

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°235 – 19 avril 2010

TOUR & TAXIS

AN URBAN EXPERIENCE ?

SHOPS &
GASTRONOMY

EVENTS &
EXHIBITIONS



Tour et Taxis : de la saga à l'utopie en passant par la ville

EN BREF

Tour et Taxis est sans doute le site bruxellois qui a vu défiler le plus grand nombre de projets, de plans, et... d'interrogations quant à son avenir. Une vision globale des lieux oblige à dépasser les limites du périmètre. C'est pourquoi, IEB a demandé à trois groupes d'habitants concernés par l'enjeu de livrer leur point de vue. Ces regards croisés sur le même problème révèlent la complexité de ce dossier mais soulignent aussi la nécessaire intégration du site à la ville.

Couverture : Comité Le Maritime

Depuis l'abandon progressif des activités de douane et de stockage à la fin des années 1980, bon nombre de projets auront vu le jour sur le site de Tour et Taxis. Tantôt utopiques (Cité des Arts et de la Communication), tantôt purement commerciaux (Music City), aucun n'aura cependant réussi à faire l'unanimité, ni auprès des pouvoirs publics, ni auprès de la société civile et encore moins auprès des habitants.



La rue Picard, une frontière entre deux mondes ?

Qu'en est-il du projet actuel ? À l'heure où le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté relatif à l'élaboration d'un PPAS pour la zone d'intérêt régional n° 6 (ZIR 6A et 6B - c'est-à-dire Tour et Taxis), IEB a souhaité faire le point avec l'apport de ses membres les plus impliqués historiquement dans le dossier. Nous avons donc demandé au comité Maritime, au comité Marie-Christine et à l'Arau, de nous soumettre leurs points de vue respectifs au travers d'une contribution à ce dossier du BEM. Mais avant de leur céder la parole, bref retour sur les événements les plus récents et les enjeux en cours.

Où en est-on ?

Suite à l'échec d'un premier PPAS en 2004 et à un désaccord persistant entre la

Région et la Ville de Bruxelles, le gouvernement bruxellois a lancé en 2006 un vaste processus de concertation avec l'ensemble des acteurs impliqués : le schéma directeur «Tour et Taxis». Ce schéma a finalement été adopté en 2009 et les recommandations qui en sont sorties doivent aujourd'hui servir de base à l'élaboration du nouveau PPAS. Dans le même temps, la société «T&T Project», propriétaire du site depuis 2001, a procédé à la rénovation de l'Entrepôt royal et sa succursale à toiture à redents (sheds) situés tous deux dans la ZIR 6B. Par ailleurs, «T&T Project» a introduit en 2007 une demande de permis d'urbanisme et d'environnement pour un projet d'environ 409 000 m² à réaliser sur la ZIR 6A. En décembre 2009, la Ville de Bruxelles accordait, sur base de plans modifiés, un permis pour une superficie de 218 540 m².

Le reste du projet a été temporairement mis au frigo et est donc susceptible de ressurgir à tout moment.

Quels sont les principaux enjeux ?

Le développement du site de Tour et Taxis aura un impact considérable sur les quartiers avoisinants et par-delà sur l'ensemble de la zone canal. Comment éviter que ce projet ne transforme les lieux en un ghetto pour riches ou qu'il n'amène la transformation radicale des quartiers voisins et l'exclusion de leurs habitants les moins nantis ? Comment faire pour intégrer le site au tissu urbain existant, de sorte que Tour et Taxis serve de lien entre les quartiers Maritime et Marie-Christine ? Comment faire pour que le site apporte un plus à ces quartiers et à leurs habitants ?

Face à ces questions, les avis divergent sur ce qu'il convient de faire, y compris au sein de notre propre fédération. Quelle stratégie adopter face à un promoteur privé tel que «T&T Project» ? La réponse n'est pas simple. Faute de moyens ou de vision politique, les autorités régionales ont laissé filer le terrain de Tour et Taxis qui se retrouve aujourd'hui dans les mains d'un promoteur privé qui fera tout pour rentabiliser au mieux son investissement.

