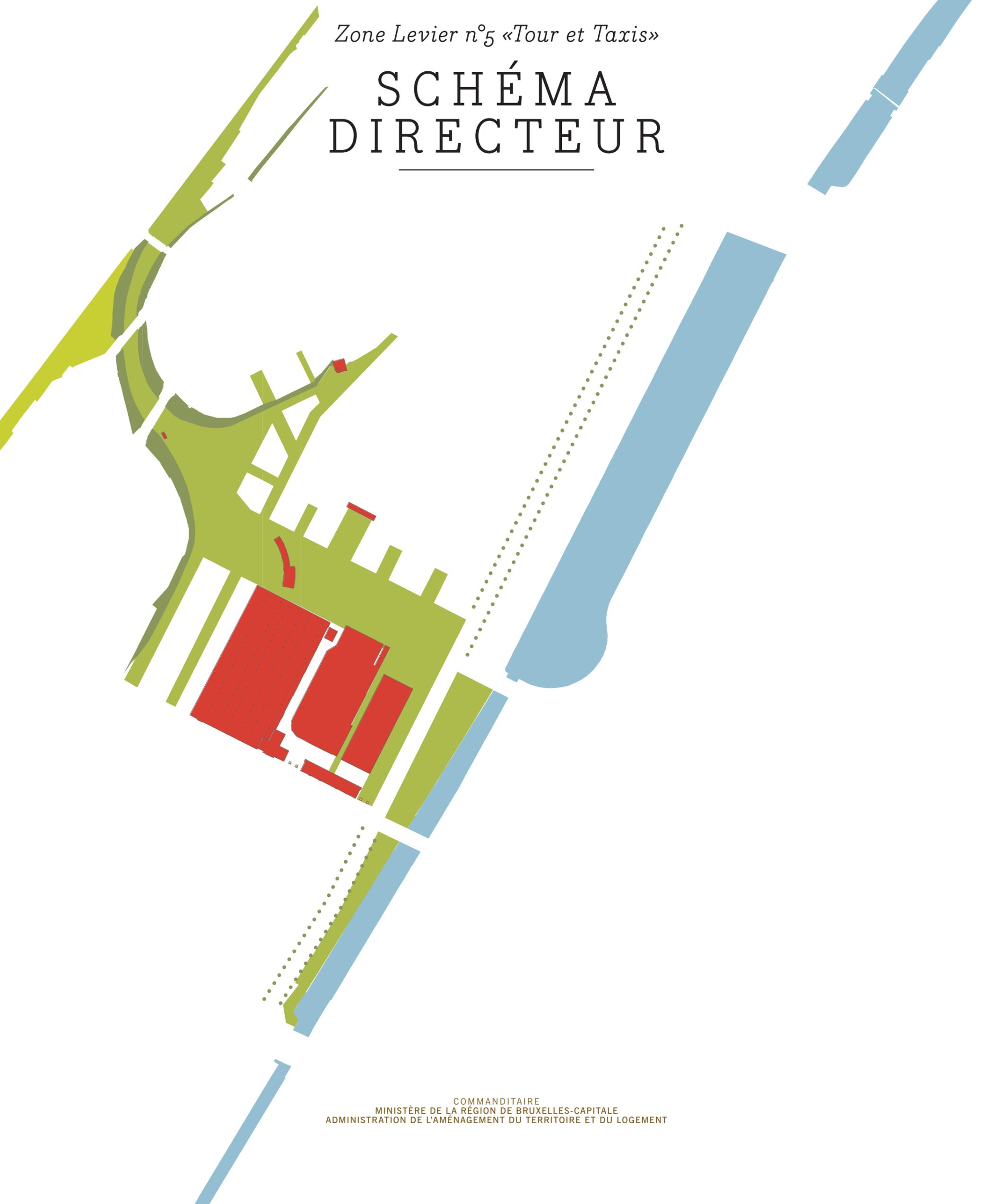


*Zone Levier n°5 «Tour et Taxis»*

# SCHÉMA DIRECTEUR





*Zone Levier n°5 «Tour et Taxis»*

# SCHÉMA DIRECTEUR

---



# TABLE DES MATIÈRES

## CHAPITRE PREMIER INTRODUCTION 8

## CHAPITRE 2 MISE EN CONTEXTE 10

## CHAPITRE 3 FONCTIONS ET UTILITÉS DE L'OUTIL « SCHÉMA DIRECTEUR » 14

- 3.1 Le Schéma Directeur, outil de définition de projet . . . 15  
3.2 Le Schéma Directeur, un outil de négociations . . . 15  
3.3 Le Schéma Directeur, un outil d'engagement  
des pouvoirs publics dans un projet . . . 16

## CHAPITRE 4 LES ACTEURS PRENANT PART AUX DISCUSSIONS RELATIVES À L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR 18

## CHAPITRE 5 LE DISPOSITIF DE DISCUSSIONS 20

## CHAPITRE 6 LE PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION 22

## CHAPITRE 7 SCHÉMA DIRECTEUR 25

- 7.1 Postulats de base . . . . . 25  
7.2 Périmètre d'interventions . . . . . 31  
7.3 Objectif général du Schéma Directeur . . . . . 31  
7.4 Objectifs particuliers . . . . . 32  
7.5 Stratégie d'aménagement . . . . . 32  
7.6 Les options d'interventions . . . . . 33  
7.6.1 *Préalables* . . . . . 33  
7.6.2 *Structuration du site de Tour et Taxis* . . . . . 34  
7.6.3 *Diversification des fonctions  
et la distribution de celles-ci sur le site* . . . . . 36  
7.6.4 *13 principes relatifs aux implantations  
et gabarits des constructions* . . . . . 40  
7.6.5 *Mobilité et déplacements* . . . . . 45  
7.6.6 *Équipement public aux abords du site* . . . . . 54  
7.6.7 *Performance énergétique et éco-construction* . . . . . 54  
7.6.8 *Eau* . . . . . 55  
7.6.9 *Gestion et suivi du projet* . . . . . 56  
7.7 *Planning prévisionnel indicatif* . . . . . 59  
2009 . . . . . 59  
2012 . . . . . 60  
2015 . . . . . 61  
2020 . . . . . 62  
7.8 Liste indicative des actions à entreprendre,  
pilotes des projets et acteurs publics associés . . . . . 64  
7.9 Les plans et images de préfiguration . . . . . 67

## CHAPITRE 8 LEXIQUE 106









# 1. INTRODUCTION

Depuis le déclin des activités économiques sur le site de Tour et Taxis et la cessation des activités dans les années 1990, la zone a été sujette à de multiples spéculations. De nombreux projets, tous avortés, ont été envisagés pour la reconversion de ce site de 45 hectares au coeur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Inscrit en ZIR au PRAS et en zone levier au PRD, il convenait d'aborder le devenir de la zone eu égard aux enjeux régionaux en matière de planification et d'aménagement du territoire.

Dans le souci de réserver un développement harmonieux et coordonné au site, la Région a lancé début 2006 un Schéma Directeur visant à dresser les grandes options d'intervention à réserver pour cette réserve foncière stratégique.

Suite aux déboires qu'on connu les multiples projets de développement précédents, il s'imposait que le site soit traité en regard de ses spécificités.

Il s'imposait également que l'élaboration du Schéma Directeur devait être menée en concertation avec l'ensemble des acteurs afin que soit développée une vision commune du site.

Par définition, pour le développement d'une zone d'intérêt régional, la Région devait garder la main dans le programme à implanter sur le site. Il fallait également assurer la pérennité des options dans le temps étant donné l'ampleur du développement et le temps nécessaire à sa mise en œuvre : il s'agissait avant tout de fédérer les acteurs publics mais également privés sur le parti d'intervention à décliner.

De plus, les habitants et amateurs de patrimoine avaient déjà témoigné de leur sensibilité aux qualités intrinsèques du site et de ses atouts patrimoniaux.

Dès l'amorce de l'étude, et suite à l'analyse de la situation existante, le parti fut pris de porter une attention particulière aux relations qu'entretient le site avec les quartiers limitrophes, au respect du patrimoine et à la nécessité de créer des espaces publics structurants.

Le programme devait également assurer d'introduire une mixité des affectations.

Par ailleurs, compte tenu de la complexité et de la diversité des contraintes, une équipe multidisciplinaire devait aborder l'ensemble des thématiques en vue d'assurer la faisabilité du projet.

Sur cette base, une première étape clé dans l'élaboration du document fut la signature par la Région, la Ville de Bruxelles et les propriétaires d'un Protocole d'Accord, lequel reprend littéralement les grandes options d'aménagement (voir annexes).

Le Schéma Directeur doit aller plus loin dans l'analyse : il s'agit de préciser les options, les illustrer, organiser un calendrier de mise en œuvre et coordonner les interventions des propriétaires aux opérations publiques nécessaires à la viabilisation de ce périmètre. En outre, les aspects pratiques et pécuniaires sont également pris en compte.

Indépendamment à la réflexion menée dans le cadre du Schéma Directeur, un permis d'urbanisme a été introduit par la société T&T Project, pour le développement du site. Ce permis couvrant l'ensemble du périmètre de la ZIR est soumis à une étude d'incidences, et devra, le cas échéant être modifié de manière à intégrer les principes d'aménagement énoncé dans le Schéma Directeur.

Enfin, en vue de donner aux options du Schéma Directeur valeur réglementaire, le Gouvernement sera chargé d'approuver un arrêté de mise en œuvre de PPAS, PPAS que la Ville de Bruxelles se chargera d'élaborer dans un délai de deux à trois ans.

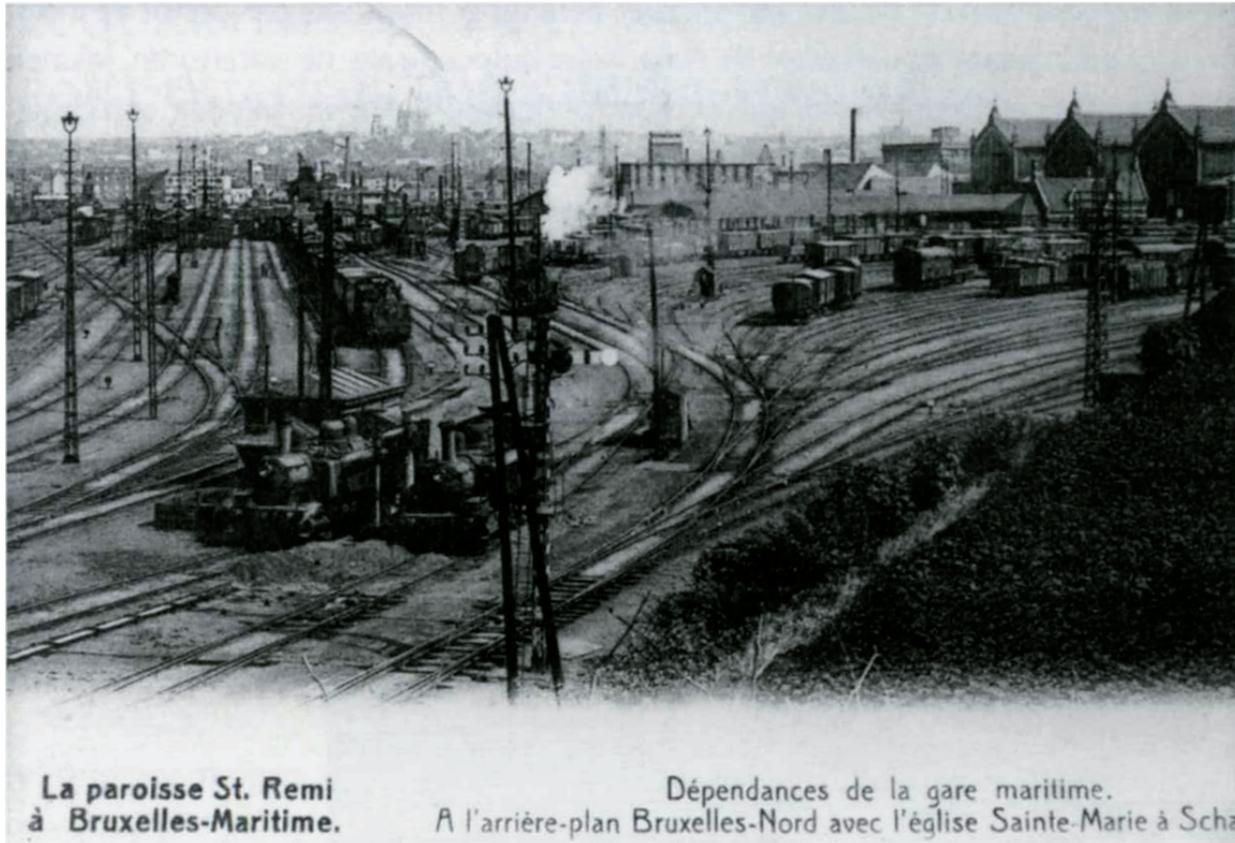
# 2. MISE EN CONTEXTE

Le site de Tour et Taxis se trouve en première couronne de Bruxelles, le long du Canal Bruxelles-Charleroi et à la limite du Pentagone, le centre de Bruxelles.

Ce site, qui s'étend approximativement sur 45 hectares a été développé au début du XXème siècle en tant que station portuaire et centre douanier. C'est à cette époque que sont construits les bâtiments d'architecture remarquables tels que le Bâtiment des Douanes, l'Entrepôt Royal et les Magasins, sur commande de la Société du Canal et des Installations Portuaires ainsi que le Bâtiment de la Poste et de la Gare Maritime, commande de la SNCB.

La présence de ces activités ont fortement marqué les quartiers adjacents, tant en termes de localisation d'activités que de développement de lieux de résidences des travailleurs.

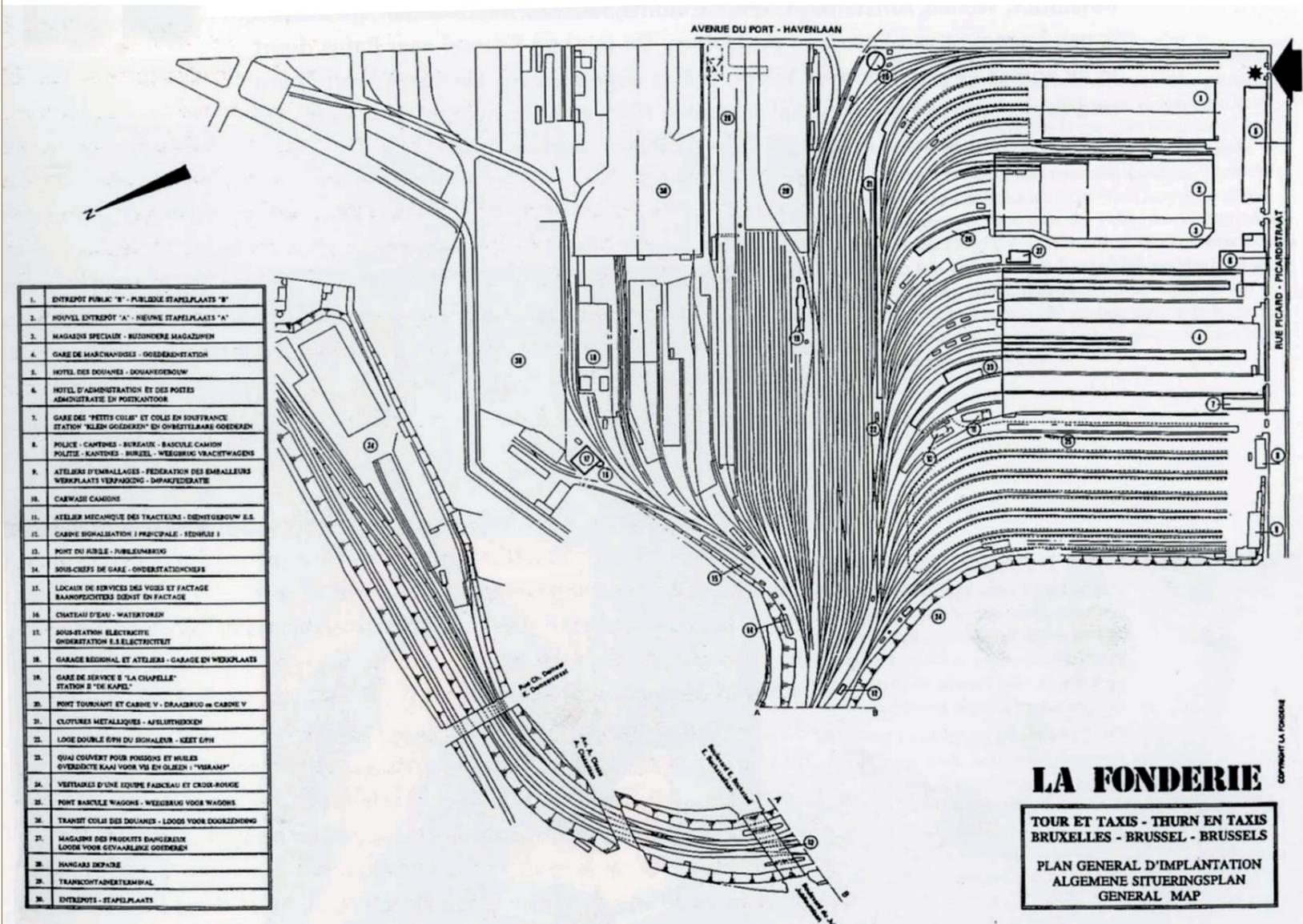




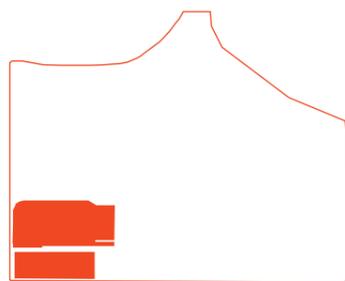
La paroisse St. Remi  
à Bruxelles-Maritime.

Dépendances de la gare maritime.  
A l'arrière-plan Bruxelles-Nord avec l'église Sainte-Marie à Scha

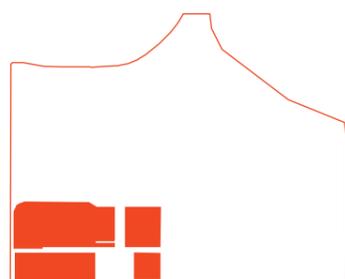
VUE SUR LE SITE DEPUIS LE PONT BOCKSTAEL-JUBILÉ - VERS 1910



PLAN GÉNÉRAL D'IMPLANTATION AVEC AFFECTATION DES FONCTIONS VERS 1990



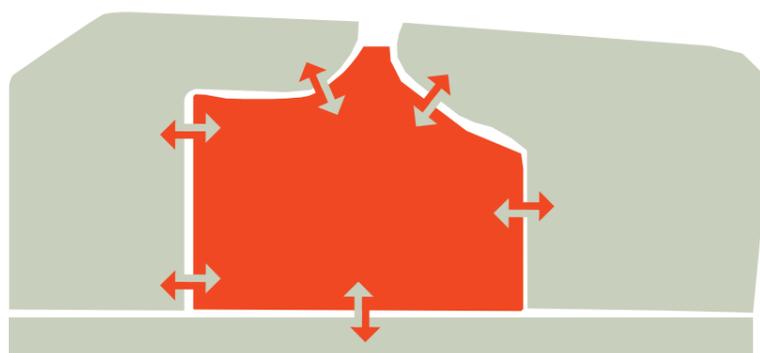
1995 - MUSIC CITY



2001 - MUSIC CITY



2004 - PPAS TOUR ET TAXIS



2008 - SCHEMA DIRECTEUR ZL « TOUR ET TAXIS »

Dès la fin des années '80, les activités sur le site connaissent un déclin important et à l'exception du centre T.I.R. les terrains et bâtiments sont définitivement mis hors d'usage en 1993.

Commence alors une longue période de spéculation sur le devenir du site caractérisée par :

- une perte partielle de la maîtrise foncière de la part des pouvoirs publics,
- une liste impressionnante de projets et contre-projets qui permettront une prise de conscience collective de la valeur patrimoniale du site ,
- une conscientisation progressive que le devenir du site se doit d'être pensé dans une mise en contexte de celui-ci par rapport à son environnement, et notamment les quartiers aux abords.

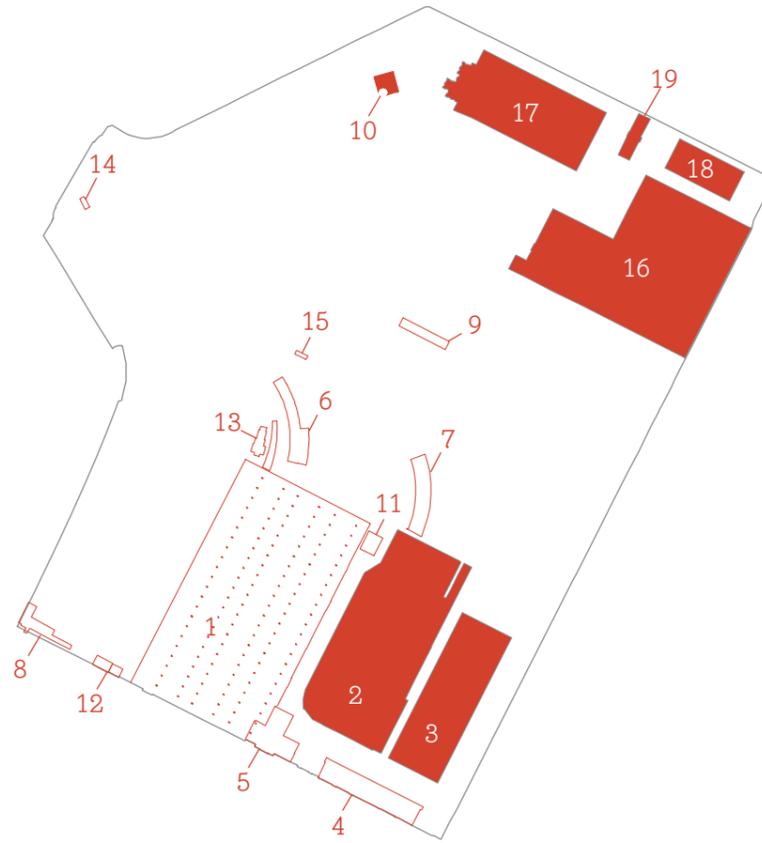
En 2003-2004, l'Entrepôt Royal et les Magasins ont fait l'objet d'une rénovation respectueuse des caractéristiques des bâtiments.

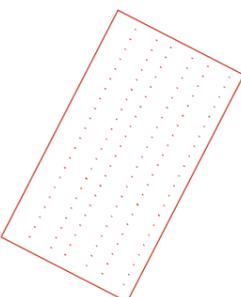
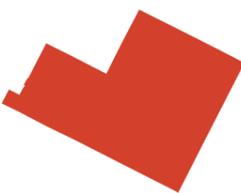
De nombreuses activités temporaires sont par ailleurs organisées sur les terrains laissés en friche. Le patrimoine rénové et les activités déployées sur le site contribuent à lui forger une nouvelle identité.

Parallèlement à ces reconversions ponctuelles, une vision globale de reconversion du site est rendue publique par la Ville en janvier 2004 (mise à l'enquête publique du dossier de base du PPAS Tour et Taxis). Celle-ci fait suite à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de janvier 2003 relatif à la mise en œuvre, par Plan Particulier d'Affectation du Sol de la Zone d'Intérêt Régional n°6.

La vision globale de reconversion du site fortement contestée par les habitants et associations est remise en question en août 2004 par le nouveau Gouvernement régional bruxellois qui refuse d'adopter le dossier de base du PPAS jugeant celui-ci peu respectueux des qualités du site et surtout peu en phase avec les quartiers aux abords.

Une nouvelle procédure est alors mise en place en juin 2005 par le lancement du cahier des charges d'un Schéma Directeur qui conduit à la désignation du bureau d'études MSA-Ateliers Lion en mai 2006.



<p><b>1</b> GARE MARITINE</p>  <p>44 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>2</b> LES MAGASINS</p>  <p>23 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>3</b> ENTREPÔT ROYAL</p>  <p>11 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>4</b> HÔTEL DES DOUANES</p>  <p>2800 m<sup>2</sup></p>	<p><b>5</b> HÔTEL D'ADMINISTRATION</p>  <p>1900 m<sup>2</sup></p>
<p><b>6</b> HALLES AUX POISSONS ET HUILES</p>  <p>1550 m<sup>2</sup></p>	<p><b>7</b> HALLES DE TRANSIT</p>  <p>1450 m<sup>2</sup></p>	<p><b>8</b> BÂTIMENT L</p>  <p>760 m<sup>2</sup></p>	<p><b>9</b> LA GARE DE SERVICES «LA CHAPELLE»</p>  <p>580 m<sup>2</sup></p>	<p><b>10</b> CENTRALE ÉLECTRIQUE ET CHÂTEAU D'EAU</p>  <p>500 m<sup>2</sup></p>
<p><b>11</b> LE MAGASIN AUX PRODUITS DANGEREUX</p>  <p>380 m<sup>2</sup></p>	<p><b>12</b> LA CANTINE</p>  <p>350 m<sup>2</sup></p>	<p><b>13</b> L'ATELIER DE RÉPARATION DES TRACTEURS</p>  <p>340 m<sup>2</sup></p>	<p><b>14</b> LES CABINES D'AIGUILLAGES</p>  <p>73 m<sup>2</sup></p>	<p><b>15</b> LE PAVILLON DU SIGNALÉUR</p>  <p>64 m<sup>2</sup></p>
<p><b>16</b> BÂTIMENT 1</p>  <p>350 m<sup>2</sup></p>	<p><b>17</b> BÂTIMENT 2</p>  <p>340 m<sup>2</sup></p>	<p><b>18</b> BÂTIMENT 3</p>  <p>73 m<sup>2</sup></p>	<p><b>19</b> BÂTIMENT 4</p>  <p>64 m<sup>2</sup></p>	<p> Bâtiment vide ou occupé de manière temporaire</p> <p> Bâtiment en activité</p>

# 3. FONCTIONS ET UTILITÉS

## DE L'OUTIL « SCHEMA DIRECTEUR »

Un Schéma Directeur est un document dont la valeur est indicative. Il a des visées opérationnelles.

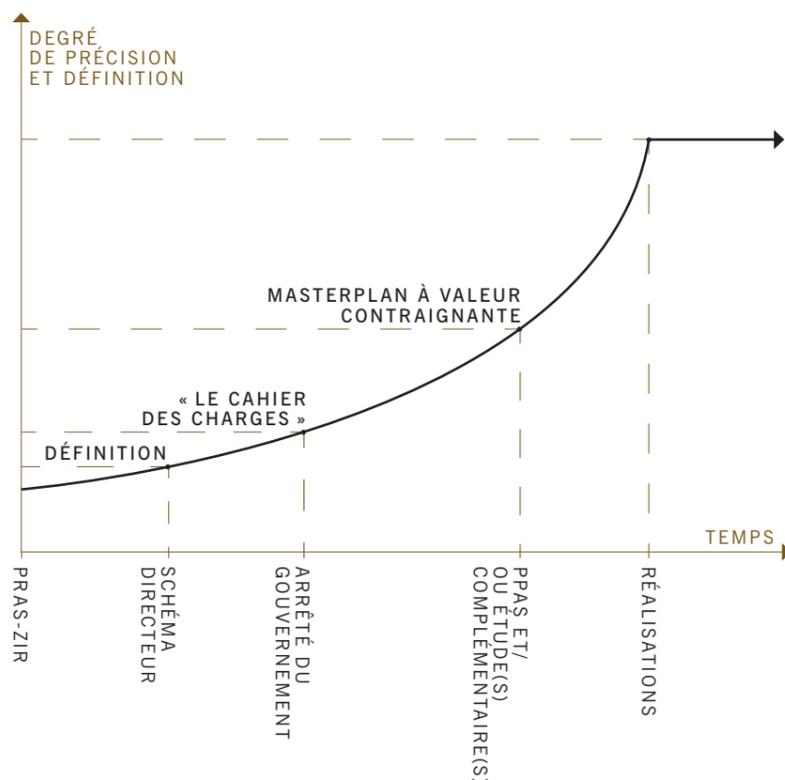
Il y a bien un consensus sur la définition officielle, mais celle-ci demande d'être précisée au regard de chaque cas particulier dans lequel il est fait appel à l'outil Schéma Directeur.

En ce qui concerne le Schéma Directeur « Tour et Taxis », nous proposons d'articuler sa définition autour de trois axes : définition, négociation et engagement.

## 3.1 LE SCHÉMA DIRECTEUR, OUTIL DE DÉFINITION DE PROJET

Pour bien saisir l'étendue du champ couvert par le Schéma Directeur « Tour et Taxis », il est nécessaire de repositionner celui-ci dans une ligne du temps des enchaînements de plans et projets qui conduiront à l'aménagement du site de Tour et Taxis.

Le schéma suivant reprend les différents enchaînements d'éléments de définition du projet.



Au regard du schéma, d'autres éléments d'informations peuvent être tirés :

- Le Schéma Directeur est le premier document qui vient préciser les prescriptions du PRAS pour la ZIR ainsi que pour la zone d'activités portuaires.
- Ce document est un préalable à un document plus précis qu'est l'Arrêté du Gouvernement.
- Ce même document fixe les bases du PPAS, document qui est à la fois un plan précis d'implantation et de gabarit de même qu'un document qui fixe de manière réglementaire les affectations.

Par ailleurs, il est à noter que les documents dont il est question ci-dessous ne traitent stricto sensu pas des questions de mobilité ou de gouvernance de projet urbain. Dans ce sens, et au regard du schéma reprenant les enchaînements des plans et projets, on peut considérer le Schéma Directeur comme un document fixant un premier cadrage des options d'aménagements, principalement en termes de fonctionnalités portées par le site, d'orientations concernant son organisation, de qualité de desserte en transports publics, etc...

Le Schéma Directeur apporte ainsi une vision transversale de l'aménagement du site. Il tranche certaines questions et en laisse d'autres ouvertes (par exemple les modalités précises d'implantation) qui devront être résolues à une autre étape du processus de projet.

## 3.2 LE SCHÉMA DIRECTEUR, UN OUTIL DE NÉGOCIATIONS

L'élaboration du Schéma Directeur est un moment propice à la négociation d'un projet. En effet, l'ensemble des acteurs concernés participe à la discussion et ce sont théoriquement, l'ensemble des domaines concernés par l'aménagement urbain qui doit être ici pris en compte.

Il convient de distinguer différentes catégories de négociations qui se situent toutes à des niveaux équivalents. Les négociations ont donc lieu au sein même de chacune de ces catégories et puis également entre les catégories. Ces négociations résultent donc d'un processus complexe de discussions.

Parmi les catégories de lieux de discussions il y a :

- les discussions entre pouvoirs publics associés au Schéma Directeur
- les discussions entre les pouvoirs publics et les propriétaires fonciers directement concernés par le développement des 45 hectares (T&T Project + Port de Bruxelles)
- les discussions entre les pouvoirs publics et les acteurs extérieurs aux projets (habitants, associations, etc...).

Dans la mesure du possible, il a été tenu compte d'un équilibre dans le fait d'informer et ou discuter chacune de ces catégories. A certaines occasions, les lieux de discussions entre catégories ont été décloisonnés et ont fait l'objet de discussions / négociations transversales.

## 3.3

# LE SCHÉMA DIRECTEUR, UN OUTIL D'ENGAGEMENT DES POUVOIRS PUBLICS DANS UN PROJET

En décidant de réaliser un Schéma Directeur, le Gouvernement régional prend une décision d'engagement sur le devenir d'un site. Cet engagement est pris par rapport aux propriétaires des terrains concernés, mais surtout et plus généralement par rapport à la population bruxelloise.

Cet engagement se traduit par un double rôle :

- d'une part, celui de régulateur des conditions dans lesquelles l'aménagement du site s'avère acceptable et bénéfique à la population bruxelloise ;
- d'autre part, celui d'aménageur des équipements, espaces publics et infrastructures nécessaires pour soutenir le développement d'un lieu urbain accueillant de nouvelles activités.

En négatif, un Schéma Directeur n'est pas :

- une vision figée de l'aménagement du site
- un document à valeur réglementaire fixant de manière irrémédiable le devenir du site
- un projet d'urbanisme en soi.

Il est en réalité une sorte de cahier de charges décrivant la fonction du site dans Bruxelles, les principes d'aménagement du site, les engagements de chacun des acteurs sous forme de répartition des rôles, les moyens financiers publics et privés nécessaires à la réalisation de ceux-ci.

### ZONE LEVIER SUIVANT PRD 2002

*Le PRD 2002 définit 14 Zones Levier parmi lesquelles six sont prioritaires parmi lesquelles figure la Zone Levier n° 5 «Tour et Taxis» dont il est question dans le présent Schéma Directeur.*

*Le PRD, outil stratégique régional de développement, esquisse le contour de ces Zones-Leviers.*

*Le Schéma Directeur est quant à lui l'outil planologique qui trace le contour précis de chaque Zone-Levier et détermine les principales options d'intervention qui y seront développées, ainsi que les moyens requis.*

*Ainsi, le Schéma Directeur a pour but de donner les orientations*

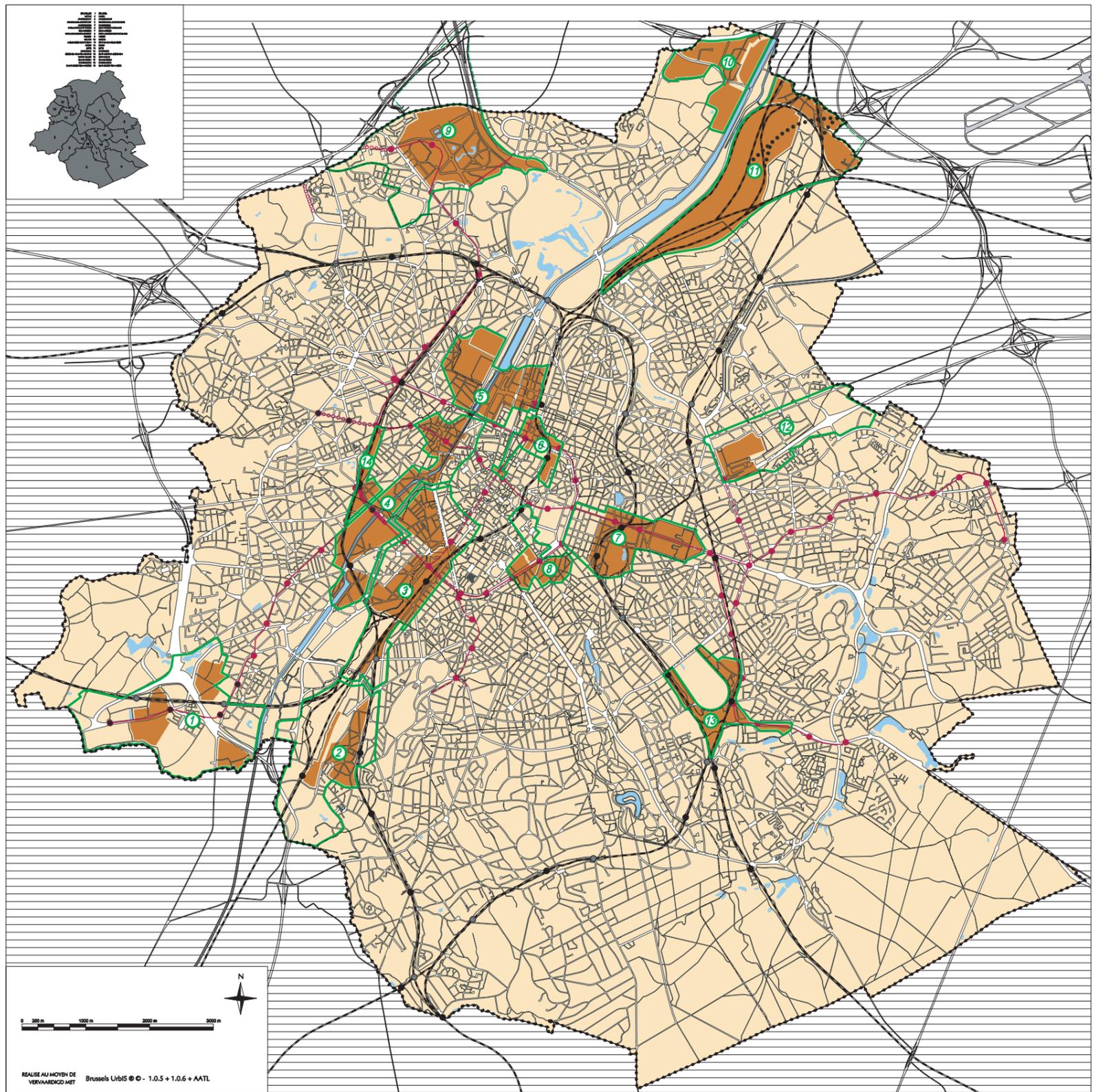
*stratégiques de manière prospective afin de définir grossièrement l'articulation de la réalisation des principaux objectifs dans le temps.*

*Il permet de définir des priorités en termes de réalisation des objectifs et de donner une visibilité sur les ambitions de l'organisation.*

*Concrètement, le Schéma Directeur détermine :*

- le contour précis de la Zone-Levier ;
- les principales options d'intervention à développer ;
- les moyens requis ;

- un listing des acteurs qui mettront en œuvre les mesures préconisées ;
- un calendrier prospectif des réalisations.
- Le Schéma Directeur est dépourvu de toute force obligatoire et de valeur réglementaire.



