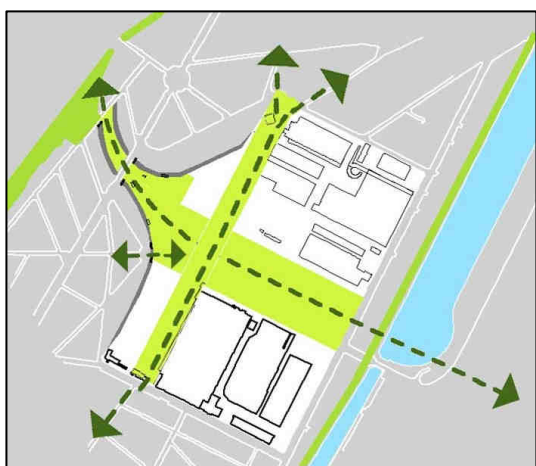


1. L'ouverture et l'accessibilité du site pour tous et à tout moment

La réussite du projet de T&T dépendra de l'intégration dans les quartiers voisins. Pour pouvoir parler d'une intégration, le site doit être **100% public** et doit abriter **des activités en rapport avec les besoins des riverains**. (Voir aussi le point 3. mixité)

Il faut également donner aux riverains **des accès** sur le site qui sont **clairs et logiques** et qui attirent les gens à venir sur le site. Ainsi, trois connexions sont absolument nécessaires pour établir un lien physique entre les quartiers et T&T :



- Une liaison verte entre Laeken et le quartier Maritime en traversant le site dans la prolongation de la Rue Vandenboogaerde et de la rue de Molenbeek;
- une promenade verte entre le site et la place Bockstael, en suivant le tracé des chemins de fer en dessous des ponts Bockstael et Clesse et qui se dirige à l'Est vers le quartier Nord;
- une ouverture des grilles sur la Rue Picard et la Rue Dieudonné Lefèvre ;
- un accès clair et non monumental entre le quartier Maritime et le site à partir du Laekenveld, sans enlever la plaine de jeux existante ;
- un accès clair et bien aménagé partant à la hauteur du Pont Bockstael.

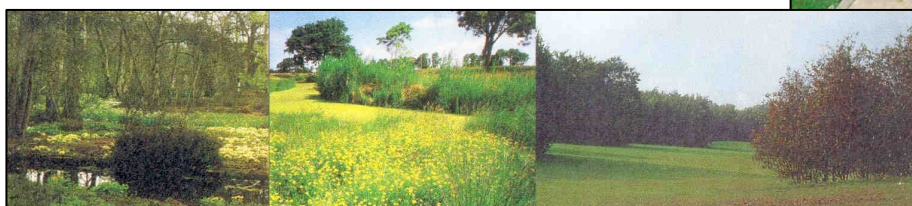
L'ouverture et l'accessibilité du site doivent se construire déjà maintenant. Chaque nouvelle activité sur le site (mais également les activités déjà installées) est une opportunité pour construire un lien avec les quartiers environnants. Il faut mettre en place des partenariats entre les quartiers et le site de t&t dès aujourd'hui. Mais le site de T&T doit également pouvoir accueillir des initiatives qui émanent des quartiers. Un lien se construit dans les deux sens

2. Espace public comme élément fondateur du site.

Le site de T&T n'est pas un terrain à bâtir, mais un terrain au service de la ville et des quartiers et doit donc devenir **un grand espace public**. L'espace public est la colonne vertébrale du projet de réaménagement, l'espace fédérateur. La structure de l'espace public avec les bâtiments existants détermine l'emplacement des constructions supplémentaires éventuelles et non l'inverse.



L'espace public à Amsterdam, Westergasfabriek



Dans cet espace public il faut **un grand parc d'un seul tenant** et non éparpillé en petites parties. Un vrai parc multifonctionnel. Plusieurs études l'ont déjà prouvé, la densité de la population dans

les quartiers avoisinants est des plus élevées de toute la Région de Bruxelles et il y a un manque d'espace vert. Ainsi, il est absolument indispensable d'aménager sur le site un parc le plus grand possible, c'est-à-dire d'un **minimum de 10 ha**.