Une occasion manquée certes, mais tout n'est pas encore joué. Les négociations sont âpres et le marché de l'immobilier n'a pas spécialement le vent en poupe. Les

Rappel historique

Fin 1980 : Abandon progressif activités de douane et de stockage.

1995 : Début de la saga Music City.

1997 : Cité des Arts et de la Communication («projet de La Fonderie»).

2001 : Fin de la saga Music City.

2001 : PRAS, une partie du site devient zone d'intérêt régional (ZIR 6A et 6B), l'autre est affectée aux activités portuaires.

2001 : Rachat des terrains ZIR 6A et 6B par «T&T Project».

2001 : Début du développement de la ZIR 6B qui ne nécessite pas de PPAS.

2003 : Proposition de master plan par T&T Project pour la ZIR 6A.

2004 : L'élaboration du PPAS échoue suite aux désaccords entre Ville et Région

2006 : Lancement du Schéma Directeur.

2007 : Introduction de la demande de permis pour la ZIR 6A par T&T Project sur base des prescriptions 4.4 et 18 du PRAS et sur base du programme de la ZIR 6A tel qu'inscrit au PRAS.

2009 : La Ville délivre un permis pour environ 50% du projet. Le reste est mis entre parenthèses, le temps de réaliser un nouveau PPAS.

Tour et Taxis : 1 site, 2 propriétaires, 3 zones

Zones	propriétaire actuel	propriétaire initial	superficie	PRAS
ZIR 6A	T&T Project	SNCB holding	19,3	Zone mixte
ZIR 6B	T&T Project	Port de Bruxelles	8,6	Bureaux commerces
Terrain du Port	Port de Bruxelles	Port de Bruxelles	15,6	Activités logistiques
Total			43,5 ha	

pouvoirs publics ont encore la possibilité de reprendre la main dans ce dossier et nous les y incitons vivement.

THIERRY KUYKEN



Une vue du site prise en 1999. Les rails ont aujourd'hui été enlevés, pour faire place à quoi ?

UN MORCEAU DE VIE AN URBAN EXPERIENCE

Comité de quartier
«Le Maritime»

Le projet de construction d'un nouveau «morceau de ville» sur Tour et Taxis nous est communément présenté comme une solution aux enjeux futurs de Bruxelles. La démonstration ne manque d'ailleurs pas d'arguments : plus de densité, de durabilité, de mixité, de convivialité, de retour en ville, de logements, de patrimoine, de waterfront, de qualité de vie,....

Mais toute solution a un problème. Et le cortège de grands mots entendus de toutes parts ne nous convainc pas. A-t-on vraiment réfléchi à quels problèmes le projet sur Tour et Taxis répond au juste ? À quoi et à qui sert-il ?

Il sert d'abord, bien sûr, les intérêts du promoteur privé, lui qui se propose de bâtir dans un premier temps 220 000 m², l'équivalent de 2 City2 + 2 tours Atenor, ou presque. Ces chiffres, basés sur le dernier permis d'urbanisme, ne prennent pas en compte les bâtiments existants ou déjà planifiés, et situés sur la zone 6B. De plus, ces chiffres sont provisoires au vu du nombre de zones

blanches restantes et qui feront sans aucun doute l'objet de demandes ultérieures. Les intérêts du promoteur sont financiers (Project T&T est contrôlé par 3 fonds d'investissements), mais pas seulement. Ils sont aussi symboliques. Le promoteur a en effet fort à cœur de se faire passer pour le «sauveur» du patrimoine du site, alors même qu'il en a dévasté la plus grande partie : vaste bitumage du terrain pour accueillir un parking «provisoire», transformation mortifère du splendide Entrepôt Royal en bureaux vaguement «trendy»... Oui, les briques sont toujours là, mais au prix de quel oubli !

