

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Monsieur A. GOFFART, Directeur
A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : D.U. : 04/PFU/409355
D.M.S. : IS/20430401/02/2010_382 PU
N°réf. : AVL/cc/BXL-2.1030/s.523 restauration
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rue Dieudonné Lefèvre, 4. Anciens établissements Byrrh.
Transformation et restauration pour l'installation d'un Pôle d'activités économiques urbaines et
une crèche et aménagement d'un parking souterrain de 48 places.
Demande de permis unique – Avis conforme de la CRMS
(Dossier traité par Françoise Remy à la D.U. / Isabelle Segura à la D.M.S.)

En réponse à votre lettre du 10 juillet 2012 sous référence, reçue le 13 juillet, nous avons l'honneur de vous communiquer ***l'avis conforme favorable sous réserve*** émis par notre Assemblée, en sa séance du 18 juillet 2012, concernant l'objet susmentionné.

La CRMS a d'emblée souscrit à l'idée de reconverter les anciens établissements Byrrh en Pôle d'activités économiques urbaines et, pour y contribuer de manière positive, elle a, dès 2010, recommandé de procéder à une analyse approfondie des bâtiments existants protégés afin de fonder le projet de restauration/rénovation sur une connaissance précise des qualités particulières de cet édifice. La réussite d'une telle entreprise est évidemment conditionnée par un dialogue entre projet de reconversion et conservation raisonnée du patrimoine. Le dialogue a été un dialogue de sourds et la Commission le regrette vivement. C'est ainsi que le dossier déposé présente des options importantes qui ignorent la bonne conservation des éléments protégés — et cela malgré les mises en garde réitérées de la CRMS.

Afin de ne pas bloquer un projet qui pourrait participer à la revitalisation du quartier, la CRMS émet un avis favorable sous d'importantes réserves.

La Commission précise son avis à propos des différents aspects de la demande de la manière suivante.

A. Avis défavorable sur les aspects urbanistiques suivants

- **l'extension du projet hors de la parcelle cadastrale** au détriment d'un futur espace public et contrairement aux recommandations du Schéma directeur et de l'Etude paysagère de Tour et Taxis;
- **l'interface de la nouvelle façade** (mur mitoyen actuel) **avec ce futur espace public** qu'elle longe sur plus de 100 mètres.
- **la nouvelle petite façade pignon** (ancien mur mitoyen) située à l'angle de la rue Dieudonné Lefèvre et du futur espace public menant vers T&T.
- **les nouvelles baies percées dans la portion du mur mitoyen du Byrrh situé** en mitoyenneté et en vis-à-vis direct du château d'eau (propriété SNCB).

B. Avis conforme défavorable sur la réalisation d'un parking souterrain en raison de son impact sur les structures des charpentes et toitures classées ainsi que de ses conséquences au niveau urbanistique.

C. Avis conforme favorable sous réserve sur l'isolation des toitures et le remplacement de certaines d'entre elles pour autant que l'ampleur des modifications soit documentée et que leur aspect général soit conservé ;

- la modification de l'aspect et de la structure des toitures de l'un des bâtiments d'entrée (celui situé à l'angle de la rue D. Lefèvre et du futur espace public) n'est pas autorisée ;
- le percement de dizaines de fenêtres de toit dans les toitures des deux grandes halles perpendiculaires à la rue D. Lefèvre n'est pas autorisé.

D. Avis conforme favorable sous réserve sur la restauration des façades classées, sur leur transformation et sur la restauration/restitution des sgraffites ;

E. Avis conforme défavorable sur l'isolation des façades classées par l'intérieur ;

F. Avis défavorable sur la modification de l'aspect et du revêtement de sol de la cour triangulaire vitrée.

Le cahier des charges, le métré détaillé de restauration et les documents graphiques seront modifiés en conséquence et soumis à l'accord de la DMS. La CRMS demande aussi que la DMS fasse partie de la Direction de chantier et qu'elle assure un suivi soutenu des travaux de restauration.

I. INTRODUCTION :

Les anciens établissements Byrrh sont classés par Arrêté du Gouvernement du 22 juin 1997 pour les éléments suivants :

- les façades à rue de l'ensemble du complexe se développant le long de la rue Dieudonné Lefèvre ;
- les façades latérales et arrière des deux bâtiments qui encadrent le porche d'entrée ;
- les toitures de l'ensemble du complexe ;
- les charpentes vitrées de l'ensemble du complexe ;
- la cage d'escalier de l'aile de la direction.

Le projet de reconversion/restauration a été déposé sous forme de deux demandes distinctes par le CPAS de Bruxelles auprès de la Direction de l'Urbanisme (DU).

- Une première demande a été introduite le 06.01.2012, portant sur la restauration, la rénovation et le réaménagement du complexe en Pôle d'activités économiques urbaines et en crèche, en ce compris un parking souterrain.

- Une seconde demande, complémentaire à la première mais indépendante, a été introduite le 24.02.2012, portant sur des travaux d'infrastructure préalables à la réalisation du parking souterrain prévu dans la première demande.

