

BRAL

inTeresseerT t&t u een ZIR* ?

(*) ZIR = Zone d'Intérêt Régional
= Gebied van Gewestelijk Belang = GGB

tour & taxis

**fondre l'héritage
(monumental)
dans un projet urbain
concerté**



un dossier de Bral vzw
Brusselse Raad voor het Leefmilieu

Ce dossier cadre dans le travail de Bral
en ce qui concerne le développement de Tour & Taxis.
Les cartes servant d'illustration ont été réalisées par Bral.
Avec le soutien du Stedenfonds de la Vlaamse GemeenschapsCommissie



réalisation: Ann De Cannière & Mirjam Amar
aide à la traduction: Michel Hubert
dépôt légal: D/1969/2004/4
e.r. Albert Martens, Place du Samedi 13 – 1000 Bruxelles
copyright: nous encourageons la reprise des textes moyennant citation de la source
octobre 2004

préface

BRAL

inTeresseerT t&t u een ZIR* ?

Octobre 2004. Durant l'été passé, le 23 août 2004, le nouveau gouvernement régional Bruxellois a refusé le dossier de base du PPAS pour Tour & Taxis. Cette décision est basée sur une série d'éléments qui avaient déjà été évoqués par une large plateforme d'associations et de comités d'habitants lors de la commission de concertation au sujet de ce plan (17 février 2004). Le nouveau gouvernement a fait savoir qu'il compte s'y prendre autrement pour le développement de T&T, en octroyant plus de place à la participation et à la concertation, à la coordination entre les différents pouvoirs publics et à la collaboration avec des partenaires du secteur privé. Le moment idéal donc pour faire le point. Comme base pour la concertation à venir.

Cette publication offre, de manière brève et schématique, les faits, les conditions, les enjeux et les défis avec lesquels le développement futur de Tour & Taxis doit compter.

La première partie – **situation et description T&T** – situe le site dans le contexte métropolitain de Bruxelles. La deuxième partie – **T&T hier** – présente l'histoire du site ainsi que les projets fous des années 1990. La troisième partie – **T&T aujourd'hui** – fait état de la situation actuelle. La quatrième partie – **T&T demain** – offre des pistes de réflexion et des principes de base pour le développement futur de T&T.

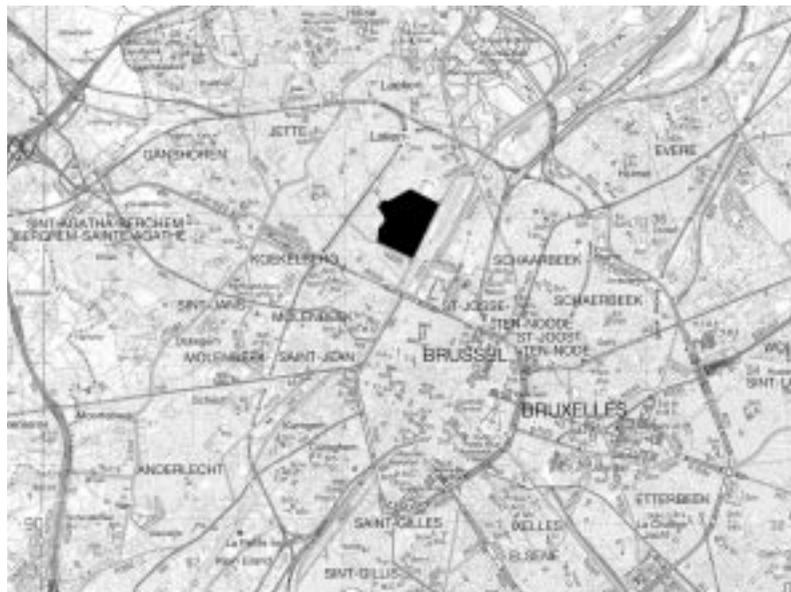
Ce dossier ne prétend pas être exhaustif. C'est un instrument qui offre une documentation de base à qui veut réfléchir, en connaissance de cause, à la conception d'un avenir durable pour Tour & Taxis.

table des matières

préface	3	3.1.B. arrêtés du gouvernement	14
1. situation et description de tour & taxis	6	• Arrêté du Gouvernement ZIR nr. 1 – Hélicoptère	14
2. tour & taxis hier	8	• Arrêté du Gouvernement ZIR nr. 2 – Gaucheret	14
2.1 historique jusqu'à 1993	8	• Arrêté du Gouvernement ZIR nr. 6 – Tour & Taxis	15
2.2 situation de 1993 à 2003	9	Espaces publics	15
2.2.A. cadre légal	9	Mobilité	15
Plans	9	Interaction du site avec les quartiers environnants	16
Situation des propriétaires:	9	Espaces verts	16
2.2.B. dans les faits	10	Découpage du site	17
1993 – 1999	10	Caractère des constructions	18
2000	11	Réaffectation des 3 grands entrepôts	18
2001	11	Zone d'activités portuaires et de transport	18
3. tour & taxis aujourd'hui	12	Charges d'urbanisme	18
3.1 cadre légal	12	3.2 dans les faits	19
3.1.A. plans	12	3.2.A. projets et idées portant sur le site lui-même	19
• PRD	12	• Entrepôts A et B	19
• PRAS	12	• Bâtiment des Douanes: Musée de l'Immigration	20
• ZIR n° 1 – Hélicoptère	13	• Gare des Marchandises: Ecole du Cirque	20
• ZIR n°2 – Gaucheret	13	• Gare des Marchandises: Maison de la Mobilité	20
• ZIR n° 6A – T&T	13	• Terrains	20
• ZIR n° 6B – T&T	13	• Port de Bruxelles	21
• PPAS	14	• Cité de la Connaissance et des Sciences	21
		3.2.B. projets et idées portant sur les environs de T&T	22
		• Rue Picard	22
		• Avenue du Port	22
		• Pont Picard	22
		• Zone du Canal	23
		• Quartier Maritime - Molenbeek	24
		• Quartier Nord – Bruxelles Ville	24
		• Quartier Marie-Christine - Laeken	24

4. tour & taxis demain	26	4.2 réclamation et manifeste	31
1. Brainstorm et réflexion	26	4.2.A. RÉCLAMATION – 17 février 2004	31
2. Affiner les principes de base et prendre position	27	I. Comités et associations veulent participer à la ZIR	31
3. Actions	27	a. les procédures de publicité-concertation	31
4.1. réflexions thématiques	28	b. le pilotage du projet	32
4.1.A. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	28	c. la mixité	32
1. Faisabilité financière	28	d. le projet-phare	32
2. Coordination	28	II. Comités et associations analysent le dossier de base PPAS T&T ...	33
3. Participation	28	1. L'intégration du site dans le maillage urbain	33
4. Thème fédérateur de l'aménagement du site	28	2. La mobilité	34
4.1.B. PROGRAMME	29	3. Le logement	35
1. Liens avec le quartier	29	4. L'accessibilité et les liens avec les quartiers voisins du site	36
2. Zone verte – parc	29	5. L'emploi et le développement économique	36
3. Habitat	29	6. Le parc et le maillage vert	37
4. Mixité des fonctions	30	7. L'architecture	37
5. Mobilité	30	4.2.B. MANIFESTE – 9 juin 2004	38
6. Emploi et développement social économique	30	liste des abréviations	40
		nous remercions	41

1. situation et description de tour & taxis



situation T&T échelle macro

T&T se trouve au nord-ouest du centre de Bruxelles, à l'intérieur de la couronne du XIX^e siècle densément bâtie, sur le territoire de la Ville de Bruxelles, limitrophe de la commune de Molenbeek-St-Jean. T&T a été développé entre 1902 et 1910 en tant que station portuaire et centre douanier.

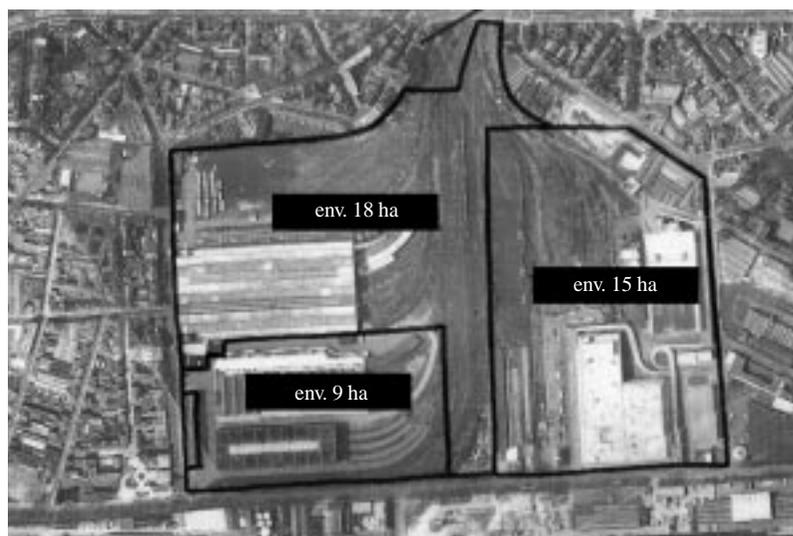


situation T&T échelle méso

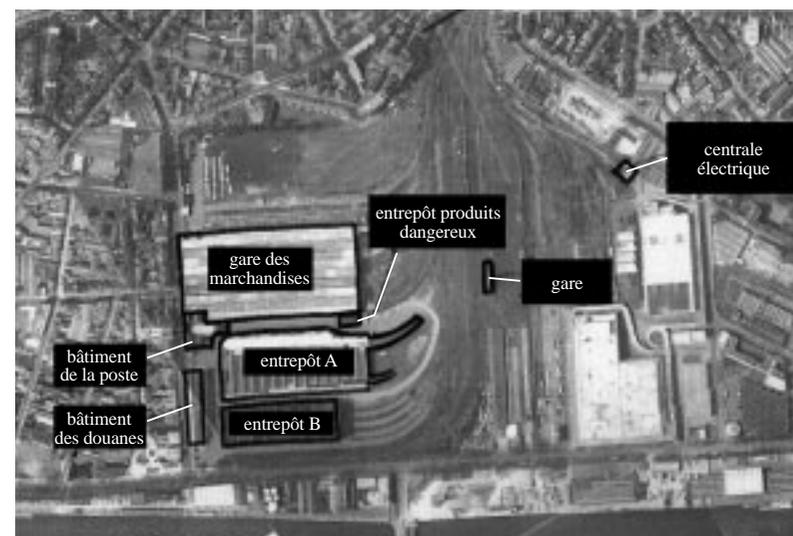
Un certain nombre de bâtiments industriels tout à fait remarquable font partie du patrimoine originel: Gare des Marchandises, Bâtiment de la Poste, Entrepôt A (Magasins), Entrepôt B (Entrepôt Royal), Bâtiment des Douanes, Ancienne centrale électrique, Ancienne gare, Entrepôt pour produits dangereux.



patrimoine remarquable sur T&T



Superficie



2. tour & taxis hier



Epo T&T – La Fonderie

2.1 historique jusqu'à 1993

jusqu'au 19^{ème}

la majeure partie des terrains appartient à la famille princière von Tour und Tassis (d'origine italienne, 1490: pionniers du premier service postal européen entre Bruxelles et Vienne)

à partir de 1890

commerce et négoce

activités portuaires

1904-1907

construction du Bâtiment des Douanes, de l'Entrepôt Royale et des Magasins par l'architecte Van Humbeek sur commande de la Société du Canal et des Installations Portuaires

1902-1910

construction du Bâtiment de la Poste et de la Gare des Marchandises par les architectes C. Bosmans et H. Vandeveld et l'ingénieur Bruneel sur commande de la SNCB

années '60

point culminant de l'activité: plus de trois mille personnes travaillent journalièrement sur T&T

fin des années '80

déclin et arrêt des activités économiques (suppression des frontières intérieures européennes, raccourcissement de la durée de stockage des marchandises, concurrence accrue dans les transports)

désaffectation des bâtiments

années '90

1993: les terrains sont définitivement mis hors d'usage

utilisation occasionnelle pour des manifestations culturelles

divers plans: pas d'affectation structurelle et durable

Les archives et publications du centre d'information et de documentation pour l'histoire économique et sociale de Bruxelles – La Fonderie – contiennent des documents historiques très détaillés et fouillés concernant T&T. Ces documents ont été synthétisés dans une exposition sur T&T qui est accessible du 25.06.2004 au 21.11.2004, rue Ransfort.