REALISE AU MOYEN DE  
VERVAARDIGD MET Brussels Urbis © - 1.0.5 + 1.0.6 + AATL

REGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST



PLAN REGIONAL  
DE DEVELOPPEMENT

GEWESTELIJK  
ONTWIKKELINGSPLAN

APPROUVE PAR LE GOUVERNEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE LE 12 SEPTEMBRE 2002.

GOEDGEKEND DOOR DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING OP 12 SEPTEMBER 2002.

CARTE 2  
KAART

DEFINITION DES  
ZONES LEVIERS

SITUERING VAN  
DE HEFBOOMGEBIEDEN

SUPPLEMENT AU MONITEUR BELGE  
DU 15 OCTOBRE 2002

BIVOGESSEL TOT HET BELGISCH STAATSBLAAD  
VAN 15 OKTOBER 2002

LEGENDE LEGENDE

GENERALITES ALGEMEEN

LIMITE REGIONALE	GEWESTSGRENS
LIMITE COMMUNALE	GEMEENTEGRENS
RESEAU VAIRE	WEGENNET
EAU	WATER

ZONES LEVIERS HEFBOOMGEBIEDEN

PERIMETRE INDICATIF DE ZONE LEVIER	INDICATIVE PERIMETER VAN HET HEFBOOMGEBIED
ERASME (1)	ERASMUS
FOREST (2)	VORST
MIEUX (3)	ZUID
CANAL (4)	KANAAL
TOUR ET TAXIS (5)	TOUR EN TAXIS
BOTANIQUE (6)	KERKTUIN
EUROPE (7)	EUROPA
TORISON D'OR (8)	GULDEN VLIJS
HEYSEL (9)	HEZEL
HOPITAL MILITAIRE (10)	MILITAIR HOSPITAAL
SCHARBEEK-FORMATION (11)	SCHARBEEK-VORMING

RTBF-VIET (12)	RTBF-VIET
DELTA (13)	DELTA
GARE DE LOUEST (14)	WESTSTATION
SITE D'INTERET REGIONAL	SITE VAN GEWESTELIJK BELANG
ITINERAIRE EN SITE INDEPENDANT ET STATION	LIJN IN ONAFHANKELIJKE BAAN EN STATION
ITINERAIRE EN SITE INDEPENDANT A CREER ET STATION	AAN TE LEGGEN LIJN IN ONAFHANKELIJKE BAAN EN STATION
ITINERAIRE EN SITE INDEPENDANT A ETUDIER	TE BESTUDEREN LIJN IN ONAFHANKELIJKE BAAN
ITINERAIRE EN SITE INDEPENDANT A AMELIORER	TE VERBETTEREN LIJN IN ONAFHANKELIJKE BAAN
LIJNE DE CHEMIN DE FER	SPOORLIJN
GARE OU POINT D'ARRET	STATION OF HALTE
GARE BIER A CREER	AAN TE LEGGEN GBN-STATION
LIJN ON AFHANKELIJKE BAAN A CREER	AAN TE LEGGEN SPOORLIJN
LIJN ON AFHANKELIJKE BAAN A ETUDE	TE BESTUDEREN SPOORLIJN

# 4.

# LES ACTEURS

## PRENANT PART AUX DISCUSSIONS RELATIVES À L'ÉLABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR

Afin de bien comprendre les enjeux du Schéma Directeur, il est important d'identifier et de définir le rôle des principaux acteurs publics et privés qui sont partenaires de la négociation. Cette négociation est à géométrie variable. Des réunions ont été organisées suivant les opportunités avec l'un ou l'autre acteur. On peut distinguer ainsi quatre types d'acteurs différents :

### LES ACTEURS POLITIQUES ET ADMINISTRATIFS



Le Schéma Directeur est un instrument de planification régional. C'est donc la Région de Bruxelles-Capitale à travers le Cabinet du Ministre-Président et les différentes administrations régionales et para régionales (AATL, AED-Bruxelles Mobilité, IBGE – Bruxelles Environnement, SDRB, STIB, ...) qui pilote son élaboration et, tranche sur les décisions à prendre. Le Schéma Directeur sera approuvé in fine par le Gouvernement régional bruxellois.

Par ailleurs, en ce qui concerne la Zone d'Intérêt Régional n°6 « Tour et Taxis », c'est le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui doit fixer dans un Arrêté de Gouvernement les grandes orientations de son développement.



Le site de Tour et Taxis est entièrement situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Consécutivement à l'Arrêté du Gouvernement régional qui fixera les grandes orientations, la Ville devra établir un PPAS portant au minimum sur les ZIR n°6 A et B ainsi que sur les terrains adjacents destinés aux activités portuaires et de transport.



La Commune de Molenbeek-Saint-Jean est associée à la réflexion compte tenu du fait que son territoire est mitoyen au site de Tour et Taxis. Elle est par ailleurs directement concernée par tout projet d'infrastructure qui toucherait à la rue Picard située sur son territoire.

## LES PRINCIPAUX PROPRIÉTAIRES FONCIERS DU SITE DE TOUR ET TAXIS

Le site de Tour et Taxis représente approximativement 45 hectares au sol.

Sa propriété est subdivisée en deux grands domaines fonciers potentiellement développables.



Le Port de Bruxelles est la société chargée de la gestion, de l'exploitation et du développement du port et des installations portuaires dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le Port de Bruxelles exploite actuellement sur le site le centre d'entreposage T.I.R. qui offre une surface d'entreposage de 160.000 m<sup>2</sup>.

## TOUR & TAXIS

Project T&T SA est le holding formé par les sociétés Stakrei, Iret et Extensa pour développer les ZIR 6A et 6B. Cette société a été conseillée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur par le bureau d'urbanisme BUUR.



Il existe par ailleurs un troisième propriétaire sur le site, la Sopima (Société patrimoniale immobilière, dépendant de l'Etat fédéral) qui est propriétaire de l'Hôtel des Douanes. Celui-ci ne représente qu'une emprise au sol marginale sur le site et est affecté en zone de forte mixité au PRAS. La Sopima entend destiner ce bâtiment à une activité administrative en lien avec un Service Public fédéral.



Enfin la SNCB Holding est un acteur toujours présent sur le site (elle possède encore le bâtiment dit « centrale électrique » dans lequel se trouve une cabine haute tension), mais en retrait par rapport aux discussions qui ont eu lieu au cours de l'élaboration de ce document. Par ailleurs, un acte authentique a été signé entre la SNCB Holding et la société T&T Project par lequel la SNCB s'engage à vendre les terrains et bâtiments situés sur la ZIR 6A à la société T&T Project.

## LES ACTEURS NON INSTITUTIONNELS

D'autres types d'acteurs non institutionnels interviennent également dans ce processus qui ne saurait se limiter à une discussion entre administrations, pouvoirs politiques et propriétaires du site.

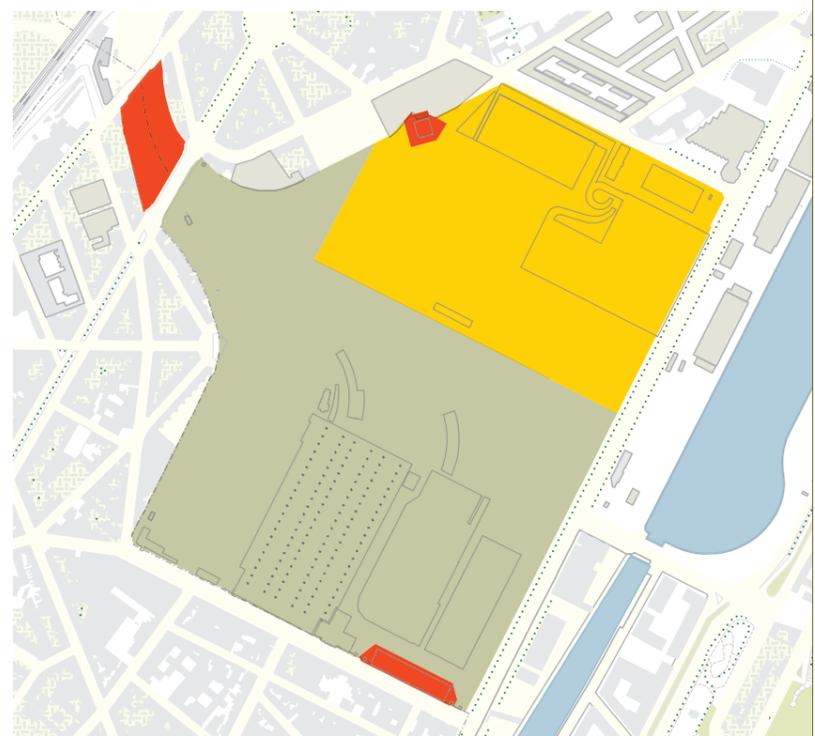
**BRAL**

Il s'agit aussi des habitants et usagers fréquentant les quartiers aux abords. Il y a également le secteur associatif qui par le passé a été particulièrement mobilisé et actif par rapport au devenir du site de Tour et Taxis. Le BRAL est associé à la réflexion en sa qualité d'association-relais désigné vis-à-vis de ces catégories d'acteurs. Cette mission spécifique lui a été attribuée par le Gouvernement régional en 2005.

Dans le cadre de cette mission, le BRAL a organisé divers ateliers de travail, réunions publiques, actions de sensibilisations au devenir du site (publication du journal Tout Publiek), etc... Ce travail communautaire s'est très concrètement précisé dans la rédaction d'un « Manifeste » reprenant les principales revendications des habitants et associations. Celui-ci est repris dans les annexes du présent document.

## ACTEUR MÉDIATEUR - URBANISTE

Le bureau d'études Ateliers Lion - MSA, choisi par le Gouvernement régional sur base d'un appel d'offre européen, agit comme une équipe technique de projet, faisant médiation entre les intérêts des différents acteurs, avançant également ses propres idées et interprétations formelles de manière à faire émerger une vision urbanistique cohérente, équilibrée, tenant compte des intérêts de chacun tout en cadrant ceux-ci dans une vision globale de l'aménagement du site.



T&T Project	Port de Bruxelles
SNCB Holding - Terrain en cours d'achat par T&T Project	Sopima
	SNCB Holding

# 5. LE DISPOSITIF DE DISCUSSIONS

Le processus de projet n'a pas été linéaire, mais au contraire a relevé d'un enchaînement complexe de discussions. S'agissant ici d'un grand projet urbain structurant pour l'avenir de la Région-Capitale, il semble que cette complexité est inhérente à un projet d'une telle ampleur. De plus, cette complexité est aussi probablement liée à l'histoire du site de Tour et Taxis qui a déjà connu dans le passé différents projets échoués à l'occasion desquels les différents acteurs avaient déjà fixé leurs positions et leurs visions, souvent divergentes.

Il est à noter que le processus a été relativement long (près d'un an et demi). Cette durée est certainement liée à la complexité décrite ci-dessus, mais s'explique aussi par le fait que certains responsables au sein des différents groupes d'acteurs ont changé au cours de cette période.

Ce processus s'est caractérisé par un moment charnière : la signature du Protocole d'Accord entre la Ville, la Région et la société T&T Project en juillet 2007. Dans ce document, dont le contenu a été discuté de longs mois, se trouve les principales orientations de l'aménagement du site. La période écoulée entre ce moment et aujourd'hui a été consacrée à affiner les orientations, principalement en termes de niveau de densification du site et d'options de mobilité.

### DISCUSSIONS BILATÉRALES

De très nombreuses discussions bilatérales de travail ont été organisées avec les différents acteurs et leurs représentants. Sans rentrer dans le détail de celles-ci, il convient de noter que ces réunions ont été de tout ordre (discussions de fond, présentation de résultats, échanges de point de vue, prise de remarques en vue de corrections,..) et que leur répartition dans le temps a été structurée en fonction des contenus qu'il y avait lieu de discuter. Ces réunions bilatérales ont été organisées avec tous les acteurs énumérés dans la liste ci-dessus.

À l'issue de ce travail, un nombre de 200 réunions bilatérales peut être totalisé.

### WORKSHOPS

- Les workshops ont été des moments de travail et de réflexion collectifs. Dans la mesure du possible l'ensemble des acteurs de l'aménagement du site (ou leurs « représentants ») y ont été invités.

Les workshops ont été de deux natures :

- Organisés par le BRAL et plutôt orientés vers l'émergence d'une parole des habitants (atelier régional TracT le 29/04/06, atelier t&t 17/06/06). Ces workshops ont entre autre permis aux habitants de mettre au point le « Manifeste T&T : Tout Publiek » qui a été transmis aux responsables politiques ainsi qu'au bureau d'études.
- Un workshop « acteurs publics » organisés par le bureau d'études et l'AATL et plutôt orienté vers l'émergence d'une vision publique de l'aménagement du site (Workshop T&T « Acteurs publics » le 2 mars 2007)

### DISCUSSIONS ENTRE ACTEURS RÉGIONAUX

À côté des discussions bilatérales, des discussions en groupe ont également été organisées afin de fixer un point de vue régional. Ces discussions ont principalement été d'ordre politique entre membres des différents Cabinets concernés par le Schéma Directeur.

À l'issue de ce travail, on peut comptabiliser une vingtaine de réunions de ce genre.



WORKSHOP « ACTEURS PUBLICS », LE 23 MARS 2007



WORKSHOP « TOUT PUBLIEK » ORGANISÉ PAR LE BRAL, LE 17 JUIN 2006



RÉUNION PUBLIQUE ORGANISÉE PAR LE BRAL

### RÉUNIONS PUBLIQUES

Différentes réunions publiques ont été organisées par le BRAL. Au cours de ces réunions, le bureau d'études a de manière claire et la plus ouverte possible expliqué aux personnes présentes l'état de la réflexion sur l'aménagement du site. Le bureau d'études était alors accompagné d'un représentant du Ministre-Président.

Ces réunions ont eu lieu jusqu'à présent à trois reprises :

- Le 29 mai 2006 dans les locaux du Port de Bruxelles.
- Le 12 septembre 2007 afin de présenter le contenu du Protocole d'Accord et l'avant-projet du BILC
- Le 9 avril 2008 afin de présenter le projet de Schéma Directeur

### COMITÉ D'ACCOMPAGNEMENT

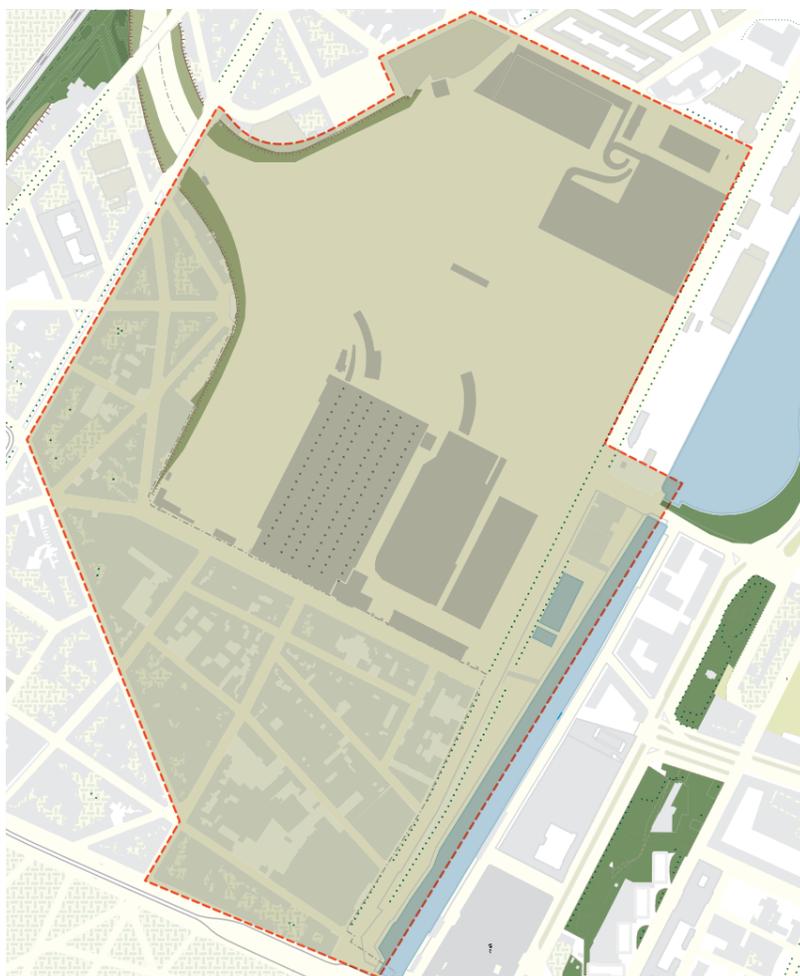
Le Comité d'Accompagnement s'est réuni à différentes reprises afin de valider les grandes décisions.

# 6. LE PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION

## PÉRIMÈTRE PROVISOIRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Le périmètre d'étude du Schéma Directeur porte initialement sur le périmètre de la Zone Levier n°5 à l'exclusion de la partie est du Canal qui est retirée du Schéma de base dans la mesure où des arrêtés définissent déjà son programme et qu'un PPAS est en cours d'élaboration dans le cadre de la ZIR 1 « Hélicoptère » et qu'un autre a été approuvé dans le cadre de la ZIR 2 « Gaucheret » (approbation définitive du PPAS par le Gouvernement le 14 juillet 2005).

Ce périmètre a fait l'objet d'un affinement, corollairement à l'avancement de l'étude. Le périmètre final (voir p.31) a principalement une vocation opérationnelle : y sont situées les actions et recommandations projetées dans le cadre du présent Schéma Directeur.



PÉRIMÈTRE INITIAL DE LA ZONE-LEVIER

### **PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES À LA ZIR N° 6 – TOUR ET TAXIS**

**6A.** Cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

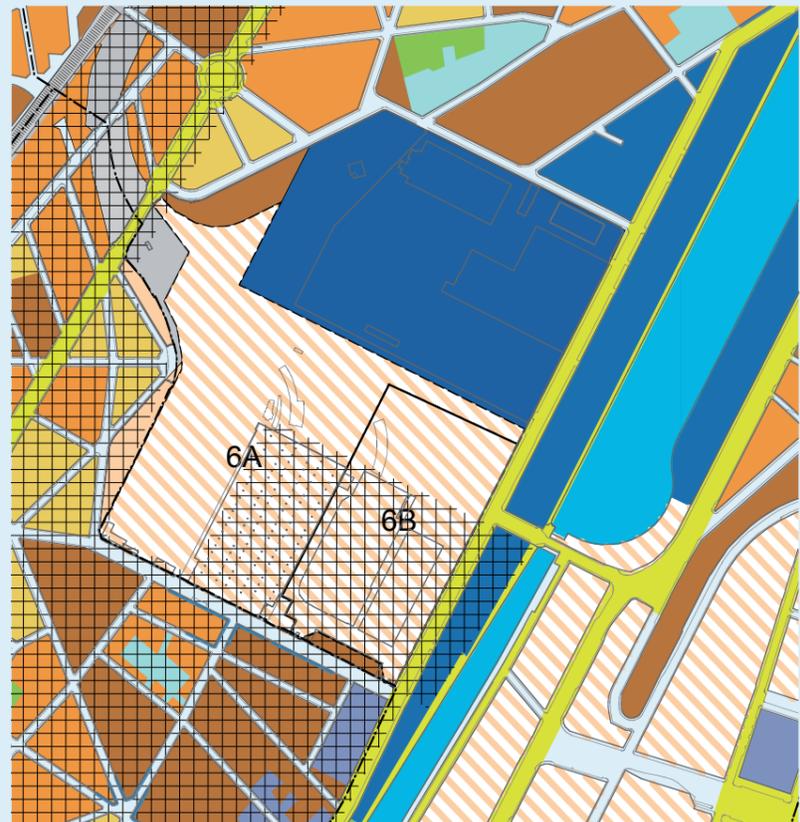
La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1 ha, en ce non compris les espaces verts associés à la voirie.

La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25% de la superficie totale de plancher, en ce non compris les superficies de plancher affectées aux équipements d'intérêt collectif.

La bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée :

1. à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux;
2. à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée.

**6B.** Cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.



AFFECTATIONS AU SOL DU SITE SUIVANT LE PRAS 2001

### **PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX ZONES D'ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DE TRANSPORT**

**6.1.** Ces zones sont affectées :

1. aux activités portuaires et logistiques, notamment le transbordement, la distribution, le conditionnement, le commerce de gros, le transport et l'entreposage;
2. aux activités industrielles ou artisanales ayant pour objet la production ou la transformation de biens meubles sur le site;
3. aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

**6.2.** Ces zones peuvent aussi être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ainsi qu'aux commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au 6.1, notamment, les agences de banque, stations-services, cafés, restaurants dont la superficie de plancher de l'ensemble de ces fonctions ne dépasse pas par immeuble 300 m<sup>2</sup>.

L'augmentation des superficies de plancher de commerces visés ci-dessus peut être autorisée aux conditions suivantes :

1. l'augmentation est dûment motivée par des raisons sociales ou économiques;
2. les conditions locales permettent cette augmentation sans porter atteinte à la fonction principale de la zone;
3. les actes et travaux sont soumis aux mesures particulières de publicité.

Toutefois, la superficie de plancher des commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au 6.1., est limitée à 1.000 m<sup>2</sup> par immeuble.

**6.3.** Ces zones peuvent aussi être affectées au logement complémentaire et accessoire aux fonctions principales de la zone, notamment au logement du personnel de sécurité.

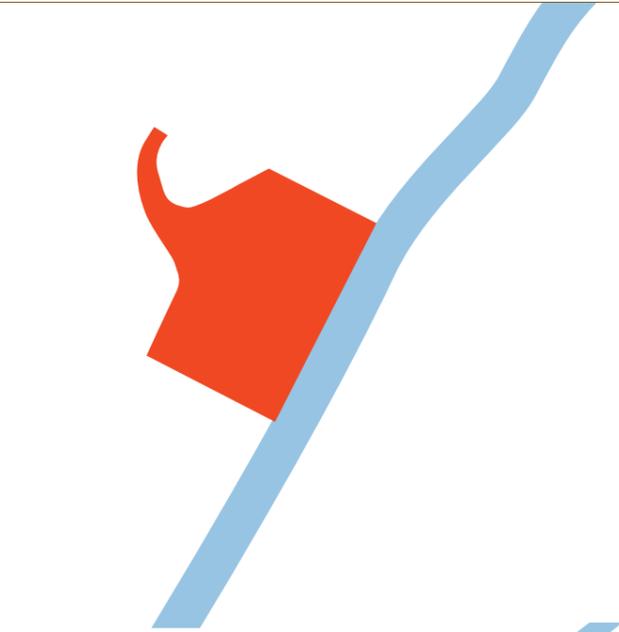
**6.4.** Les terrains situés à quai sont, par priorité, affectés aux activités liées à la voie d'eau.

**6.5.** Conditions générales pour toutes les affectations visées aux prescriptions 6.1 à 6.4 :

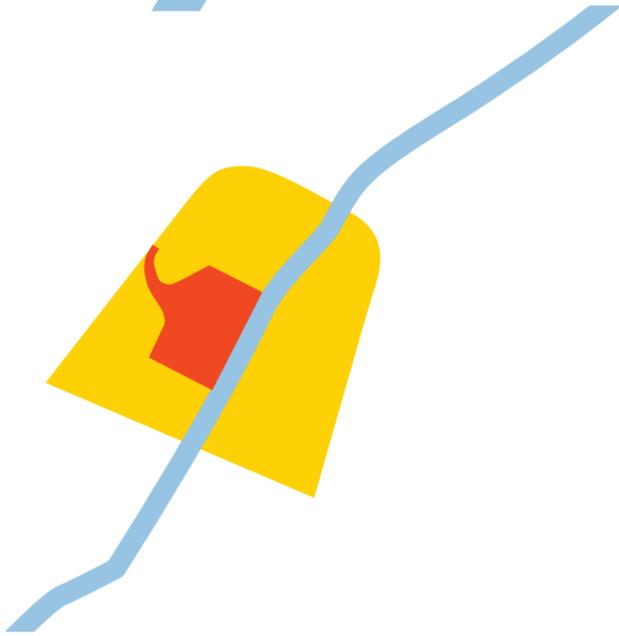
1. la nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants;
2. les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.

**6.6.** L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.

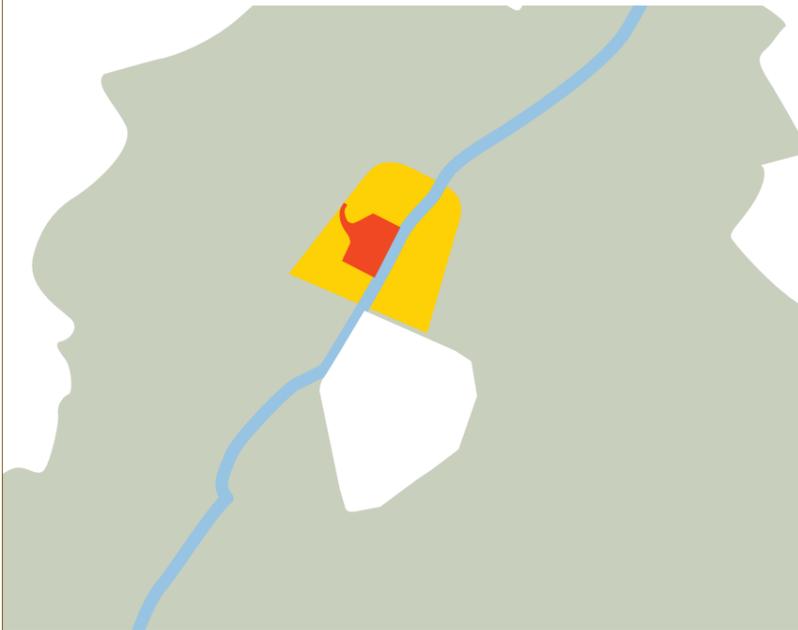
L'ÉCHELLE DU SITE



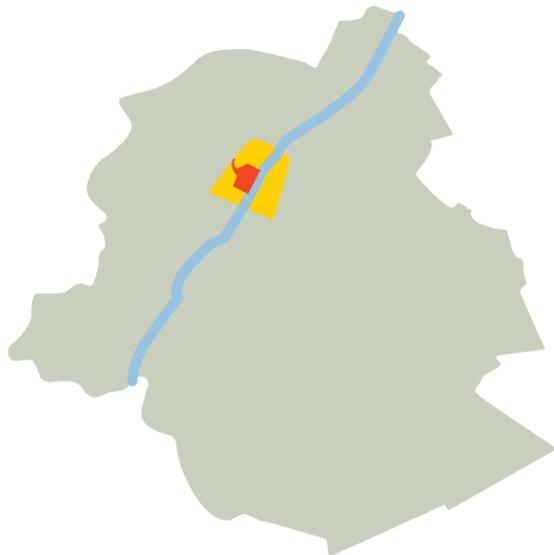
L'ÉCHELLE DU SITE DANS SON CONTEXTE PROCHE



L'ÉCHELLE DU SITE DANS SON CONTEXTE LARGE



L'ÉCHELLE DU SITE DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL



### UN CHAMP DE RÉFLEXIONS ÉLARGI

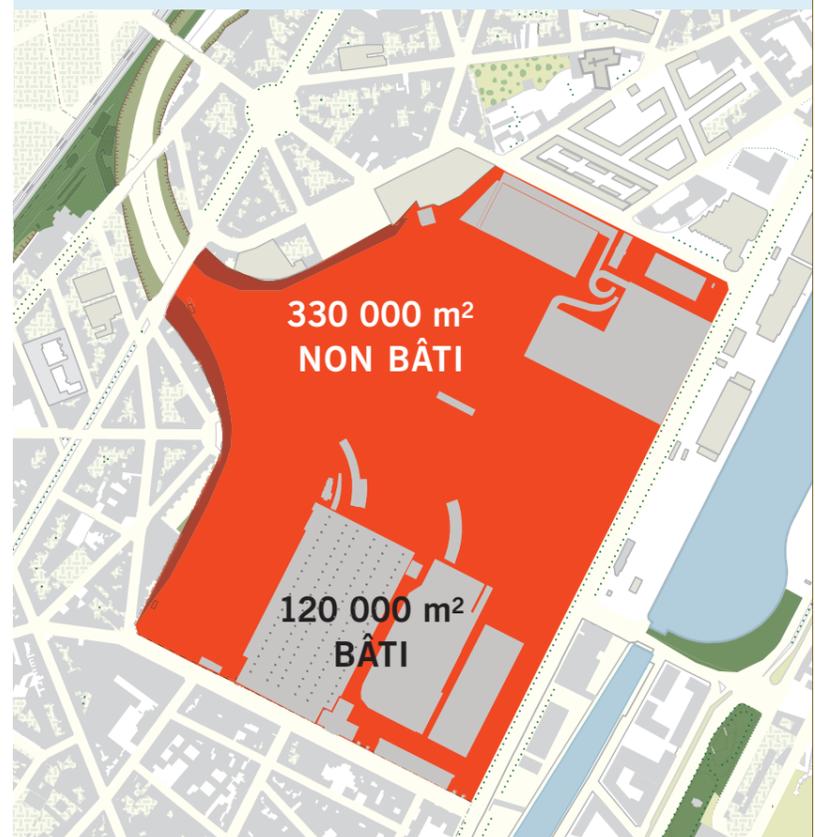
Au-delà de ce périmètre « administratif », différentes échelles ont été prises en compte dans le cadre de la formalisation d'une vision pour le site de Tour et Taxis considéré dans sa globalité :

- Il y a bien sûr l'échelle des 45 hectares du site même affectés au PRAS en zone d'activités portuaires et de transport et en ZIR 6A et B
- Il y a l'échelle des « voisins immédiats » du site c'est-à-dire le quartier Maritime et le quartier Marie-Christine
- La dynamique de reconversion actuelle du tracé urbain du Canal (en particulier le long du Pentagone) a également été prise en compte. A noter que le Gouvernement régional a fixé une limite à cette dynamique de reconversion urbaine au niveau du bassin Beco. Au Nord de celui-ci (bassin Vergote), les activités portuaires sont maintenues et renforcées.
- Enfin, il y a lieu de prendre en compte le positionnement régional du site, en particulier en tenant compte de son identité actuelle, sa position privilégiée en bordure de première couronne et sa position centrale dans futur maillage d'infrastructures de transports publics.

Ces échelles rendent compte d'une articulation nécessaire entre une prise en compte des enjeux locaux et un positionnement dans une dynamique régionale. La prise en compte des différentes échelles est par ailleurs inhérente à une démarche qui se veut inscrite dans une perspective durable.

*Le site de Tour et Taxis s'étend dans sa totalité sur 45 hectares dont 33 hectares sont aujourd'hui non bâtis. En considérant la Gare Maritime*

*comme un lieu présentant également un potentiel foncier, on peut donc estimer à 37 hectares la superficie des terrains en attente de devenir.*



# 7, SCHÉMA DIRECTEUR

## 7.1 POSTULATS DE BASE

---

Afin de fonder une vision pour l'aménagement du site, un certain nombre de postulats de départ ont été pris en considération. Ces postulats sont décrits dans les pages suivantes.

## POSTULAT 1



## *Le site de Tour et Taxis demande à être requalifié*

Sur les 45 hectares du site, 33 hectares sont aujourd'hui non affectés. A ces 33 hectares pourraient être rajoutés les 4 hectares couverts par le vaste ensemble de la Gare Maritime et de l'Hôtel des Postes.

Il y aujourd'hui un consensus de l'ensemble des acteurs sur le fait que ces 37 hectares demandent à être requalifiés et doivent assumer de nouveaux usages au niveau du fonctionnement urbain. De même les bâtiments de la Gare Maritime et de l'Hôtel des Postes doivent être rénovés et de nouvelles fonctions doivent leur être attribuées.



## POSTULAT 2



*Le site de Tour et Taxis n'est pas un site vierge,  
il possède une histoire et des « qualités »  
spécifiques sur lesquelles  
tout projet urbain doit s'appuyer*

L'histoire des projets échoués sur le site de Tour et Taxis montre que les programmes ne peuvent constituer le point de départ des options d'aménagement du site. Au contraire, il faut partir des qualités intrinsèques du site pour élaborer une vision de l'aménagement du site: les programmes s'y adapteront.

Les qualités physiques suivantes ont été identifiées et doivent être préservées et valorisées:

- Qualités visuelles et paysagères du site depuis les quartiers aux abords en particulier les vues vers le centre ville depuis le pont du Jubilé et le square du Laekenveld. Inversement la lecture en profondeur du site, depuis l'avenue du Port vers le Pont Jubilé.
- La présence sur le site d'un petit et grand patrimoine bâti et non bâti. A noter que la dimension ouverte, non bâtie, constitue en soi également une forme d'héritage patrimonial important.

Le site possède également certaines qualités d'usage:

- La présence d'activités logistiques (Centre TIR) qui pourraient à l'avenir trouver un sens en étant reliées au chemin de fer et à la voie d'eau.
- Des pratiques d'appropriations des talus (jardins potagers)
- La présence de l'Ecole du Cirque de Bruxelles
- Un positionnement fonctionnel particulier dans Bruxelles liée à la dimension événementielle de l'espace ouvert (ex: Couleur Café, le Cirque du Soleil, etc...) et des activités qui se déroulent dans les Magasins.

