

Analyse du mardi 6 octobre 2020

## Rue Neuve 80-82 : rien ne justifie la démolition de 3000 m<sup>2</sup> en parfait état

La Région doit systématiquement produire et communiquer les données concernant le coût environnemental des projets de démolition-reconstruction. Ce type d'opération va à l'encontre de ses objectifs environnementaux. La commission de concertation doit remettre un avis négatif et exiger, ici comme ailleurs, une rénovation à partir du bâti existant.



*Les immeubles concernés par le projet : tout est voué à la démolition excepté les façades des 2 maisons à droite du H&M  
(source : rapport d'incidences, Aries)*

Ce mercredi 7 octobre, la commission de concertation se réunira pour examiner une demande de permis pour la démolition-reconstruction d'un ensemble de bâtiments situés rue Neuve 80-82. Situés à l'angle de la rue du Pont Neuf, ces immeubles accueillent des surfaces commerciales sur un peu plus de 2500 m<sup>2</sup> (magasins « H&M » et « Du pareil au même ») et 387 m<sup>2</sup> de logements.

Le projet consiste en **la démolition de la quasi totalité de cet ensemble, à l'exception des façades des maisons situées au 80A et au 82**, pour reconstruire à peu près la même chose en termes de fonctions (en ajoutant quelques mètres carrés de logements et de bureaux, voir tableau ci-dessous).

	Commerce (m <sup>2</sup> )		Logement (m <sup>2</sup> )		Bureau (m <sup>2</sup> )	
	Sit. existante	Sit. projetée	Sit. existante	Sit. projetée	Sit. existante	Sit. projetée
+4	51,6	0	83,1	0	0	0
+3	307,4	4,5	139,8	349,1	0	0
+2	356,2	156,5	144,6	163,0	0	470,3
+1	911,3	911,2	10,4	11,7	0	9,7
0	911,8	860,5	9,9	21,3	0	19,3
-1	0	564,2	0	0	0	0
-2	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2.538,3</b>	<b>2.496,9</b>	<b>387,8</b>	<b>545,1</b>	<b>0</b>	<b>499,3</b>
<b>Différentiel</b>	<b>-41,4</b>		<b>+157,3</b>		<b>+499,3</b>	

**Figure 14 : Répartition des superficies plancher<sup>1</sup> en situation existante et projetée (Jaspers & Evers et UNStudio, 2019)**

**Il ne s'agit donc pas d'une opération de réaffectation** telle qu'on les voit se multiplier dans le centre-ville et qui concernent la reconversion d'ensembles de bureaux en projets mixtes<sup>1</sup>.

Le demandeur du permis, la société BONEFF NV, n'utilise d'ailleurs pas cet argument de la mixité (qui n'est ici que du saupoudrage) pour justifier la démolition. Il n'est **pas non plus question de vétusté des bâtiments** qui sont en très bon état : les intérieurs des numéros 80A et 82 ont d'ailleurs fait l'objet, selon le rapport historique du dossier, d'une **rénovation complète dans les années 2010**.

**Le seul argument avancé pour justifier la démolition est d'ordre purement commercial**, comme l'indique la note explicative : « *La morphologie du bâti actuel, et en particulier celui concerné par la demande, ne rencontre plus les caractéristiques techniques recherchées par les acteurs actuels du secteur commercial : grande hauteur de plateau, grande superficie d'exploitation, surface libérée d'éléments structurels, visibilité/transparence depuis l'espace public, lumière naturelle, immeuble peu énergivore, etc.* »

<sup>1</sup> Voir à ce sujet notre analyse du 6 juillet 2020 *La transformation des bureaux en logements ne peut servir de prétexte aux dérives des promoteurs*. <https://www.arau.org/la-transformation-des-bureaux-en-logements-ne-peut-servir-de-pretexte-aux-derives-des-promoteurs/>

**En d'autres termes, le demandeur du permis veut augmenter ses revenus locatifs** en mettant sur le marché des surfaces commerciales plus « vendeuses » et, « accessoirement », augmenter les superficies de logements et de bureaux pour retirer d'autres bénéfices supplémentaires.

