

VILLE DE BRUXELLES
Urbanisme – Plans et autorisations
Monsieur G. MICHIELS
Centre Administratif
Boulevard Anspach, 6
B - 1000 BRUXELLES

V/Réf : 21P/10
N/Réf. : AVL/KD/BXL-2.655/s.512
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Rue Picard, 3 / avenue du Port, 86.
Démolition de la Halle de Transit courbe jouxtant les « sheds », construction d'un immeuble de bureaux et d'un parking souterrain : **projet amendé.**
Permis d'urbanisme (Dossier traité par : V. Mosquera)

En réponse à votre lettre du 29 novembre 2011 sous référence, réceptionnée le 12 décembre, nous avons l'honneur de vous communiquer l'avis émis par notre Assemblée en sa séance du 14 décembre 2011, concernant l'objet susmentionné.

Suite à l'étude d'incidences qui s'est clôturée en mai 2011, le projet sur lequel la CRMS a été interrogée en 2010, a été revu et amendé.

La CRMS estime que l'avis qu'elle a formulé en sa séance du 21 avril 2010 sur le projet initial reste d'actualité pour ce qui concerne les grandes lignes du projet qui a peu évolué.

En effet, la Commission constate que cette nouvelle version ne diffère du projet précédent que du point de vue des parkings et de l'entrée du site avenue du Port. L'implantation et le bâtiment projeté n'ont pas été modifiés. La démolition de la halle de transit reste toujours d'actualité.

La CRMS s'était déjà prononcée défavorablement sur ces points.

La vaste esplanade minérale est toujours prévue. L'interface entre le nouvel immeuble et l'entrepôt A a toutefois été revu et se présenterait sous forme d'une bande de gazon plantée d'arbres. Les remarques de la Commission ont trait à la connexion du nouveau parc régional sur la ville, à la dimension environnementale et au parti architectural du projet. Dans le présent avis, la CRMS apporte aussi des précisions sur d'autres aspects qui ont été modifiés par rapport au projet initial.

Le projet porte sur :

- la construction du futur siège de Bruxelles-Environnement (immeuble isolé de 8 niveaux de bureaux hors-sol et 1 niveau en sous-sol) ;
- la construction d'un parking enterré de 298 places (au lieu de 246 précédemment) ;
- l'adaptation du parking temporaire hors sol existant (727 places après travaux au lieu de 459 précédemment) ;
- la modification de l'accès du site depuis l'avenue du Port ;
- la démolition de la Halle de Transit.

Le présent dossier comprend aussi une note expliquant les modifications apportées au projet suite à l'étude d'incidence. La CRMS n'a cependant pas eu connaissance de l'étude d'incidence ni des conclusions qui en résultent. Pour cet aspect, son avis se fonde donc sur le volet 4 de la note explicative, détaillant les réponses aux recommandations formulées dans l'étude d'incidences.

Avis de la CRMS

Le **futur siège** de Bruxelles Environnement se présente sous forme d'un volume carrossé en acier, de forme très caractéristique (une sorte de carapace) et d'expression sensationnelle (la carapace serait rayée de bandes noires verticales et de verre), isolé au milieu d'une mer de parkings. Il compte 7 niveaux au point haut, soit une hauteur supérieure à celle de l'Entrepôt royal. La façade principale (entrée), invisible de l'avenue du Port, est orientée vers les entrepôts monumentaux dont elle constituerait un fond de perspective. Elle serait exclusivement recouverte de verre (« neutre ») et de cellules photovoltaïques (noires). Les façades latérales seraient revêtues de bandes verticales alternant le verre avec des panneaux sandwich en tôles d'acier noires, isolées avec de la laine de roche. On ne comprend pas pourquoi ces bandes noires sont représentées en blanc sur les élévations.

