

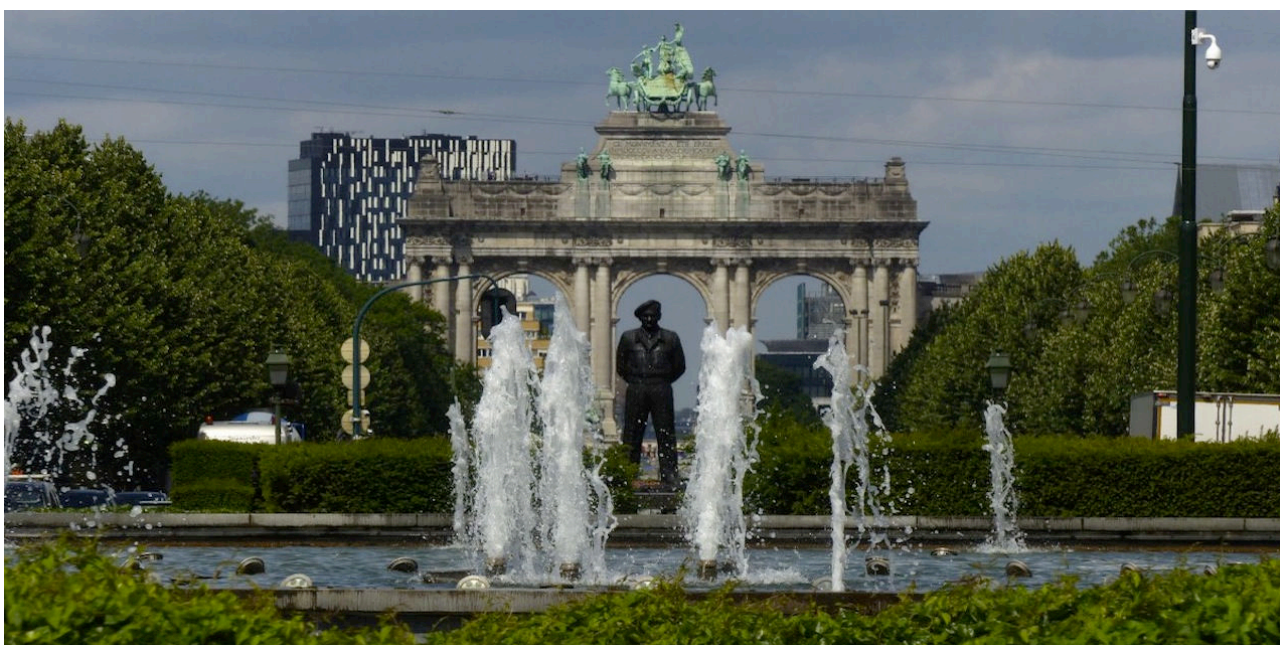
Enquête publique sur le cahier des charges de l'étude d'incidences (CoBAT, art. 130) relative aux demandes de permis d'urbanisme et de permis d'environnement pour les rues de la Loi de 91 à 105 et de Lalaing à 1040 Bruxelles

dossiers PU/SV L422/2019 et PE/MV L1239/2018, demandeur : Leaselex sprl

Avis de la Coordination Europe qui rassemble l'Association du Quartier Léopold (AQL), Citizen Action Brussels (BRAL), Groupe d'Animation du Quartier européen de la Ville de Bruxelles (GAQ), Inter-Environnement Bruxelles (IEB)

A l'attention de Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation qui se tiendra à la Ville de Bruxelles le mardi 25 juin 2019

Nous vous prions de bien vouloir prendre en considération les remarques que nous formulons conjointement dans le cadre de l'enquête publique susmentionnée.



1ère partie, A titre principal :

1. la nouvelle demande de permis mixte pour le projet désormais intitulé REALEX et le cahier des charges pour l'étude d'incidences en rapport avec ledit projet sont prématurés et doivent être reportés car, selon toutes probabilités, ils devront être modifiés.

En effet, ce projet n'a plus de fondement, le RRUZ ayant fait l'objet d'un arrêt défavorable de la Cour de Justice européenne et étant appelé à être annulé par le Conseil d'État.

