

PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA ZONE-LEVIER N°5

"TOUR ET TAXIS"

Avis de la Commission régionale de développement

9 octobre 2008

1. Généralités

La Commission se réjouit de la présente initiative de planification pour la zone de Tour et Taxis, qui, depuis le déclin des activités économiques sur le site de T&T, est en attente et à la recherche d'un projet de reconversion, susceptible de lui donner une nouvelle destination. Celle-ci doit tenir compte de la valeur patrimoniale qui en fait un atout important et de l'attractivité internationale. Elle doit répondre aussi aux possibilités et contraintes du site même, et aux besoins, échanges et relations avec les quartiers avoisinants ainsi qu'avec toute la ville. En effet, les atouts du site de T&T – de par sa taille, sa localisation en plein centre ville et son potentiel urbanistique – sont tels que son aménagement doit répondre à la fois aux aspirations des quartiers aux alentours et à celles de la ville entière, notamment déclinées dans les différentes priorités du PRD.

La Commission a pris acte que le périmètre de la zone-levier a été pris en compte à l'exclusion de la partie Est du Canal étant donné que des projets de PPAS sont déjà approuvés (ZIR 2 – Gaucheret) ou en cours (ZIR 1- Héliport).

Comme pour les autres projets de schémas directeurs, la Commission affirme la nécessité d'établir une cohérence avec les différents plans régionaux et soulève le problème général de coordination des schémas directeurs avec les outils existants, notamment, les plans et schémas de développement existants ou en cours comme celui du développement commercial de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet de plan Iris II,... qui couvrent le territoire de la zone, afin de bien intégrer les projets dans leur contexte général.

La référence à ces documents devrait figurer dans le projet de schéma directeur et non dans les documents annexes.

De manière générale, la Commission demande que le lien entre le texte du schéma directeur proprement dit et les différentes "annexes" soit précisé, en intégrant les conclusions de ces études dans le texte du schéma directeur, celles-ci devant justifier les options du schéma directeur. Le schéma devrait donc y

référer davantage (par exemple : les scénarios et options en matière de mobilité et de surfaces développées sont étroitement liés et devraient être précisés).

Du point de vue de la présentation, la Commission regrette l'absence d'un plan d'ensemble à plus grande échelle reprenant les options du schéma directeur, qui aurait permis une lisibilité générale plus aisée du projet.

2. La concertation – consultation de la CRD

La Commission apprécie le processus de consultation et de participation des différents acteurs développé pour l'élaboration du schéma directeur, exercice de planification qui prépare, à grande échelle, la construction d'un nouveau morceau de ville.

Elle demande néanmoins que le processus de consultation sur les projets de schémas directeurs soit amplifié. Comme pour les précédents projets de schémas directeurs (Botanique, Quartier européen), elle constate que les acteurs reconnus du monde économique et social n'ont pas été consultés lors de l'élaboration du projet examiné. Il en va de même pour les autres composantes de la Commission. La CRD rappelle qu'elle avait émis, dans ses avis sur les schémas directeurs Botanique et Quartier européen, le souhait d'être consultée sur les études des schémas directeurs, une fois les grandes orientations du projet énoncées, de sorte qu'elle et ses composantes, puissent s'exprimer sur celles-ci en veillant à leur cohérence par rapport au PRD.

La Commission souhaite également que, par analogie avec la procédure des plans légaux d'aménagement, une campagne de sensibilisation couvrant l'ensemble de la RBC ait lieu à l'occasion de l'examen de chaque schéma directeur et que toute personne physique ou morale puisse faire part de ses observations ou être entendue par le comité d'accompagnement. La consultation publique doit dépasser la zone d'intervention d'un schéma directeur étant donné l'importance régionale de ces schémas.

3. Remarques particulières

3.1. Le patrimoine

Par rapport au patrimoine, la Commission estime que le schéma directeur tient compte, respecte et met en valeur les immeubles patrimoniaux. En effet, les

principes d'aménagement du projet de schéma directeur, relatifs aux implantations et gabarits des constructions, constituent de solides garanties en matière de patrimoine : la largeur minimale de l'espace public ouvert, qui permet le recul nécessaire par rapport aux immeubles patrimoniaux existants, la hauteur maximale des constructions entre le talus de Laekenveld et la gare maritime, ainsi que la hauteur maximale des constructions entre le BILC et l'espace public à vocation régionale, sauvegardent également les vues et perspectives, la limitation de la densification de la gare maritime et assurant sa perméabilité et luminosité naturelle, la continuité de l'espace ouvert entre les nouveaux ensembles d'immeubles, de sorte à favoriser les perméabilités visuelles et spatiales, l'ouverture minimale devant la gare de service, etc.