I. L'implantation du futur bâtiment et la dimension patrimoniale

L'implantation du futur bâtiment, qui est identique à celle du projet initial et qui oblige toujours la démolition de la halle de Transit, pose de sérieux problèmes tant du point de vue paysager que de l'intelligibilité globale du site. La scénographie monumentale des lieux semble la grande absente de cette réflexion.

a. La démolition de la Halle de Transit : une perte de sens pour le site

La CRMS rappelle qu'elle ne peut en aucun cas approuver la démolition de la halle de Transit. A plusieurs reprises déjà, elle a détaillé l'intérêt essentiel des deux halles courbes pour la signification globale du site. Ces quais couverts sont les seuls vestiges subsistants du gigantesque faisceau de rails qui reliait les grands entrepôts implantés parallèlement au canal au réseau des chemins de fer belges. Il s'agit donc d'un élément STRUCTUREL déterminant, qui donne sens aux entrepôts, à la gare maritime, à la gare dite « la Chapelle » et à d'autres monuments *d'un site épinglé dans le PRD de 1995 comme « Patrimoine immobilier exceptionnel », exactement au même titre que la Grand-Place ou la Cathédrale Saints-Michel-et-Gudule.*

La CRMS a toujours défendu le principe du maintien des volumes courbes dans le futur parc, chaque volume pouvant matérialiser une transition d'ambiances différentes dans un nouvel aménagement paysager.

C'est aussi le parti défini par le paysagiste français Michel Desvigne, auteur de l'« étude urbanistique et paysagère concernant le développement des sites d'espaces publics dans la zone Tour & Taxis », et qui encourage, dans sa note de synthèse, la prise en compte des composants, naturels comme artificiels, du paysage existant : les architectures ferroviaires (halles, cabines et ateliers) doivent être conservées et réutilisées dans les programmes liés au parc (cfr. p. 9/21 de la note de synthèse).

La CRMS maintient donc sa demande de conserver et valoriser la halle de Transit comme partie intégrante du site, quitte à y apporter des transformations augmentant la flexibilité de cette structure.

b. Un bâtiment « nomade »

L'emplacement retenu dans la demande de PU a déjà été modifié à quatre reprises sur le site : après deux premières implantations à proximité de la clôture — à gauche de l'entrée actuelle sur l'avenue du Port (à éviter car trop près du B), puis à droite de l'entrée — un troisième emplacement a été piqueté sur le site en accord avec l'IBGE. ***Ce piquetage est censé renseigner l'implantation qui figure sur la demande de permis. Or, après vérification sur place, il n'en est rien. Signalons, en tout cas, que l'emplacement désigné par le piquetage n'oblige pas de démolir la Halle de Transit.*** Le bâtiment changera peut-être encore de place, au gré des opportunités immobilières à venir. La CRMS ne peut donc admettre que cette implantation motive la destruction de la halle.

Par ailleurs, elle souligne que cette implantation bouche la longue perspective de l'axe existant entre les grands entrepôts A et B, ce qui handicaperait la dynamique de ce futur quartier.

Si l'implantation du futur bâtiment reste identique, le projet amendé prévoit une nouvelle interface entre le nouveau bâtiment et les espaces publics sur les façades latérales « afin de favoriser les

échanges entre les activités intérieures et extérieures ». Cette interface se présenterait sous forme d'une bande de gazon, plantée d'arbres. ***La CRMS estime que cette proposition est fort maigre et qu'elle mériterait d'être davantage intégrée dans l'aménagement paysager global du site par un renforcement de la présence du parc et de sa lisibilité sur l'avenue du Port.***

II. La scénographie urbaine et la connexion du nouveau parc régional sur la ville

a. La percée visuelle et l'aménagement du grand parc

L'aménagement d'un grand parc régional est un élément du maillage vert de la Région rappelé à juste titre par Bruxelles Environnement. L'ouverture de ce parc vers l'avenue du Port revêt une dimension importante dans tous les documents planologiques qui se sont succédé : schéma directeur et protocole d'accord Région/Ville/promoteur.