CONTACT La Fonderie – rue Ransfort 27 – 1080 Molenbeek – 02 410 99 50
www.lafonderie.be

2.2 situation de 1993 à 2003

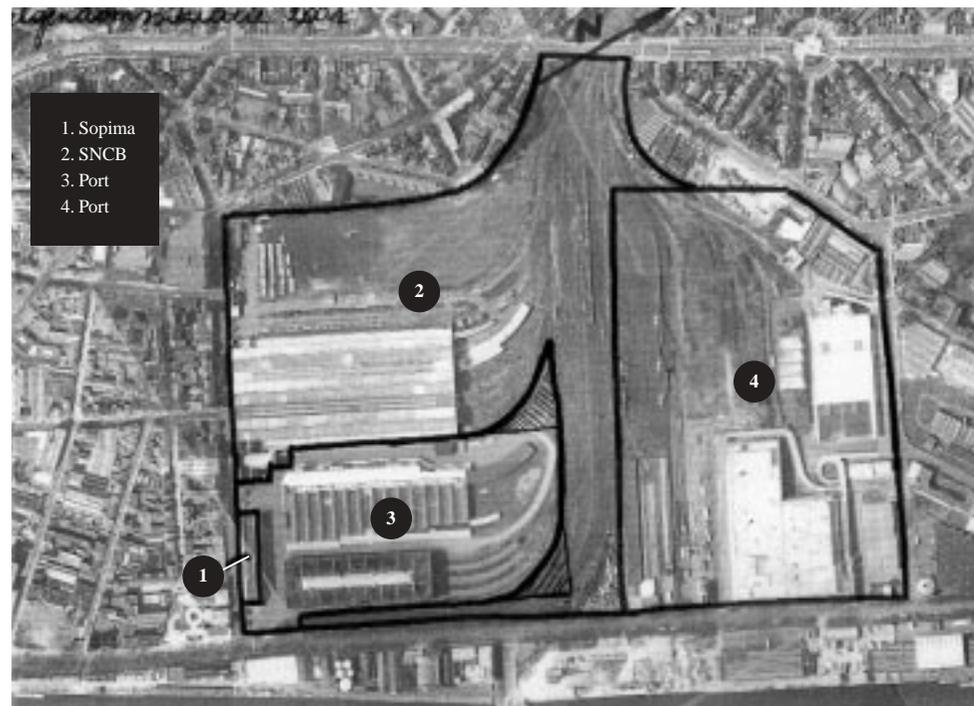
2.2.A. cadre légal

Plans:

PRAS d'application depuis juin 2001. L'avis de Bral au sujet de ce plan est présenté dans le 'Leeswijzer over het Gewestelijk BestemmingsPlan', annexe de Alert nr. 246 de début octobre 2001.

Situation des propriétaires:

Le Port de Bruxelles occupe encore 15 ha des 45 ha que compte le site de T&T au total. Les 30 ha restant sont désaffectés depuis 1993. La plus petite partie, 9 ha, appartenait au Port de Bruxelles jusqu'en 2000; les 18 ha restant appartenaient à la SNCB. En 2001, les entreprises privées Leaseinvest et Robelco ont créé une joint venture s.a. Project T&T. Chacun des promoteurs immobiliers possède 50% des actions. La s.a. Project T&T dispose des droits réels sur les 30 ha de T&T. Appartenant toujours à la société immobilière fédérale Sopima, le Bâtiment des Douanes ne fait pas partie de ce terrain.



cadastre des propriétaires de T&T jusqu'en 2000



En 1993 déjà, La Fonderie a présenté une piste d'affectation pour le site de T&T

2.2.B. dans les faits

1993 – 1999

- Projet Music City du promoteur SA Language of Forms porte seulement sur les terrains appartenant au Port de Bruxelles. Salle de concert énorme de 12.000 places + activités musicales satellites: studios, boutiques, hôtels ...) et un grand nombre d'emplacements de parking – destruction du patrimoine.
- Virulentes critiques des comités d'habitants et des associations: différentes associations et comités de quartier dont le Comité Le Maritime, La Fonderie, IEB et Bral – réunis e.a. dans la Fondation T&T 21 - ont élaboré de nombreuses réactions et communiqués de presse au sujet des projets successifs de Music City. Ces documents peuvent être consultés dans les archives de Bral.
- En 1998, la Commission Royale des Monuments et Sites introduit également un recours pour éviter que l'on détruise des éléments importants du patrimoine.
 - ▶ Début de près de 10 ans d'affrontements – les variantes au projet Music City se succéderont jusqu'en 2000, ces variantes successives témoignent d'un respect grandissant pour la valeur patrimoniale de T&T mais n'offrent aucune solution au problème de nuisances sonores et de trafic automobile et n'apportent rien aux quartiers riverains en termes de retombées sociales et économiques – la viabilité économiques de ces variantes n'a jamais été démontrée.

CONTACT IEB, Inter-Environnement Bruxelles – rue du Midi 165 – 1000 Bruxelles
02 203 01 01 – www.ieb.be

La Fonderie: cfr. p.8

Comité Le Maritime, cfr. p.25

Bral, cfr. p.2

2000

Dernière variante de Music City présentée par Ackermans Van Haeren / Leasinvest.

Accord entre Robelco et la SNCB pour faire un masterplan pour les 18 ha en friches.

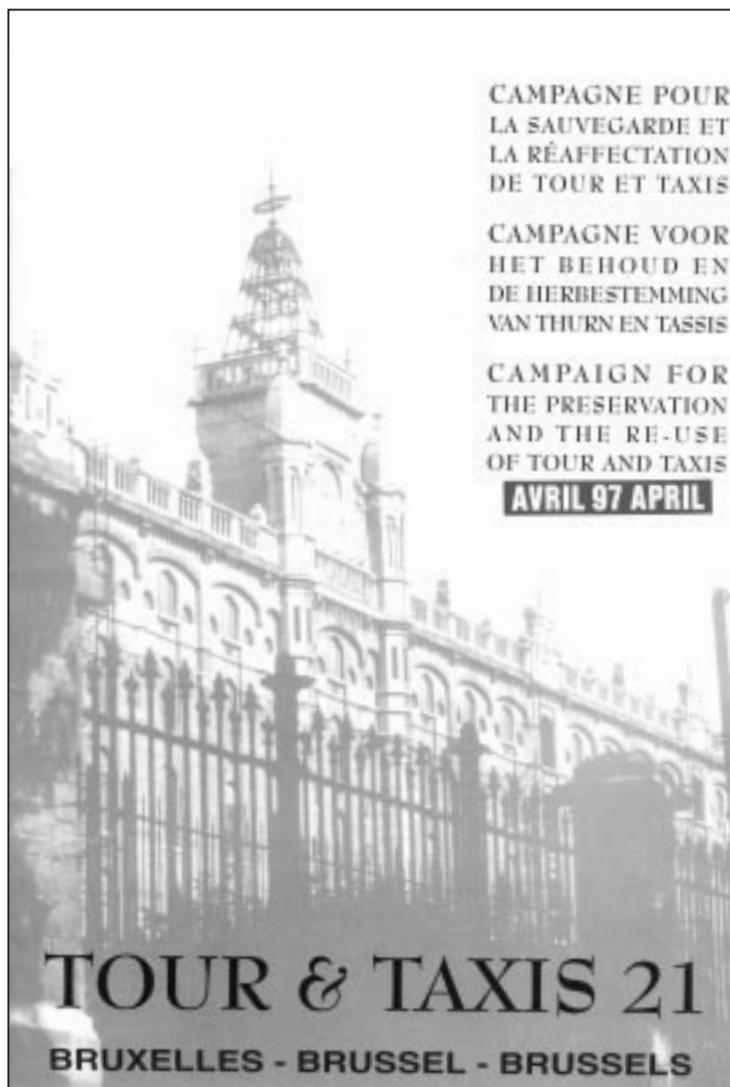
2001

Leasinvest & Robelco créent la joint venture s.a. Project T&T. Ils annoncent la fin des projets Music City et décident de réaliser un masterplan pour l'ensemble des 30 ha.

Le cadre légal (PRAS, cfr. plus loin) a permis entre-temps de scinder T&T en 2 Zones d'Intérêt Régional (ZIR) et de les développer de façon indépendante l'une de l'autre. (cfr carte p. 13)

ZIR 6B: à développer moyennant permis d'urbanisme et enquête publique

ZIR 6A: à développer moyennant PPAS



CAMPAGNE POUR
LA SAUVEGARDE ET
LA RÉAFFECTATION
DE TOUR ET TAXIS

CAMPAGNE VOOR
HET BEHOUD EN
DE HERBESTEMMING
VAN THURN EN TASSIS

CAMPAIGN FOR
THE PRESERVATION
AND THE RE-USE
OF TOUR AND TAXIS

AVRIL 97 APRIL

TOUR & TAXIS 21
BRUXELLES - BRUSSEL - BRUSSELS

"TOUR & TAXIS" le débat est public

jeudi 16 octobre 1997
17 à 20 heures

Bibliothèque Royale

17 heures : accueil et exposé d'introduction
"Les enjeux urbains, sociaux, culturels
et économiques, et le débat"

Guido VANDERHULST, Bruxelles
Directeur de LA FONDERIE,
Président du Conseil Bruxellois des Musées

17 heures 20 : "Abouts et enjeux de sites
urbains comme Tour & Taxis"

Jean DETHIER, Paris
Architecte-Conseil, Responsable des
programmes architecture et urbanisme
du Centre POMPIDOU

17 heures 40 : "World Monuments at Risk :
Tour & taxis in Context"

Lester BORLEY - Edinburgh
Ancien Secrétaire général et membre du Conseil
d'Europa Nostra
membre du Jury et délégué du
WORLD MONUMENTS FUND

18 heures : "Les sites industriels de grande
taille - sont-ils menacés?"

Louis BERGERON - Paris
Professeur à l'École des Hautes Etudes en
Sciences Sociales
Président du TICCIH (The International
Committee for the Conservation of the Industrial
Heritage)

18 heures 20 : "Les composants et l'esprit du
projet de Philippe ROBERT pour le
quartier de TOUR & TAXIS"

Jean DETHIER, Paris

18 heures 45
DEBAT

FONDATION TOUR & TAXIS 21
LA FONDERIE

rue Raasdorf 21-1080 Bruxelles

En 1997, la Fondation T&T 21 organisait toute une campagne pour sauvegarder le site et lancer le débat au sujet de son affectation future.

3. tour & taxis aujourd'hui



localisation des zones leviers (carte 2 du PRD)



espaces de développement renforcé du logement et de la rénovation (carte 3 du PRD)

3.1 cadre légal

3.1.A. plans

- **PRD**
d'application depuis le 29.10.2002
concepts:
 - zones leviers

Objectif?

Mieux organiser l'intervention régionale et mieux coordonner les interventions d'autres acteurs.

Où?

Sur des espaces urbains qui, soit présentent une opportunité majeure pour le développement régional, soit nécessitent un effort concentré pour les tirer d'une situation jugée problématique.

Zone d'intérêt régional (ZIR) en constitue l'élément central.

Schéma directeur comme instrument de base, sans force obligatoire et valeur réglementaire.

Un bureau d'étude, désigné par le gouvernement, élabore le schéma directeur.

Ce schéma directeur définit le contour précis de la zone, les principales options d'intervention qui y seront développées, les moyens requis et les instruments urbanistiques nécessaires à son application (PPAS, permis, expropriations...)

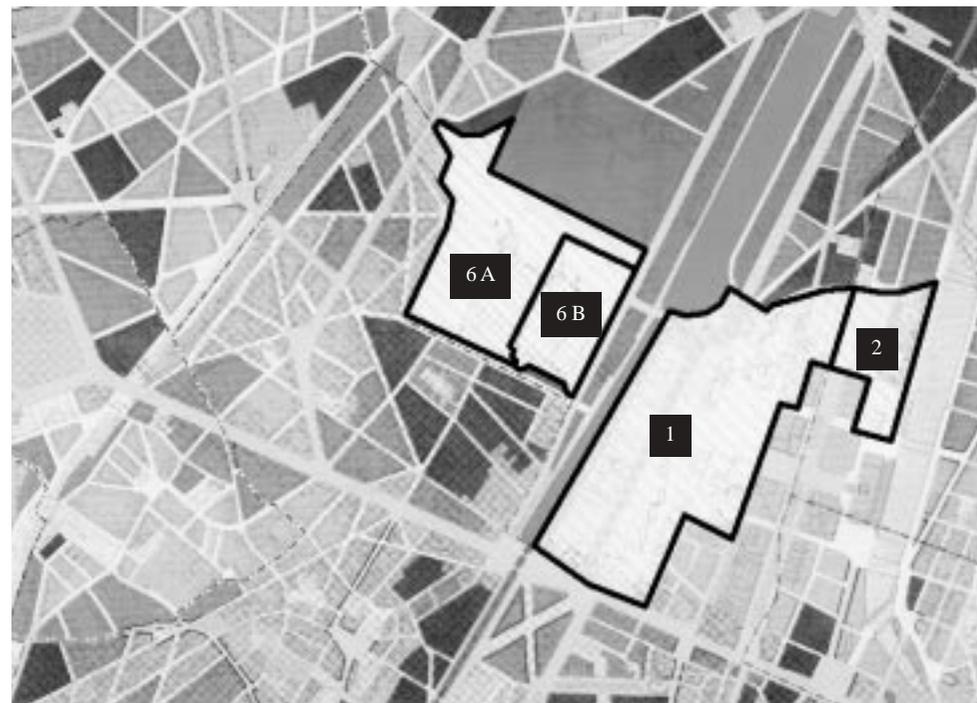
Un comité d'accompagnement, également désigné par le gouvernement, suit l'élaboration du schéma directeur.