Les deux demandes étant directement liées, la Direction de l'Urbanisme a décidé, en concertation avec la Direction des Monuments et des Sites, de les traiter toutes deux simultanément et en demande permis unique. Elle a interrogé la CRMS pour avis conforme après avoir reçu, à trois reprises (avril, juin et juillet 2012), des documents complémentaires de la part du demandeur. La Commission a reçu les derniers documents et les deux demandes le 13 juillet 2012. Elle a examiné globalement les différents aspects du projet de reconversion et a répondu de manière circonstanciée à chacune des deux demandes en sa séance plénière du 18 juillet courant.

La Commission a rendu

- **un avis conforme favorable sous d'importantes réserves sur la demande de reconversion dont elle n'approuve pas plusieurs aspects importants (voir ci-dessous),**
- **un avis conforme défavorable sur la demande de travaux d'infrastructure, qui est détaillé dans un avis séparé (V/réf. : 04/PFU/463729).**

II. HISTORIQUE ET COMPLETUDE DU DOSSIER

Le projet a fait l'objet de plusieurs consultations et de réunions de travail préalables entre le demandeur, les administrations régionales et la CRMS. De nombreuses questions ont été posées par la Commission dès le premier avant-projet examiné en novembre 2010 et tout au long des discussions qui ont suivi. La présente demande, déposée le 06/01/2012, a été complétée à plusieurs reprises par le demandeur.

A. Les premiers avant-projets (novembre 2010 – avril 2011)

Il n'y a pas lieu de revenir ici sur la description globale du projet et sur l'opportunité de la réaffectation de l'ensemble industriel en Pôle d'activités économiques urbaines, sujets amplement développés par la Commission dans ses avis préalables de décembre 2011 et avril 2012. Si elle souscrit au principe de la reconversion, la CRMS a fermement découragé, dès l'abord, certaines options importantes du projet, dommageables pour le patrimoine et le tissu urbain.

A partir de 2010, elle a attiré l'attention du CPAS et des auteurs de projet sur plusieurs points:

- **la modification complète du contexte urbanistique du bâtiment Byrrh donnait un statut de façade au grand mur mitoyen du complexe du côté du TIR**: dorénavant, ce mur longera un espace public stratégique, connectant le tissu urbain de Laeken au nouveau quartier de Tour et Taxis, dans l'axe de la rue de Molenbeek. **Une bonne interface entre les activités du futur Pôle, cet espace public et le tissu urbain environnant est dès lors nécessaire.**
- **en dehors d'une étude historique des archives, le bâtiment n'avait pas fait l'objet d'une analyse matérielle ni d'un diagnostic des dispositifs existants, que ce soit sur le plan de l'organisation spatiale d'entités aux caractéristiques différentes (chais et grands hall vitrés), sur le plan de leurs techniques constructives (systèmes et matériaux) ou sur celui de leurs propriétés hygrothermiques spécifiques. Or, c'est précisément cette situation existante et les propriétés qui lui sont propres qui sont protégées.**

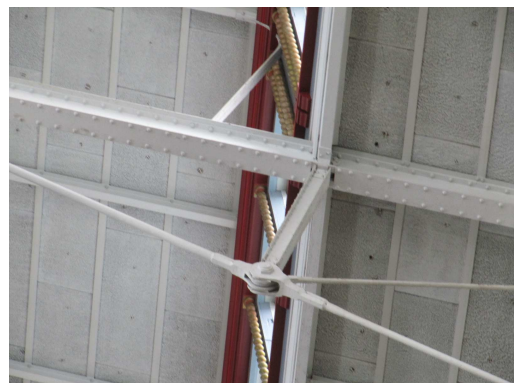
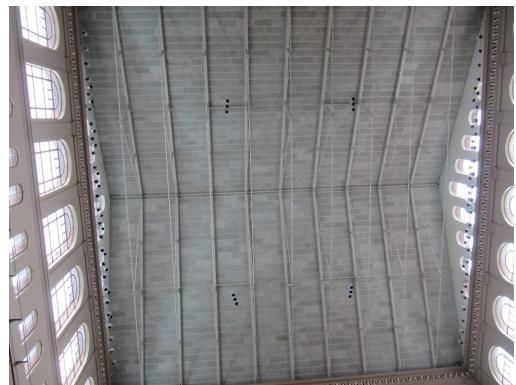
Ces propriétés peuvent être synthétisées de la manière suivante ;

L'immeuble Byrrh se caractérise par l'implantation de constructions lourdes et inertes (abritant les chais) autour d'espaces tampons formés par des structures légères partiellement vitrées, permettant les manipulations, chargements et déchargements à l'abri des intempéries. Ces dispositifs n'ayant pratiquement pas subi de modification, **l'ensemble a conservé jusqu'à aujourd'hui ses particularités, ce qui constitue un fait rare.**

- **Les chais** (non chauffés à l'origine) bénéficient d'une bonne inertie globale (structure et fermes en béton armé, parfois alternées de fermes en bois, dalles sur sol amélioré de mâchefer, dalles nervurées remblayées de mâchefer pour augmenter l'isolation des combles, façades en maçonnerie lourde ou en béton, etc.).
- **Les grandes halles** (non chauffées), en structures métalliques légères, exploitent les techniques traditionnelles de ce type de bâti et bénéficient de la longue expérience des constructions viticoles.

