

Monsieur B. Perilleux
Directeur chef de service - Fonctionnaire délégué
B.U.P. - Direction Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

V/Réf : 04/pfd/642898
N/Réf. : AA/2.655 séance 615
Annexe :

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Tour & Taxis.
PERMIS D'URBANISME MODIFICATIF Gare Maritime et Zone C (= avant 32, ZIR 6A) (Dossier traité par Bénédicte Annegard – DU et Sybille Valcke – DMS)

En réponse à votre courrier du 08/01/2018, reçu le 09/01/2018, nous vous communiquons **l'avis** émis par notre Assemblée en sa séance du 31/01/2018 concernant l'objet de la demande précisée ci-dessous.

OBJET DE LA DEMANDE

- 1) Modification de la Gare Maritime :** rénovation et modification des façades, suppression du parking souterrain, modification du programme d'affectation, modification des aménagements intérieurs avec construction de 12 pavillons intérieurs (10 grands et 2 petits) et aménagements d'espaces commerciaux et d'exposition dans les halles centrales, et des abords le long de la façade est-sud-est.

NB : La modification de permis porte sur la Gare Maritime à l'exception du petit bâtiment dit « dépôt des Colis » situé à l'angle sud-ouest. Ne sont pas non plus concernés les bâtiments voisins « Hôtel de la Poste » (demande de permis introduite en 2016) et « Bâtiment des Produits dangereux ».

- 2) Modification de la zone C du site Tour & Taxis :** construction de 6 immeubles (271 appartements) avec bureaux et commerces au rez (C-S3, C-S4, C-S5, C-D1, C-D2, C-UV1 à la place de M4.1, M3.1, M3.2, M7.1, M7.2, M8.1, M8.2, M8.3) construction d'un immeuble résidence-services (80 appartements) C-S2, construction d'une maison de repos médicalisée (197 chambres) avec parking souterrain (15 emplacements), modifications du parking souterrain, suppression des immeubles prévus dans la zone M3 et remplacement par un parking temporaire (173 places), modification de la voirie reliant la rue Picard et le parc et des abords des différents immeubles concernés (modification du permis du 17/12/09)

I. GARE MARITIME

Situation autorisée

La situation autorisée pour la Gare Maritime correspond au permis relatif à l'urbanisation de la ZIR 6A délivré le 17/12/2009 tel que modifié par le permis délivré le 30/01/2015 dans le cadre du projet « Le Méandre » (modification du 1^{er} sous-sol).

Situation de fait

La gare maritime est actuellement en chantier et les travaux sont bien avancés, et plusieurs d'entre eux semblent ne pas cadrer avec une situation autorisée. La CRMS constate par exemple qu'un nombre très importants de châssis ont déjà été démontés et remplacés par de nouveaux châssis (en aluminium ?) qui ne correspondent ni à la situation originelle ni à celle du permis de 2009. Des travaux sont également en cours au niveau des toitures et des ouvertures de toiture.

Projet

Intérieur

A l'intérieur, le permis de 2009 est complètement revu. Dix grands volumes intérieurs (dits pavillons) sont construits dans les halles latérales (A, B, F et G), cinq de part et d'autre. Deux petits pavillons sont projetés à l'entrée côté rue Picard (halles C et E). Les pavillons abriteront commerces, bureaux, équipements et activités productives de biens immatériels. Les trois halles centrales (C, D et E) sont laissées libres de construction. Elles forment une « rue intérieure », bordée de plantations, permettant la circulation longitudinale, et accueilleront trois zones distinctes : marchés, exposition et food hall. L'inter-distance entre les 10 pavillons (5 de part et d'autre) permettra des circulations transversale piétonnes.

