

## **Travaux et espace public dans le quartier européen Pour une amélioration de la coordination des chantiers**

### **1) Particularité foncière du Quartier européen**

L'ancien Quartier Léopold est caractérisé plus que d'autre par le phénomène du délotissement qui consiste à réunir un nombre croissant de parcelles du tissu urbain précédent pour réaliser des projets immobiliers de taille toujours plus grande qui peuvent désormais s'étendre sur des îlots entiers, voire plusieurs îlots à la foi.

Par ailleurs, l'immeuble de bureau étant devenu un produit financier comme un autre, sa durée de vie tend à se limiter à un cycle de plus en plus court, actuellement 25 ans voire moins, sans parler d'un vide locatif important. Ces conditions induisent nécessairement des chantiers de plus en plus nombreux sur des parcelles de plus en plus importantes avec un impacte cumulé sur l'espace public et l'environnement urbain de plus en plus lourd et permanent. Un exemple récent : le chantier de la Gare Schuman mené en même temps que la construction du Conseil européen et la démolition reconstruction de l'ancien hôtel Europa.

### **2) Principes généraux**

Tant qu'une prise de conscience des pouvoirs publics bruxellois sur les dérives du marché de l'immobiliers dans le quartier européen de Bruxelles ne se fasse pas jour, Il faudra **au moins** mieux encadrer la prolifération et l'extension des chantiers pour atteindre l'objectifs régional qui consiste à **améliorer de manière durable le cadre de vie de tous** (les habitants, riverains et usagers).

Pour l'atteindre, 4 principes fondamentaux doivent s'appliquer :

- 1) **Maintenir un bon niveau de qualité pour l'espace public** en limitant les chantiers aux parcelles privées.
- 2) **Réduction importante des nuisances sur l'environnement urbain** (bruit, charroi, poussière, vibration ...) par leur meilleur encadrement
- 3) **Étendre la coordination sécurité de l'intérieur à l'extérieur** limitrophe des chantiers
- 4) **Assurer la coordination des chantiers simultanés**

La réglementation de sécurité à l'intérieur des chantiers a évolué depuis les années 2000 mais en regard de la situation foncière particulière du Quartier Léopold il est devenu indispensable de développer une coordination entre des chantiers récurrents et de taille sans cesse plus grande. Étant donné la complexité et l'importance des entreprises en jeu, cela ne pourrait se faire que par une coordination assurée à l'échelle du quartier.

Une **telle coordination a des effets bénéfiques** et elle est tout a fait possible. Elle a été expérimentée dans le quartier lors de la construction du Parlement Européen à travers la relation entre les promoteurs et l'Association du Quartier Léopold. D'autre part, nous avons apprécié l'attitude proactive développée sur le chantier BNP

Paribas Fortis à Montagne du Parc, par rapport à la gestion de l'information et aux contraintes environnementales.

### 3) Le cas du Parlement européen (1988 – 2010)

Cet énorme chantier a duré plus de 15 ans sur un territoire correspondant à 7 îlots et nécessitant les activités simultanées de plusieurs entreprises générales. Il s'agissait donc bien de coordonner plusieurs chantiers étendus sur plusieurs îlots et pour une période longue (presque une génération).

A l'occasion de la délivrance du certificat d'urbanisme du 'Centre international de congrès' (futur siège bruxellois du Parlement européen), l'Association du Quartier Léopold (AQL) a été su imposer un certain nombre de mesures d'encadrement de l'énorme chantier qui s'annonçait. Le 30 juin 1988, un protocole d'accord-cadre a été signé avec les Investisseurs de l'Espace Léopold (GI) représenté par la Société Espace Léopold (SEL) et la Région bruxelloise en devenir représentée par la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB). Cette convention fixait les objectifs et les moyens à mettre en œuvre afin d'éviter que la couronne d'îlots traditionnel située autour de l'Espace Léopold ne s'effondre sous le poids d'un chantier pharaonique.