Pour ce qui est des deux magasins en courbes, la Commission se prononce pour le maintien des halles aux poissons et huiles (bâtiment 6) , mais émet par contre un avis partagé pour les **halles de transits (bâtiment 7)** :

5 membres estiment qu'elles doivent être maintenues d'une manière ou d'une autre, car elles "expliquent" aussi le fait que c'est une gare de chemin de fer et que donc les courbes des immeubles se justifient;

3 membres estiment qu'elles doivent être supprimées afin de permettre une perspective de vue et assurer une transparence de l'espace vert;

3 membres s'abstiennent.

Pour ce qui est du **pavillon du signaleur (bâtiment 15)**, la Commission émet également un avis partagé :

3 membres sont pour son maintien en place car non seulement son architecture est remarquable au même titre que les autres immeubles du site, mais sa reconversion pour une fonction similaire de gardiennage du parc semble tout indiquée. Ce local explique de plus, la distinction fondamentale entre la fonction de gare de formation et la fonction de gare sous douanes.

5 membres sont en faveur de son maintien en place, mais ne s'opposent à son déplacement éventuel ailleurs sur le site;

3 membres ne souhaitent pas le maintien de ce bâtiment afin de libérer complètement la perspective.

3.2. Les superficies constructibles

La Commission s'étonne que le schéma directeur ne fixe pas les superficies constructibles comme dans les deux autres schémas directeurs qu'elle a eu à connaître. Elle demande expressément au gouvernement qu'il inscrive dans le schéma directeur, en tenant compte des résultats des études urbanistique et de mobilité élaborées dans le cadre du schéma, des fourchettes de superficies plancher à développer sur le site, par affectation, répondant aux scénarios de mobilité, de manière à pouvoir garantir la réalisation des options du schéma directeur voulues par le gouvernement, d'autant que le PPAS ne sera élaboré par la Ville de Bruxelles qu'après l'adoption définitive du schéma directeur.

3.3 La conformité avec le PRD – logements, équipements, espaces verts

La Commission constate que le projet de schéma directeur répond aux exigences de principe du PRD, et tient également compte des options et projets repris dans d'autres plans et programmes des différents pouvoirs publics (PCD, PCM, contrats de quartier, Beliris, etc.).

Le schéma directeur répond aux exigences en termes :

- de logements

- il prévoit une offre diversifiée : logements sociaux, moyens et libres, « un logement pour tous », en proposant une diversification de l'offre de logements, avec un minimum de 20% de logements sociaux, dispersés sur le site et 30% de logements moyens, dispersés sur le site ;
- il prévoit de renforcer l'attractivité résidentielle (habitat de qualité), le cadre de vie en ville ;

La Commission émet toutefois un avis partagé en ce qui concerne l'offre diversifiée :

10 membres sont pour le maintien du texte du schéma directeur (cf. texte ci-dessus) qui précise le pourcentage de logements sociaux et de logements moyens dispersés sur le site;

3 membres souhaitent une formulation plus générale, afin de laisser plus de flexibilité au futur projet de développement.

- d'équipements et de rencontre des besoins sociaux :

il prévoit un réseau qualitatif et accessible d'équipements de quartier, de niveau régional et supra-régional, ainsi que le juste équilibre à trouver entre ces équipements de différents niveaux et tailles, leur bonne insertion dans les quartiers, la mixité des îlots, etc., en proposant un programme mixte d'équipements à différentes échelles, destinés à répondre aux demandes suite au développement du site, ainsi qu'aux demandes par rapport aux habitants des quartiers environnants, tout en prévoyant l'accueil sur le site de grands équipements de rayonnement régional et international;

8 membres estiment que le schéma directeur devrait en préciser les superficies et les implantations;

2 membres estiment que ces données ne doivent pas être précisées.

- de commerces , en prévoyant la présence de commerces de proximité liés aux développements de nouveaux logements et activités sur le site.

La Commission approuve le pourcentage précisé dans le texte du schéma directeur à la page 36 relatif aux équipements et commerces mais demande

qu'une garantie de superficie maximale soit donnée au niveau du PPAS, de sorte que ces commerces de proximité soient à dimension humaine et complémentaires aux zones commerciales existantes. Elle estime que ces commerces et autres horeca sont indispensables à l'animation d'un nouveau morceau de ville mais aussi à assurer une harmonie de fonction d'échelles différentes.