Leur climat est naturellement contrôlé grâce à :

- l'exploitation de la géothermie naturelle (pas de sous-sol);
- l'amélioration des sols par l'emploi systématique de mâchefer pour maîtriser l'hygrométrie et favoriser les réactions adiabatiques : rafraîchissement en été et réchauffement en hiver ; radiers nervurés remblayés de mâchefer ;
- la limitation des surchauffes estivales par la présence systématique de « dallettes » en béton doublant les toitures recouvertes de tuiles (isolation) et par le chaulage temporaire des vitrages (pour lequel des chemins d'entretien étaient prévus en toiture).



Les toitures du Musée d'Architecture de Washington (National Building Museum) sont semblables à celles du Byrrh : charpentes métalliques recouvertes de tuiles doublées à l'intérieur par des dallettes en béton glissées dans des profils en T. Rien ne justifie l'abandon de ce principe.

Ces particularités propres aux anciens établissements Byrrh constituent un élément intrinsèque du patrimoine, au même titre que leurs façades et toitures : elles font parties d'un même système complexe. Pour étudier comment l'exploiter au mieux et comment l'améliorer, il est nécessaire d'analyser préalablement le comportement hygrothermique global du bâtiment existant qui est protégé et la manière dont les éléments classés y participent. Malgré les demandes réitérées de la CRMS depuis 2010, ceci n'a pas été fait. On s'est limité à calculer les performances d'une situation projetée dont le dispositif spatial ainsi que les propriétés sont tout autres (parking souterrain, destruction totale des systèmes originaux et des isolations mentionnées ci-dessus, occupation partielle des halles et de la cour triangulaire vitrée).

B. Evolution du dossier depuis 2010

Si le projet de transformation a été complété sous certains aspects (notamment : étude de stabilité, des sols et des fondations en vue de réaliser le parking, études des charpentes métalliques et de la transformation des charpentes en béton, études stratigraphiques et étude préalable à la restauration/restitution des sgraffites), ***le bâtiment existant n'a jamais été étudié.*** Le 7 juin 2012, des plans d'archives ont été introduits et le 6 juillet, des plans de situation existante ont été joints au dossier sous forme schématique (plans de géomètres). ***Ces documents ne comblent pas les lacunes (voir ci-dessus) qui sont à l'origine de choix déterminants, modifiant complètement certaines propriétés particulières du bâtiment et ignorant la bonne conservation des éléments classés.***

Parmi ces choix:

- la création d'un parking souterrain sous les grandes halles, transformant profondément les caractéristiques constructives et hygrothermiques de l'ensemble;
- le renouvellement complet des toitures des halles et la transformation des charpentes en béton des toitures des anciens chais pour y amener de la lumière ;
- l'isolation des façades classées par l'intérieur.

Notons aussi que certains points de l'avant-projet de 2010 ont disparu :

- la conservation des trottoirs et revêtements pavés de la cour triangulaire vitrée sur laquelle donnent l'entrée principale et les façades classées. Cette cour servait – et sert toujours dans le projet – d'accès des véhicules aux quais de déchargement. Son revêtement pavé si caractéristique n'était pas remis en question ;
- le maintien du tracé courbe des voies de chemin de fer qui existent toujours dans la halle ferroviaire, et sur lequel insistait l'étude historique (p. 14 du dossier de restauration) : « Cette situation est assez particulière et rare pour figurer au hit parade de l'intérêt patrimonial du bâtiment par rapport à l'histoire industrielle de Bruxelles ».

Ces éléments emblématiques de la mémoire industrielle des lieux méritent d'être conservés et remis en valeur.

Enfin, une modification essentielle est intervenue par rapport à l'avant-projet de 2010 et au programme du concours: ***il s'agit de la transformation du grand mur mitoyen au TIR en une façade de plus de 100 m de long, bordant un nouvel espace public à créer entre T&T et le tissu urbain de Laeken*** (voir ci-dessous, point III.A.).



C. Complétude du dossier introduit

Le dossier de permis unique a été complété à plusieurs reprises à la demande des différentes administrations concernées. Toutefois:

- ***Il n'y a pas de relevé de la situation existante des toitures qui sont classées. Or, le projet les modifie fortement.***
- ***Le métré descriptif des travaux de restauration ne comprend pas d'estimation du coût.*** Par ailleurs, il ne précise pas que ***les travaux sont mesurés en quantités forfaitaires***, (cf. Loi sur les marchés et art. 38 de l'arrêté du RGB du 11.04.2003 sur (la composition des dossiers introduits pour demande de permis unique) : seules des quantités présumées sont indiquées.
- ***Le rapport d'incidences environnementales joint à la demande ne dit rien du contexte patrimonial et urbanistique tout à fait particulier du projet*** (voir ci-dessous, point III.A).
- ***La demande ne documente pas l'impact visuel des constructions projetées*** hors parcelle cadastrale (perspective, photomontage, image de synthèse...) alors que les enjeux paysagers sont déterminants.