1.1. La note explicative et la note préparatoire à l'étude d'incidences ainsi que leurs annexes, en particulier la note complémentaire requise en application de l'article 27 du RRUZ, insistent à de nombreuses reprises sur le fait que le projet REALEX se situe dans le cadre de l'application du Règlement régional d'Urbanisme Zoné pour le Projet Urbain Loi : notamment "*L'immeuble projeté est implanté selon les prescriptions du RRUZ*" (note

explicative, p. 8).

Le demandeur insiste aussi sur les éléments suivants :

- le demandeur ne renonce pas aux permis d'environnement existants, à savoir le permis d'urbanisme n°04/PFD/482352 délivré le 17 novembre 2014 modifié par le permis d'urbanisme n° 04/PFD/581452 du 3 août 2016 et le permis d'environnement n° PE/1A/2013/396016, modifié par le permis d'environnement n° EXT/1A/2015/576837 du 20 novembre 2015 (notamment note explicative, p. 3);
- le projet REALEX se situe nettement à proximité du projet "the One" (notamment note explicative, p. 17) et son architecture est conçue en fonction de la construction "the One" (notamment "*le projet d'aménagement des abords a été conçu en tenant compte du projet voisin "the One"*" (note explicative, p.29).

Or, tant l'autorité régionale que le demandeur sont bien au courant que le fondement des projets LEASELEX-REALEX et "the One", à savoir le RRUZ a fait l'objet d'un arrêt défavorable de la Cour de Justice de l'Union européenne en date du 7 juin 2018 (arrêt C-671/16) :

*“L’article 2, sous a), l’article 3, paragraphe 1, et l’article 3, paragraphe 2, sous a), de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement, doivent être interprétés en ce sens **qu’un règlement régional d’urbanisme, tel que celui en cause au principal, fixant certaines prescriptions pour la réalisation de projets immobiliers, relève de la notion de “plans et programmes”, susceptible d’avoir des incidences notables sur l’environnement, au sens de cette directive, et doit, par conséquent, être soumis à une évaluation des incidences environnementales**”.*

Puisque le RRUZ ¹ n'a pas fait l'objet d'une étude d'incidences conforme au droit européen, le Conseil d'État, saisi d'une requête en annulation et qui avait posé une question préjudicielle à la Cour de Justice européenne, **va selon toutes probabilités prononcer un arrêt d'annulation du RRUZ à l'automne.**

L'Auditeur du Conseil d'État s'est clairement prononcé dans le sens de l'annulation, ce sans examen complémentaire de la part du Conseil d'État (Affaire RRUZ. A.212.062, avis de l'auditeur, p. 14).

La Région de Bruxelles a demandé, dans son dernier mémoire après réouverture des débats, le maintien des effets pour le passé (à savoir le maintien des permis pour les projet Leaselex et "the One") entre le 12 décembre 2013, date de l'adoption du RRUZ, et le probable arrêt d'annulation, ceci en application de l'article 14 ter des lois coordonnées sur le conseil d'État.

Cependant il est très peu probable que le Conseil d'État accède à cette demande car les conditions restrictives d'application de l'article 14 ter ne sont pas réunies. L'Auditeur du Conseil d'État souligne en particulier l'absence de circonstances exceptionnelles qui justifierait une telle exception.

Les projets Leaselex, aujourd'hui étendu en Realex, et la construction de la tour

¹ arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 approuvant le règlement régional d'urbanisme zoné et la composition du dossier de demande de certificat et de permis d'urbanisme pour le périmètre de la rue de la Loi et ses abords (*M.B.* du 30 janvier 2014).

"the One" ne disposent plus de fondement réglementaire.

Des recours étant aussi pendants devant le Conseil d'État contre les permis pour "Leaselex" et pour "the One", leur sort est particulièrement incertain.

Une nouvelle demande de permis mixte et les termes du cahier des charges de l'étude d'incidences s'y rapportant doivent à tout le moins attendre l'arrêt du Conseil d'État annoncé à l'automne.

1.2. L'étude d'incidences prévue en rapport avec la demande de permis actuelle ne peut pas "couvrir" l'absence d'études d'incidences du RRUZ.

