



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Ville de Bruxelles
Département Urbanisme
Section Autorisations
Madame Vanessa MOSQUERA
Directrice
Boulevard Anspach, 6
B - 1000 BRUXELLES

V/Réf. : (corr. : Magali Desreumaux)

N/Réf. : AA/JMB/BXL20655_646_T&T_sheds

Bruxelles, le

Annexe : 1 dossier

Objet : BRUXELLES. Rue Picard, 3 – Tour & Taxis : bâtiment A.

Demande de permis d'urbanisme portant sur la réaffectation et le réaménagement d'une partie des sous-sols en local pour vélos et ses compléments fonctionnels, création d'une rampe d'accès vélos et de deux accès piétons, placement d'un élévateur en complément d'un accès, suppression d'une rampe d'accès

▪ **Avis de la CRMS**

Madame,

En réponse à votre courrier du 17/10/2019, nous vous communiquons **les remarques** formulées par notre Assemblée en sa séance du 6/11/2019.

Étendue de la protection

Le site de Tour & Taxis, dont le bâtiment A, sont inscrits à l'Inventaire. Le bâtiment est situé dans la zone ZIR 6B du PRAS et dans la zone E du PPAS.

Historique et description du bien

Entre 1904 et 1907 sur base des plans de l'architecte Ernest Van Humbeek associé à l'ingénieur du port Jules Zone sont construits l'Entrepôt Royal et ses dépendances, dont l'entrepôt A ; entre 1902 et 1910 par l'ingénieur Frédéric Bruneel et les architectes Constant Bosmans et Henri Vandeveld l'immense gare maritime qui occupe quatre hectares.

L'entrepôt A, appelé jadis *Succursale* et appelé aujourd'hui *Sheds*, est implanté entre l'Entrepôt Royal et la Gare Maritime ou des marchandises. Long de près de 250m et large de 60m, il est couvert par une toiture en *sheds* dont les versants vitrés orientés au nord éclairaient naturellement l'intérieur du bâtiment tout en évitant que les marchandises ne fussent exposées au soleil côté Sud. Les tuiles en terre cuite couvrant les versants Sud assuraient en outre une bonne isolation thermique. D'une superficie totale de près de 20.000m², cette toiture s'appuie sur une charpente métallique sans aucun support intermédiaire -un exemple sans doute unique dans l'histoire de l'architecture industrielle. L'ensemble est soutenu par les seuls murs extérieurs et les portiques d'acier, alors que traditionnellement les *sheds* sont supportés par un ensemble de poteaux qui, dans le cas présent, auraient constitué un obstacle à l'incessant va-et-vient des engins transportant les marchandises. D'une portée variant d'environ 50 à 60m de large selon les travées, la structure de la charpente est constituée d'un système articulé par des rotules. Cette relative souplesse permettait à l'ensemble de s'adapter sans risque aux tassements différentiels provoqués par la charge des marchandises inégalement répartie dans l'entrepôt ainsi que par l'instabilité du terrain marécageux. Le tout repose sur une dalle de béton armé coulée sur les caves et reposant sur plus de 700 colonnes également en béton. Et pour fondations : des pilotis de bois, enfoncés à 8m dans le sol. Conçu pour accueillir les marchandises en douane, l'entrepôt A permettait

1/5



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

le chargement et le déchargement simultanés de quatre trains, opérations facilitées par les larges quais couverts bordant le bâtiment sur trois de ses côtés.

Une partie des sous-sols est occupée par des caves et composée de longs couloirs desservant des espaces de stockage fermés par des portes en bois à double vantaux encore d'origine.



sous-sol, photo extraite du dossier

Historique de la demande

Le site de Tour & Taxis est en cours de rénovation, réaffectation et réaménagement depuis le début des années 2000. Plusieurs bâtiments ont déjà été rénovés (Entrepôt Royal, les *Sheds*), plusieurs sont en voie de rénovation (Gare Maritime, hôtel des Douanes). Le site accueille également plusieurs immeubles neufs à l'expression architecturale résolument contemporaine et est profondément réorganisé, entre autres du point de vue paysager, afin de recevoir des fonctions tertiaires, résidentielles, commerciales, culturelles et récréatives.

La demande actuelle s'ajoute aux aménagements déjà réalisés en marge de l'Entrepôt Royal (parking souterrain, rampes d'accès voitures et piétons et édicule conique situé entre l'Entrepôt Royal et les *Sheds*) et concernent plus particulièrement l'organisation de l'accueil des utilisateurs et visiteurs à vélo des *Sheds* et de la Gare Maritime.

Le bâtiment des *Sheds* a fait l'objet d'importants travaux de réaffectation en 2005, à l'occasion desquels les sous-sols ont été sécurisés par la pose d'une installation de sprinklage, la pose d'hydrants et extincteurs et le placement d'un réseau d'éclairage de secours.