Faut-il le rappeler, le patrimoine de Tour et Taxis est le produit d'une histoire où développement de l'activité sur le site et essor des quartiers environnants ont été intimement liés et nécessaires l'un à l'autre. Le projet du promoteur de construire sur Tour et Taxis un nouveau quartier nie toute cette histoire puisqu'il organise une coupure sociale radicale entre le site et son environnement, rêvant d'ériger là

une bulle de confort sécurisée, un vase clos doré pour l'être producteur-consommateur-investisseur, avec juste ce qui lui faut de «patrimoine» pour masquer l'imposture.

Même les auteurs du Schéma Directeur en convien-



Shops...

nent : «La dimension ouverte, non bâtie, constitue en soi également une forme d'héritage patrimonial important». Ils plaident pourtant, main dans la main avec le promoteur, pour le remplissage du site. Car il s'agit bien de «remplir» le site, d'en faire un produit immobilier au goût du jour du marché : «Maintenant, c'est le marché qui va dicter la rapidité de l'évolution du projet». L'imaginaire du «morceau de ville» diffusé par Project T&T transpire de cette conception d'une zone à remplir, arrimant toute la pensée sur le réaménagement du site à une question de fonctions à juxtaposer le moins mal possible: des

m² pour se loger, des m² pour travailler (au bureau), des m² pour consommer (à la galerie commerçante), des m² pour se divertir (au fitness). Et tant pis pour les respirations, les vides, le sentiment d'isolement que procure aujourd'hui le site, au milieu de quartiers comptant parmi les plus densément bâtis de la ville. Tant pis, donc, pour les qualités d'usage du site tel qu'il est, l'espace que l'on n'y trouvera pas, les panoramas que l'on ne verra plus,...

Et si, malgré tout, on y construisait du neuf ? En 2005, déjà, nous proposons l'idée d'une Cité Sociale du XXI^e siècle. Cet aménagement trouve toute sa raison d'être sur le site, et répond, lui, à un problème social bien réel et bien connu : le déficit criant de logements bon marché dans la région bruxelloise. Bâtir à Tour et Taxis une Cité Sociale du présent serait donc un acte politique fort, appelant les imaginaires à renouer avec l'élan des utopies sociales du début du XX^e siècle, pour mieux les retravailler, plutôt qu'à s'échiner à nous faire prendre des vessies (un nouveau lotissement exclusif) pour des lanternes (un «éco-quartier» ami du patrimoine).

Depuis 2005, nous avons appris que la «participation des habitants», tant vantée par les autorités régionales, la Ville et le promoteur à l'occasion du Schéma Directeur, n'est pas destinée à mettre en débat et encore moins à changer le cadre pré-établi des discussions. Entre les désirs du promoteur (une forteresse dorée) et ceux des pouvoirs publics (un nouveau «morceau de ville» ouvert sur les quartiers environnants et moteur de leur gentrification), le Schéma Directeur a trouvé la solution miracle : Tour et Taxis sera un quartier semi-ouvert, subtilement

exclusif, habilement surveillé. Notre Cité Sociale ne répondait ni à l'un, ni à l'autre, trop populaire, pas rentable.

Le projet sur Tour et Taxis est donc aussi une solution pour des élites politiques jamais autant avides de «mixité sociale» que quand il s'agit de quartiers populaires. Le salut, nous dit-on, ne peut venir que de l'attraction d'un autre public, plus «moyen», attiré par les lumières du «patrimoine redynamisé» de Tour et Taxis, et garant d'un modèle de la ville résidentielle bourgeoise et sans frictions, rêvé par tant d'urbanistes. Ici, aucun pouvoir public ne pense à appliquer le principe de précaution : comment garantir que l'arrivée de ce nouveau public n'entraîne le refoulement des habitants actuels, locataires pour la plupart, futurs «flux sortants»? Que les ors du nouveau Tour et Taxis ne soient pas un nouveau coup de poing marginalisant ou stigmatisant encore davantage les habitants et usagers des quartiers populaires enserrant le site ? Que les nouvelles fonctions de consommation, de loisirs et



... and gastronomy.

d'habitat bourgeois appelées à s'installer sur Tour et Taxis et tout le long du canal ne condamnent pas les activités industrielles et portuaires et toute l'économie en phase avec les besoins des habitants actuels ?