L'arrêt de la Cour de Justice du 7 juin 2018 est particulièrement clair sur ce point soulevé par l'avocat de la Région devant elle :

"Sur les éventuels cumuls d'évaluation des incidences sur l'environnement.

§ 61. *La juridiction de renvoi² indique que les demandes ultérieures d'autorisation d'urbanisme, dont les règles relatives à la composition des dossiers sont fixées par le RRUZ en cause au principal, seront soumises à une évaluation des incidences sur l'environnement.*

§ 62. *Il importe de rappeler que l'objectif essentiel de la directive ESIE³ consiste à soumettre les "plans et les programmes" susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement à une évaluation environnementale lors de leur élaboration et avant leur adoption (voir en ce sens, arrêt du 28 février 2012, Inter-Environnement Wallonie et Terre wallonne, C-41/11, EU:C2012:103, pont 40 ainsi que la jurisprudence citée).*

§ 63. *A cet égard, il ressort de l'article 6, paragraphe 2, de cette directive que l'évaluation environnementale est censée être réalisée aussi tôt que possible afin que ses conclusions puissent encore influencer sur d'éventuelles décisions. C'est en effet à ce stade que les différentes branches de l'alternative peuvent être analysées et que les choix stratégiques peuvent être effectués.*

§ 64. *En outre, si l'article 5, paragraphe 3, de la directive ESIE prévoit la possibilité d'utiliser les renseignements utiles obtenus à d'autres niveaux de décision ou en vertu d'autres instruments législatifs de l'Union, l'article 11, paragraphe 1, de cette directive prévoit qu'une évaluation environnementale effectuée au titre de celle-ci est sans préjudice des exigences de la directive EIE.⁴*

§ 65. *De surcroît, une évaluation des incidences sur l'environnement effectuée au titre de la directive EIE ne saurait dispenser de l'obligation d'effectuer l'évaluation environnementale qu'exige la directive ESIE, afin de répondre aux aspects environnementaux spécifiques à celle-ci.*

§ 66. *Ainsi la circonstance, relevée par la juridiction de renvoi, que les demandes ultérieures d'autorisation d'urbanisme seront soumises à une procédure d'évaluation des incidences au sens de la directive EIE n'est pas susceptible de remettre en cause la nécessité de procéder à une évaluation environnementale d'un plan ou d'un programme relevant du champ d'application de l'article 3, paragraphe 2, sous a), de la directive ESIE et qui établit le cadre dans lequel ces projets d'urbanisme seront ultérieurement autorisés, à moins que l'évaluation des incidences de ce plan ou de ce programme n'ait déjà été effectuée, au sens du point 42 de l'arrêt du 22 mars 2012,*

2 Le Conseil d'Etat de Belgique

3 Abréviation en anglais de la directive relative à l'évaluation des incidences des plans et des programmes, dite directive stratégique.

4 Abréviation en anglais de la directive relative à l'évaluation des incidences des projets publics et privés

1.3. Le demandeur invoque aussi le plan d'aménagement directeur (PAD) en cours d'élaboration sur la zone (notamment, proposition de cahier des charges, p. 3/22).

Selon d'aucuns, le PAD "quartier Loi" en cours d'élaboration pourrait remplacer le RRUZ annulé.

Mais précisément, ledit PAD n'est pas encore adopté. Il n'est donc pas possible d'évaluer les incidences sur l'environnement de l'adaptation du projet pour lequel un permis mixte est demandé sans être encore en mesure de savoir si ce projet sera conforme à un plan non publié à ce stade. En outre, le PAD lui-même devra préalablement faire l'objet d'une étude d'incidences.

Par ailleurs, il nous semble étrange d'évoquer un PAD en cours d'élaboration comme si on en connaissait déjà les orientations générales à la méconnaissance des parties autres parties concernées, les mettant de ce fait en difficulté pour évaluer correctement les documents qui leur sont soumis.

2ème partie : à titre subsidiaire, si la commission de concertation devait, malgré l'argumentation ci-dessus, se pencher tout de même sur le cahier des charges de l'étude d'incidences proposée prématurément.

