

VILLE DE BRUXELLES
Urbanisme – Plans et autorisations
A l'att.de D. DE SAEGER
Centre Administratif
Boulevard Anspach, 6
1000 BRUXELLES

V/Réf : 82P/07
N/Réf. : AVL/cc/BXL-2.655/s.453
Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Rue Picard, 5-15 / avenue du Port, 90. Site de Tour et Taxis.
Urbanisation de la ZIR 6 A.
(Dossier traité par : R. Van de Perre)

En réponse à votre courrier sous référence, réceptionné le 20 février 2009, nous avons l'honneur de vous communiquer les **remarques et recommandations** émises par notre Assemblée en sa séance du 18 mars 2009, concernant l'objet susmentionné.

I. LE CONTEXTE DE LA DEMANDE

Le site de Tour et Taxis se trouve dans le périmètre de la Zone-levier n°5. Il est constitué de la Zone d'Intérêt Régional 6B (entrepôt royal B et entrepôt à sheds A) et de la ZIR 6A sur une partie de laquelle porte la demande de permis introduite (car la ZIR 6A comprend aussi le BILC). Les ZIR 6A et 6B ont fait l'objet de *Recommandations morphologiques* effectuées par le bureau Space Syntax Brussels à la demande de l'AATL (Planification), puis d'un *Schéma directeur*, réalisé par les urbanistes Lion/MSA. Les deux documents prennent pour point de départ la remise en valeur du patrimoine et recommandent la conservation de plusieurs bâtiments (liste non exhaustive) :

- la Gare maritime,
- les deux halles courbes : la Halle aux Poissons et aux Huiles (Gare maritime), la Halle de Transit (bâtiment A),
- l'Atelier de réparation des tracteurs.
- La gare de service dénommée « La Chapelle »,
- La centrale électrique et le château d'eau,
- Les talus du chemin de fer.

Par ailleurs, la Gare maritime, les halles courbes et l'atelier de réparation des tracteurs se trouvent, (pour partie en ce qui concerne les halles courbes), en ZICHEE au PRAS. Une partie de la ZIR 6A se trouve également dans la zone de protection de deux édifices classés : le pont du boulevard du Jubilee et l'ancien bâtiment Byrrh, rue Dieudonné Lefèvre.

Comme le confirment les plans réalisés à l'initiative de la Région (Recommandations morphologiques et schéma directeur), la CRMS demande, au minimum, le maintien de ces éléments importants du patrimoine : ce sont des témoins parlants du passé ferroviaire du site qui devraient contribuer tant à sa nouvelle distribution spatiale qu'à son identité. Elle demande, en outre, la conservation de l'ancienne Cantine de la rue Picard et du Pavillon du Signaleur dont l'écriture éclectique très soignée mérite d'être intégrée au nouvel ensemble projeté. *En effet, la Commission ne peut concevoir que, le projet portant sur l'urbanisation d'un immense site pratiquement vierge, on n'ait pas trouvé le moyen d'implanter les constructions neuves en conservant et en tirant parti des rares édifices qui subsistent*

en-dehors de la Gare maritime alors que leurs qualités architecturales sont indéniables. Elle rappelle qu'elle a proposé, en 1994, le classement de cet ensemble industriel unique sur le plan international, mais que le Gouvernement n'a malheureusement pas donné suite à sa proposition. A l'époque, l'ensemble figurait toutefois au volet patrimoine du PRD comme « ensemble exceptionnel ».

La présente demande succède à un permis déposé en 2007 (sur lequel la CRMS n'a pas été interrogée), suivi d'une étude des incidences environnementales (réalisée sur ce permis) qui accompagne la demande actuelle. Celle-ci est composée, en outre, de jeux de plans relatifs aux divers bâtiments projetés sur la ZIR 6A et d'un dossier de synthèse A3, documentant la demande de permis modifiée suite à l'étude d'incidence et à de nouvelles options (comme la démolition de la halle courbe aux Poissons et aux Huiles). Aucune indication n'est donnée sur le traitement de la ZIR 6B qui divise arbitrairement le site de Tour et Taxis et détermine (tout aussi arbitrairement) la découpe du projet introduit en lots formés de blocs de même affectation (ainsi que le partage des opérations entre bureaux d'architecture selon ces affectations).