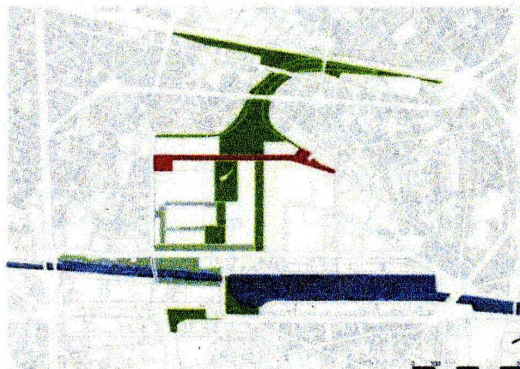
III. AVIS DE LA CRMS SUR LA DEMANDE DE PERMIS

A. Impact urbanistique du projet

Le ***Schéma directeur du site de Tour et Taxis*** (Zir 6a et 6b), ainsi que l'***Etude paysagère***, tous deux réalisés à l'initiative de la Région, confirment que ***le futur Pôle d'activités économiques du CPAS occupe un lieu stratégique, à l'articulation du futur quartier de Tour & Taxis et des communes de Molenbeek et de Laeken***. Les Recommandations de l'ADT à ce sujet stipulent (p. 9) que le bâtiment Byrrh « *est situé à un endroit charnière pour l'ouverture du site de Tour et Taxis vers les quartiers environnants et un futur axe piéton nord-sud* » (cf. photo aérienne p.16).

Liaison Nord-Sud

Une liaison piétonne et cycliste permanente traverse le site dans l'axe Nord-Sud en reliant la Rue Vandenboogaerde et la Rue de Molenbeek. Le château d'eau et la centrale électrique, soulignés par un parvis minéral, sont l'articulation majeure de la liaison Nord-Sud.



Extrait de l'Etude paysagère de Michel Desvigne sur le site de Tour et Taxis.



Le tracé existant irrégulier de la parcelle du bâtiment Byrrh contribue à la bonne liaison du nouveau quartier de Tour & Taxis avec la ville : il délimite un nouvel espace public en pente, qui s'évase vers le château d'eau et le panorama sur Tour & Taxis, ménageant une belle scénographie urbaine.

Le projet proposé adopte un parti inverse: il déborde la parcelle et le bâti existants (côté TIR) au détriment du futur espace public. Dès lors, la nouvelle façade et les aménagements prévus en lieu et place de l'ancien mur mitoyen ne présentent pas les conditions d'une véritable dynamique urbaine.

La CRMS pointe 8 remarques à ce sujet (pour la plupart déjà émises en 2010) :

1) Il est judicieux de disposer la cafétéria et la crèche le long du nouvel espace public. Toutefois, ces équipements ***ne seraient pas accessibles de plain-pied mais via des aménagements encombrants, prévus en excroissance du volume bâti existant*** (escaliers et rampe). Ceci constitue un handicap fonctionnel, au moins pour la crèche, et ne favorise pas une bonne interface avec l'espace public (voir ci-dessous, point 3).

2) ***L'ensemble de ces rampes et escaliers mènerait à un pavillon d'accès***, également implanté hors œuvre et en hauteur, ***obstruant la perspective vers le château d'eau et le panorama*** depuis la rue Dieudonné Lefèvre (voir plan d'implantation et coupe 4.8).

3) La nouvelle façade latérale du Byrrh (ancien mur mitoyen) serait largement percée de baies, ***y compris dans les deux grands pignons aveugles qui sont en mitoyenneté directe avec le château d'eau*** (à gauche sur la coupe 6.14), ***ce qui ne contribuerait pas à la mise en valeur de ce monument. La façade (socle des rampes etc.) resterait aveugle au niveau des piétons et parsemée de grilles de ventilation*** (voir coupe 6.14 et élévation T&T).

4) Une trémie d'accès à un parking souterrain réalisé sous le Byrrh serait creusée dans le futur espace public, à environ 90 m de distance de la rue D. Lefèvre, alors que ***le Schéma directeur et l'Etude paysagère prévoient que ce nouvel axe nord-sud soit dévolu aux piétons.***



5) **Cette trémie serait implantée perpendiculairement à la nouvelle façade et empièterait d'au moins 15 m sur la largeur du nouvel espace public**, formant un obstacle infranchissable pour les piétons à l'endroit précis où l'espace public s'ouvre sur le château d'eau et le panorama.

6) Pour une bonne connexion urbaine, **la dénivellation** existante à cet endroit (le château d'eau est en contrebas) **exigera un profilage minutieux de l'espace public, ce qui exclut tout dispositif de nature à entraver ou à figer les lieux comme le montre la coupe 14** (rampes diverses, escalier et ascenseur, murets et plantations).

