

M.R.B.C. – A.A.T.L. – D.U.  
**Monsieur François TIMMERMANS**  
Fonctionnaire délégué  
Région de Bruxelles-Capitale  
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1  
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 04/PFD/480449  
N/réf. : AVL/ah/BXL-2.2332/S.535  
Annexe : 1 dossier comprenant 21 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

**Objet :** BRUXELLES. Rue Dieudonné Lefèvre – Projet *Greenbizz*. Demande de permis d’urbanisme portant sur la démolition de maisons et de hangars, et sur la construction de deux immeubles avec parking souterrain, y compris l’aménagement d’un nouvel espace semi-public.  
*Dossier traité par Mme B. Annegarn*

En réponse à votre courrier du 7 mars 2013 sous référence, réceptionné le 8 mars, nous vous communiquons les remarques formulées par notre Commission en sa séance du 3 avril 2013, concernant l’objet susmentionné.

**La CRMS accueille positivement l’implantation du centre d’entreprises car ceci permet de réoccuper le terrain resté en friche depuis des années et de recoudre le tissu urbain à cet endroit. Cependant, l’organisation particulière du nouveau complexe et sa densité inhabituellement basse – 13.000 m<sup>2</sup> de planchers hors sol réalisés sur un terrain de 10.000 m<sup>2</sup> – appellent des remarques sur le plan urbanistique et architectural en même temps qu’elles soulèvent des questions sur l’aspect « durable » du projet. Le site occupe un lieu stratégique à l’articulation du Port de Bruxelles avec les parties anciennes de Laeken et les futurs quartiers résidentiels de Tour & Taxis et de Tivoli. Cette situation particulièrement significative plaide pour un meilleur raccord avec le tissu urbain environnant, en phase avec le schéma directeur de Tour et Taxis. A cette fin, l’aménagement du carrefour situé à proximité des établissements Byrrh devrait être précisé. L’expression des façades donnant vers la rue de Molenbeek et vers la nouvelle rue arrière devrait être adaptée dans l’objectif d’une meilleure interface avec l’école et les logements situés en face.**

La demande porte sur la démolition de deux maisons néoclassiques et de hangars appartenant à l’ancien complexe Belgacom de la rue de Molenbeek pour la réalisation d’un centre d’entreprises accueillant des activités économiques à vocation environnementale et des espaces de production.

Inscrit en zone de forte mixité au PRAS, le terrain est partiellement compris dans la zone de protection des anciens établissements Byrrh, classés comme monument. Il donne sur la rue Dieudonné Lefèvre, face au TIR, ainsi que sur les rues de Molenbeek et Claessens, face à l'école Sainte-Ursule et à l'école des Bateliers. Le complexe sera mitoyen aux logements programmés dans le même îlot, et séparé de ceux-ci par une nouvelle rue parallèle à la rue D. Lefèvre (« site Tivoli » ayant fait l'objet d'un permis de lotir délivré le 7/07/2011 – avis de la CRMS du 2/02/2011).

Selon les plans, le centre dénommé « Brussels Greenbizz » est composé de quatre volumes, présentant chacun quatre façades. Ils sont reliés entre eux par des passages « fédérateurs » ainsi que par un nouvel espace semi-public. L'ensemble est équipé de parkings souterrains occupant une partie du terrain. Les volumes donnant vers la rue de Molenbeek sont destinés aux ateliers de production ainsi qu'aux fonctions communes. Il est surmonté d'un étage de bureaux. Son front bâti donne sur une nouvelle rue arrière parallèle à la rue D. Lefèvre. L'immeuble de la rue Claessens compte 6 étages destinés à des espaces de production de biens immatériels.