Le recours à une demande de PU pour un site d'une telle étendue (l'équivalent d'une vingtaine d'îlots traditionnels) apparaît largement prématurée par rapport à la démarche qui aurait dû être préconisée, à savoir Schéma directeur + PPAS. Ce sont les conditions de vente du bien, imposées par la SNCB, qui ont dicté en son temps cette démarche. T&T Project étant devenu plein propriétaire du bien entre-temps, ces contraintes n'ont toutefois plus cours. La demande de P.U. intègre une partie des recommandations de l'étude d'incidence (voir : ZIR 6A, note explicative, projet amendé); elle se fonde sur un protocole d'accord entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles et le demandeur.

II. REMARQUES GÉNÉRALES :

LA DEMANDE DE PERMIS RÉPOND-T-ELLE A L'OBJECTIF POURSUIVI ?

1° Des blocs ne font pas la ville

Le seul plan global qui accompagne la demande de permis est très peu lisible :

- Il ne permet pas de se faire une idée correcte des *emprises au sol* (et en sous-sol) ni de la *volumétrie* des nouvelles constructions.
- Il n'indique ni les *affectations* des immeubles ni leurs *gabarits* mais seulement des toitures et des revêtements de sol.
- Même pour ce qui concerne les *revêtements de sol*, le plan est confus. Il représente par différentes nuances de verts aussi bien les zones de parc et de plantation que les surfaces minérales. La légende « pavés en argile (200x48x90) » est symbolisées par 2 couleurs différentes (gris et vert rayé)

...

Une analyse attentive des différents ensembles de construction composant la demande montre un manque de cohérence des formes urbaines proposées et, partant, un défaut de structure du nouveau quartier. Il s'avère que l'on a fait l'économie d'une approche urbanistique et paysagère approfondies (alors qu'un vaste espace public et un parc constituent un des principaux événements du nouveau quartier) pour se concentrer rapidement sur la répartition, de blocs bâtis dont les implantations et les gabarits sont disparates. *Ce parti est en décalage par rapport à l'ambition du projet du point de vue de sa synergie et de ses connexions avec le contexte urbain donné – alors que les formes de l'espace public conditionnent réellement la réussite d'une entreprise de cette ampleur. Le résultat obtenu est trop hétéroclite pour que l'on puisse se construire une image mentale de ce nouveau quartier.*

Il semble évident que la conservation des bâtiments remarquables que le projet élimine (halle courbe, Pavillon du Signaleur, Cantine), ainsi que le dégagement de perspectives adroitement cadrées vers les bâtiments emblématiques de la ZIR 6A (y compris ceux se trouvant éventuellement hors de la limite du permis, comme la gare dite La Chapelle et l'ensemble formé par la centrale électrique et le château d'eau) contribueraient à une caractérisation forte des nouveaux espaces publics (parcs, places, voiries). C'est sur ces espaces publics, c'est-à-dire sur les formes urbaines qui doivent les délimiter (en plan et surtout en volume) que l'effort principal devrait être consenti de prime abord et leur aménagement doit prioritairement faire partie (comme la création de la ligne de tramway) de la viabilisation du site. *En intervenant dès l'origine – ou mieux, en précédant la construction du site – , la*

réalisation soignée des nouvelles voiries, des places et du parc lui donneront sa pleine valeur. Soutenue par une approche intégrée du patrimoine, elle constituera la meilleure invitation qui soit aux investissements futurs.

2° La compacité urbaine, le patrimoine et les transports en commun comme supports d'un quartier durable

Le projet se veut une contribution à la ville durable. Il vise à créer sur le site un *éco-quartier*, ce qui impliquera une participation proactive des pouvoirs publics concernés ne fût-ce que pour offrir un éventail de logements répondant à une véritable mixité sociale (voir étude d'incidences) et pour offrir une indispensable desserte en transports en commun. Cet objectif suppose aussi, dans un site unique sur le plan patrimonial, une prise en compte préalable et intégrée de cette dimension importante, comme l'avaient judicieusement conseillé les études urbanistiques réalisées à l'initiative de la Région. *A l'heure actuelle, ces aspects importants du projet sont seulement au stade de la réflexion, ce qui signifie que les réponses qui y seront apportées (après le dépôt de demande de PU) modifieront de manière conséquente le projet actuel.*