7) A l'angle de la rue D. Lefèvre et de l'ancien mur mitoyen, **une nouvelle « façade » (enduit sur isolant extérieur) serait créée dans le pignon latéral du bâtiment d'entrée ; un décaissé serait ménagé en toiture pour abriter les techniques**. Façade et toiture seraient parsemées de **grilles de ventilation et d'orifices techniques** (voir la façade en raccourci sur la coupe 3.1) ce qui n'est pas acceptable : cet angle occupe un emplacement stratégique, visible de loin depuis la rue de Molenbeek ; il constitue une sorte de « porte » au site de T&T, accolé aux façades classées du Byrrh cf. vue aérienne p.16). Cette façade devrait être réétudiée pour répondre à sa nouvelle fonction de transition : **le pignon du bâtiment d'entrée protégé devrait se distinguer du traitement du restant de l'ancien mur mitoyen (transformé en façade) à la fois par sa composition et son revêtement**.



Le bâtiment Byrrh vu depuis la rue de Molenbeek

8) **Le nouvel espace public serait entièrement dévolu au stationnement** : selon le Rapport d'incidence (p.13-14), il devrait accueillir une « tête de pipe », une cinquantaine d'emplacements de parkings supplémentaires en plein air pour le futur Pôle (en plus de la quarantaine que l'on projette de créer sous le bâtiment existant) et servirait aussi de desserte à la crèche (cf. annexe 3 jointe à la note de synthèse de la demande de PU).

Conclusion : Bien que les conditions d'une scénographie urbaine exceptionnelle soient réunies, les aménagements proposés hors œuvre et hors limite cadastrale (côté TIR) obstruent les vues et perspectives vers le château d'eau et le panorama ; ils encomrent un futur espace public piétonnier, notamment par une trémie d'accès à un parking qui empiète de 15 m sur sa largeur. Le projet ne favorise pas une connexion forte et intelligible avec le futur quartier de Tour et Taxis ; il ne contribue pas non plus à la mise en valeur du patrimoine. Par conséquent, cette partie du projet et sa nouvelle façade devraient être revues dans un cadre urbanistique précis : un plan d'alignement devrait être adopté, callé sur le tracé actuel de la parcelle du Byrrh, en vue de maximaliser les potentialités paysagères exceptionnelles des lieux.

B. Réalisation d'un parking souterrain et reprise en sous-œuvre d'éléments classés (avis conforme défavorable)

Un parking souterrain d'environ 1000 m² et comptant une quarantaine d'emplacements serait creusé sous les grandes halles des anciens établissements Byrrh. Les travaux prévus auraient un impact direct sur la stabilité des structures métalliques des charpentes vitrées classées.

La CRMS rend un avis conforme défavorable sur cette partie du projet qu'elle décourage systématiquement depuis 2010 et qu'elle motive de la manière suivante :

- Ces travaux d'infrastructure s'avèrent à la fois extrêmement complexes et risqués pour la bonne conservation des éléments classés.
- Leur ampleur est démesurée par rapport au projet de réaffectation et de restauration du bâtiment industriel (le coût du parking a été évalué par la CRMS à environ 5.100.000 €, c'est-à-dire 120.000 € par emplacement).
- Au vu des possibilités qui existent aux abords immédiats du complexe, la réalisation d'un parking sous les grandes halles vitrées dans de telles conditions ne semble ni raisonnable, ni nécessaire.
- La trémie d'accès au parking serait réalisée en dehors des bâtiments existants et de la parcelle, perpendiculairement à la nouvelle rue (ou espace public) qui doit relier le site de T&T au tissu urbain de Laeken (voir ci-dessus).

Ces arguments sont développés en détail dans l'avis conforme émis par la CRMS sur la demande de permis introduite par le CPAS pour des travaux d'infrastructure préalables à la réalisation du parking souterrain (voir dossier DU 04/PFU/463729).

Conclusion : la CRMS s'oppose à la création d'un parking souterrain sous les bâtiments industriels. Tous les travaux qui en découlent seront donc réexaminés à la lumière de ce fait nouveau. Les plans, coupes, détails, cahier des charges de stabilité et de restauration ainsi que les métrés seront corrigés en conséquence.

C. Interventions sur les toitures et isolation (avis conforme favorable sous réserve).

Les différentes toitures des anciens établissements Byrrh sont classées. Leur rôle dans l'équilibre hygrothermique global de ce bâtiment industriel a été évoqué ci-dessus (voir point II.A.). **Le projet propose de remplacer les toitures sur structures métalliques et de modifier considérablement les charpentes en béton des anciens chais pour des raisons indépendantes de leur état.** La CRMS n'a pas souhaité remettre fondamentalement en cause le projet de réaffectation du bâtiment industriel. **En raison du nouvel usage dévolu aux locaux sous comble et aux grandes halles — et eu égard à la superficie très importante des toitures — elle ne s'est pas opposée pas au principe de leur isolation.**



Les travaux prévus sont les suivants :

