

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. : 04/PFD/187608
N/réf. : AVL/ah/BXL-2.655/s430
Annexe : 1 dossier comprenant 12 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Avenue du Port, 94. Demande de permis d'urbanisme pour la construction d'un centre logistique et la réaffectation de l'ancienne gare du complexe de Tour et Taxis.
Dossier traité par Mme F. Remy.

En réponse à votre courrier du 25 février 2008 sous référence, réceptionné le 27 février dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 5 mars 2008 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis les **remarques** suivantes :

La demande concerne la réalisation du Brussels International Logistic Center (BILC) sur un terrain appartenant autrefois à la SNCB, acquis par le Port de Bruxelles en 2001. Ce terrain fait partie de l'ancien site de Tour et Taxis à proximité directe duquel il se situe et dont il comprend toujours des « éléments relevant du patrimoine », notamment l'ancienne « centrale électrique » et la gare dénommée « la chapelle ». Par ailleurs, le terrain est également situé dans la zone de protection des anciens établissements BYRHH sis 4, rue Dieudonné Lefèvre.

La demande est introduite par le Port de Bruxelles, associé pour l'occasion avec SOGARIS (entreprise française spécialisée dans l'immobilier logistique) dans la société BILC. Elle porte sur la rénovation et l'extension du centre d'entrepôts actuel (le TIR) afin de disposer d'un pôle unique de logistique urbaine, dans la continuité des activités menées sur le site jusqu'à présent (groupage et dégroupage / conditionnement / étiquetage / facturation / distribution). Le complexe sera géré par SOGARIS. Le projet bénéficie d'un financement de la Banque européenne d'investissement (BEI) et du soutien régional moyennant le respect de certaines recommandations de sa part (décisions du Gouvernement du 15/12/05 et du 01/03/07).

Le programme prévoit la construction de :
- deux entrepôts affectés à la logistique,

- un quai de messagerie,
- divers locaux d'activités (laboratoires, ateliers, etc.),
- des bureaux : 5000 m²,
- environ 380 emplacements de parking (190 extérieurs et 190 intérieurs).

En plus du mouvement de plus petits véhicules de transport, le BILC engendrerait, par jour, entre 190 (selon l'auteur de projet) à 350 (selon Stratec) mouvements de poids lourds supplémentaires (aux 650 mouvements actuels).

La construction s'effectuerait en deux phases : d'abord l'entrepôt A (en bordure nord du site, vers les anciens entrepôts de T&T), avec le quai de messagerie, les ateliers et bureaux ; puis l'entrepôt B (à l'arrière du TIR). En dernier lieu, on procéderait à la rénovation de la gare dont l'affectation n'est pas définie.

La totalité du site de Tour et Taxis compte ca. 37 ha. En termes de superficies, il équivaut à une quarantaine d'îlots du centre de Bruxelles (morceau de ville compris entre la jonction nord-midi et les boulevards du centre, par exemple). Le site d'implantation du BILC est repris au PRAS en zone d'activités portuaires et de transports. Un PPAS est en cours d'élaboration sur le site de T&T par la Ville de Bruxelles mais il est suspendu à l'adoption par le Gouvernement du schéma directeur des Zir's 6A et 6B, lui-même en cours d'élaboration. Bien qu'il ait été présenté à la presse durant l'été 2007, ce schéma directeur n'est à ce jour ni connu, ni adopté. Les auteurs de projet de la présente demande signalent toutefois s'être concertés avec ceux du schéma directeur, ce qui aurait mené à une réduction de l'emprise du BILC par rapport aux premières esquisses (dans ce cadre, une perspective sur l'ancienne centrale électrique aurait été dégagée). Parallèlement à la présente demande de permis d'urbanisme, une autre demande a été introduite par la société Reinvest Real Estate pour augmenter le nombre d'emplacements de parking sur le site de Tour et Taxis de plusieurs centaines d'unités (entre 847 et 738 places), à proximité de l'entrepôt royal (certaines en sous-sol) et le long de l'avenue du Port. Ces demandes interviennent sans que l'on puisse avoir une vue générale de l'avenir de la totalité du site.

