projet. C'est pourtant possible, par exemple pour le projet Realex et pour un autre projet d'Atenor, un projet de bureaux rue de la Loi à l'emplacement de l'hôtel Crown Plaza. Dans ce dernier cas, le cahier des charges demande entre autres au chargé d'études d'examiner l'alternative d'un projet mixte logement/bureau. C'est en effet l'enjeu des études d'incidences que d'améliorer les projets.

Le projet Premium s'inscrit dans un Plan particulier d'affectation du sol, le PPAS Willebroeck dessiné sur mesure pour lui et qui a aussi fait l'objet d'une étude d'incidences. Cela ne doit pas empêcher que l'étude d'incidences sur le projet Premium soit menée sérieusement et que l'étude des alternatives soit à même de remettre en cause les choix architecturaux, la répartition des affectations et le nombre de places de parking en particulier pour tenir compte du développement de projets voisins (Tour et Taxis...), etc. et ne peut donc pas se résumer une simple mise à jour de l'étude antérieure menée dans le cadre du PPAS. Il ne s'agit pas d'entériner sans examen les désirs des promoteurs.

C'est pourquoi, l'ARAU demande à la Commission de concertation d'intégrer dans le cahier des charges l'obligation d'étudier au moins les alternatives suivantes :

- prévoir un bilan carbone pour l'ensemble des alternatives, y compris pour le projet soumis à étude d'incidences ;
- une alternative sans la tour de logements ou à tous le moins avec l'arasement de la tour à une hauteur maximum de 20 mètres par rapport au niveau du sol actuel soit une tour limitée à 15 niveaux comme la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles l'a demandé pour les tours de logement du projet d'urbanisation du site de Tour et Taxis⁴ ;
- Une alternative avec la construction d'un front bâti continu le long du quai des Péniches ;
- Une alternative avec des immeubles 100 % passifs et éco-construits ;
- Une alternative qui propose un phasage avec la construction prioritaire des logements et dans un second temps des bureaux.

2.3. Il faut savoir dans quel contexte on se trouve...

Le projet Premium prévoit la construction de 29.614 m² de bureaux.

Or, l'ARAU constate

- qu'il existe 2 millions de m² de bureaux vides dans la Région, y compris des bureaux neufs ;

⁴ Rappelons que le cahier des charges de l'étude d'incidences pour le site de Tour et Taxis spécifiait que le chargé d'étude était tenu d'étudier « les avantages et les inconvénients des options de morphologie d'îlot envisagées dans le projet et chacune des alternatives sous l'angle d'une meilleure performance énergétique dans l'esprit du développement durable (notamment au regard des conséquences des choix d'implantation et de dimensions des bâtiments sur les tourbillons et ombres portées [...]) » (projet de cahier des charges, p. 17).

- que les bureaux voisins (projet Waterside, 11.900 m²) sont construits depuis quelques années et sont... vides ;
- que la tour Zenith (30.277 m²), bâtiment « phare » flambant neuf qui clôt la perspective du boulevard Albert II, attend désespérément des locataires et se trouve à quelques centaines de mètres de Premium.

C'est pourquoi, l'ARAU demande que les points relatifs à l'examen des incidences du projet de bureaux sur l'ensemble du marché des bureaux dans la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier sur le marché des bureaux plus anciens (chapitre 3.6.7. sur les incidences dans les domaines social et économique), et à l'examen de la rationalité du projet et des alternatives permettant d'apprécier leur viabilité économique soient complétés par une étude sur l'opportunité de construire ces m² de bureaux supplémentaires à terme.

Combien de ménages sont, à Bruxelles et dans ce quartier, susceptibles d'habiter un logement dans un immeuble-tour ? L'ARAU demande, dans le même chapitre 3.6.7., que soit étudié le marché potentiel en matière de tour de logements, ceci intégrant dans le périmètre d'étude les projets de tours de logement en cours sur le site de Tour et Taxis et en projet à l'angle du boulevard Léopold II et du quai des Charbonnages, à un jet de pierre.

L'ARAU s'interroge par ailleurs sur le risque d'évolution du projet vers un projet 100 % bureaux, comme l'unité physique du parking pourrait le permettre.

Conclusions

Le projet Premium d'Atenor est dans la phase préliminaire à l'étude d'incidences. Le projet de cahier de charges de cette étude passera en commission de concertation le 19 mai.

L'ARAU a relevé plusieurs points du projet qui doivent être impérativement modifiés. D'autres études d'incidences, telles que sur le projet de Tour et Taxis ou sur le projet Realex, ont modifié substantiellement le contenu du projet initial de demande de permis d'urbanisme.

C'est la raison pour laquelle l'ARAU demande que soit pris en considération :

- **Au niveau de la mobilité :**
 - le projet d'Atenor comporte beaucoup trop d'emplacements de parking (752). Il faut le respect strict des dispositions du Règlement régional d'urbanisme en matière de stationnement automobile et le respect intégral en matière d'emplacements pour vélos. C'est ainsi qu'il faut au moins 509 emplacements pour vélos dans le projet ;
 - le chargé d'études doit faire des recommandations en faveur d'une mobilité réellement durable eut égard au scénario volontariste du plan IRIS 2 qui vise la réduction effective de -20 % de la pression automobile sur Bruxelles d'ici 2020 et tiennent compte des obligations prévues et prévisibles que la Belgique doit et devra respecter en matière de réduction des gaz à effet de serre ;
 - la STIB va devoir (enfin) se réveiller. Car la desserte en transport en commun de cette zone est notoirement insuffisante faute de densité (sic). Sur le pont des

Armateurs passent 3 lignes de bus (14, 57, 88) avec une fréquence au mieux de 7' en heure de pointe et en liaison prioritaire avec la gare du Nord. Depuis 2004, l'ARAU demande qu'une décision soit prise pour une desserte en tram qui arrimerait ce quartier au centre.

- le périmètre de l'étude d'incidences pour le domaine de la mobilité doit prendre en considération les abords du site de Tour et Taxis et la place Saintelette ainsi que tout les projets en cours dans cette zone.
- **Au niveau des alternatives :**
 - prévoir un bilan carbone pour l'ensemble des alternatives, y compris pour le projet initial soumis à étude d'incidences ;
 - la commission de concertation relative à l'urbanisation de Tour et Taxis a limité les tours de logements à 15 niveaux. Une des alternatives doit étudier la répartition des logements sous formes d'un îlot haussmanien et la limitation de la tour à 15 niveaux ;
 - Une alternative avec la construction d'un front bâti le long du quai des Péniches ;
 - Une alternative avec des immeubles 100 % passifs et orientés réellement vers le développement durable ;
 - Une alternative qui propose un phasage avec la construction prioritaire des logements et dans un second temps des bureaux.
- **Au niveau du programme bureaux/logement :**
 - un complément d'étude au chapitre 3.6.7. sur l'opportunité de construire ces m² de bureaux supplémentaires ;
 - un examen du marché potentiel en matière de tour de logements, ceci en intégrant dans le périmètre d'étude les projets de tours de logement en cours sur le site de Tour et Taxis.

Par ailleurs, l'ARAU estime qu'un moratoire sur la construction de bureaux s'impose vu les millions de m² de bureaux vides à Bruxelles et en particulier dans le voisinage immédiat du projet.

Dans un souci de transparence, l'ARAU demande de rendre public les simulations et les hypothèses sur lesquelles Bruxelles-Mobilité s'appuiera pour vérifier les simulations de trafic que le chargé d'études effectuera.

Enfin, l'ARAU demande que l'étude d'incidences soit mise à disposition du public dans un format numérique.