

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE

Monsieur Fr. TIMMERMANS

Fonctionnaire délégué

B.D.U. – Direction de l’Urbanisme

C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1

B - 1035 BRUXELLES

V/réf. : 07/pfd/592814
N/réf. : AVL/KD/FRT-2.15/s.589
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : FOREST. Avenue van Volxem, 366A à 386.
Site des anciennes brasseries Wielemans-Ceuppens.
Réalisation d’un complexe de logements, de commerces et de bureaux avec parking
souterrain. Demande de permis d’Urbanisme – Avis de la CRMS.
(Dossier traité par M. M. Briard – D.U.)

En réponse à votre lettre du 01/06/2016, sous référence, reçue le 01/06/2016, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée en sa séance du 22/06/2016.

La CRMS a émis d’importantes remarques et recommandations sur les aspects urbanistiques du projet et sur la procédure de permis adoptée, qui sont explicitées et motivées dans l’avis détaillé ci-dessous.

Synthèse de l’avis de la CRMS :

En raison du caractère atypique de cet ancien terrain industriel (en bordure du domaine ferroviaire) et du parti urbanistique adopté (urbanisation en ordre ouvert), la Commission demande de poursuivre l’étude de l’implantation et des gabarit des immeubles projetés en se fondant sur une évaluation urbanistique globale de différents aspects influant directement sur la qualité des espaces urbains et des logements :

- la gestion des vents;
- les aspects acoustiques (implantation entre zone ferroviaire et axe structurant);
- la question de l’ensoleillement et des ombres portées;
- la gestion des eaux et les problèmes d’affleurement de la nappe phréatique qui handicapent le site depuis toujours.

Cette évaluation devrait permettre l’évolution du projet compte tenu d’un triple objectif, à gérer de manière concertée dans le cadre d’une demande de permis unique :

- dégager des vues profondes depuis l’espace public vers le talus et l’espace ferroviaire qui constituent le véritable « horizon » du projet afin de l’inscrire dans un grand paysage ;
- intégrer la réflexion sur la reconversion et la remise en valeur de l’édifice classé au cœur même du projet puisqu’il en constitue naturellement le point focal :
 - lui concevoir un contexte permettant sa valorisation du point de vue de l’échelle des interventions et de leur impact ;
 - lui prévoir une destination « publique » et une bonne interface avec l’avenue ;
- réétudier l’emprise des parkings de manière à préserver des entités conséquentes et continues de pleine terre, et concevoir une réelle valorisation paysagère de l’ensemble.

LE CONTEXTE DE LA DEMANDE

Le site concerné par la demande (Zir n°7 – Van Volxem) était jadis occupé par les anciennes brasseries Wielemans-Ceuppens dont plusieurs édifices proches situés avenue Van Volxem ont été protégés et remis en valeur ces dernières années :

- le bâtiment de l'architecte Adrien Blomme (le Wiels),
- l'ancienne salle de brassage,
- la salle des Machines (Brass).

Le même arrêté du Gouvernement (AG du 20.07.1993) classe aussi certaines parties (façades à rue et latérales, toiture, salle de réception du rez-de-chaussée — y compris le mobilier immeuble par destination) de l'ancien immeuble de bureau de la brasserie, sis 366-368 avenue Van Volxem, baptisé Le Métropole dans la demande de PU.

Ce bâtiment se trouve au milieu de l'alignement du terrain faisant l'objet de la présente demande de permis et, par conséquent, au centre du nouvel aménagement proposé.

Cet immeuble a été construit en 1893, lorsque la brasserie Wielemens-Ceuppens était à son apogée, pour accueillir les bureaux et la direction de l'entreprise. Il récupérait et remettait en valeur des éléments de la monumentale façade néoclassique de l'ancien siège de la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite (construite en 1872-1876 par l'architecte Trappeniers) située place des Augustins (future place de Brouckère), rachetée par les brasseurs en 1892 en vue de construire l'hôtel Métropole et démontée pour être récupérée en raison de son intérêt architectural. ***L'ancien immeuble de bureau de la brasserie se présente donc non seulement comme un bâtiment significatif des ambitions de l'industrie bruxelloise au tournant du XXe siècle mais aussi comme un des premiers édifices à avoir « recyclé » une façade exceptionnelle*** — sur l'exemple du Temple des Augustins jadis situé place de Brouckère, en face du Métropole, démonté à la même époque et remonté dans l'axe de la rue du Bailli à Ixelles. ***Cet immeuble témoigne en cela de l'intérêt d'une famille d'industriels bruxellois pour le patrimoine urbain*** : en dehors de la brasserie, elle a en effet laissé dans la capitale plusieurs autres immeubles aujourd'hui classés : hôtel Métropole (place de Brouckère), le cinéma Métropole (rue Neuve), la taverne Aux Armes des Brasseurs (boulevard Anspach) et hôtel Wielemans (rue Defacqz).