Le schéma directeur est soumis à enquête publique, ensuite à l'avis de la Commission Régionale de Développement et enfin à l'approbation du gouvernement.

Dans les zones leviers, toutes les politiques régionales peuvent concentrer leurs moyens.

- espaces de développement renforcé du logement et de la rénovation
- www.prd.irisnet.be
- **PRAS**
Zone d'intérêt régional (ZIR)
n° 1 – Hélicoptère, n° 2 – Gaucheret, n° 6 – Tour et Taxis = ZIR 6A + ZIR 6B:
 - aménagement fixé par un PPAS
 - disposition transitoire: des travaux et aménagements peuvent être réalisés avant mise en place de ce PPAS à condition d'être conformes au programme établi par le gouvernement et aux prescriptions de forte mixité et d'avoir été soumis à enquête publique
 - www.pras.irisnet.be

- **ZIR n° 1 – Héliport**
 - affectation: logement, commerces, bureaux (max. 150 000 m² en plus après entrée en vigueur du PRAS), activités productives, équipements d'intérêt collectif ou de service public, hôtels, espaces verts (8 ha, rives du canal exclues)
 - aménagement: quartier mixte avec son centre entre le quai de Willebroek et la Chaussée d'Anvers
- **ZIR n°2 – Gaucheret**
 - affectation: logement, commerces, bureaux (max. 40 000 m² en plus après entrée en vigueur du PRAS), activités productives, équipements d'intérêt collectif ou de service public, espaces verts (min. 2,2 ha Bd Albert II exclu)
- **ZIR n° 6A – T&T**
 - destinée au logement, commerces, bureaux, activités manufacturières, hôtellerie, transport et logistique, équipements d'intérêts collectifs ou publics, espaces verts
 - la surface affectée aux espaces verts doit être supérieure à 1 ha (en ce non compris les espaces verts associés à la voirie)
 - la surface plancher du logement doit être supérieure à 25% de la surface plancher totale (surface plancher des équipements d'intérêts collectifs non comprise)
 - une bande de 60 mètres longeant la zone d'activités portuaires et de transport doit être destinée à
 - une zone de recul verdurisée
 - une voie publique desservant les ZIR 6A, 6B et la zone d'activités portuaires et de transport
- **ZIR n° 6B – T&T**
 - destinée aux équipements d'intérêt collectif ou aux services publics, commerces, activités manufacturières, bureaux
 - contient l'Entrepôt Royal, les Magasins et le Dépôt de matières dangereuses



extrait du PRAS – ZIR 1,2, 6A & 6B (carte 3 du PRAS)



périmètre PPAS T&T (carte 3 du PRAS)

- **PPAS**

L'arrêté du gouvernement daté du 9 janvier 2003 est d'application depuis le 8 mai 2003. A partir de cette date, le conseil communal de la Ville de Bruxelles dispose de 3 ans pour élaborer un Plan Particulier d'Aménagement du Sol (PPAS) pour les zones du PRAS reprises ci-dessous:

- ZIR nr. 6
- zone limitrophe d'activités portuaires et de transports
- zone incluse de forte mixité le long de la rue Picard
- zone incluse de forte mixité le long de la rue Lefèbvre

Le dossier de base de ce PPAS a été soumis à l'enquête publique du 8 janvier au 7 février 2004. Lors de la commission de concertation du 17 février 2004, différents acteurs ont manifesté leur désaccord avec ce plan. Un certain nombre d'associations et de comités de quartier ont introduit une réclamation collective qui est présentée en détail dans la partie 4 – T&T demain – de ce dossier. Suite aux nombreuses réactions, le nouveau gouvernement régional Bruxellois a refusé le dossier de base du PPAS le 23 août 2004.

3.1.B. arrêtés du gouvernement

- **Arrêté** du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du **18 juillet 2002** relatif au **programme de la ZIR nr. 1 – Hélicopter**.
On trouve cet arrêté sur le site du Moniteur Belge: www.moniteur.be (publié le 24.10.2002). Riso-Brussel, les Comités d'habitants Harmonie et Vieux Quartier Nord, l'Union des Locataires Quartier Nord, l'Ecole St-Roch et Bral ont introduit une réclamation collective lors de la commission de concertation du 16 décembre 2003 au sujet du dossier de base du PPAS Hélicopter.
- **Arrêté** du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du **12 juin 2003** relatif au **programme de la ZIR nr. 2 – Gaucheret**.
On trouve cet arrêté sur le site du Moniteur Belge: www.moniteur.be (publié le 07.07.2003).

- **Arrêté** du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du **9 janvier 2003** relatif au **programme de la ZIR nr. 6 – Tour & Taxis**.
On trouve cet arrêté sur le site du Moniteur Belge: www.moniteur.be (publié le 08.05.2003).
Ci-après suit le résumé de ce programme, illustré par des cartes qui sont une fabrication maison de Bral.

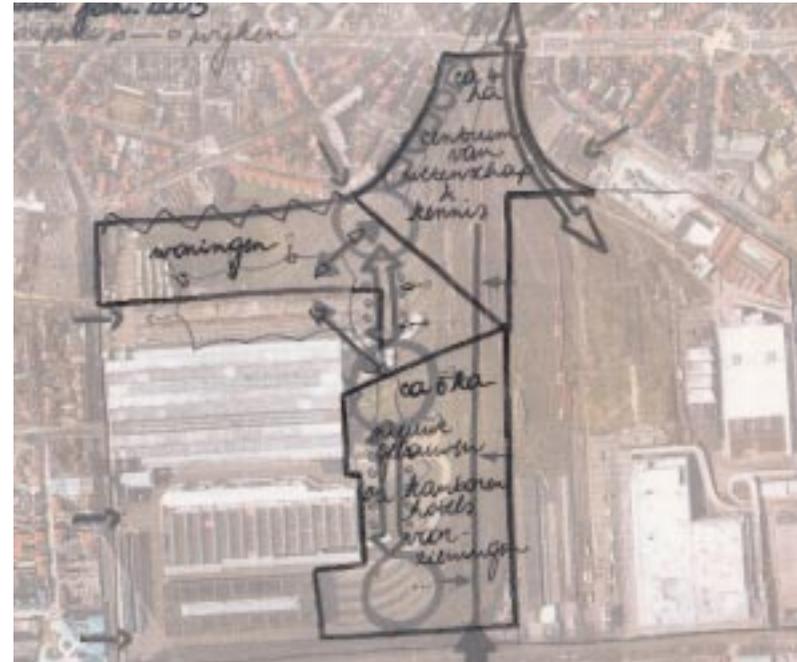
Espaces publics

l'aménagement futur doit être axé sur au moins 3 espaces publics de qualité

- devant la façade nord de l'entrepôt B
- devant la façade nord de la Gare des Marchandises
- légèrement au dessous du square situé dans le prolongement de la rue de Rotterdam

Mobilité

- l'intérieur du site doit être desservi par les transports publics
- aménagement des infrastructures de parking selon la circulaire n° 18 du 12 décembre 2003 (au Moniteur Belge le 11.02.2003)
- des espaces doivent être réservés pour les éventuels raccordements ferroviaires requis pour les activités portuaires et de transport



représentation graphique du programme établi par l'arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003: vue d'ensemble



arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003: espaces publics



arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003: interaction entre le site et les quartiers environnants



arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003: espaces verts

Interaction du site avec les quartiers environnants

établissement de liaisons avec les quartiers environnants:

- une voie de desserte arborée reliant au moins les 3 espaces publics de qualité
- une rue partant de l'Avenue du Port qui dessert la ZIR et la zone d'activité portuaire et de transport
- 1 ou plusieurs rues reliant le site aux quartiers l'entourant au nord
- une liaison avec le pont Bockstael permettant en tout cas l'accès au site des usagers faibles (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), la dénivellation devant être franchissable exploitant au mieux sa position surélevée pour valoriser la perspective visuelle
- une ou plusieurs connexions avec la rue Picard

Espaces verts

- maillage vert: continuité verte traversant le site d'est en ouest entre le pont des Armateurs et le pont Bockstael
- poumon vert: un total de 4 ha dont au minimum 3 ha d'un seul tenant (nouveau parc)
- normes de situation et d'aménagement du nouveau parc de minimum 3 ha:
 - accessible pour les utilisateurs et habitants du site + pour les habitants des quartiers limitrophes
 - facilement accessible et visible depuis les espaces publics à créer
 - devant la façade nord de la gare de marchandises
 - en contrebas du square situé dans le prolongement de la rue de Rotterdam
- garantir la compatibilité avec un éventuel raccordement ferroviaire pour desservir la zone d'activités portuaire et de transport
- constituer un élément stratégique du maillage vert, prolongé de part et d'autre par des aménagements verdurisés
 - d'un côté la voirie de desserte interne
 - de l'autre, l'ancienne voie ferrée (jusqu'à l'autre côté du pont Bockstael)
- vue sur la façade nord de la gare de marchandises
- contrôle social par la présence de l'habitat
- pas de constructions

Découpage du site

Zone d'environ 6 ha entre les 3 grands entrepôts et le domaine d'activités portuaires et de transport,

nouvelles constructions destinées:

- aux bureaux
- équipements d'intérêt collectif ou de services publics
- commerces relevant de l'affectation principale du domaine
- activités de fabrication
- hôtels

Zone d'environ 4 ha au nord-ouest du site

- le taux d'emprise (superficie hors sol des constructions/superficie du sol) < 0,5
- équipements d'intérêt collectif ou de services publics (par exemple Hautes Ecoles)
- si 'Cité de la Connaissance et des Sciences':
 - environ 140.000 m² pour cette Cité dont maximum 10% pour des commerces ou activités productives associées
 - logements collectifs
- si la 'Cité de la Connaissance et des Sciences' ne se concrétise pas: 100.000 m² pour:
 - équipements d'intérêt collectif ou de services publics
 - bureaux et logements et activités productives ou commerciales connexes (logements au moins 25% des bureaux, activités de production ou commerce)
- l'aménagement doit garantir:
 - l'effacement des cicatrices situées à l'arrière des îlots bâtis de maisons de la rue de la Sambre et de la rue Lefèvre
 - intégrer la continuité verte (ancienne ligne ferroviaire entre le parc à créer et le pont Bockstael)
 - garantir la compatibilité avec un éventuel raccordement ferroviaire pour desservir la zone d'activités portuaire et de transport
 - valoriser la proximité du parc à créer



arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003: découpage du site

Zone à l'ouest et au nord de la Gare des Marchandises

- habitat: plus de 25% de la superficie plancher totale (superficiés plancher des équipements d'intérêts collectifs non compris)
- complété par des bureaux, commerces d'intérêts collectifs ou de services publics, activités productives corollaires au logement
- localisation et conception devront garantir:
 - l'effacement des cicatrices des îlots bâtis environnants de la rue de l'Escaut et de la rue du Laekenveld
 - le renforcement du caractère résidentiel de la rue Picard
 - l'ouverture sur les espaces publics et contrôle social sur le nouveau parc
 - superficie, niveau de confort et de finition type "logements conventionnés"
 - nombre de studios (pas de locaux habitables différenciés) = maximum 25% du nombre total de logements
 - transition entre les zones d'habitat et les autres zones du site assurée par des affectations complémentaires et compatibles avec l'habitat: bureaux, hôtels, biens immatériels, commerces, équipements de proximité

Caractère des constructions

- le rapport P/S (superficie planchers hors-sol/superficie du sol) de la ZIR 6 doit être du même ordre de grandeur que celui des quartiers environnants
- le taux d'emprise (superficie hors sol des constructions/superficie du sol) = 0,5

Réaffectation des 3 grands entrepôts

doit assurer la mise en valeur du patrimoine

- Entrepôt A (+ dépôt pour produits dangereux)
- équipements d'intérêt collectif ou de services publics - commerce sur maximum 50% de la surface plancher
- Entrepôt B
bureaux et/ou activités de production de biens immatériels et/ou commerces
- Gare des Marchandises et Bâtiment de la Poste
équipements d'intérêt collectif ou de services publics - commerce et/ou hôtels sur maximum 50% de la surface plancher

Zone d'activités portuaires et de transport

- architecture de transition: importance et nécessité d'une architecture de qualité