Il s'agit là d'une revendication tout à fait essentielle des quartiers avoisinants

3. Une mixité fonctionnelle et sociale

La mixité doit s'étendre sur l'ensemble du site de Tour&Taxis. Il est entendu que la mixité doit être sociale autant que fonctionnelle, verticale autant que horizontale :

- Mixité sociale : toutes les couches de la population se retrouvent sur le site de T&T ;
- Mixité fonctionnelle : toutes les types activités se retrouvent sur le site ;
- Mixité verticale : une mixité au sein des bâtiments, dans la hauteur ;
- Mixité horizontale : une mixité sur l'étendue du terrain.

La réaffectation des bâtiments A et B en bureaux, événements, commerces et restaurants de luxe, ... ne répond aucunement à cette mixité. Il faut que le schéma directeur parte de l'idée de **réinstaller un équilibre social et fonctionnel** sur le site.

Pour pouvoir atteindre cet équilibre il faut que le site soit public et qu'il y ait des **activités qui attirent et qui répondent aux besoins des habitants des quartiers environnants : espace vert, emploi de tous niveaux, logement, équipements culturels durables et à prix accessibles, équipements d'éducation**

Dans la construction de cet équilibre il faut également prendre en compte le grand pourcentage de bureaux déjà présents dans les quartiers voisins. On peut déjà dire que, vu le nombre de m² de bureaux vides à Bruxelles et le nombre de nouveaux projets de bureaux, il est inutile de construire des bureaux à T&T.



L'utilisation temporaire d'un terrain vague à Berlin



La Gare Maritime en tant qu'espace public à la fête « TouT publiek », le 15 janvier 2006

La gare maritime est également un lieu clé sur le site et doit donc jouer un rôle fondamental dans le réaménagement de T&T. Son importance sur le site est liée à son architecture exceptionnelle et à son potentiel de relier le site avec les environs. Ainsi la réaffectation de la Gare Maritime doit sauvegarder sa grandeur, son unité et doit la convertir en espace public libre d'accès et de traversée. Des fonctions publiques dans la gare sont appropriées pour un fonctionnement optimal de **la Gare Maritime en tant qu'espace public**. Une partie de ce vaste espace public doit fonctionner comme espace collectif au profit des habitants et associations.

4. Respect pour le patrimoine, tant le bâti que le paysage. Il ne faut pas construire inutilement.

Le projet d'aménagement doit partir de l'existant et valoriser les atouts du site, tant en termes du bâti (aussi bien les petits que les grands bâtiments) que du paysage.

L'aménagement de T&T doit s'inspirer de **la structure du site** liée à son ancienne fonction de gare de marchandises et des **perspectives** sur les bâtiments historiques et le terrain, notamment du Laekenveld et du Pont Bockstael.

Nous demandons de ne **pas construire directement et certainement pas inutilement**. Il faut d'abord et sans tarder rétablir et valoriser le paysage et les liaisons entre le site et les environs. Avant de planifier des nouvelles constructions, les bâtiments existants doivent être valorisés. Ensuite, il faut évaluer les besoins et éventuellement construire en fonction des résultats.



Panorama de T&T à partir du Laekenveld

5. Des logements accessibles à tous

Il faut protéger ce qui est en péril à Bruxelles : des logements accessibles à tous par exemple. T&T, une des dernières réserves foncières de Bruxelles et située près du centre de Bruxelles, peut parfaitement répondre au manque de logements pour les petits revenus. Ainsi, nous plaçons pour **une majorité de logements publics** (les sociétés de logements sociaux, le fonds du logement, la régie communale, cpas, sdrb, ...) sur le site de T&T dont **un grand pourcentage de logement de type social**.