ÉCOLE DU CIRQUE DE BRUXELLES



FESTIVAL «COULEUR CAFÉ»

## POSTULAT 3



*Le caractère spécifique du site lié  
à sa topographie particulière  
et à son rapport aux quartiers Maritime  
et Marie-Christine doit être considéré  
comme une qualité à valoriser*

La topographie du lieu manifeste encore aujourd'hui le fait que le site était principalement utilisé pour des activités ferroviaires, suivant une logique technique de type infrastructurelle et non une logique de structure urbaine. L'époque n'étant plus aux grands travaux de nivellement et de terrassement, et la topographie du site pouvant par ailleurs être considérée comme un élément patrimonial, il convient dès lors de constater que le site gardera sa condition topographique particulière et que Tour et Taxis sera toujours un lieu en soi distinct des deux quartiers aux abords.

Pour autant certaines actions physiques et programmatiques peuvent être envisagées dans le but d'améliorer la relation du site aux quartiers périphériques :

Tout d'abord la requalification du site est l'occasion d'établir une liaison piétonne permanente, traversant le site et mettant en relation le quartier Maritime au quartier Marie-Christine.

Par ailleurs, il est permis de penser que l'aménagement du site de Tour et Taxis constitue un levier de revitalisation pour les quartiers aux abords. Dans ce sens, le fait que le site soit aujourd'hui en grande partie non bâti constitue une opportunité à ne pas manquer de création d'un espace vert, public et multifonctionnel de grande ampleur. De même, certains équipements qui manquent aux quartiers Maritime et Marie-Christine pourraient y être implantés.



## POSTULAT 4



*Un développement urbain sur le site  
ne peut se limiter à envisager  
des développements immobiliers privés  
et demande au contraire aux pouvoirs publics  
de garantir certaines conditions.*

## ASSURER LE DÉSENCLAVEMENT DU SITE

L'aménagement du site de Tour et Taxis, nécessite son désenclavement par la création de nouveaux liens : de part sa fonction initiale et sa desserte ferroviaire, ce site a été volontairement enclavé pour des raisons de fonctionnement. En faire un territoire faisant partie intégrante de la ville nécessite de subtilement sortir ce territoire de sa condition d'enclavement. Pour ce faire, des liens physiques doivent être établis avec le quartier Maritime, avec le quartier Marie-Christine, avec la place Bockstael, avec le quartier Nord. La mise en œuvre de cette condition doit permettre le développement de ce site et corollairement doit garantir son accessibilité publique.

GARANTIR UN HAUT NIVEAU DE DESSERTE  
EN TRANSPORTS PUBLICS

Tout développement urbain sur le site de Tour et Taxis doit être anticipé et de ce fait accompagné par une desserte hautement efficace en transports publics. Le niveau de desserte en transports publics doit être proportionné au niveau de développement des activités.

DÉVELOPPER DE LA MIXITÉ URBAINE EN N'OMETTANT PAS  
LA NÉCESSAIRE IMPLANTATION DE PROGRAMMES PUBLICS

Quand on planifie un nouveau quartier urbain, il convient de penser à la manière dont il se présentera en fin de parcours, quand il sera entièrement réalisé. En réalisant cet exercice, Tour et Taxis se dessine dans l'imaginaire comme un nouveau quartier, ouvert aux quartiers voisins et à la population bruxelloise en général. Afin d'y arriver, il convient de rendre le site accessible, au niveau de ses espaces publics mais aussi d'y injecter un certain nombre de programmes qui contribueront à l'attractivité externe du site. L'établissement d'une attractivité externe passe en particulier par l'implantation d'équipements publics locaux et régionaux pour lesquels il doit y avoir de la part des pouvoirs publics des engagements de réalisation que ce soit sur des programmes publics, ou faisant l'objet de partenariat public-privé.

## POSTULAT 5



## *Tout développement sur le site doit répondre aux qualités d'un urbanisme durable*

L'aménagement du site de Tour et Taxis doit sans aucun doute intégrer l'excellence environnementale et plus largement le développement durable comme ligne de conduite. Il nous paraît dès lors indispensable de préciser ici les critères que nous considérons comme invariants de tout projet d'urbanisme à caractère durable. Ces critères (ou valeurs) au nombre de 10 guident notre action dans le projet.

Ils s'inspirent grandement des recommandations énoncées par Richard Rogers dans le rapport « Towards an urban renaissance ». De même notre réflexion est alimentée par la lecture du livre d'A. Magnaghi « Le projet local » qui met en avant le concept « d'écologie territoriale » comme valeur fondatrice du projet d'urbanisme durable.

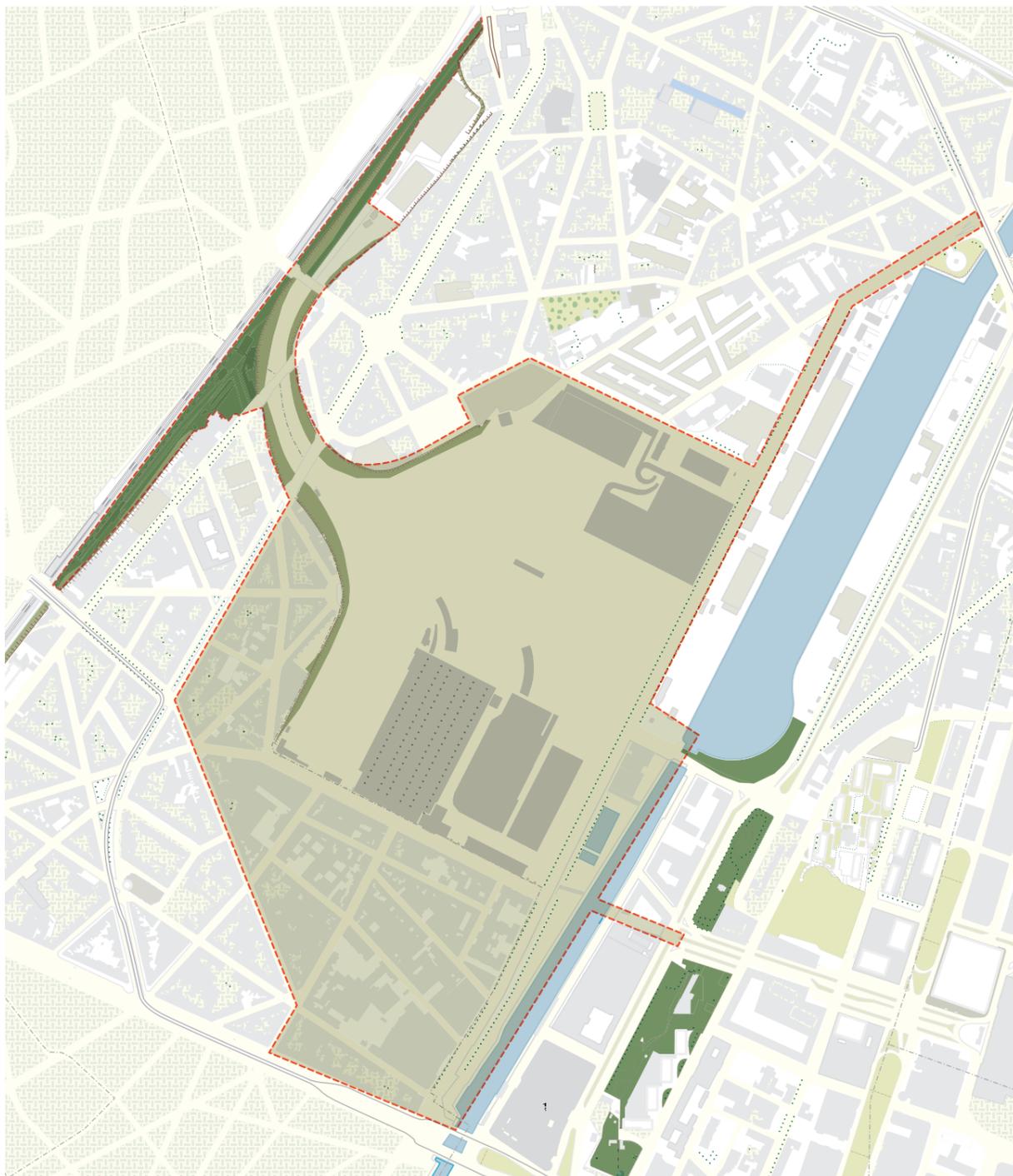
Ces critères, qui représentent également des valeurs en soi, sont sommairement résumés dans les points suivants :

1. Le site : tout projet d'urbanisme implique une reconnaissance et un respect du site dans sa dimension contextuelle, historique, physique et sociale.
2. Le contexte : le projet d'urbanisme doit respecter les données locales, tant physiques que sociales et doit s'appuyer sur celles-ci comme lignes directrices du projet.
3. L'espace public : une priorité doit être donnée dans le dessin des espaces publics qui doivent être dessinés en suffisance et articulés suivant une hiérarchie. Les espaces publics seront perméabilisés afin de permettre une infiltration des eaux pluviales.
4. Accessibilité et perméabilité : le dessin des formes urbaines doit favoriser les modes doux de déplacements. De même l'utilisation de la voiture doit être réduite au profit d'un dessin urbain qui privilégie les transports publics.
5. Optimisation de l'utilisation du sol : il convient d'optimiser l'utilisation du sol en intensifiant l'usage des services existants et d'autre part en développant des densités appropriées et justifiant le fonctionnement optimal d'équipements locaux et de transports.
6. Diversité des activités : La diversité des fonctions doit être privilégiée au niveau de l'échelle de la rue et de l'échelle du quartier.
7. Diversifier la nature des typologies habitées : Les typologies habitées doivent être diversifiées, à tant à l'échelle d'un bâtiment que d'une rue ou d'un quartier. Il s'agit de promouvoir la diversité des familles habitantes.
8. Construire pour durer : la conception technique des immeubles doit promouvoir des structures bâties durables, adaptables et flexibles dans le temps.
9. Qualité des constructions : les bâtiments doivent être construits suivant les principes de hautes performances énergétiques. Les constructions viseront le standard passif pour le logement et un niveau E60 pour les immeubles de bureaux et d'activités. Une approche globale d'éco-construction sera appliquée ce qui implique l'utilisation de matériaux durables et certifiés, la gestion des eaux de pluie, l'utilisation rationnelle de l'eau ainsi que de hauts standards esthétiques et de qualité architecturale.
10. Responsabilité environnementale : Le sol doit être considéré comme une ressource limitée. De nouveaux projets urbains doivent réduire leur empreinte écologique et être le plus compact possible. Ils doivent valoriser l'environnement, entre autres en valorisant le paysage, la bio-diversité, l'économie des ressources naturelles.

## 7.2 PÉRIMÈTRE D'INTERVENTIONS

Le périmètre d'interventions du Schéma Directeur correspond au périmètre final de la Zone-Levier. Ce périmètre a fait l'objet d'un affinement, corollairement à l'avancement de l'étude. Le périmètre final a principalement une vocation opérationnelle : y sont situées les actions et recommandations projetées dans le cadre du présent Schéma Directeur. Ce périmètre comprend :

- L'ensemble 45 hectares du site de Tour et Taxis
- L'avenue du Port et la rue Picard dans la globalité de leurs tracés respectifs
- Les terrains dits « Pannenhuis » pour lesquels existent des projets d'aménagement dans le cadre du maillage vert, entre « Belgica » et « Pannenhuis »
- Le périmètre de l'ancienne ligne de chemin de fer « 28A » faisant le lien entre le site de Tour et Taxis et Bockstael
- Le versant gauche du bassin Beco sur lequel doit venir s'installer une piscine à ciel ouvert agrémentée d'un parc aménagé en plaine de jeux d'ampleur régionale.
- Les deux versants du Canal, au droit du débouché de la rue Picard sur l'avenue du Port



## 7.3 OBJECTIF GÉNÉRAL DU SCHÉMA DIRECTEUR

L'objectif général à ce Schéma Directeur est la requalification du site de Tour et Taxis et son inscription physique et fonctionnelle dans le tissu urbain bruxellois. Certaines parties de ce site sont encore en activités (centre TIR, Entrepôt Royal et Magasins) mais la plus grande partie des terrains sont en attente d'une requalification. Avec l'établissement de ce Schéma Directeur, la Région veut faci-

liter le développement du site en tenant compte de la nécessaire faisabilité économique des investisseurs privés. Néanmoins, le rendement privé doit être conditionné par des exigences de développement durable imposées par les autorités.

## 7.4 OBJECTIFS PARTICULIERS

Cet objectif général peut être complété par l'énoncé de 7 objectifs particuliers. Ils découlent des propositions mises en discussion tout au long du processus d'élaboration du Schéma Directeur :

- Il s'agit en particulier de recoudre des territoires en reliant physiquement le quartier Maritime au quartier Marie-Christine. Le site de Tour et Taxis est en effet un élément de rupture dans le tissu urbain.
- Il convient par ailleurs de créer un nouveau parc d'ampleur régionale en première ceinture Nord de Bruxelles. Il s'agit ainsi non seulement de valoriser le site en lui définissant une centralité mais aussi de penser au développement urbain des quartiers aux abords, que ce nouveau projet pourrait aider.
- L'amélioration de la desserte en transports publics performants de niveau local et régional doit être prise en compte de même que le développement des transports de marchandises par la voie d'eau et par la voie ferroviaire.
- La diversité des usages du site doit être développée en implantant des lieux destinés à la résidence, aux activités administratives, de production et de logistique, aux commerces et aux équipements publics locaux ou à l'échelle de la ville.
- La dimension patrimoniale du site doit être valorisée, tant au niveau des bâtiments à reconvertir qu'au niveau de ses qualités spatiales et paysagères.
- La dimension événementielle du site doit être conservée et valorisée dans les bâtiments historiques (en particulier dans les Magasins, l'Entrepôt Royal et la Gare Maritime) et dans une moindre mesure dans l'espace ouvert, tout en favorisant les développements urbains précédemment mentionnés.
- Assurer la haute qualité environnementale et architecturale des constructions et des espaces publics sur l'ensemble des 45 hectares du site.

## 7.5 STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT



Le Schéma Directeur part du principe d'aménagement des 45 hectares du site de Tour et Taxis à partir de la mise en place d'une structure d'espaces publics, ouverte et généreuse valorisant les dimensions polyvalentes, paysagères et monumentales et favorisant les liens avec les quartiers voisins. Cette structure, composée d'un espace public ouvert d'une dizaine d'hectares et de liaisons orientées vers les quartiers aux abords, s'appuie sur les bâtiments patrimoniaux existants et tend à rendre le site perméable et poreux, y compris en investissant la Gare Maritime considérée comme un espace public couvert. Ce vaste parc s'inscrit dans une géographie de territoire mettant en relation l'ancien tracé de la Ligne 28A, aménagé en espace vert, au Canal. La structure d'espaces publics permet d'accueillir en négatif une multitude de programmes et d'usages qui pourront changer et évoluer dans le temps.

# 7.6 LES OPTIONS D'INTERVENTIONS

## 7.6.1 Préalables

En préalable, aux options décrites ultérieurement et relatives à l'aménagement du site de Tour et Taxis, il y a lieu de tenir compte des éléments suivants qui forment autant d'éléments incontournables :

- Afin d'harmoniser les politiques d'aménagement du territoire, la Région a lancé l'élaboration d'un Schéma Directeur portant sur l'entièreté du site de Tour et Taxis c'est-à-dire les Zones d'intérêt Régional 6A et 6B étendues à la zone d'activités portuaires prévues au PRAS.
- Dans la Zone 6B, l'Entrepôt Royal et les Magasins ont fait l'objet de travaux de rénovation et sont de nouveau en activité depuis 2004 (voir encadré).
- Parmi les bâtiments patrimoniaux à caractère monumental, la Gare Maritime adjacente aux bâtiments déjà rénovés demande une rénovation et une réaffectation urgente. D'autres bâtiments d'échelle moindre doivent être maintenus et réaffectés tels que la Gare de Service, le Château d'eau / centrale électrique, la Halle aux poissons et huiles, etc...
- Le développement de la zone contiguë, inscrite au PRAS en « zone d'activités portuaires et de transports », sera pris en charge par le Port de Bruxelles, afin d'y développer les activités du BILC (voir infra p.39). Cette zone est déjà partiellement occupée par le centre TIR : trois ensembles de bâtiments et offrant une capacité d'entreposage de 160.000 m<sup>2</sup>.
- Le bâtiment de la Gare Maritime, emblématique du lieu, devra être accessible au public et accueillera une structure d'espaces publics couverts et accessibles, permettant une distribution longitudinale et transversale du site.
- L'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer 28A doit être aménagée de manière à assurer une liaison verte à l'arrière du site en direction de Laeken et Molenbeek et à augmenter l'emprise de l'espace public vert régional.
- L'implantation d'une piscine le long des berges du Canal doit également être prise en compte dans les aménagements proposés. Une liaison aisée et conviviale doit être assurée entre le site de Tour et Taxis et le site de la piscine. Accessoirement à la piscine, il faut également tenir compte de la création sur le quai Beco d'une infrastructure verte d'accompagnement d'une superficie approximative d'un hectare, entièrement dédié à l'équipement ludique pour tout âge.
- L'ensemble des aménagements doit intégrer les principes du développement durable dans leur conception urbanistique, l'organisation des espaces publics et l'architecture des bâtiments.

### **ENTREPÔT ROYAL ET MAGASINS**

Pour rappel le Permis d'Urbanisme délivré en 2003 portait plus précisément sur :

#### Pour le bâtiment A (Magasins) :

- 18.328 m<sup>2</sup> d'équipements d'intérêt collectif et d'expositions temporaires avec exclusion d'activités commerciales non liées à ces expositions
- 20.161 m<sup>2</sup> de dépôts / entreposages.

#### Pour le bâtiment B (Entrepôt Royal) :

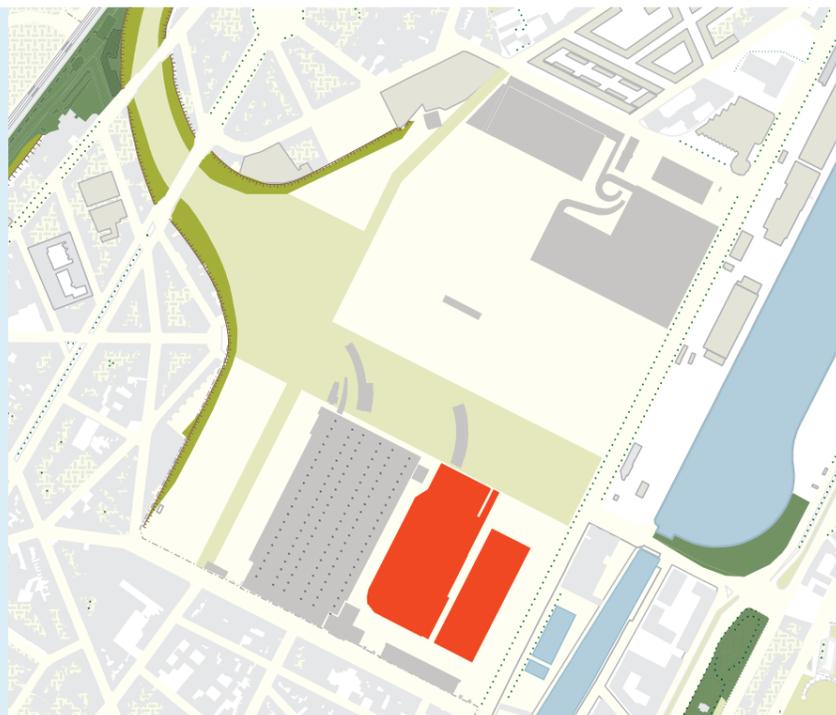
- 15.808 m<sup>2</sup> de bureaux
- 13.300 m<sup>2</sup> de commerces
- 15.808 m<sup>2</sup> d'activités de production de biens immatériels

#### Pour le bâtiment des produits dangereux :

- 230 m<sup>2</sup> de bureaux
- 230 m<sup>2</sup> de dépôts / entreposages

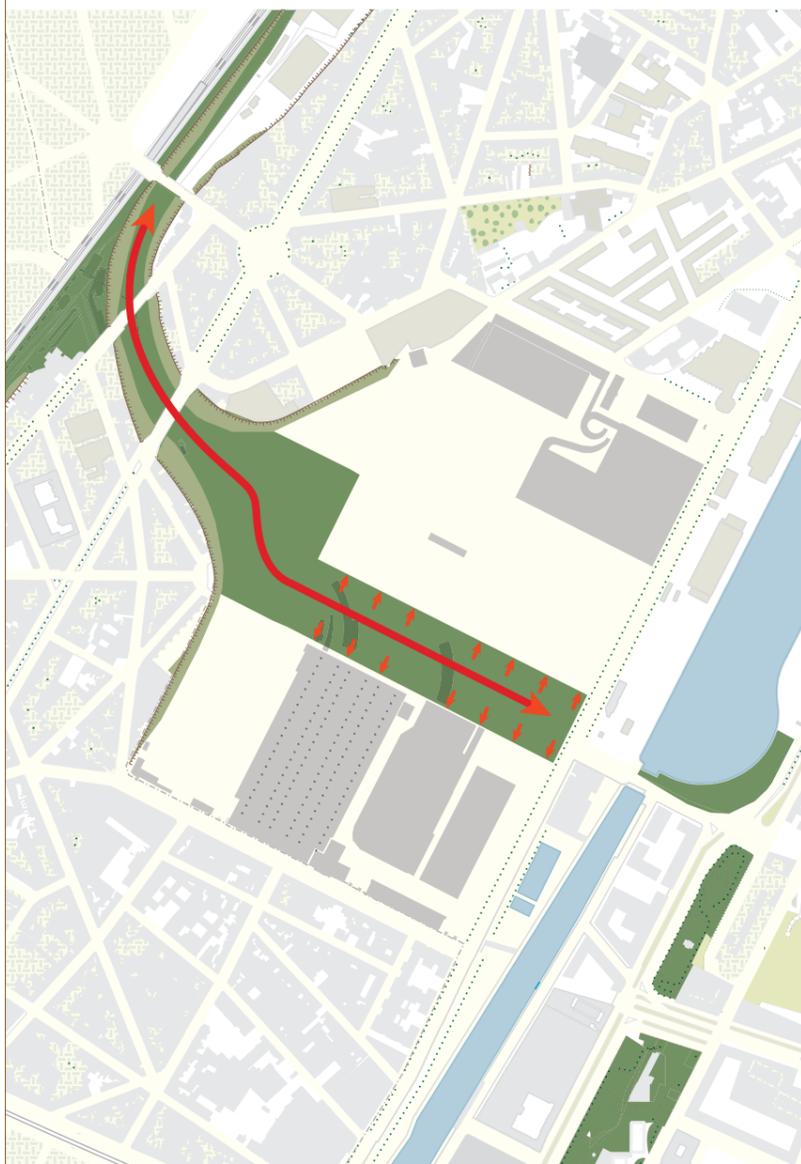
#### Emplacements de parking :

- 195 emplacements couverts
- 172 emplacements à l'air libre.

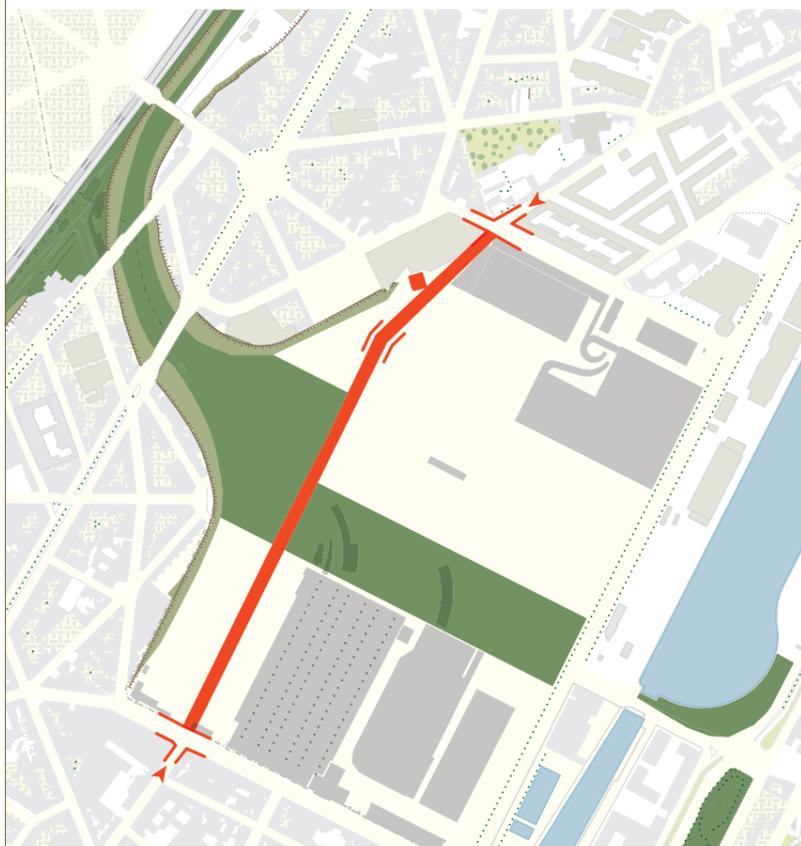


## 7.6.2 Structuration du site de Tour et Taxis

UN ESPACE PUBLIC OUVERT ET GÉNÉREUX PERMET DE LIRE LE SITE DANS SA PROFONDEUR



TRAVERSÉE NORD-SUD DU SITE



### UN ESPACE PUBLIC OUVERT PERMETTANT DE VALORISER LE SITE DANS SA PROFONDEUR

L'ensemble du site est organisé suivant un vaste espace public ouvert d'un seul tenant, permettant de lire l'étendue du site dans sa profondeur, depuis le Pont des Armateurs jusqu'au Pont Bockstael, aux débouchés sur le site de l'ancienne Ligne 28A. Ce vaste espace ouvert est caractérisé par une succession d'ambiances et une diversité des usages liés aux activités sur le site mais aussi aux usages déficitaires dans les quartiers aux abords (équipements sportifs extérieurs par exemple). Il sera traité de manière paysagère et devra clairement signifier la proximité du site par rapport au Canal. Sur son versant Sud, cet espace ouvert est qualifié par la présence des bâtiments patrimoniaux avec lesquels il est en contact direct et qu'il contribue à valoriser. Le versant Nord est par contre qualifié par les nouvelles constructions en bordure de parc. Cet espace est principalement à caractère végétal et d'échelle régionale.

*La programmation précise de ce vaste espace ouvert se fera dans le cadre d'une étude ultérieure au présent Schéma Directeur. Néanmoins et sans rentrer dans des détails trop précis, certains éléments de définitions d'aménagements ont déjà été mis en avant par différents acteurs:*

- L'espace ouvert devra être aménagé de manière à offrir une aire suffisamment vaste d'un seul tenant pour permettre la création d'un vaste zone non affectée ou équipée, dédiée aux pique niques, aux sports informels de ballon, frisbee, aux jeux, à l'instar des plaines du Bois de la Cambre et du Parc de Laeken par exemple.

- Des événements ponctuels pourraient être organisés de manière concentrée du point de vue de leur emprise. La partie Est de l'espace ouvert, limitrophe à l'avenue du Port, accueillera de manière préférentielle l'organisation des grands événements.

- Les équipements de proximité tels que plaines de sports ou de jeux se trouveront plutôt dans la profondeur du parc, à proximité des quartiers déjà habités.

- L'assiette de la Ligne 28A aura une dimension paysagère accentuée.

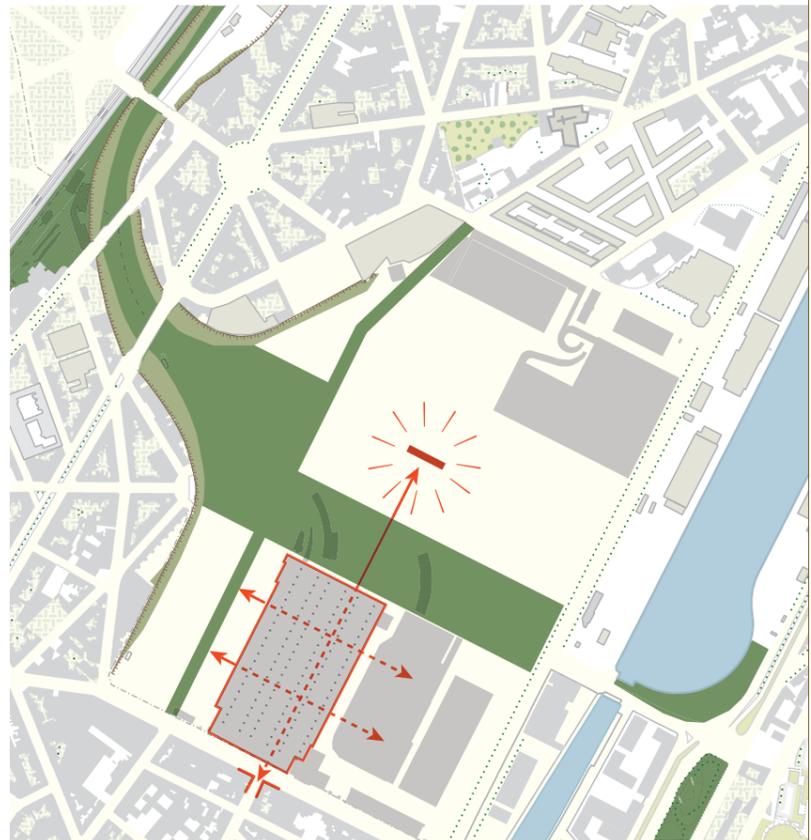
- À hauteur de l'Entrepôt Royal, l'espace ouvert sera principalement à dominance minérale.

### ETABLIR UNE TRAVERSÉE NORD-SUD DU SITE

Dans la direction Nord-Sud, une liaison est établie qui permet de franchir l'ensemble du site et met en liaison le quartier Maritime au quartier Marie-Christine. Cette liaison établit une continuité entre la rue Vandenbergarde (Molenbeek-Saint-Jean) et la rue de Molenbeek (Laeken). L'ensemble « Château d'Eau-Centrale électrique » constitue un point d'articulation dans cette continuité spatiale. Cette liaison dispose d'une largeur généreuse et bénéficie d'un aménagement paysager. La liaison est principalement piétonne. Elle peut à certains endroits être partiellement carrossable en vue de desservir localement des immeubles. Du côté Nord du site, la rampe d'accès existante du centre TIR sera à terme déplacée et les bâtiments remaniés afin de formaliser une entrée claire et généreuse.

### CONSIDÉRER LA GARE MARITIME COMME UN ESPACE PUBLIC COUVERT

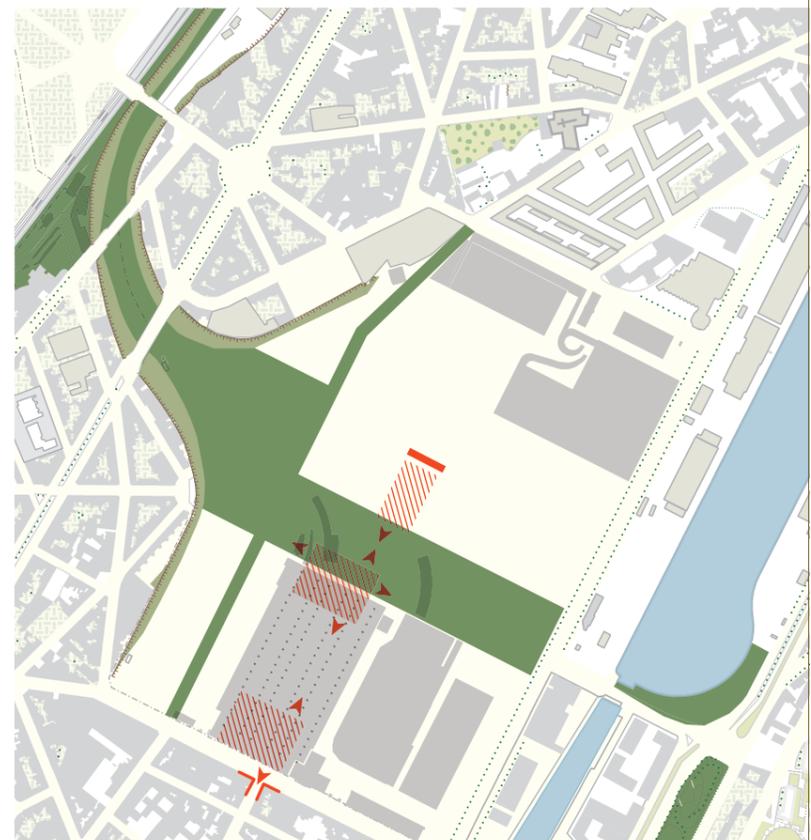
La Gare Maritime couvre une superficie au sol approximatif de 4 hectares et est probablement l'une des plus grandes halles couvertes d'Europe. Une seule activité ne pourrait en elle-même occuper cet espace. Elle doit être considérée comme un espace accessible au public, couvert et franchissable sur toute sa longueur par au moins une liaison piétonne, claire et logique dans son tracé s'inscrivant dans la continuité de la rue de Ribaucourt. Cette liaison pourra également servir au SIAMU. Le tracé du tram pourrait également investir cet espace, lui attribuant ainsi clairement une valeur d'usage publique. L'espace intérieur de la Gare est par ailleurs structuré dans le sens Est-Ouest par une série de liaisons qui mettent en rapport les Magasins, la Gare et les développements immobiliers rendus possibles par ce plan autour de la voie de liaison Nord-Sud traversant le site. Ces liaisons sont prolongées jusqu'au talus Laekenveld de manière à mettre celui-ci en évidence. Le Schéma Directeur laisse la possibilité de construire des volumes au sein de la Gare. La structure portante de même que la toiture de la Gare devront rester perceptibles depuis l'espace intérieur.



LA GARE MARITIME COMME ESPACE PUBLIC COUVERT

### ARTICULER LA GARE MARITIME AUX ESPACES PUBLICS EXTÉRIEURS

En plus des liaisons Est-Ouest et Nord-Sud rendant la Gare perméable aux déplacements piétons, la Gare sera articulée à la rue Picard par un espace public ouvert. Un espace public identique soulignera l'articulation entre la Gare et le parc central. Ce principe implique de facto de modifier l'aspect des façades principales de la Gare (côté parc et côté rue Picard) en rendant celles-ci plus ouvertes et perméables.