**Il s'agit là d'un pur calcul économique, qui ne tient absolument pas compte de l'impact environnemental d'une telle opération de démolition-reconstruction.**

### **L'impact environnemental de la démolition-reconstruction : une considération absente du dossier de demande de permis**

---

Les opérations de démolition-reconstruction sont extrêmement dommageables pour l'environnement : outre le **gaspillage des matériaux existants, elles génèrent d'énormes quantités de CO<sub>2</sub> pour la production, l'acheminement et la mise en œuvre de matériaux neufs.**

La question environnementale n'est souvent abordée que du seul point de vue de la performance énergétique des bâtiments (PEB) dans les demandes de permis. Une construction neuve sera forcément moins énergivore que le bâti plus ancien mais **il faut aussi tenir compte, dans un calcul global, de la quantité d'énergie (et donc de CO<sub>2</sub>) dépensée pour une démolition-reconstruction.**

**Le dossier de demande de permis ne contient aucun bilan de ce type.** Le seul élément qui s'en approche vaguement tient en un petit paragraphe sur les 200 pages du rapport d'incidences : « *Le chantier génèrera un certain volume [sic] de déchets, particulièrement lors de la phase de démolition. À ce stade, le volume de déchets de construction produit et l'avenir de ces déchets (incinération, mise en décharge, recyclage, etc.) n'est pas connu. Il est à noter qu'en règle générale, les démolitions de bâtiments en bon état structurel vont à l'encontre des principes énoncés dans le Plan Régional d'Economie Circulaire 2016-2020 visant à favoriser la rénovation, la déconstruction, le réemploi et le recyclage plutôt que la démolition.* » (p. 197)

**L'absence de données sur l'impact environnemental de la démolition-reconstruction est un grave manquement.** Il ne s'agit pas de blâmer le bureau chargé de l'élaboration du rapport d'incidences mais bien la Région qui n'impose pas la réalisation de tels bilans dans le cadre de l'évaluation des incidences environnementales des projets (voir point suivant).

**Il faut en outre souligner que le projet n'apporte aucune plus-value d'intérêt général par rapport à la situation existante** (pas de production de logements sociaux, pas de création d'équipements publics, augmentation de la superficie de bureaux dans une zone déjà saturée).

**L'ARAU demande à la commission de concertation de rendre un avis négatif sur la demande de permis.**

## **L'impact environnemental des opérations de démolition-reconstruction : une prise de conscience qui doit se traduire dans une politique et une réglementation claires et fermes**

---

Le milieu associatif attire depuis plusieurs années l'attention sur l'impact environnemental négatif des opérations de démolition-reconstruction : **une préoccupation de plus en plus partagée, y compris par les professionnels de l'immobilier**. Parmi ceux-ci, **l'architecte Julien de Smedt** (JDS Architects) déclarait récemment au Soir<sup>2</sup> : « *On ferait bien d'élaborer des projets à partir de ce qui existe déjà car on détruit trop facilement des bâtiments en pensant qu'ils ne sont pas adaptés au type de produit qu'on veut mettre sur le marché. Or, dans la plupart des cas, un bâtiment est adaptable. Quand on détruit, on perd 40 à 60 % de carbone qui était réutilisable et il faut encore reconstruire derrière, ce qui consomme évidemment du carbone supplémentaire. Je ne parle pas ici de préservation au sens romantique du terme, mais j'invite à aller vers un réel pragmatisme plutôt que de vouloir construire du neuf à tout prix. On peut rendre des bâtiments existants vivants et les adapter au temps et aux besoins actuels.* » Une citation qui s'applique parfaitement au projet de la rue Neuve.