- **d'espaces verts**, tels que prévus par le PRD, dans la priorité 9, où le site de Tour et Taxis est mentionné de façon explicite à plusieurs reprises, et notamment : § 4.3.1. le réseau récréatif : « C'est dans la zone centrale de la ville que seront réalisées en premier lieu les continuités traversant le quartier Nord, entre le parc Josaphat, Tour et Taxis et le Pentagone, celle de la vallée du Maelbeek et la continuité reliant le Pentagone au parc Elisabeth par le projet Rive Gauche. » Voir également la carte 4 du PRD (Amélioration du cadre de vie), où l'une des continuités vertes à réaliser en priorité traverse T&T, ainsi que le réseau REVER ; et § 4.3.1.1. la création d'espaces verts: « De nouveaux espaces verts seront créés. Il s'agit de ceux mentionnés au PRAS dans les ZIR (Tour et Taxis, gare Josaphat, école vétérinaire,...) ainsi que quelques autres [...]. Il faut noter que le site de Tour et Taxis est l'unique possibilité de créer encore un vaste poumon vert urbain, qui plus est, dans un secteur de la ville largement déficitaire en espace vert. » ; § 4.3.1.2. les actions locales de verdoisement : « La Région favorisera des opérations visant la promotion des plantations en façade, des toitures vertes et de la mise en valeur des intérieurs d'îlots ainsi que l'aménagement des talus et zones de chemin de fer (dans le cadre de la mise en place du RER notamment) qui se prêtent à la création de voies vertes. » Les talus et zones de chemin de fer ont donc un important rôle de liaison verte. La priorité 9 (cf. carte 4) définit une large zone prioritaire de verdoisement et de création d'espaces verts. Tour et Taxis se trouve dans cette zone du fait de sa proximité du centre-ville dont il s'agit de renforcer l'attractivité résidentielle.

L'importance de l'espace vert que le PRD a voulu lui attribuer, ainsi que sa connexion au maillage vert, permettant le désenclavement du site (promenade verte, espaces verts relais et continuités vertes les reliant, réseau régional et réseau local, communication avec les rives verdurisées du canal) a clairement été pris en compte par le projet de schéma directeur.

Pour ce qui concerne sa mise en œuvre et son aménagement concret, la Commission se réfère au PRD qui rappelle que le maillage vert remplit trois fonctions principales, qui s'exercent simultanément : la fonction paysagère, sociale et récréative (repos, promenade, jeux, sports, animations,...), ainsi que la fonction écologique, assurant la biodiversité et les équilibres écologiques. Il est important que le grand espace vert et les autres aménagements à caractère vert du site de Tour et Taxis assurent ces fonctions et ce dans des proportions correspondant à la fois aux besoins des quartiers avoisinants et du site même. Aussi bien la conception que la gestion ultérieure de l'espace vert doit être coordonnée avec les autres espaces verts des quartiers avoisinants. Les gabarits des immeubles doivent être tels qu'ils ne jettent pas (ou minimisent) d'ombres sur les parties aménagées en espace verts de l'espace public.

Le schéma directeur doit prévoir un espace polyvalent suffisamment résistant pour l'organisation d'activités culturelles, événementielles et sociales au sein de l'espace public.

En ce qui concerne la largeur du parc :

10 membres estiment que la largeur du parc, à l'entrée du site, côté avenue du Port, devrait être conservée telle que proposée par le schéma directeur afin de garantir la perspective (point de vue) depuis le pont du Jubilé et depuis l'axe du pont des armateurs, celle-ci étant la résultante d'une étude patrimoniale, historique et architecturale globale, et correspondant à la largeur des halles aux poissons.

2 membres estiment par contre, que sa largeur devrait être réduite de 20 à 30 m à l'entrée du site, sous condition de la conservation de la surface globale et en tenant compte de l'esprit et des données essentielles du schéma. Ils estiment qu'une plus grande souplesse est nécessaire pour permettre d'aérer le volume des constructions et pour assurer, avec plus de sécurité et de facilité, le passage d'une rive à l'autre du parc.

La Commission insiste sur l'importance primordiale de la qualité de l'aménagement et du design du parc, pour qu'il soit non seulement une interface et un élément fédérateur entre les deux côtés bâtis, mais également un espace convivial, sûr et agréable.

Par rapport aux talus, la Commission approuve l'approche du schéma directeur de reconnaître la qualité patrimoniale et paysagère des talus, qui réfèrent à l'histoire du site (ancienne fonction ferroviaire), ainsi que l'option du schéma directeur en découlant, de les préserver dans leur état non bâti, y compris de garder leurs fonctions existantes (potagers ; les talus peuvent être appropriés par des petits jardins potagers, ou par d'autres fonctions compatibles avec leur caractéristiques et leur statut non bâti etc.). Ainsi, les talus contribuent également à garantir la continuité du maillage vert.