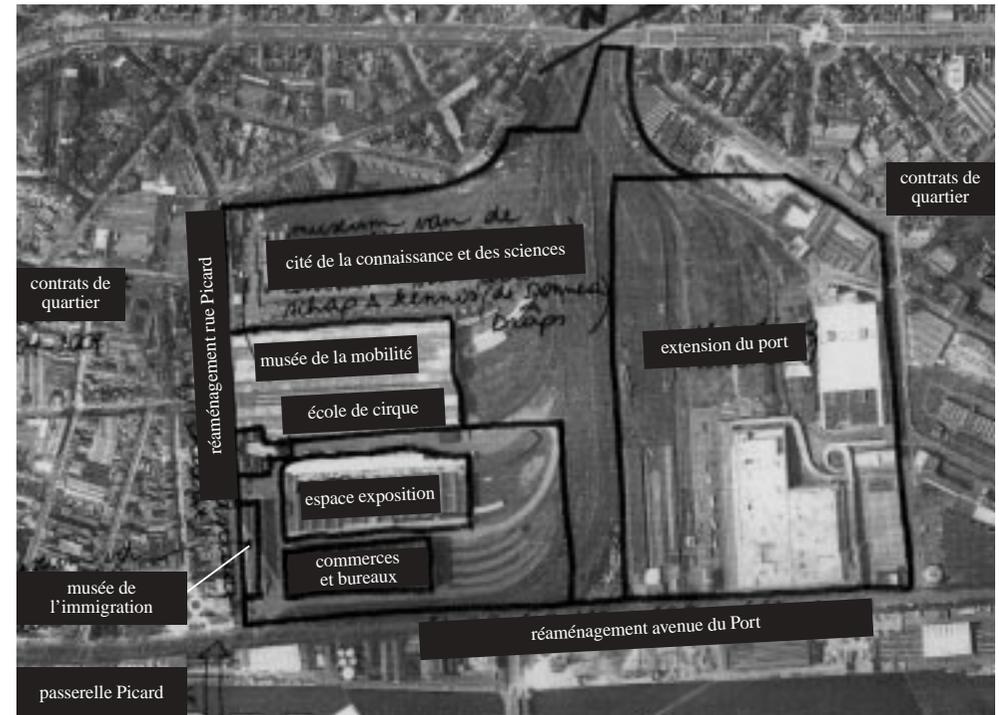
Charges d'urbanisme

- maintien, rénovation et réaffectation du patrimoine présent sans classement
- création d'espaces publics de qualité, parc public, infrastructures techniques
- construction de logements en compensation des autres activités prévues à l'exclusion des équipements d'intérêts collectifs ou de services publics

3.2 dans les faits

3.2.A. projets et idées portant sur le site lui-même

- **Entrepôts A et B**
 - Permis d'environnement et d'exploitation décerné en 2002
 - Permis pour:
 - Entrepôt A (Magasins): équipements collectifs (type expo et foires)
 - Entrepôt B (Entrepôt Royal): affectation commerciale mixte: bureaux, commerces et activités productives
 - 195 emplacements de parking sous-terrains et 172 en surface
 - Charges d'urbanisme:
 - 2,96 millions d'euro (calculés sur base des superficies de bureaux et de fabrication)
 - Diminués de moitié pour la rénovation des entrepôts A et B selon les prescriptions de la CRMS
 - Seront sans doute affectés à la construction des voiries sur le site
 - Promoteur immobilier: s.a. Project T & T
 - Architectes: Wilmotte en Archi 2000
 - Délai de réalisation: rénovation Entrepôt B terminée, fin de la rénovation de l'Entrepôt A prévue pour fin 2004
 - Utilisation: en septembre 2004 12 000 m² des 40 000 m² de bureaux dans l'Entrepôt B sont loués à a.e. Disney, Group Falke, Assurances Touring



projets et idées portant sur T&T et les environs



Masterplan T&T – source: www.tour-taxis.be

- **Bâtiment des Douanes: Musée de l'Immigration**

- Projet porté parmi d'autres par les anciens Secrétaire d'Etat Hutchinson et Delathouwer, idée lancée en octobre 2001
- Le bâtiment ne relève pas de la ZIR, est propriété de la s.a. Sopima (société immobilière de l'état fédéral)
- Teneur du projet:
 - Musée interactif avec expositions et animations
 - Un comité scientifique est chargé de l'élaboration du projet
 - La vente éventuelle du bâtiment et la liaison avec le reste du site ne sont pas claires
- Etat des lieux: d'après Le Soir du 27.09.2004, le projet serait abandonné faute de moyens financiers et de volonté politique

- **Gare des Marchandises: Ecole du Cirque**

- Mars 2002: l'Ecole de Cirque s'est établie pour min. 3 ans dans une partie du bâtiment
- Il serait question du placement ultérieur d'un chapiteau ailleurs sur le site

- **Gare des Marchandises: Maison de la Mobilité**

- Projet du Ministre fédéral de la Mobilité Durant pour une partie de la gare
- Une étude de faisabilité a été menée en 2002

- **Terrains**

- Plan d'ensemble élaboré par s.a. Project T&T – www.tour-taxis.com
- Architectes: bureaux américains Hellmuth, Obata & Kassabaum(HOK) avec Altiplan, partenaire belge
- Conférence de presse le 21 janvier 2003
- Vision sur le développement du site exprimée dans une charte et un plan d'ensemble

- **Port de Bruxelles**

Juillet 2001:

- Besoin d'élargissement de l'infrastructure portuaire, 40.000 m² d'aires de stockage (confirmé dans le PPAS)
- Le Port achète 8,6 ha de terrain à la SNCB
- Recherche architecturale pour une bonne intégration dans l'environnement du site
- Étude de circulation sur la charge représentée par les transports lourds pour les quartiers environnants

Février 2004:

- Le Port confirme ses projets d'extension lors de la commission de concertation pour le dossier de base du PPAS pour T&T

Juin 2004:

- Le Port de Bruxelles invite associations et comités sur son territoire pour une visite guidée. L'occasion de présenter aussi ses projets d'extension.

- **Cité de la Connaissance et des Sciences**

- Projet de l'ancien Ministre-Président de Donnea et de l'ancien Secrétaire d'état Draps
- Noyau scientifique de gabarit européen, catalyseur de synergies entre les différents secteurs clés de l'économie: faire naître la connaissance, la structurer et la diffuser

– Pratiquement:

- Regroupement des facultés de sciences appliquées des universités et des Hautes Ecoles Industrielles de la Région Bruxelloise
- Un centre scientifique
- Autres activités d'intérêt général
- Équipements de logements dont un campus pour étudiants
- Commande d'une étude à l'ULB par le Ministre de Donnea
 - 13 février 2003: brainstorming de toutes les parties
 - Consensus général sur les grands principes:
 - Lien entre le site et les quartiers des environs
 - Importance de l'accessibilité du site et de la mobilité durable
 - Mixité des fonctions sur le site et importance de l'habitat
 - Thème transversal sous-tendu par le projet (comme l'enseignement)
- Principales critiques:
 - Pas de financement réel
 - Pas de programme d'exécution
 - Manque de cellule d'intégration et de coordination de l'ensemble
 - Malgré cela le projet est repris dans l'arrêté gouvernemental du 9 janvier 2003 et dans le dossier de base du PPAS pour T&T de janvier 2004



Pemis de Traverser: une action du Comité le Maritime – www.maritim.be

3.2.B. projets et idées portant sur les environs de T&T

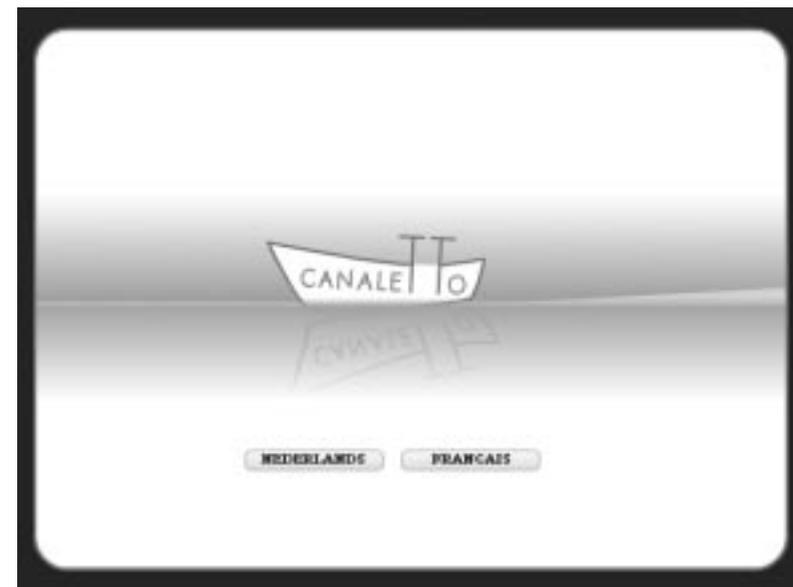
- **Rue Picard**
 - 22.09.02, 21.09.2003, 19.09.2004 – action ‘Permis de traverser’ par le Comité Le Maritime + concertation avec le Cabinet de l’ancien Ministre Chabert au sujet d’un possible réaménagement
 - 03.2003 - préparation d’une étude régionale sur le réaménagement de la rue Picard
 - 09.2004: travaux au carrefour rue Picard – rue de l’Escaut ont commencé; réaménagement complet de la rue n’est toujours pas clarifié

- **Avenue du Port**
 - Etude régionale en vue du réaménagement de l’Avenue du Port serait en cours

- **Pont Picard**
 - Projet de l’ancien Ministre Chabert (cité dans le PRD)
 - Liaison entre la rue Picard et l’avenue Simon Bolivar
 - Adaptée aux piétons, cyclistes et transports en commun
 - Demande de certificat d’urbanisme soumise à une étude d’impact
 - 15.10.02: avis de la commission de concertation sur la portée de l’étude d’incidences:
 - Une alternative basée sur le pont des Armateurs doit être analysée également
 - Un habitant fait partie du comité d’accompagnement de l’étude d’incidences

- **Zone du Canal**

- Quai des Péniches complètement réaménagé
- Canaletto: à l'initiative du Kaaithheater – avec le soutien du SIF/Stedenfonds de la Vlaamse Gemeenschapscommissie – projets durant les étés 2003 et 2004 sur le Quai des Péniches réaménagé, dans le but de mettre en valeur cette nouvelle aire publique de rencontre
- Bruxelles les Bains sur le Quai des Péniches durant les étés de 2003 et 2004
- Le bureau BOB.361 a réalisé une étude pour le ministère fédéral de la Mobilité (ministre Durant) sur le réaménagement de la Petite Ceinture Ouest entre Saintelette et la Porte de Ninove (2002)
- Etude économique des entreprises dans la zone du canal par ORBEM



www.canaletto.be



le Comité Le Maritime et Bral ont réalisé un inventaire des bâtiments vides et des terrains à l'abandon: un diagnostic collectif du quartier maritime.

- **Quartier Maritime - Molenbeek**

- Actions et projets du Comité le Maritime
- Contrat de quartier Maritime 2003-2007/9
- Contrat de quartier Escaut - Meuse 2004-2008/10

CONTACT Comité Le Maritime – rue de l'Ourthe 15 – 1080 Molenbeek
Syvie Eyberg – sylvie.eyberg@skynet.be
Sarah Hollander – 0475 36 55 96

- **Quartier Nord – Bruxelles Ville**

- Actions et projets de Riso-Noordwijk et les Comités d'habitants
- Contrat de quartier Harmonie - Quartier Nord 1999-2003/5

CONTACT Riso-Noordwijk – chaussée d'Anvers 60 – 1000 Bruxelles – 02 201 62 72
noordwijk@risobrussel.be

- **Quartier Marie-Christine - Laeken**

- Actions et projets du Comité Marie-Christine / Reine / Stéphanie
- Contrat de quartier Marie-Christine 1997-2001/3
- Contrat de quartier Palais en outre Ponts 2002-2006/8

CONTACT Comité Marie-Christine – rue Marie-Christine 131 – 1020 Laeken
Didier Wauters – 02 428 42 94
Philippe Cruyt – 02 420 20 62



un journal pour communiquer avec le quartier: une collaboration entre le Comité Le Maritime et certaines écoles du quartier.



de NordGazet: un journal pour et avec les habitants



Le Comité de quartier Marie-Christine élabore lui-même un plan de développement pour le quartier.

4. tour & taxis demain



jeu de mots sur les ZIR (GGB): illustration de la réclamation du 17 février 2004.

La saga de Tour & Taxis a connu toute une évolution. Depuis que certains projets ambitieux, comme celui de Music City, ont été définitivement enterrés, différents acteurs (promoteurs, pouvoirs publics, associations et comités...) ont commencé, petit à petit, à envisager l'avenir de T&T d'une façon plus globale: que pourrait et que devrait signifier le développement futur de T&T pour les quartiers environnants ainsi que pour la région bruxelloise? A quels instruments devrions-nous avoir recours pour réaliser cela?

Dans cette quatrième et dernière partie de notre dossier, nous présentons le **processus de réflexion** qu'une **large plateforme d'associations et de comités d'habitants** a mené ces deux dernières années (2003 – 2004). Si nous abordons cela de manière assez détaillée, c'est parce que nous sommes convaincus qu'un réel processus de planification, valorisant la communication et la concertation, est indispensable pour concevoir un projet urbain pour T&T qui serait réellement porté et par conséquent durable.

Nous distinguons 3 éléments dans ce processus.

