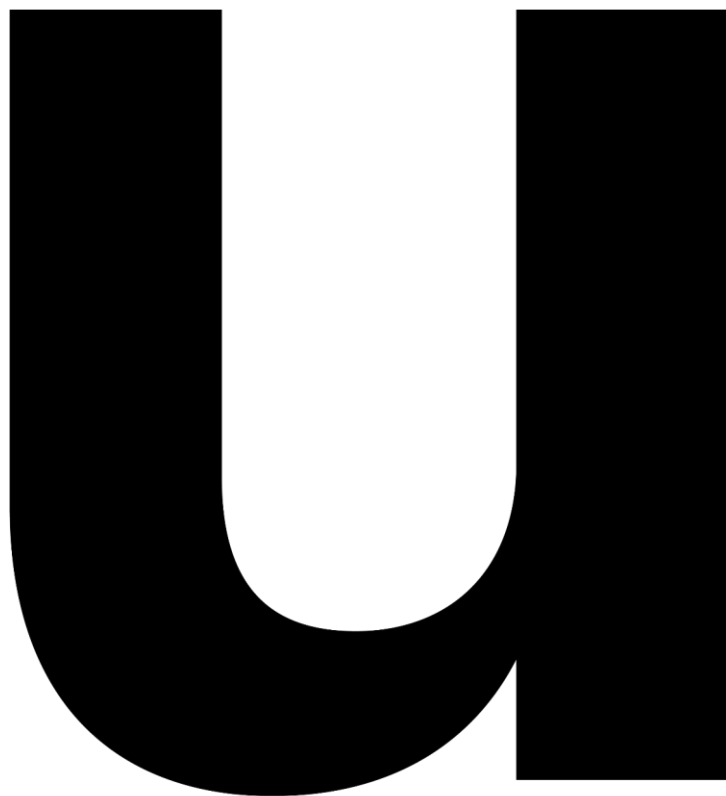




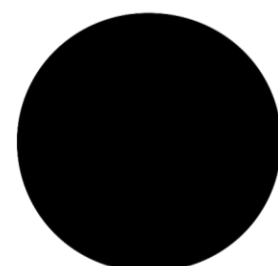
PV REUNION DE PROJET

PROCES-VERBAL (Réf. 04/PROJ/2016306)

DATE DE LA REUNION : 23/01/2026

NOM DE REFERENCE DU PROJET : SNCB_Av Monplaisir 60_Bruxelles

DEMANDEUR : Société Nationale des Chemins de fer Belges - SNCB





Intervenants	Nom (titre)	e-mail
Instances publiques		
Direction de l'Urbanisme (DU)	F. Timmermans	ftimmermans@urban.brussels
	V. Del Turco	vdelturco@urban.brussels
	N. de Kuijper	ndekuijper@urban.brussels
	B. Annegarn	bannegarn@urban.brussels
Direction du Patrimoine Culturel (DPC)	C. Smets	csmets@urban.brussels
Département Urbanisme de la Commune de Bruxelles	M. Goetynck	michael.goetynck@brucity.be
Demandeur		
Maitre d'ouvrage (MO)	Z. Batista	zofia.basista@belgiantrain.be
	J. Bonhomme	justine.bonhomme@belgiantrain.be

La réunion de projet a pour objectif de discuter des grandes orientations du projet, et ce sans préjuger de la décision de l'autorité délivrante dans le cadre de la procédure d'instruction du permis. La réunion de projet et l'éventuel procès-verbal y relatif ne constituent en aucun cas une décision administrative.



01. DONNÉES GÉNÉRALES	
Nom du projet	SNCB_Av Monplaisir 60_Bruxelles
Localisation	Avenue Monplaisir 60 - 1030 Bruxelles
Parcelle cadastrale	21813I0091/22_000
Zonage	- PRAS : Zones de chemin de fer. - PPAS : Le bien ne se situe pas dans le périmètre d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS). - Permis de lotir : Le bien ne se situe pas dans le périmètre d'un permis de lotir (PL). - Natura 2000 : /
Demandeur (Nom/Société + Adresse)	Société Nationale des Chemins de fer Belges - SNCB Rue de France 91 1070 Anderlecht
Propriétaire / Option exclusivité / Autre	Propriétaire
Stade du projet	Permis
Objet de la demande	Présentation du projet avant dépôt de la demande de permis d'urbanisme.
Contexte de la demande (phase du projet) et historique des réunions préalables (indiquer la date, les instances présentes, ...)	Aucun historique concernant ce projet. Un projet de démolition pour le bâtiment existant avait été refusé en 2016.
Date envisagée pour l'introduction de la demande de permis	15/02/2026
Description du projet (démolition/reconstruction, nouvelle construction, extension, ... en m²) et programme	Rénovation lourde du bâtiment existant (700 m² au rez de chaussée) avec extension en partie supérieure (400 m²). Programme : bureaux 'back-up' pour les services de sécurité de la SNCB et espace de formation. (Occupation ponctuelle selon les besoins).



