

S.P.R.B. – B.U.P.
Monsieur B. PERILLEUX
Directeur – Chef de service
Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B - 1035 BRUXELLES

V/réf. : 07/pfd/592814
N/réf. : AA/KD/FRT20015_619
Annexes : 1 dossier + contexte de la demande

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

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 – plans modifiés.
Demande de permis d'Urbanisme (Dossier traité par M. B.-N. Lemmens – D.U.)
Avis de la CRMS

En réponse à votre lettre du 07/03/2018, sous référence, reçue le 08/03/2018, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée en sa séance du 28/03/2018.

Contexte de la demande

L'avis de la CRMS est sollicité car le projet de construction d'un ensemble de logements est compris en PICHEE en bordure d'un espace régional structurant. 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, à savoir le « Blomme » (actuellement Centre d'Art contemporain WIELS), l'ancienne salle de brassage et l'ancienne salle des machines (actuellement Centre culturel BRASS) dus à l'arch. Blomme. Le même arrêté du Gouvernement (AG du 20/07/93) 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. Conçu par les architectes Gédéon Bordiau et Champion, 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. Il fera l'objet d'une demande de restauration/rénovation ultérieure.



© Bing 2018

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'Épargne 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).

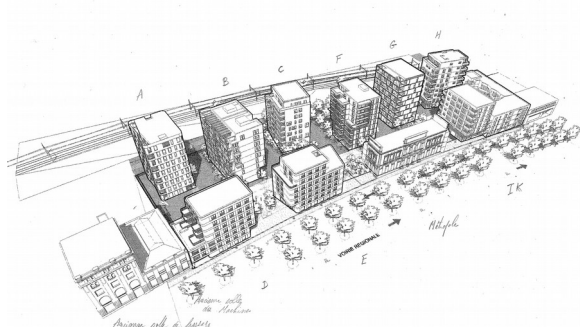
Rétroactes

En 2008, la CRMS s'est prononcée sur un premier projet global à vocation de bureaux à propos duquel elle regrettait notamment l'absence de reconstruction d'un front continu le long de l'avenue Van Volxem, ancien boulevard industriel.

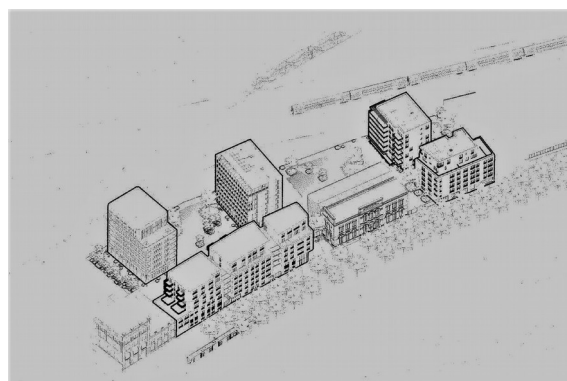
Une mouture précédente du présent projet, à vocation résidentielle, a fait l'objet d'un avis de la CRMS en 2016 dans lequel elle formulait d'importantes remarques sur les aspects urbanistiques du projet et sur la procédure de permis adoptée. Ses observations portaient essentiellement sur le paysage urbain et sur l'implantation des immeubles. Elle demandait également d'inclure le bâtiment classé (Le Métropole) dans le projet global de réaménagement du site et d'appliquer à l'ensemble la procédure de permis unique, conformément au prescrit du CoBAT. Plus spécifiquement, elle demandait de :

- *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. »*

Projet amendé



Version 2016 (229 logements)

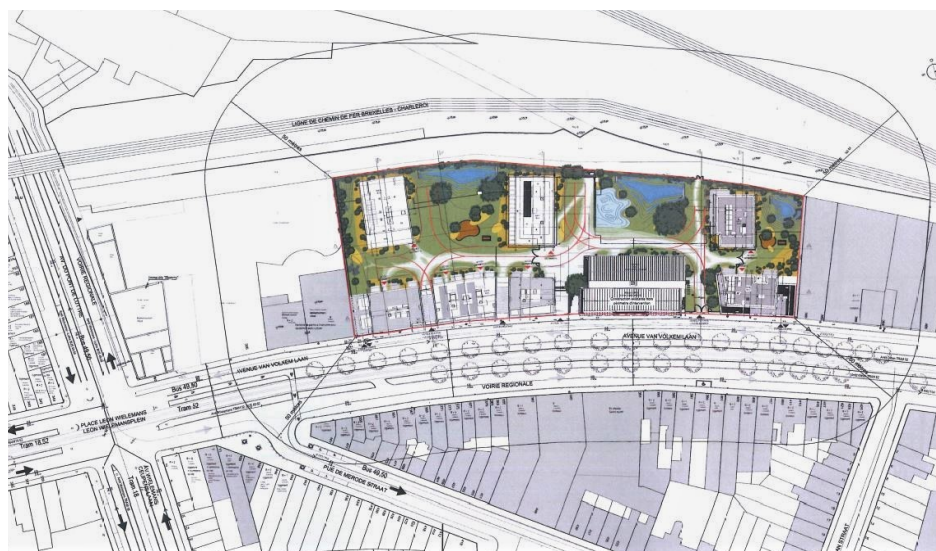


Version 2018 (176 logements)

La densité de logements du projet a été revue à la baisse, avec 176 logements au lieu de 229, ce qui constitue une diminution significative du programme. Les constructions situées en second rang passent de 6 à 3, ce qui permet une augmentation des surfaces non bâties et une amélioration de

l'ensoleillement. En particulier, tout l'espace situé à l'arrière du « Métropole » (qui devrait faire prochainement l'objet d'une demande de permis unique) serait entièrement dégagé sur toute la profondeur du site ; la limite avec le domaine ferroviaire devant accueillir une piste cyclable régionale là où il est constitué aujourd'hui d'une voie de service principalement destinée à l'entretien du talus arboré.