Morceau de ville = morceau de vide... C'est pour nous l'équation, celle que nous voyons se résoudre inéluctablement. Il y a pourtant un vide auquel nous tenions : celui qui nous garantissait qu'il faudrait au moins une idée pour le remplacer. Naïvement, nous pensions pouvoir convaincre, non pas le promoteur – ce n'est pas son métier d'avoir des idées – mais bien nos pouvoirs publics de ce postulat. Il semble qu'il n'en sera rien.

PIERRE LAUWERS ET SYLVIE EYBERG

Tour et Taxis, Molenbeek Maritime, Vieux Laeken Plaidoyer pour une intégration réussie

Comité de quartier
Marie-Christine
Reine / Stéphanie

Le site de Tour et Taxis a été durant des années une plate-forme logistique de première importance. Centrée sur le transport par rail, il comportait un entrepôt «sous douane» modèle dont le bâtiment principal a fait l'objet d'une rénovation réussie, au moins sur le plan architectural, mais aussi une gare «marchandise» vaste et très active.



D'une superficie de 4 hectares, l'intérieur de la gare maritime offre un large espace qu'il s'agira d'ouvrir vers le quartier.

Le site comportait une gare de triage au bruit de laquelle les riverains étaient bien obligés de s'habituer. Il fournissait de l'emploi à plus de 3 000 personnes dont plus de 400 douaniers. Chaque matin, des trains amenaient des navetteurs, qui constituaient l'essentiel de la main-d'œuvre.

Deux facteurs en ont marqué le déclin : la part prépondérante prise dans les années 60-70 par le transport routier et l'ouverture des frontières dans le cadre de la construction européenne. Pour tenter de contrer le premier, on essaya bien de construire un centre TIR (Transport International Routier) qui devait permettre à des camions de gros tonnages de remplacer le chemin de fer. Ce

fut un relatif échec. Mais le second était incontournable. Et le site connut un déclin brutal : l'entrepôt sous douane n'avait plus de raison d'exister ce qui accéléra la disparition de l'activité ferroviaire. La route triomphait. Le site s'endormit durant deux décennies. Il fit l'objet de plans divers mais dont aucun n'aboutit, hormis la rénovation de l'Entrepôt royal, à une réalisation concrète. Il fut cédé à la promotion immobilière privée qui rêve d'en faire un «nouveau quartier» de Bruxelles.

Molenbeek Maritime

Situé autour du site de Tour et Taxis dans une commune populaire — Molenbeek fut appelée au 19^e siècle le Manchester bruxel-

lois — Molenbeek Maritime était un quartier à la mixité prononcée. Il comportait un mélange parfois harmonieux, parfois moins, d'habitations et d'industries, mais aussi d'une population ouvrière et bourgeoise. Des rues aux habitations moyennes voisinaient avec du logement social et des avenues aux demeures patriciennes. L'industrie, pour l'essentiel, s'adossait au site de Tour et Taxis et si son déclin était antérieur à celui du site, sa fermeture en marqua la fin brutale. Nombre d'agences en douane, de compagnies de transport fermèrent leurs portes. Le quartier connut une déglingue certaine. Une «*revitalisation*» au travers des Contrats de quartier engendra ces dernières années une spéculation immobilière due entre autres à l'arrivée d'une population mieux nantie dont une partie est issue de l'immigration.

Le «vieux Laeken»

La partie de ce quartier qui longe le site de Tour et Taxis est actuellement enclavée entre celui-ci et une quasi-autoroute de pénétration en provenance d'Anvers et du Ring. Elle a également connu un déclin à partir des années soixante car paradoxalement le boom économique a provoqué le départ de maintes industries qui par suite de leur développement s'y sont trouvées à l'étroit. Ceci a créé des «*friches industrielles*» qui aujourd'hui sont presque toutes en voie de «*loftisation*». Ici aussi les Contrats de quartier ont joué un rôle prépondérant dans le phénomène. Il n'en reste pas moins que la plupart des habitants restent modestes voire pauvres avec une forte proportion d'origine immigrée. La rue Marie-Christine, artère commerçante principale du quartier, a vu la qualité de ses commerces diminuer sensiblement, participant à la dégradation du quartier. Celui-ci est donc tiraillé entre deux tendances : d'une part, la paupérisation due essentiellement à l'afflux d'une population immigrée à revenus relativement faibles et d'autre part, une «*gentrification*» par l'occupation des lofts par une population encore plus aisée.

