

S.P.R.B. – B.D.U.
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Fr. GUILLAN Y SUAREZ
Fonctionnaire délégué
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / boîte 1

B - 1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/pfd/554576

N/réf. : AVL/KD/BXL-2.1533/s.569

Annexes : 1 dossier + 1 vue prise depuis le CCN

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Quai de Willebroeck, 22.
Démolition d'un immeuble de bureaux, construction de deux immeubles de logements,
réaménagement du garage souterrain.
Demande de permis d'urbanisme (Dossier traité par Mme B. Annegarn – D.U.).

En réponse à votre courrier du 13 avril 2015 sous référence, réceptionné le 13 avril dernier, nous vous communiquons ***l'avis défavorable*** émis par notre Assemblée en sa séance du 22 avril 2015 concernant l'objet susmentionné.

Le projet occupe un emplacement stratégique tant dans la gestion des axes structurants que de la scénographie urbaine et la connexion de deux quartiers en plein développement : le Quartier Nord et le futur quartier de Tour & Taxis.

Cette dimension urbanistique essentielle n'étant pas prise en compte par le projet, la CRMS rend un avis défavorable sur la présente demande de permis.

La demande

Les deux immeubles sur lesquels porte la demande de permis font partie d'un ensemble futur de quatre, articulé sous forme de « Viertel », entre le Quai des Péniches le long du canal et le Quai de Willebroeck (ancien canal) devenu autoroute urbaine — avant d'être (peut-être) transformé en boulevard urbain dans le cadre du « Plan Canal » de Chemetoff (vulgarisé mi 2014).

La CRMS est interrogée parce que le site des 4 immeubles est à la fois mitoyen et situé dans le périmètre de protection de la Ferme des Boues, édifice classé de l'architecte Fernand Symons.

Au nord, le terrain est bordé par les abords de la future passerelle Picard Bolivar sur laquelle la CRMS a émis plusieurs recommandations de type urbanistique (voir PV de sa séance du 14-11-2012).

Au sud, le PPAS 70-20 « Willebroeck » (MB 25/03/2009), dans lequel le site constitue les zones G1 et G2, prévoit une rue en limite du périmètre, qui longerait la Ferme des Boues (zones H1 et H2 du PPAS).

Le dossier ignore la vision Chemetoff — connue bien avant la finalisation des plans — et ne fait qu'évoquer cette nouvelle rue qui serait constituée, au sud par le grand mur mitoyen aveugle de la

Ferme des Boues (!) et, au nord, par les deux autres immeubles du groupe de 4 (objets d'une demande à venir). Il ne fait que mentionner la future passerelle, alors que ce projet a dû évoluer.

Il eut été pour le moins souhaitable que cet environnement proche très particulier soit repris dans le plan d'implantation de la présente demande qui se présente davantage comme un lotissement que comme une intervention urbaine contextualisée :

- précision sur l'aménagement de la nouvelle rue et articulations avec les blocs C et D à construire ultérieurement, avec explications sur les gabarits et l'interface prévue par rapport au mitoyen de la Ferme des Boues classée. La note explicative laisse supposer des gabarits identiques (R+8) ;
- prise en compte des aménagements prévus / prévisibles aux abords de la future passerelle Picard - Bolivar. A moins de considérer (voir la note explicative 7^e feuille) que le pignon nord, aveugle façon « place Jourdan 1970 », soit en réalité un mitoyen en attente.

En l'état, le projet se présente davantage comme un lotissement que comme une intervention urbaine contextualisée.

Le contexte urbanistique du projet : une vision étriquée

Le PPAS 70-20a Willebroek comporte des « mesures d'accompagnement » dont copie figure au dossier. Il est fait état, page 5, point B.4, de ***considérations relatives à la fin de la perspective du boulevard S. Bolivar***, dont on eut souhaité que les architectes eussent tenu compte dès le concours organisé en 2013 par le demandeur et dont leur projet était lauréat.

L'examen du PPAS montre toutefois le risque d'une vision étriquée de l'aménagement prévu en fond de perspective du monumental boulevard Bolivar (zone F du PPAS). L'avis de la CRMS de 2012 relatif à la « passerelle Picard » développait précisément ce point (page 5 du PV). La Commission insistait particulièrement sur cette articulation d'axes structurants d'échelle métropolitaine, qui pourrait éventuellement remettre en cause le parti d'aménagement de ce lieu.