Le complexe sera réalisé selon les principes de l'éco-construction. La CRMS encourage ce parti mais constate une contradiction entre les objectifs de durabilité poursuivis par le projet et le programme qui prévoit la réalisation d'à peine 13.000 m<sup>2</sup> de planchers hors sol sur un terrain de près de 10.000 m<sup>2</sup>. ***Cette densité s'avère inhabituellement basse et peu économe en termes de volumes et de matériaux, ce qui plaide pour une réorganisation et pour la densification du complexe.***

#### L'interface avec le tissu urbain

Le nouvel alignement de la rue de Molenbeek diffère légèrement de l'ancien et dessine un évasement progressif vers la rue D. Lefèvre. Ce parti renforce la continuité avec le futur espace public qui longe le projet Byrrh et, au-delà, avec l'axe prévu au travers du site de Tour et Taxis. Le projet *Greenbizz* rejoint sur ce point les objectifs du Schéma directeur du site de Tour et Taxis réalisée par la Région bruxelloise (Zir 6a et 6b).

En effet, le terrain occupe un lieu stratégique et forme l'articulation entre les quartiers de Laeken, les ensembles résidentiels en voie de développement sur les sites de Tour & Taxis et de Tivoli et le pôle économique du Port de Bruxelles (notamment, le TIR International). Pour optimiser la scénographie urbaine de cet endroit, ***l'aménagement du carrefour formé par les rues de Molenbeek et Lefèvre devra être précisé*** et le dossier devra être complété par un plan d'implantation précis. Ceci permettra d'étudier le traitement donné aux nouvelles façades donnant sur la rue de Molenbeek (voir ci-après) et de motiver la « cautérisation » latérale de l'entrepôt TIR ou le traitement de l'ancien mitoyen du Byrrh.

#### L'architecture

La CRMS ne se prononce pas sur l'expression architecturale adoptée pour le nouveau complexe (bardage en bois et en tôles métalliques perforées, anodisé clair). Cependant, elle remarque que les constructions présentent le caractère très fermé qui est davantage habituel dans les « zonings » qu'en milieu urbain. Ceci est particulièrement vrai pour les niveaux inférieurs, ce qui serait particulièrement dévalorisant pour les fronts bâtis de la rue de Molenbeek, face à l'école Ste-Ursule, ainsi que pour la nouvelle rue arrière.

***Sur ce point, le projet est en dérogation avec le RRU, et devra être sensiblement amélioré. Les façades de la rue de Molenbeek devront adopter un caractère plus ouvert. A cette fin, le projet gagnerait à réorganiser les affectations, de manière à rendre les façades plus animées et pourvues d'une entrée propre donnant directement sur la rue. Dans cette même optique, la façade qui donnera sur la nouvelle rue arrière gagnerait à adopter un aspect moins***

« **carcéral** ». Selon les plans, cette façade serait presque entièrement précédée de grilles de 4 à 5 m de haut derrière lesquelles se détacheraient des escaliers extérieurs. Ce dispositif très peu convivial. Il semble contradictoire avec la transparence supposée des rues intérieures qui, selon les documents explicatifs, offriraient des liens visuels à travers le nouveau complexe. **La CRMS demande de tout mettre en œuvre pour que ces rues intérieures jouent un véritable rôle « fédérateur ».**

Le potentiel archéologique du terrain

Enfin, et bien que la CRMS ait regretté la disparition du complexe Belgacom pour la réalisation des logements « Tivoli », elle ne s'oppose pas à la disparition des hangars occupant le terrain, leur hauteur libre étant insuffisante pour un charroi moderne de 6 ou 8 m. En revanche, elle attire l'attention sur le potentiel archéologique éventuel du terrain à bâtir, compte tenu d'une urbanisation tardive non accompagnée de niveaux en sous-sol. Elle demande l'application de l'article 246 du Cobat, pour assurer le suivi archéologique du chantier.

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

A. VAN LOO  
Secrétaire

J. VAN DESSEL  
Vice-président

c.c. à : AATL-DU : B. Annegarn  
AATL-DMS : S. Valcke, et par mail : M. Muret, N. De Saeger, L. Leirens