Une intégration réussie

Il n'est pas question ici de polémiquer ni même d'analyser les projets avancés par les promoteurs qui possèdent le site. Voyons plutôt les critères auxquels une intégration devrait répondre. Souvent les



Cette vue, prise depuis le site vers la rue du Laekenveld, illustre clairement le dénivelé et la rupture entre les deux quartiers.

promoteurs mais aussi les autorités communales et régionales font l'article pour le projet en avançant l'idée d'un «*nouveau quartier*» dans Bruxelles. Ceci semble sous-entendre un quartier différent de ceux qui l'entourent, pérennisant ainsi la situation des quartiers avoisinants : pauvre mais soumis à la spéculation immobilière pour Molenbeek Maritime, enclavé sans voie de sortie pour le vieux Laeken.

Ouvrir le site

Une première piste serait de mettre fin à l'isolement du site par rapport aux deux quartiers avoisinants. Il est vrai que la géographie ne semble pas favorable. L'installation du chemin de fer a obligé d'araser la surface et a creusé ainsi dans le haut du site un abrupt d'une quinzaine de mètres (clairement visible rue du Laekenveld ^[1], rue de Rotterdam, rue de la Sambre). Mais ce qui a été creusé peut être remblayé. On supprimerait ainsi une première barrière entre le site et le quartier avoisinant. Du côté de Laeken, la chose est encore plus simple : il serait naturel de prolonger la rue de Molenbeek au travers du site. La nature du trafic de ces voiries demande une étude approfondie qui dépasse les limites du présent article. Sur deux côtés, rue Picard et avenue du Port, le site est fermé d'une part par des bâtiments, et d'autre part par des murs et des grilles donnant à l'ensemble un aspect de terrain fortifié. Il n'est pas plaidé ici pour la suppression de la Gare Maritime mais bien pour son ouverture au quartier. Par contre, les bâtiments de

[1] Il est intéressant de noter que dans chacun des deux quartiers une rue fait encore référence à une liaison entre les quartiers à laquelle le chemin de fer a mis fin par la création d'un ensemble comportant des dizaines de voies : rue du Laekenveld (champ de Laeken) à Molenbeek, rue de Molenbeek à Laeken !

Semaine T&T du Bral

Le Bral organise une «semaine Tour et Taxis» pour marquer la fin de sa mission d'organiser la participation des habitants dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de T&T.

Les 20, 22 et 24 avril auront lieu des débats et des activités sur le site.

Informations :
www.bralvzw.be/tourtaxis

petit gabarit du haut de la rue Picard et les murs de l'avenue du Port avaient une fonction de protection d'un lieu de stockage de marchandises parfois coûteuses. Aujourd'hui, ils ne servent qu'à «fermer» ce site par rapport au quartier avoisinant engendrant ainsi une sensation de «ghetto» (de riches ?).

Empêcher la spéculation foncière

Une deuxième piste serait d'assurer que la destination des constructions cadre avec l'ensemble du quartier : ne pas se limiter à des espaces de «standing» mais veiller à mêler le plus harmonieusement possible des logements de tous types : sociaux, conventionnés, moyens et pourquoi pas de standing. Il faut aussi éviter que le site n'engendre une inflation immobilière supplémentaire sur les quartiers avoisinants. Les modalités pour arriver à cette mixité relèvent d'un débat de fond sur l'organisation du territoire, la propriété du sol. D'autre part, il faudrait que le site offre des emplois en rapport avec l'arrivée des nouveaux habitants. Il ne faut pas se limiter à des emplois de bureau mais offrir des espaces à de petites et moyennes entreprises qui, si l'on en croit les slogans officiels, sont celles qui produisent le plus de postes de travail par euro investi. Ceci ne sera obtenu que par une planification soignée où le politique a un rôle certain à jouer. Dans cette optique, la valorisation des terrains qui étaient affectés au défunt (?) BILC devrait être étudiée conjointement.