La véritable dimension urbaine de l'aménagement à prévoir en fin de perspective du boulevard Bolivar (et, par conséquent, de la « passerelle Picard ») consisterait à créer une liaison forte et structurante entre T&T et le Quartier Nord, ainsi qu'entre ceux-ci et les espaces publics structurants de la ville (y compris ceux du centre historique), ce qui permettrait d'augmenter la centralité de ces quartiers en plein développement et de leur garantir une mixité et une densité susceptibles d'influer favorablement sur la capitale.

Dans une telle logique, l'ouverture visuelle à hauteur du quai de Willebroeck devrait être

- du côté Bolivar / Quartier Nord : au moins égale à la largeur du boulevard, soit minimum 60m (au lieu de la largeur prévue de 15m !);
- du côté Picard / T&T : égale à la largeur de la rue Picard augmentée du recul de l'Entrepôt Royal par rapport à l'alignement Picard, soit au moins 90m (or la largeur prévue serait également de 15m !);
- l'ouverture devrait rester visuellement perméable pour des vues obliques par rapport au cheminement principal (perpendiculaire au canal).

Une telle ouverture permettrait l'accueil d'un pont confortable et majestueux, d'une largeur supérieure à 15m, de manière à jouer un rôle dans la scénographie urbaine et la magnifique perspective vers T&T (au lieu d'une passerelle étriquée et asymétrique, dont l'essentiel de l'espace est occupé par un site propre réservé aux transports publics).

Cela implique évidemment que le projet de nouveau pont aille de pair avec un réaménagement total de l'axe Bolivar - Picard, ainsi qu'avec un traitement particulier de ses abords – en particulier, les zones F, E et G du PPAS.

On comprend que, pour jouer ce rôle crucial, la passerelle Picard devrait se transformer en pont Bolivar et jouir d'une réelle attractivité en faisant partie intrinsèque de la scénographie urbaine monumentale préexistante et en y apportant une plus-value. Elle devrait donc s'inscrire naturellement (de manière robuste et évidente) dans le paysage, c'est-à-dire aussi de façon intelligible et à une échelle correcte.

Face au manque de prise en compte des considérations urbanistiques attachées à ce lieu stratégique, la pauvreté architecturale du projet apparaît presque mineure : immeubles au cm, sans relation au contexte (canal, bâtiment classé, boulevard urbain), pas de traitement particulier des parties hautes pour gérer les R+8 par rapport aux édifices riverains (en particulier à la Ferme des Boues), traitement des abords déficient, etc.

Conclusion

Il existe une hiérarchie logique dans la manière de penser la ville et ses axes métropolitains : les enjeux globaux doivent nécessairement primer sur les enjeux locaux et ceux-ci doivent donc être subordonnés aux premiers.

La démarche mise en œuvre ici n'est pas celle-là et l'insertion du projet dans la scénographie urbaine n'a pas été prise en compte.

Le bon sens aurait voulu, au minimum, que le projet démarre par la construction des deux autres blocs (C et D), le long de la nouvelle rue. Il aurait fallu étudier l'aménagement de celle-ci (en particulier la gestion du mur aveugle de la Ferme des Boues) et les interfaces des nouveaux immeubles avec ce nouvel espace public, de manière à donner le temps de développer un projet crédible du point de vue urbanistique sur la zone F (y compris ses raccords avec les zones G1 / G2 et E1 / E2 vers la rue de la Dyle).

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : - B.D.U. – D.M.S. : Mme S. Valcke ;
- B.D.U. – D.U. : Mme B. Annegarn ;
- Monsieur G. Coomans de Brachène (par mail) ;
- Monsieur Th. Van Ro (par mail).



Le boulevard Bolivar vu depuis le toit du CCN. A l'avant-plan la largeur d'origine (60m) ; les immeubles GDF-Suez mordent sur l'alignement initial, au-delà le bâti préexistant. Monumentalité ambiguë qui aboutirait à une petite rue de 15m débouchant sur une « passerelle », alors que cet axe continue à figurer dans toutes les cartes relatives au maillage vert régional. L'immeuble de la poste qui serait démoli au profit de deux immeubles barres de logement est visible dans le fond, à gauche de la percée. Le projet occupe donc un emplacement stratégique au niveau métropolitain. Malheureusement, il ne prend pas cette dimension urbanistique en compte.