Il est en effet regrettable de constater qu'en dépit des études effectuées ces dernières années, un site aussi stratégique du point de vue de ses potentialités en termes de développement économique, social, culturel et patrimonial, ne puisse pas faire, de la part de la Région et des communes voisines, l'objet d'une réflexion globale et concertée quant à son avenir. Les plans (schéma directeur et PPAS) en cours d'élaboration sur la totalité du site, qui sont censés définir le cadre des demandes de permis ultérieures, sont malheureusement aujourd'hui dépassés par celles-ci et, probablement, forcés de s'adapter en conséquence au lieu de pouvoir les guider.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que le site de Tour et Taxis ne se trouve pas en périphérie mais au cœur de la ville : il est entièrement cerné par un tissu urbain auquel il ne se rattache pas puisqu'il a été conçu, à l'époque, comme une enclave fermée, non accessible au public, aux portes de la ville. Ce « trou » dans la trame urbaine a des conséquences néfastes sur les quartiers périphériques qui vivent mal (voiries mal connectées, qui buttent sur une entité fermée). Il existe donc une réelle nécessité, si l'objectif de la Région est de créer un pôle de développement sur le site, de le connecter correctement sur les espaces structurants et les espaces publics existants du « quartier Maritime » et de Laeken. Il serait judicieux, pour ce faire, de valoriser les « monuments » qui sont susceptibles de renforcer la cohérence et le caractère de l'ensemble tout en prévoyant de nouvelles structures répondant à de nouveaux programmes (en liaison avec le passé industriel des lieux pour les terrains situés à proximité du

TIR). Deux monuments emblématiques de l'ancien complexe de Tour et Taxis, témoignant du passé industriel du site, existent sur les terrains visés par la présente demande : il s'agit de l'ancienne gare et du château d'eau (dénommé dans le projet « centrale électrique - voir ci-dessous).

1. Remarques sur la structure urbaine

L'amélioration des connexions de la structure urbaine existante avec le site passe par une plus grande perméabilité de celui-ci et la création de nouvelles voiries reliant, si possible, ses limites opposées. La présente demande de PU montre la création d'une voirie perpendiculaire à l'avenue du Port (nord-ouest / sud-est), tracée devant l'ancienne gare, juste en dehors des limites du permis demandé, ce qui est positif sur le plan du principe (mais non de la forme donnée, qui démentit le principe. Voir ci-dessous). Par contre, dans les limites du permis, aucune voirie transversale n'est prévue pour relier la rue Picard à Laeken (croisant la nouvelle voirie à hauteur de la petite gare,) et « recoudre » ce morceau de ville sur la trame urbaine existante. Le schéma directeur aurait dû prévoir (et prévoit peut-être ?) cette liaison qui constitue une occasion unique pour « brancher » le site sur la ville qui l'entoure désormais (même si des réponses spécifiques doivent être apportées aux questions de propriété et d'accès). ***Or, la soudure opérée dans le projet (exactement à hauteur de la gare) entre le nouvel entrepôt A et le quai de messagerie rend cette connexion totalement impossible. La perméabilité du site sera bloquée à jamais par une structure rigide et non sécable de 420 m de long – probablement une des plus grandes structures bâties de la Région. La C.R.M.S. demande de ne pas accoler ces deux édifices (l'entrepôt A et le nouveau quai de messagerie) et de réserver, à hauteur de la gare, la possibilité de créer une voirie perpendiculaire à la nouvelle avenue, qui s'articulerait logiquement sur le nouvel espace public prévu à hauteur de la gare et qui pourrait longer ensuite le nouvel entrepôt B pour se raccorder, un jour, à la rue Claessens (Laeken).***

La C.R.M.S. souscrit au principe de la « nouvelle avenue » qui semble prévue par le schéma directeur (et qui est située en dehors du permis), mais elle ne peut toutefois pas approuver la manière dont les nouveaux bâtiments prévus par le permis « phagocytent » la gare. Si l'idée exprimée par les auteurs de projet est de maintenir des perspectives vers les « monuments » du site, l'objectif n'est pas atteint ici : la coupe B (plan A00) montre que non seulement le recul du nouvel entrepôt A par rapport à la gare est insuffisant pour lui conserver un semblant d'autonomie, mais que les porte-à-faux qui débordent des quais envahissent totalement le peu de recul prévu. L'aménagement d'une voirie transversale entre l'entrepôt A et le quai, comme proposé ci-dessus, permettrait de résoudre plus correctement cette question et de réserver à la gare un espace de « respiration » indispensable.

