

VILLE DE BRUXELLES
Urbanisme – Plans et autorisations
Monsieur G. COOMANS de
BRACHENE, Echevin de l'Urbanisme
et du Patrimoine.
Centre Administratif
Boulevard Anspach, 6
B - 1000 BRUXELLES

V/Réf : votre lettre du 01/08/2016
N/Réf. : GM/BXL4.169/s.591
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur l'Echevin,

Objet : BRUXELLES. PPAS n°09-01. PPAS Tour & Taxis. Avis de la CRMS.
(Dossier traité par :)

En réponse à votre lettre du 01/08/2016 , nous vous communiquons l'avis émis par notre Assemblée en sa séance du 24/08/2016 concernant le projet de PPAS n°09-01 pour le site de Tour & Taxis.

Contexte

Le PPAS couvre une superficie de 38,8 ha.. Outre le site de Tour & Taxis à proprement parler, il comprend également un tronçon de l'avenue du Port (entre la limite de la ZIR 6A) et le débouché de la rue Van Meyel) ainsi que le terrain situé entre l'avenue du Port et le quai des Matériaux (allant de la place des Armateurs au débouché de la rue Van Meyel).

Le périmètre est partiellement désigné en ZICHEE et en espaces structurants au PRAS. Il reprend la Zone-levier n°5, constituée des Zones d'Intérêt Régional 6A et 6B. Cette zone levier a fait l'objet d'un schéma directeur, à valeur indicative, approuvé par le Gouvernement le 04/12/2008. En outre, la Gouvernement, par arrêté du 23/04/2009 invitait la Ville de Bruxelles à approuver un PPAS pour la ZIR 6 et approuvait un programme de développement pour cette zone.

Le périmètre du PPAS comprend les biens protégés suivants ainsi que (partiellement) leurs zones de protection respectives :

- les anciens établissements Byrrh
- le pont du Jubilé (jouxant la partie ouest du périmètre du PPAS)
- un Ficus Carica.

Outre ce patrimoine protégé, le site comprend un patrimoine emblématique, témoins du passé industriel et ferroviaire du site. Ces bâtiments et constructions n'ont pas fait l'objet d'une protection légale, malgré une demande formulée par la Ville de Bruxelles (demande d'inscription sur la liste de sauvegarde des grilles et des quatre pavillons d'entrée, de l'Entrepôt Royal, du Magasin aux produits dangereux, de la Gare maritime, de l'Hôtel des Douanes et de la Gare des Services (hors PPAS)– décision du Collège du 13/09/2001).

Pour mémoire, la CRMS a émis depuis les années 1990 un nombre d'avis sur l'avenir du site de Tour & Taxis et les différents projets et plans urbanistiques qui y ont été développés au fil des ans.

De manière non exclusive il s'agissait des avis sur :

- en 2002, la reconversion/rénovation des entrepôts A et B ;
- en 2004, le dossier de base d'un PPAS antérieur (PPAS 70-10);
- en 2008, le projet global d'urbanisation de la ZIR 6A;
- en 2010-2011 la démolition de la halle de transit et la construction du nouveau siège de Bruxelles-Environnement;
- en 2015, l'aménagement du parc sur le site.

La CRMS a, par ailleurs, émis plusieurs avis sur des demandes de permis unique relatifs aux biens protégés sur le site, notamment sur le projet de réaffectation et de restauration des anciens Etablissements Byrrh et sur la mise en lumière du Pont du Jubilé.

Par ailleurs, depuis 2002 une série de certificats et de permis d'urbanisme a été délivrée pour la réalisation de travaux de rénovation ou de construction sur le site de Tour & Taxis et dans ses alentours. Certains de ces permis ont entre-temps été mis en œuvre où sont en cours de réalisation.

AVIS DE LA CRMS

De manière générale, la CRMS constate que le présent PPAS a dû intégrer un grand nombre de « coup partis », notamment les projets de constructions autorisées qui ont été réalisés ces dernières années ou qui sont en cours de réalisation et qui ont conditionné et complexifié l'élaboration d'un PPAS cohérent. Si la CRMS souscrit aux grands objectifs du PPAS tels qu'énumérées dans les notes et rapports accompagnant le dossier, elle émet cependant une série de recommandations et de remarques concernant à la fois la requalification du patrimoine bâti sur le site, sa connexion au tissu urbain ainsi que sur l'implantation des nouveaux immeubles sur le site.