a) L'exigence de durabilité n'est abordée, jusqu'ici, que sous la forme d'une déclaration d'intention. Or, cette question primordiale ne peut être évacuée de la sorte au stade d'une demande de permis d'urbanisme portant sur un ensemble de quelques **400.000 m²**. En effet, la réalisation d'un nouveau quartier durable passe d'abord par une réflexion sur sa morphologie. *Elle obligera inmanquablement à augmenter la compacité du bâti* (le rapport entre superficie utilisable et enveloppe), donc à fortement réduire l'éparpillement de blocs isolés aux gabarits différenciés au profit d'une urbanisation plus ramassée, répondant aux problèmes de surchauffe estivale (dus aux changements climatiques), et cela pas seulement à l'aide d'une isolation accrue mais surtout par des formes urbaines adéquates (îlots froids avec zone de pleine terre plantée au centre).

b) Les gabarits et la compacité. La réalisation de logements sociaux et réglementés conduira vraisemblablement à l'abandon des immeubles élevés dont les surcoûts à la construction et à l'exploitation ne sont pas compatibles avec l'objectif social poursuivi. *Pourquoi ne pas prévoir des gabarits plus uniformes sur l'entièreté du site, quitte à être plus élevés en moyenne ?* Ceci est particulièrement vrai le long du parc (façade sud), où l'on pourrait passer à des gabarits supérieurs et plus continus plutôt que de « miter » la cohérence du front du parc. On y gagnerait en superficie de logements par rapport au projet actuel et les îlots seraient plus compacts, ce qui va davantage dans le sens de la ville durable.

Par ailleurs, le fait d'accentuer la limite T&T/BILC par des immeubles élevés aura pour conséquence de marginaliser ce territoire et, partant, de le maintenir en place longtemps après que le développement urbain aura commandé le déplacement du BILC. Si l'on veut donner au site de Tour et Taxis une chance de se développer en synergie avec la ville environnante et de lui insuffler un nouveau dynamisme, il faut veiller dès maintenant à ne pas hypothéquer ses connexions et son fonctionnement futurs.

c) Les réponses en matière de déplacement et de développement durable devraient permettre de réduire à la portion congrue les 4.500 emplacements de parking prévus qui minéralisent la quasi-totalité des sols et qui s'étendent jusque sous les voiries (y compris sous les lignes de tram). Il faut rappeler, à cet égard, l'engagement de la Région à réduire de manière drastique l'usage de la voiture d'ici 2015 (moins de 50% des déplacements urbains). Dans ce cadre, l'étude d'incidence propose de privilégier une ligne de tram reliant le CCN au site et le traversant depuis la rue Picard jusqu'à la rue Demeer pour rejoindre le boulevard Bockstael via la place Pouchkine. *Toutefois, une liaison directe entre la place Rogier et le boulevard Belgica via le boulevard Bolivar, la rue Picard et la rue Vanderstichelen semble plus intéressante pour la nécessaire connexion du nouveau quartier avec le centre ville.* Une étude comparative devrait donc impérativement être menée préalablement à toute décision en matière de PU.

3° La mise en valeur du patrimoine, support de la ville durable

En dépit des Recommandations morphologiques et du Schéma directeur, les documents introduits à l'appui de la demande de PU ne prennent pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion. Sur ce point – qui semble essentiel au vu du contexte particulier (le site est l'élément fondateur du quartier Maritime), le présent projet est même plus pénalisant que le précédent (2007). Il

propose, en effet, la démolition de 3 bâtiments (la Halle aux Poissons et aux Huiles, la Cantine, le Pavillon du Signaleur). Ces constructions :

- sont emblématiques du passé ferroviaire du site,
- font intrinsèquement partie d'un ensemble monumental cohérent,
- présentent une expression architecturale remarquable,
- structurent l'espace.

Par ailleurs, le projet de réappropriation de la Gare maritime par un centre commercial et divers équipements se traduit par des interventions qui, en raison de leur complexité, sont hors d'échelle et inintelligibles par rapport à la monumentalité de cet édifice. Elles ne contribuent donc pas à la lisibilité indispensable du nouvel axe de circulation public projeté à travers la gare.