Parking

Le parking prévu sous les halles en 2009 est supprimé, pour des raisons de stabilité. Des caves de plus - petite emprise sont prévues. Le stationnement sera organisé dans le parking P M

Façade sud (Picard)

Comparativement au permis de 2009,

- des grilles de ventilation sont intégrées dans la moitié inférieure des châssis des halles C, E et G
- les divisions des grandes halles sont modifiées à la faveur d'un plus grand respect des divisions existantes
- des châssis ouvrants sont ajoutés dans les grandes halles au-dessus du soubassement en pierre bleue
- le portail de la grande halle D est modifié avec l'ajout d'ouvrant de plus petites dimensions dans les deux grandes portes

Façade nord (côté Parc)

Comparativement au permis de 2009,

- Petites halles G et A
 - o Modification des hauteurs des baies et impostes
 - o Division en trois modules verticaux
 - o Châssis fixes non ouvrant
 - o Conservation des linteaux supérieurs
- Petites halles E et C
 - o Modification des hauteurs des baies et impostes
 - o Division en quatre modules verticaux
 - o Châssis ouvrant par rotation autour d'un axe central
 - o Conservation des linteaux supérieurs
- Grandes halles
 - o Suppression des retraits et avancées
 - o Reconstruction des soubassements en partie latérale des trois grandes halles
 - o Modification des baies en partie centrale

- o Ajout d'auvent au-dessus des entrées de la partie centrale

Façades latérale Est (coté sheds)

- Extension, élargissement et rehausse du quai sur toute la longueur du bâtiment (garde-corps en métal galvanisé)
- Modifications des châssis et ajouts d'ouvrant
- Suppression du grand châssis et des deux portes sectionnelles entre axe 5 et 7
- Remplacement des longs châssis horizontaux du rdc par 4 baies séparés par des trumeaux en maçonneries
- Ajout d'un auvent en béton architectonique
- Modification des escalier d'accès et rampe et garde-corps
- Percement de 14 baies entre les axes 20 et 24

Toiture

- Importantes modifications des ouvertures de toiture pour répondre aux impératifs de désenfumage du nouveau projet. Les toitures à versant sont rénovées avec un matériau unique (couverture métallique teinte gris zinc) avec l'ajout de coupoles mobiles en aluminium au faite des grandes halles et localement au faite des petites halles. On compte l'ajout de 10 verrières sur la halle A, 1 verrière sur la halle B, 1 verrière sur la halle F, 11 verrières sur la hall G. Les parois verticales entre petites et grandes halles seront équipées de châssis en alu gris à double vitrage et la partie supérieure de lamelles pare-soleil.

Avis

Dans son avis du 31 mai 2017 (lequel portait sur des modifications de l'enveloppe justifiées par des interventions urgentes), la CRMS invitait le demandeur à présenter son dossier sur base d'une comparaison aisée entre la situation originelle (extrêmement bien documentée par l'étude historique de Inge Bertels), celle du permis de 2009, celle de la situation existante (des travaux ayant été réalisés depuis 2009) et celle de la situation projetée.

Dans le dossier introduit, les documents graphiques ne reprennent malheureusement pas la situation originelle. La CRMS le regrette. Le remarquable patrimoine dont il est question méritait cet exercice. Mais le dossier ne reprend pas non plus la situation de fait, vraisemblablement infractionnelle, au minimum pour ce qui concerne des châssis en façade latérales. La CRMS le déplore !

Sur base des documents graphiques

A la lecture des documents graphiques, **la CRMS relève plusieurs améliorations par rapport au permis de 2009** car celles-ci s'inscrivent dans un plus grand respect des caractéristiques anciennes qui confèrent à la Gare Maritime sa haute valeur patrimoniale : dégagement et création d'une rue intérieure au niveau des 3 halles centrales, nouveau dessin des façades nord côté Parc et sud côté Picard et conservation de maçonneries anciennes voués à disparaître dans le projet de 2009.

Par contre, **la CRMS est défavorable à plusieurs éléments** qu'elle juge peu intégrés et dénaturant le patrimoine : **nouvelles verrières de toiture, grilles de ventilation en façade sud, composition des parois verticales entre petites et grandes halles** (qui seront équipées de châssis en alu gris à double vitrage et en partie supérieure de lamelles pare-soleil), **pavillons intérieurs non distants des structures**, ... Pour ces différents points, **la CRMS recommande de revoir les options pour un plus juste équilibre entre développement du projet et respect d'un patrimoine industriel majeur et remarquable. Les choix devraient être revus (implantations, composition, dessins, ...) sur base de l'étude historique menée par Inge Bertels pur intégrer les nouveaux dispositifs plus respectueusement de l'architecture industrielle.**

Dans les faits

Dans les faits, la CRMS a constaté que les travaux étaient déjà bien entamés, notamment au niveau de l'enveloppe et la toiture. Plusieurs châssis ont déjà été remplacés en façades latérales. **La CRMS est fermement défavorable aux divisions, modénature et matériaux (alu) des nouveaux châssis. Les**

fenêtres fixes d'origine de la « gare maritime » étaient de très belle facture et en bon état de conservation. Elles méritaient d'être conservées ou au minimum reproduites en termes de divisions, profils et matériaux.