LE PATRIMOINE BATI

Le plan d'implantation indique les « **zones de constructions remarquables** », à savoir :

- le patrimoine classé : les anciens Etablissements Byrrh. A noter que le Pont du Jubilé, classé comme monument également est situé en limite du périmètre du PPAS.
- le patrimoine non classé:
 - . le Château d'eau et la Centrale électrique, repris dans la zone de protection du Byrrh ;
 - . l'Entrepôt royal, les Magasins (Sheds) et l'Hôtel des Douanes, construits entre 1904 et 1907 par l'architecte E. Van Humbeek pour la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles ;
 - la Gare Maritime (Gare des Marchandises) et l'Hôtel de la Poste, construits entre 1902 et 1910 par les architectes C. Bosmans et H. Vandeveld et l'ingénieur Bruneel sur commande de la Société Nationale des Chemin de Fers.
 - les quatre pavillons d'entrée, le magasin des produits dangereux, l'Atelier de réparation des tracteurs, la Halle aux Poissons et Huiles et les Cabines d'Aiguillage ;
 - le bâtiment Art déco abritant le Siège social de la Société du Port de Bruxelles et le bâtiment « Binje & Ackermans » au bassin Beco).

Une documentation/évaluation plus poussée du bâti existant compris dans la zone du futur parc Béco devrait être réalisée. Une consultation de la DMS (Cellule Inventaire) serait dans ce cadre conseillée.

A noter que, durant les années précédentes, certains bâtiments historiques ont déjà été démolis, tels que la Halle du Transit, la Cantine et le pavillon du signaleur, et ce malgré des demandes antérieures de la CRMS de les conserver (voir avis du 18/03/2009 concernant l'Urbanisation de la ZIR 6A). La gare de Service (Gare des Voyageurs ou la Chapelle) est située hors périmètre du PPAS (cf. infra).

Prescriptions relatives aux Zones de Constructions remarquables (3.3).

Les prescriptions relatives à ces zones se limitent à une prescription générale (3.3.1. : *Tous travaux portant sur la totalité ou une partie d'une construction remarquable améliorent et mettent en valeurs les qualités architecturales et esthétiques de celle-ci. Une étude approfondie ou la production de pièces complémentaires peut être exigée, détaillant les matériaux d'origine, les éléments constructif, de composition et décoratifs*) ainsi qu'à des prescriptions particulières pour la Gare Maritime (3.3.2.).

De manière générale, la CRMS estime que, pour les constructions remarquables, les études approfondies du bâti ne devraient pas être facultatives mais être imposées par l'autorité délivrante. La prescription 3.3.1 devrait être adaptée en ce sens (*L'autorité délivrante sollicitera une étude approfondie....*).

La CRMS estime par ailleurs qu'il y a lieu de préciser les prescriptions particulières pour ce qui concerne la Gare Maritime et, d'autre part, qu'il n'y a pas lieu de limiter les prescriptions particulières à ce bâtiment seulement.

Pour la **Gare Maritime**, les prescriptions particulières doivent intégrer les conclusions de l'addendum du RIE (juin 2016 - voir résumé non technique p.14/14), à savoir que :

- tous les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité ;
- toute demande de PU, même partielle, doit démontrer un plan d'ensemble cohérent de la Gare Maritime.

La CRMS propose, en outre, de compléter les prescriptions 3.2.2. comme suite :

g) avant d'entamer tout aménagement de l'espace intérieur de la gare maritime, un projet d'ensemble de qualité sera établi.

h) avant toute intervention sur les façades, toitures ainsi que sur l'intérieur de l'édifice, une étude des matériaux en place ainsi que des techniques de construction d'origine sera réalisée ; la reconstitution des ferronneries en couronnement de la façade principale devrait être envisagée ; une description détaillée des interventions prévues sera fournie.

Un tel projet mériterait par ailleurs l'organisation d'un concours, à l'initiative du BMA, en collaboration avec DMS/CRMS.

En effet, les intentions actuelles pour la reconversion du bâtiment semblent s'écarter des intentions exprimées antérieurement, au profit d'un « remplissage » du bâtiment qui serait assez destructeur. Dans ce cadre, la CRMS rappelle aussi l'avis qu'elle avait émis dans le cadre du projet d'urbanisation de la ZIR 6A et dans lequel elle donnait des indications précises sur les principes devant guider la reconversion de la Gare Maritime (voir extrait de l'avis de la CRMS du 18/03/20109 en annexe).