4° Conclusion (remarques générales)

En plus de ces remarques, il est évident que d'autres aspects (notamment des projets à l'étude actuellement) conduiront à des demandes de PU modificatif déjà annoncées, qui se succéderont au cours des 15 (ou plutôt 25) années nécessaires à la mise en œuvre d'un projet de cette ampleur. **Dans ces conditions, un PPAS garde toute sa raison d'être et la CRMS en encourage fermement la réalisation immédiate** : cet outil permettra de penser les deux ZIRs (et le BILC !) comme une entité, alors que le projet actuel est régi par une ligne de séparation fictive qui dicte néanmoins l'implantation des unités construites : c'est à partir de et jusqu'à cette ligne que les ensembles de blocs ont été conçus.

III. REMARQUES PARTICULIÈRES SUR LE PROJET :

1° LA CONNEXION DU NOUVEAU QUARTIER SUR LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT, SES AXES STRUCTURANTS ET SES ESPACES PUBLICS.

Les remarques de la CRMS portent d'une part sur les liaisons du site avec les quartiers environnants et, d'autre part, sur la charpente interne du nouveau quartier.

a) Les liaisons du site avec le tissu urbain existant

Le parti général du projet mise sur l'amélioration indispensable de la perméabilité entre le site et le tissu urbain environnant. Toutefois, la création de deux nouvelles rues (l'une au départ de la rue Picard et l'autre au départ de l'avenue du Port, à la limite du BILC) semble insuffisante pour rencontrer cet objectif. En effet, la première prolonge une rue assez confidentielle (la rue Vandenboogaerde) qui ne constitue pas un axe urbain. Or, ce parti a pour conséquence la démolition de l'ancienne Cantine, un bâtiment qui présente des qualités architecturales (et qui était conservé dans la demande de PU de 2007). Cette nouvelle rue, qui pourrait accueillir une ligne de tram dans le futur, traverse le parc en y perdant son statut de voirie et vient buter (pour ce qu'il en reste) contre le BILC, offrant un fond de perspective peu attractif depuis la rue Picard et depuis le parc. L'autre nouvelle voirie sépare le site et le BILC. Elle sera bordée d'un côté par le BILC qu'elle dessert et de l'autre par des immeubles implantés sous forme de blocs ou de tours, de gabarits hétéroclites. Elle ne mène nulle part et vient mourir en impasse sur de petits immeubles à appartements. Même si une prolongation vers Molenbeek et vers Laeken pourrait s'envisager à long terme, *les deux nouvelles voiries ne participeront pas au maillage urbain, en dépit des intentions affichées*, et la structure du site ne s'articulera pas sur les éléments forts renvoyant au passé maritime du quartier et conférant un caractère spécifique à ce nouveau morceau de ville.

La CRMS demande de revoir et renforcer le maillage des axes structurants du nouveau quartier avec le tissu urbain existant. Les *Recommandations morphologiques* (document ci-joint) formulées préalablement au *Schéma directeur* précisaient *la hiérarchie des voiries et la prééminence évidente de la rue de Ribeaucourt sur la rue Vandenboogaerde dans la liaison du site avec l'ouest de la ville*. Elles proposaient aussi une forte articulation au milieu de la ZIR n°6A, à hauteur de la Gare de service dite La Chapelle, dans la perspective d'un développement ultérieur du nouveau quartier vers

Laeken (à travers le BILC). *Même si cette perspective semble momentanément bloquée aujourd'hui par le projet de développement du BILC, elle ne peut en aucun cas être évacuée : le projet actuel doit anticiper le développement prévisible et indispensable de la ville vers l'est.*

S'appuyant sur les Recommandations de Space Syntax Brussels, sur le Schéma Directeur et sur les intentions affichées par le demandeur, la Commission fait les propositions suivantes sur les connexions de la ZIR 6A sur le tissu urbain existant :

Liaison avec l'ouest de la ville, côté rue Picard

- prolonger lisiblement la rue de Ribeaucourt (circulation piétonne) à travers la Gare Maritime jusqu'au parc (que l'on devrait pouvoir deviner depuis la rue Picard). La rue de Ribeaucourt, qui irrigue le centre de Molenbeek, revêt une importance stratégique dans la perméabilité urbaine.