3.4. les principes relatifs aux aménagement et aux gabarits de construction

La Commission souscrit aux 13 principes d'aménagement qui représentent les principes de bon aménagement des lieux du site ; elle émet toutefois un avis partagé pour le principe n°1 relatif à la largeur du parc (voir ci-dessus).

Pour ce qui concerne le dixième principe, fixant la hauteur maximale des constructions entre le BILC et l'espace public régional, la Commission ne marque pas son accord sur le dernier croquis de la page 43, selon lequel « les immeubles hauts peuvent être disposés en alternance en veillant à préserver les ensoleillements en particulier en évitant les ombrages sur les immeubles accueillant la fonction résidentielle ». En effet, cette 'prescription' contient

différentes contradictions : elle est non seulement en contradiction avec la règle générale, fixée en haut de la même page 43, mais – vu l'orientation – également avec l'objectif de préserver les ensoleillements.

La Commission demande que le schéma directeur garantisse la qualité, ainsi que la diversité architecturale des nouveaux immeubles près des bâtiments patrimoniaux de renommée mondiale, notamment par le biais de procédures adéquates.

3.5. La mobilité

En terme de mobilité, la Commission estime que le projet de schéma directeur respecte les différentes options de la priorité 8 (mobilité) et 9 (environnement, réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres formes de pollution atmosphérique) du PRD, grâce à son attention pour la bonne desserte du site en transports en commun, son traitement des déplacements doux (différents accès et cheminements piétons et cyclistes, raccordement de ces derniers aux itinéraires cyclables, etc.), les options assez volontaristes en matière de parking, etc.

Par ailleurs, elle relève certaines incohérences entre le projet de Plan Iris II des déplacements et le présent projet de schéma directeur concernant les propositions en matière de lignes de transports en commun à desservir le site de Tour et Taxis et demande une mise en conformité du schéma directeur avec le projet de plan Iris II.

Notamment une connexion de tram passant par la rue Vanderstichele n'est pas reprise dans le projet de schéma directeur, tandis qu'elle se trouve bien dans le PRD, ainsi que dans le projet de plan Iris II, et tandis que les conclusions de l'étude mobilité démontrent clairement que le développement urbanistique du site de T&T en un nouveau quartier de ville, même dans l'option de 300.000 m² et certainement dans celle de 400.000 m² de nouvelles fonctions implantées (nouvelles constructions et rénovations y compris), nécessite bien la desserte avec deux lignes de tram, à fréquence importante.

La Commission demande donc que le site soit desservi par plusieurs lignes de tram à haut niveau de service (l'exploitation ultérieure pouvant permettre plusieurs connexions, non seulement vers la gare du nord, mais également vers la gare du midi, la gare de l'ouest, etc.), complétées par une desserte en bus suffisante et garantissant un maillage optimal, afin de garantir son accessibilité et sa contribution au développement durable.

Par rapport au trafic routier, la Commission constate que les comptages effectués pour l'avenue du Port sont assez inquiétants, l'avenue étant déjà quasi saturée actuellement aux heures de pointe (carrefour Port/Picard) voire saturée (carrefour Port/Armateurs). Au delà de 300.000 m², un très sérieux problème de capacité

apparaît, ce qui poserait des problèmes pour l'accessibilité et donc pour la réussite du projet de développement du site de T&T.

La Commission s'étonne des propositions d'aménagement de l'avenue du Port faites à la page 45 du schéma directeur qui semblent être en contradiction avec les conclusions de l'étude de mobilité (p14). Elle estime qu'une étude spécifique plus détaillée devra être élaborée lors du PPAS.

Outre la nécessité des solutions de desserte en transports en commun performantes, la Commission prend note que le BILC ne fonctionnera bien, en tant que plate-forme logistique *multimodale*, qu'à condition que les trois composantes (voie d'eau, chemin de fer et routes) fonctionnent bien. Les connexions à la voie d'eau ainsi qu'au réseau ferré devront être réalisées et leurs mises en œuvre précisées dans un PPAS.

Afin d'obtenir une intégration harmonieuse des deux projets, une analyse globale des incidences des deux projets de T&T et le BILC, avec des chiffres à jour et tenant compte des différents projets urbanistiques et de mobilité projetés, semble indispensable, car un trafic important supplémentaire de camions et de camionnettes sera généré par le centre logistique, avec toutes leurs nuisances (sonores, pollutions, encombrement de l'espace public,...), tout près des importants développements urbanistiques projetés sur le site de T&T. Il faut y ajouter les services que les différentes fonctions et activités du site vont nécessiter (approvisionnements...)