La Commission demande également **de prévoir des prescriptions particulières pour certains autres immeubles remarquables** repris dans le périmètre du PPAS et qui doivent encore être réaffectés. Il s'agit notamment de :

- les anciens établissements Byrrh et le Château d'eau et la Centrale électrique, situé dans la Zone de protection du Byrrh (point 3.3.3. à ajouter)

En ce qui concerne **les anciens établissements Byrrh**, outre sa conservation/restauration à proprement parler, une attention particulière doit être portée au traitement de sa façade latérale, qui longera une nouvelle voie publique (l'axe nord-sud).

- le **Siège social du Port de Bruxelles** (point 3.3.4 à ajouter).

La construction d'une nouvelle aile contre ce bâtiment vers le futur parc Béco serait envisagée : la nouvelle façade vers le parc devrait également faire l'objet d'une attention particulière.

- l'Hôtel de la Poste et l'Hôtel des Douanes mériteraient aussi des prescriptions particulières en ce compris pour certaines parties intérieures.

La Commission préconise, pour l'ensemble des constructions remarquables (bâtiments principaux et annexes), telles qu'énumérées ci-dessus, et y compris les bâtiments déjà reconvertis, **de respecter les caractéristiques architecturales fondamentales et de soumettre tous les actes et travaux aux mesures particulières de publicité**. Cette recommandation a également été formulée dans le RIE (chapitre 15 : Recommandations – p.14-15/21 – point 1.4).

Une procédure dynamique devrait, en outre, être lancée **en amont de chaque projet architectural permettant une consultation et un dialogue préalables avec l'ensemble des partenaires, dont la DMS et la CRMS** avec, le cas échéant, un avis préalable de leur part.

En ce qui concerne le mur de clôture et les pavillons d'entrée, ceux-ci doivent être conservés/restaurés. Si l'idée de créer éventuellement un nouvel accès au site du côté de l'avenue du Port, à la hauteur de l'entrée principale de l'Entrepôt Royal devrait être retenue (création d'un lien avec le futur parc Béco), il conviendrait d'étudier si cette opération est compatible avec la configuration existante du mur afin de ne pas trop en altérer sa séquence et sa lisibilité (cf . infra). Cette opération impliquerait également la suppression de quelques emplacements de parking souterrains.

LA STRUCTURE VIAIRE

Le PPAS prévoit la création de deux axes principaux traversant le site de Tour & Taxis :

1. Un axe Nord-Sud (23 m) permettra de relier la rue Vandembogaerde au Sud, à la rue de Molenbeek au Nord et de dégager des vues sur le parc. Cette voirie présentera trois rangées (alignements) d'arbres prévues (prescription 4.2.g).

En ce qui concerne le tronçon nord de cette axe, il **convient d'évaluer quelles sont les conséquences pour le TIR de la largeur prévue du côté du Byrrh. La pente vers la rue Charles Demeer devrait permettre le passage d'un futur tram.**

Un projet concret d'aménagement de cet espace public serait en cours d'étude. Du côté Sud, ce projet s'étendrait jusqu'à la façade latérale de la Gare Maritime, où elle aurait une largeur cumulée 69 m. Ce principe ne se prolongerait cependant pas au-delà du parc.

2. Un axe Est-Ouest (20 m) traverse le site en bordure intérieure Nord du PPAS.

Cette axe présenterait une largeur 33 m (équivalent à l'espace prévu entre X2 et Y2) en intégrant, du côté du TIR, une bande de 10 m correspondant à la façade la plus proche de la Gare des Services (« la Chapelle »). Au nord, hors PPAS, un front d'entreprises est prévu. La Gare des Services, située hors périmètre du PPAS, ferait face à un espace minéral. Le PPAS prévoit de mettre ce bâtiment en évidence par la création d'un axe de perspective qui reliera l'espace devant la Gare des Services au parc (prescription 3.2.2 h).

La Commission souscrit au principe de la création de ces deux grands axes, permettant de distribuer le site et de relier le site au tissu urbain périphérique ; elle n'émet pas de remarques particulières quant aux prescriptions relatives aux voiries principales.

En ce qui concerne, les prescriptions générales (4.1), elle constate cependant que la prescription 4.1 f) semble exclure la mise en œuvre de pavés. Qu'en est-il pour le tronçon de l'avenue du Port concerné par les PPAS ? La Commission rappelle dans ce cadre les avis qu'elle a émis par le passé sur le réaménagement de cette avenue et notamment sa demande **de conserver le revêtement pavé de l'avenue du Port** comme témoin représentatif du caractère industriel du Quartier maritime et de l'importance que revêtait cet axe structurant monumental, contemporaine du développement du canal et du site de Tour & Taxis (1906-1909).