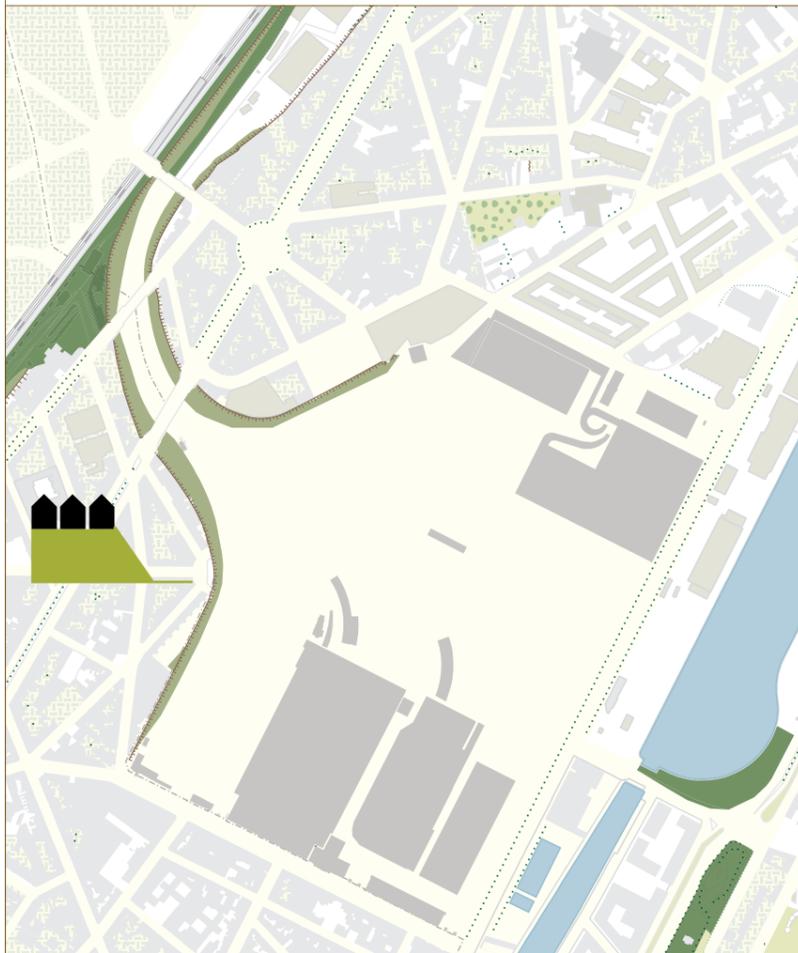
ARTICULER LA GARE MARITIME ET LA GARE DE SERVICES A LEUR CONTEXTE

### VALORISER LA GARE DE SERVICE EN LA RENDANT VISIBLE DEPUIS L'ESPACE PUBLIC CENTRAL

La Gare de Service doit être conservée et renouvelée. Afin de rendre sa volumétrie visible et lisible dans la composition d'ensemble, un espace ouvert situé devant la Gare de Service mettra en valeur ce bâtiment et le rendra visible depuis le vaste espace ouvert central au site.

### VALORISER L'ASSIETTE DE LA LIGNE 28 A PANNEHUIS TOUR-ET-TAXIS EN Y INJECTANT DE NOUVEAUX USAGES

L'espace situé entre le pont Bockstael et la ligne 28 doit rester non bâti et accueillir un aménagement dédié aux déplacements lents, faisant liaison entre le vaste espace public ouvert et la Promenade Verte établie sur la ligne 28 (projet Contrat de Quartier « Escaut-Meuse »+Beliris). Une zone de réserve destinée à accueillir une voie de liaison entre le BILC et la ligne 28 est établie. Le passage d'un tram, voir d'un train-tram, à cet endroit doit également rester possible. Des accès piétons à cet espace seront réalisés depuis le boulevard du Jubilé, l'avenue Jean Dubrucq et le Pont Pannenhuis.



### CONSERVER ET VALORISER LES TALUS

La géographie du lieu est maintenue en tant que témoin du passé ferroviaire et industriel du site. Les talus existants sont ainsi conservés. Par ailleurs, les talus jouent un rôle de tampon entre les arrières des bâtiments existants et le site de Tour et Taxis. Un plan de gestion sera élaboré par Bruxelles Environnement. Il tiendra spécifiquement compte des qualités du biotope de même que des usages temporaires (potagers et jardins suspendus) qui sont faits de ces talus. Une attention particulière sera apportée à la rencontre entre ces talus et les nouveaux éléments de bâti envisagés par le Schéma Directeur.

## 7.6.3 *Diversification des fonctions et la distribution de celles-ci sur le site*

### DANS LES ZIR 6A ET B, DÉVELOPPER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE QUI FONCTIONNE À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Le PRAS prévoit l'introduction de la mixité fonctionnelle sur le site de Tour et Taxis. Il s'agit en particulier d'implanter sur le site la fonction «logement» dans un rapport de proportionnalité minimale avec d'autres fonctions.

Un équilibre des programmes devra se réaliser progressivement, au fur et à mesure de la construction des projets. Une proportion de minimum 40% de logements, un maximum de 40% des surfaces destinées à des activités (type bureau ou activités productives), et un maximum de 20% des surfaces hors-sol destinées aux équipements et commerces devront être respectés. Par ailleurs, la mixité fonctionnelle en tant que telle se doit d'être précisée en définissant trois niveaux sur lesquels elle devait s'appuyer, faute de quoi, les liens avec le tissu local et par extension l'ouverture du site, ne seraient être garantis :

- Le niveau local des quartiers aux abords et plus généralement les quartiers Maritime et Marie-Christine : il faut qu'il y ait sur le site même de Tour et Taxis des fonctions qui répondent et tissent des liens avec les besoins locaux.
- Le niveau régional bruxellois : il faut qu'il y ait sur le site des

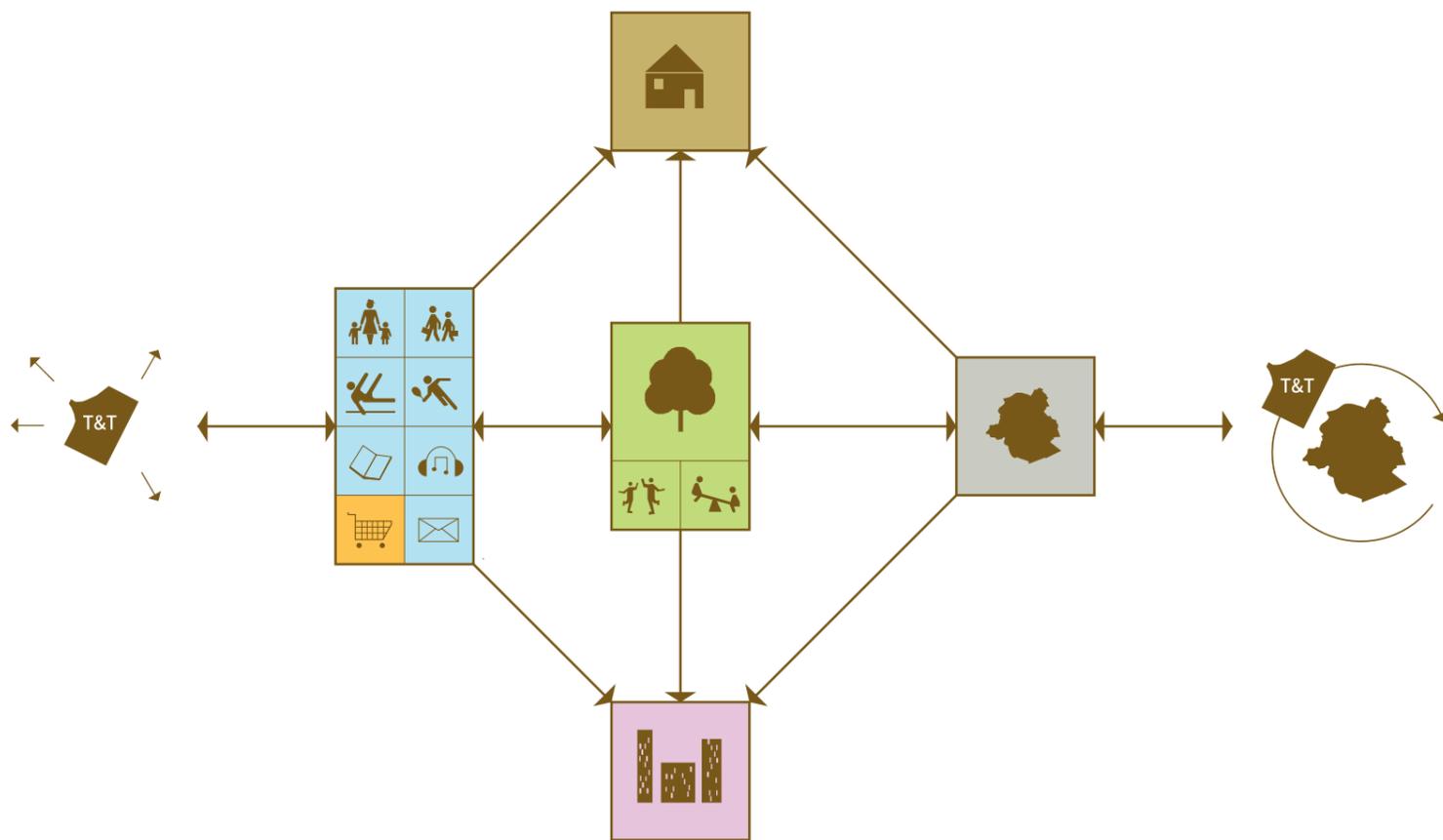
fonctions à vocation métropolitaine, qui induisent un rayonnement du site à l'échelle régionale

La mixité doit être non seulement fonctionnelle mais aussi sociale dans la mesure où elle ne peut être adressée qu'à une seule catégorie de la population.

De ce fait il y a lieu de privilégier sur le site une diversification d'offre de logements :

- Un minimum de 20% de logements sociaux est préconisé. Ces logements seront dispersés sur le site.
- Des logements moyens réalisés à concurrence de minimum 30%. Ces logements seront dispersés sur le site.

Les équipements publics locaux et régionaux participent de ce même souci d'ouverture du site sur les quartiers et sur la ville en général.



Bureaux  
+ activités productives



Espace Public local et régional



Logements

EXEMPLES D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET/OU DE SERVICE PRIVÉ  
VALORISANT LES FONCTIONS SUR LE SITE



Minimum 3 unités d'accueil  
de la petite enfance



Minimum 3 salles de sports



Minimum 1 bibliothèque/  
médiathèque



Commerces



Minimum 2 écoles primaire



École du cirque



Minimum 2 équipements  
socio-éducatifs



Poste ou autre équipement  
local



Équipement régional

*Le vaste espace public ouvert régional valorise le site, en particulier les fonctions liées à la résidence et au travail.*

*Les équipements et services publics de proximité favorisent le développement du site de même que son intégration dans le contexte urbanistique local.*

*Le ou les équipements régionaux sont situés dans la Gare Maritime et valorisent le site à l'échelle régionale.*

*La vaste espace public ouvert doit également être considéré comme un équipement public régional.*

LE LOGEMENT, UNE FONCTION  
À VALORISER ET À DIVERSIFIER

De manière générale, le logement doit être considéré comme la fonction à valoriser et doit être situé aux endroits où les implantations lui sont le plus favorables (vues, ambiances urbaines et ensoleillement). On considérera les fonctions liées aux activités comme étant des fonctions qui font écran par rapport aux nuisances externes et permettent ainsi au logement de se développer dans les meilleures conditions. Le logement se présentera sur le site en diversité de taille et de type, et ce afin de promouvoir une diversité sociale.

DENSIFICATION DE LA GARE MARITIME  
QUI EN PRÉSERVE LES QUALITÉS  
ARCHITECTURALES

Dans le Périmètre bâtissable 2 (voir infra), la densification de la Gare doit impérativement tenir compte de la spécificité de l'espace concerné à savoir une succession de grandes halles dont la lecture de la structure doit être maintenue et valorisée. La densification de la Gare doit par ailleurs se faire en maintenant et en valorisant les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs.

UNE IMPLANTATION DIVERSIFIÉE  
DE COMMERCES ET D'ÉQUIPEMENTS

Les équipements publics et les commerces valorisent le site et sont les compléments des fonctions liées à la résidence et au travail. A titre indicatif, une liste des équipements publics et des types de commerces à installer sur le site a été dressée qui tient compte des demandes induites par le développement urbain du site ainsi que des demandes spécifiques des quartiers aux abords. A noter que sur base des conclusions du Schéma régional de Développement Commercial, le Gouvernement régional n'a pas retenu le site de Tour et Taxis comme approprié à l'implantation d'un centre commercial de grande ampleur.

DES ÉQUIPEMENTS ET COMMERCES  
DANS LES ÉLÉMENTS  
DE PATRIMOINE MINEUR

Les bâtiments relevant du patrimoine mineur du site et qui sont maintenus dans le Schéma, accueilleront de manière privilégiée des fonctions d'ordre équipementuelle (publique) et commerciale.

## LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES LOCAUX DANS LES SOCLES DES NOUVEAUX IMMEUBLES

Les équipements de voisinage, commerces locaux, ateliers et petites activités diverses seront localisés de manière privilégiée dans les niveaux bas (socle) des nouveaux immeubles.

### PATRIMOINE BÂTI À CONSERVER ET RÉNOVER

L'Entrepôt Royal et les Magasins ont fait l'objet d'une rénovation respectueuse de leurs qualités architecturales. D'autres bâtiments et ouvrages demandent encore à être préservés et rénovés.

Il s'agit de:

- la Gare Maritime
- l'Hôtel des Postes
- l'Hôtel des douanes
- l'ancienne Station électrique + Château d'eau
- la Gare de Services
- le Magasin aux produits dangereux
- les deux quais courbes attachés à la Gare Maritime ainsi que le bâtiment voisin du petit quai.
- le pont Bockstael
- le pont Clesse

Les édicules d'entrée et les grilles devront également être maintenus comme témoins de l'histoire du site.

### PROGRAMMATION DES ÉQUIPEMENTS ET COMMERCES

Les développements résidentiels permettront d'accueillir à termes de 3000 à 3500 nouveaux habitants. Des équipements devront leur être destinés de même qu'ils pourront compléter les manques actuels pour les habitants des quartiers environnants. Une première liste d'équipements publics et de services a été dressée de manière purement indicative. Cette liste définit des minima pour répondre aux besoins du développement du site. Les politiques publiques d'aménagement devront en conséquence tendre à augmenter ces minima pour renforcer l'attractivité du site et les liens avec les quartiers aux abords.

- le centre de ressources du développement durable (ou le pôle des communications) ou tout autre programme à vocation culturelle

## EQUIPER LE SITE D'UN GRAND ÉQUIPEMENT À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION

Le site de Tour et Taxis constitue par ses qualités spatiale et architecturale un élément de l'attractivité régionale. De même, le vaste espace public ouvert et paysagé doit être considéré comme un équipement non bâti de grande échelle. Concernant les programmes nécessitant la construction d'une infrastructure d'accueil, il y a lieu de considérer que la Gare Maritime constitue en soi une enveloppe parfaite et adéquate pour ce type d'infrastructure. Les grands équipements publics régionaux seront localisés de manière privilégiée dans cet espace.

Liste des équipements et commerces directement liés aux besoins des nouveaux habitants:

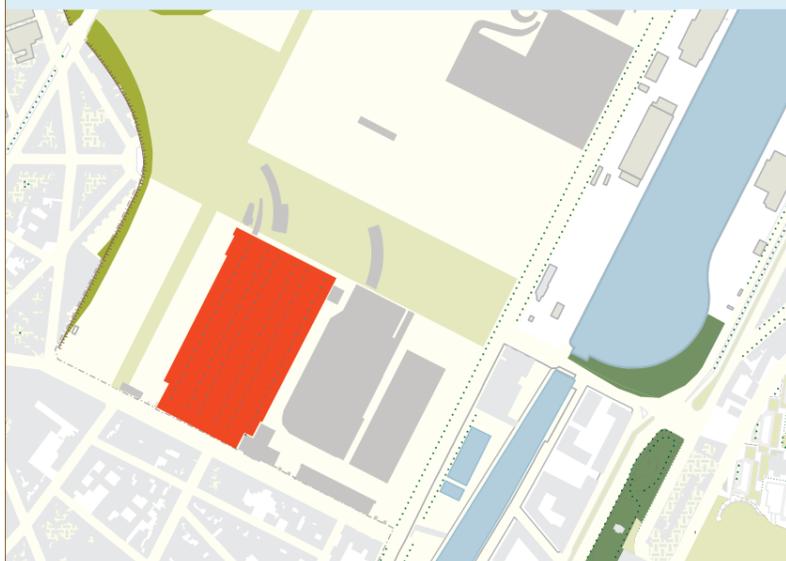
- Au minimum 3 crèches de 36 places (+/- 1500 m<sup>2</sup>)
- 2 écoles d'enseignements primaires (+/- 8000 m<sup>2</sup>)
- 1 gymnase accompagné d'une salle de sport + équipement sportif de plein air intégré au parc régional
- 2 espaces polyvalents à vocation socio-éducative (+/- 800 m<sup>2</sup>): ces espaces peuvent être greffés sur à un lieu d'accueil de la petite enfance ou à un équipement sportif de façon à constituer un pôle d'équipements
- 1 bibliothèque / médiathèque (+/- 500 m<sup>2</sup>)
- 2 à 3 unités de restauration (+/- 500 m<sup>2</sup>)
- des commerces de proximités seront situés en pieds d'immeubles (+/- 3000 m<sup>2</sup>)

- Une liste identique relative aux besoins des employés et a également été dressée.
- de 1 à 2 complexe hôtelier de +/- 150 chambres
- des unités de restauration peuvent être ajoutées en complément de celles induites par les résidents (+/- 1400 m<sup>2</sup>)
- 1 à 2 salles de sports (+/- 1500m<sup>2</sup>)
- 2 équipements locaux de type « bureaux de poste »
- +/- 30 commerces de détail

À noter le souhait des pouvoirs publics de voir maintenue sur le site l'Ecole du Cirque de Bruxelles, et ce dans un nouveau bâtiment dédié à cette fonction. Cette implantation en ouvrage devra être couplée à une possibilité d'investir un espace extérieur avec un chapiteau. À noter que sous cette nouvelle configuration, l'attractivité de l'Ecole du Cirque va s'agrandir fortement.

- il est également possible d'envisager au sein de la Gare un centre d'exposition/ séminaires/conférences qui fonctionne en complémentarité du programme culturel et d'une fonction hôtelière

- une surface commerciale pourrait également être développée en synergie avec un marché ouvert installé de manière permanente dans la Gare, du côté de la rue Picard



## DISTRIBUTION DES ACTIVITÉS SUR LE SITE

La structuration du site détermine sept périmètres bâtissables susceptibles d'accueillir des développements immobiliers.

**Périmètre Bâtissable 1 (PB1)** : Cette zone correspond aux bâtiments existants de l'Entrepôt Royal et des Magasins

**Périmètre Bâtissable 2 (PB2)** : Au sein de la Gare Maritime, en dehors des espaces publics la structurant

**Périmètre Bâtissable 3 (PB3)** : Entre la Gare Maritime et le talus Laekenveld

**Périmètre Bâtissable 4 (PB4)** : Entre le vaste espace ouvert et le BILC (ce périmètre est segmenté en deux parties, suivant les périmètres des ZIR 6A et 6B) du PRAS.

**Périmètre Bâtissable 5 (PB5)** : Entre la voirie de liaison Nord-Sud et le talus Ziegler.

**Périmètre Bâtissable 6 (PB6)** : Emprises actuelles du Centre TIR

**Périmètre Bâtissable 7 (PB7)** : Solde des terrains portuaires destiné à l'extension des activités logistiques, y compris la Gare de Services.

Les deux premières zones bâtissables forment d'un point de vue conceptuel une unité urbanistique.

**PB 1** : Ce périmètre est maintenu dans sa structure morphologique, fonctionnelle et patrimoniale existante. Des liaisons piétonnes pourront être prévues qui établissent un lien entre l'Entrepôt Royal, les Sheds et la Gare Maritime.

**PB 2** : Cette zone couverte accueille bureaux, activités productives, hôtels, commerces (e.a. un marché) et équipements publics, logements, à petite et grande échelle. Les commerces et équipements sont localisés de manière prioritaire autour de la rue de Ribaucourt prolongée et aux pourtours des deux places publiques qui marquent l'interface entre la Gare et les espaces publics à ses abords.

**PB 3** : Ce périmètre est mixte, dédié à la fonction résidentielle complétée de fonctions hôtelières, administratives et de productions, d'équipements publics locaux et de commerces.

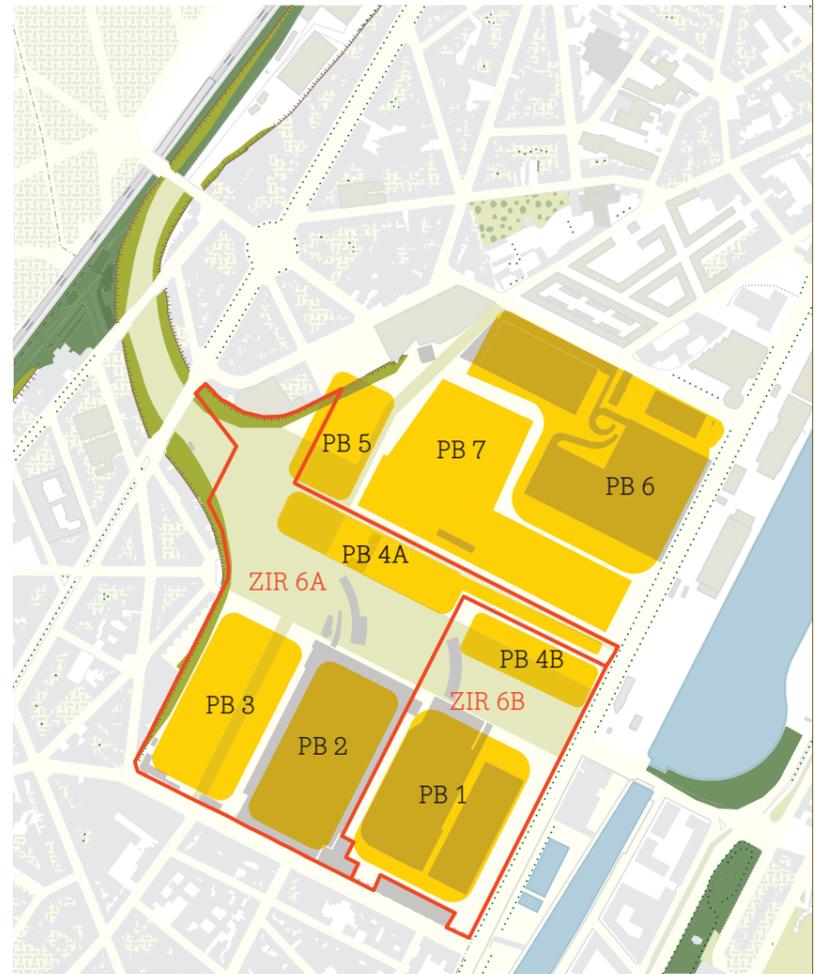
**PB 4 A** : Ce périmètre est mixte, dédié principalement à la fonction résidentielle complétée de fonctions administratives et de productions, hôtelières, d'équipements publics locaux et de commerces. Le Schéma Directeur prône une mixité fonctionnelle et sociale à l'échelle de chaque îlot. Les logements seront localisés de manière préférentielle le long du parc régional et les bureaux et activités productives seront situés en tampon par rapport au BILC. Les équipements publics locaux seront situés aux rez-de-chaussée, de même que les commerces.

**PB 4 B** : Ce périmètre est mixte, dédié aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux.

**PB 5** : Ce périmètre est principalement situé dans la « zone d'activités portuaires et de transport » du PRAS mais aussi partiellement dans la ZIR 6A. Les activités autorisées dans la zone d'activités portuaires sont celles autorisées par les prescriptions du PRAS. A ce stade de la réflexion, cette zone serait destinée à la relocalisation des entreprises actives au bassin Beco. Dans la zone bâtissable de la ZIR 6A sont privilégiées les fonctions résidentielles, productives et administratives.

**PB 6** : Ce périmètre accueille des bâtiments dédiés à la logistique métropolitaine. Ces bâtiments sont maintenus et feront à terme l'objet de travaux de rénovation.

**PB 7** : Ce périmètre est réservée à accueillir le BILC.



Le BILC est un projet de centre moderne de logistique urbaine accordant une place primordiale aux services logistiques à haute valeur ajoutée et assurant des activités logistiques complètes telles que le groupage et le dégroupage, le conditionnement, l'étiquetage, la facturation et la distribution. Ce centre est composé de deux entrepôts totalisant approximativement 45.000 m<sup>2</sup> d'entreposage. Le BILC est un projet dont la réalisation a été approuvée par le Gouvernement régional (15/12/2005 et 1/03/2007) et dont les bases urbanistiques ont été posées dès 2003, au moment où les terrains destinés au BILC ont été destinés à l'activité portuaire dans la carte 3 du PRAS. Ce projet fait l'objet d'un partenariat entre le Port de Bruxelles et un opérateur privé. Un prêt de la BEI assurant une partie du financement du

projet est par ailleurs garanti par la Région de Bruxelles-Capitale. En 2007, le Port de Bruxelles a organisé un concours d'architecture portant sur le choix d'un projet et d'un architecte. Une fois l'architecte choisi, de nombreuses discussions ont eu lieu visant à faire coïncider les emprises du BILC dans les limites fixées par le Schéma Directeur. De même des complémentarités d'usages ont été envisagées entre ce projet et les développements immobiliers voisins. Le Schéma Directeur propose par ailleurs de renforcer l'implantation du BILC en reliant celui-ci à la voie ferrée et à la voie d'eau.

DÉLIMITATION DES PÉRIMÈTRES BÂTISSABLES

BILC SUIVANT DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME EN COURS DE TRAITEMENT ARCHITECTES : ACCARAIN ET BOULLLOT

## 7.6.4

# 13 principes relatifs aux implantations et gabarits des constructions

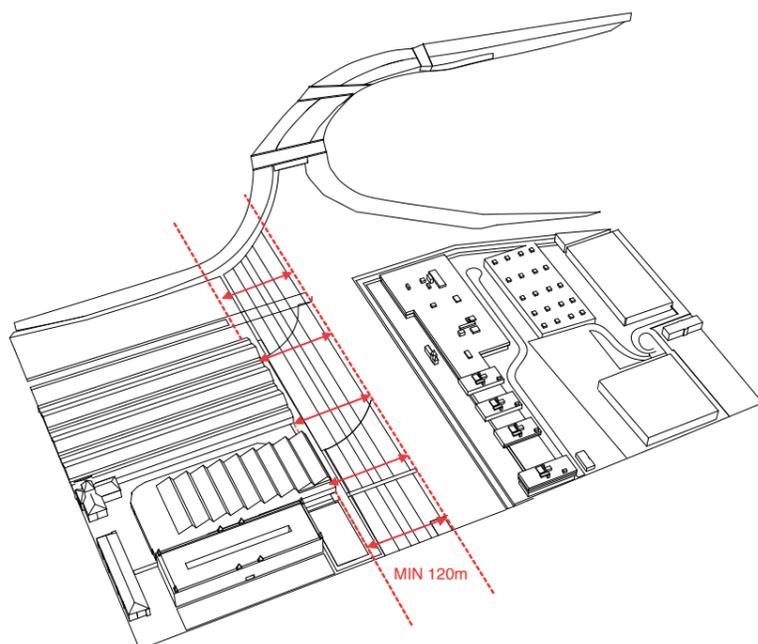
Sans entrer dans le détail de formalisation des aménagements recommandés, certains principes de composition ont été établis par le bureau d'études : ils définissent des conditions d'implantations et de gabarits "ad minimorum" de développement du site.

Ces principes devront être affinés dans le cadre de l'élaboration d'un Plan-masse (masterplan) concomitant à l'élaboration du PPAS. Ce Masterplan devra proposer des variantes de composition compte tenu des principes de bon aménagement des lieux établis dans le présent Schéma Directeur.

Ces 13 principes sont énoncés ci-dessous et sont dictés par :

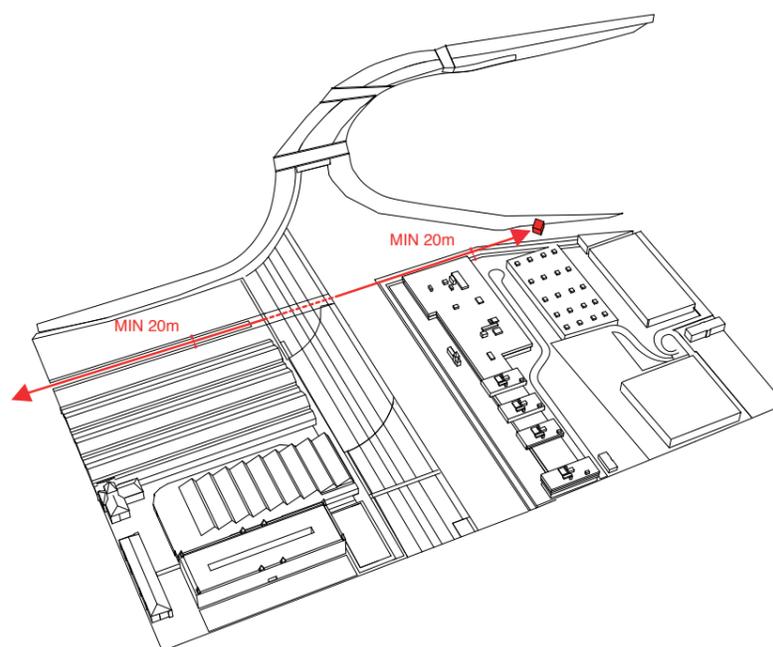
- Les échelles des bâtiments monumentaux existants sur le site (Gare Maritime, Magasins, Entrepôt Royal) qui doivent servir de références
- La mise en avant de l'espace public central par l'établissement d'un niveau de corniche continu au pourtour de celui-ci
- La mise en situation de « bon ensoleillement » tant des bâtiments que des espaces publics

### 1. LARGEUR MINIMALE L'ESPACE PUBLIC OUVERT



Le vaste espace ouvert public doit avoir sur toute sa profondeur une largeur minimale de 120 mètres correspondant à l'emprise de la « Halle aux poissons et aux huiles » étendues à une distance de recul permettant l'intégration d'une voirie-pompier. Cette largeur permet d'accueillir différentes sortes d'activités et d'aménagements. Elle permet aussi au parc de disposer d'une largeur suffisante au regard des nouvelles constructions à venir sur son versant Nord.

### 2. LARGEUR MINIMALE DE LA TRAVERSÉE NORD-SUD DU SITE



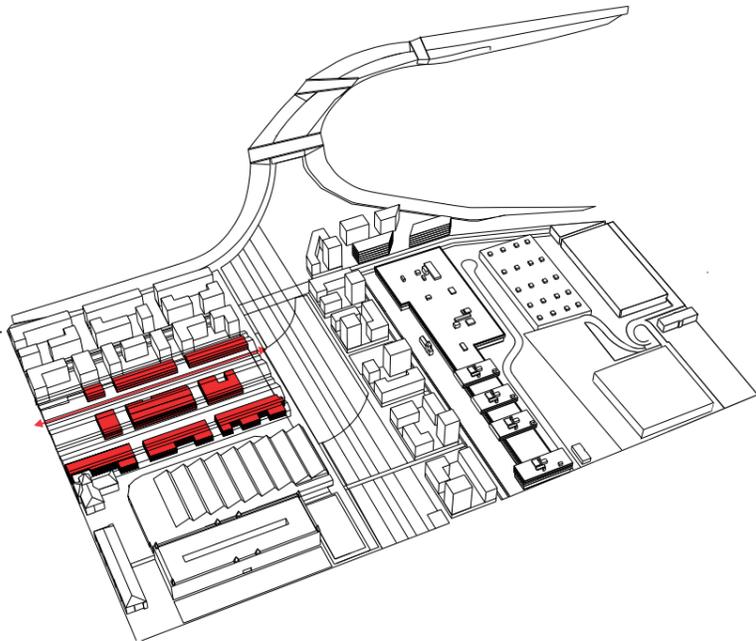
La largeur entre alignements de cette liaison est de 20 mètres minimum, de façade à façade. Cette largeur généreuse permet de signifier de part et d'autre du site l'importance hiérarchique de cette liaison.

#### IMPLANTATIONS DANS LA ZIR 6B

En ce qui concerne la ZIR 6B, la configuration morphologique précise sera affinée dans le cadre d'un concours d'architecture

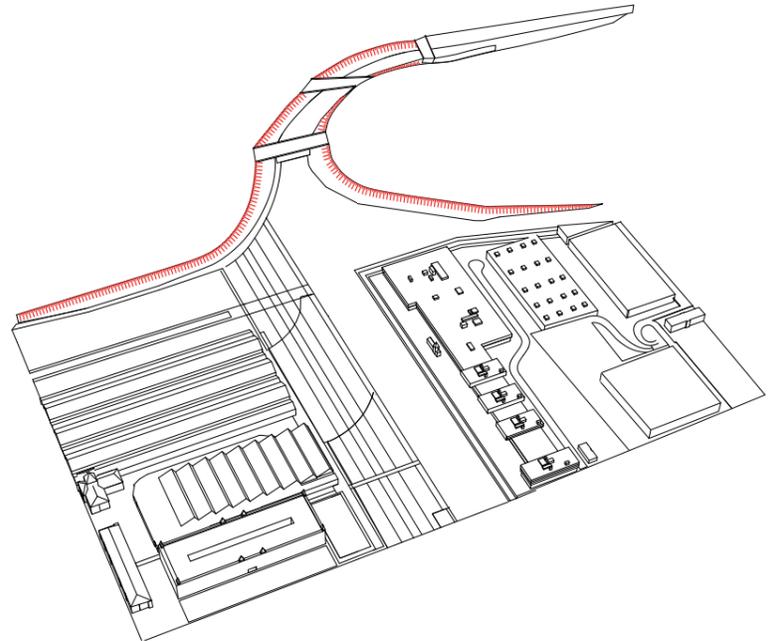
organisée par T&T Project en partenariat avec la Région bruxelloise, et ce dans le cadre de l'installation sur le site du nouveau siège de l'IBGE – Bruxelles Environnement

### 3. DENSIFICATION ET PERMÉABILITÉ DE LA GARE MARITIME



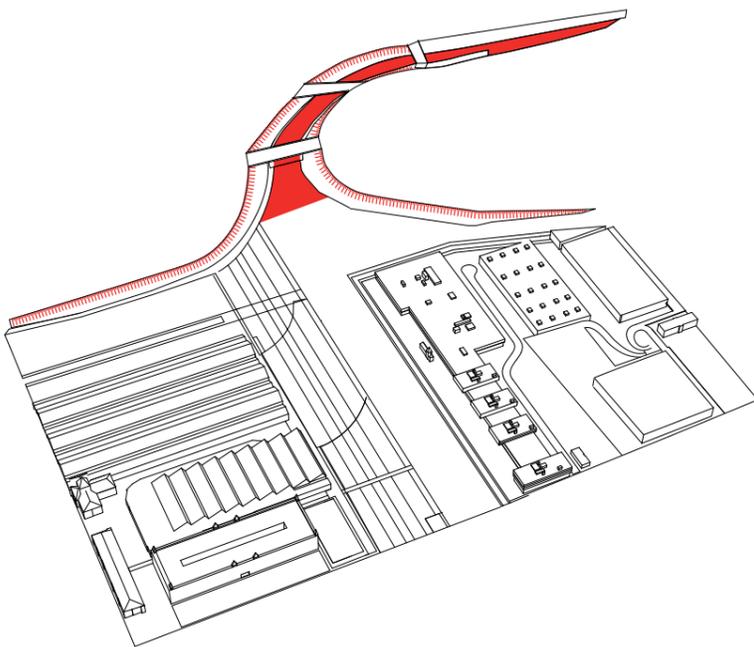
La Gare Maritime peut-être densifiée sur un maximum de 2/3de son emprise au sol et sur des volumes se développant deux niveaux hors sol. Aux extrémités Sud et Nord de la Gare, des espaces publics couverts articulent la Gare à son contexte extérieur. La Gare Maritime est par ailleurs traversée dans son sens Nord-Sud par une liaison spatiale publique claire et lisible joignant la rue Picard au vaste espace public central du site. Perpendiculairement, des liaisons mettent en relation la Gare aux Magasins, à l'Entrepôt Royal et aux nouveaux développements situés entre la Gare et le talus Laekenveld. Ces mesures contribuent à l'intégration de la Gare Maritime dans son nouveau cadre urbanistique et surtout elles la transforment en un espace poreux et perméable.