La CRMS conteste cette manière de travailler. Les travaux avancent sans permis d'urbanisme et, pour certains éléments que l'on peut déjà apprécier tels que les châssis, les travaux sont très dénaturant pour le patrimoine majeur et remarquable que constitue la Gare Maritime.

Anciens châssis – 2013 -2016



Châssis placés sans permis d'urbanisme 2017



II. MODIFICATION DE LA ZONE C

Situation autorisée

La situation autorisée pour la Zone C correspond au permis relatif à l'urbanisation de la ZIR 6A délivré le 17/12/2009 tel que modifié par le permis délivré le 30/01/2015 dans le cadre du projet « Le Méandre » (modification bâtiment M7 et M8)

Projet et avis

Les nouveau logements et compléments.

Ceux-ci complètent une première tranche construite à front de la rue Picard (résidence Gloria), tout en gardant provisoirement une partie centrale à usage de parking de surface, en attendant la suite de l'opération.



Streetview mai 2017



Un troisième immeuble terminera cette face d'îlot en s'ouvrant sur la rue : l'ancien mur de clôture sera raccourci (voir cahier A3 page 12/115).

Le parti d'aménagement s'effectue dans le cadre du PPAS (voir annexe 4) avec dérogations mineures. L'ensemble fait suite à un « concours » organisé en 2015. Le contexte était déterminé par le Schéma directeur approuvé en décembre 2008 et le projet de Masterplan Tour & Taxis Zone M de septembre

2015, l'un et l'autre établi par MSA, pour le compte d'Extensa, en accord avec la bMa, la RBC et la Ville de Bruxelles. « *Le développement de la zone M concerne environ 93 000 m² de surface de sol brute dont environ 90 000 m² sont résidentiels, y compris environ 9 000 m² d'immobilier de santé et environ 3 000 m² pour du petit retail et des équipements publics liés au développement résidentiel.* »

La CRMS n'a pas été associée à ce processus et n'en connaît pas les résultats. **Elle constate que le projet se développe sous une forme intermédiaire comprise entre l'îlot et l'immeuble plot, faisant quelque peu oublier la primauté souhaitée de la rue nouvelle. Les gabarits sont variables avec dégagements de perspectives sur la Gare Maritime. Le poids du programme impose des gabarits parfois élevés, ce que la CRMS regrette.** L'aménagement au sol de l'espace séparant l'immeuble de la rue Picard n'est pas repris au plan du rez-de-chaussée. La CRMS demande de ne pas négliger cet aménagement.

La CRMS s'interroge aussi sur le dossier de l'évolution du passage du tram ?



La perception actuelle du site, depuis le rue Vandenbogaerde (2014)

L'aménagement de l'espace public de cette partie C

Ce dernier se présente sous forme d'une trame arborée relativement indifférenciée, mettant sur un pied comparable la rue nouvelle et celle longeant la Gare Maritime, selon la même logique développée à la gare du Midi. **Ce n'est pas l'esthétique qui pose question à la CRMS mais, plus fondamentalement, l'intégration du projet T&T dans son contexte urbain car en tablant sur un aménagement trop singulier, celui-ci se différencie fort de son voisinage urbain traditionnel et fait donc rupture. La CRMS estime en outre que cela supposera une gestion et contrôle difficiles de ces espaces d'entre-deux, ni vraiment publics ni vraiment privés. Elle recommande de ne pas négliger cet aspect pour éviter d'éventuels lourds réaménagements à terme.** Le même problème se posera probablement à l'autre extrémité du site, entre le Byrrh et le TIR. Au Tivoli, la limite entre le domaine public et le domaine privé est plus claire et lisible.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

M. C. FRISQUE
Président ff

c.c. B.D.U. – D.M.S. (Mme S. Valcke) ; B.D.U. – D.U. (Mme B. Annegarn).