NB. Elle mène jusqu'à la place Saint-Guidon à Anderlecht (en devenant la rue de Birmingham, puis la rue d'Aumale) et, de là, au parc Reine Astrid. Tandis que la rue Vandeboogaerde mène à la place communale de Koekelberg (place Van Huffel) avant de buter sur la coupure du chemin de fer.

- Articuler la prolongation de la rue Vandenboogaerde sur la rue Picard par une nouvelle place publique. Etant donné le statut secondaire de la rue Vandenboogaerde au niveau global, la CRMS estime que cela a peu de sens de démolir le bâtiment de l'ancienne Cantine pour prolonger visuellement la rue vers le site. Le dégagement de ce bâtiment remarquable sur une place publique l'insérant et se prolongeant à l'arrière (comme le proposait la demande de 2007) créera un appel, rendant intelligible cette nouvelle connexion, et répondra de manière plus juste au statut de la nouvelle rue dans la hiérarchie urbaine globale. Rien n'empêche d'y établir une ligne de tramway comme proposé.

-

Liaison avec le sud de la ville

- *Revoir le tracé des nouvelles voiries et espaces publics* de manière à utiliser au maximum les potentialités du patrimoine existant, ses qualités architecturales et son rôle identitaire. Les tracés devraient être étudiés soit pour déboucher sur ces édifices, soit pour qu'ils articulent les changements d'axe. Il s'agit, en particulier, de la gare dite « la Chapelle », du château d'eau et de la centrale électrique (qui ne sont pas situés dans l'emprise du permis mais bien dans la ZIR 6A).

- Réaliser *une place publique forte et structurée devant la gare de service dite « La Chapelle »* dans la perspective d'un développement maillé du nouveau quartier par rapport à Laeken et en alternative avec la proposition actuelle qui manque d'ambition, *C'est en effet le lieu le plus central des ZIR 6A et 6B, situé à l'articulation de plusieurs axes évidents (voir Recommandations morphologiques)* - même si le développement de ce projet suppose la réalisation d'un nouveau quartier dans la zone comprise entre l'avenue du Port, le boulevard du Jubilé et le quartier de la rue Marie-Christine (en lieu et place du BILC).

- Dans tous les cas, *démolir la rampe actuelle du TIR située rue Dieudonné Lefèvre* (à côté du bâtiment Byrrh) et rétablir une connexion correcte entre la rue Vandenboogaerde, La ZIR 6A et la rue de Molenbeek (ou de Wautier) à travers le BILC en restructurant cette articulation (y compris en modifiant le bâti du TIR si nécessaire) : cette liaison est cruciale pour le développement de quelques projet que ce soit sur la ZIR 6A. .

b) La charpente interne du nouveau quartier et son traitement paysager

Un vaste espace public est aménagé dans l'axe du pont et de la place des Armateurs, permettant de dégager les pignons nord des deux grands entrepôts depuis l'avenue du Port (si le PU de la ZIR 6B n'apporte pas un démenti à cette idée). *Mais, paradoxalement, la dimension paysagère est absente de la proposition alors qu'elle aurait dû en guider le parti global.* On passe d'une « zone » à une « architecture de blocs » sans passer par la conception de formes urbaines et d'un réseau d'espaces publics structuré et maillé. *La CRMS demande donc de poursuivre la réflexion en la fondant sur les caractéristiques identitaires du site :*

- sa configuration essentielle (le faisceau des rails explique la structure originelle, incompréhensible sans cette indication),

- la topographie des lieux : les talus du chemin de fer, la rupture de niveaux dans le haut de la rue Picard,

- les points de vue à privilégier dans la prolongation des axes urbains préexistants (également depuis Laeken),

- les perspectives vers et depuis les bâtiments remarquables qui constituent le site,
- les perspectives vers et depuis le pont du boulevard du Jubilé.

Ici encore, on se référera aux Recommandations morphologiques de Space Syntax Brussels et à la charpente qu'elles proposent pour structurer le nouveau quartier de manière évidente (lisible) et cohérente, tout en le connectant sur les tracés existants.