### 4. RESPECTER LES TALUS



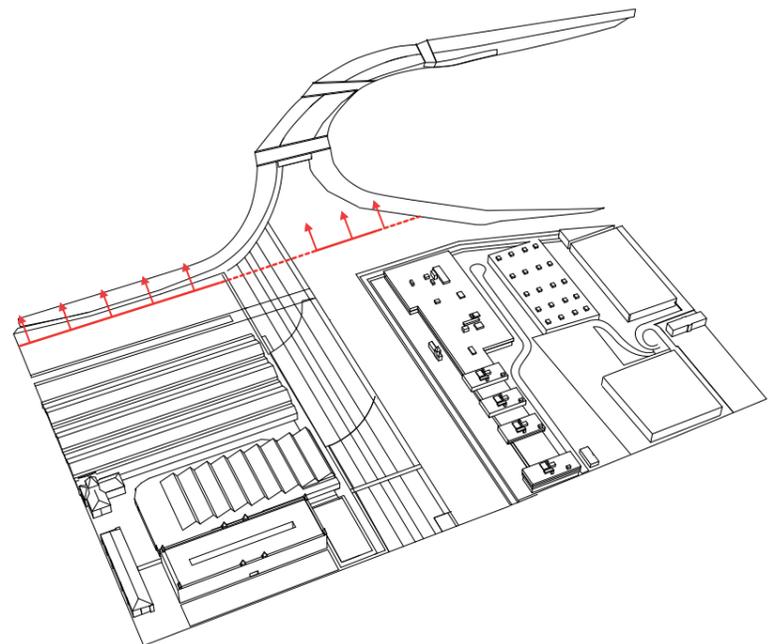
La morphologie des talus doit être considérée comme une caractéristique à conserver. Elle limite clairement la constructibilité du site à l'arrière de celui-ci. Le maintien des talus et leur entretien constituent une marque de respect vis-à-vis de l'histoire du lieu et participent également à la continuité et la diffusion du maillage vert.

### 5. NE PAS CONSTRUIRE SUR L'ASSIETTE DE LA LIGNE 28A



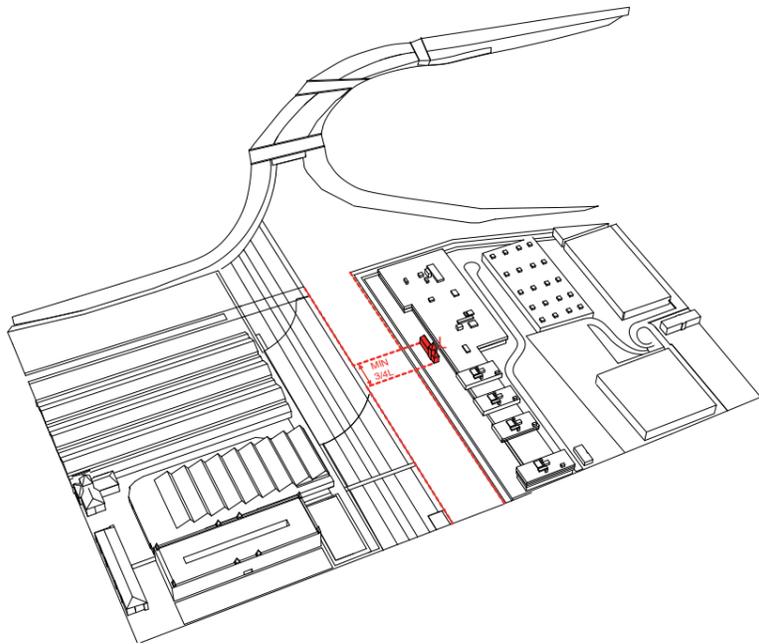
Afin de préserver la morphologie des talus, garantir la continuité du maillage vert et afin de conserver un sens à la présence de ponts (e.a. le Pont Jubilé, classé), l'assiette et les talus de la Ligne 28A ne peuvent être urbanisés.

### 6. LIMITER DANS LA PROFONDEUR LA CONSTRUCTIBILITÉ DU SITE



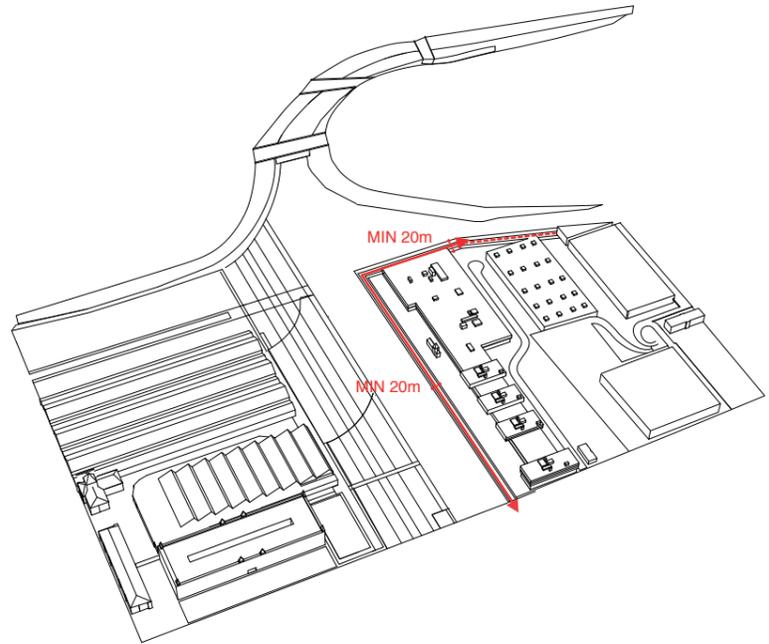
Le site est construit sur un « avant » (avenue du Port) mais aussi également un « arrière » (coté talus). Cet arrière doit présenter une façade cohérente et composée sur l'ensemble de sa longueur. Cette façade cohérente constitue l'image première du site au débouché de la promenade verte installée sur le tracé de l'ancienne Ligne 28A.

7. RENDRE VISIBLE LA GARE  
DE SERVICE DEPUIS LE PARC RÉGIONAL



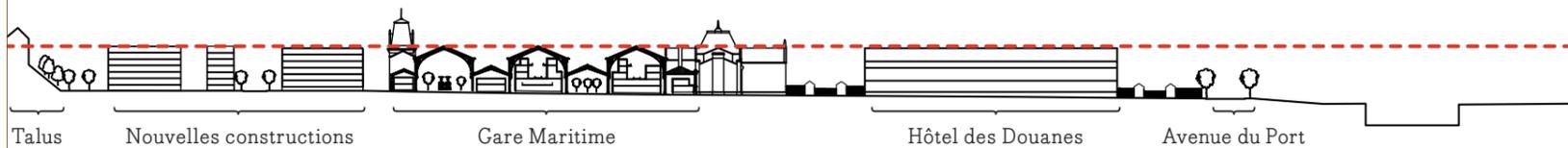
La Gare de Service doit rester visible depuis l'espace public central sur au moins 3/4 de la longueur de sa façade principale orientée vers le parc.

8. LARGEUR MINIMALE  
DE LA NOUVELLE VOIRIE LONGEANT LE BILC



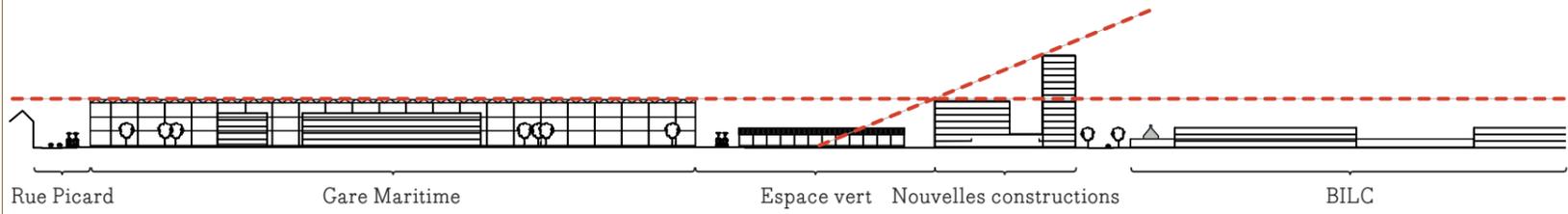
La voirie de desserte locale longeant le BILC et les nouveaux développements immobiliers longeant le parc doit disposer d'une largeur minimale de 20 mètres.

9. HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS  
ENTRE LE TALUS LAEKENVELD  
ET LA GARE MARITIME



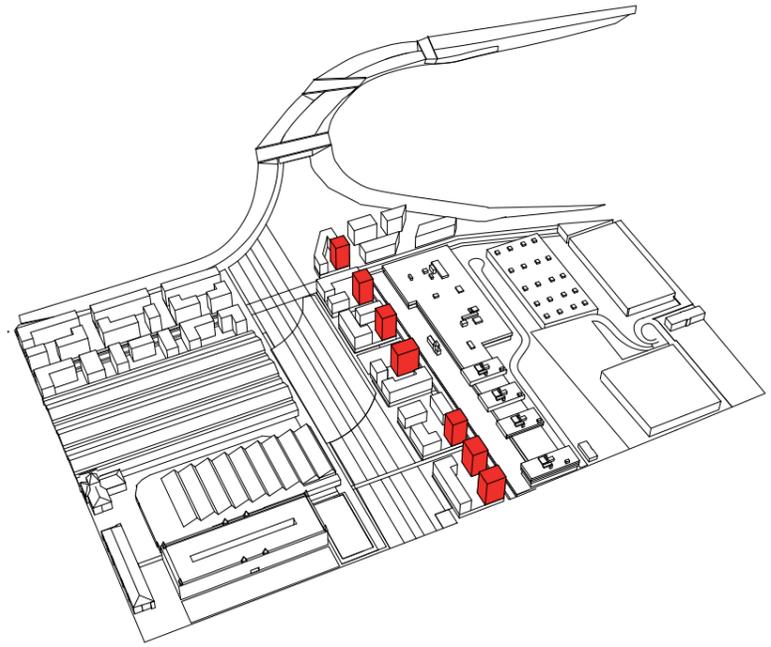
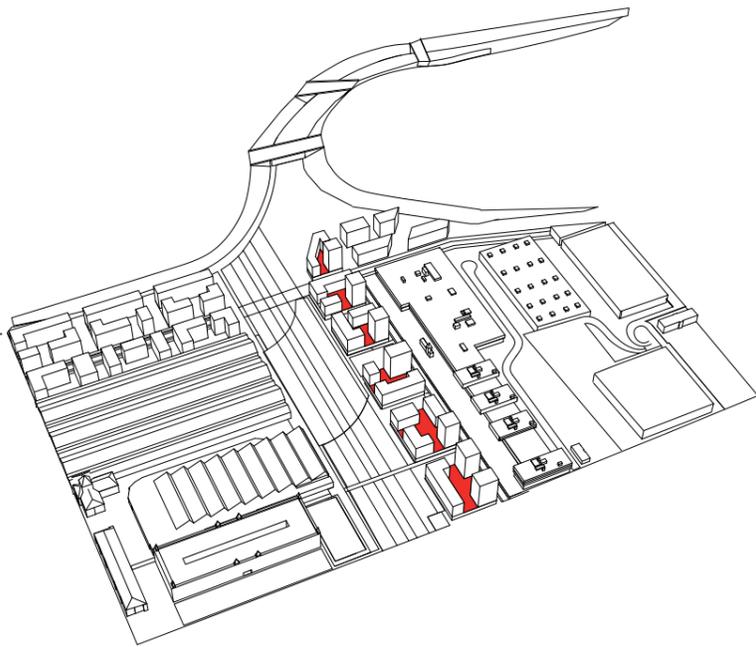
La hauteur des nouvelles constructions situées entre la Gare Maritime et le talus Laekenveld ne peut être supérieure à la hauteur du faite de la toiture des grandes halles de la Gare. Il s'agit en particulier aux nouvelles constructions de s'adapter et s'aligner aux gabarits des bâtiments patrimoniaux existants.

### 10. HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS ENTRE LE BILC ET L'ESPACE PUBLIC RÉGIONAL



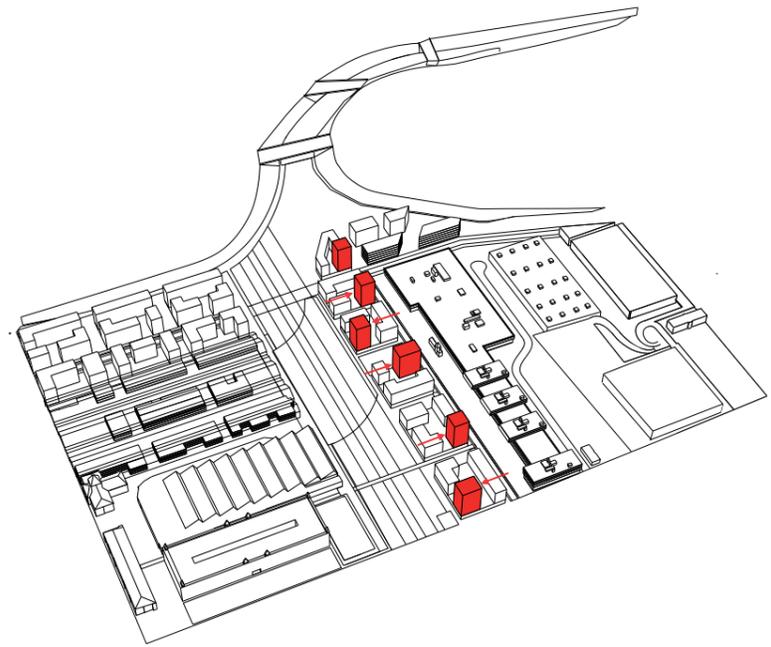
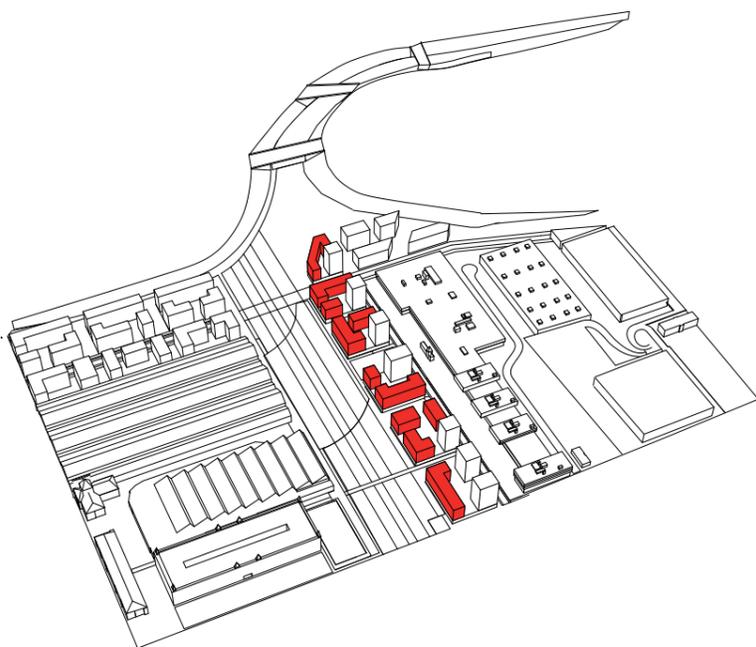
De manière générale, la hauteur maximale des constructions le long de l'espace public ouvert régional doit être limitée à la hauteur du faîte de la toiture des grandes halles de la Gare Maritime.

Les bâtiments situés le long de la nouvelle voirie longeant le BILC peuvent avoir une hauteur supérieure correspondant à un gabarit capable défini par une ligne partant du centre de l'espace public ouvert et s'appuyant sur le niveau de corniche supérieure des constructions implantées le long de celui-ci.



Dans les îlots situés entre le BILC et le parc central, au moins 3/6 des surfaces seront maintenues non bâties.

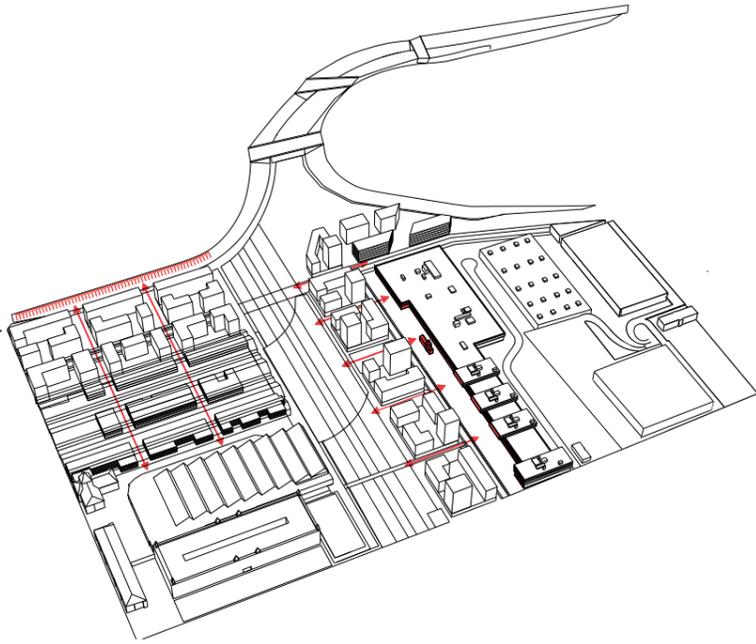
1/6 des emprises au sol seront consacrées aux immeubles hauts dont la hauteur maximale est définie au point précédent



2/6 des emprises au sol seront occupées par des immeubles dont la hauteur sera identique à celle du faîte de la toiture des grandes halles de la Gare Maritime.

Les immeubles hauts peuvent être disposés en alternance en veillant à préserver les ensoleillements en particulier en évitant les ombrages sur les immeubles accueillant la fonction résidentielle.

### 11. FRACTIONNEMENT DES VOLUMES, PERMÉABILITÉ VISUELLE ET SPATIALE DES NOUVEAUX ENSEMBLES D'IMMEUBLES



Les nouveaux ensembles d'immeubles favoriseront les perméabilités visuelles et spatiales qui permettent de maintenir la lecture du site dans ses divers champs de profondeurs. Le parc doit ainsi se prolonger dans les espaces interstitiels sans que les constructions ne l'enferment dans un cadre continu. Entre les volumes bâtis, les espaces ouverts doivent offrir des profondeurs de vues réciproques entre le parc, le bâti et les espaces verts privatifs.

### 12. HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS SUR LE CENTRE TIR ET LE BILC

Sur les propriétés du Port, les constructions neuves auront un gabarit maximal équivalent à celui des constructions existantes du centre TIR.

### 13. DIVERSITÉ ARCHITECTURALE ET MORPHOLOGIQUE

Le site de Tour et Taxis une fois développé doit être considéré comme un exemple représentatif de la création architecturale contemporaine et doit par la qualité de ses architectures contribuer à l'attractivité de Bruxelles. Ce principe conduira à sélectionner par divers moyens, différents architectes de renommée pour attribuer à chacun d'eux des groupes d'immeubles. Un souci de qualité doit également être appliqué aux aménagements d'espaces publics ainsi qu'aux infrastructures. Les variations de conception architecturale souhaitées impliquent l'acceptation de diversités morphologiques inscrites dans des principes de cohérences communs.

## 7.6.5 Mobilité et déplacements

Une étude de mobilité détaillée a été réalisée par le bureau CITEC. Celle-ci a fait l'objet de différentes présentations et discussions techniques et politiques. Nous renvoyons le lecteur intéressé par cette étude aux annexes.

### 7.6.5.1 AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS DU SITE

#### ➤ RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU PORT

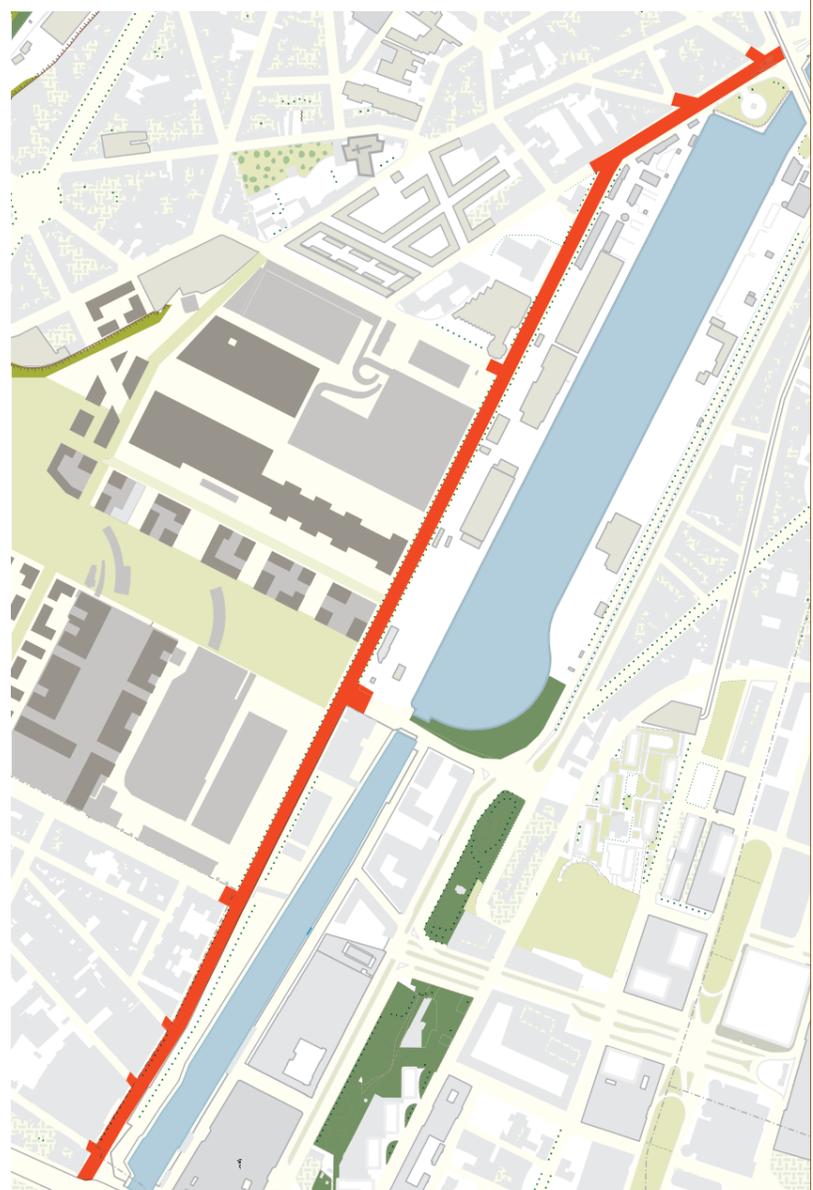
L'avenue du Port sera réaménagée eu égard à son statut de voirie interquartier. Le statut et le fonctionnement de l'avenue du Port doivent être appréciés en regard du statut de voirie métropolitaine du quai de Willebroeck situé de l'autre côté du Canal. Le Schéma Directeur prévoit le maintien d'un double alignement d'arbres sur l'ensemble de l'avenue du Port. L'ICR n° 5 est intégré au nouveau profil.

Le réaménagement de l'avenue du Port tel qu'envisagé par le Schéma Directeur prévoit un profil de base de 2 x 1 bande pour l'avenue du Port en prévoyant néanmoins un profil 2 x 2 bandes dans la section Picard-Armateurs ;

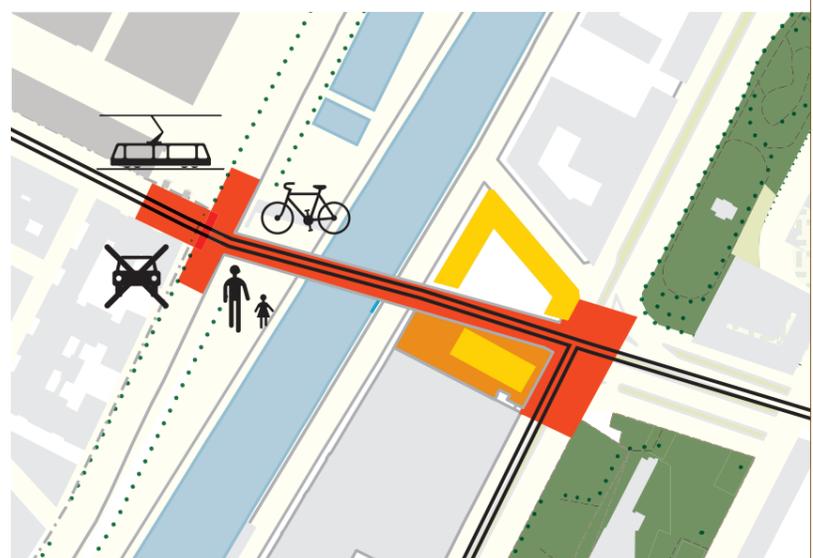
- À court terme, il convient de prévoir un profil de 2 x (1 site bus + 1 voie autos) dans la section Picard-Armateurs
- À moyen terme (développement maximum du site T&T), et afin d'accueillir les flux supplémentaires induits par le développement du site, la section Picard-Armateurs sera mise à 2 x 2 bandes pour le trafic automobile. Les transports publics franchiront le Canal en empruntant le pont Picard / Bolivar.

#### ➤ IMPLANTATION D'UN NOUVEL OUVRAGE D'ART PERMETTANT LE FRANCHISSEMENT DU CANAL POUR LES PIÉTONS, CYCLISTES ET TRANSPORTS PUBLICS

Dans le cadre de l'élaboration de ce Schéma Directeur, une étude de mobilité a été réalisée par un bureau d'études suisse, le bureau CITEC. Celui-ci a démontré que quel que soit le scénario de densification du site, le carrefour Armateurs serait tellement « auto-congestionné » qu'il ne resterait aucune « fenêtre » pour y faire passer une desserte en transports publics performants. Dès lors, la construction d'un pont pour piétons, cyclistes et transports en commun au-dessus du canal dans l'axe du boulevard Bolivar et de la rue Picard s'avère indispensable pour garantir une bonne accessibilité au site de Tour et Taxis. La réalisation de cet ouvrage d'art a déjà été évoquée à plusieurs reprises, mais n'a à ce jour néanmoins jamais abouti. L'intérêt de l'étude CITEC réside dans le fait d'avoir montré le lien entre la densification bâtie du site de Tour et Taxis et la construction de cette passerelle. Pour le résumer en une phrase : « sans passerelle, pas de densification du site ». A noter que le principe de cette passerelle est inscrit au PRD, carte n°6. Elle se trouve par ailleurs indiquée dans d'autres documents officiels tels que le Plan Communal de Développement de Molenbeek-Saint-Jean de même que dans son Plan de Mobilité. A noter qu'elle figurait déjà aussi également sur



RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU PORT



UN NOUVEL OUVRAGE D'ART POUR PIÉTONS, CYCLISTES ET TRANSPORTS PUBLICS AU DESSUS DU CANAL

la carte 5 « Transports Publics » du premier PRD de 1995. La réalisation de cette passerelle s'accompagne de plusieurs conditions en particulier :

- Le passage de la circulation automobile y est formellement prohibé
- Cet ouvrage d'art devra être de qualité architecturale remarquable et en particulier, il devra présenter un caractère fortement urbain et non infrastructurel
- Cet ouvrage d'art devra permettre des développements immobiliers de part et d'autre de sa culée Nord, côté boulevard Bolivar



#### ➤ RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE PICARD AVEC INTÉGRATION D'UN SITE PROPRE POUR TRANSPORTS PUBLICS

La rue Picard, dont le statut est celui d'une voirie locale, sera réaménagée en intégrant une réduction de la voirie à 2\*1 bande et la possibilité d'intégration d'un site propre dédié aux transports publics, bande large intégrant des pistes cyclables de part et d'autre, stationnement latéral et élargissement de trottoirs avec plantations.



#### ➤ PROMOUVOIR DES MESURES DE GESTION DU STATIONNEMENT DANS LES QUARTIERS AUX ABORDS DU SITE DE TOUR ET TAXIS DE MÊME QUE LE LONG DE L'AVENUE DU PORT

Le site de Tour et Taxis constitue à ce jour un pôle suscitant de nombreux mouvements et déplacements et le stationnement constitue aujourd'hui déjà, à certaines occasions, une gêne pour les riverains. Les problèmes de stationnement auront tendance à augmenter avec les développements immobiliers du site et des mesures d'accompagnement doivent être prises afin de limiter ceux-ci et d'induire un report vers d'autres modes (piétons, vélos, transports publics). Le Plan Communal de Mobilité de la Commune de Molenbeek prévoit déjà à ce jour la mise en place de mesures de gestion du stationnement autour du pôle de bureaux de l'avenue du Port. Ce type de mesures devra être généralisé à l'ensemble de la zone d'influence du site de Tour et Taxis. Une politique globale entre la Commune de Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles devra à cet égard être coordonnée.

## 7.6.5.2 PIÉTONS SUR LE SITE



### UN SITE PRINCIPALEMENT PIÉTONNIER

La mobilité sur le site de Tour et Taxis est principalement piétonne et cycliste. Tous les espaces ouverts non bâtis et non privés sont réputés être accessibles à ces deux modes. Le site ne présente aucune dénivellation notable à l'exception du rapport entre le site et les talus qui le délimitent.

### DIFFÉRENTS TYPES D'ACCÈS CORRESPONDANT AUX HIÉRARCHIES D'ESPACES

Le site dispose de plusieurs types d'accès piétons/cyclistes divisés en trois catégories : accès majeur, accès principal, accès secondaire.

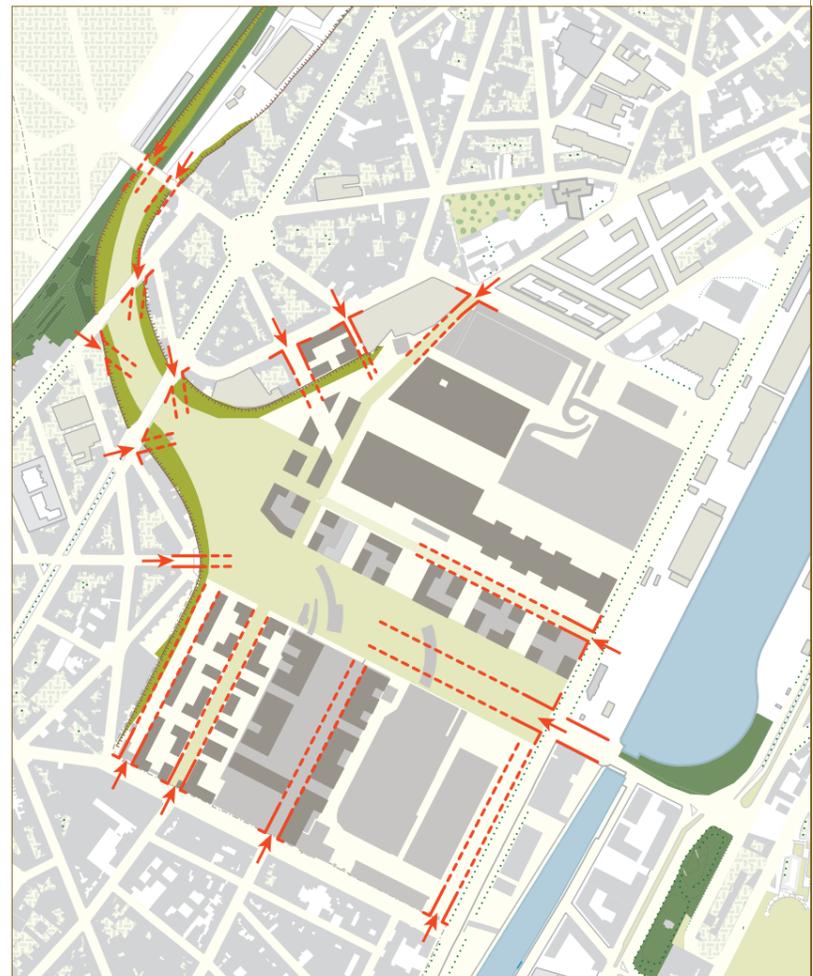
- L'accès majeur le plus important et le plus visible sera situé le long de l'avenue du Port.
- Les accès principaux seront situés :
  - à l'endroit des aboutissements de la liaison transversale Nord-Sud liant spatialement la rue Vandenboogaarde à la rue de Molenbeek
  - côté rue Picard, à l'articulation entre la Gare Maritime et la rue de Ribaucourt prolongée dans la Gare, en améliorant le lien entre le site de Tour et Taxis et la station de métro Ribaucourt

Ces accès sont situés de plain-pied par rapport aux espaces publics aux abords.

Les accès secondaires seront installés principalement en connexion entre le site et les quartiers aux abords c'est-à-dire :

- de part et d'autre du Pont Bockstael
- de part et d'autre du Pont Clesse (avenue J.Dubrucq)
- à l'endroit du square Laekenveld
- à l'endroit du carrefour rue de l'Escaut / rue Picard
- à l'endroit de l'actuel site Ziegler (site privé – servitude de passage à établir)
- à l'endroit de la station de métro Pannenhuis
- à Bockstael

Ces accès secondaires présentent tous des dénivellations importantes entre le niveau des espaces extérieurs au site et le niveau du site même. Le traitement de ces différences de niveaux devra être précisé dans les aménagements ultérieurs. Néanmoins, à ce stade, il convient de préciser que ces accès faciliteront l'entrée du site à tout type d'utilisateur, y compris les personnes à mobilités réduites.



## 7.6.5.3 CYCLISTES SUR LE SITE



Le site est bordé au Sud par l'ICR n°5. Celui-ci sera réalisé dans le cadre de l'aménagement de l'avenue du Port. Le nouvel aménagement du site permet également d'envisager d'autres mesures favorables aux déplacements cyclistes.



**INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS CYCLABLES DANS LA NOUVELLE LIAISON NORD-SUD FRANCHISSANT LE SITE**

Cette nouvelle liaison permet en effet de faciliter les liens entre le quartier Marie-Christine et le quartier Maritime. Une liaison peut-être ainsi être établie entre l'ICR n°9 empruntant la rue Vanderstichelen et l'ICR-A empruntant la rue de Molenbeek.

**INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS CYCLABLES DANS LA NOUVELLE LIAISON ENTRE L'AVENUE DU PORT ET LA PLACE BOCKSTAEEL**

Sur l'ensemble de cette liaison qui traverse le nouveau parc, les aménagements doivent intégrer et favoriser les déplacements cyclables. Un lien peut ainsi être établi entre l'ICR n°5 et l'ICR n°10 qui passe à la place Bockstaël.

**INSTALLER DANS L'ESPACE PUBLIC DES DISPOSITIFS DE PARKINGS VÉLOS PROTÉGÉS**

Ces dispositifs seront installés en complément de ceux situés en ouvrage (article 13, Titre VIII du RRU), dans les bâtiments. Ils seront installés aux endroits publics, à forte visibilité et de manière privilégiée, également à proximité des futurs arrêts de tram (voir p.49).

### 7.6.5.4 TRANSPORTS PUBLICS SUR LE SITE



La démarche du Schéma Directeur a été de qualifier l'offre minimale nécessaire en fonction de la demande sur le site et ce de manière à permettre une moyenne de 45% de part modale transports publics.