Toitures sur charpentes métalliques des grandes halles

Leur renouvellement complet est prévu (jusqu'aux IPN 100 reposant sur les fermes triangulées qui sont remplacées par des double UPN140) en raison de la surcharge due à l'isolation. Les travaux comprennent aussi le renouvellement des verrières avec double vitrage très performant et, là où les toitures sont opaques, le remplacement des panneaux en béton existants par des panneaux en multiplex, où des traits de scie imiteraient l'ancienne trame des panneaux en béton (dossier restauration p. 161). **On ne comprend pas le parti d'un revêtement en factice et l'abandon du système des panneaux en béton** (cf. les toitures du grand hall du *National Building Museum* de Washington). **L'isolation implique une surépaisseur à l'extérieur de 20 cm ainsi que la modification de tous les détails de raccord et la dépose des chemins de toiture avec marches en fonte qui permettent l'entretien.**

Dans la halle triangulaire, qui ne nécessite pas d'isolation, les dallettes en béton seraient conservées (et éventuellement complétées par celles récupérées dans les grandes halles), **mais les IPN et les fers T seraient tout de même remplacés** en raison du poids des nouveaux verres.

Pour ce qui concerne les dalles nervurées des charpentes en béton remplies de mâchefer des anciens chais, le projet projette leur démolition quasi totale pour faire pénétrer largement la lumière dans les futures unités de production. La CRMS ne s'est pas opposée à ce principe. Elle émet toutefois un **avis défavorable sur le percement de dizaines de vélux dans ces toitures.**

Enfin, l'isolation des toitures à charpentes en bois est approuvée pour autant qu'une ventilation soit maintenue.

La Commission conditionne son avis favorable à une évaluation positive par la DMS de l'importance des modifications proposées aux toitures classées et aux chemins d'entretien existants (notamment marches en fonte). En effet, il est indispensable que les toitures conservent le même aspect général qu'aujourd'hui. Or celui-ci n'est pas documenté précisément par le dossier (pas de relevé de situation existante des toitures, coupes à petite échelle, détails et photographies partiels). **Dès lors, un plan de situation existante et un plan de projet à échelle identique seront soumis pour approbation préalable à la DMS.**

La Commission émet par ailleurs des réserves sur l'ensemble des transformations prévues, dont certains aspects posent problème:

Réserves sur les toitures des bâtiments d'entrée

- **La localisation d'équipements dans la toiture du bâtiment d'entrée situé Dieudonné Lefèvre à l'angle du futur espace public n'est pas envisageable**: cette intervention (détail T15) exige l'évidement partiel de cette toiture et la modification de sa charpente à un endroit stratégique de l'articulation du site de Tour et Taxis avec le tissu urbain existant (voir ci-dessus, point III.A.). La transformation sera visible de loin dans l'axe de la rue de Molenbeek ainsi que, de biais, depuis la rue Dieudonné Lefèvre (côté TIR) puisque ce pignon restera dégagé. Par ailleurs, ce parti oblige le percement de grilles de ventilation et d'orifices techniques dans ce fameux pignon (voir coupe 3.1) dont le traitement architectural doit être revu (composition, matériau, etc.). **La CRMS s'oppose au principe même d'insérer des équipements techniques dans la toiture ainsi qu'à toute modification des charpentes des bâtiments de un et deux niveaux situés de part et d'autre du porche d'entrée.**

- **Les fenêtres de toit placées dans les versants à rue des bâtiments d'entrée ne sont pas acceptées.** Par contre, les fenêtres de toit projetées à l'arrière peuvent être autorisées.

- **Les menuiseries de toiture qui soulignent les façades classées et les abouts des rives en bois (plan T12) des bâtiments qui jouxtent l'entrée rue Dieudonné Lefèvre devront être systématiquement restaurés plutôt que remplacés.** Un diagnostic précis des désordres éventuels de ces menuiseries et un inventaire de ce qui est éventuellement à remplacer sera soumis pour approbation préalable à la DMS.



Réserves sur les toitures des autres bâtiments

- **L'isolation des toitures des charpentes métallique implique une surépaisseur des toitures d'environ 20 cm par rapport à la situation actuelle.** Quelques détails ont été fournis sur les principes de ces interventions et sur de nouveaux dispositifs d'ouverture. **Ils révèlent des mises en œuvre complexes et relativement fragiles mais ne traitent pas des raccords entre les toitures surhaussées et celles qui ne le seront pas.** Ces détails de raccords sont à fournir pour les différents cas de figure qui se présentent. Ils seront soumis à l'approbation préalable de la DMS.

- **Le parti de placer des dizaines de velux dans les toitures des deux grandes halles perpendiculaires à la rue Dieudonné Lefèvre n'est pas accepté.** La CRMS demande de les regrouper en quelques verrières de type industriel, mieux appropriées à la typologie des bâtiments, et de les localiser de manière à ce qu'elles soient peu visibles depuis l'espace public (y compris depuis le futur quartier de Tour et Taxis (voir ci-dessus, impact urbanistique).