1. Brainstorm et réflexion

Le 13 février 2003, dans le cadre d'une étude commandée par le ministre-président de l'époque, M. de Donnée, l'IGEAT, groupe de recherche à l'ULB, organisait un brainstorming au sujet du développement futur de T&T. Parmi les acteurs concernés, une sorte de '**consensus**' semblait se dégager au sujet d'un certain nombre de principes de base: le développement futur de T&T doit porter une attention particulière:

- aux relations entre le site et les quartiers environnants
- à l'accessibilité du site et à une mobilité durable
- à la mixité des fonctions sur le site
- à prévoir différents types de logement dispersés sur l'ensemble du site
- à trouver un thème transversal qui constitue l'épine dorsale du projet et qui fait le lien avec les quartiers environnants (ex. enseignement).

Partant de ces idées et de ce consensus qui sont nés lors du brainstorming, Bral a essayé de définir les thèmes essentiels, parfois accompagnés de questions, à partir desquels un projet ambitieux et durable pourrait être développé pour T&T. Les nombreuses idées ont été organisées de manière thématique pour nous permettre d'atteindre des résultats structurés dans la suite de notre réflexion. Une première série concerne les **mesures d'accompagnement** qui sont nécessaires pour mener à bon terme la planification et la réalisation de T&T. Une deuxième série aborde le

programme pour T&T. L'ensemble de ces thèmes qui sont repris sous le point 4.1. – réflexions thématiques – a été approfondi à partir de rencontres avec les 3 comités d'habitants des quartiers entourant le site (Comité Quartier Nord, Comité Le Maritime et Comité Marie-Christine) et avec certains experts et associations spécialisées et ce *depuis le printemps 2003*.

2. Affiner les principes de base et prendre position

L'enquête publique du dossier de base du PPAS pour T&T a eu lieu du 9 janvier au 8 février 2004. C'était pour nous l'occasion de mobiliser le plus possible Bruxellois actifs, comités d'habitants et associations autour de cette proposition concrète. Lors de différentes réunions très animées, nous nous sommes penchés sur ce plan pour l'analyser et l'évaluer. Nous avons ensuite élaboré une réclamation reprenant toutes nos remarques et réflexions. 11 associations et comités d'habitants* ont signé cette prise de position collective et l'ont défendue lors de la commission de concertation du *17 février 2004*. Le point 4.2.A. reprend cette **réclamation collective** dans son intégralité.

Dans le courant du printemps 2004, cette prise de position collective a été affinée et reformulée sous forme d'un **MANIFESTE DES 13 PRINCIPES DE BASE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE T&T**. Ce manifeste, qui date du *9 juin 2004*, a été défendu par la plateforme* en vue des élections régionales de juin 2004. Il est repris intégralement sous le point 4.2.B.

3. Actions

Parallèlement à la procédure juridique formelle et le processus de réflexion et de prise de position informel, différents acteurs ont organisé des actions en lien avec la problématique de T&T. Quelques exemples.

22 mars 2004: suite à la commission de concertation du 17 février 2004, la Ville de Bruxelles invite tous les acteurs concernés à une table ronde. Chacun peut y présenter son point de vue sur le dossier de base du PPAS.

19 juin 2004: Le Port de Bruxelles invite associations et comités sur son territoire pour une visite guidée. L'occasion de présenter aussi ses projets d'extension.

29 août et 5 septembre 2004: Dans le cadre du PleinOpenAir et en partenariat* avec 7 associations, Bral organise le Toer déZIR. Ce tour en bus et en bateau concerne la problématique des zones d'intérêt régional. On y aborde l'histoire, les différences et les similitudes entre les 4 zones et la vision urbanistique, on y évoque l'existence – ou l'absence – d'instruments de planification et on y donne la parole aux habitants et aux groupes d'action.

20 octobre 2004: Avec le soutien de Project T&T, Bral organise une soirée d'échange où des invités venant d'Anvers et d'Amsterdam présentent des projets intéressants de reconversion en mettant l'accent sur le processus de planification.

* cfr. p. 41

Toer déZIR*

Le site de la Cité administrative est l'une des 14 grandes zones importantes et stratégiques pour le développement futur de la région de Bruxelles. Avec ce tour en bus, nous examinerons 4 de ces zones (Cité administrative, Quartier Gaucheret et Nord, Tour & Taxis et Schaarbeek Formation). Nous les situons dans leur cadre historique, avec leurs différences et leurs ressemblances, nous découvrirons une idée en matière de vision urbanistique, les outils de planification etc. Ainsi, nous serons témoins des attentes des habitants et des groupes d'action. Ce tour est complémentaire à la proposition que Bruxellesenvironnement propose ("la balade de la Cité") et est une bonne occasion de connaître les développements globaux de Bruxelles.

avec le soutien de **ECOLAINS** et **1300**

DEM/ ZON 29.08 + 5.09 > 14.00 > 18.00

Sansen met 14 gebieden behoort het RAC tot de grootste en strategisch belangrijke gebieden voor de toekomstige ontwikkeling van het Brussels gewest. Tijdens een bus- en boottoer onderzoeken we voor u van die zones (RAC, Gaucheret en Noordwijk, Tour & Taxis, Schaarbeek Vorming) wat hun belangrijkste uitdagingen zijn binnen hedendaagse Brussel. We situeren hun historische kader, onderkennen verschillen en gelijkheden, ontdekken het gebrek aan de stedenbouwkundige visie en de planingsinstrumenten en zijn getuige van de verwachtingen van bewoners en actiegroepen. Deze bus- en boottoer is een mooie aanvulling op de wandeling die je met Bruxellesenvironnement kan doen (de "RAC-balade"), en is de gelegenheid uitstap om Brussel in 'n globale ontwikkelings- te leren kennen.

(*) ZIR = Zones d'intérêt régional
= Gebied van Overstreepte Waardig = OOB

Bral: 02/217 56 33

invitation au Toer déZIR

4.1. réflexions thématiques

4.1.A. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

1. Faisabilité financière

- Beaucoup de projets mais qui finance quoi?
- La Région sollicite une aide européenne pour le grand projet 'Cité de la Connaissance et des Sciences'.
- La Ville de Bruxelles déclare être dépourvue de moyens financiers.
- Les promoteurs disent que la Ville doit tabler sur les rentrées fiscales (futurs) des bureaux et autres taxes.
- Qui dispose réellement de moyens pour le développement de T&T?
- Il est urgent de clarifier cette question en élaborant des études de faisabilité financière basées sur des apports publics et privés.
- ...

2. Coordination

- Comment concevoir une structure de coordination de la mise en oeuvre (toujours inexistante)? Une structure de concertation transparente est nécessaire.
- Qui sont les acteurs concernés? Les différents niveaux de pouvoir (Gouvernement Fédéral, Région de Bruxelles-Capitale, Communautés Flamande et Francophone, Ville de Bruxelles, Molenbeek), promoteurs, universités, Hautes Ecoles, SNCB, Port, STIB, entreprises locales, habitants,...
- Qui s'engage réellement et comment (apport financier, souscrire à des accords de principes...)?
- ...

3. Participation

- Quelles sont les attentes des habitants et utilisateurs en matière de participation?
- Quels sont les rôles de l'Etat, des bureaux d'étude, des associations...?
- Pour un projet de l'envergure de T&T, les seules procédures d'enquêtes publiques (pour des projets spécifiques, PPAS) ne suffiront pas pour obtenir une véritable concertation avec les riverains habitants, les associations, les utilisateurs... Nous plaignons pour une 'plateforme de planification' donnant voix à toutes les parties dès le début d'un projet. Nous demandons d'élaborer une procédure de participation et de concertation à long terme; les exemples positifs comme Spoor Noord à Anvers (www.spoornoord.be & www.emplacement.be) et Westergasfabriek à Amsterdam (www.westergasfabriek.nl) peuvent être des sources d'inspiration.
- ...

4. Thème fédérateur de l'aménagement du site

- Quel thème fédérateur pour le développement de T&T qui répond soit à un besoin bruxellois, soit à une qualité, et qui présente une plus value tant au niveau régionale que local? Enseignement? Communication? Culture?
- Comment concrétiser cette idée, en faisant ressortir au maximum la plus value (sans faire de T&T un parc d'attractions thématique)
- Le fait de rassembler différentes écoles sur le site (Cité de la Connaissance) peut répondre au besoin d'un enseignement de qualité pour les jeunes peu qualifiés des quartiers environnants. A condition évidemment que la nouvelle institution ne s'organise pas comme un campus isolé et que l'enseignement proposé vise aussi les habitants de quartiers. Des spin-off par exemple peuvent aussi avoir une plus-value pour le quartier.
- L'idée d'un thème fédérateur pour le développement de T&T est intéressante en tant que projet global pour la revalorisation dans tous ses aspects d'un territoire plus large (par exemple la zone levier T&T). L'idée doit cependant être suffisamment réaliste et opérationnelle (partenaires, moyens financiers...).
- ...

4.1.B. PROGRAMME

1. Liens avec le quartier

- Que signifie réellement ceci? Quels sont les aspects à prendre en compte? Lien par l'habitat /les commerces/ le parc / la rue Picard?
- Comment évaluer l'impact (positif ou négatif) du développement de T&T sur les quartiers environnants?
- Quelles sont les attentes de ces quartiers vis-à-vis du site?
- Un site intégré est un site qui est ouvert sur et en relation avec les quartiers environnants et le reste de la ville. Il faut une attention particulière aux zones de connexion entre T&T et les quartiers voisins: rue Picard (charnière avec le quartier Maritime), zone du port et différence de niveau (charnière avec le quartier Marie-Christine) et les deux rives du canal (charnière avec le vieux quartier nord et le quartier de l'Harmonie). Chacune de ces charnières demande une approche spécifique, en rapport avec le lieu en question.
- Nous souhaitons un développement intégré de T&T, attentif aussi à la revalorisation des quartiers environnants. Pour ce, des mesures permettant à ces quartiers de bénéficier du climat positif d'investissement sont nécessaires.
- T&T doit devenir un quartier vivant qui n'est pas abandonné le soir comme c'est le cas des zones administratives monofonctionnelles telles que le Quartier Nord et le Quartier Européen.
- ...

2. Zone verte – parc

- Nous demandons un parc qui est accessible à tous, avec une attention particulière pour les zones de contact entre le parc et chacun des quartiers autour.
- ...

3. Habitat

- Quel type d'habitat? Pour qui? Dans quel rapport? Où sur le site? Quelle attitude adopter vis-à-vis des logements pour étudiants?
- Qu'en disent la SDRB et la SLRB? Prennent-elles position à ce sujet?
- Trop souvent on compte sur les futurs habitants pour exercer un contrôle sociale sur le site: est-ce acceptable?
- Il faut le plus possible un mélange de différents types de logements: T&T ne peut devenir ni un ghetto de logements sociaux, ni un ghetto de logements de luxe.
- Les logements sociaux devront être bien intégrés et répartis sur le site: ne plus construire d'énormes tours.
- Il faut prévoir des mesures d'accompagnement (essentiellement par la réalisation de logement assimilé au logement social) qui limitent le plus possible l'effet inévitable de la 'gentrification'.
- L'ordre dans lequel les projets se réaliseront doit démontrer la valeur égale entre intérêts publics et privés. Ainsi, nous n'acceptons pas que l'on réalise d'abord toutes les fonctions lucratives (bureaux, commerces...) avant de créer le logement et les équipements collectifs (comme le parc), au risque qu'ils ne soient jamais construits).
- La proposition du RBDH: le plus de logements sociaux possible, tant à louer qu'à acheter; adaptés au profil des habitants et à la grandeur des familles:
 - logements en location: gérés par une société immobilière publique (comme le Foyer molenbeekois par exemple)
 - logements en location: gérés par le Fonds du logement bruxellois
 - logements à acheter: vendus par la SDRB, d'abord aux habitants du quartier
 - ...

4. Mixité des fonctions

- Comment organiser la mixité des fonctions sur le site?
- Existe-il un rapport idéal entre les différentes fonctions?
- Et quel rapport avec les fonctions existantes ou indispensables dans les quartiers des environs?
- Quelle destination prioritaire donner aux charges d'urbanisme? Espace public ou logement?
- Nous ne voulons pas que T&T soit subdivisé en zones monofonctionnelles.
- L'affectation futur de T&T doit présenter un équilibre viable tant au niveau des fonctions de grande envergure (métropolitain, régional) qu'au niveau local.
- ...

5. Mobilité

- Comment interpréter la notion de 'mobilité durable'?
- Quels en sont les acteurs?
- Désenclaver le site par le transport public: autour du site, à travers le site? Ouverture du métro Saintelette?
- Accessibilité du site en voiture? Comment organiser le parking?
- Dans quelle mesure le futur pont Picard établira-t-il effectivement un lien entre le quartier Nord et le site de T&T? Ce pont ne servira-t-il pas surtout aux navetteurs gare du nord / bureaux? Quel est le risque que ce pont sera à terme ouvert à tout le trafic (automobile)?
- Le site est difficilement accessible à partir du quartier Nord: la zone de bureaux entre les deux est difficile à traverser.
- Tous les acteurs concernés doivent se mettre autour de la table: pouvoirs publics, sociétés de transport en commun... La garantie d'une bonne accessibilité de T&T par tous les moyens de transport est prioritaire pour un développement durable du site.
- ...