Par ailleurs, différents tracés de lignes de trams ou trains-trams sont actuellement, envisagés dans le cadre du Plan IRIS 2. Le Schéma Directeur se prononce sur un de ces tracés qui est à privilégier car il permet avec une certaine économie de moyens de desservir l'ensemble du site.

En ce qui concerne les bus De Lijn dont la déviation du tracé (Bockstael-Jubilé, Léopold II, Gare du Nord) a souvent été évoquée (de Bockstael vers la Gare du Nord à travers le site via la Ligne 28A), le Schéma Directeur se prononce pour leur maintien dans l'espace public urbain, et l'affectation de l'assiette de la Ligne 28A en Promenade Verte favorisant plutôt les déplacements piétons, cyclistes et les transports publics ferrés. Ce choix est motivé par plusieurs raisons :

- d'une part, la liaison Bockstael vers le site n'est pas faisable dans un court terme à cause de la présence d'une déclivité importante qui nécessita la construction d'une rampe

*En première approche, la ligne de tram qui empruntera le nouveau tracé assurera à terme une desserte Bockstael – Gare Maritime – Picard – Gare du Nord – avenue Rogier – site Josaphat (gare RER).*

*Quatre arrêts desservent le site :*

- Un arrêt « Picard / Bouvier » . Cet arrêt est situé à une distance adéquate et performante par rapport aux pôles de bureaux existants situés avenue du Port. Il dessert également les Magasins et l'Entrepôt Royal.
- Un arrêt « Gare Maritime », utile à la desserte de la Gare même ainsi qu'à la desserte des bâtiments situés entre la Gare et le talus Laekenveld.
- Un arrêt « Jubilé », cet arrêt dessert les quartiers Marie-Christine et Maritime via des accès à intégrer aux talus. Un dispositif mécanique de franchissement de la déclivité (ascenseur) devrait être envisagé.

- Un arrêt « Pannenhuis ». Cet arrêt permet d'envisager une intermodalité avec le métro. A cet effet, une deuxième sortie de la station de métro pourrait être réalisée sur son côté Nord.

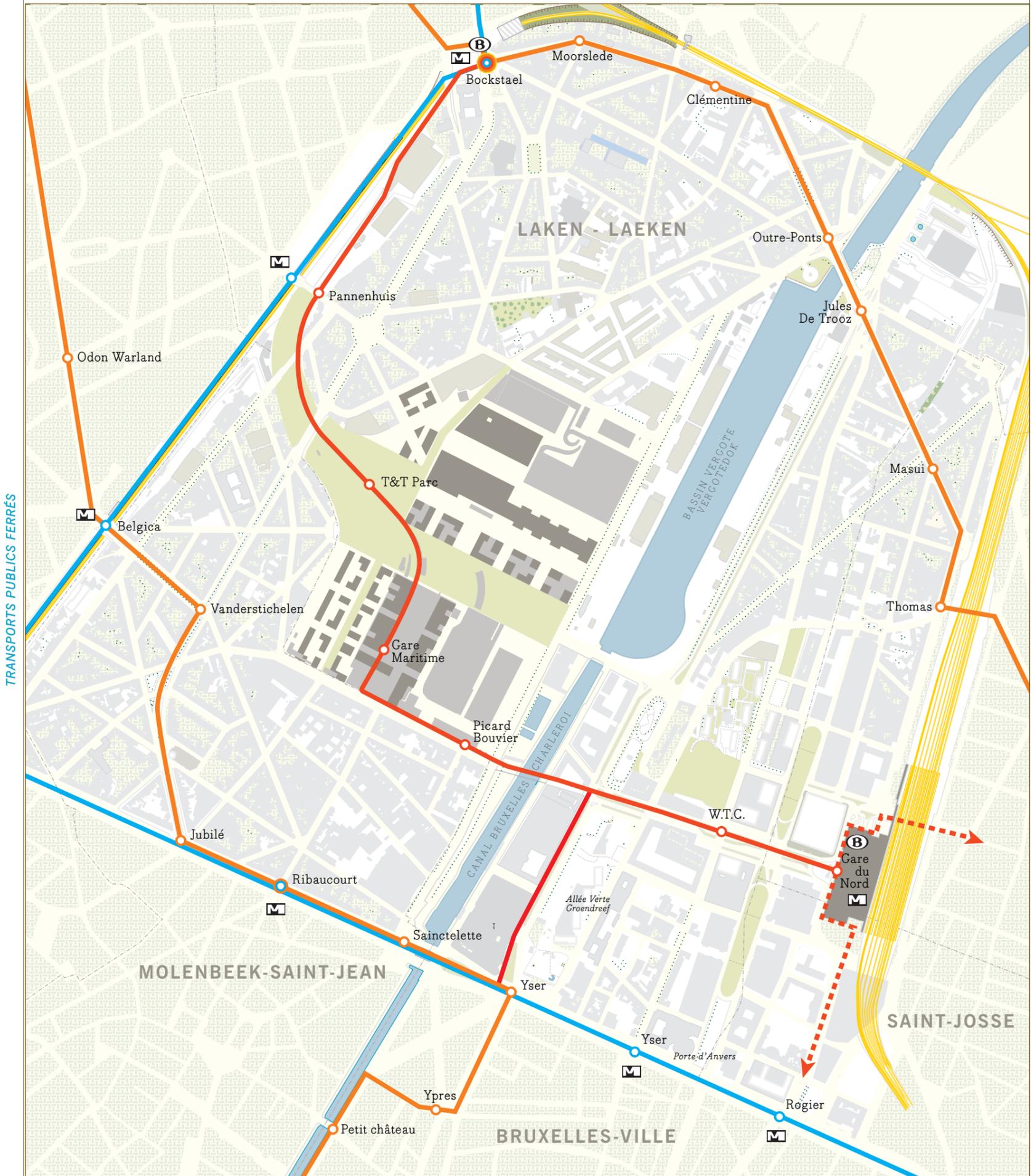
*Ce tracé présente le grand avantage de desservir de manière performante tant le site de Tour et Taxis que le quartier Maritime. Ce tracé peut être emprunté par une ou plusieurs lignes de trams performantes. Le réseau des tracés pourra à l'avenir être aussi élargi à d'autres branches, concomitamment au développement du site. L'adéquation de l'offre à la demande sera évaluée progressivement en fonction des développements immobiliers planifiés.*

- d'autre part, il a été jugé que la concentration de l'ensemble des lignes De Lijn concernées n'était pas propice à la valorisation du site et en particulier à la promotion de la fonction résidentielle
- une priorité sur les modes a par ailleurs été faite pour la Ligne 28A
- enfin, un report des passagers des bus De Lijn pourra à terme se réaliser vers le tram à partir de la place Bockstael.

#### UNE DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS DE HAUTE QUALITÉ

L'accessibilité du site en transports publics est une des clés du développement des ZIR 6A et B. En effet, s'agissant d'un territoire dont l'intérêt est clairement « régional », ce site se doit d'être doté d'une desserte en transports publics performante, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et conduit à une utilisation très importante de la voiture.

Le site doit être desservi à court terme par au moins une ligne de transports en commun ferrée avec des arrêts sur le site. Cette ligne emprunte le pont Picard-Bolivar, la rue Picard puis entre dans le site soit par la Gare Maritime (option privilégiée par le Schéma Directeur) soit par la nouvelle liaison Nord-Sud traversant le site (en alternative si l'option initiale s'avère techniquement impossible), pour rejoindre au-delà de celui-ci la place Bockstael en empruntant un tracé qui reste encore à définir. Cette ligne s'intègre dans le réseau de transport de la STIB et est également d'une utilité pour les quartiers existants aux abords. Elle permet en tout cas de relier de manière directe et rapide, le site aux pôles de transports importants que sont les stations de métro existantes situées à proximité et en tout cas le pôle multimodal de la Gare du Nord. La desserte en transports publics du site sera assurée de manière optimale et proportionnelle, en fonction de la demande actuelle et aussi en fonction de la demande projetée déterminée par le volume bâtissable.



- Lignes de chemin de fer
- Infrastructures de Métro
- Lignes de Tram existantes
- Nouvelles infrastructures de Tram
- - - Prolongements possibles des infrastructures de Tram

### 7.6.5.5 DÉPLACEMENTS MOTORISÉS SUR LE SITE



#### UNE DESSERTE AUTOMOBILE LOCALE

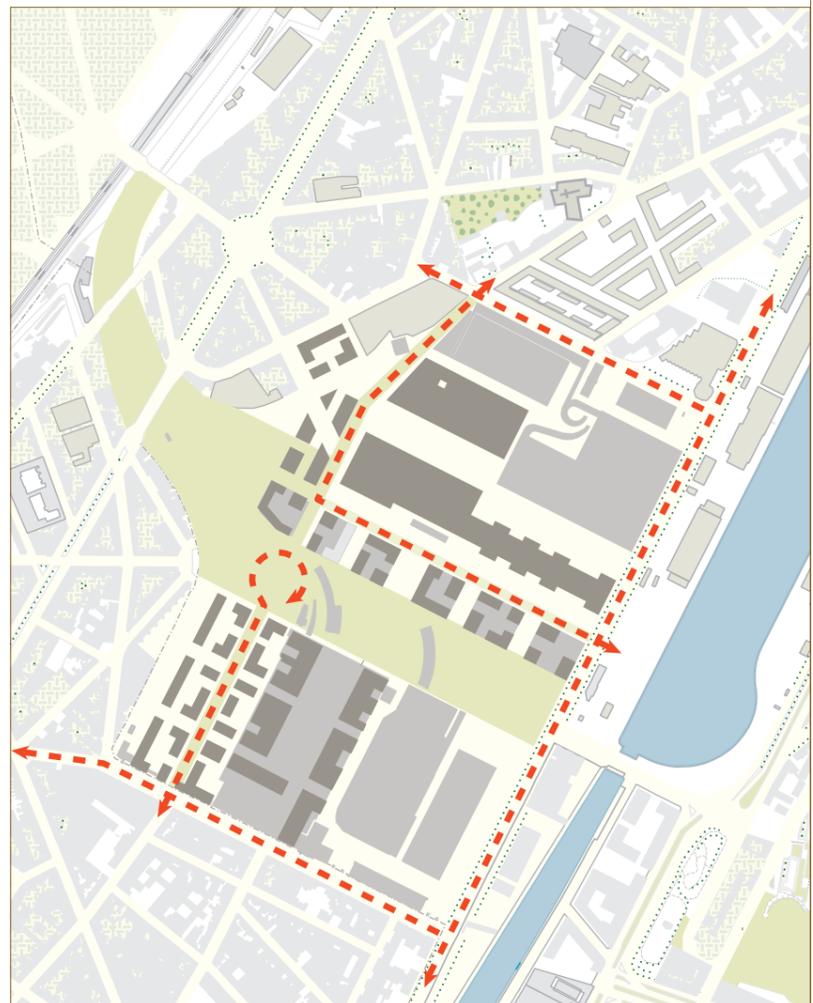
La desserte automobile du site est exclusivement d'ordre local. Elle sert à la distribution des fonctions urbaines implantées sur le site dans les zones déterminées comme bâtissables par ce plan. Une voirie pénétrant sur le site en cul-de-sac est localisée côté rue Picard. A l'opposé du parc, une voirie en «L» assurera une distribution locale des immeubles et sera connectée d'un côté à l'avenue du Port, de l'autre à la rue D.Lefèvre.

#### DES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENTS PRINCIPALEMENT SITUÉS EN OUVRAGE

De manière générale, et à quelques exceptions près (dépose-minute, livraison, entretiens techniques), le stationnement automobile se trouvera en ouvrages, sous les nouveaux immeubles de manière à préserver un maximum d'emprises en pleine-terre. Il trouvera sa place, très partiellement sous la partie Est de l'espace ouvert central à dominance minérale (en vis-à-vis de l'Entrepôt Royal) ainsi que sous les développements immobiliers admis dans les secteurs où la construction est rendue possible. En ce qui concerne les immeubles existants, des emplacements de parkings pourront être localisés uniquement au sous-sol de la Gare Maritime.

#### LIMITATION DES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENTS SUR LE SITE

L'étude de mobilité réalisée par CITEC a montré que la capacité de stationnement sur le site devait être modulée de manière à ce que le développement du site ne génère pas des charges de trafic trop importante par rapport à la capacité d'absorption du réseau viaire bordant le site. Par ailleurs, la limite de la capacité de stationnement sur le site s'avère être un levier important d'une politique de mobilité durable alors que la Région s'est imposée de diminuer le trafic de 20%. Conformément aux conclusions de l'étude CITEC, le Schéma Directeur propose donc d'inscrire dans le futur PPAS un plafond du nombre de places de parking correspondant à une vision volontariste de la politique de stationnement sur le site. A titre d'exemple, une fois la desserte en transports publics assurée, des ratios plus contraignants que les ratios courant pourraient être appliqués (1 emplacement par 200m<sup>2</sup> de bureaux + ratio contraignant pour les logements). A contrario, en l'absence de développement de la desserte en transports publics, le développement immobilier du site devra être limité.



*Dans l'étude CITEC, le trafic engendré par le volet immobilier du projet sur les ZIR 6A et B est estimé sur base d'une zone B. Une telle qualification entraîne la création supplémentaire de 3.410 et 5.485 places de parking sur le site, générant 14.030 à 21.800 déplacements quotidiens en voiture. Le logement représente une part de 27% à 29% de ce nombre. Par rapport au trafic actuel, ces déplacements représentent un supplément de l'ordre de 14 à 22%. Globalement, les voiries ne sont pas en mesure d'accepter un tel surplus. Bruxelles-Mobilité a estimé que le nombre d'emplacements supplémentaires à installer sur le site et lié au développement du programme immobilier devait se limiter à +/-2600 places.*

*Le développement du BILC générera lui une augmentation du trafic poids lourds et des véhicules utilitaires. Ce trafic se concentrera exclusivement sur l'avenue du Port dans son tracé entre le BILC et le square de Trooz, et au delà vers le Ring. Selon une étude menée par le consultant Stratec, le développement de ce projet engendrera une augmentation du nombre de mouvements sur l'avenue du Port de 350 mouvements / jour de camions de 3,5 tonnes et plus, de 240 mouvement de véhicules utilitaires et de 170 mouvements de voitures particulières (soit l'équivalent de 1100 équivalents véhicules particuliers / jour).*

**STATIONNEMENT  
ET URBANISME DURABLE**

Dans les quartiers dits « durables », une des clefs de la politique de mobilité réside dans le fait de travailler sur les ratios nombre d'emplacements de stationnements / logements ou par m<sup>2</sup> bureaux. Dans le quartier Vauban à Fribourg (2000 logements), le taux de motorisation des habitants a été réduit en appliquant un ratio de 0,7 voiture / logement; 25 % des habitants ont par ailleurs

pris l'engagement de vivre sans voitures. Dans le nouveau quartier de Hammerby Sjöstad à Stockholm (8000 logements), ce ratio est de 0,8 places de parking par logement. Ces ratios faibles incitent à l'usage des transports publics et des modes doux de déplacement. La mise à disposition d'alternative de type car-sharing constitue également un incitant.

**INSTALLER UN SYSTÈME DE VOITURES PARTAGÉES**

Afin de contribuer à la diminution de la part de la voiture dans les déplacements motorisés, et afin de pouvoir limiter fortement le nombre d'emplacements de stationnements sur le site, le système de voitures partagées doit être développé de manière volontariste. Des stations de voitures partagées devront être réalisées en ouvrage, dans le cadre de la réalisation des différents programmes immobiliers.

De plus, au minimum une station de car-sharing devrait être installée dans l'espace public, sur le site de Tour et Taxis. Celle-ci devra se trouver à proximité d'un endroit visible et fréquemment utilisé.

**7.6.5.6 BILC**

Conformément aux orientations de la politique bruxelloise des déplacements qui vise à sortir du « tout routier » et à favoriser le fret par la voie ferrée et la voie d'eau, le BILC se doit de devenir un pôle logistique urbain en se raccordant à ces réseaux d'acheminement de marchandises. Les deux recommandations suivantes vont dans ce sens.

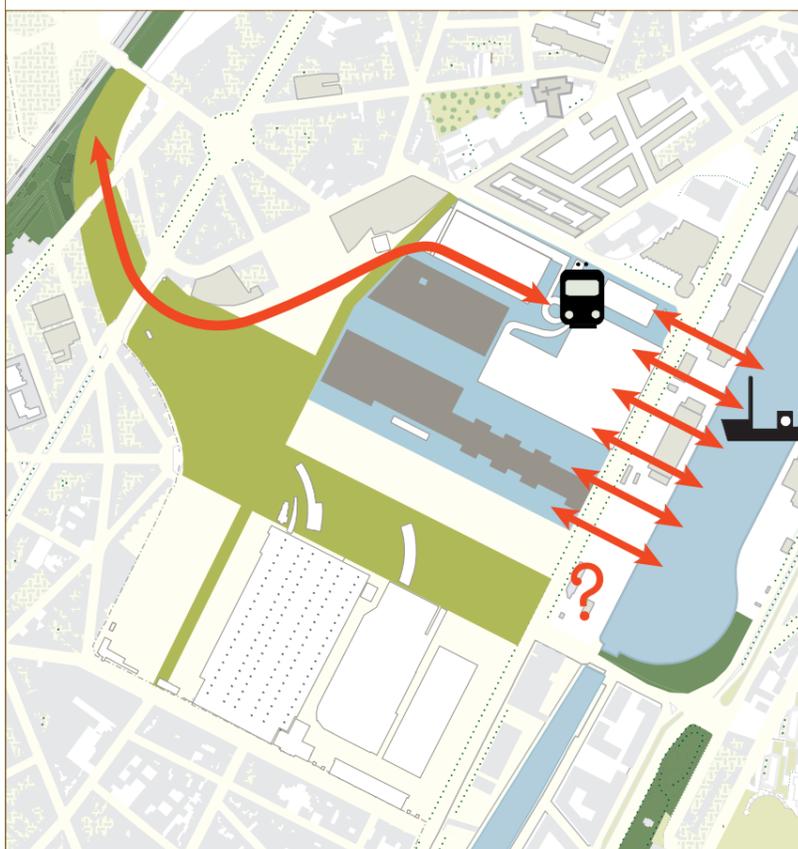
**LIER LE BILC À LA VOIE D'EAU ET AU RÉSEAU FERRÉ**

Afin de faire du BILC une véritable plateforme d'échanges logistiques multimodale, des connexions à la voie d'eau ainsi qu'au réseau ferré doivent être envisagées. Concernant la liaison à la voie d'eau, un projet de transport fluvial de palettes par barges est actuellement envisagé. Par ailleurs, une connexion avec le réseau ferroviaire SNCB s'avère nécessaire. Le raccordement au réseau ferroviaire via l'assiette de la Ligne 28A doit donc être réactivé. Rappelons ici que l'exploitation du transport de marchandises par voie ferrée est devenue une matière entièrement libéralisée depuis le 1er janvier 2007. Le coût de la connexion ferroviaire de même que son exploitation sont à négocier avec l'opérateur ferroviaire.

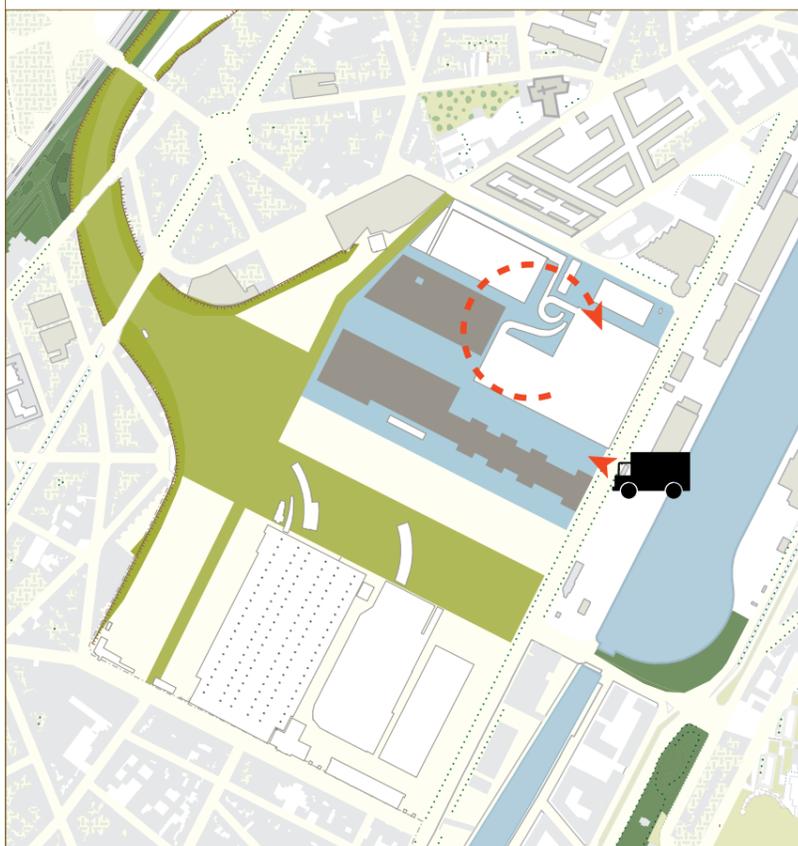
**LOCALISATION DE L'ACCÈS PRINCIPAL DU BILC**

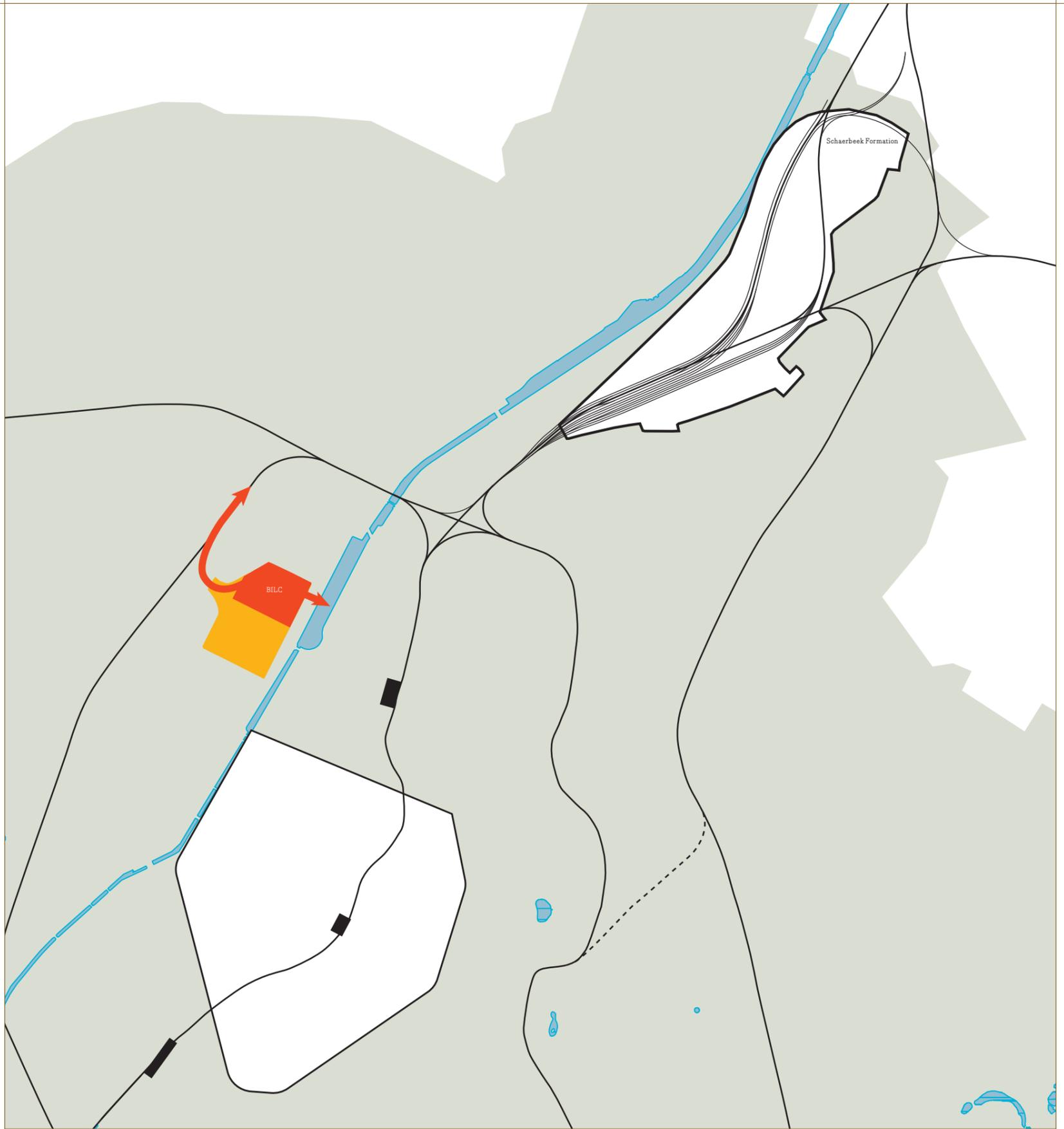
Les accès au centre logistique (tout type de véhicule confondu) seront exclusivement situés le long de l'avenue du Port et ce de manière à concentrer l'essentiel du trafic routier sur cette artère. Le trafic poids lourds sera concentré au sein même du nouveau complexe de manière à limiter les nuisances pour l'environnement habité (bruit, vibrations, poussières).

LIAISONS AU CANAL ET A LA VOIE FERRÉE



LOCALISATION DE L'ACCÈS PRINCIPAL DU BILC





FAIRE DU BILC UNE VÉRITABLE PLATEFORME MULTIMODALE EN LE LIANT À LA VOIE FERREÉ ET À LA VOIE D'EAU

## 7.6.6 *Équipement public aux abords du site*

### AMÉNAGEMENT D'UNE PISCINE À CIEL OUVERT ET D'UN PARC SUR LA RIVE GAUCHE DU BASSIN BECO

Pour rappel, le principe de réalisation de cet aménagement a été décidé par le Gouvernement bruxellois et a été adopté en mars 2007. La réalisation de ce projet suppose la relocalisation des entreprises actuellement installées à l'endroit prévu pour la piscine. Le nouveau complexe accueillera une piscine à ciel ouvert de même qu'un parc établi le long du bassin et qui fera le lien avec les aménagements déjà réalisés par le Port de Bruxelles sur la rive Gauche du Bassin. Un lien paysagé sera également établi entre le site de la piscine et le parc installé sur le site de Tour et Taxis. La passerelle Picard-Bolivar fera partie intégrante de cet aménagement.



ESQUISSE PISCINE A CIEL OUVERT - SOURCE : COMMUNIQUE DE PRESSE CAB. P.SMET

## 7.6.7 *Performance énergétique et éco-construction*

### RÉDUIRE LES CONSOMMATIONS EN ÉNERGIE PRIMAIRE

Il y a lieu de limiter les besoins en chauffage et en climatisation dans les bâtiments notamment en travaillant sur la compacité, l'isolation des enveloppes, l'étanchéité à l'air, l'inertie thermique, la performance des systèmes de chauffage et la production d'énergies renouvelables. Les constructions sur le site viseront des standards de haute performance énergétique à savoir des standards passifs (15kWh/m<sup>2</sup>.an) pour la construction neuve et la basse énergie pour la rénovation (60kWh/m<sup>2</sup>.an) en logement, un niveau E60 pour les immeubles de bureaux et d'activités au sens de l'Ordonnance du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique des bâtiments et ses Arrêtés d'application.

### PRÉVOIR DES SYSTÈMES ÉNERGÉTIQUES ÉCONOMES ET PERFORMANTS

Cette mesure est à préconiser tant pour les bâtiments (ZIR 6 A et B + Zone d'activités portuaires et logistiques) que pour les dispositifs d'éclairage de l'espace public et du mobilier urbain. Le choix du système énergétique sera orienté en fonction d'un objectif de limitation de la consommation d'énergie primaire non renouvelable. La co-génération et l'installation d'un réseau de chaleur seront étudiés de même que la production d'énergies renouvelables (solaire, géothermique, biomasse) afin de couvrir tout ou en partie les besoins énergétiques du site considéré dans sa globalité. A titre d'exemple, les vastes toitures plates construites sur le site pourraient être mises à profit pour y ins-

taller des panneaux solaires thermiques. La toiture du BILC semble à cet égard un lieu particulièrement propice pour ce type d'installations.

### ASSURER LE DROIT À LA LUMIÈRE ET AU SOLEIL

Les gabarits des nouveaux immeubles situés dans les ZIR 6A et B devront être étudiés de manière à limiter les masques, notamment dans les orientations Sud des bâtiments. De même, il y a lieu d'envisager des prospectes entre immeubles et des largeurs de bâtiments favorisant l'ensoleillement naturel des pièces. A noter que la structuration générale du site à partir du grand parc génère des implantations allant clairement dans le sens de la recommandation. Cette recommandation peut par extension, s'appliquer à certains sous-sols (stationnements) qui pourraient jouir également d'un éclairage naturel.

### LIMITER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES CONSTRUCTION EN ADOPTANT UNE DÉMARCHE GLOBALE D'ÉCO-CONSTRUCTION :

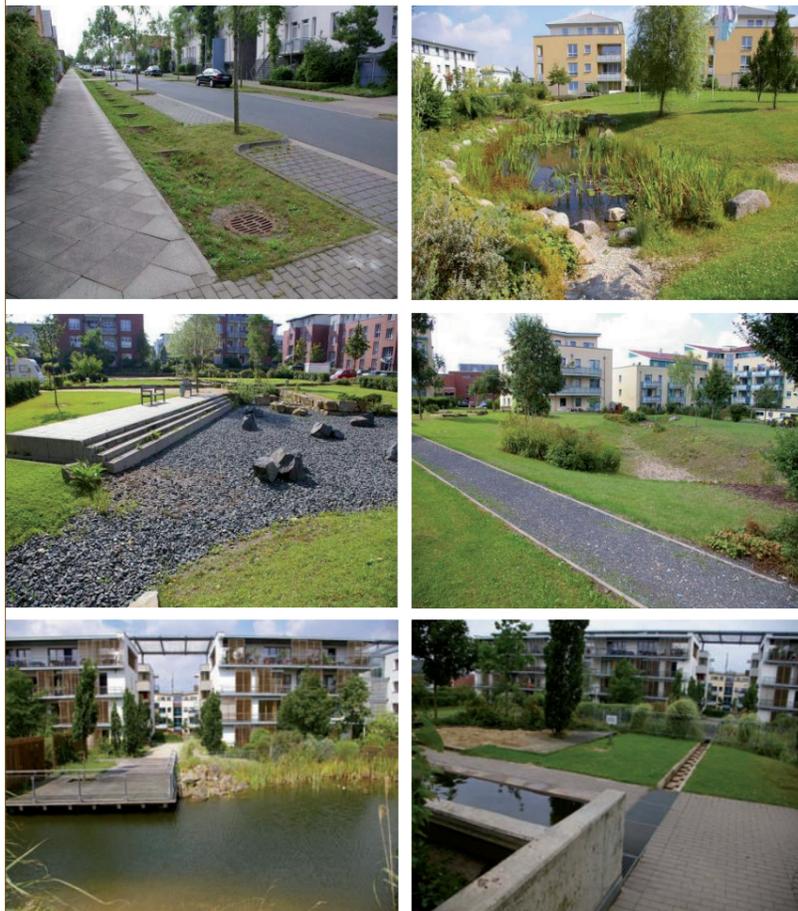
Cette mesure vise à minimiser l'empreinte écologique des constructions au travers d'une démarche globale visant l'énergie, les matériaux, la gestion des eaux pluviales et de l'eau de distribution, la qualité architecturale.

## 7.6.8 Eau

Dans ce domaine, l'enjeu principal qui peut être traité dans le cadre d'un Schéma Directeur est lié à la question de l'imperméabilisation du sol et au ruissellement de l'eau. L'option principale de ce Schéma Directeur (création d'un grand parc régional au sol perméable) va clairement dans un sens répondant à cet enjeu. Toutefois, cette option fondamentale peut être complétée par une série d'options complémentaires énumérées ci-dessous.

### ➤ GÉNÉRALISER LES TOITURES VERTES INTENSIVES (VOIR EXTENSIVES) SUR L'ENSEMBLE DE CONSTRUCTIONS NEUVES (Y COMPRIS LE BILC)

La majorité des eaux tombant sur les zones urbaines ruissellent dans les égouts. Les toitures vertes jouent dans ce cadre un rôle prépondérant dans la mesure où elles agissent comme un tampon entre les intempéries et le système d'évacuation. A l'heure où la gestion de l'eau devient une préoccupation essentielle de la politique environnementale bruxelloise, généraliser les toitures vertes sur l'ensemble des constructions neuves du site apparaît dès lors comme un impératif. Rappelons par ailleurs que le principe d'installation de toitures vertes intensives est imposé par le RRU (Titre I, art 13) pour tout toit plat dont la superficie est supérieure à 100 m<sup>2</sup>.



### ➤ RÉCUPÉRER LES EAUX DE PLUIES POUR CERTAINS USAGES DOMESTIQUES OU INDUSTRIELS

Dans les immeubles, les eaux de pluie devront être récupérées pour les usages domestiques ou industriels via l'installation de citernes. Pour rappel, ce principe constitue une application de l'Article 16 du Titre I du RRU «Collecte des eaux pluviales».

### ➤ L'OPPORTUNITÉ D'INSTALLER UNE TOITURE VERTE INTENSIVE SUR LE TOIT PLAT DE L'ENTREPÔT ROYAL POURRAIT ÊTRE ENVISAGÉ.

Toutefois, il conviendra dès les premières études, d'étudier les sollicitations résultant de la conception, de l'exécution et de la destination finale de la toiture verte sur la structure portante existante.

### ➤ GÉRER LES EAUX PLUVIALES SUR LE SITE À PARTIR DE DISPOSITIFS DE RÉTENTION D'EAU SITUÉS DANS LE PARC ET LES ESPACES PUBLICS DE DISTRIBUTION

La gestion des eaux pluviales sur le site même vise à compenser l'imperméabilisation des sols inhérente aux constructions et à l'aménagement de leurs abords. La gestion des eaux permet d'atténuer le ruissellement et d'alléger la charge des infrastructures collectives d'assainissement. A cet effet, le parc central au site est particulièrement propice à l'implantation de dispositifs de stockage à ciel ouvert. Différents dispositifs peuvent se côtoyer ou se combiner sous forme de noue, fossé planté, bassin sec, bassin d'eau, etc... ces dispositifs devront s'intégrer aux espaces publics sans nuire à leur continuité et à leurs usages.

## 7.6.9 *Gestion et suivi du projet*

### ACCORDER LES AUTORITÉS PUBLIQUES ET LA SOCIÉTÉ T&T PROJECT SUR UNE RÉPARTITION DES FINANCEMENTS EN FONCTION DES PROJETS

Dès le début de l'élaboration du Schéma Directeur, des calculs de faisabilités économiques relatifs aux ZIR 6A et B ont été réalisés par le consultant en économie de projet Modus Expert. Ces calculs ont démontré la rentabilité du développement immobilier sur le site suivant différents scénarios de densification, y compris en considérant la prise en charge du grand parc régional par la société T&T Project. Pour des raisons de confidentialité des données, ces calculs ne sont pas rendus publics.

L'intérêt de ces calculs réside dans le fait de montrer que le développement du site entièrement pris en charge par le secteur privé est en soit «rentable». Malgré cette rentabilité acquise, les pouvoirs publics se doivent d'intervenir sur le site afin d'y développer eux aussi certains programmes publics.

