

Monsieur F. Timmermans, fonctionnaire délégué
B.U.P. - Direction Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

V/Réf : 04/pfd/620300
N/Réf. : AA/2.655 séance 603
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Tour & Taxis. Gare Maritime et Hôtel de la Poste. (= avant 32, ZIR 6A) PERMIS D'URBANISME : permis modificatif pour la rénovation et la transformation de la Gare Maritime et de l'Hôtel de la Poste (permis délivré le 17/12/2009).

En réponse à votre demande du 27/3/2017, réceptionnée le même jour, nous vous communiquons l'avis émis par notre Assemblée en sa séance du 19/04/2017 concernant le dossier sous objet.

Contexte

La demande porte sur la Gare Maritime et l'Hôtel de la Poste situés sur le site de Tour &Taxis, dans la ZIR n°6A, laquelle a fait l'objet d'un permis d'urbanisme délivré par la ville de Bruxelles le 17/12/2009 autorisant 69958m² de superficie de planchers d'équipements et de commerces au sein de la Gare Maritime et de l'Hôtel de la Poste.

En l'absence d'un PPAS approuvé, l'urbanisation du site est actuellement dictée par les prescriptions du PRAS (prescription n°4) sur base du programme de la ZIR avec Mesures particulières de publicité. Pour rappel, la CRMS a remis son avis sur ce projet de PPAS lors de sa séance du 24/08/2016.

La présente demande constitue un permis modificatif au permis global délivré le 17/12/2009. Elle a été soumise à l'élaboration d'un rapport d'incidences sur l'environnement au motif de la modification importante de l'activité commerciale qui passera, pour l'hôtel de la poste, de 1680m² d'activités dévolues à des activités événementielles à 330 m² d'horeca, 602 m² de commerce de détail et 373 m² de salles de réunion.

Gare maritime

Seule l'enveloppe (murs extérieurs et toitures) est concernée par la demande mais ni les sous-sols ni les aménagements intérieurs, pour des raisons, d'après la note jointe au dossier, d'état de délabrement avancé des façades justifiant une intervention urgente. Une nouvelle demande sera introduite ultérieurement pour l'implémentation d'un nouveau programme avec équipements, vente au détail et bureaux. Ce dossier, différent de celui de 2009 qui prévoyait l'installation de la Fondation Polaire, serait à l'étude. Les aménagements de la gare maritime n'auraient par ailleurs pas été intégrés à la présente car l'implémentation des fonctions prévues par le projet de PPAS n'est pas compatible avec la prescription 4 du PRAS, à respecter en l'absence, actuellement, de PPAS à vertu réglementaire.

A la lecture du rapport d'incidences, il apparait également que la Gare maritime fasse l'objet de permis modificatifs ayant pour objet, entres autres, la modification du sous-sol prévu sous la gare afin d'en diminuer le nombre d'emplacement de stationnement, la modification de ses abords et de la drève. La CRMS n'a pas (encore) été consultée dans le cadre de ses permis.

La demande comprend donc, à ce jour, la rénovation des façades et toitures, l'aménagement d'un quai le long de la façade est et la suppression d'une zone de chargement et de déchargement. Pour l'enveloppe, les principales modifications par rapport au PU de 2009 seraient les suivantes :

- Dimension et position des baies
- Division des châssis et des menuiseries extérieures
- Position des lanterneaux de toiture
- Isolation de certaines parois

Hôtel de la poste

Dans le dossier, les principales modifications par rapport au PU de 2009 sont identifiées comme tel :

- Modification du type d'affectation commerciale
- Modification des baies et des châssis
- Modification locale des toitures
- Modification des aménagements intérieurs
- Aménagement d'un cour anglaise

L'enveloppe de l'Hôtel de la poste a déjà été entièrement rénovée, avec certaines modifications de façades, ne correspondant pas au PU de 2009 mais à la situation projetée du présent dossier. S'agit-il dès lors d'une régularisation ? La CRMS n'a pas été consultée dans le cadre de ce dossier.

Bref rappel historique

Plus grande gare de marchandises d'Europe lors de son édification, la Gare Maritime (Gare des Marchandises) et l'Hôtel de la Poste ont été 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.

La Gare Maritime couvrait plusieurs voies ferrées permettant l'accès aux trains pour le chargement et déchargement de marchandises. Remarquable par sa dimension et son architecture industrielle, elle est constituée de 3 grandes halles flanquée de 4 halles plus petites, permettant des ouvertures latérales pour éclairer les grandes halles. Des lanterneaux éclairent les plus petites halles de manière zénithale, originellement au faîte de toiture. L'ouverture zénithale de la halle centrale servait originellement à évacuer les fumées des locomotives.