Superficie de plancher du projet (Existante/Projetée)	☐ > 5.000 m ² Superficie existante : 700 m ² Superficie projetée : 1.100 m ²
Surface de la parcelle	727 m ²
Bien à l'inventaire / bien ou site classé / qui fait l'objet d'une mesure de protection / protégé	- Classement / liste de sauvegarde : Le bien n'est pas classé./ Le bien n'est pas inscrit sur la liste de sauvegarde. - Zone de protection : Le bien n'est pas situé dans une zone de protection d'un ou plusieurs monument(s), ensemble(s) ou site(s) classé(s) ou inscrit(s) sur la liste de sauvegarde. - Inventaire : En 2016, la demande de démolition avait été refusée car selon l'article 333 du CoBat le bien était considéré comme inscrit d'office à l'inventaire du patrimoine immobilier puisque sa construction date d'avant 1932. Cette inscription n'est plus applicable aujourd'hui car l'inventaire a été publié depuis. Le bâtiment présente une architecture industrielle ferroviaire de style éclectique du début du 20^e siècle (la construction date de 1913). Le bâtiment n'est pas accessible à l'heure actuelle, les baies ont été murées. Les vues street views de google maps de 2009 donnent un bon aperçu du bâtiment.
Y a-t-il des points ou des questions spécifiques sur lesquels vous souhaiteriez avoir un avis ?	Avis sur le principe d'extension en partie supérieur et le choix des matériaux.
02. POINTS D'ATTENTION ABORDÉS EN RÉUNION	
Généralités / Contexte	Le bâtiment a été construit en 1913 dans le cadre de l'extension de la gare de voyageurs de Schaerbeek, classée. Le projet est situé à la limite de la Commune de Schaerbeek, où les incidences sont susceptibles d'être plus importantes que sur le territoire de la Ville de Bruxelles.
Cadre planologique et règlementaire	Le bien est situé en zone de chemin de fer au PRAS et se trouve à proximité immédiate d'une zone d'habitation. L'avenue Monplaisir est située sur le tracé de l'itinéraire cyclable régional (ICR) n° SZ. Un projet de cyclostrade est par ailleurs prévu le long du site ; celle-ci devrait longer le bâtiment, passer sous le pont du chemin de fer, puis remonter vers le carrefour Navez. Il conviendrait dès lors d'assurer la réalisation de ce projet de cyclostrade et d'éviter tout stockage ou toute occupation susceptible d'en entraver le tracé.



	Conformément à l'article 9.1 du PRAS, sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent prioritairement à la réalisation du maillage vert. Permis refusé en 2016 pour le même bien (04/PFD/566745 : Démolition d'un bâtiment de service en vue de la réalisation future d'un accès vers le parking automobile et d'une aire de stationnement pour autobus (Trainworld), placement d'une clôture en treillis métallique d'une hauteur de 2,00 m, et aménagement de trois emplacements de stationnement pour autobus).
Urbanisme	Le projet s'inscrit dans un contexte d'infrastructures existantes et modifie l'organisation du site. Les enjeux urbanistiques concernent principalement l'intégration dans l'environnement et la lisibilité des accès. Il y a lieu de poursuivre la recherche sur la qualité architecturale du volume ajouté et d'améliorer l'ancrage du bâtiment dans son contexte immédiat. La pertinence du maintien du bâtiment existant pour des raisons patrimoniales est posée. Pour la DPC le bien a certaines valeurs patrimoniales en tant que témoin d'un ancien bâtiment industriel ferroviaire (voir volet patrimoine). La conservation des façades est dès lors demandée.
Programme	Le programme vise l'accueil temporaire d'espaces de formation et de services opérationnels et prévoit notamment environ 85 postes de bureaux, une salle de réunion/salle de crise (± 15 personnes), un espace commun avec cuisine, des locaux techniques et de services, ainsi qu'un espace extérieur de stockage et un parking clôturé. La question de répartir le programme dans le bâtiment voisin est posée, ce qui permettrait de limiter le volume ajouté. A analyser.
Implantation	Inchangée
Gabarit	Le gabarit du volume ajouté apparaît à ce stade trop massif. Par sa hauteur et sa volumétrie, il tend à dominer et à écraser le volume existant, au détriment de la lecture architecturale de l'ensemble. A retravailler afin d'alléger la perception du volume ajouté et d'assurer une meilleure relation avec le bâtiment existant.
Patrimoine	Bien qu'il ne bénéficie d'aucune mesure de protection, le bâtiment existant présente un intérêt patrimonial certain (valeur historique et artistique), relevant d'un vocabulaire d'architecture industrielle, situé à proximité de la gare de Schaerbeek avec lequel elle forme un ensemble de biens ferroviaires du début du XX^e siècle. À ce titre, le bâtiment mérite un traitement architectural soigné et de qualité, visant à préserver et valoriser son volume, son expression architecturale et son image, alors que le projet dénature ces qualités. Prévoir pour le bâtiment conservé des châssis respectant le cintrage des baies.