En ce qui concerne les installations du Port et en particulier le développement du projet BILC, il est à noter qu'un partenariat a été créé entre la société du Port et une société privée française (SOGARIS) et qu'un prêt de la Banque Européenne d'Investissements a été octroyé à la Région bruxelloise en vue de la réalisation du projet. Le financement et la réalisation de ce projet est de ce fait assuré. Des financements complémentaires doivent toutefois être débloqués par la Région en vue de desservir le site du BILC via une liaison ferrée prolongeant la ligne de chemin de fer existante à l'arrière du site (ligne 28).

Le tableau ci-contre reprend de manière sommaire les types de programmes qui seront développés sur le site et à ses abords. Il représente un «premier modèle théorique» grossier de l'opérationnalisation et du financement des projets.

GESTION ET SUIVI DE PROJET		LES OPTIONS D'INTERVENTIONS		SCHÉMA DIRECTEUR		ZL TOUR & TAXIS
TYPES DE PROGRAMMES SUR LE SITE	MAÎTRE D'OUVRAGE	DESTINATAIRE APRÈS LA RÉALISATION DU PROJET	MÉCANISME(S) FINANCIER(S) POSSIBLE(S)	FONCIER APRÈS RÉALISATION DU PROJET		
<b>DANS LES ZIR 6A ET B ET LA ZONE D'ACTIVITÉ PORTUAIRE</b>						
Bureaux	T&T Project ou autre investisseur privé	Vente ou location au prix du marché	Financement Privé	Privé		
Logements libres	T&T Project ou autre investisseur privé	Vente ou location au prix du marché	Financement Privé	Privé		
Parc	T&T Project/Bruxelles Environnement + Ville de Bruxelles	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Environnement et/ou Ville de Bruxelles	Processus de lotissement du site à charge de l'investisseur privé	T&T Project cédé à la Régie foncière régionale		
Voiries locales	T&T Project	Ville de Bruxelles	Processus de lotissement du site à charge de l'investisseur privé	T&T Project cédé à la Ville de Bruxelles		
Commerces et Grand Commerce	T&T Project ou autre investisseur privé	Vente ou location au prix du marché	Financement Privé	Privé		
Equipements de services privés	T&T Project ou autre investisseur privé	Vente ou location au prix du marché	Financement Privé	Privé		
Equipements publics locaux (crèches, écoles, poste, etc.)	T&T Project ou autorité publique	Service public	Charge d'urbanisme ou fonds publics	T&T Project cédé à ou acheté par un service public		
Logements moyens	T&T Project ou autre investisseur privé + autorité publique	Vente ou location à prix conventionné	Financement Privé	Privé		
Logements sociaux	T&T Project ou autorité publique	SISP	Charge d'urbanisme, fonds publics ou partenariats publics-privés	T&T Project cédé à ou acheté par un service public		
Centre logistique	Société anonyme BILC (Port de Bruxelles+ Sogaris)	SA BILC	Partenariat public-privé	Port de Bruxelles		
Activités productives ou commerces de gros	Port de Bruxelles	Vente ou location au prix du marché	Fonds publics ou partenariat public-privé	Port de Bruxelles		
Infrastructure Trams sur le site	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics ou partenariat public-privé	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
<b>AUX ABORDS</b>						
Aménagement de l'avenue du Port	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Aménagement de la rue Picard	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Aménagement du boulevard Bolivar	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Infrastructure Tram vers le site (depuis la gare du Nord et depuis Bockstael)	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Aménagement d'une piscine à ciel ouvert sur la rive gauche du bassin Beco	SPFMT - Beliris	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Aménagement de la Ligne 28A	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Environnement	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Environnement	Fonds publics ou charges d'urbanisme	Régie foncière régionale		
Réalisation de la passerelle Picard - Bolivar	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics ou partenariat public-privé	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
Réalisation d'un ouvrage d'art pour le Tram entre la Ligne 28A et la place Bockstael	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité	Fonds publics	Région de Bruxelles-Capitale Bruxelles-Mobilité		
<p>Dans son principe, ce tableau part de l'idée que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les éléments relatifs au lotissement et à la viabilisation du site sont pris en charge par la société T&amp;T Project (charges d'urbanisme au sens de l'article 112 du COBAT). Une fois ceux-ci réalisés, un transfert de gestion et de propriété est fait à une autorité publique.</li> <li>- Le secteur privé (que ce soit T&amp;T Project ou un autre privé à qui T&amp;T Project aura vendu un ou des terrains) réalise les programmes de logements libres, commerces, équipements et services privés, bureaux, activités productives, etc....</li> <li>- Les logements moyens sont produits dans le cadre de partenariats publics-privés ou par le privé uniquement</li> <li>- Les logements sociaux sont réalisés par le secteur privé (que ce soit T&amp;T Project ou un autre privé à qui T&amp;T Project aura vendu un ou des terrains) sous forme de charges ou sont réalisés par un organisme public à qui T&amp;T Project aurait cédé ou vendu le(s) terrain(s). Des partenariats publics-privés peuvent également être envisagés.</li> <li>- Les équipements publics locaux sont réalisés par le secteur privé (que ce soit T&amp;T Project ou un autre privé à qui T&amp;T Project aura vendu un ou des terrains) sous forme de charges ou sont réalisés par un organisme public à qui T&amp;T Project aurait cédé ou vendu le(s) terrain(s). Ils peuvent également faire l'objet d'un partenariat public-privé.</li> </ul>						



### ➤ MISE EN PLACE D'UN GESTIONNAIRE DES PROJETS PUBLICS POUR LA ZONE LEVIER N°5 « TOUR ET TAXIS »

Le Schéma Directeur est, à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, un nouvel outil de planification répondant au souhait que soit adoptée une vision commune du développement des zones stratégiques, établie en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

L'adoption de ce document par le Gouvernement constitue le premier pas d'un développement harmonieux et co-géré.

La mise en œuvre de grands projets urbains nécessite que soit assuré un suivi de la procédure afin que soit pérennisée les options et que les actions concrètes relevant des différents acteurs soient coordonnées.

À cette fin, une équipe chargée d'assurer la concrétisation des projets en regard des multiples contraintes sera mise en place : il s'agit d'une des missions de l'agence de développement territoriale en voie d'être créée.

Sa responsabilité est avant tout opérationnelle.

Concrètement, le rôle de l'agence sera d'assurer la coordination des multiples actions à entreprendre pour assurer une mise en œuvre efficace des opérations.

Cette équipe sera l'interface de tous les acteurs, elle sera chargée d'assurer le suivi de tous les projets – publics et privés – ayant trait au développement du site et d'assurer un enchaînement méthodique des opérations à entreprendre.

Cette équipe travaillera de concert avec les administrations régionales et communales chargées du volet réglementaire du développement.

### ➤ PROMOUVOIR LA QUALITÉ ARCHITECTURALE DES RÉALISATIONS

La Zone-Levier «Tour et Taxis» représente un enjeu important au niveau de l'image même de Bruxelles. Cette zone est localisée le long du tracé urbain du Canal et dialogue de manière importante tant avec l'échelle métropolitaine qu'avec l'échelle locale.

Son aménagement ne peut donc être un échec architectural en soi et doit au contraire valoriser l'image de la ville dans son ensemble. Dans ce cadre, il est impératif de promouvoir des outils de qualité qui garantissent la réussite urbanistique et architecturale des réalisations.

Parmi ces outils, il est proposé de promouvoir la mise en concurrence des concepteurs, que ce soit au niveau des projets d'architecture privés et/ou publics ou des projets d'aménagements d'espaces publics.

Les pouvoirs publics sont tenus par la loi sur les marchés publics d'effectuer une mise en concurrence des projets et des candidats et de nombreuses initiatives ont été prises dans ce sens ces dernières années par différents acteurs publics (concours Impératrice, concours Flagey, Concours Rogier, concours Monnaie ,

concours Schweitzer).

Le secteur privé n'a par contre aucune obligation de passer par une mise en concurrence des concepteurs. La pratique tend par contre à gagner du terrain quand elle est promue par les pouvoirs publics (ex : concours Robelco pour l'îlot Comines- Froissart dans le quartier européen).

### ➤ ALIMENTER LES RÉFLEXIONS SUR LE FUTUR PPAS PAR UN PLAN-MASSE, VISION COMMUNE DES POUVOIRS PUBLICS ET DE LA SOCIÉTÉ T&T, ILLUSTRANT LES VARIANTES D'URBANISATION POSSIBLE POUR LE SITE, COMPTE TENU DES OPTIONS GÉNÉRALES DE DÉVELOPPEMENT DU SCHÉMA DIRECTEUR

Il a été dit précédemment que le présent document ne constitue pas en soit un projet d'urbanisme mais plutôt une vision urbaine, et qu'il avait pour vocation à fixer un premier cadre au développement du site. Les plans de préfiguration se trouvant dans ce document ont pour vocation d'illustrer ce que donnerait l'application des principes d'aménagements du Schéma Directeur entre autres déclinés au point 7.6.4 « Principes relatifs aux implantations et gabarits des constructions ».

De ce fait un travail sur la mise en forme des principes du Schéma Directeur – le dessin d'un « Plan-masse » – devra être réalisé dans le temps de la réflexion du PPAS. Les principes de structuration du site figurant dans ce document constituent en quelque sorte le cahier des charges de ce Plan-masse.

Ce Plan-masse constitue un outil d'aide à l'élaboration d'un plan final élaboré par la Ville de Bruxelles dans le cadre de l'élaboration du PPAS, permettant de décliner les principes énoncés dans l'Arrêté du Gouvernement et de traduire formellement les effets de l'application de ses principes.

Par ailleurs, le permis d'urbanisme introduit par T&T Project étant soumis à étude d'incidences, laquelle devra tester les différentes variantes d'urbanisation et leur impact sur le fonctionnement du site et du quartier, ce plan masse sera une référence utile pour chaque acteur puisque qu'il proposera les aménagements et développements répondant aux options et principes acquis pas tous dans le cadre du Schéma Directeur.

# 7.7 PLANNING PRÉVISIONNEL INDICATIF

Un planning général de mise en œuvre des opérations est proposé. Ce planning est purement indicatif : son objectif est de dresser une première perspective des étapes à franchir et des horizons de réalisations. Il tient compte des timings courants de réalisations de projets similaires et a été discuté avec les principaux acteurs fonciers du site de Tour et Taxis. Son horizon à terme des réalisations est fixé à 2020.

Ce planning est structuré suivant quatre échéances de réalisation.

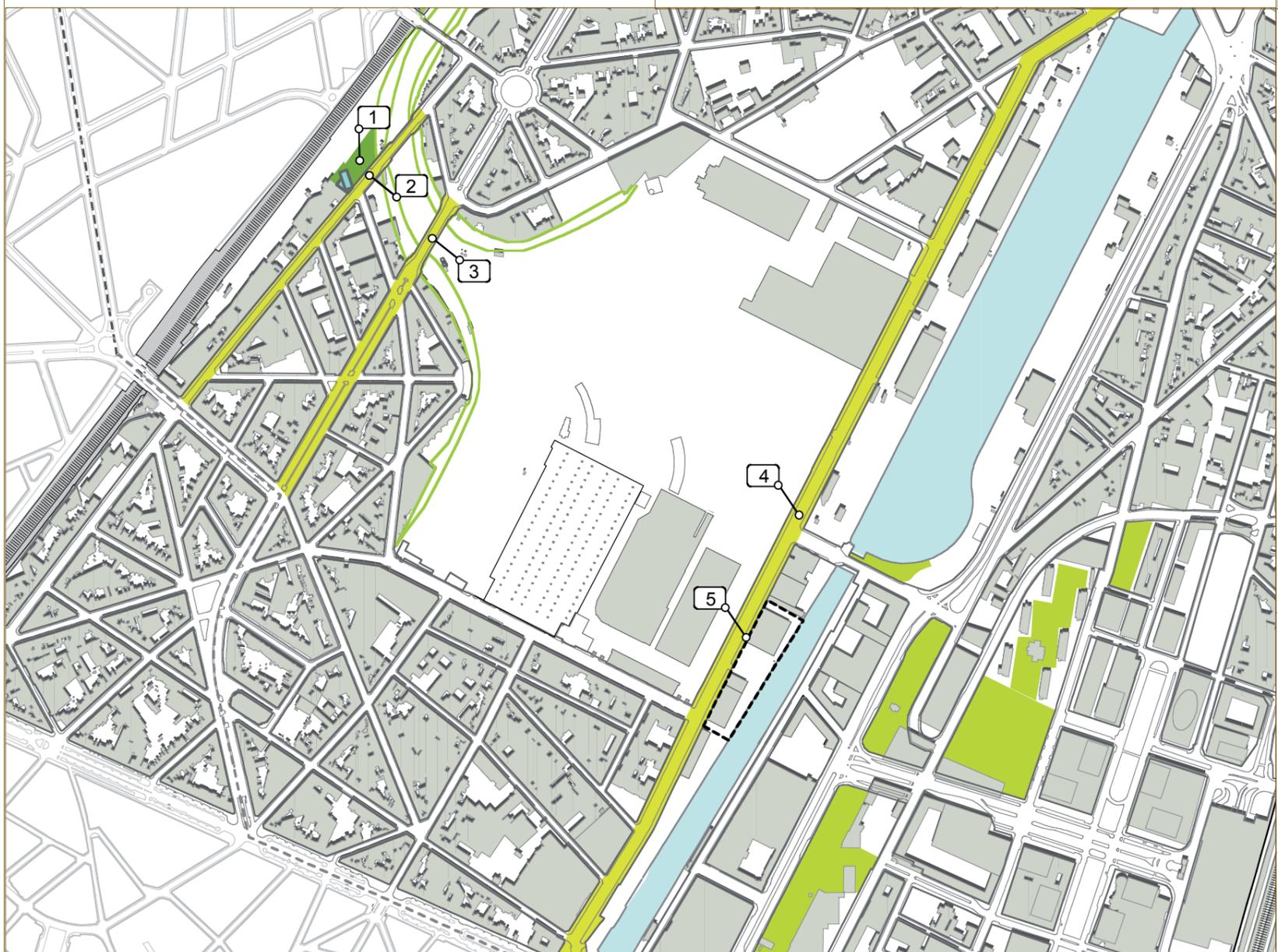
## *Horizon 2009*

Ce sont les projets qui font déjà aujourd'hui l'objet d'un financement, voir d'un permis d'urbanisme délivré ou en cours de l'être. Les projets concernés sont principalement des projets d'aménagements d'espaces publics tels que le réaménagement de l'avenue du Port, celui de l'avenue Jean Dubrucq, l'aménagement de la première phase du Parc Ligne 28. Au cours de cette phase, comme des phases suivantes d'ailleurs, des occupations temporaires en rapport avec la dimension événementielle du site mais aussi en rapport avec les besoins de quartiers aux

abords peuvent continuer à occuper les lieux non affectés par les chantiers.

### LA PHASE 1 CONSISTE EN :

- |  |  |
|--|--|
| 1. Aménagement d'un morceau du Parc L28 et construction d'un bâtiment de logements + équipement public dans le cadre du Contrat de Quartier « Escaut-Meuse » | 3. Aménagement de la section Nord du Boulevard du Jubilé |
| 2. Aménagement de la section Nord de l'Avenue Jean Dubrucq   | 4. Aménagement complet et en phases de l'Avenue du Port  |
|  | 5. Déménagement des entreprises                          |

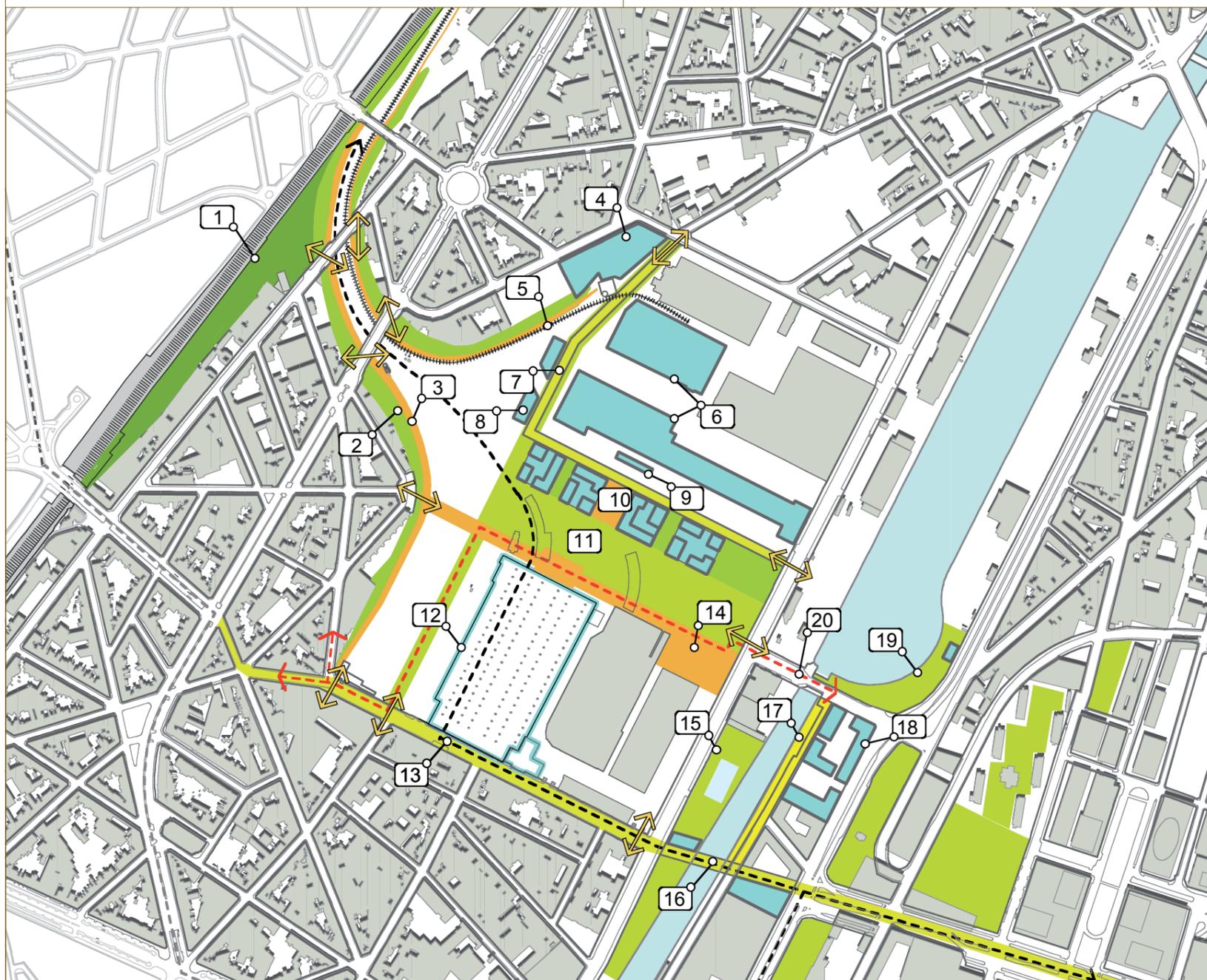


## Horizon 2012

Cette échéance de réalisation concerne les projets relatifs au développement de la ZIR n°6 B qui peut être activée sans attendre l'établissement et l'approbation d'un PPAS. Sont également inscrits à cette échéance sur le site de Tour et Taxis, les projets de développements d'ensembles de logements accompagnés des commerces et équipements locaux situés en vis-à-vis du Parc. La réalisation d'une première phase du parc est également prévue de même que les connexions et accès avec les quartiers aux abords. La rénovation de la Gare Maritime devra également être achevée pour cette échéance. La desserte de l'intérieur du site est assurée par un bus qui emprunte le pont des Armateurs et ressort du site au niveau de la rue Picard. Cette dernière est réaménagée en intégrant un site propre tram qui traverse le Canal à hauteur du pont Bolivar/Picard réalisé et rejoint la station de métro Pannenhuis. Sur le domaine du Port de Bruxelles, le BILC sera entièrement achevé de même que la connexion ferroviaire faisant la liaison avec la Ligne 28. En vis-à-vis du site de Tour et Taxis, on peut penser que les développements immobiliers sur le site d'Atenor seront terminés. Il en est de même de l'ensemble de l'opération Parc Ligne 28 financé dans le cadre de Beliris.

### LA PHASE 2 CONSISTE EN :

- |   |  |
|---|--|
| 1. Aménagement complémentaire du Parc L28                                   | 13. Mise en place du tram sur la rue Picard et sur le site T&T, relié à l'arrêt Pannenhuis de la ligne de métro 1A existante et à la Gare du Nord + connexion Allée verte. |
| 2. Aménagement des talus  | 14. Développement de la ZIR 6B   |
| 3. Implantation de chemins piétons le long des talus                        | 15. Aménagement de la piscine plein air + espace vert le long du Canal   |
| 4. Restauration du bâtiment BYRRH rue Dieudonné Lefèvre                     | 16. Aménagement de la passerelle Picard  |
| 5. Construction de la voie de chemin de fer qui relie le BILC à la Ligne 28 | 17. Aménagement complémentaire du quai des Péniches  |
| 6. Construction de nouveaux bâtiments du BILC (phase 1+2)                   | 18. Développement du site Atenor   |
| 7. Aménagement d'une voirie de desserte interne                             | 19. Aménagement d'un espace vert + Maison du port  |
| 8. Construction d'ateliers liés aux activités populaires                    | 20. Desserte en bus urbains  |
| 9. Rénovation de la Gare de Services La Chapelle (affectation Horeca)       |  |
| 10. Construction des bâtiments suivant affectations voir p.39               | <-> Aménagement des accès piétons au site de T&T par le pont Clesse, le pont Jubilé, le square du Laekenveld, l'avenue du Port, la rue Dieudonné Lefèvre et la rue Picard  |
| 11. Aménagement d'une première section du parc et de l'espace public        |  |
| 12. Rénovation de la Gare Maritime (façades et toitures)                    |  |

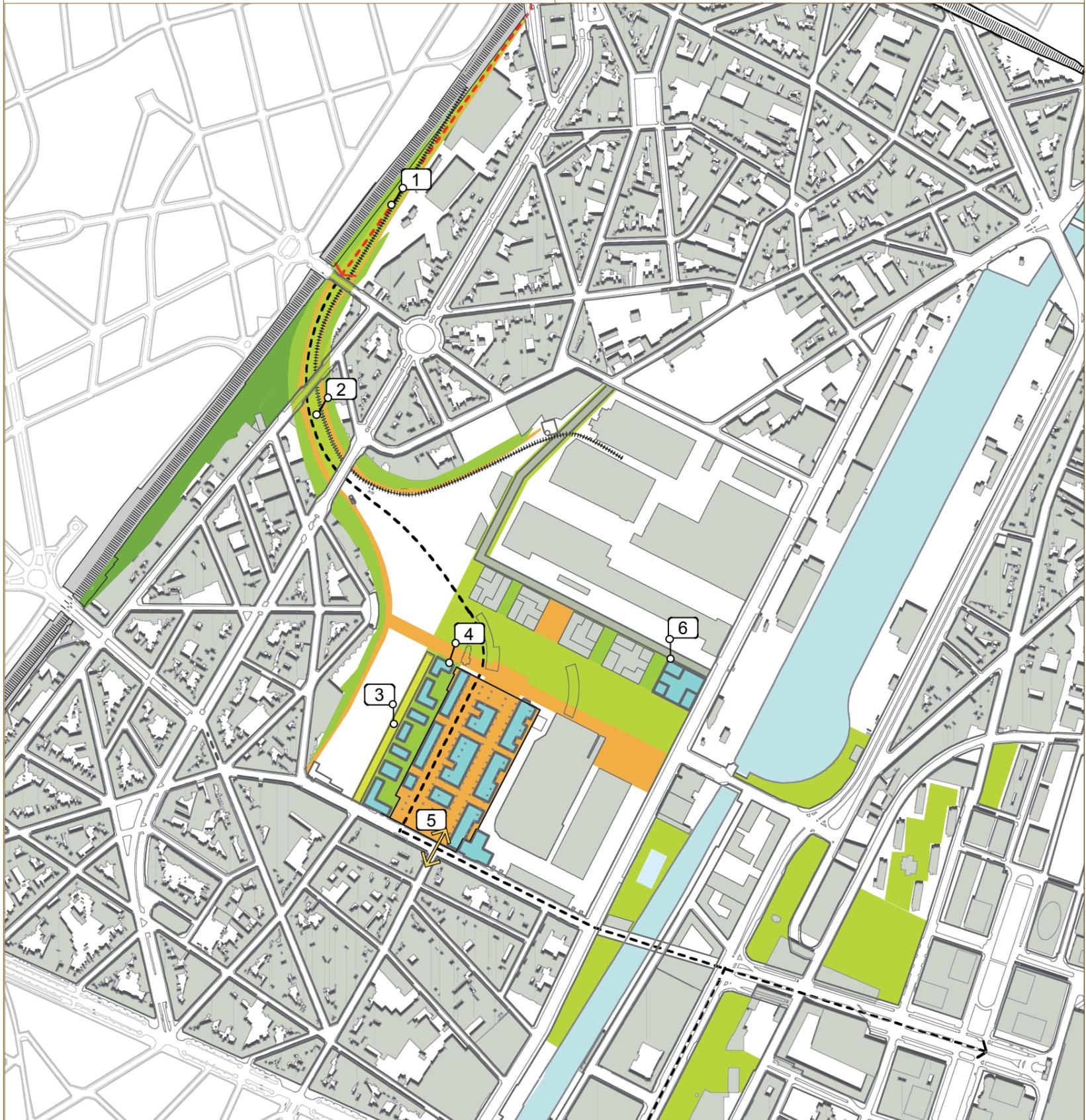


## Horizon 2015

Cette échéance est liée à celle de l'existence d'un PPAS portant sur la ZIR 6A. Seront réalisés à cette échéance les développements immobiliers dans la Gare Maritime de même qu'entre la Gare et la voirie de liaison côté Laekenveld. On peut également penser qu'à cette échéance, la ligne de tram aura été prolongée vers Bockstael moyennant la construction d'une infrastructure de génie civil (rampe) permettant de rattraper la dénivellation entre la place Bockstael et le niveau de la ligne 28 (+/-8 mètres).

### LA PHASE 3 CONSISTE EN :

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liaison de ligne de tram sur le site et la place Bockstael</li> <li>2. Extension du Parc sur la L28A</li> <li>3. Aménagement d'une voirie de desserte locale</li> <li>4. Construction des bâtiments suivant affectations voir p.39</li> <li>5. Densification de la Gare Maritime suivant affectations voir p.39 + aménagement intérieur de l'espace publique</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Construction des bâtiments suivant affectations voir p.39</li> </ol> <p>&lt;-&gt; Aménagement de l'accès au site de T&amp;T par la rue Picard au droit de la rue Ribaucour par la Gare Maritime</p> |
|---|---|



## Horizon 2020

Cette ultime phase porte sur les derniers développements immobiliers principalement situés entre la voirie de liaison Nord-Sud et le talus Laekenveld. À terme le site Ziegler (aujourd'hui utilisé comme lieu de stationnement de véhicules utilitaires) sera valorisé d'un point de vue immobilier. Des accès piétons au site devront être aménagés de part et d'autre des nouvelles constructions.

### LA PHASE 4 CONSISTE EN :

1. Rénovation du bâtiment « château d'eau » + centrale électrique
  2. Construction de bâtiments suivant affectations voir p.39
  3. Aménagement de la liaison définitive entre le Parc Tour&Taxis et le Parc sur la L28A
  4. Construction de bâtiments suivant affectations voir p.39
- <-> Aménagement de l'accès au site de T&T par la rue Dieudonné Lefèvre (site Ziegler)



**CRÉATION PROGRESSIVE  
D'UN ESPACE VERT  
RÉGIONAL**

La mise en œuvre des principes du Schéma Directeur permet la réalisation d'un vaste espace ouvert régional d'un peu plus de 17 d'hectares :

- un peu plus d'une dizaine d'hectares sur le site même
- 2,5 hectares dans le Parc L28
- 3,5 hectares dans le Parc L28A
- 1 hectare le long du Canal, à côté de la Piscine à ciel ouvert

Le Schéma Directeur permet ainsi de créer de l'espace ouvert valorisant le site de Tour et Taxi à l'échelle régionale. Cet espace ouvert permet aussi de palier à un déficit très important des quartiers aux abords en espaces verts récréatifs de proximité .



ATTRACTIVITÉ LOCALE DES ESPACES VERTS EXISTANTS

ATTRACTIVITÉ LOCALE DES ESPACES VERTS SUITE À LA RÉALISATION PROGRESSIVE DU PARC RÉGIONAL

# 7.8

## LISTE INDICATIVE DES ACTIONS À ENTREPRENDRE, PILOTES DES PROJETS ET ACTEURS PUBLICS ASSOCIÉS

Le tableau ci-dessous reprend les principales actions d'aménagements à entreprendre dans le cadre de la mise en œuvre effective du Schéma Directeur. Il décrit en fait le processus de production et de réalisation des différents projets envisagés dans la Zone Levier.

ACTIONS	PILOTE(S) PRESSENTI(S)	ACTEUR(S) PUBLIC(S) ASSOCIÉ(S) OU CONSULTÉ(S) DE MANIÈRE PRIVILÉGIÉE
<b>PHASE 1</b>		
<b>HORIZON DE RÉALISATIONS EN 2009</b>		
<b>AUTOUR SITE T&amp;T</b>		
Aménagement d'un morceau de la promenade verte (L28) et construction d'un bâtiment de logement (contrat de quartier « Escaut-Meuse »)	Commune de Molenbeek-Saint-Jean	Région de Bruxelles-Capitale
Aménagement de l'Avenue Jean Dubrucq (Section Nord)	SPFMT	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Région de Bruxelles-Capitale
Aménagement de la rue Clesse	Ville de Bruxelles	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Région de Bruxelles-Capitale
Aménagement du Boulevard du Jubilé (Contrats de Quartier « Maritime » + « Escaut-Meuse »)	SPFMT	Commune de Molenbeek-Saint-Jean
Aménagement de l'Avenue du Port	Bruxelles-Mobilité	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Ville de Bruxelles STIB Port de Bruxelles
<b>ACTIONS ET ÉTUDES À LANCER</b>		
Déménagement des entreprises situées à l'endroit de la future piscine	Région de Bruxelles-Capitale	Ville de Bruxelles Port de Bruxelles
Lancement des études portant sur l'élaboration du PPAS « Tour et Taxis »	Ville de Bruxelles + Région de Bruxelles-Capitale	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Ville de Bruxelles STIB Port de Bruxelles
Lancement de l'étude relative à un Plan de Gestion des talus	Bruxelles Environnement	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Ville de Bruxelles
Lancement des études relatives à l'implantation d'une ligne de tram entre la Gare du Nord et la place Bockstael + lancement d'une étude spécifique à l'aménagement de la Ligne 28A (étude portant sur la cohabitation entre la ligne de tram, le maillage vert + la liaison ferrée vers le BILC)	Bruxelles-Mobilité + Bruxelles Environnement + Port de Bruxelles	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Ville de Bruxelles STIB T&T Project (acteur privé)
Lancement et conclusions d'une étude de programmation et de définition de l'aménagement du parc régional situé sur le site de T&T et intégrant également la Ligne 28A	Bruxelles Environnement + T&T Project	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Ville de Bruxelles
Lancement des négociations avec la SNCB-Holding en vue de l'acquisition des terrains de la Ligne 28A	Région de Bruxelles-Capitale	Nihil

LISTE INDICATIVE DES ACTIONS À ENTREPRENDRE, PILOTES DES PROJETS ET ACTEURS PUBLICS ASSOCIÉS		SCHÉMA DIRECTEUR	ZL TOUR & TAXIS
ACTIONS	PILOTE(S) PRESENTI(S)	ACTEUR(S) PUBLIC(S) ASSOCIÉ(S) OU CONSULTÉ(S) DE MANIÈRE PRIVILÉGIÉE	
<b>PHASE 2 HORIZON DE RÉALISATIONS EN 2012</b>			
Approbation préalable du dossier de base du PPAS	Ville de Bruxelles + Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale	Commune de Molenbeek-Saint-Jean	
<b>SUR LE SITE T&amp;T</b>			
Construction des nouveaux bâtiments du BILC («phase 1+2»)	SA BILC	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Région de Bruxelles –Capitale	
Construction de la voie de chemin de fer qui relie le BILC à la ligne 28 + établissement d'un lien avec la voie d'eau	SA BILC	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Région de Bruxelles –Capitale	
Rénovation de la Gare de Services dite «La Chapelle» avec installation d'un commerce de type Horeca	SA BILC	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Région de Bruxelles-Capitale	
Installation des entreprises installées bassin Beco et délocalisée dans le cadre de la construction de la piscine à ciel ouvert	Région de Bruxelles-Capitale	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Port de Bruxelles	
Aménagement d'une voirie de desserte interne (voirie en "L") entre l'avenue du Port et la rue D.Lefèvre	T&T Project + Bruxelles-Mobilité	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles + Port de Bruxelles	
Construction premiers développements immobiliers privés (logements, équipements locaux et commerces) le long du Parc (ZIR 6A)	T&T Project + Autres développeurs privés	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Construction premiers développements immobiliers publics (logements sociaux, équipements locaux) le long du Parc (ZIR 6A)	T&T Project ou autorité publique	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Construction d'immeubles de logements conventionnés (ZIR 6A)	T&T Project ou autre investisseur privé + acteur public	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Développements immobiliers privés (bureaux, activités productives, équipements locaux, commerces) dans la ZIR 6B	T&T Project + Autres développeurs privés	Agence de Développement Territorial Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles	
Rénovation de la Gare Maritime (Façades et toitures)	T&T Project	Agence de Développement Territorial	
Aménagement d'une première section du Parc + éléments de liaisons vers la rue Picard et le square Laekenveld	T&T Project / Bruxelles Environnement (conception)	Agence de Développement Territorial Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles	
Aménagement des talus suivant le Plan de Gestion Bruxelles Environnement	T&T Project/ Bruxelles Environnement (conception)	Agence de Développement Territorial Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles	
Aménagements des accès au site T&T par le pont Clesse, le pont Jubilé, le square du Laekenveld, la rue Picard, l'avenue du Port, la rue D. Lefèvre	T&T Project/ Bruxelles Environnement (conception)	Agence de Développement Territorial Bruxelles Environnement Ville de Bruxelles	
Acquisition des terrains Ligne 28A	Régie foncière régionale	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
<b>AUTOUR DU SITE T&amp;T</b>			
Restauration du bâtiment BYRRH rue Dieudonné Lefèvre	CPAS – Ville de Bruxelles	CRMS	
Développement du site Atenor	Atenor	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Développement du site actuellement Q8 avec intégration du Pont Picard-Bolivar	Investisseur privé	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Aménagement de la rue Picard	Bruxelles-Mobilité	Commune de Molenbeek-Saint-Jean + Ville de Bruxelles+ Agence de Développement Territorial + STIB	
Réalisation du Pont Picard-Bolivar + Mise en place du tram sur la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar avec desserte intérieure du site jusqu'à la station de métro «Pannenhuis»	Bruxelles-Mobilité (ou PartenariatPublic Privé)	T&T Project + Ville de Bruxelles+Commune de Molenbeek-Saint-Jean+ Port de Bruxelles + Agence de Développement Territorial + STIB	
Aménagement de la Piscine en plein air avenue du Port	SPFMT	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Commune de Molenbeek-Saint-Jean	
Aménagement du Parc Ligne 28	SPFMT	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Commune de Molenbeek-Saint-Jean	
Réalisation de la Maison du Port + aménagements espaces publics aux abords	Port de Bruxelles	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles	

ZL TOUR & TAXIS	SCHÉMA DIRECTEUR	LISTE INDICATIVE DES ACTIONS À ENTREPRENDRE, PILOTES DES PROJETS ET ACTEURS PUBLICS ASSOCIÉS	
	ACTIONS	PILOTE(S) PRESSENTI(S)	ACTEUR(S) PUBLIC(S) ASSOCIÉ(S) OU CONSULTÉ(S) DE MANIÈRE PRIVILÉGIÉE
<b>PHASE 3</b> <b>HORIZON DE RÉALISATIONS EN 2015</b>			
<b>SUR LE SITE DE T&amp;T</b>			
Construction de bureaux, activités productives, hôtels, commerces (e.a. un marché) et équipements publics, logements, à petite et grande échelle dans la Gare Maritime + Aménagement de l'espace public dans la Gare Maritime	T&T Project + Autres développeurs privés	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Construction d'immeubles de fonction résidentielle complétée, de fonctions administratives et de productions, d'équipements de services locaux et de commerces., entre la Gare Maritime et le talus Laekenveld + aménagement définitif d'une voirie de desserte locale	T&T Project + Autres développeurs privés	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Construction d'immeubles de logements publics + équipements de services locaux publics, entre la Gare Maritime et le talus Laekenveld	T&T Project ou autorité publique	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles	
Construction d'immeubles de logements conventionnés	T&T Project ou autre investisseur privé + acteur public	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles	
Rénovation des entrepôts TIR existants	SA Port de Bruxelles	Agence de Développement Territorial Ville de Bruxelles Région de Bruxelles –Capitale	
<b>AUTOUR DU SITE T&amp;T</b>			
Aménagement de la Ligne 28A entre la station de métro Pannenhuis et Bockstael (tram + extension du Parc)	Bruxelles-Mobilité + Bruxelles Environnement	Ville de Bruxelles+Commune de Molenbeek-Saint-Jean+Agence de Développement Territorial	
<b>PHASE 4</b> <b>HORIZON DE RÉALISATIONS 2020</b>			
<b>SUR LE SITE DE T&amp;T</b>			
Restauration du «Château d'eau + centrale électrique»	Développeur privé	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Développement mixte, principalement résidentiel sur la Rue Picard	T&T Project + Autres développeurs privés	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
Aménagement de la liaison entre le parc T&T et le Parc Ligne 28	Agence de Développement Territorial + Bruxelles Environnement	Ville de Bruxelles	
Rénovation des infrastructures TIR existantes	Port de Bruxelles	Agence de Développement Territorial + Ville de Bruxelles	
PAGE 66	7	7.8	

# 7.9

## LES PLANS ET IMAGES DE PRÉFIGURATION

---

Les plans d'implantation, de gabarits et les images figurant dans les pages suivantes représentent une interprétation urbanistique et architecturale des éléments de définition du projet. Ils n'ont pas de valeur contraignante et constituent une illustration du potentiel urbanistique défini par les principales orientations du Schéma Directeur.