La question de la limite entre le parc et les nouveaux îlots projetés (ainsi que le traitement de cette limite qui sera structurante) doit impérativement être examinée d'un point de vue paysager et avec la collaboration d'un paysagiste, afin de s'inscrire dans une échelle juste, qui participe de la monumentalité des lieux sans négliger une convivialité indispensable. Cette limite gagnerait à être claire. Elle pourrait être fluide (plutôt que droite), si l'on souhaite modeler des espaces différenciés dans le parc. Il serait toutefois préférable qu'elle se caractérise par un gabarit constant, même élevé, plutôt que de se dissoudre dans le parc par des décrochements ou des gabarits trop différenciés.

Pour conclure sur ce point, et à ce stade-ci de l'évolution de l'étude, le projet gagnerait énormément à être travaillé parallèlement et de concert avec un paysagiste qui enrichirait la réflexion sur ce nouveau morceau de ville par un regard différent et complémentaire, exploitant au maximum les potentialités des vestiges bâtis du site et enrichissant le projet d'une nécessaire réflexion sur les plantations, pour donner à ce vaste espace public une échelle et un sens par rapport aux entrepôts monumentaux et à la nouvelle composition urbaine prévue.

2°. LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DANS LA ZIR 6A

Les bâtiments remarquables du site ferroviaire compris dans la ZIR 6A sont les suivants :

- la halle courbe aux Poissons et aux Huiles située devant la gare maritime (*démolie dans le projet*)
- l'atelier de réparation des tracteurs (*non traité dans la demande de PU*)
- le pavillon du signaleur (*démoli dans le projet*) qui n'est plus repérable sur le plan d'ensemble (il est situé plus loin que l'extrémité de la halle courbe, vers la limite de la ZIR 6A, anciennement au bout des grilles du périmètre sous douane),
- la Cantine (*démolie. Voir remarque ci-dessus concernant la prolongation de l'axe de la rue Vandenboogaerde*),
- la Gare maritime (dont le réaménagement constitue une partie de la demande).
- les murs et grilles qui clôturent le site. Il ne s'agit évidemment pas d'entraver sa bonne connexion avec le tissu existant mais de maintenir en place les éléments structurants et les plus intéressants. Un examen récent de la situation a montré que, outre la clôture située avenue du Port (jusqu'au BILC) et rue Picard (jusqu'à la rue de l'Escaut), les grilles situées notamment au droit de la future « rue du BILC » (6 travées) présentent des éléments Art nouveau exceptionnels (voir photos). Il s'agira donc de les maintenir ou, si impossible, des les déplacer ailleurs, à la limite du site.

a) La suppression de la Halle aux Poissons et aux Huiles et du Pavillon du Signaleur. Leur sens par rapport à la gare maritime, au nouveau quartier et au parc projetés.

Ces bâtiments (voir copie de photos ci-jointes), seraient supprimés afin de renforcer la continuité visuelle de l'espace public central.

L'intérêt architectural intrinsèque de la Halle aux Poissons et aux Huiles plaide pour sa conservation (structure métallique aérienne, fermes ouvragées). Mais plus importante encore est sa présence symbolique et expressive par rapport au gigantesque faisceau de rails qui a disparu et dont elle matérialise la trace sur le site. Par ailleurs, il faut souligner le potentiel important de cette structure au niveau paysager et le rôle qu'elle jouera judicieusement dans l'avenir au niveau de la partition de l'espace (coulisse) ou de son utilisation (promenoir abrité, comme au Parc des Sept heures à Spa), tout en lui donnant une profondeur et une échelle.

La question du niveau de l'ancien quai de cette halle (surélevé par rapport au sol de l'espace public) ne se pose pas au pied de la façade de l'ancienne gare (le quai en est suffisamment éloigné), ce qui garantit une bonne perméabilité transversale du site le long des façades latérales des bâtiments principaux (entrepôts et gare). Par ailleurs, là où se trouve le quai, la différence de niveau (qui se réduit en s'éloignant de la gare) peut aisément se résoudre par un jeu de terrain du parc.