Relier les quartiers

Une troisième piste serait de désenclaver le site par la création de lignes de transport public dont la vocation ne serait pas d'amener les habitants à la gare la plus proche (gare du Nord, Pannenhuis) mais d'établir des liens rapides entre le site, les quartiers avoisinants (Maritime, Laeken) et le reste de la région bruxelloise. Il ne faudrait surtout pas que Tour et Taxis devienne une «cité dortoir» dont les habitants iraient travailler «ailleurs» par un curieux ren-

versement de situation. Ainsi il faudrait établir une ligne de tram traversant le site et reliant Molenbeek à Laeken couplée ou combinée à un trajet le long de l'avenue du Port qui pourrait faire la liaison avec la rue Marie-Christine, la place Emile Bockstael et le centre-ville. Il s'agit ici d'une ébauche qui demande à être affinée. Mais le but est clair : créer les conditions de survie d'un environnement à moyen terme et non assurer un profit à court terme. Pour cela, il faut organiser cet ensemble dans une perspective où la voiture individuelle ne sera plus la panacée et le but ultime. C'est aujourd'hui devenu plus qu'une intention louable, c'est une obligation sans laquelle la société sera condamnée à payer au prix fort les erreurs commises. Gérer c'est prévoir. Mais qu'attendent nos gestionnaires politiques pour enfin voir plus loin que le bout de la législature ?

Partager les équipements collectifs

Une quatrième piste est non seulement de valoriser au profit des quartiers riverains les équipements collectifs créés sur le site mais aussi d'intégrer au profit des habitants du site ceux présents ou à créer dans le tissu urbain environnant. De cette façon, les contacts entre les habitants seront favorisés à défaut d'être naturels. Des espaces de convivialité devraient être accessibles à tous : parcs, salles de spectacles, de sport, espaces commerciaux, ... Mais également les services à la population, comme les crèches et les écoles, devraient être ouverts aux voisins.

Les «réalistes» objecteront, non sans raison, qu'il s'agit là de vœux pieux relevant pour l'essentiel de l'utopie la plus pure, que les dés sont jetés, les plans sont prêts, la construction va commencer... Mais il n'est jamais trop tard pour infléchir une réalisation dans un autre sens. L'histoire n'a-t-elle pas montré souvent que «*parce qu'on leur a dit que c'était impossible, ils l'ont fait*».

JEAN LOUIS SMEYERS

Pourquoi il faut construire à Tour et Taxis

Tour et Taxis est un ancien site ferroviaire qui était conçu comme une enclave fermée en périphérie du centre de la ville. Aujourd'hui, il a été rattrapé par l'urbanisation. Il est entouré de quartiers populaires, densément peuplés, eux-mêmes enclavés par le dénivelé, par des infrastructures et des zones gelées (domaine royal et zone ferroviaire de Schaerbeek Formation).

ARAU
Atelier
de recherche et
d'action urbaines



Couvrant plus de 20 hectares au total, le site de Tour et Taxis constitue une opportunité pour la création de logements de tous types.

L'enjeu est d'organiser la colonisation de la ville à travers ce site afin de raccrocher les quartiers au-delà, et en particulier le quartier Marie-Christine, au centre de la ville. Quelles sont les conditions pour que la greffe prenne ?