2.1. Un projet pensé il y a plus de 10 ans pour « répondre aux besoins grandissants en bureaux de la CE »

La construction des deux tours The One et Leaselex était censée répondre aux besoins immédiats de la Commission européenne et force est de constater que la première tour n'a toujours pas trouvé d'occupant. Par ailleurs on évoque la possibilité d'installer un centre de conférence dans le Projet mis à l'enquête, est-ce pour répondre malgré tout aux besoins de la commission européenne qui sera amenée à quitter prochainement le Borschette aux abords de la place Jourdan ?

On n'est pas en train de construire ici un projet quelconque de bureau. A la veille du Brexit et de la diminution des besoins qui en résultera nécessairement, n'est-il pas devenu nécessaire de réévaluer les besoins de la Commission européenne notamment en lien avec ses propres projets sur l'îlot 130 ?

→ **La Coordination Europe demande une étude circonstanciée pour objectiver la pertinence et l'actualité des « besoins grandissants » de la CE.**

2.2. Surenchère de dérogations

Outre le fait que le demandeur sollicite une série de dérogations au RRUZ (fragilisé, comme on vient de le voir, par un recours), il convient d'ajouter que le RRUZ lui-même consiste en une énumération de dérogations au RRU. La présente demande constitue donc un pas supplémentaire, une surenchère en matière de dérogations et d'exigences du demandeur.

Dans le cas de la hauteur maximale des tours, par exemple, la demande de dérogation ne consiste pas à passer de 114m à 128m, mais de 55m (qui serait la hauteur maximale autorisée, si l'on se réfère au RRU) à 128m, soit une augmentation de 238% (et non de 12%, comme pourrait le laisser croire la demande de permis).

→ **La Coordination Europe s'étonne également que l'avis d'enquête publique (affiches rouges) ne mentionne pas le RRUZ, sur lequel s'appuie pourtant le**

demandeur pour solliciter des dérogations.

2.3. Étude d'incidences, incidences globales et effets cumulés des projets

L'article 3 de la directive 2011/92/UE précise que l'évaluation des incidences sur l'environnement " décrit et évalue de manière appropriée , en fonction de chaque cas particulier ... , les incidences directes et indirectes d ' un projet sur les facteurs suivants :

a) l'homme, la faune et la flore; b) le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage; c) les biens matériels et le patrimoine culturel; d) l'interaction entre ces facteurs. "

Cet article traduit une exigence de qualité : Il ne suffit pas de collecter des données mais de les examiner au fond et, le cas échéant, de les compléter. L'autorité environnementale compétente doit se livrer à un travail aussi bien d'investigation que d'analyse afin de parvenir à une appréciation aussi complète que possible des effets directs et indirects du projet concerné sur les facteurs énumérés à l'article 3 et sur leur interaction (CJUE, Commission c. Irlande, C-50/09, 3 mars 2011).

Dans cette perspective précisée par la Cour de Justice européenne, l'évaluation des incidences doit prendre en considération les incidences globales du projet. Elle doit aussi évaluer les effets cumulés des projets.

Dans la description de la situation de référence dans l'environnement. (point 4.2. du Projet de Cahier des charges, page 6/22), il est précisé que l'aire délimitée concerne :

- « les projets majeurs en cours de réalisation ou pour lesquels existe un certificat d'urbanisme ;

- les projets majeurs pour lesquels une demande de certificat ou de permis d'urbanisme et de lotir a été introduite »

Or, l'article IV de la directive 2011/92/UE précise que l'évaluation des incidences sur l'environnement doit intégrer les effets " *cumulatifs* " des projets (annexe IV, dir. 2011/92/UE). **Par effets cumulatifs des projets, on entend les projets existants et/ou approuvés**, indépendamment des permis obtenus ou demandés.