3.6. Les équipements et événements culturels et autres – l'accessibilité

Le site de T&T accueille actuellement d'importants événements à rayonnement régional et national, voire international (Couleur Café, la Foire du livre, différentes expositions temporaires, spectacles, etc.) et joue ainsi un rôle important dans le paysage et l'offre culturelle de Bruxelles. Cependant, beaucoup de questions restent ouvertes par rapport à ces équipements culturels. Quel en sera le sort après l'aménagement du site ? Le schéma directeur n'analyse pas (suffisamment) les possibilités de co-existence et d'intégration de ces activités sur le site, une fois que le site sera réaménagé : quelles activités resteront, comment, à quel endroit, modalités, synergies à créer avec les autres affectations et activités éphémères et non éphémères ?

Le site de T&T ayant une tradition et une renommée nationale voire internationale d'activités culturelles, la Commission se prononce en faveur du maintien de ces événements culturels sur le site, vu notamment sa proximité avec la gare du nord. Elle demande que leur maintien soit intégré dans le schéma directeur, ainsi que dans les plans, programmes et projets concrets de réalisation des développements urbanistiques de T&T. A cet effet, au moins un grand espace polyvalent devrait y être réservé, par exemple pour un événement comme Couleur

Café. De même, le concept de parc doit intégrer les différentes fonctions culturelles.

De la même façon, ces activités nécessitent une accessibilité suffisante, et ce, tout au long de la journée et du soir. Pour les activités organisées le soir/la nuit, des synergies maximales pour l'utilisation des parkings doivent être développées entre les différentes affectations et fonctions, servant le jour aux activités économiques et les bureaux, le soir pour l'événementiel, le logement, etc.

Il y a lieu de prévoir également suffisamment de possibilités de parkings pour les autocars. Le parking ne doit pas nécessairement être assuré "sur place"; des navettes devraient fonctionner.

Il y a lieu de prendre en compte cet aspect également dans le schéma directeur. Car bien que le schéma ait étudié les besoins pour les affectations nouvelles, ce n'est pas le cas pour l'événementiel.

La proximité du centre ville étant fondamentale pour un certain nombre de manifestations et le fait que T&T dispose également de salles de taille intermédiaire (par rapport au Heysel, qui héberge surtout de grands espaces et qui se situe trop loin du centre pour les plus petits salons), le site de T&T doit rester un endroit au centre ville d'accueil de manifestations culturelles.

Par rapport aux autres équipements de rayonnement régional ou supra-régional à implanter sur le site, la Commission approuve l'orientation que traduisent les projets mentionnés à la page 38 du schéma directeur.

4. La mise en œuvre

Etant donné le fait qu'un schéma directeur est non seulement un instrument de planification, mais également un outil de négociation et d'engagement des pouvoirs publics et des autres acteurs opérationnels sur le site, le tableau des actions à entreprendre, les pilotes des projets et les acteurs associés, repris dans le projet de schéma directeur, devrait être plus explicite et précis sur les différents rôles, tâches et engagements contractuels de chaque acteur privé et public, y compris avec mention des différents moyens à mettre en œuvre.

Vu l'importance du type de travaux qui seront développés, la Commission estime nécessaire la mise sur pied d'une structure de maîtrise d'ouvrage déléguée, afin d'assurer une plate-forme de concertation et coordination avec les différents acteurs et l'autorité publique pour garantir les engagements de ceux-ci dans les délais voulus.

En effet, d'importants moyens privés et publics seront nécessaires de manière à pouvoir garantir le succès du développement du site – qui est étroitement lié à son accessibilité et sa connexion à la ville en transports en commun, mais aussi à la

réussite de l'aménagement du grand espace vert à vocation régionale –, ainsi que la réalisation du programme important d'équipements de quartier et d'échelle régionale, et de logements sociaux et conventionnés.

Aussi, étant donné que le schéma directeur n'a qu'une valeur indicative, pour garantir la contribution de toutes les parties publiques et privées à sa réalisation, la Commission suggère au gouvernement que des conventions soient conclues entre les partenaires publics et privés concernés.

Par rapport au phasage et au planning dans le temps, la Commission souligne que, pour le bon fonctionnement du nouveau quartier, les équipements et services devront être opérationnels dès l'arrivée des habitants et autres utilisateurs du site.