AVIS B M A

_
PROJET: Industriel 18
DEMANDEUR:
ETUDES:

LIEU I ADRESSE : 18 Boulevard Industriel, 1070 Anderlecht

OBJET I PROGRAMME : Démolition-construction d'un Hub de logistique urbain durable

Le présent avis est rendu conformément à l'article 11/1 du CoBAT et à son arrêté d'exécution du 09.07.2019.

BMA choisit de manière indépendante les aspects et thématiques sur lesquels l'avis souhaite attirer l'attention. Ceux-ci sont propres à chaque projet et ne peuvent être considérés comme exhaustifs dans le cadre de l'instruction de la demande de permis.

L'avis est rédigé dans la langue de la demande.

_
AVIS REMIS SUR :
Documents reçus le 19/05/2026
DATE DE RÉCEPTION DEMANDE AVIS :
19/05/2026
DATE ENVOI AVIS :
22/06/2026
RÉFÉRENCE DOSSIER BMA *:*
2619

_
HISTORIQUE

Une réunion de projet a eu lieu le 14/11/2025.

_
AVIS

Le site actuel accueille l'ancienne imprimerie IPM. Ce complexe industriel hétérogène issu de plusieurs phases de développement - un volume principal (R+4) construit en 1990, complété par des extensions (R+2) réalisées en 2004 et 2007 – sera déconstruit pour faire place à la construction d'un hub de logistique urbain durable.

La localisation du site est très intéressante pour une activité de logistique urbaine du type Last Mile, notamment le long du boulevard Industriel, axe nord-sud stratégique reliant le Ring au quartier de la gare du Midi, et proche du croisement avec le boulevard Paepsem, axe est-ouest, reliant Anderlecht et Forest. Le concept repose sur la rupture de charge : intercepter les flux de poids lourds en amont de l'hypercentre pour redistribuer les marchandises via des modes de transport décarbonés, tels que des camionnettes électriques et des vélos-cargos.

Le projet propose une densification qualitative via l'optimisation du foncier rare en zone d'industrie urbaine par une superposition d'activités complémentaires sur plusieurs niveaux. Le projet développe un programme mixte d'environ 14 166 m² bruts, conçu selon un modèle 'double-deck': un hall principal dédié à la logistique lourde, équipé de huit docks de déchargement au rez-de chaussée (8 528 m²), des espaces de bureaux et des locaux sociaux directement liés à l'activité principale au mezzanine (894m²) et trois halls indépendants destinés à la logistique légère ou à la production artisanale, chacun disposant de ses propres bureaux, à l'étage (4 744 m²). Au-dessus le projet prévoit un parking de 78 places protégé par un auvent photovoltaïque couplé à un système de stockage (pour alimenter une flotte de livraison majoritairement électrique), complété par des toitures végétalisées pour la gestion des eaux pluviales.

Une trame structurelle flexible permet au bâtiment d'évoluer selon les futurs besoins économiques périurbains. Il est recommandé de renforcer suffisamment la structure afin que le bâtiment puisse, à terme, s'étendre également en hauteur pour accueillir au besoin de nouvelles fonctions (productives et/ou résidentielles). L'intégration d'une production photovoltaïque massive couplée à un système de stockage rend possible l'autonomie énergétique pour alimenter une flotte de livraison majoritairement électrique.

Les flux logistiques sont organisés hors voirie, sans ou avec peu d'impact sur l'espace public. Le fonctionnement du site est régi par une hiérarchisation stricte des flux pour garantir la sécurité et l'efficacité opérationnelle. Les poids lourds accèdent exclusivement au nord via le rond-point Hermès. La façade ouest est réservée à la distribution urbaine (vélos-cargos et camionnettes) avec des accès physiques séparés pour chaque mode. Enfin, une rampe dédiée connecte directement le Boulevard Industriel au premier étage, isolant ainsi les circulations de l'étage de celles du rez-de-chaussée.

Le projet utilise la zone de recul de 10 m imposée par le PPAS comme un dispositif d'écran actif. Le bâtiment est enchâssé dans des talus végétalisés qui cachent les zones de manœuvre depuis l'espace public. Les accès logistiques à la façade nord sont masqués par deux buttes paysagères et une rangée d'arbres à haute tige recrée un alignement à front de rue. La façade ouest (parvis et accès urbains) est conçue comme l'interface d'accueil du site, elle rend lisibles les accès piétons et cyclistes. Généralement, l'architecture vise à réduire l'impact industriel du volume par une composition sobre et une palette chromatique naturelle. Les enseignes sont intégrées à l'architecture.

CONCLUSION

Il s'agit d'un projet très qualitatif au niveau de ses ambitions urbaines. La démolition de bâtiments âgés d'à peine vingt à trente ans n'est pas la stratégie par défaut à Bruxelles, mais dans certaines circonstances précises, la démolition-reconstruction peut-être la solution à suivre (si elle est accompagnée d'une stratégie ambitieuse de réemploi – sur site ou via des autres filières) . Ici, le projet tire pleinement parti de la situation exceptionnelle du site dans la Région bruxelloise pour créer un pôle logistique ambitieux. Alliant densification qualitative, énergie verte, modularité et intégration paysagère, il réduit les nuisances sonores et environnementales en privilégiant une distribution urbaine par véhicules électriques et vélos cargos.