Des nouvelles entités de logements à Berlin

Il faut également éviter que les habitants actuels du quartier Maritime, Laeken et Nord doivent quitter leur habitation eu égard à la hausse des prix de logement (déjà en cours) induite par le projet de réaménagement de T&T. Ainsi, nous demandons une vigilance de la part des pouvoirs publics par rapport à la spéculation immobilière. Nous demandons également que la Région de Bruxelles et l'Etat Fédéral prennent des mesures de contrôle des prix de loyer et d'achat. De plus, les communes de Molenbeek et Bruxelles (pour Laeken) doivent continuer à investir dans le marché du logement en combattant les immeubles vides et en augmentant les logements publics dans les quartiers.

6. De l'emploi et des activités économiques par rapport aux quartiers

Les quartiers voisins de Tour&Taxis abritent déjà plusieurs activités économiques. Mais les quartiers ont également un taux de chômage élevé en dépit des compétences diverses présentes. La réaffectation de T&T doit prendre en compte ce profil économique des quartiers et doit développer **des fonctions qui sont complémentaires, qui renforcent les activités économiques présentes dans les quartiers et qui donnent de nouvelles possibilités pour les habitants.**

Ainsi, les fonctions sur T&T ne peuvent sous aucun prétexte faire concurrence aux activités dans les quartiers. Le site de T&T développera des activités nouvelles, ne fut ce dans les travaux de réaménagement ou de rénovation, qui donneront de multiples possibilités aux riverains de valoriser leurs compétences techniques et de s'acquérir d'une expérience de travail valable. Nous demandons plus concrètement que, dans le recrutement et le développement des futures activités et mêmes les actuelles, on prenne contact avec les organisations locales compétentes en ces matières d'emploi, d'économie locale, etc.¹ De plus, nous demandons que les futurs employeurs sur le site de t&t soient obligés d'engager des chercheurs d'emploi et que cela soit inscrit dans des clauses sociales.

Il faut mettre en place une synergie entre les activités sur le site de T&T et celles dans les quartiers voisins. Il faut installer **un échange dans les deux sens**, qui sera un gain autant pour les quartiers que pour T&T.

On peut par exemple s'imaginer que les habitants des quartiers aillent travailler sur le site et que les utilisateurs (travailleurs et visiteurs) de T&T tant actuels que futurs aillent manger ou faire des courses dans le quartier.

Cet échange est intrinsèquement lié à l'accessibilité du site : l'ouverture de tous les accès (cf. le premier principe, page 2) est indispensable pour éviter le fonctionnement en vase clos de T&T.



La Rue de Ribaucourt

7. Mobilité durable : priorité aux piétons, cyclistes et transport en commun

Réaménagement du site selon les principes du développement durable.



- **Priorité aux piétons et cyclistes** : des promenades vertes qui traversent le site et qui lient le site aux quartiers voisins et à la ville ;
- Une mobilité adaptée à tous usagers doux sur tout le site ;
- Un système de location vélo ;
- **Réduire le trafic de voitures au maximum.** Ceci implique p.e. pas

¹ Dans les quartiers environnants et toute la ville plusieurs formations à l'emploi sont organisées pour lutter contre le chômage. Le site de T&T peut donner beaucoup de possibilités pour compléter ces formations d'une expérience de travail.



de traversées de voitures sur le site, du stationnement pour le covoiturage, lier les baux ou contrats de vente à un abonnement de voiturage collectif ;

- Une connexion avec le réseau urbain de **transport public** par un tram « in situ », de sorte qu'il relie au mieux les quartiers, T&T et la ville ;
- La construction du pont Bolivar pour une meilleure connexion pour

piétons et cyclistes avec la gare du Nord ;

Ces aménagements doivent se réaliser au plus vite. Actuellement le site de T&T est configuré selon une logique voitures et ne permet pas d'accès ou de traversées faciles aux piétons ni cyclistes ni transport en commun.