Analyse de la demande

La demande concerne les interventions suivantes :

- L'aménagement d'un parking pour 534 vélos de différents modèles (standard, électriques, pliants, cargos,...) dans une partie des sous-sols, accompagné d'un espace pour entretien et réparation des vélos, de douches et vestiaires et d'un local pour casiers;
- La création d'une nouvelle rampe d'accès pour cyclistes vers le nouveau parking vélo au pied de la façade Nord du bâtiment, en parallèle avec la suppression de la rampe d'accès temporaire existante permettant ainsi le parachèvement du concept paysager et de la « Drève »; cette nouvelle rampe serait implantée dans l'espace situé entre le dallage existant et le pied de façade et serait réalisée en dalles de béton préfabriqué récupérées de la rampe à

2/5



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
supprimer; la plateforme de l'escalier existant à l'angle Nord-Ouest (à hauteur des quais de chargement et de déchargement) serait prolongée et couvrirait une partie de la nouvelle trémie en offrant un point de vue sur celle-ci;



angle Nord-Ouest, photo extraite du dossier

- La création de deux accès piétons le long des quais de la façade Ouest : un accès pour sortir du parking vélo et une sortie de secours du niveau -1; un des accès est complété d'un plateau élévateur pour marchandises.



façade Ouest, le quai de chargement et déchargement, photo extraite du dossier

Les interventions visibles de l'extérieur (rampe et accès piétons) seraient réalisées selon les mêmes principes et détails que les précédents :

- Pour la rampe : un revêtement au sol composé de dalles de béton et d'un revêtement pariétal soit enduit, soit laissé apparent et traité si l'état du mur de fondation le permet;



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

- Pour les escaliers : marches en béton préfabriqué et ferronneries en acier galvanisé.

Avis

La CRMS est consciente des enjeux nombreux du site de Tour & Taxi, en particulier ceux de l'accessibilité au site, de la mobilité et du parking pour les utilisateurs et visiteurs, croissants, du site et encourage l'accueil de la mobilité douce sur le site. Le dossier fait un focus sur la question des cyclistes pour le bâtiment des sheds sans toutefois cadrer le projet par une présentation de la gestion des flux des différents utilisateurs et visiteurs de l'ensemble du site, ce qui permet difficilement de se prononcer en connaissance de cause.

À cet égard et vu les chiffres - conséquents - de parking à vélos annoncés, la CRMS estime qu'une étude approfondie des flux projetés de ce mode de transport est nécessaire afin d'identifier les différents circuits ou trajets fréquentés par les cyclistes à partir des différents accès au site de Tour & Taxis vers les différents bâtiments. Elle devrait en outre permettre d'évaluer si on ne peut pas mutualiser certains accès avant d'intervenir de manière irréversible sur le patrimoine, à de nombreux endroits. Pour ce qui concerne les deux accès piétons le long des quais de la façade Ouest, la CRMS s'interroge par exemple sur la réelle nécessité de dédoubler les accès. En effet, elle aurait souhaité, ici, qu'une étude mette en perspective tous les autres accès aux-sols et évalue les possibilités de mutualiser ceux-ci, éventuellement en rallongeant quelque peu les distances à parcourir en sous-sol. Ceci afin d'étudier les différentes possibilités d'accès, éventuellement ailleurs et respectant mieux l'intégrité du bâtiment.

Elle estime en effet que les projets en cours devraient mieux concilier les nouveaux besoins du site et le respect des valeurs patrimoniales en présence. Il lui semble que le présent projet n'intègre que peu cette préoccupation. En effet, la présente demande implique des interventions conséquentes et non réversibles, qui suppriment de la matière historique et modifie la lecture du bâtiment. Aux sous-sols, le dispositif d'origine, composé de longs couloirs desservant des espaces de stockage fermés par des portes en bois à double vantaux, disparaît totalement à l'emplacement du nouveau parking pour vélos et de ses fonctions annexes (douches, vestiaires, casiers, entretien et réparation vélos). La CRMS demande de tenir compte de ce dispositif d'origine, véritable valeur ajoutée et complémentaire à l'histoire du bâtiment et du site, et d'adapter le projet de parking en fonction. Pour ce qui concerne la rampe d'accès pour cyclistes au pied de la façade Nord, cet aménagement installe une trémie au pied de la façade, signifiant une nouvelle limite et modifiant sensiblement la perception du bâtiment.



façade Nord, situation actuelle, photo extraite du dossier



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Le sens de la rampe interpelle également la CRMS dans la mesure où tous les cyclistes seront orientés à proximité de l'édicule conique voisin (accès au parking voitures) pour accéder à la rampe vers le parking souterrain pour vélos. Or la crainte de la CRMS est que cet espace qui est déjà dévolu à plusieurs modes de mobilité (piétons, vélos et véhicules de chargement et de déchargement à l'occasion d'événements) devienne difficilement praticable et lisible à cause d'un nombre trop important d'utilisateurs. En outre, il manque de nombreux détails d'exécution (coupe et garde-corps de la nouvelle rampe, traitement des fondations dégagées, ...) qui ne permettent pas de garantir une intervention respectueuse et intégrée. Dans tous les cas, la CRMS privilégie l'utilisation des briques apparentes des soubassements comme revêtement pariétal des nouveaux éléments à creuser (rampe et deux accès avec escaliers) au lieu d'un enduit ciment.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président

c.c. BUP-DPC : S. Valcke, H. Lelièvre et M. Muret ; BUP-DU : B. Annegarn ;
Commune : commissionconcertation.urbanisme@brucity.be ;
Cellule Patrimoine historique : opp.patrimoine@brucity.be