Qualité architecturale	Développer une relation plus cohérente entre la partie ajoutée et le bâtiment existant, tant dans l'écriture architecturale que dans la trame des percements du volume existant, par un dialogue clair avec celle-ci, les proportions et le rythme du bâtiment existant, ou un contraste architectural assumé et maîtrisé. A retravailler, afin soit d'établir une continuité/interprétation contemporaine des caractéristiques du bâtiment existant, soit de proposer un contraste architectural clair, qualitatif et maîtrisé. Retravailler le gabarit afin d'en réduire l'impact volumétrique, notamment par la diminution de la hauteur des acrotères. Examiner les hauteurs sous plafond, en particulier au niveau du R+1, afin d'évaluer la possibilité d'en réduire la hauteur totale. À titre d'alternative, la proposition d'un niveau supplémentaire traité sous forme de toiture à versant, de type pavillonnaire, pourrait être étudiée, dans une optique de meilleure intégration du projet dans son environnement bâti.
Qualité paysagère	Evaluer l'impact visuel du projet dans le paysage urbain et tenir compte de la proximité immédiate d'une zone d'habitation. Le bien est situé sur le tracé de la Promenade verte. Il y a lieu d'en tenir compte dans le traitement des abords. Le projet n'indique ni ne présente d'aménagement des abords : aucun plan paysager ni aucune indication relative au traitement des espaces extérieurs ou aux matériaux projetés n'est fournie. A développer davantage. En toiture, seul le placement de panneaux photovoltaïques est mentionné. Aucun aménagement de toiture verte n'est prévu, notamment au regard des contraintes de stabilité. A préciser.
Mobilité	À ce stade, le dossier ne permet pas d'évaluer les incidences du projet en matière de mobilité, aucun plan ni aucune note ne précisant l'organisation des accès, des circulations, des stationnements ou le traitement des abords. Il est dès lors demandé de compléter le dossier par des informations relatives aux emplacements de stationnement, en ce compris la prévision d'emplacements vélos pour le personnel, ainsi qu'à l'intégration de ces dispositifs dans les espaces extérieurs. Par ailleurs, la présence d'un parking existant à droite du bâtiment soulève la question d'une éventuelle mutualisation des stationnements, permettant, le cas échéant, de libérer de l'espace en vue de la création d'abords qualitatifs.
Environnement (Circularité, durabilité, gestion des eaux, pleine terre,	Le site est repris à la carte d'évaluation biologique avec un score C, correspondant à une valeur biologique élevée.



biodiversité, gestion du site etc...)	
Qualités relationnelles humaines générées par le projet	La volumétrie proposée aura un impact visuel depuis les maisons situées de l'autre côté de l'avenue Monplaisir qui bénéficient actuellement d'une vue dégagée : à évaluer. L'espace extérieur le long du bâtiment est à sécuriser : trouver des solutions pour garantir le contrôle social, et améliorer la relation entre le bâtiment et l'espace public.
Flexibilité et résilience	Le projet prévoit des espaces majoritairement dédiés à des fonctions de bureaux et de formation, permettant une certaine modularité des aménagements intérieurs. La flexibilité d'usage apparaît globalement assurée à l'échelle des plateaux, et la conservation du bâti est appréciée.
Procédure (PFU, SOC, avis BMA mixte, étude d'incidence..)	PFD

03. RECOMMANDATIONS

	De manière générale, poursuivre la recherche sur la qualité architecturale du volume ajouté et améliorer l'ancrage du bâtiment dans son contexte immédiat. Analyser la possibilité de répartir le programme dans le bâtiment voisin. Retravailler le gabarit afin d'alléger la perception du volume ajouté et d'assurer une meilleure relation avec le bâtiment existant, soit en établissant une continuité/interprétation contemporaine des caractéristiques du bâtiment existant, soit en proposant un contraste architectural clair, qualitatif et maîtrisé. Étudier la diminution de la hauteur des acrotères. Examiner les hauteurs sous plafond, en particulier au R+1, afin de réduire la hauteur totale du bâtiment. Justifier l'absence de toiture verte et étudier son intégration en complément des panneaux photovoltaïques. Envisager, à titre d'alternative, un niveau supérieur traité en toiture à versant de type pavillonnaire. Évaluer l'impact visuel du projet dans le paysage urbain et tenir compte de la proximité immédiate d'une zone d'habitation. Prévoir pour le bâtiment conservé des châssis respectant le cintrage des baies.
--	---



	Améliorer la relation entre le bâtiment et l'espace public. Sécuriser l'espace extérieur le long du bâtiment et garantir un contrôle social. Assurer la compatibilité du projet avec la zone de chemin de fer au PRAS (art. 9.1), en veillant à la contribution des abords au maillage vert. Fournir un plan paysager et préciser le traitement des espaces extérieurs. Tenir compte du tracé de la Promenade verte et du projet de cyclostrade pour le traitement des abords. Compléter le dossier par des informations relatives aux emplacements de stationnement, en ce compris la prévision d'emplacements vélos pour le personnel, ainsi qu'à l'intégration de ces dispositifs dans les espaces extérieurs. Examiner la mutualisation du stationnement existant afin de limiter l'emprise dédiée à la voiture et d'améliorer les abords.
--	---