L'article 3 était consacré à " *la prévention des accidents et nuisances*" :

*Le "GI" veillera à ce que la direction mise en place pour la gestion du projet "Espace Léopold" s'assure de l'insertion dans les appels d'offres et/ou contrats avec des tiers de clauses qui permettront de réaliser les objectifs communs définis au § 3 du préambule ci-avant et notamment :*

- *L'imposition aux contractants et à leurs sous-contractants de dispositions contractuelles visant à prévenir les nuisances liées aux travaux, le cas échéant les réduire et/ou y remédier.*
- *L'organisation d'une concertation entre les entrepreneurs et sous-traitants opérant sur le site du CU2 et le "groupe permanent d'études, d'actions et de coordination prévu à l'article 4 ci-après."*

Par ailleurs le deuxième paragraphe du 4<sup>ème</sup> article précisait :

- *Dans le cadre du "groupe permanent d'études, d'actions et de coordination" précité, le "GI" s'engage à informer l'"AQL" de l'évolution du projet, de la programmation des études et travaux et des mesures envisagées, concernant le trafic automobile, les voiries périphériques, les travaux aux câbles et canalisations d'impétrants, aux voiries et aux immeubles existants dans les limites du site de l'"Espace Léopold" ;*

Les modalités pratiques de mise en œuvre de l'article 3 de l'accord-cadre peuvent se résumer de la manière suivante :

- Chaque entrepreneur a souscrit aux clauses de l'accord-cadre notamment sur les aspects relatifs à l'organisation de chantier.
- En 1989 un accident lié à la rupture d'une canalisation de gaz, provoquée par un chantier adjacent mais non couvert par l'accord-cadre a coûté la vie de 2 riverains. Cet accident dramatique aurait très certainement pu être évité si le chantier avait

été inclus dans la coordination gérée par la SEL. Cela a montré la nécessité de renforcer les mesures de sécurisation des travaux.

- Conscientisée des nuisances de chantier, dans le cadre de la construction d'une cabine haute tension et pour la première fois en Belgique, TRACTEBEL a réalisé en 1992 pour la rue Wiertz un cadastre des impétrants afin de mieux coordonner les interventions des différents concessionnaires.
- A ce moment, un poste de secrétaire de l'accord-cadre a été également créé pour assurer l'interface entre la SEL et l'AQL et assurer un suivi plus approfondi, notamment en ce qui concerne la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur du chantier.
- Les réunions de coordination se tenaient toutes les 2 semaines à l'initiative du consortium des entreprises, chacune déléguant une personne à cet effet. Un représentant de la police (service trafic) était présent également. Les riverains étaient représentés par le secrétaire de l'accord-cadre qui relayait leur avis ou préoccupations quand ils n'étaient pas en mesure d'y participer.

La maîtrise journalière de la coordination de la sécurité a été attribuée à un contremaître du chantier. Il était la personne de référence jour et nuit en cas de problème.

- Afin de bien marquer les limites du chantier, l'AQL a obtenu de la SEL, en 1992, que soit réalisée une palissade qui faisait le tour du chantier. La décoration, symbolique, avait été élaborée par des artistes. Cette palissade a constitué un élément qui ordonnait l'espace, assurait la sécurité des abords, et limitait les points d'entrée et de sortie du chantier, et par là-même donnait une image plus positive des chantiers.

Le coordinateur des chantiers avait pour tâches

- de garantir la sécurité des riverains et des visiteurs du quartier
- vérifier l'impact du chantier sur l'espace public en ayant connaissance du cadastre et de l'état des conduites souterraines, du niveau de la nappe phréatique, de l'état du revêtement routier etc...
- de limiter les nuisances cumulées : bruit, horaires etc ;
- de garantir l'accessibilité pour les riverains et usagers
- de veiller à la fluidité de la mobilité de tous les usagers, en priorité celle des piétons, des cyclistes et du transport public en contrôlant les mesures prises par les entreprises ;
- organiser l'interface de communication entre les différents intervenants : chantiers, usagers, transport public, entreprises, ... de manière à répondre à leurs questions ou plaintes dans un délai raisonnable ; le coordinateur des chantiers est l'interlocuteur de toutes les personnes concernées
- veiller à ce que la voirie reste en bon état

#### **4) Le cas du chantier BNP Paribas Fortis à la Montagne du Parc**

Ce chantier est situé à la Montagne du Parc en plein centre-ville. Il est en cours et les travaux se termineront probablement vers 2020. L'image désavantageuse du secteur

bancaire suite à la crise financière de 2008, la proximité du chantier avec le palais des Beaux-Arts et la présence du métro qui traverse les infrastructures du bâtiment ont incité le Maître de l'Ouvrage à répondre strictement aux normes BREEAM (Building Research Establishment's Environmental Assessment Method) ainsi qu'à réduire au mieux et le plus en amont possible l'impact du chantier sur son environnement urbain. Pour ce faire, il s'est appuyé sur l'expérience d'un chantier réalisé au Luxembourg à partir des normes allemandes et sur une analyse de la littérature existante.