6. Emploi et développement social économique

- Quelles sont les attentes des quartiers environnants dans ce domaine? Il existe notamment un besoin de certains commerces locaux.
- Quel type d'emploi sera présent sur le site? Un plus pour les quartiers environnants, qui souffre d'un taux de chômage élevé?
- Risque de concurrence avec les commerces et indépendants locaux? Ou interaction qui catalyse la dynamique économique locale? Les commerces et entreprises existants ne peuvent pas être chassés par les nouveaux venus.
- Place pour des activités d'initiative locale (marché)?
- Il faut prévoir des clauses sociales dans les projets de rénovation et de construction sur le site. Il faut une attention particulière pour le renforcement de l'économie locale et la mise à l'emploi, par exemple en s'appuyant sur les associations locales reconnues (L'Oranger, ...).
- T&T doit offrir des emplois durables aux habitants du quartier non seulement pendant la phase des travaux mais aussi après.
- ...

4.2 réclamation et manifeste

Suite à l'enquête publique du dossier de base du PPAS pour T&T (janvier-février 2004), une large plateforme d'associations et de comités d'habitants a élaboré une réclamation basée sur une prise de position collective. Cette réclamation a été rendue public lors d'une conférence de presse (16 février 2004) et lors de la commission de concertation pour le dossier de base du PPAS pour T&T (17 février 2004). Au cours du printemps de 2004, cette prise de position collective a été affinée sous forme d'un manifeste des 13 principes de base pour le développement de T&T. Ce manifeste, qui date du 9 juin 2004, a été défendu par la plateforme en vue des élections régionales de juin 2004. Nous re prenons ci-dessous les textes de la réclamation et du manifeste dans leur intégralité.

4.2.A. RÉCLAMATION – 17 février 2004

Les Comités d'habitants et les associations* veulent participer à la réalisation des ZIR

Le dossier de base du PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol) pour l'aménagement de Tour & Taxis raterait-il le coche encore une fois? Les associations signataires estiment que le plan est médiocre et qu'il ne valorise pas ce site remarquable. Pour Tour & Taxis et pour les 13 autres ZIR, les comités d'habitants et les associations plaident pour un développement global et intégré et rappellent l'importance et l'intérêt des procédures de publicité-concertation.

* cfr. p. 41

I. Les comités d'habitants et les associations veulent participer à la réalisation des ZIR

La demande de maintien des procédures de publicité-concertation porte sur Tour & Taxis et aussi sur les autres ZIR encore à aménager (notamment Cité administrative, Gare Josaphat, Gaucheret et Hélicopter). Le processus actuel de décision, son manque de participation et sa mauvaise qualité urbanistique risquent d'affecter lourdement et pour longtemps les terrains que le PRAS ouvre à la restructuration ou à l'urbanisation.

a. les procédures de publicité-concertation

Tour & Taxis est une grande zone levier et une grande ZIR. Le PRD (Plan Régional de Développement) prévoyait de renforcer l'attractivité résidentielle dans les zones-leviers soit parce que cette attractivité devait être protégée, soit parce qu'elle devait se développer. Ce qui, d'après le plan, « renforcerait les autres vecteurs de développement et démultiplierait l'attrait global de la zone ». Le schéma directeur serait élaboré en conciliant les intérêts et les acteurs et permettrait « de transcender d'éventuelles logiques concurrentielles ». Les habitants attendent toujours ce schéma qui aurait permis la concertation des différents acteurs et le renforcement du logement. Tour & Taxis est aussi la plus grande zone d'intérêt régional. L'OOPU prévoit que le gouvernement régional précise les dispositions du PRAS en rédigeant un arrêté qui charge la commune concernée d'établir un PPAS. Ensuite, la commune doit mettre le dossier de base à l'enquête, et confier, si nécessaire, l'étude d'incidence à un chargé d'étude et enfin doit présenter le projet de plan à l'enquête.

En effet, le gouvernement rédige des arrêtés très (trop) précis en amont du processus. Le gouvernement n'a, à ce stade, aucune obligation de consultation ni des acteurs publics et privés, ni des habitants. Ces arrêtés figent l'analyse de la situation mais surtout figent les fonctions, leur importance et, pire, leur localisation. Sans aucune mixité de fonctions: 375 000 m² de bureaux potentiels font face par delà un parc de 3 hectares à 65 000 m² de logements! Quelque 25 000 autres mètres carrés de logement s'éparpillent sur le site. La teneur de l'arrêté est bien d'ordre juridique et non pas planologique. L'arrêté aurait dû contenir les lignes directrices de l'aménagement au lieu de les figer. Il semble que ni la commune, ni le résultat du rapport d'incidence, ni les résultats de l'enquête publique sur le projet de PPAS ne pourraient déroger au caractère contraignant de l'arrêté du gouvernement. A la fin du processus, le gouvernement peut alors prendre un autre arrêté modifiant la teneur de son premier arrêté. Le bon vouloir du prince! Le système ne garantit plus une information et une participation correcte des habitants. Plus grave, la question est posée de savoir si les procédures de publicité-concertation ne sont pas vidées de leur sens.

Dans l'avenir, l'information et la concertation seront encore amoindries puisque la 14^{ème} réforme de l'OOPU qui vient d'être adoptée par le Conseil régional supprimera l'enquête publique sur le dossier de base.

b. le pilotage du projet

L'expérience des PPAS antérieurs a montré la difficulté de respecter ces plans sans y déroger voire pire de ne pas les réaliser ou de ne les réaliser qu'à moitié ou sur un laps de temps tellement long que le développement final est mauvais ou ne correspond plus à la réalité de la ville. Vu la surface et la complexité d'aménagement des zones concernées, le contenu du PPAS devrait pouvoir s'adapter à la réalité. Ce pourrait être assuré par la création d'une cellule de travail encadrée par un comité d'accompagnement qui serait un véritable organe de coordination et de concertation et qui disposerait d'un statut juridique. Toutes les parties concernées doivent y disposer d'une voix: les différents niveaux de pouvoir (fédéral si nécessaire, Région bruxelloise, communes, des représentants des programmes publics de revitalisation urbaine), les entreprises d'intérêt public (SNCB, Port de Bruxelles, STIB, ...), les propriétaires ou les promoteurs de projets ainsi que les habitants et les usagers des quartiers environnants.

c. la mixité

La réalisation du programme des ZIR doit s'accompagner d'un programme public de financement des fonctions faibles. Si ce n'est pas possible, ces zones ne doivent pas être développées et doivent servir de réserve foncière. Les PPAS pourraient aussi prévoir un aménagement par phase d'urbanisation. Il y a aussi lieu d'étudier avec attention des alternatives rentables aux bureaux. Le développement économique de la Région ne se limite pas et ne peut être limité aux bureaux. Enfin, une vraie mixité de fonctions ne peut se construire que si la surface des logements représente au minimum un tiers des surfaces des autres activités. D'ailleurs, les comités d'habitants et les associations se posent la question de la pertinence de définir les surfaces de logements à construire sur la base d'une proportion (souvent 1/4 ou 1/3) des surfaces bureaux à construire. Avec de la verdure pour faire joli.

d. le projet-phare

Enfin la Région a beaucoup rêvé de projets phares sans arriver à définir ce qu'est un projet phare et comment il éclot. Le gouvernement semble atteint du « *syndrome de Bilbao* » qui relève plus de la stratégie de marketing de positionnement dans le classement des villes européennes que d'un développement par les qualités et spécificités de la ville elle-même. Par exemple, la Cité de la Connaissance n'est qu'une idée dont les pouvoirs publics espèrent qu'elle déclenchera un effet boule de neige pour inciter les financiers à investir dans le développement du site et par extension dans la région. L'analyse du développement de Glasgow et de Bilbao n'est pas convaincante parce que le développement semble limité dans le temps et l'espace.

Pour qui et à quelle échelle, les ZIR doivent-elles être développées? Le développement de Tour & Taxis doit-il s'inscrire dans un « *projet phare* »? Le projet phare peut-il être la création d'un morceau de ville qui attirera par sa propre qualité.

- ▶ Les comités d'habitants et les associations demandent que le gouvernement prenne des arrêtés qui fixent les principes et qui puissent intégrer les résultats de l'étude d'incidence et de l'enquête publique. Elles demandent aussi un processus de consultation sur le dossier de base et une participation des habitants au comité d'accompagnement tout au long du développement de Tour & Taxis*. Elles demandent enfin la création d'une cellule de travail pour la réalisation de ces grandes ZIR.

* Cette demande est en quelque sorte dépassée dans la mesure où le CoBAT a supprimé le dossier de base pour un PPAS. Il ne reste donc plus qu'une enquête publique à la fin de la procédure. Ceci diminue encore plus la possibilité de participer pour les habitants.

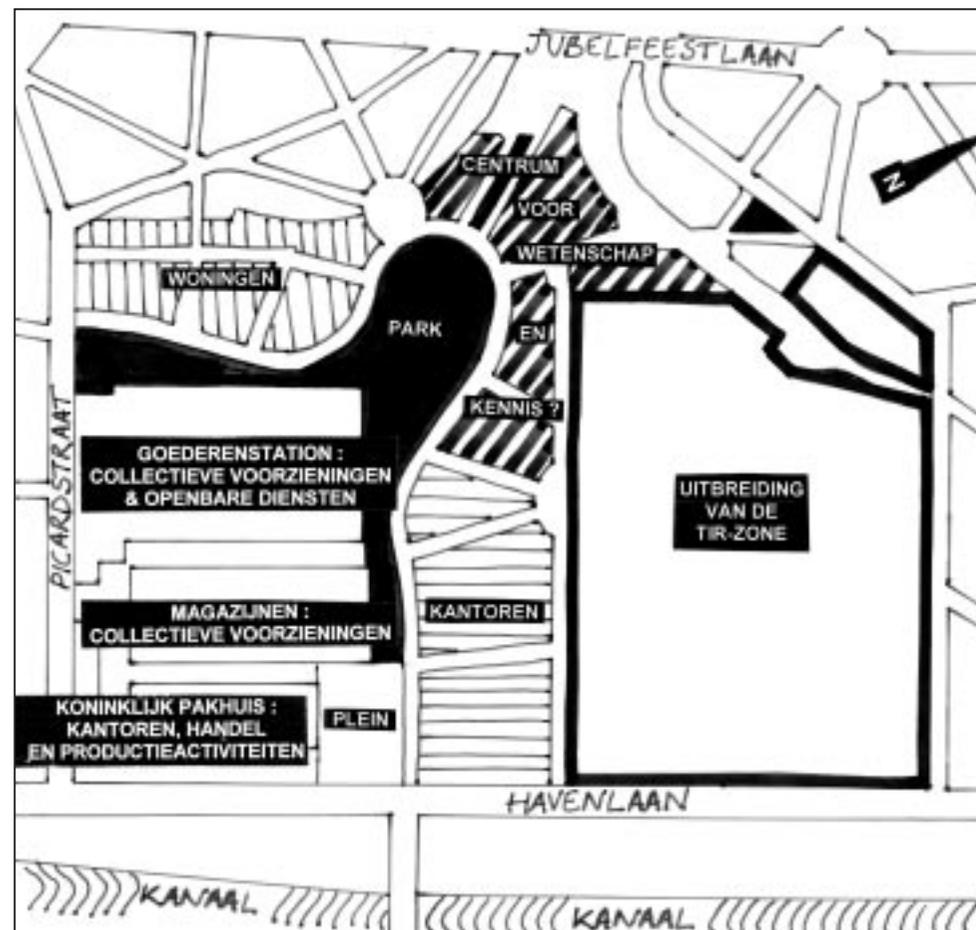
II. Les comités d'habitants et les associations analysent le dossier de base du PPAS pour T&T

1. L'intégration du site dans le maillage urbain

Le dossier de base du PPAS propose:

La superficie de la ZIR représentant approximativement 282 000 m², le site est divisé en quatre zones qui devront pouvoir accueillir ces 540 000 m² de superficie de plancher à répartir de la manière suivante:

- Zone A: D'après le permis délivré le 3 janvier 2003, l'entrepôt A comprendra quelque 20 000 m² (18 000 m² d'équipements collectifs et divers) et l'entrepôt B comprendra près de 60 000 m² (dont 16 000 m² de bureaux, 14 000 m² de commerces, 16 000 m² de production de biens immatériels et 13 000 de surfaces communes). La gare accueillira 70 000 m² sur une superficie au sol de 40.000 m² avec un maximum de 50% de fonction hôtelière ou commerciale.
- Zone B: ± 180 000 m² à développer dans la partie d'environ 6 ha située entre les 3 grands entrepôts et la zone d'activités portuaires et de transport. Cette zone est affectée principalement au bureau.
- Zone C: ± 150 000 m² à développer dans la partie d'environ 4 ha située au nord-ouest du site. Cette zone est affectée à la « Cité de la science et de la connaissance » soit 90% d'équipements collectifs et quelque 6% de logement. Si aucun permis d'urbanisme relatif à la Cité n'est déposé durant les 6 mois qui suivent l'approbation du PPAS, cette zone sera affectée aux équipements, aux bureaux, aux logements, aux commerces et aux activités productives. Dans ce cas, la superficie de logements est de 30 000 m².
- Zone D: ± 70 000 m² à développer dans la partie ouest du site. Cette zone est affectée au seul logement « conventionné ».
- Une zone TIR mal définie.



représentation visuelle du PPAS pour T&T

Les comités d'habitants et les associations demandent:

Avant toute chose, il faut réussir la réaffectation des bâtiments existants en commençant par ceux pour lesquels un permis a été délivré.