Enfin, la partition que la halle introduirait dans l'espace public (par exemple entre le parc et une partie plus minérale) semble être un élément de nature à favoriser le traitement de séquences urbaines et paysagères présentant des ambiances différentes. A l'échelle de ce vaste espace public linéaire, cet

élément semble plutôt un enrichissement qu'un handicap. Il en va de même du petit Pavillon du Signaleur situé non loin de là, qui pourrait judicieusement abriter des fonctions directement liées au parc, à son gardiennage et à son entretien ou bien aux loisirs. On éprouve, en tous cas, bien des difficultés à comprendre que le Pavillon du Signaleur est précisément dans le chemin des nouvelles constructions alors que le site est pratiquement vierge de ce côté. *Ces édifices remarquables sont essentiels à la compréhension du site ferroviaire de Tour et Taxis . Ils apporteront une certaine épaisseur (un vécu) au nouveau quartier en s'affichant comme les seuls élément de la nouvelle composition qui ne seront pas implantés de manière orthogonale. Ils constituent un contrepoint nécessaire dans une composition au tracé aussi systématique.*

b) La réaffectation et le réaménagement intérieur de la Gare maritime.

La gare maritime accueillerait des commerces et des équipements (Fondation Polaire, salle de spectacle, Ecole du Cirque, etc.). La totalité de la structure serait reprise en sous-oeuvre pour aménager un niveau de parking, ce qui suppose la disparition complète des quais. Des interventions sont également prévues en façade, notamment pour accroître la visibilité de certains équipements (la Fondation Polaire) et faciliter les accès (desserte livraison et circulation transversale du public sur le site entre les entrepôts et la Gare maritime).

Tout en émettant de sérieuses réserves sur l'opportunité de reconverter cette immense et triple halle industrielle en centre commercial, la CRMS formule plusieurs remarques à ce stade-ci du projet sur les nouveaux espaces que les aménagements projetés délimiteront et les flux de circulation qui découleront de ces choix. *Le grand cheminement central, qui est censé constituer la colonne vertébrale du nouvel aménagement, demeure nettement trop exigü et hors d'échelle par rapport à la monumentalité des lieux: sa lisibilité spatiale est insuffisante pour qu'il joue pleinement son rôle d'axe structurant. A ce sujet, la CRMS renvoie à sa remarque sur l'axe structurant de la rue de Ribeaucourt. L'idée d'articuler ce nouvel axe piéton sur la rue Picard par un dégagement est à encourager car cela crée une connexion claire de la nouvelle structure sur la trame urbain existante. Mais le cheminement axial est trop étroit : combiné à la hauteur des constructions qui le jouxtent, ce passage permettra au public d'apercevoir seulement la partie opaque de la toiture de la grande nef (voir coupes) alors qu'il est indispensable que les parties vitrées puissent jouer leur rôle d'appel. Les différentes passerelles et circulations verticales qui mènent à la mezzanine rendent également cet axe peu intelligible. Il est souhaitable que les formes du bâti, par l'ampleur et la cohérence des alignements internes, guident naturellement le public qui trouvera les circulations verticales là où il s'attend à les trouver, dans un espace central élargi, permettant le recul nécessaire pour percevoir la volumétrie globale de la grande halle centrale (la seule qui soit un tant soit peu perceptible dans le projet) et comprendre l'organisation des lieux.* Dans un lieu aussi vaste, il est absolument nécessaire que la configuration spatiale réponde à ce que le public peut mentalement se figurer à partir de ce qu'il voit, sous peine de créer une organisation labyrinthique.

Plutôt que de semer une végétation parcimonieuse le long du passage (bacs à plantes), il serait judicieux de la rassembler dans cette partie centrale ou à l'extrémité côté parc, sous forme d'une sorte de grande « serre des palmiers », à l'échelle de l'architecture des lieux et comme leur structure métallique aérienne y invite. Cela contribuerait également à l'intelligibilité du projet. Du côté jardin, l'idée de créer un vaste espace public extérieur à la gare serait utilement soulignée et cadrée par la halle courbe qui renforcera la cohérence spatiale et empêchera sa dilution dans le parc central.

c) Les conséquences du projet sur les différentes façades de l'ancienne gare maritime.

Ces façades ont subi plusieurs altérations dans le temps. Les façades les plus spectaculaires sont celles perpendiculaires aux trois halles. Celle du côté de la rue Picard serait restaurée sans toutefois en rétablir les décors. *Ce parti pourrait être nuancé à partir d'une étude plus poussée des décors en question et de leur rôle ou de leur utilité par rapport au signalement de l'édifice dans la ville.* En fait, sur la rue Picard, cette façade est aussi impressionnante que celle de l'entrepôt royal (voir carte postale ancienne).