8. La rénovation et (si nécessaire) construction durable

Les principes du développement durable doivent être appliqués tant pour les bâtiments rénovés que pour les éventuelles constructions neuves.

- Espace vert : il faut dès à présent respecter la biodiversité et la végétation naturelle. Dans la réaffectation, il faut planifier l'espace vert en fonction de la biodiversité et prévoir une gestion sans pesticides ;
- Isolation maximale pour parvenir à des bâtiments basse énergie. Production d'énergie sur le site, p.e. cellules photovoltaïques, biogaz, éoliennes. Récupération d'énergie.
- Matériaux durables ;
- Réutilisation de l'eau de pluie. Récolter les eaux usées et les épurer sur place. Le parc peut servir de plaine d'épuration.
- Créer des îlots à compost pour le recyclage des déchets verts.



T&T en tant que ville durable : des bâtiments basse énergie, des parcs de purification d'eau ...

9. L'intégration du « centre TIR » dans le schéma directeur

L'actuel centre TIR fait partie intégrante du site de T&T. Le réaménagement de la Zone d'Intérêt Régional et l'aménagement futur de l'actuel centre TIR doivent alors tenir compte l'un de l'autre et des quartiers environnants afin de réaliser une bonne intégration urbanistique des différentes parties du site. Vu la situation de l'actuel centre TIR le long de la Rue Dieudonné Lefèvre à Laeken, nous demandons que les aménagements des installations appartenant au Port de Bruxelles permettent une bonne connexion entre le site de T&T et Laeken.

10. Réalisation du projet en phases : commencer par l'aménagement de l'espace public

Le projet de réaménagement de T&T doit être réalisé en phases. Une première phase est en voie de finalisation : il s'agit de la rénovation et de l'occupation du bâtiment A et bâtiment B. Vu le

fonctionnement de ces bâtiments, il est important de rétablir tout d'abord l'équilibre dans la mixité des fonctions et d'améliorer l'accessibilité.

Ainsi, il faut **commencer au plus vite par l'aménagement de l'espace public, la rénovation des bâtiments existants et la construction des liens**, physiques et fonctionnels, avec les quartiers avoisinants.

L'aménagement de l'espace public consiste en différents éléments qui méritent tous d'être mis en place dans la première phase de réalisation du projet : les accès avec une attention particulière aux piétons et cyclistes, les promenades vertes pour piétons et cyclistes, le transport en commun, le parc.

Ceci n'est pas en contradiction avec les travaux qui doivent avoir lieu dans les phases ultérieures. Il faut planifier les « cheminements » nécessaires pour les travaux ultérieurs et trouver des solutions pour avoir un bon fonctionnement de l'espace public pendant les travaux.

Les constructions supplémentaires qui s'avèreraient nécessaires ne peuvent se faire qu'après l'aménagement de l'espace public et la réaffectation et rénovation des bâtiments existants.



11. Une concertation équitable et transparente dans toutes les phases de planning et de mise en œuvre du projet

Le gouvernement régional a pris l'initiative de commencer la procédure de planification par une étude préalable, le schéma directeur. La concertation entre les différents acteurs impliqués (pouvoir public, investisseur privé, Port de Bruxelles et habitants) y est l'élément central. Parmi les différents acteurs se trouvent également les habitants et usagers des quartiers voisins de T&T.

Bral vzw a la mission de faciliter la concertation entre le gouvernement et les habitants.

Une concertation implique au minimum un flux d'information dans les deux sens et une rencontre entre les différentes parties. Sans ces deux éléments il n'y a ni échange, ni concertation.



Depuis le lancement de la procédure et la sélection du bureau d'étude en juin 2005, le flux d'informations est principalement dirigé vers le gouvernement. Les habitants (soutenus par Bral vzw) ont demandé à plusieurs reprises une réponse concrète à leurs demandes et souhaits pour l'avenir de T&T, à la date de ce jour ils n'ont jamais eu de véritable réponse de la part du gouvernement.