2. L'architecture des nouveaux édifices et le phasage du projet

L'architecture de l'ensemble est convenue et ennuyeuse. Elle manque particulièrement d'expressivité et d'audace pour le bâtiment situé à l'articulation de l'avenue du Port et de la nouvelle avenue destinée à irriguer un nouveau quartier. Alors que le site se trouve au cœur de la ville (à 10 minutes à pied de la Petite Ceinture), les énormes structures projetées semblent

calquées sur les complexes de même nature implantés le long des autoroutes, à l'entrée des grandes villes. Ici encore, la spécificité de la dimension urbaine n'a pas été prise en compte. Les 420 m de rupture matérialisés par les parois en béton et les bardages métalliques du quai et de l'entrepôt A constitueront un obstacle infranchissable dans un site supposé contribuer au développement de la Région (cette distance équivaut, par exemple, à la totalité du boulevard Adolphe Max, de la place Rogier à la place De Brouckère comprise). Le bâtiment administratif situé à front de l'avenue du Port aurait pu être le prétexte à un signal dans la ville au vu de l'importance du complexe dont il constitue la figure de proue le long d'une voie d'eau. Malheureusement, l'intervention est hors d'échelle et l'expression architecturale insignifiante. La C.R.M.S. demande de revoir cet aspect du projet. Elle estime que l'édifice devrait être emblématique de la fonction qu'il représente et, surtout, du quartier maritime ainsi que de son implantation privilégiée le long du canal et d'un grand boulevard urbain.

Le phasage du projet prévoit en premier lieu la construction de l'entrepôt A, du quai de messagerie, des ateliers et des bureaux. La construction de l'entrepôt B interviendra en seconde phase. La reconversion et la restauration de la gare, dont l'affectation n'est pas définie, serait prévue en dernier lieu. Ce calendrier est révélateur du manque de prise en considération du patrimoine dans la réflexion qui a été menée sur le site. ***En fait, les éléments du patrimoine sont gênants ou « dans le chemin » par rapport à un projet qui leur tourne résolument le dos.***

3. La mise en valeur des « monuments » et l'aménagement des espaces publics qui les jouxtent.

1) **La gare.** En réalité, ce qui est baptisé dans le projet « l'ancienne gare » n'en a jamais été une. Ce bâtiment était jadis surnommé « la chapelle » et abritait des locaux de service. Les cheminots et conducteurs de trains y recevaient les instructions de composition des convois, de destinations, etc. Mais il s'agissait surtout du local social, du foyer, où le personnel des chemins de fer pouvait se chauffer, manger sa gamelle et se reposer quelques instants de son dur labeur sur les voies. Outre son intérêt architectural, l'édifice a donc aussi une signification sociale très importante pour la mémoire du site de Tour et Taxis. Son affectation devrait, au minimum, permettre de lui redonner un sens en relation avec la mémoire des lieux dans le nouveau morceau de ville que l'on s'apprête à construire à cet emplacement. Le projet prévoit de « restaurer l'enveloppe dans sa forme et ses matériaux connus ». La C.R.M.S. estime que ce bâtiment doit être correctement documenté et étudié avant d'y développer un projet qui contribue à le remettre en valeur dans le respect de ses caractéristiques architecturales. ***Dans l'état actuel des choses, ni la situation existante, ni le projet ne sont documentés dans le présent dossier. Par conséquent la C.R.M.S. demande au Fonctionnaire délégué de ne pas accorder une autorisation pour des travaux à ce monument dans le cadre de ce projet mais de le retirer du permis. Une nouvelle demande, mieux élaborée, devrait être introduite dans les meilleurs délais. Celle-ci devrait garantir une plus grande « zone de respiration » autour du bâtiment afin de favoriser sa reconversion et la valorisation de son intérêt architectural.***

La « percée » créée plus ou moins dans l'axe de la gare vers les anciens entrepôts de Tour et Taxis paraît incohérente, parsemée de jardinets, de rampes, d'escaliers. La C.R.M.S. espère que ces aspects du schéma directeur ont évolué positivement entre temps et que cet axe important aura un statut, une largeur et un traitement dignes de sa situation stratégique.