Or, la demande de PU montre que seul un passage étroit à l'échelle du site serait maintenu entre le futur siège de Bruxelles Environnement, le parc et l'avenue du Port. Le « grand parc régional » sera donc peu perceptible depuis les berges du canal et l'avenue. ***Le maillage vert entre le parc, les arbres d'alignement de l'avenue du Port et le système des boulevards sera très faible. La CRMS estime que ce parti constitue une erreur urbanistique.***

b. L'articulation du parc sur la ville

Le projet amendé prévoit l'élargissement de l'ouverture existante dans le mur de clôture de l'avenue du Port, en face du pont des Armateurs. Il s'agit visiblement d'un dispositif destiné à favoriser encore davantage l'accès des voitures.

La CRMS estime que ces aménagements, sommaires et peu documentés, doivent être intégrés dans l'étude globale des accès et du plan d'aménagement du site. A ce stade du projet, il n'y a pas lieu de modifier le mur de clôture qui longe l'avenue du Port.

III. La dimension environnementale

a. Les parkings

La CRMS constate que le projet amendé augmente considérablement le nombre de parkings (300 emplacements de parking supplémentaires hors sol et 50 souterrains, soit 1025 au lieu des 705 demandés précédemment).

Elle décourage cette augmentation dont la motivation est peu explicite.

Le parking souterrain correspond à l'aménagement de l'**esplanade** de l'entrepôt B : la construction d'un parking souterrain rend donc la superficie totalement imperméable. Ceci est regrettable, en particulier pour une superficie de cette dimension et contre indiqué par le « Plan pluie » étudié par Bruxelles Environnement (la lutte contre l'imperméabilisation des sols).

Le parking souterrain se double d'un parking hors sol qui occupe finalement toute la superficie disponible jusqu'à l'avenue du Port. Il n'est pas clair si ce dispositif est « provisoire » en l'attente de devenir un espace public ou l'attente d'accueillir un bâtiment supplémentaire.

b. L'empreinte écologique

Le volet concernant le « Domaine énergie » (cfr. A2 – recommandations importantes) détaille les différentes mesures techniques prises en la matière. Sur base des informations dont elle dispose, la CRMS constate qu'aucune réponse n'est apportée aux questions posées dans son avis de 2010. Celles-ci portaient essentiellement sur les conséquences sur l'environnement de la démolition de la Halle de Transit et de la construction d'un nouveau bâtiment revêtu d'acier noir. Quel est le bilan carbone de cette double opération (en dehors de la perte de la halle, irremplaçable, sur le plan patrimonial) et quelle est son évaluation globale en terme de cycle de vie (Life Cycle Analysis) ?

Enfin, la CRMS s'interrogeait également sur la pertinence et l'utilisation de l'acier (un des matériaux les plus coûteux à fabriquer en terme d'émission de gaz à effet de serre) et sur la couleur noire (celle qui absorbe le plus le rayonnement solaire avec les effets que l'on connaît sur la surchauffe estivale).

IV. Le parti architectural

Le parti architectural du projet amendé n' pas changé. Le bâtiment se présente comme un objet médiatique déposé sur le site, sans commentaire ni clin d'œil par rapport à la vocation première ou aux caractéristiques actuelles de celui-ci. Notons que le bâtiment ne présente pas de « toiture verte » comme recommandé par Bruxelles Environnement pour les parcelles urbaines imperméabilisées (comme c'est précisément le cas ici).

Sa coupe atypique en carapace n'a pas non plus été mise à profit pour qualifier un usage exceptionnel des espaces intérieurs.

Ces volumes arrondis qui en découlent n'abritent pas des locaux exceptionnels (salles de réunion, bureaux de direction, cafétéria, etc.) qui auraient pu jouir d'une vue exceptionnelle au 7^e niveau. On y a relégué des locaux techniques.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

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