Voilà pourquoi nous souhaitons soulever ici la question « De quel type de concertation s'agit-il ? ».
Pouvons-nous parler d'une concertation équitable si le calendrier de la procédure peut être influencé par tous sauf par les habitants ? Si lors d'une table ronde entre les différents acteurs, organisée pour prévoir une rencontre directe entre les habitants et les autres acteurs, le partenaire absent est la région elle-même ?

Ainsi, nous demandons que avant tout, le gouvernement régional prenne ses responsabilités et organise une concertation équitable et transparente. Une concertation qui implique non uniquement une écoute de la part du pouvoir public, mais également une réponse. Pour qu'on puisse enfin parler d'une vraie concertation !

En guise de conclusion : pour que la participation des habitants dans cette première phase de planification ne soit pas une initiative vaine, il faut continuer la dynamique engendrée et assurer une participation effective et concrète dans les phases ultérieures

Les riverains doivent être associés aux phases ultérieures de planning et d'aménagement du site de T&T, y compris dans la phase des travaux. Pour réaliser cette participation la procédure doit être complètement transparente et l'accès à l'information pour les habitants doit être assuré.

Soutiennent le manifeste

Organisations locales et régionales :

1. Vzw Buurthuis Bonnevie – Maison de Quartier Bonnevie asbl
2. L'Oranger asbl
3. Ecole de Cirque de Bruxelles
4. Wijkcomité – Comité de quartier Marie-Christine / Reine / Stéphanie
5. Johan Wambacq – Communicatie Kaaitheater
6. Samenlevingsopbouw Brussel vzw - Opbouwwerk Noordwijk
7. Le Comité de quartier Maritime
8. Bral vzw
9. vzw Brusselse Bond voor het Recht op Wonen/Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat asbl (BBRoW/RBDH)
10. Coördinatie Zenne vzw
11. Jes vzw
12. Fietsersbond Molenbeek
13. asbl Ligne de Mire
14. Observatoire de l'Urbanisme du Vieux-Laeken
15. disturb
16. Pour Synergies Citoyennes ASBL, Didier WAUTERS, administrateur.
17. Pour Colombier ASBL, Georgette VAN HEES, administratrice
18. Pour Centre Culturel de Bruxelles Nord ASBL, Jacques HANON, administrateur
19. Pour L'Amorce ASBL, Benoît STOFFEN, administrateur
20. Pour GES-L, Martine BAUS, administratrice
21. Pour PICOL, Françoise DARDENNE, administratrice.
22. Pour Laeken Découverte, Muriel MURET, administratrice.
23. Mission locale de Molenbeek
24. Atrium Cœur de Laeken
25. Gemeenschapscentrum Nekkersdal

Riverains et Bruxellois :

Habib - Tilly Noordzij - M'Rabet - Ali Razzouk - Mustapha Bentaleb - Hilde Willems - Olivier Palgen - Sandrine Bastin - Arnout Wouters - Nabil Kasem - Catherine François - Christine Plamont - Márta Molnár - Veerle Vaes - Paul De Mont - Louisa Lanckmans - Bart Wuytens - Hubert de Lhoneux - Lieven Soete - Charles Goethals - Michael Wolteche - Isabelle Raemdonck - Wim Didelez - David Van der Smissen - Stefan De Corte - Marco Bossi - Stephanie Lemmens - Lieven Loose - Julien Fieyre - Danny Hennaert - Lies Martens - Alain Vandenplas - Ilse Wouters - Reinoud Magosse - Gaëtan Sautois - Jacques Van Neck - Paul Van Santvoort - Julie Gaukroger - Caroline Heylen - Paul Brattle - Abdessamad Mellas - Lhoussaine Ouachen - Kati Van de Velde - Inge Coene - Amet Gjanaj - Abderrahim Elbakouhi - Dirk Opstaele - Ann Gilles-Goris