La « nouvelle avenue » aménagée devant la gare (perpendiculairement à l'avenue du Port) semble plus une rue de desserte qu'une voirie assurant le maillage urbain. Son profil est horizontal (dans un terrain en pente) au lieu d'être aménagé en pente douce continue comme toutes les rues bruxelloises qui mènent d'un point à un autre. Elle se raccorde donc à l'espace public existant uniquement par des rampes et sa connexion sur l'avenue du Port est très maladroite. Ces dispositifs s'apparentent à ceux que l'on aménage dans les zonings industriels, au milieu de rien. L'aménagement prévu n'est donc pas celui d'une voirie publique destinée à structurer un nouveau morceau de ville. Elle n'est que le reliquat du projet d'entrepôt (même si l'avenue à proprement parler se situe en-dehors du permis). l'avenue sera dédoublée d'une rampe à destination des poids lourds précisément à son intersection avec l'avenue du Port (dans la limite du permis) et, à cet endroit, encore encombrée d'un plan incliné bordé de murets (en dehors de la limite du permis). Les gros problèmes de niveaux engendrés par le parti choisi nécessitent, en outre, la multiplication de plans inclinés pour accéder à tous les bâtiments qui seront implantés sur l'autre rive (plusieurs dizaines de rampes et de volées d'escalier sont indiquées au plan !). **La C.R.M.S. attire l'attention du Fonctionnaire délégué sur le fait que cet aménagement doit être revu si l'on veut donner une quelconque chance à cette avenue d'exister – ce qui apparaît indispensable vu la superficie du territoire qu'elle est supposée irriguer.**

2) La centrale électrique.

Le bâtiment appelé « centrale électrique » n'en était pas une non plus. Il fonctionnait en réalité comme cabine à haute tension et était jumelé au château d'eau alimentant le site. Sa future destination n'est pas prise en compte dans le projet car il se situe tout juste en dehors du terrain à bâtir. On ne sait donc pas qui prendra son avenir en charge. La note explicative dit que, dans le cadre des discussions des auteurs de projet avec ceux du schéma directeur, « une perspective sur l'ancienne centrale électrique a été dégagée ». La question se pose toutefois de savoir à partir d'où elle a été dégagée. En tout cas, **le château d'eau ne sera plus visible depuis aucun axe structurant et depuis aucune voirie importante.**

Une « rue » serait créée à l'arrière du nouvel entrepôt A (schéma directeur). Mais il faut observer, ici encore, que la largeur dessinée sur le plan ne correspond aucunement à celle d'une vraie rue. **Il semble donc qu'il s'agisse, ici encore, plutôt d'une ruelle de desserte plutôt que d'un espace public de qualité.** Le château d'eau disparaîtra donc derrière les nouvelles grandes structures projetées au lieu de constituer un point focal important de la composition du site. Entre le château d'eau et l'entrepôt B (sur le terrain concerné par la présente demande), un parking est prévu, ponctué de quelques arbres. **La C.R.M.S. demande que cet aménagement soit réétudié de manière à constituer un cadre favorisant la remise en valeur de ce monument.**

La C.R.M.S. insiste pour que les deux monuments qui subsistent du complexe de Tour et Taxis (dans et à proximité immédiate du terrain à bâtir) servent réellement de pivot à la composition urbaine. Pour ce, ils doivent nécessairement faire l'objet d'une étude de mise en valeur permettant :

- de les dégager suffisamment par rapport aux gigantesques structures qui les jouxteront,
- de faire en sorte qu'ils se découpent sur un fond cohérent et relativement neutre,
- d'étudier leur articulation sur les nouveaux espaces publics projetés,
- d'étudier la morphologie de ceux-ci et leur propre articulation sur les nouvelles rues prévues,

La limite de propriété des nouvelles constructions avec l'espace public (grilles, barrières de contrôle, rampes) n'est pas développée dans le projet. L'étude mérite pourtant d'être approfondie lorsque l'on voit le soin particulier qui a été réservé à ce type de « détails » dans l'ancien site de Tour et Taxis. De la qualité de ces limites dépendra la qualité des anciens (avenue du port) et nouveaux espaces publics qu'elles jouxtent.