- **De nombreux cabanons techniques sont prévus en toiture dans les anciens chais situés le long de la rue Dieudonné Lefèvre, ainsi que perpendiculairement et le long du nouvel espace public** (voir coupes 4.4 et suivantes). Le nombre et l'encombrement de ces dispositifs devrait être réduit et soumis à l'approbation préalable de la DMS, ainsi que le détail de leurs matériaux et couleurs.

- **Des panneaux solaires et des panneaux photovoltaïques seraient installés sur deux des toitures perpendiculaires au nouvel espace public. La verrière existante d'une troisième toiture serait partiellement remplacée par des jeux de verres différents, en grande partie opaques.** Des précisions à ce sujet et des échantillons seront soumis à l'accord préalable de la DMS.

Conclusion : Les travaux prévus aux toitures sont acceptables pour autant qu'ils ne modifient pas leur aspect général et que la DMS approuve les détails de raccords ainsi que les modifications qui découleront des diverses réserves émises ci-dessus.

La Commission précise toutefois que ces travaux de remplacement systématique ne peuvent pas être assimilés à des travaux de restauration (ceci ne concerne pas les toitures des bâtiments d'entrée de la rue Dieudonné Lefèvre).

D. Restauration des façades (avis conforme favorable sous réserve)

L'essentiel de ce poste est constitué par l'étude stratigraphique et par l'étude préalable à la restauration des sgraffites, toutes deux très complètes et bien documentées. La Commission approuve les conclusions de l'une et de l'autre.

La restauration même des façades est plus sommaire. Elle doit généralement être déduite des différentes études préalables qui font l'objet de cahiers des charges séparés. Une coordination de ces différentes interventions et de leurs cahiers des charges respectifs a-t-elle bien été assurée ?

Par ailleurs, le dossier laisse planer le doute sur la nature exacte des moellons de façade qui constituent une des caractéristiques essentielles de l'écriture architecturale. S'agit-il de pierre d'Euville (voir étude IRPA) ou de pierre de Léroville (comme indiqué sur les documents d'archives et dans l'étude historique) ? Des précisions doivent être apportées sur la provenance des pierres et sur leur qualité (Euville « construction » ou « marbrier », Léroville « roche » ou « gris », etc.) ainsi que sur la production actuelle des carrières (échantillons) car des transformations et des remplacements sont prévus.

La restauration des façades comprend :

- **Une étude des grilles et volets** dont les conclusions peuvent être approuvées : les volets seront restitués où ils manquent dans les deux bâtiments d'entrée. Les grilles seront conservées dans le bâtiment Byrrh-Violet.

- **Une étude des châssis** qui prévoit la restauration des éléments d'origine et le remplacement de ceux qui ne le sont pas par des éléments dont l'aspect est identique. Ce point est approuvé sous réserve que les modèles de nouveaux châssis soient soumis à l'approbation préalable de la DMS. **Les façades n'étant pas isolées par l'intérieur** (voir point III.C. ci-dessous), **le coefficient de transmission thermique des verres sera revu (il doit rester supérieur à celui de la façade)** et on privilégiera le vitrage feuilleté plutôt que le double vitrage pour ne pas affaiblir les feuillures. Les détails sont à corriger en conséquence et à soumettre à l'approbation préalable de la DMS. La dépose complète des châssis à restaurer n'est pas justifiée (pas d'isolation intérieure).

- La suppression d'une fenêtre basse à l'extrémité droite du long bâtiment Byrrh-Violet et son remplacement par une nouvelle baie de porte plus ou moins symétrique à celle qui existe entre les deux pignons (transformation de 1982). Le principe est accepté à condition que les baies aient la même largeur. Par contre, le modèle des nouvelles feuilles de porte sera revu pour s'intégrer de manière plus robuste dans le soubassement.

- La modification de la baie de la porte de garage (transformation de 1982) est acceptée sous réserve de ne poser aucun bardage en alu en façade (cf. poste 7.6.1 du cahier des charges) et de soumettre les matériaux de la porte à la DMS.

- Le projet de percer une grande fenêtre horizontale dans l'une des façades latérales à l'intérieur du porche (coupe 1.1. datée de 2011) a été abandonné : la façade restera inchangée, ce que la CRMS approuve.

Par contre, les travaux suivants repris au Cahier spécial des charges ne sont pas acceptés :

- Art 1.8.2. la restauration des fissures de façades à l'aide de broches et d'agrafes (1.8.2.)
- Art 1.10.11. la consolidation des pierres blanches de façade au silicate d'éthyle (cf. rapport de l'IRPA)
- 1.10.12. la pose d'un hydrofuge sur les pierres blanches de façade

La pose d'un antigraffiti devra être précisée. La superficie concernée et la fiche technique du produit seront soumises à l'accord préalable de la CRMS

Pour le reste, la CRMS demande de systématiquement **conserver et restaurer toutes les menuiseries** qui articulent les toitures sur les façades classées (voir point III.C., toitures).