En compensation partielle à la diminution de capacité de l'arrière, la trouée précédemment projetée à mi-distance entre le BRASS et le « Métropole » a été supprimée. Seules de petites percées visuelles ont été conservées pour garantir la transparence du site.



Version 2018

L'accès en intérieur d'îlot se ferait de part et d'autre du « Métropole » : au sud le long de la façade latérale existante, au nord le long du mur aveugle existant.



Les faces latérales sud et nord du Métropole

Luttre

Carrefour des avenues Van Volxem et du Pont de

Dans le projet, le bâtiment D (anciennement D et E), mitoyen côté droit de l'ancienne salle des machines, se raccorde à son gabarit, puis prend la hauteur de l'ancienne salle de brassage. Cet immeuble comprendrait l'accès parking.

Remarques de la CRMS

De manière générale, la CRMS estime que le projet amendé tient compte des principales remarques et recommandations formulées dans son avis de 2016 : ouverture des perspectives vers le talus ferroviaire, aménagements de percées visuelles depuis l'espace public, dé-densification du site, dégagement de l'arrière du Métropole, etc. (cf. axonométries des versions 2016 et 2018 ci-dessus).

Tout en saluant cette avancée positive du projet, la Commission demande que soient précisés les aspects suivants :

- le projet prévoit la construction d'un immeuble directement mitoyen à l'ancienne salle des machines (bâtiment D). De ce côté également devrait être aménagée une des rampes d'accès au parking souterrain. **La Commission s'interroge sur les risques de cette intervention sur l'édifice classé. Pourquoi ne fait-elle pas l'objet d'une demande de permis unique conformément au prescrit légal ? Celle-ci devrait garantir que toutes les précautions seront prises pour garantir la bonne conservation de l'édifice classé (stabilité).**
- Il en va de même pour l'édifice classé du « Métropole » dont le dossier laisse entrevoir un projet d'extension. Le plan P-10.099 et la coupe 6 présentent en effet un dédoublement de sa volumétrie (extension de R+1+T). Si la CRMS ne s'opposerait pas au principe de reconstruire un volume flanqué à la façade ouest du Métropole (conformément à la configuration d'origine), ce volet du dossier n'est pas documenté. Il n'est donc pas clair pour la Commission si cette extension est comprise dans le périmètre d'intervention de la présente demande ou dans celle annoncée pour le Métropole même ? **Dans ce contexte, et puisque les documents « ad hoc » pour un bien classé manquent, la CRMS demande d'extraire ce volet du projet et de le traiter dans le cadre d'une demande de permis unique concernant le Métropole. Cet édifice remarquable, situé à front de l'avenue Van Volxem est situé au milieu du site faisant l'objet du dossier.** Par son expression néoclassique très appuyée, l'ancien immeuble de la direction constituera de facto le point focal du projet d'aménagement. Il convient de ne plus tarder à s'en préoccuper d'autant que son état est **préoccupant**.
- De manière générale, si le projet a gagné en espace vert, la CRMS s'interroge sur la viabilité de la **réalisation du parc et sur la gestion des eaux sur le site dès lors que la dalle en béton couvrirait une très grande partie du terrain.**

L'aménagement verdoyé ne semble par ailleurs pas tenir compte du potentiel du site de la SNCB qui devrait accueillir une piste cyclable régionale.

La Commission recommande d'approfondir le volet paysager du dossier en tenant compte des caractéristiques propres au site, à proximité du chemin de fer, afin d'optimiser les conditions de logements et d'assurer un cadre de qualité aux édifices classés.

- **La CRMS réitère sa demande de préciser ou de 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 ».**
- La CRMS met en garde sur le caractère 'clos' du futur ensemble résidentiel accru par le principe des portails d'accès à vantaux comme interface avec l'espace public ainsi qu'en intérieur d'îlot. **Elle recommande un maximum de transparence vers et depuis les édifices classés ainsi qu'avec l'espace public.**

La CRMS ne s'est pas positionnée sur d'autres évaluations relevant d'un examen urbanistique : hauteurs des gabarits, qualité des logements, gestion des vents, aspects acoustiques entre zone ferroviaire et axe structurant, ensoleillement et ombres portées, gestion des eaux et problèmes d'affleurement de la nappe phréatique, etc.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

Ch. FRISQUE
Président f.f.

BUP – DMS : Mmes M. Muret et Fr. Cordier.