- Le plan présente quatre zones monolithiques sans intégration à la ville existante et sans mixité de fonctions. L'offre de bureaux paraît excédentaire et ne fera que renforcer la monofonctionnalité. Les associations demandent que l'étude d'incidence permette de donner une définition et une justification de la mixité de fonctions telle que présentée dans le dossier. La mixité de la ville et du site est-ce d'établir un rapport de 1 à 4 soit un mètre carré de logement pour trois mètres carrés d'autres fonctions. L'étude d'incidence doit prendre en compte la situation du Quartier Maritime qui comprend déjà, avenue du Port et boulevard Léopold II, de grands bureaux qui n'apportent pas grand chose au quartier et sont le résultat de spéculations antérieures. Le quartier Nord est lui aussi envahi de bureaux parfois vides. Quelle est donc la motivation à prévoir de telles surfaces administratives à T&T alors que le PRD lui-même met en garde contre la spécialisation à outrance de l'économie bruxelloise?
- Plutôt que de définir des zones, le dossier de base devrait définir des quartiers. Définir le type de quartier nécessite un débat public et implique une attention particulière pour les aménagements publics, les places et placettes... Un espace public de qualité et la valorisation du patrimoine exceptionnel pourraient constituer la carte de visite du site! Il faut concevoir l'aménagement de tout le site à l'échelle du quartier et concevoir le projet à l'échelle de tout le site mais en mêlant les fonctions par quartier.
- Les esquisses présentent des constructions sur un terrain plat. Or les différences de niveaux sont importantes. Il faut partir de la déclivité naturelle du terrain et de l'existence de la vallée.

2. La mobilité**Le dossier de base du PPAS propose:**

- Les voitures ne pourront accéder au site que par les rues Picard et l'avenue du Port. De là, elles doivent suivre deux boucles à sens unique: l'une le long du côté ouest et l'autre le long du côté nord.
- Les transports en commun traverseront le site en site propre sur la future avenue du Parc. L'accès se fera de préférence par la place des Armateurs plutôt que par le futur pont Picard. Le plan propose la réouverture de la station de métro Saintelette. Enfin, la ligne de chemin de fer à hauteur du pont Bockstael est maintenue pour les besoins ultérieurs de la zone TIR.

Les comités d'habitants et les associations demandent:

- Seule une desserte efficace en transports en commun assurera un avenir durable au site. Les associations soutiennent donc la proposition du plan de traverser le site dans la prolongation du pont des Armateurs qui donne un accès direct au cœur du site. Elles sont même partisans de dédoubler la ligne d'une part en direction de la rue Picard et d'autre part en direction de Pannenhuis. Il faudrait réutiliser au maximum les voies existantes. La réouverture de la station Saintelette serait très positive.
- Les arrêts des transports en commun doivent être prévus dans l'aménagement des espaces publics.
- Quelle sera la position de la STIB, qui jusqu'à présent, semble préférer établir une ligne de tram dans la rue Picard et sur le futur pont Picard? Quelle serait la fonction de ce futur pont Picard? Les associations demandent que le pont soit une passerelle à l'usage exclusif des piétons et des vélos. En aucun cas, les voitures et les transports en commun ne devraient être autorisés à l'emprunter.
- Les décisions en matière de desserte en transports en commun du site doivent être prises rapidement pour que le site soit classé en zone A (circulaire 18). Ce qui limitera la production de parkings à 1 emplacement par 200 m² de bureaux. L'étude d'incidence doit chiffrer et limiter les parkings demandés.

3. Le logement

Le dossier de base du PPAS propose:

65 000 m² de logement conventionné dans la zone D + 30 000 m² potentiels de logement à prix libre dans la zone C. Si la Cité de la Science et de la Connaissance, considéré comme un équipement collectif, se construit, elle comprendra seulement 10 000 mètres carrés de logements pour étudiants (6,6 % des 150 000m² prévus). Si la Cité ne se construit pas, la zone C devrait comprendre quelque 30 000 m² de logement. Ces 75 000 mètres carrés ou ces 95 000 mètres carrés de logements doivent au moins correspondre à 25% du total du nombre de mètres carrés construits dans la ZIR 6A (cf. PRAS). Ce qui d'après les commentaires et calculs peu clairs des pages 16 et 17 du dossier de base est le cas!

Les comités d'habitants et les associations demandent:

La ville doit offrir une réelle mixité sociale. Elle n'est pas garantie et les associations demandent qu'au minimum, un tiers des logements construits soient du logement social. Le nombre de mètres carrés de logements doit correspondre au minimum à un quart des mètres carrés occupés par les autres fonctions. Les calculs ne sont pas clairs à cet égard. La réalisation du lotissement Dailly ou les concours European présentent des exemples intéressants.

- Le logement social doit prévoir du logement pour les grandes familles.
- Les pouvoirs publics doivent aussi favoriser la mixité sociale dans les quartiers proches du site:
 - à Molenbeek et à Laeken, les communes doivent recevoir les moyens pour acheter, rénover et louer comme logement social ou conventionné des maisons abandonnées via contrats de quartier, via les régies foncières et via les aides régionales à l'expropriation.
 - les SISP (sociétés immobilières de service public) devraient faire le même travail.

4. L'accessibilité et les liens avec les quartiers voisins du site

Le dossier de base du PPAS propose:

Il propose un nouvel accès depuis la places des Armateurs par l'avenue du Parc. Les accès existants sont optimisés et de nouveaux accès sont créés (par exemple l'escalier de la rue du Laekenveld).

Les comités d'habitants et les associations demandent:

Quartier Maritime

- Dans la ZIR 6B, les accès seront sévèrement contrôlés pendant la durée des travaux de rénovation et le libre accès au site n'est pas possible. Le PPAS impose une servitude de passage public sur terrain privé pour les espaces situés entre les bâtiments. Ce passage doit être possible même en dehors des heures de travail.
- Où en est l'étude régionale pour le réaménagement de la rue Picard qui doit améliorer la liaison entre le quartier Maritime et le site? Et où en est la réalisation du premier aménagement concret prévu suite à l'action « *Permis de traverser* » du Comité Maritime à savoir l'aménagement du carrefour Escaut-Picard (*sept. 2004: travaux en cours*)? La rue Picard doit être rapidement réaménagée afin que son statut juridique de « *voirie locale* » soit appliqué.
- L'escalier entre la rue de l'Escaut et le site est menacé suite au projet Ferunion que le PPAS prévoyait de détruire.
- Sera-t-il possible de créer une plaine de jeux pour enfants au square Laekenveld si on installe un escalier entre le square et le site?

Quartier nord

- Aujourd'hui, il n'y a aucune liaison fonctionnelle entre le quartier Nord et le site. La casure définitive entre les deux côtés sera renforcée par la localisation des zones de bureaux dans les PPAS Hélicoptère et Tour & Taxis. Le pont Picard à lui seul n'offrira pas une réponse suffisante à ce phénomène de barrières.

Quartier Marie-Christine

- La zone TIR et les voies de chemin de fer créent de facto une barrière difficile à franchir. L'étude d'incidence devra chercher des pistes pour améliorer la liaison Marie-Christine/Tour & Taxis.

5. L'emploi et le développement économique

Le dossier de base du PPAS propose:

Le PPAS prévoit un zonage des affectations. Il prévoit aussi des bureaux et encore des bureaux surtout si la Cité de la Science et la Connaissance ne se réalise pas.

Les comités d'habitants et les associations demandent:

- La ville et les quartiers autour du site en particulier sont mixtes, l'emploi sur le site ou généré par le site doit l'être aussi et ne pas se limiter à « *l'emploi bureau* ». Il faut donc aussi une attention pour les activités de transformation, tant au niveau de la création de l'emploi **qu'au niveau de l'affectation du sol** (prévoir aussi une possible implantation de petites structures): manufacture, artisanal ou semi industriel tout en restant attentif à la cohabitation avec le logement.
- L'étude d'incidence doit préciser le développement de l'activité commerciale. Ce développement doit être coordonné avec la survie et la valorisation des commerces existants dans les quartiers avoisinants (Marie-Christine, Ribaucourt, ...).
- Les communes, CPAS de Molenbeek et de Bruxelles-Ville pourraient créer une cellule « *emploi* » afin d'orienter et de former les personnes peu scolarisées qui souhaitent travailler sur le site.
- Il faut prévoir un ou des emplacements pour des activités d'initiative locale comme un marché.
- Le port doit se diversifier dans le développement d'une plateforme multimodale: améliorer la distribution des marchandises destinées au commerce de détail, utilisation des voies de chemin de fer et d'eau, solution à trouver pour la distribution de marchandises destinés au commerce de gros et spécialisé (matériaux de construction,...).

6. Le parc et le maillage vert

Le dossier de base du PPAS prévoit:

La création du parc, la verdurisation de la rue Picard, la création de la promenade verte le long du chemin de fer.

Les comités d'habitants et les associations demandent:

Le parc risque trop d'être une jolie pelouse pour la zone de bureaux.

Quelle est la réflexion quant au mode de gestion du parc (sauvage, gestion différenciée comme le Scheutbos, une grande pelouse...) et par rapport à l'endroit où il serait le mieux situé sur le site (plus vers le talus?) Les hectares prévus sont-ils suffisants et doivent-ils être d'un seul tenant?

Toute la végétation existante sur le site, qui constituait une zone intéressante en biodiversité, a été rasée au cours des derniers mois. Qui l'a fait et qui l'a permis?

Il faudrait prévoir des aménagements verts provisoires parce que la réalisation du projet va durer plusieurs années. Le site ne peut rester un grand chantier boueux pendant 20 ans. Les riverains ont besoin d'un espace vert aujourd'hui.

La rue Picard fait partie du maillage vert: qu'est-il prévu pour opérationnaliser le maillage (cf. accessibilité)?

7. L'architecture

Le dossier de base du PPAS propose:

Le PPAS ne prévoit rien.

Les comités d'habitants et les associations demandent:

La qualité architecturale est d'une importance capitale compte tenu du patrimoine exceptionnel présent sur le site. Les associations ne se contenteront pas du style copier/coller souvent utilisé par la SDRB pour les logements, ni du style KBC pour les bureaux: le débat est nécessaire et notamment sur la manière d'organiser un concours d'architecture sur le site.

► III. En conclusion...

Les comités d'habitants et les associations ne sont pas satisfaits du dossier de base présenté à l'enquête que la Commission de concertation examinera ce 17 février. Ils estiment que le plan zoné présenté par le dossier n'a aucune qualité et risque de n'attirer que des bureaux. Les conditions de base pour un développement urbain durable ne sont pas remplies, à savoir l'intégration dans le tissu urbain existant, une mixité de fonctions bien comprise et une mobilité concertée.

La coordination entre Région, Ville de Bruxelles, STIB, SNCB et Port a été médiocre jusqu'à présent. Les comités demandent avec insistance que tous les acteurs publics défendent un projet commun en partant du caractère exceptionnel du site et de son patrimoine.

4.2.B. MANIFESTE – 9 juin 2004

Les associations, organisations et comités de quartier* créent un comité d'accompagnement

Après de nombreux scénarios de réaffectation et de destruction, le site de Tour et Taxis fait enfin l'objet d'un plan d'aménagement. Réalisé par les pouvoirs publics, ce plan fait aujourd'hui l'objet d'une étude d'incidence. Les comités de quartier, associations et organisations soulignent l'importance potentielle du site dans le développement de la ville. Elles demandent un développement global et intégré. Le processus actuel de décision, son manque de participation et sa mauvaise qualité urbanistique risquent d'affecter lourdement et pour longtemps ces terrains ouverts à la restructuration et à l'urbanisation. De nombreux comités de quartier, associations et organisations posent les **principes** suivants pour le développement du site de Tour et Taxis:

1. Le **projet d'aménagement doit partir de ce qui existe** et valoriser les atouts du site, tant en termes de bâti que du paysage. En particulier, le patrimoine construit subsistant est son atout majeur. L'aménagement doit s'inspirer du faisceau des voies de chemin de fer qui structurent le site et des perspectives à conserver, notamment du pont du Laekenveld et des bâtiments historiques. Il importe de rétablir des liaisons, tant sociales que physiques, avec le centre et les quartiers environnants.
2. Le **périmètre de l'étude d'incidences doit recouvrir l'ensemble de la zone levier**, telle qu'elle est définie au PRD. Ceci de manière à intégrer les indications et dispositions prévues dans les PPAS 'Héliport' et 'Gaucheret'. Ainsi, la pression des bureaux de cette zone doit être prise en considération. L'étude d'incidences doit aussi prendre en compte les effets du développement de T&T sur les quartiers environnants et inversement, voir comment certaines fonctions qui manquent dans ces quartiers pourraient trouver leur place sur T&T.