L'hôtel de la poste est construit dans un style éclectique d'inspiration Renaissance flamande. Il fait partie intégrante de la Gare Maritime ; il était destiné à accueillir les services administratifs de la gare - réception et distribution des colis, organisation du travail de manutention, suivi administratif - et plus tard la Poste.

L'avènement du transport par camion, du conteneur et la suppression des frontières intraeuropéennes ont rendu ces installations inutiles

Avis

La CRMS salue l'étude historique réalisée en collaboration avec Inge Bertels et se réjouit que l'un des nouveaux objectifs du projet vise la restauration des façades et toitures avec un plus grand retour à la composition originale du bâtiment que ce que prévoyait le projet de 2009. A cette fin, il conviendra d'adapter le programme pour respecter les volumétries originelles des bâtiments (pas de sorties techniques ou d'extension en toitures, tel que c'est actuellement proposé dans l'hôtel de la poste) et d'avoir recours à des matériaux nobles adaptés et intégrés au caractère remarquable des architectures en place (on évitera, par exemple, les panneaux sandwich peint de couleur zinc sur les toitures des halles de la gare maritime). A l'intérieur, la CRMS plaide pour qu'un maximum des éléments encore en place soit conservé et restauré.

La CRMS apprécie également le souhait que l'espace de la halle centrale de la gare maritime devienne la colonne vertébrale de la gare. Le projet prévoit également 2 axes transversaux au travers des 3 halles pour connecter respectivement la zone C et la rue commerciale principale mais aussi assurer les accès vers les espaces

de bureaux. Ils constitueront des rues donnant sur la façade principale de ces bureaux. Mais cela reste au stade schéma de principe puisqu'il n'y a, à ce stade, pas (plus) de projet intérieur connu pour la gare maritime.

Il est toutefois difficile pour la CRMS de se positionner valablement sur le projet dès lors que les documents présentés proposent la situation autorisée en 2009 et celle projetée sans toutefois les mettre en relation, dans une lecture aisée, avec la situation originelle et avec la situation existante. Il est en outre complexe pour la CRMS de se préoccuper uniquement de l'enveloppe sans connaître les intentions (et projets en cours) pour les développements intérieurs (de la gare), l'aménagement des abords et les modifications des sous-sols. L'aboutissement du PPAS permettrait en outre de cadrer les développements de projets, en cours pour la plupart.

La gare maritime se caractérise par une taille gigantesque, une ingénierie constructive, une organisation intérieure, des logiques circulatoires, des relations aux abords, une architecture industrielle, des volumétries particulières, des compositions de façades ... en lien à sa fonction originelle. La valeur du bâtiment tient dans la relation entre ces différentes composantes : c'est l'ensemble qui lui confère son caractère remarquable. Dissocier les projets d'enveloppe du bâtiment, de ceux des aménagements intérieurs et des abords rend l'exercice d'analyse complexe mais surtout, fait craindre qu'il en résulte un projet ne tenant pas compte du patrimoine remarquable en place et de ses spécificités.

En 2009, le recours à une demande de permis d'urbanisme pour les bâtiments remarquables du site apparaissait prématurée, pour la CRMS, dans une démarche progressive de type schéma directeur/PPAS. Mais les conditions de vente du bien par la SNCB à T&T Project l'imposaient : la demande était basée sur un protocole d'accord RBC / Ville / Demandeur (prenant en compte l'essentiel du Schéma directeur élaboré par Lion/MSA).

Aujourd'hui, les projets sur l'hôtel de la poste et la gare maritime ont évolué, favorablement. La CRMS souhaite leur accorder une attention à la hauteur du patrimoine majeur en place que le développement du site de T&T souhaite valoriser. Dans ce contexte, compte tenu de l'ampleur du dossier, et pour faciliter son analyse, la CRMS sollicite une visite des lieux (intérieur et extérieur) et une présentation du projet introduit, en présence de la Direction de l'urbanisme. Le cas échéant, elle souhaite que les liens avec les projets, y liés, en cours et/ou déjà introduits puissent lui être exposés. La CRMS sollicite le report de son avis à l'issue de cette visite et de cette présentation.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme S. Valcke
- A.A.T.L. – D.U. Mme Bénédicte Annegarn – Mme Marie Fosset