→ **La Coordination Europe demande par conséquent que l'étude d'incidences intègre le projet de l'îlot 130 rue de la Loi, non pas dans tous ses aspects mais bien dans sa programmation au sein du quartier européen**

2.4. Les données sur lesquelles repose l'étude d'Incidence et le cahier des charges sont souvent dépassées

Dans la note préparatoire à l'étude d'incidences, certaines données utilisées (recensements cartographiques, notamment) datent des années 1990, précisant qu'elle seront actualisées « au besoin ». De la même façon, les flux de circulation se réfèrent à une étude de 2010 alors qu'il existe des données plus récentes, comme par exemple, dans le Plan d'Aménagement du rond-point Schumann (2012).

→ **La Coordination Europe demande que le cahier des charges actualise les données nécessaires, ces données ayant évolué depuis la version précédente du projet.**

2.5. Mobilité

Le périmètre proposé pour l'étude d'incidences en matière de mobilité doit être étendu. Dans un quartier entièrement congestionné dans tous les secteurs de la mobilité individuelle ou collective, il n'est plus admissible d'augmenter ponctuellement les besoins en mobilité ou en stationnement, d'autant qu'il s'agit de faire transiter systématiquement la pression automobile supplémentaire dans les quartiers résidentiels.

Les entrées de parkings sont concentrées rue Jacques de Lalaing, ce qui engendrera inévitablement une augmentation de la pollution et une dégradation du cadre de vie des habitants, dans une rue déjà congestionnée aujourd'hui.

De plus, pendant la durée du chantier, les sorties camions du chantier sont également prévues rue Jacques de Lalaing. Une situation d'autant plus dommageable que plusieurs lignes de bus y passent également. La gestion du chantier de la tour The One a été particulièrement exemplatif de ce qu'il ne s'agit plus de reproduire.

→ **La Coordination Europe demande l'extension du périmètre de l'étude au sujet de la mobilité de la rue Belliard à la petite ceinture et l'examen d'une alternative à la sortie camions de la rue de Lalaing, durant le chantier.**

→ **La Coordination Europe demande (et rappelle) qu'en regard de la congestion croissante du Quartier Léopold, une étude de mobilité d'ensemble doit être engagée, puis des mesures d'ampleurs mises en œuvre avant d'envisager toutes modifications contraignantes supplémentaires, surtout si elle porte atteinte aux rues que nous habitons encore.**

2.6. Disparition du logement dans le nouveau projet

Le projet Realex, qui s'est amplifié au fil du temps par l'acquisition de terrains supplémentaires, est passé, dans un premier temps, de 29.442m² à 44.303m², puis à 60.185 m² dans sa version actuelle. Il s'agit exclusivement de bureaux et de commerces.

L'objectif annoncé des différents plans qui se sont succédé dans le Quartier Léopold est pourtant de réintroduire de la mixité fonctionnelle : le RRUZ impose d'ailleurs 15% de logements sur l'ensemble de son périmètre. Quel est donc le pourcentage de logements sur l'îlot où se situe le projet ?

- Tour The One : 19,3% (supérieur au minimum requis par le RRUZ)

- Tour The One + Realex : 7,7% (largement inférieur à ce minimum)

Et si l'on tient compte de l'îlot 130 (et de ses 175.000m² de bureaux programmés), ce pourcentage tombe à 2,2% au droit de la chaussée d'Etterbeek qui est le lien entre les différents centres urbains mixtes de la vallée du Maelbeek, là où la présence du logement est sans doute la plus opportune de tout le Projet Urbain Loi.

→ **La Coordination Europe demande que les 15% de logements soient calculés par îlots, et non sur l'ensemble du périmètre du RRUZ, à défaut de quoi, l'objectif de « mixité fonctionnelle » ne pourra être atteint et le statut de liaison de la chaussée d'Etterbeek définitivement compromis.**

2.7. Charges d'urbanisme

Le demandeur propose qu'une partie des charges d'urbanisme porte sur l'exécution de travaux d'aménagement de la zone de cheminement des piétons entre la rue de la Loi et la rue de Lalaing. Or, il s'agit d'un passage public sur espace privé qui ne sera accessible qu'aux usagers de la rue de Lalaing et de la rue de la Loi et qui pourra être fermé la nuit et à l'occasion sur décision des propriétaires (voir règlement d'ordre intérieur dont le contenu est cité dans la note plans sol du 24.04.2019, note motivée imposée par un plan d'affectation ou un règlement d'urbanisme, p. 14). Il s'agit donc de faire financer de restituer au projet privé des charges d'urbanisme destinées à améliorer l'environnement en dehors du projet (espace public, logement, équipement ...)