4. Aspect « développement durable »

Le choix du « tout à la route » qui sous-tend le projet dans son entièreté (et l'abandon des modes de transports plus doux comme le train et le canal ?) n'est pas développé dans le dossier. Dès lors, *il aurait été pour le moins souhaitable que le projet soit conçu comme un complexe à Haute Qualité Environnementale (HQE)*. La superficie de toitures développée (entre 30.000 et 40.000 m²) doit absolument faire l'objet d'une réflexion particulière du point de vue des revêtements, du traitement réservé aux eaux de pluie recueillies et de l'exploitation d'énergies alternatives. Le revêtement préconisé sur la majeure partie des toitures (revêtements bitumés) interviendra de manière défavorable dans les micro-climats urbains et risque de jouer le rôle d'un gigantesque radiateur en été - d'autant que le sol sera entièrement minéralisé et, sans doute, en grande partie asphalté. Une petite toiture verte est prévue sur un morceau de plateforme proche du bâtiment administratif (probablement pour une question de vues) sans que l'intérêt de telles solutions n'ait été poussé plus loin. La « verdurisation » du site est réduite à sa plus simple expression en raison de contraintes qui semblent peu négociables mais qui posent des questions.

La C.R.M.S. estime que l'urbanisation d'un des principaux pôles de développement de Bruxelles ne peut faire l'économie d'une réflexion approfondie sur le développement durable à l'heure où le réchauffement climatique suscite de tels débats et de nouvelles réglementations (ordonnance PEB). La Commission demande que cet aspect du projet soit approfondi car il aura un impact non négligeable sur la qualité du morceau de ville que l'on s'apprête à ériger à proximité immédiate de ce complexe

5. Mobilité

Différentes mesures en matières de mobilités sont proposées (étude Stratec), parmi lesquelles la création d'un tunnel sous la place de Trooz, le réaménagement et l'interdiction du stationnement le long de l'avenue du Port, la création de deux ronds-points : l'un au carrefour de l'Entrepôt (?) et l'autre place des Armateurs. Alors que la présence trop marginale de l'eau et du canal dans la ville suscitent pour l'instant des réflexions et des projets, les présentes propositions de tunnel et de réaménagement de l'avenue du Port vont dans un sens opposé en accentuant la coupure entre la ville et le canal. La CRMS ne peut approuver ces choix qui portent sur la modification d'axes structurants importants sans que l'on ne puisse en mesurer l'impact sur la structure urbaine globale. *Elle plaide pour le maintien du profil actuel de l'avenue du Port et pour la conservation de son revêtement pavé : outre le fait qu'il est nettement plus favorable que l'asphalte du point de vue de son impact sur les micro-climats urbains, il est un témoignage essentiel du passé du quartier maritime et a résisté au trafic des poids lourds mieux que n'aurait pu le faire n'importe quel autre revêtement de voirie (la dernière remise à bout des pavés date des années 70).*

L'aspect mobilité du dossier devrait être coordonné avec le plan Iris 2 et avec les autres études et projets en cours le long du canal ainsi qu'avec les demandes de PU introduites (les 1.000 places de parking, le réaménagement du canal entre la place Saintelette et la chaussée de Ninove : projet du Ministre Pascal Smet). *En l'absence de cette coordination et de*

perspectives d'avenir globales pour le site de Tour et Taxis (schéma directeur, PPAS), la CRMS ne voit pas comment apporter des solutions cohérentes à cet aspect important du dossier.

6. Conclusions :

Le dossier ne motive pas la pertinence de privilégier le seul transport routier sur un site implanté en bordure du canal. Quoiqu'il en soit, le terrain choisi pour développer le projet fait partie intrinsèque de l'ancien site remarquable de Tour et Taxis, entièrement clos sur lui-même en raison de son histoire et dont certains monuments subsistent. ***Si la Région voit dans ce site une zone levier comme inscrit au PRD, les objectifs prioritaires de tout projet global ou partiel de développement de ce site devraient raisonnablement être :***

- ***reconnecter cette enclave sur la ville en l'irriguant à partir des axes structurants de la trame urbaine existante et en étudiant soigneusement ses articulations avec les espaces publics existants dans ses abords immédiats***
 - ***créer une identité à ce nouveau morceau de ville en exploitant et en mettant en valeur les témoins significatifs de son passé maritime et industriel***
 - ***exploiter sa localisation exceptionnelle pour développer une architecture contemporaine de qualité, qui ajoute du sens à l'esprit du lieu et aux nouvelles fonctions qu'il abrite.***
- Dans son état actuel, le projet proposé ne présente pas ces qualités.***

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

c.c. à : - A.A.T.L. – D.M.S. – Mme Sybille Valcke
- Concertation de la Ville de Bruxelles – M. De Saeger