* cfr. p. 41

3. **La mixité doit s'étendre sur l'ensemble du site Tour et Taxis.** Il est entendu que la mixité doit être sociale autant que fonctionnelle (y compris une mixité verticale). Enfin, une mixité d'accès est aussi souhaitée. La dimension emplois et la localisation d'entreprises pourvoyeuses d'emplois est une donnée de cette mixité ainsi qu'une proportion d'un tiers de logements.
4. L'étude d'incidence doit démontrer les **retombées économiques sur les quartiers**, tant du Port que des autres fonctions proposées. Les pouvoirs publics doivent également créer un cadre qui impose aux autres acteurs économiques sur le site, une intégration au tissu économique du quartier et, en particulier, des échanges et des retombées en terme d'emplois et s'engagent à communiquer les informations des uns et des autres.
5. Il faut mettre en place une trame urbaine, de manière à assurer la **continuité avec le tissu urbain adjacent** tant du côté de la rue Picard que du côté de la rue Claessens.
6. Le **logement**, dont la proportion doit être supérieure à celle qui est proposée dans le dossier de base, ne doit pas être uniquement conventionné mais aussi social et à prix libre. Le logement doit pouvoir s'établir à travers tout le site.
7. Pour éviter un chantier béant et non géré, producteur d'insécurité, **l'aménagement du site doit pouvoir se réaliser en plusieurs phases.** Cet aménagement progressif devrait être encadré par un **comité d'accompagnement permanent**, comme il en est question pour le quartier européen, et comme cela se fait dans d'autres villes européennes.
8. **La mobilité dans et autour du site de Tour et Taxis doit être revue pour le dés-enclaver.** Les lieux se prêtent ainsi particulièrement bien à une liaison ferrée (train ou tram) avec le reste de la ville. Une liaison en transport en commun avec Pannenhuis ou Belgica doit être prévue et l'ouverture de la station de métro Saintelette doit être envisagée. La STIB doit s'impliquer effectivement dans le projet Tour et Taxis. En outre, le nombre de places de parking doit être maîtrisé et la desserte en transports en commun, anticipée. C'est l'occasion de réfléchir à un site sans voiture.

9. Le **projet de passerelle** proposé au-dessus du canal, dans le prolongement de la rue Picard, doit être abandonné. Les participants estiment que le pont des Armateurs remplit déjà largement son rôle, d'une part, et que cela risque de gêner les activités des entreprises du Port de Bruxelles d'autre part.
10. **Les principes du développement durable** doivent être appliqués tant pour les constructions neuves (récupération des eaux de pluies distincte des eaux usées, panneaux solaires, etc.) que pour les bâtiments rénovés (matériaux durables). À ce titre, la création d'une centrale collective pour le chauffage des constructions doit être envisagée tout comme une centrale de cogénération. Le développement durable impose d'intégrer le quartier Maritime, le quartier Marie-Christine et le quartier Nord à la réflexion. Il s'agit de prendre en compte l'équité sociale tant au niveau du logement que de l'accès à l'espace public et aux équipements. Il faut ouvrir le site tant d'un point de vue fonctionnel que physique.
11. **La verdurisation de Tour et Taxis doit tenir compte de trois aspects**: elle doit être pensée en fonction de son intégration au site existant, de son accessibilité (ouverture à tout public) et de son intégration dans la continuité verte, prévue au PRD. La verdurisation doit être réfléchie sur l'ensemble du site. Le traitement des espaces publics doit dégager un recul par rapport au patrimoine existant.
12. **Le plan des affectations doit indiquer le réseau des voiries à l'intérieur de la zone d'activité dévolue au Port de Bruxelles** afin qu'elle puisse s'intégrer au reste du site. Les participants estiment que la présence du Port est historique et nécessaire pour compenser un développement qui serait trop orienté vers les bureaux et les activités de loisirs. Ils demandent également une plus grande visibilité quant aux projets d'activités du Port et des autres entreprises (question de l'implantation de Ziegler remise en cause par le plan des affectations du dossier de base). Le Port doit traiter la lisière, côté rue Dieudonné Lefèvre, sous le viaduc et présenter des qualités d'intégration architecturales et environnementales.
13. **Il faut préciser le type d'équipements**: d'intérêt local (proximité, commerces, crèches...), régional et extra-régional et dresser une liste indicative.
- Les partenaires demandent la révision de l'arrêté du gouvernement daté du 9 janvier 2003 dans le sens des points précités. Vu l'importance du site et le temps que prendra son urbanisation et le nombre d'acteurs impliqués, les associations, organisations et comités de quartier estiment devoir être partie prenante **au comité d'accompagnement permanent** pour le développement du site et de la zone levier. Ce comité doit être un véritable organe de coordination et de concertation et disposer d'une reconnaissance institutionnelle. Les associations, organisations et comités de quartier annoncent aujourd'hui officiellement la création du comité d'accompagnement.

liste des abréviations

CBC:	Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale
CoBAT:	Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire
CRMS:	Commission Royale des Monuments et Sites
PPAS:	Plan Particulier d'Aménagement du Sol: plan d'affectation avec force légale réalisé par une commune, dans le cadre du PRAS. La superficie varie entre un îlot et plusieurs quartiers. L'affectation des différents bâtiments et parcelles est définie de manière très précise, le tout accompagné de prescriptions pour la construction qui peuvent être très détaillées.
PRAS:	Plan Régional d'Affectation du Sol: plan d'affectation pour toute la région. Le PRAS est composé de différentes cartes accompagnées de prescriptions, l'ensemble ayant force légale. Le PRAS constitue le cadre général pour les PPAS. Tous les permis d'urbanisme et les changements d'affectation doivent être conformes au PRAS. Le PRAS Bruxellois est d'application depuis juillet 2001 et remplace l'ancien plan de secteur. Il reste en vigueur tant qu'il n'est pas remplacé par un nouveau plan. Il n'y a pas de 'date de péremption' fixe.
PRD:	Plan Régional de Développement: plan politique dans lequel le gouvernement régional Bruxellois fixe les lignes de force et les objectifs de sa politique régionale. On y aborde toutes les matières politiques. Le PRD indique seulement une orientation, il n'engage pas vis-à-vis de la population. Chaque nouveau gouvernement prend une décision quant à son PRD: adapter le plan existant ou en élaborer un nouveau.
RBDH:	Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat: organe de concertation des associations bruxelloises qui travaillent sur le thème du logement.
SDRB:	Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale
SLRB:	Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale
SNCB:	Société nationale des Chemins de Fer belges
STIB:	Société des Transports Intercommunaux Bruxellois: Société des Transports en commun de Bruxelles
T&T:	Tour & Taxis, site de 35 ha sur le territoire de la Ville de Bruxelles
ZIR:	Zone d'Intérêt Régional

nous remercions

BRAL

inTeresseerT t&t u een ZIR* ?

réclamation 17.02.2004

Comités de quartier Vieux Quartier Nord / Harmonie (Bruxelles) •
Comité de quartier Le Maritime (Molenbeek) •
Comité de quartier Marie-Christine / Reine / Stéphanie (Laeken) • V+ •
Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat – RBDH •
Opbouwwerk RisoBrussel - Vieux Quartier Nord / Harmonie • NOMO asbl – autrement mobile •
Inter-Environnement Bruxelles - IEB • Gemeenschapscentrum Nekkersdal •
GAQ – Quartier Européen • Brusselse Raad voor het Leefmilieu - Bral

manifeste 09.06.2004

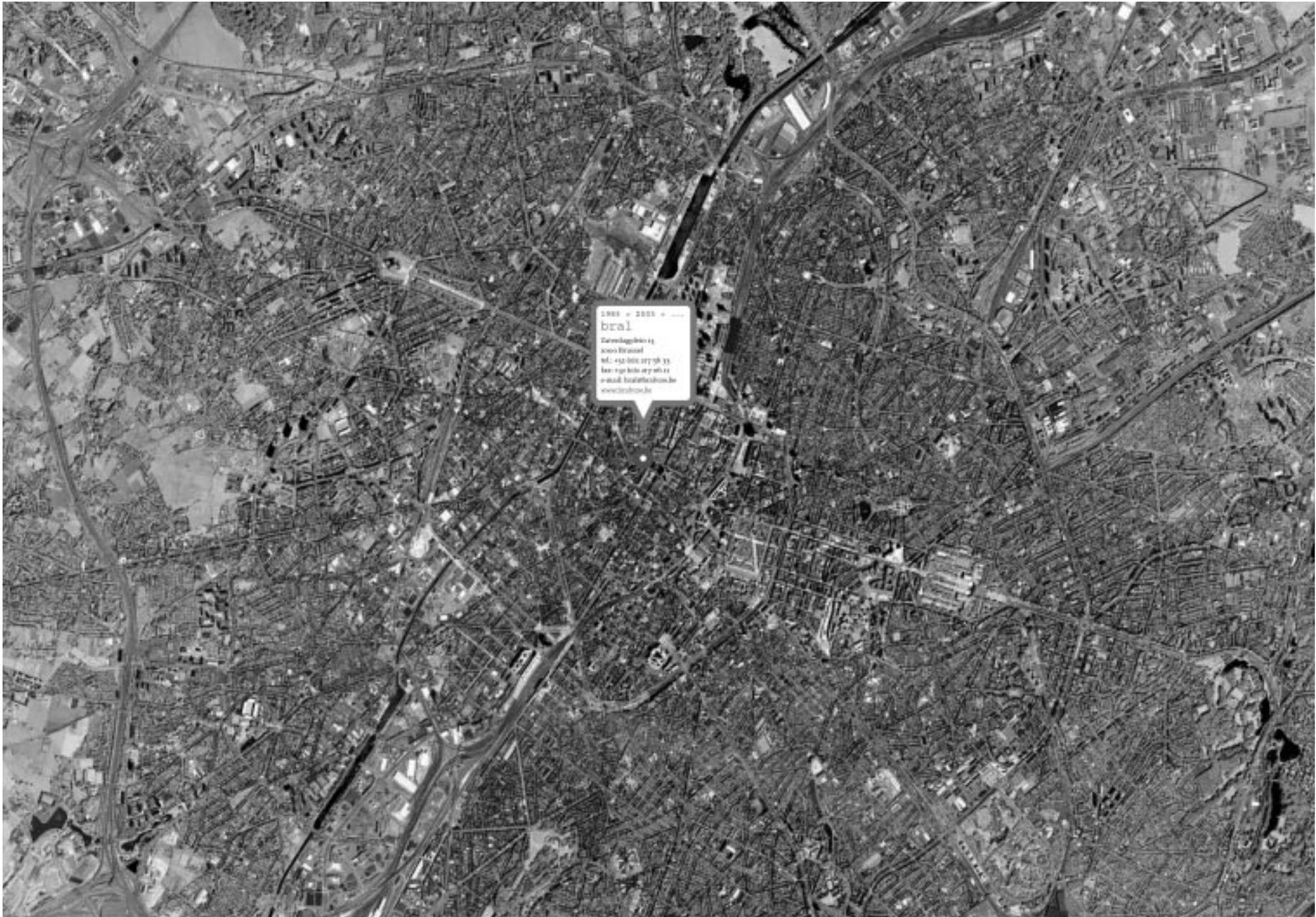
Comités de quartier Vieux Quartier Nord / Harmonie (Bruxelles) •
Comité de quartier Le Maritime (Molenbeek) •
Comité de quartier Marie-Christine / Reine / Stéphanie (Laeken) •
Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat – RBDH •
Opbouwwerk RisoBrussel - Vieux Quartier Nord / Harmonie •
NOMO asbl – autrement mobile • La Fonderie •
Inter-Environnement Bruxelles - IEB • Brusselse Raad voor het Leefmilieu - Bral

toer déZIR 29.08.2004 & 05.09.2004

Comité de quartier Le Maritime (Molenbeek) • Renovas asbl •
Opbouwwerk RisoBrussel - Vieux Quartier Nord / Harmonie • La Maison du Citoyen •
La Fonderie • diSturb • Cinema Nova • Brusselse Raad voor het Leefmilieu - Bral

ainsi que

Institut pour la Gestion et l'Aménagement du Territoire, IGEAT – ULB •
Port de Bruxelles • s.a. Project T&T • Ville de Bruxelles



1981 - 2001 - ...
bral
Zarwaggle 11
4000 Brauns
tel: +31 40 275 95 11
fax: +31 40 275 95 11
e-mail: bral@bral.nl
www.bral.nl