→ **La Coordination Europe s'oppose à ce détournement et demande que ces charges soient affectées pour des projets à caractère strictement publics par**

exemple à la réalisation de logements sociaux

2.8. Incidences du chantier

La gestion du chantier « The One », du même demandeur, a constitué un exemple à ne pas suivre : nous vous invitons à prendre connaissance de la note de la Coordination Europe au sujet des chantiers afin d'en tirer les enseignements. L'étude d'incidences devra, en outre, tenir compte du cumul des chantiers qui s'annoncent nombreux dans le quartier.

La Coordination Europe s'inquiète également des conséquences du cumul des projets dans cette zone, située dans la vallée du Maelbeek. Les coffrages réalisés lors de la construction de la tour « The One », et de la tour Realex empêcheront l'eau des nappes souterraines de circuler à l'emplacement des tours, mais de ce fait, l'eau cherchera à se frayer un chemin autour. Il est donc à craindre de probables conséquences sur les constructions voisines, ainsi qu'une fragilisation de l'assise des constructions actuelles et à venir.

→ **La Coordination Europe demande que l'étude d'incidences se penche sur cette question et apporte explications et réponses techniques sur ces points.**

2.9. Climat

2.9.1. La crise climatique telle que détaillée par le dernier rapport du GIEC en octobre 2018 doit inciter à renforcer les différentes mesures prenant en compte les enjeux climatiques des projets immobiliers, et à s'interroger au sujet de choix pris alors que cette urgence n'était pas encore criante.

→ **L'étude d'incidences doit comporter un bilan carbone de la démolition/reconstruction de l'immeuble 93-97 de la rue de la Loi : la décision de démolir ne se justifiera que si l'émission d'énergies grises est mineure. Sinon, la rénovation plutôt que la démolition/reconstruction devrait s'imposer : cette alternative doit être examinée, notamment en ce qui concerne l'immeuble de bureau mitoyen avec l'Hôtel de Maître classé.**

2.9.2. En Région bruxelloise, 70 % des consommations énergétiques globales sont issues des bâtiments.

Or, les tours demandent des techniques plus lourdes en consommation d'énergie à la construction et à l'usage : creusement de fondations (+ parkings) en grande profondeur, pompes, ascenseurs, régulation thermique plus complexe (chauffage et climatisation), mise en œuvre du béton, du fer et du vitrage matériaux particulièrement coûteux en production de gaz à effet de serre, sans compter la perturbation des conditions climatiques locales (vents, ombres, îlot de chaleur urbain).

Par ailleurs, les constructions en hauteur ont un impact indéniable et non négligeable sur l'augmentation de la température en ville, influençant négativement la qualité de vie des habitants, de jour comme de nuit. En effet, les murs verticaux renforcent l'effet de chaleur urbain (voir infra).

→ **Compte tenu de l'urgence climatique aujourd'hui avérée, La Coordination Europe pose la question de la pertinence du choix de la construction de tours et, au-delà, du parti pris de la centralisation des bâtiments de la Commission, décidé en 2008 dans un quartier où le vide locatif est devenu endémique.**

2.9.3. Microclimat

La proposition de cahier de charges relative au microclimat ne traite actuellement que des

vents. Or, le projet se situe dans la partie de la ville de Bruxelles caractérisée par le phénomène d'îlot de chaleur urbain de manière accentuée (Voir en annexe, une note relative à ce phénomène et la cartographie établie par Bruxelles Environnement).

→ **La Coordination Europe demande que le cahier des charges de l'étude d'incidences donne mission au bureau d'études d'examiner toutes les méthodes de nature à minimiser l'impact du phénomène d'îlot de chaleur urbain et les alternatives qui diminueront ce phénomène ainsi que l'effet des vents.**

2.10. Réduction de la programmation

Dans le point 4.6.2. du projet de cahier des charges, « *en conclusion de son analyse et de sa comparaison (avantages et inconvénients comparés) du projet et des alternatives et diverses variantes, le Chargé d'étude émettra des recommandations concrètes visant à (...) proposer une éventuelle réduction de la programmation dans le projet introduit en fonction du nombre d'usagers maximum que pourraient accueillir les divers modes de transport dans l'aire géographique* ».