En dépit de son intérêt et de son état préoccupant, cet édifice remarquable, situé à front de l'avenue Van Volxem et au milieu du site faisant l'objet du présent dossier, a été extrait de la présente demande de permis d'urbanisme afin que celle-ci ne soit pas traitée selon la procédure du « permis unique » appliquée lorsqu'un bien comprend un élément classé. Or, par son expression néoclassique très appuyée, l'ancien immeuble de la direction constituera de facto le point focal de tout projet d'aménagement de ce site. Comme l'explique la notice explicative de la demande, il a d'ailleurs conditionné la réflexion des auteurs à propos des caractéristiques urbanistiques et architecturales des nouveaux bâtiments à construire de part et d'autre, à l'alignement de l'avenue (voir notice, p. 61). ***Par conséquent, cette manière d'éviter la procédure du permis unique à propos d'un terrain enveloppant complètement le bâtiment protégé est particulièrement non justifiée et non pertinente.*** Comme le nombre d'emplacements de parking limité sous le seuil nécessitant une étude d'incidence, elle apparaît comme une manière de faciliter une opération immobilière privée extrêmement rentable, sans prise en compte globale de la complexité du contexte et sans contrepartie pour le patrimoine protégé qui en occupe pourtant l'emplacement le plus en vue. Aucune mesure de conservation ni de remise en valeur n'est donc envisagée pour l'ancien immeuble de la Direction des brasseries Wielemans laissé à l'abandon depuis plus de 20 ans alors qu'il apparaît comme l'unique témoin de l'ancienne fonction industrielle du site. Lors de la dernière visite que la CRMS y avait effectuée en 2008, dans le cadre d'un projet de réaffectation peu judicieux, le bâtiment était dans un état de délabrement avancé et les toiles marouflées qui ornaient la salle de réception étaient pratiquement perdues. La Commission avait donc demandé de remédier à cet état de manière urgente (voir avis rendu en séance du 23 janvier 2008, réf. AVL/KD/FRT-2.15/s.427) – ce qui n'a pas été suivi d'effets.

Il est à noter que, à cette époque, c'est sous forme d'une demande de permis unique que le réaménagement de l'entièreté du site avait été traité, conformément au prescrit du CoBAT. Or, la principale différence existant entre ces deux projets est la plus-value beaucoup plus importante qui résulterait de la nouvelle demande (aujourd'hui : 11 immeubles neufs de 7 à 9 niveaux, totalisant 229 logements, 178 emplacements de parking, des commerces, des bureaux, et un équipement. En 2008 : 6 petits immeubles de bureaux et un horéca dans l'immeuble de la direction). ***Par conséquent et en toute logique, la CRMS demande que la présente demande soit traitée selon la même procédure que celle adoptée alors.*** Elle demande aussi une nouvelle visite de ce bâtiment en compagnie des auteurs de projet et de la DMS en vue de lister les travaux de conservation à y entreprendre de manière prioritaire.

LE PROJET

Le site occupe un vaste emplacement situé sur la rive concave (donc la plus visible) de l'avenue Van Volxem, entre celle-ci et la ligne de chemin de fer, en face d'un front bâti continu composé principalement de maisons de rapport du début du XXe siècle. Le projet nécessite la démolition d'un immeuble supplémentaire, situé à la limite droite de l'alignement sur l'avenue Van Volxem. Le terrain est situé en ZICHEE et en bordure d'un espace structurant, à proximité du Wiels qui se situe à la rencontre de deux voies importantes : l'avenue Van Volxem (30 m de large) et la Grande Ceinture (représentée ici par l'avenue Wielemans-Ceuppens et l'avenue du Pont de Luttre ; 30 m de large) où une ligne de tram serait envisagée à terme (carte 3, projet de PRDD 2013). Par conséquent, le projet justifierait que le terminus du tram 3 actuellement (prévu par la STIB sous le parc de Forest) soit reporté à l'avenue du Pont de Luttre (avant sa prolongation vers l'ouest du canal) afin de desservir correctement les activités culturelles développées aux abords du Wiels ainsi que le nouvel ensemble prévu.