Dans sa note d'intention 2020-2024<sup>3</sup>, **le Maître Architecte bruxellois (BMA)**, Kristiaan Borret, ne dit pas autre chose : « *L'enjeu réside dans un changement de mentalité : quoi, combien et comment pouvons-nous réutiliser, au lieu de décider automatiquement de démolir tout ?* »

La prise de conscience existe, tant chez les professionnels de l'immobilier que chez les représentants politiques et dans l'administration. **Là où le bât blesse, comme bien souvent, c'est dans la traduction de ces intentions en une ligne de conduite politique et en mesures réglementaires claires et fermes...** et dans l'analyse des dossiers.

**La première étape indispensable est la création par la Région d'un outil de calcul du bilan environnemental/énergétique des opérations de démolition-reconstruction.** Il incombe à l'administration (Bruxelles Environnement) de le développer. Le Maître Architecte bruxellois insiste sur cette nécessité : « *Le BMA soutient le développement d'une méthode de calcul de l'énergie grise (embodied energy) à la question de la conservation ou de la démolition des bâtiments existants.* »<sup>4</sup>

**Deuxièmement**, il faut, bien évidemment, **utiliser systématiquement cet outil dès qu'une demande de permis concerne une opération de démolition-reconstruction.** Le recours à cet outil doit figurer noir sur blanc dans les cahiers des charges des rapports et études d'incidences. Le demandeur doit, dès le premier contact avec l'administration, être mis au courant de la volonté des autorités d'éviter les opérations de démolition pure et simple.

Cet outil ne doit pas seulement comparer le scénario d'une démolition-reconstruction à celui d'une conservation à l'identique mais aussi prendre en compte des scénarios intermédiaires de rénovations plus ou moins lourdes.

---

<sup>2</sup> « En route vers un immobilier plus vert et plus sain » in *Le Soir*, 07-05-2020.

<sup>3</sup> [https://bma.brussels/wp-content/uploads/2020/09/BMA-2020-2024\\_note-dintention-002.pdf](https://bma.brussels/wp-content/uploads/2020/09/BMA-2020-2024_note-dintention-002.pdf)

<sup>4</sup> *Ibid.*

C'est sur base de ces scénarios que les autorités doivent décider ou non de délivrer les permis ou de demander d'amender les projets au côté, bien sûr, des considérations relatives aux autres domaines (urbanisme, patrimoine, mobilité, etc.).

## **Conclusion : faire de la conservation la règle et de la démolition l'exception**

---

L'urgence climatique et l'épuisement des ressources non renouvelables nous imposent de changer de mentalité. **Détruire des bâtiments sous le seul prétexte qu'ils ne correspondraient plus aux « attentes du marché » est injustifiable et inacceptable.** Le cas exposé dans cette analyse ne peut pas faire débat : la demande de permis doit être refusée.

Il restera des exceptions où la démolition pourra encore s'envisager. On pense notamment au cas du bâtiment du Parking 58, très difficilement convertible, à moins de maintenir sa fonction de parking<sup>5</sup>. Ou encore aux parkings de transit (P+R) récemment construits (Ceria) ou en projet (et dont les reconversions n'ont pas été prévues... ) Il va de soi que toute construction neuve se doit d'être « modulable », facilement convertible : un principe qui n'est toujours pas complètement assimilé.

De manière générale, la conservation-rénovation doit devenir la règle et la démolition-reconstruction l'exception. **Les programmes des projets doivent s'adapter au bâti existant, pas l'inverse !** On voit trop souvent les promoteurs considérer les bâtiments existants comme négligeables (car déjà financièrement amortis) et débarquer avec des projets conçus comme s'ils s'implantaient sur des terrains vierges avec, bien sûr, la rentabilité pour seul objectif.

**La Région doit envoyer un message clair et ferme : les projets conçus de la sorte ne sont plus acceptables.**

---

<sup>5</sup> A noter qu'une grande partie des emplacements de parking a été conservée : celles-ci seront enterrées sous le nouveau centre administratif de la Ville de Bruxelles actuellement en construction. Pour plus de détails voir 