→ **La Coordination Europe sera particulièrement attentive à ce point qui fait écho aux préoccupations climatiques exprimées dans le point précédent. Il s'agit également d'une alternative – ou, à tout le moins d'une variante – à examiner de manière approfondie.**

2.11. Qualité de vie des habitants

Dans la proposition d'étude d'incidences, le volet consacré à la qualité de vie des habitants s'intéresse essentiellement à leur sécurité.

Le projet prévoit, par exemple, des souffleries en toiture et du côté rue de Lalaing, en particulier les évacuations d'effluves des parkings. Les gabarits sans cesse plus importants des projets successifs impliquent une puissance de soufflerie sans cesse plus importante au droit de la rue de Lalaing dans un secteur caractérisé (encore) par la présence du logement.

En regard notamment de l'ampleur croissante d'un projet en contradiction flagrante avec un cadre de vie favorable au logement sur la rue de Lalaing, de Toulouse et de Pascale que le projet soit évalué correctement de ce point de vue, soumis aux normes de bruit pour une affectation résidentielle et que le dégagement par souffleries se fasse en conséquence prioritairement du côté de la rue de Loi.

→ **La Coordination Europe demande que soient également pris en compte des éléments tels que la qualité de l'air, la mobilité, la chaleur, les espaces publics et leur convivialité.**

2.12. Patrimoine et représentation collective du territoire

La coordination Europe a pris connaissance de l'**avis conforme défavorable de la CRMS** et des critiques relatives aux interventions sur l'hôtel de maître, sis rue de la Loi 91. Elle souligne particulièrement le fait que la CRMS s'insurge contre ce projet « *dont les ambitions modifieront irrémédiablement des perspectives emblématiques de Bruxelles : arcades du Cinquantenaire, Quartier Royal, Quartier des Squares* ».

Quand on envisage l'intégration urbaine de la rue de la Loi on ne parle pas que de la rue de la loi mais d'une séquence urbaine d'échelle métropolitaine qui relie le cœur historique de la ville avec sa périphérie située même au-delà des frontières régionales. Cette séquence qui part de la rue des colonies, se poursuit par la rue de la Loi, traverse le parc du Cinquantenaire, se prolonge par l'avenue de Tervueren jusqu'au Musée de l'Afrique. Il ne s'agit donc pas d'esthétique urbaine mais d'une représentation collective qui dépasse

les frontières de la Région, d'un patrimoine d'ampleur qui s'appuie entre-autres sur des espaces verts d'exception (parc de la Ville, parc du Cinquantenaire, parc des étangs Mellaerts, forêt de soigne, parc de Tervueren) et sur les 3 plus grands pôles muséaux de l'État (pôle Quartier des Arts, Musées du Cinquantenaire, Musée de l'Afrique).

Il s'agit donc de s'attaquer à une histoire, sans doute controversée mais profondément ancrée, de tous les belges. A cet égard, la séquence des vues de la perspective du Cinquantenaire, depuis le square Montgomery, avec la tour « The One » dépassant des arcades, est particulièrement révélatrice de l'atteinte à la représentation collective. Sachant que la tour Realex serait plus haute, et que celles de la Commission européenne encore plus, on peut imaginer la consternation du public, voire son désespoir. Dans le contexte de défiance actuelle vis-à-vis entre autre de l'Europe est-il si judicieux de lui faire porter le chapeau d'une telle prévarication?

→ **La Coopération Europe se joint à la conclusion exprimée par la CRMS, dans son avis conforme, qui est « *fermement opposée au projet, dans son ensemble. Elle (la CRMS) estime que celui-ci ne participe en aucune façon à une plus-value pour le patrimoine en présence, ni à l'échelle de la ville, ni à celle de la zone de protection, ni à celle des interventions sur le bâti.* »**