La façade côté parc serait transformée pour accroître la visibilité des certaines des fonctions accueillies dans les lieux. Au stade actuel, les esquisses montrent, notamment, une excroissance importante de la Fondation polaire au niveau +1 par rapport au pignon d'une des halles. S'il peut être intéressant d'exprimer extérieurement la reconversion de la gare par une intervention architecturale, il n'est peut-être pas nécessaire de le faire avec ostentation. L'image proposée (l'iceberg) et sa forte référence à la BD apparaissent un peu comme un commentaire « au pied de la lettre ».

Le projet gagnerait à être affiné en ayant bien à l'esprit que les bâtiments tels que la Gare maritime sont appelés à durer bien plus longtemps que les programmes qui y transitent temporairement et que, dans la mesure du possible, il faut y inscrire des éléments signifiants sans pour autant détruire de manière irréversible ce qui existe (structure métallique du pignon). La Fondation Polaire, qui veille au développement durable, souscrit certainement à ce point de vue.

Comme du côté de l'avenue Picard, il serait souhaitable, du côté parc, de concevoir un espace flexible à l'intérieur de la gare, qui organise une interface assez libre entre l'espace public et la gare. *La nouvelle façade de la gare gagnerait à se trouver en retrait par rapport aux pignons, contrairement à ce qui est proposé. Dans cette configuration, une intervention architecturale assez libre trouverait sa place.*

Les façades latérales (surtout celle située à l'est) ne présentent pas le même intérêt que les pignons et ont subi des transformations plus importantes. Le projet prévoit d'y intervenir, principalement pour y créer de nouveaux accès transversaux aux halles et des boutiques tout en réglant la question de la différence de niveaux entre le sol des espaces publics du site et le sol de l'ancienne gare. *Cet aspect reste à préciser.*

IV. RECOMMANDATIONS POUR L'AMENAGEMENT DU LA ZIR 6B ET SON ARTICULATION SUR LE TISSU URBAIN EXISTANT

Plusieurs éléments sont essentiels pour réussir l'articulation de la ZIR 6B sur Molenbeek, sur le Quartier Nord, sur l'axe structurant de l'avenue du Port et sur le quartier Marie-Christine de Laeken.

1. Construire le pont Bolivar (et non une simple passerelle) dans l'axe du boulevard du même nom, à un gabarit suffisant (même si ce n'est pas pour y autoriser la circulation automobile) pour relier le nouveau quartier et le haut de Molenbeek au système viaire du Quartier nord. Ce pont ne peut être un obstacle visuel ou physique ; il devrait donc se trouver au niveau des quais (et non les enjamber). Par conséquent, il sera levant pour permettre le trafic occasionnel de bateaux à gros gabarit. Depuis le boulevard Bolivar, il est souhaitable de dégager le mieux possible (en particulier du côté gauche) la perspective vers le grand entrepôt de Tour et Taxis pour assurer une bonne visibilité du site et du nouveau quartier dans la ville (à partir du CCN).

2. Sur l'avenue du Port et depuis le pont des Armateurs, garantir une visibilité maximale des 2 grands entrepôts et de la Gare maritime qui constituent l'emblème du site et en expriment toute la monumentalité. A cet effet, on s'abstiendra de construire dans le champ visuel de ces édifices (vus depuis la place des Armateurs) et, dans tous les cas, à gauche de l'entrée parking actuelle du site. Il est également souhaitable d'avoir, depuis l'avenue du Port, une échappée sur la plus grande dimension du site, cadrée par des événements qui en accusent la profondeur et des coulisses (Halles aux Poissons et Halle de Transit réaménagées en y créant des baies).

3. Conserver la Halle de Transit (en la transformant si nécessaire) pour structurer la partition du vaste espace public central. Avec la Halle aux Poissons et aux Huiles, cet édifice constitue le seul élément fort matérialisant le grand faisceau de voies ferrées qui déterminait toute l'organisation du site de Tour et Taxis.

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

A. VAN LOO

G. VANDERHULST

Secrétaire

Président f. f.

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme Sybille Valcke
- A.A.T.L. – D.U. : M. Fr. Timmermans