Elle demande également que les orifices HVAC/Sanitaire projetés dans les parties classées de l'édifice, au nombre de 80 environ (p. 244 du dossier de restauration), soient revus à la baisse et précisément localisés sur plans, de même que les autres équipements techniques prévus dans les parties classées (détection incendie, sécurité et autres) pour accord préalable de la DMS.

E. Isolation par l'intérieur des façades classées (avis conforme défavorable)

La CRMS s'oppose à ces travaux depuis 2010 car ***l'isolation intérieure des façades augmente les chocs thermiques dans les parois et les risques de fissuration entre les différents matériaux qui les composent, notamment dans les joints et à l'endroit des ponts thermiques.***

Malgré des demandes réitérées, les caractéristiques hygrothermiques des parois existantes des anciens Etablissements Byrrh n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée (voir ci-dessus, point II.A.). Des études des moellons ont été commandées à l'OREX (3 carottages de 5 cm de diamètre, notamment dans la façade d'entrée !) et à l'IRPA (13 forages supplémentaires). Elles concluent au bon état général des moellons et au fait que la pierre ne doit pas être consolidée. ***Aucune analyse des autres matériaux de façades ne figure dans le dossier (pas d'analyse des mortiers, des briques, des briques émaillées).***

Par ailleurs, alors que les études précitées font état de moellons en Pierre d'Euville, il apparaît que ceux-ci pourraient être en Pierre de Lérrouville, comme indiqué sur les plans originaux et dans l'étude historique.

Enfin, la surface de déperdition des façades classées est peu importante par rapport à celle des toitures et des murs mitoyens : l'économie d'énergie qui serait réalisée grâce à leur isolation par l'intérieur n'est pas réellement significative par rapport à l'économie globale.

Par contre, ***l'étude de stabilité fait état de plusieurs fissures importantes dans les façades***. L'isolation intérieure favorisant cette pathologie, elle ne pourrait assurer leur bonne conservation.



Conclusion : *l'isolation des façades classées des bâtiments Byrrh par l'intérieur ne contribuera pas à leur bonne conservation dans le temps. Tous les détails qui en découlent seront abandonnés. Les plans, coupes, cahier des charges et métré seront revus en ce sens.*

F. Le revêtement de sol pavé de la cour triangulaire

Il s'agit d'un lieu emblématique des anciens Etablissements Byrrh, comme en témoignent l'étude historique et les photos d'époque. ***Bien qu'il ne soit pas classé, sa conservation et sa remise en valeur s'imposent comme témoins exceptionnels du passé industriel de l'édifice dont, à part la cheminée et les façades classées, il ne subsistera finalement rien à l'intérieur.***

Etant donné que la destination d'origine de la cour triangulaire ne change pas dans le projet (cour d'entrée, accès des véhicules aux quais de déchargement), rien ne s'oppose au maintien de ses caractéristiques et, en particulier, de ses revêtements de sol qui seront relevés avec précision. ***La plus grande attention sera apportée à la restauration des trottoirs et du pavage de cet espace qui constitue une articulation importante du bâtiment industriel avec l'espace public.***

Les matériaux seront soigneusement récupérés et le dispositif traditionnel des trottoirs avec bordures en pierre bleue sera restauré.



Par conséquent, on renoncera à l'installation des quelque 25 taques (de 1m x 1m) et regards divers qui sont prévus dans le sol de ce très bel espace (y compris dans le porche d'entrée). Ces dispositifs techniques semblent destinés à l'entretien de nouvelles citernes et autres installations souterraines sur lesquelles on est peu renseigné (voir plan du sous-sol et coupe 5.10). **Ce parti n'étant pas conciliable avec la préservation de l'intérêt majeur de la cour triangulaire, il est suggéré de déplacer le plus possible ces équipements loin de l'entrée principale, dans une partie moins en vue du complexe.** Etant donné que le parking souterrain est abandonné, cela ne semble pas impossible.

L'ensemble des remarques émises par la Commission supposent une refonte importante du projet.

Pour conduire ce dossier à bonne fin en concertation avec les administrations du patrimoine et de l'urbanisme, la CRMS propose une méthode de travail constructive dans l'objectif de ne pas allonger les délais d'obtention de permis. Elle consisterait en une série de réunions techniques préalables à une ou des réunions plénières si cela s'avère nécessaire. Cela devrait permettre aux bureaux d'études mandatés par le CPAS et aux techniciens membres de la CRMS chargés de suivre ce dossier, de dégager des solutions qui répondent aux requis de la restauration tout en offrant à ce Pôle d'activités économiques urbaines les fonctionnalités nécessaires.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, 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 I. Segura
- A.A.T.L. – D.U. : Mme F. Remy
- Concertation de la Ville de Bruxelles



Le château d'eau est visible de loin dans l'axe de la rue de Molenbeek. Il constitue l'articulation majeure du site de Tour et Taxis avec le tissu urbain de Laeken. La photo aérienne montre que la limite de la parcelle cadastrale du bâtiment Byrrh (actuel mitoyen côté TIR) doit constituer le tracé du plan d'alignement du futur espace public de liaison entre Tour et Taxis et la rue Dieudonné Lefèvre.