Construire davantage de logements, de tous types

Le permis délivré sur base des plans modifiés suite à l'étude d'incidences et aux remarques et négociations diverses octroie à Project T&T, propriétaire du site, un total de 218 000 m² de superficies bâties. T&T vise 370 000 m² à terme. Dans cette première phase, 40,03% sont consacrés au logement, soit 87 868 m², davantage que les 70 000 m² envisagés par la Région en 2003. On a toutefois sacrifié 555 logements suite au rabotage des gabarits et à l'exigence d'aménager un grand parc (ce qui réduit d'autant la surface bâtie glo-

bale). Les prescriptions du PRAS empêchent par ailleurs le logement à front du canal, où des bureaux supplémentaires seront construits.

Quant au statut des logements, Project T&T entend participer à l'appel à projets de la SDRB pour construire des logements moyens passifs pour un total d'environ 10 000 m² dans le bâtiment prévu à front de la rue Picard, en phase 1. Tout le reste serait du logement privé « *au prix du marché* ». À propos des logements sociaux, le propriétaire déclare que « *personne ne lui a rien demandé* ». L'ARAU demande donc au Cabinet du Secrétaire d'État Christos Doukeridis de réparer cet oubli car ce morceau de ville doit être développé dans la diversité et dans l'objectif de répondre aux défis qui se posent à Bruxelles, entre autres le défi démographique qui ne concerne pas, loin s'en faut, que des aspirants propriétaires « *au prix du marché* », prix qui

Mobilité : 4 tracés possibles

L'étude d'incidences étudie trois tracés dont aucun n'est optimal en terme de desserte des quartiers, d'intermodalité et de sécurité des arrêts ... Tous les tracés arrivent via la passerelle Picard, empruntent la rue Picard et tournent dans le site le long de la Gare Maritime. Ensuite, le premier tracé, préconisé par le schéma directeur, emprunte la coulée verte et remonte sur la place Bockstael le long du chemin de fer au moyen d'un important ouvrage. Le second, soutenu par Stratec, poursuit sur la rue de Molenbeek prolongée et remonte via la rue Demeer sur le boulevard Bockstael. L'alternative proposée par la STIB, elle, couperait aussi le parc et la coulée verte puis remonterait sur le pont Bockstael classé en empruntant le talus. Les deux derniers tracés emprunteraient le boulevard Bockstael, qui a été réaménagé il y a deux ans, et la STIB propose ni plus ni moins de sacrifier l'alignement d'arbres, de supprimer des places de parking, de réduire les trottoirs, d'intégrer les pistes cyclables sur les trottoirs...

Il y a pourtant un quatrième tracé, qui exprime la volonté régionale puisqu'il figure dans le PRD et dans le PRAS. Il consiste à remonter la rue Picard tout droit puis à rejoindre le boulevard Belgica via la rue Vanderstichelen. Il est beaucoup moins cher puisqu'il y a déjà un tram (le 51) sur le boulevard Belgica. Mais Molenbeek doit faire le sacrifice de 12 places de parking dans la rue Vanderstichelen : insurmontable ? L'ARAU estime en tout cas qu'il faut éviter le passage par le parc ou la coulée verte car l'étude d'incidences montre bien qu'il génère du bruit, des conflits d'usage et l'insécurité à la fois pour les usagers du parc, en premier lieu les enfants, et pour les usagers du tram.

tendent par ailleurs à s'envoler depuis une demi-douzaine d'années.