Un schéma directeur a été élaboré, qui sert de base à l'intervention de différents bureaux d'architectes sur le site. Il tient compte de la nécessité de reconstruire à l'alignement – ce qui est positif – et de l'échelle des différents immeubles de l'ancienne brasserie Wielemans qui ponctuent encore ce front de l'avenue. Ainsi, le bâti prévu à l'alignement ne dépasserait pas la hauteur de l'ancienne salle de brassage et le raccord avec les bâtiments existants se ferait par des constructions plus basses (bâtiment D et bâtiment IK dont le gabarit correspond à celui de l'immeuble à démolir en bordure du site) tandis que les 6 immeubles prévus en second rang, le long du chemin de fer, auraient le gabarit du Wiels (9 niveaux) et seraient conçus sous forme de « tourettes ». Un espace libre est prévu de part et d'autre de l'ancien immeuble de la direction (Le Métropole, extrait du projet). Les espaces compris entre celui-ci et les bâtiments E à gauche et IK à droite seraient traités à l'aide de grilles en recul, de même que l'espace compris entre les bâtiments D et E. Les aménagements prévus à front de l'avenue sont peu précis, de même que le traitement des abords des immeubles qui est plus que schématique et se limite essentiellement à un aménagement sur dalle puisque le parking souterrain couvre quasiment tout le site. Le schéma directeur détermine également les règles de concordance architecturales des différents immeubles (pages 18/75 de la note explicative), autorisant une certaine cohérence entre les interventions des différents bureaux d'études à front de l'avenue et plus de liberté pour les « tourettes ».

Pour mémoire, une ancienne partie du site de la brasserie, située au-delà du chemin de fer, serait occupée par un équipement de proximité : « Diversity », qui constitue le phare du contrat de quartier « Primeurs / Pont de Luttre » et se trouve séparé de l'immeuble classé par un tunnel de raccordement ferroviaire désaffecté.

AVIS DE LA CRMS SUR LA DEMANDE DE PERMIS

La CRMS émet plusieurs observations importantes sur le paysage urbain ainsi que sur l'implantation des immeubles plutôt que sur le détail de l'architecture. Elle recommande également d'inclure le bâtiment classé situé au milieu du site dans le projet global de réaménagement du site et d'appliquer à l'ensemble la procédure de permis unique, conformément au prescrit du CoBAT.

Le parti général a été de concevoir des « tourettes » le long du chemin de fer, disposées en quinconce par rapport aux immeubles plus bas implantés à front de l'avenue Van Volxem. Ce parti présente plusieurs inconvénients qui risquent de ne favoriser ni la convivialité de l'ensemble, ni la mise en valeur du bâtiment protégé.

1. L'élévation « Façade avant – avenue Van Volxem » donne une idée du paysage « bouché » qui résulterait du parti de l'implantation en quinconce qui a été adopté. A une exception près, aucune vue profonde n'est aménagée vers le talus du chemin de fer qui participe du maillage vert de la Région, ni aucune échappée vers le domaine ferroviaire non construit dont le vaste espace devrait être valorisé visuellement comme une occasion unique de ménager des respirations dans la ville dense.
2. Selon la notice explicative, le parti de concevoir des immeubles plus étroits que profonds résulte de la volonté de ne pas orienter trop de vues droites vers l'espace ferroviaire. On ne comprend pas cette explication car cette vue n'a rien de pénalisant, au contraire. Mais on observe que l'option adoptée permet la multiplication des immeubles élevés (6 immeubles en second rang) et limite la vue de la majorité des appartements aux immeubles élevés situés en vis-à-vis direct.
3. Les auteurs ont tenté de résoudre le problème des vues en jouant sur l'implantation alternée (par reculs et avancées) des immeubles de second rang. Toutefois, là où les « tourettes » s'avancent vers les immeubles de premier rang, la promiscuité des vis-à-vis oblige la réalisation de façades très fermées, en grande partie aveugles (immeubles B, C, G, par exemple). Or, ce sont précisément ces façades que l'on apercevra entre les vides des immeubles de l'avenue Van Volxem, ce qui accentuera encore le côté « fermé » de l'ensemble.
4. On ne comprend pas pourquoi ce parti d'implantation se poursuit « comme si de rien n'était » au droit du bâtiment classé (avec les bâtiments F et G). L'immeuble F, dont la façade avant présente en outre des porte-à-faux aux étages supérieurs, est le plus rapproché de tous alors que le bâtiment protégé présente un gabarit bas. En outre, pour être utilisable, cet édifice devra nécessairement recevoir un nouveau traitement et être agrandi du côté arrière (la façade arrière est un vaste mur aveugle d'arrachement). Par conséquent, la Commission se demande si un immeuble de gabarit limité, implanté parallèlement aux voies et en recul par rapport à l'immeuble classé ne serait pas une formule favorisant une scénographie plus judicieuse.
5. Les immeubles IKH, prévus à l'extrémité nord du site (nettement plus étroite) présentent une implantation particulièrement dense, sur cour fermée, dont on ne comprend pas la raison d'être sur un terrain aussi vaste.
6. Le parti paysager est réduits à sa plus simple expression alors que la notice explicative parle de « tourettes dans un parc » (p. 15) : une dalle de parking recouvre la quasi totalité du site (on est loin des 50% de surface perméable). Cette dalle serait couverte de 78 cm de terre seulement – ce qui ne peut garantir le développement d'aménagements plantés influant sur les microclimats urbains ni un volume végétal digne de ce nom.