# 7.9

## LES PLANS ET IMAGES DE PRÉFIGURATION

---

Les plans d'implantation, de gabarits et les images figurant dans les pages suivantes représentent une interprétation urbanistique et architecturale des éléments de définition du projet. Ils n'ont pas de valeur contraignante et constituent une illustration du potentiel urbanistique défini par les principales orientations du Schéma Directeur.



*Plan d'implantation générale - échelle 1/7500*





*Variantes d'implantation dans ZIR 6B*

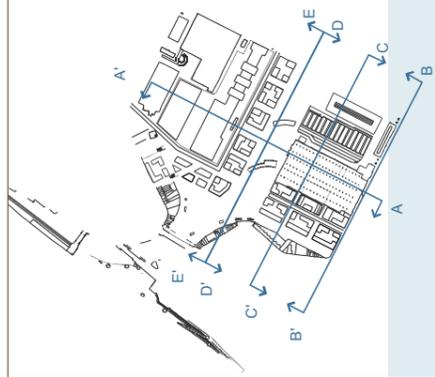


Plan d'implantation - échelle 1/5000

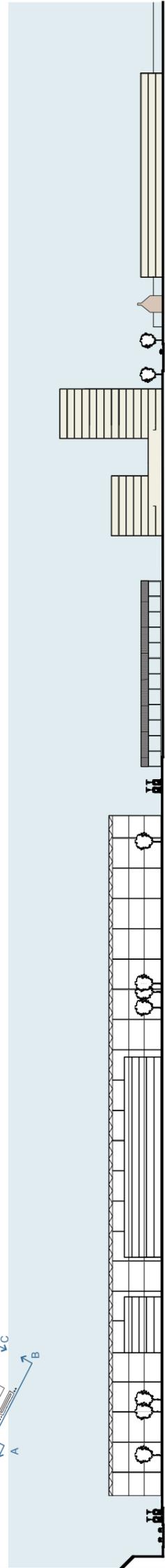




# Coupes échelle 1/5000

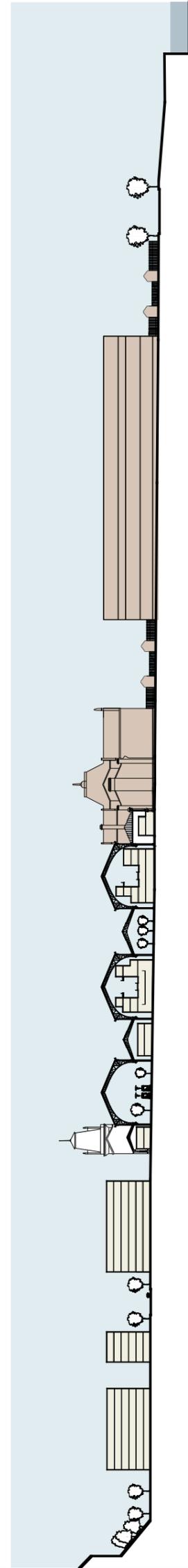


20 niveaux  
15 niveaux  
10 niveaux  
5 niveaux  
0 niveau



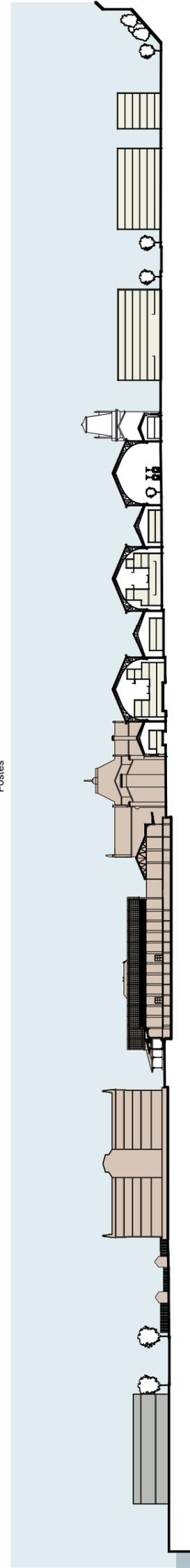
## Coupe A A'

20 niveaux  
15 niveaux  
10 niveaux  
5 niveaux  
0 niveau



## Coupe B B'

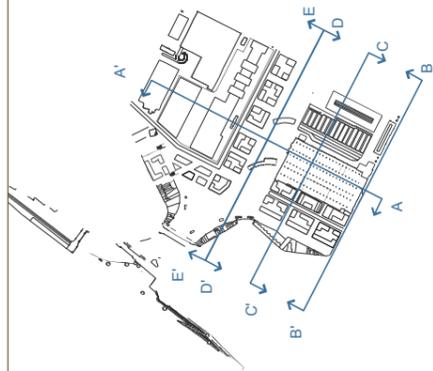
20 niveaux  
15 niveaux  
10 niveaux  
5 niveaux  
0 niveau



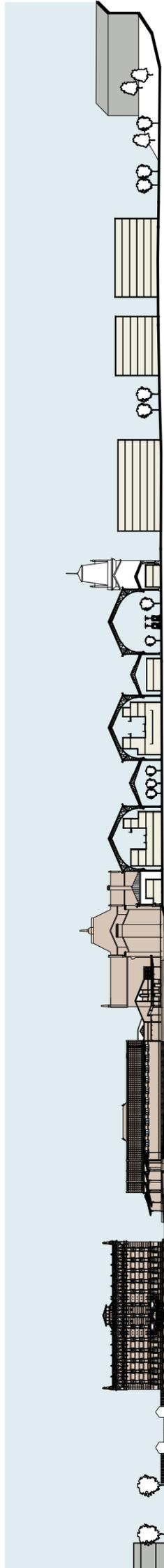
## Coupe C C'



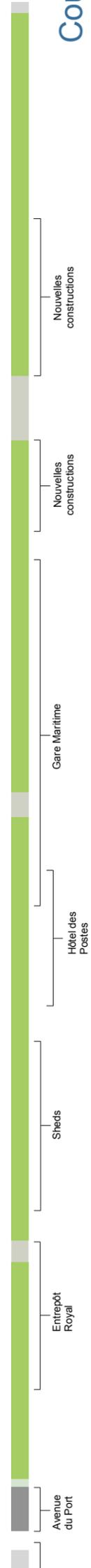
Coupes échelle 1 / 5000



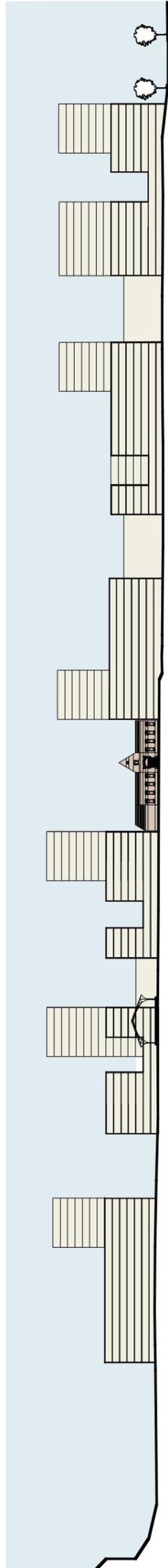
20 niveaux  
15 niveaux  
10 niveaux  
5 niveaux  
0 niveau



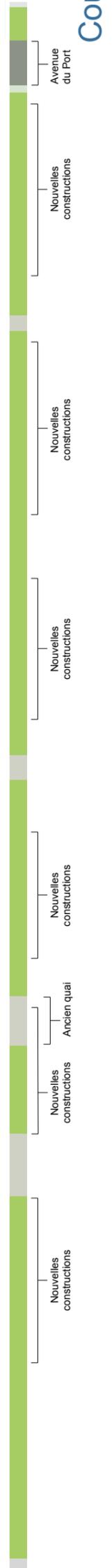
Coupe D D'



20 niveaux  
15 niveaux  
10 niveaux  
5 niveaux  
0 niveau

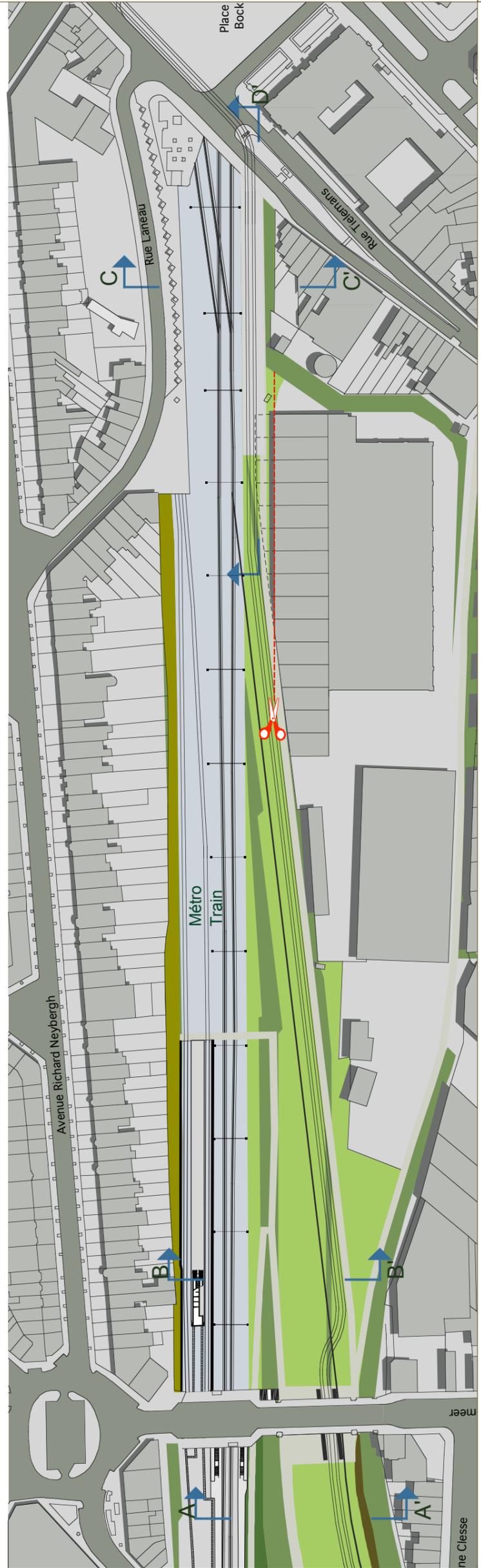
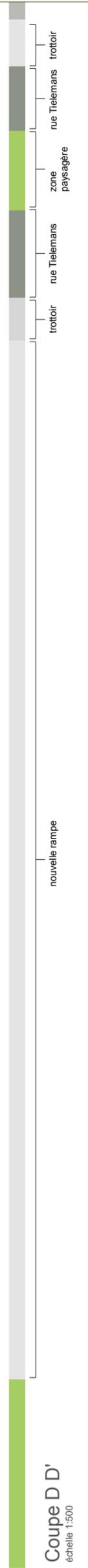
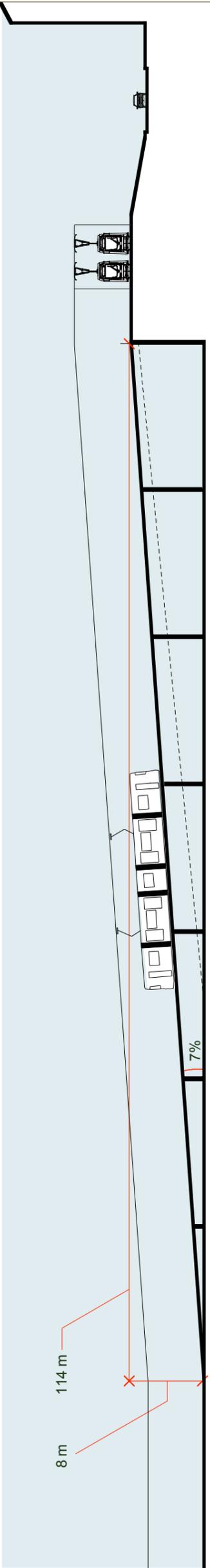
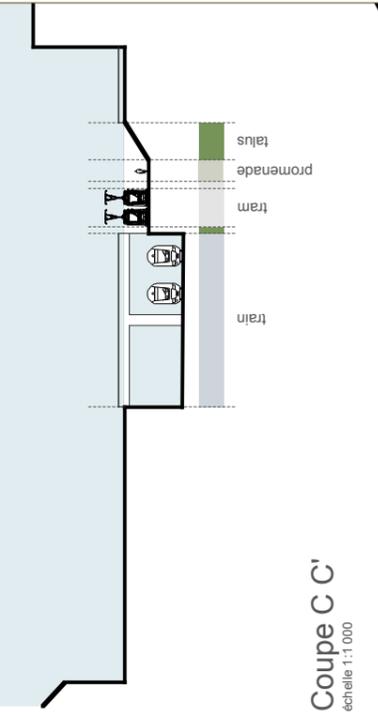
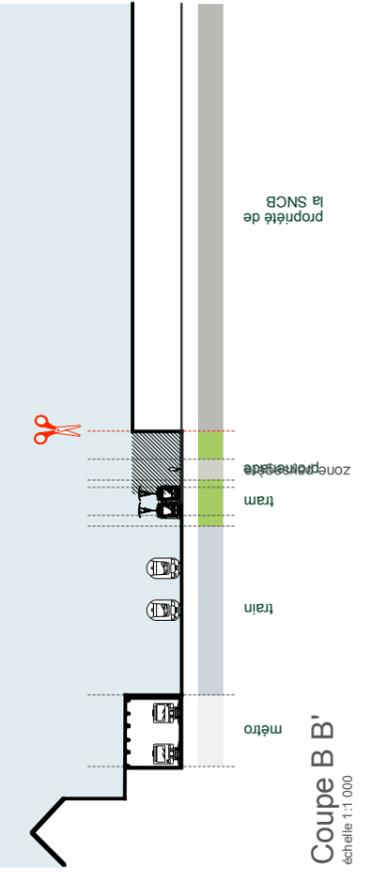
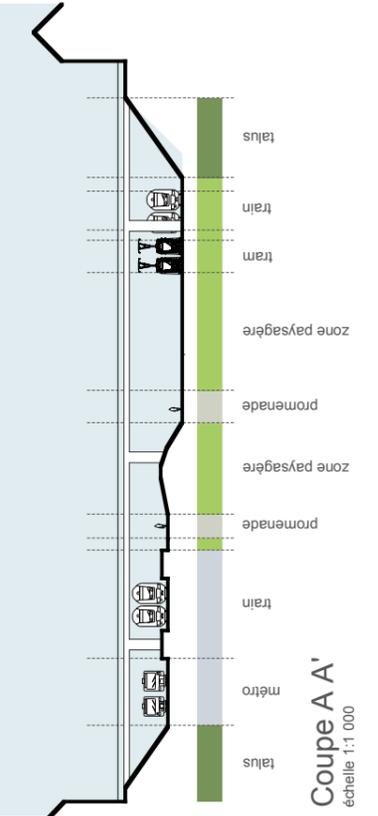


Coupe E E'



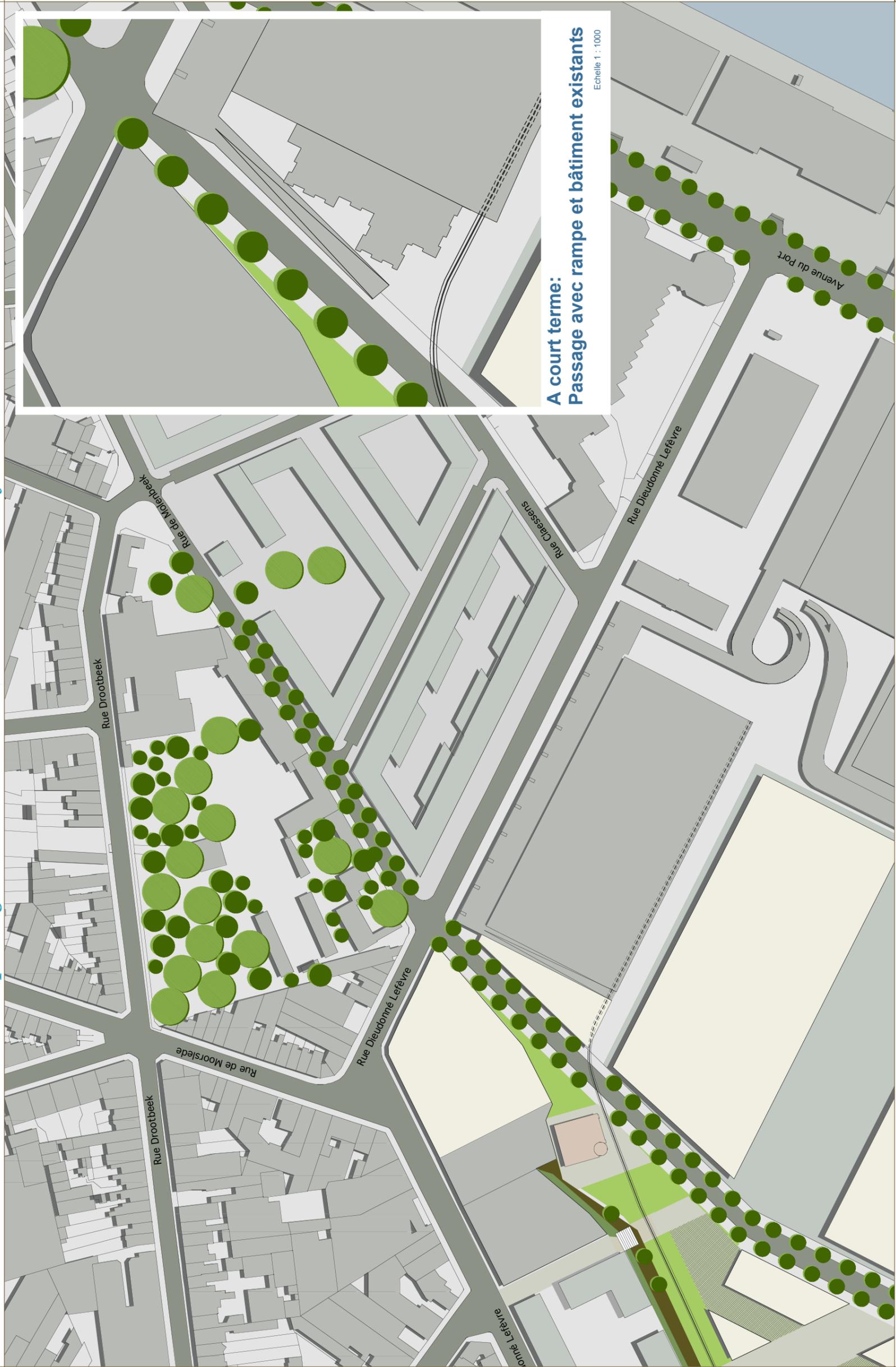


# Détails d'aménagement de la Ligne 28A





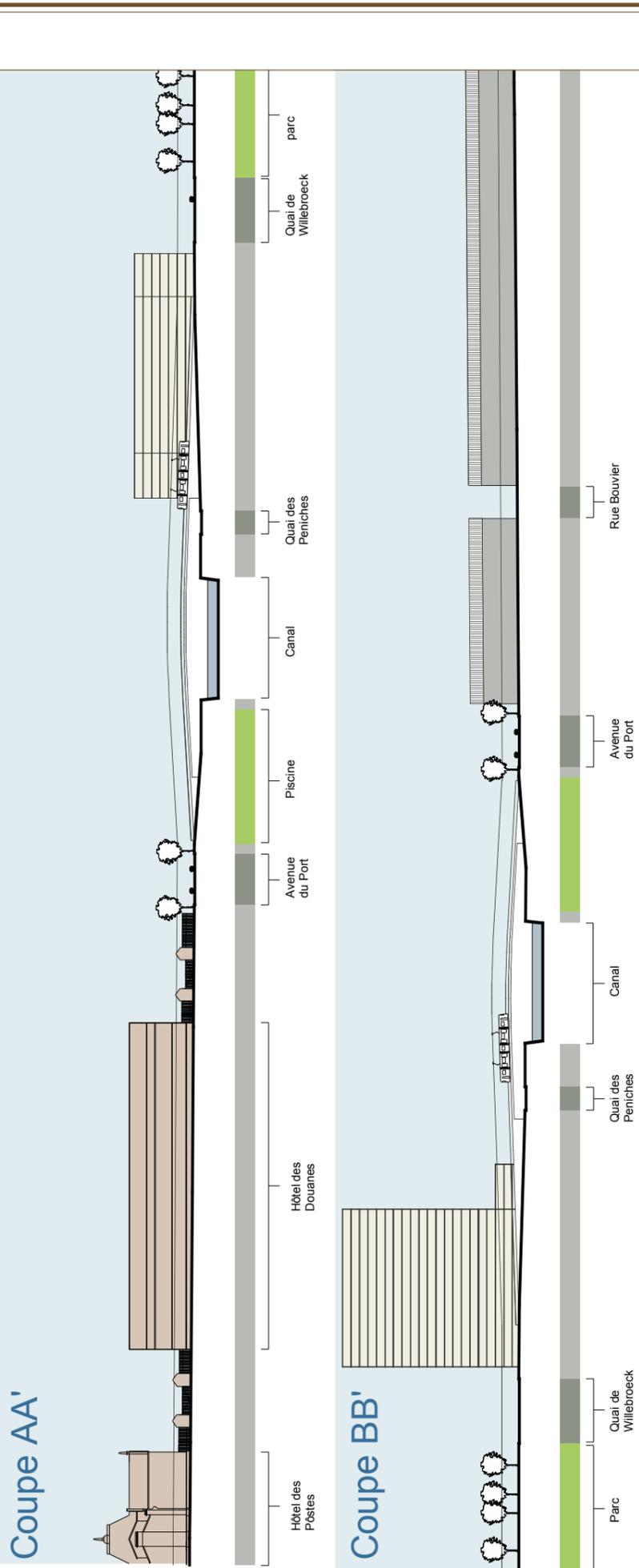
Détail sur le passage de la liaison Nord-Sud côté rue D.Lefèvre - échelle 1/5000



**A court terme:  
Passage avec rampe et bâtiment existants**  
Echelle 1 : 1000

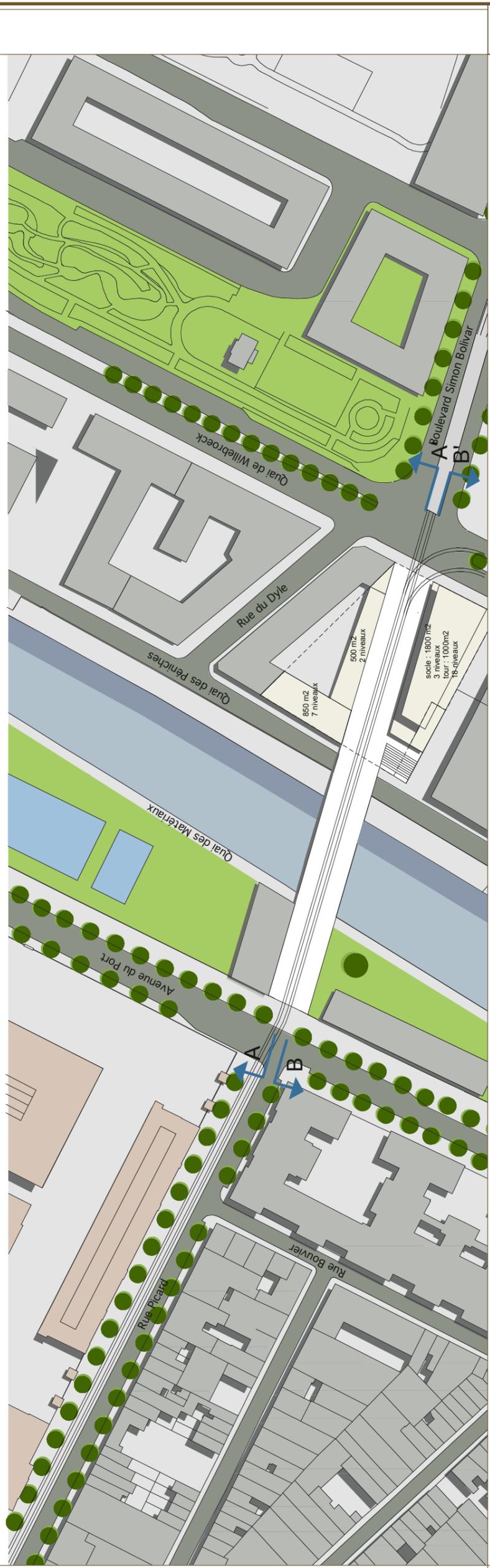


Détail sur l'aménagement de la passerelle Picard-Bolivar - échelle 1/5000



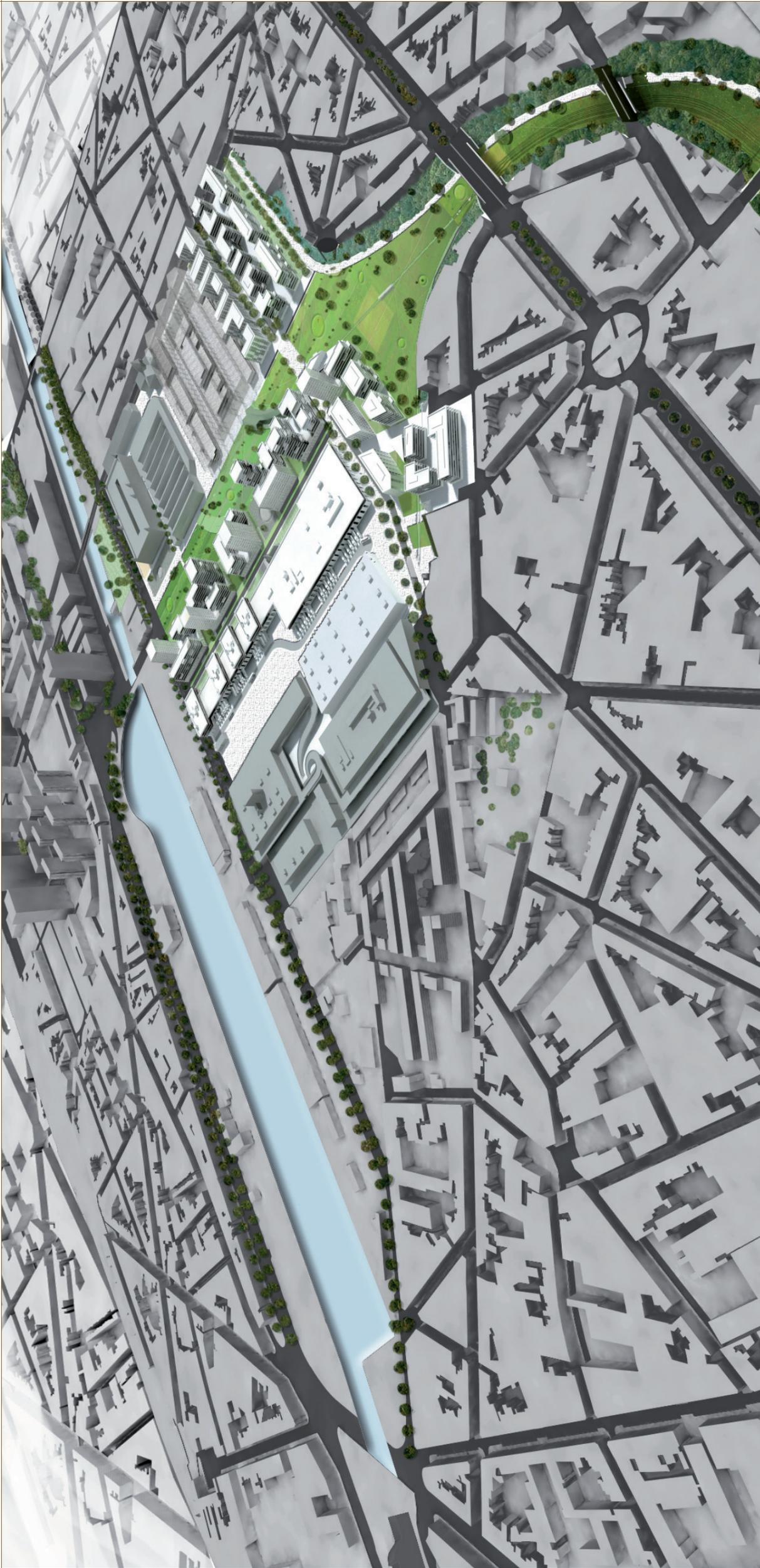
Surfaces sur la parcelle Q8

A	4 550 m <sup>2</sup>
B	1 100 m <sup>2</sup>
C	770 m <sup>2</sup>
D	22 400 m <sup>2</sup>
A + B + C + D	28 920 m <sup>2</sup>





*Vue du site dans son contexte*





*Vue du site – côté Ligne 2&A*





*Vue vers le site – côté entrée Nord rue D.Lefèvre*





*Vue vers le site – côté avenue du Port*





*Vue depuis l'intérieur du site vers l'avenue du Port*





*Vue générale du Parc – depuis entrée avenue du Port*





*Vue de la rue Picard*





*Vue dans l'espace couvert de la Gare Maritime*





*Vue depuis l'entrée Sud du Site, vers le Château d'Eau*





*Vue de la rue entre les nouveaux développements immobiliers et le BILC à hauteur de la Gare de Services rénovée.*





*Vue depuis la Ligne 28A vers l'intérieur du site*



# 8

# LEXIQUE

AATL: Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale)

Bruxelles-Environnement: anciennement Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale)

Bruxelles-Mobilité: anciennement Administration de l'Équipement et des Déplacements (Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale)

BILC: Brussels International Logistic Centre

BRAL: Brusselse Raad voor het Leefmilieu

IBGE: Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement

ICR: Itinéraire Cyclable Régional

PPAS: Plan Particulier d'Affectation du Sol

PRD: Plan Régional de Développement

PRAS: Plan Régional d'Affectation du Sol

RRU: Règlement Régional d'Urbanisme

SDRB: Société de Développement de la Région de Bruxelles-Capitale

SIAMU: Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente

SISP: Sociétés Immobilières de Service Public

SPFMT: Service Public Fédéral Mobilité Transport

TIR: Transport International Routier

ZIR: Zone d'Intérêt Régional (au PRAS)

ZIRAD: Zone d'Intérêt Régional à Aménagement Différé (au PRAS)

# COLOPHON

---

COMMANDITAIRE  
MINISTÈRE DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

Administration de l'Aménagement  
du Territoire et du Logement  
Direction de la Planification  
*Rue du Progrès, 80 boîte 1  
1035 Bruxelles*

---

ÉTUDE RÉALISÉE PAR  
ATELIERS LION

Yves Lion, Claire Piguet, David Jolly  
*rue Didot, 29 bis  
75014 Paris  
tél : +33.1.45.43.27.42  
fax : +33.1.45.43.82.41  
mail : contact@atelierslion.com*

MSA  
(MORITZ & SIMON – ARCHITECTES)

Benoit Moritz, Jean-Marc Simon, Alain Simon, Sarah Levy  
*Rue A. Dansaert, 206  
1000 Bruxelles  
tél : 02.502.81.07  
fax : 02.502.81.28  
mail : benoit@ms-a.be*

SOUS-TRAITANCE  
POUR LES ASPECTS MOBILITÉ  
CITEC INGÉNIEURS CONSEILS SA

Philippe Gasser, Warner Oldenziel  
*Rue des Vieux-Grenadiers 8  
1205 Genève  
tél : + 41.22.809.60.00  
fax : +41.22.809.60.01  
mail : philippe.gasser@citec.ch*

---

SOUS-TRAITANCE  
POUR L'ÉCONOMIE DE PROJET  
MODUS EXPERT BVBA

Peter de Groot, Guido Peeters  
*Woluwelaan 141b  
1831 Diegem  
tél : 02.725.93.85  
fax : 02.725.93.86  
info@modusexpert.com*

---

SOUS-TRAITANCE  
POUR LES ASPECTS GRAPHIQUES  
SPECULOOS SPRL

Alexia de Visscher, Pierre Huyghebaert, Nicolas Rome  
*Chaussée de Charleroi, 159  
1060 Bruxelles  
tél : 02.646.30.79  
fax : 02. 647.43.86  
mail : any@speculoos.com*

---

SOUS-TRAITANCE  
POUR LES ASPECTS PAYSAGES  
BAS SMETS

*Rue des Choux, 32  
1000 Bruxelles  
tél: 0495.42.88.59  
mail : bas@bassmets.be*