Concernant ce chantier, on peut observer que :

- Le respect de critères environnementaux ambitieux (en matière de bruit, vibrations, mobilité liée au chantier) ont été exigés dans la sélection du bureau d'architecture choisi sur base d'un concours encadré par le Maître Architecte de la Région.
- Le cahier des charges organisant le chantier (démontages intérieurs, désamiantage, démolition) a été établi dès l'introduction du certificat d'urbanisme, accompagné d'une étude d'incidences qui a influencé les modalités du permis de démolition.
- Le revêtement de sol, la structure métallique, les éléments en bois, l'unité de production d'énergie ont été recyclés et ont permis entre autre l'aménagement d'un centre culturel à Namur et d'une bibliothèque à Wavre.
- Un bureau d'étude a été chargé de la prévention des incidences environnementales à l'intérieur et à l'extérieur du chantier (vérification des contraintes, élaboration de protocole d'encadrement, évaluation du bruit et des vibrations, de la stabilité du sol et de la qualité de l'air par l'installation de capteurs, définition de pénalités en cas de dépassement).
- La mise en œuvre d'un système d'information intégrant des éléments physiques (clôture de chantier avec panneaux d'information, flyer ...) et informatiques (newsletter, compte twitter, évaluation accessible en temps réel par la toile).
- La proximité du Palais des Beaux-Arts et la nécessité de préserver la qualité acoustique du concours Reine Elisabeth qui s'y déroule ont été des éléments moteurs pour réfléchir de manière particulièrement approfondie la réduction de l'impact environnemental du chantier qui constitue de ce fait une expérience remarquable de gestion.

Il est assez remarquable de constater que la réflexion de l'impact du chantier sur son environnement urbain a aussi infléchi le projet, notamment concernant le rez-de-chaussée de l'immeuble à construire qui a été conçu en vue de s'accorder à son environnement urbain (le niveau des commerces a été mis à même niveau que la pente des trottoirs, intégration d'un ascenseur permettant de relier le niveau de la rue Montagne de la Cour à celui du parc, intégration d'activités de BOZAR

## **5) Code de bonne pratique des chantiers dans le Quartier Léopold**

Pour éviter la reproduction de dégradations indiscutables de l'espace public, par exemple dans le cadre de la récente construction de la tour 'The One' au droit de la station Maelbeek, les principes mis en œuvres pour les deux chantiers exemplaires cités précédemment doivent pouvoir se traduire dans un Code de bonnes pratiques valable pour le territoire régional dans son ensemble. Signé par les différents maîtres d'ouvrage il appartiendra au Coordinateur des chantiers d'en contrôler l'application et le respect. Le contrôle et l'éventuelle sanction des infractions au Code seront encadrés et se traduiront par des sanctions financières ou d'arrêt de chantiers suffisamment dissuasives pour que les entrepreneurs se sentent tenus à préserver l'environnement urbain de leurs chantiers.

En plus de la législation existante, ce code devrait contenir les mesures suivantes :

- La diffusion de l'information sur les chantiers, accessible à tous, y compris par voie électronique
- La gestion de la sécurité aux abords extérieurs des chantiers
- Les moyens mis en œuvre pour assurer la mobilité et l'accessibilité aux alentours du chantier et leur signalisation (aussi bien le parking pour le personnel que la coordination des intervenants, la livraison, évacuation des déchets)
- Établissement d'un plan de mobilité accompagné d'une signalisation suffisamment précise en amont du chantier. Ce plan de mobilité se fera en concertation avec les habitants, les usagers du quartier et les transports en commun.

Puisque les promoteurs ou maîtres d'œuvre publics (Infrabel, Beliris, Bruxelles Mobilité...) se mêlent souvent aux chantiers privés menés simultanément, la coordination des chantiers doit être gérée par une autorité régionale. Dans le quartier européen, cette mission pourrait être l'une des tâches du Commissaire à l'Europe.

## **6) Bilan carbone des opérations de démolition/reconstruction**

Nos sociétés sont désormais confrontés à la crise climatique et doivent réduire leurs incidences négatives sur l'environnement terrestre. Le secteur de la construction en général et les chantiers en milieu urbain dense en particulier sont producteurs de manière importante de gaz à effet de serre. Afin d'obtenir un meilleur bilan carbone du secteur, il s'agit avant tout de privilégier la rénovation du bâti existant et d'autoriser la construction de nouveaux immeubles que dans le cas où le bâti existant ne peut répondre à la demande sociale.

Face à la crise environnementale, la relance de la densification par des opérations de démolition/reconstruction d'un autre âge n'est plus admissible d'autant que cela engage le Quartier Léopold dans 40 années de chantier supplémentaires pour un coût environnemental insoutenable et un cadre de vie dégradé en permanence.