Par conséquent, la Commission suggère de poursuivre l'étude du nombre, de l'implantation et du gabarit des immeubles, en se fondant sur une évaluation urbanistique globale de différents aspects influant directement sur la qualité des espaces urbains et des logements. Ces aspects, généralement trop peu ou pas abordés dans le projet jusqu'ici, sont essentiels au vu de la situation très particulière de cet ancien terrain industriel qui sera urbanisé en ordre ouvert.

Il s'agit de :

- la gestion des vents, en particulier autour des « tourettes » et à proximité « espaces verts » dans un terrain atypique de la ville, ouvert sur l'espace ferroviaire ;
- les aspects acoustiques inhérents à une implantation en ordre ouvert entre zone ferroviaire et axe structurant fortement emprunté par la circulation;

- la question de l'ensoleillement et des ombres portées des bâtiments les uns sur les autres en fonction des gabarits, son influence sur la valeur d'usage qui en découle pour les aménagements développés sur le site (par exemple, la Rambla, les bosquets, ...);
- la gestion des eaux: les bassins d'orage prévus le long des trottoirs ainsi que le rejet des eaux (toitures et abords) dans une noue s'étendant sur toute la longueur du site côté chemin de fer devraient être détaillés et motivés, en tenant compte également des problèmes d'affleurement de la nappe phréatique qui handicapent le site depuis toujours.

L'évaluation de ces différents aspects urbanistiques devrait permettre l'évolution du projet compte tenu d'un triple objectif (à gérer de manière concertée dans le cadre d'une demande de permis unique) :

- Dégager des vues profondes depuis l'espace public (c'est-à-dire depuis la courbe concave de l'avenue Van Volxem) vers le talus et vers l'espace ferroviaire qui constituent le véritable « horizon » du projet. Ces échappées assureront une meilleure visibilité du projet dans la ville et l'inséreront dans un grand paysage, lui permettant de prendre toute sa valeur.
- Intégrer la réflexion sur la reconversion de l'édifice protégé au cœur même du projet puisqu'il en constitue naturellement le point focal :
 - o Lui concevoir un contexte permettant sa valorisation du point de vue de l'échelle des interventions et de leur impact (il doit demeurer un élément remarquable de la composition, sans devoir disputer la prééminence aux immeubles proches). L'étude de la nouvelle façade latérale de droite et de l'extension éventuelle du bâtiment en façade arrière feront donc partie de la réflexion dès l'abord.
 - o lui prévoir une destination « publique » et une bonne interface avec l'avenue.
- Réétudier l'emprise des parkings de manière à préserver des entités conséquentes et continues de pleine terre, et concevoir une réelle valorisation paysagère de l'ensemble compte tenu du contexte (mise en valeur de l'eau ?) ainsi que des vues et perspectives à privilégier. Un plan des plantations et des clôtures devra préciser la demande.

Par ailleurs (et de manière accessoire), il serait judicieux de préciser ou rechercher de quelle manière le tunnel de raccordement ferroviaire pourrait (ou non ?) contribuer à la connectivité du site par rapport à l'équipement de proximité « Divercity » prévu dans le contrat de quartier « Primeur / Pont de Luttre ».

Enfin, le demandeur serait avisé de prendre contact avec Bruxelles-Mobilité et la STIB dans l'objectif d'étudier l'opportunité de prolonger la ligne du tram 3 jusqu'au Wiels - plutôt que de l'arrêter sous le parc de Forest comme étudié actuellement.

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

A.VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : B.D.U. – D.U. : M. Briard.