LES CONSTRUCTIONS NEUVES

De manière générale, la CRMS plaide pour la ***mise sur pied d'une procédure permettant d'accompagner l'élaboration tous les futurs projets de construction de nouveaux immeubles sur le site*** (tout comme pour les constructions remarquables – cf. supra). Dans ce cadre, la procédure déjà suivie pour les zones Z1 et Z2 devrait servir d'exemple : le rôle du BMA doit être confirmé et des mesures particulières de publicité devraient être prévues pour chaque projet. Il y a également lieu également de souligner l'importance d'un comité de suivi opérationnel (avec maquette évolutive pour l'ensemble du site)

Pour les zones Y1 et Y2, la Commission demande, par ailleurs, de ***poursuivre l'étude sur leur limite du côté du parc de manière à libérer davantage la perspective sur le Pont du Jubilé***. Un redressement de l'angle (ou même la suppression du Y2 ?) devrait, en effet, permettre une meilleure perception du pont, depuis l'Est du parc.

Au stade actuel, la CRMS n'émet pas de remarques particulières sur les gabarits proposés.

LES ZONES DE PARC

Trois zones de parc sont prévues :

- le **parc à prédominance végétale** (parc central) pour lequel on prévoit la possibilité pour les transports en commun d'y circuler (prescription 3.7.1 c). Dans ce cadre, la CRMS ***ne peut admettre un passage des transports en commun par un des talus du Pont du Jubilé***. Elle demande d'interdire cette possibilité et de mentionner explicitement que ***le passage des transports en commun se fera exclusivement par le nouvel axe nord sud***. En outre, il conviendrait de préciser le type de transport en commun. Dans ce cadre, le passage éventuel d'un Bus à haut niveau de service (BHNS) au travers du parc pourrait poser des problèmes de sécurité par rapport aux utilisateurs du parc.

Le parc inclura plusieurs constructions remarquables, qu'il convient de restaurer (cf. supra) et d'intégrer dans son futur aménagement paysager, à savoir l'atelier de réparation des tracteurs, les cabines d'aiguillages et les Halles aux Poissons et aux Huiles. A noter que cette dernière construction se situe à la hauteur des anciens quais. Un léger nivellement du terrain serait nécessaire pour l'intégrer dans le parc pour empêcher qu'elle constituerait un obstacle visuel.

Le plan d'implantation indique une entrée au Parc au milieu du Pont de Jubilé, ce qui ne serait pas possible ni acceptable. Pour rappel, dans son avis du 22/04/2015, la CRMS avait préconisé d'aménager un accès au parc à l'aboutissement de la rue de Rotterdam et de la « patte d'oie » située à l'ouest du futur parc.

- un **parc à prédominance minérale**, situé entre l'avenue du Port et l'Entrepôt Royal, principalement au droit de parkings souterrains.

La Commission demande de ***préserver au maximum le caractère minéral de cet espace***, un lieu à vocation polyvalente caractérisé par la « mer de pavés » qui contribue à la mise en valeur des bâtiments. A cette fin, il conviendrait d'éviter d'y implanter un verdoisement intempestif comme le prévoit la prescription 3.7.2.a).

- Pour ce qui concerne le **Parc Beco** la CRMS ne peut, à ce stade-ci, émettre de recommandations plus précises.

Pour ce qui concerne les zones de parc, il y a, enfin, lieu ***de préciser le traitement de l'interface entre les limites du bâti et le parc***. L'architecture serait-elle homogénéisée à ces endroits?

Comment gérer l'interface entre le parc et l'espace privé non bâti (zones de recul) (problème du partage des responsabilités donc des clôtures) ?

Enfin, la Commission émet quelques recommandations quant aux documents graphiques qui sont joints aux PPAS :

- les « bâtiments existants » devraient être représentés de manière plus visible sur les plans ;
- le canal est erronément indiqué comme le Canal de Charleroi (qui commence au sud de la place Saintelette) ; or, il s'agit du « Canal de Willebroeck.
- une échelle graphique devrait être ajoutée sur les plans (1 cm = 20 m).

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

G. MEYFROOTS
Secrétaire-adjointe

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

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

Annexe : extrait de l'avis de la CRMS du 18/03/2009 relatif à l'Urbanisation de la ZIR 6A

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 exigu 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 urbaine 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.