La Région doit décider où passera le tram

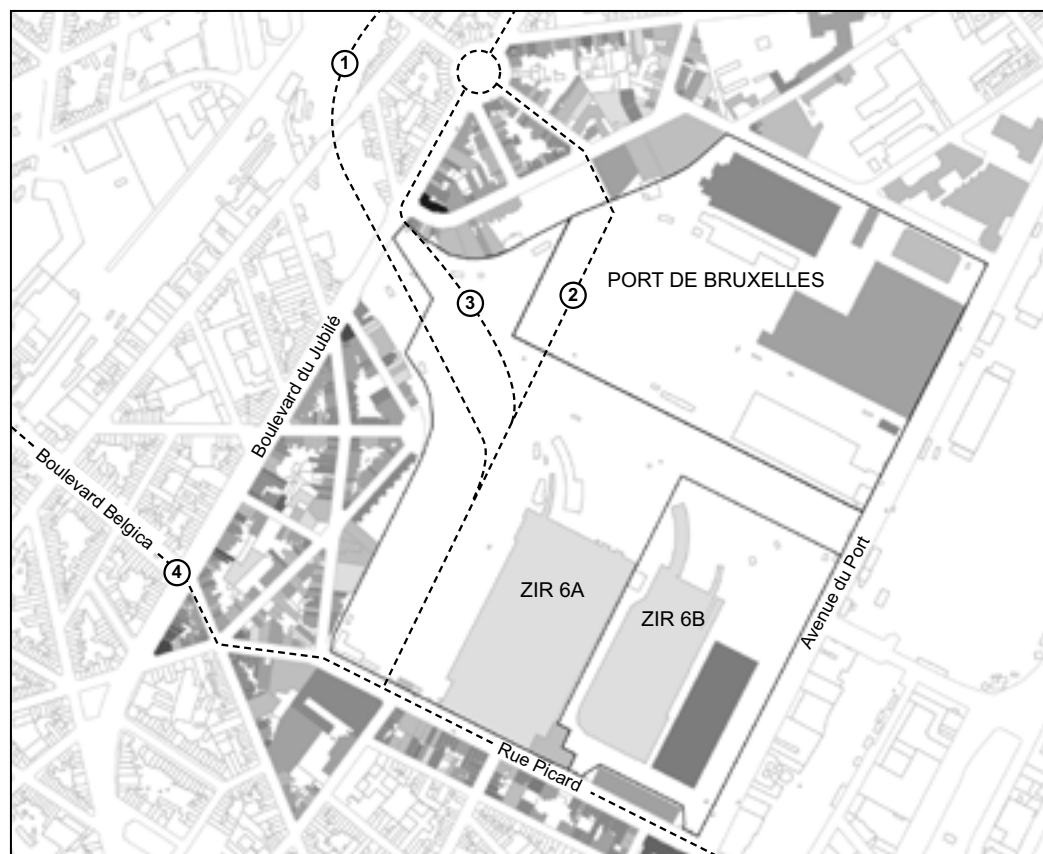
La priorité des priorités consiste à désenclaver ce site et à le lier au centre-ville (et non à la gare du Nord dans une logique de navette) via au moins une ligne de tram à moyen terme. Plusieurs tracés ont été proposés et étudiés, entre autres dans le schéma directeur et l'étude d'incidences, mais aucune décision n'a encore été prise quant au tracé du fait de l'incurie coupable des décideurs. La STIB, qui trouvait jusqu'à l'an dernier «*qu'il n'y avait pas de densité*» vient de changer de discours et assure qu'elle commence demain si le Gouvernement le décide. Dans toutes les villes qui se soucient de leur développement de manière «*durable*», les lignes de transports en commun sont en effet conçues avant l'urbanisation et utilisées comme levier de développement territorial. À Bruxelles, non : les pouvoirs publics autorisent ainsi des milliers de places de parking au motif (légal) que la zone est mal desservie (la faute à qui ?). Project T&T a demandé 4 522 places de parking pour la seule zone

6A, 2 800 ont été autorisées à ce jour, en plus des 1 000 places de la ZIR 6B.

La seule décision prise : remettre sur pied un comité d'accompagnement autour du projet, financé par Beliris, de réaliser une passerelle réservée aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun dans l'axe de la rue Picard. Cette passerelle figure au Plan Régional de Développement de 1995 et une demande de permis avait été introduite en 2002 ! Il importe donc maintenant d'urgence de décider du tracé d'une ou plusieurs lignes de tram, du moins si l'objectif est vraiment de construire un «*éco quartier*».

L'abandon du BILC, une opportunité pour accueillir des entreprises et des écoles

La Région a abandonné le projet de BILC et préconise la construction d'une plateforme logistique sur le site de Schaerbeek-Formation. Reste donc une tache aveugle de 15 hectares entre la ZIR 6B et la rue Dieudonné Lefèvre. Ce terrain appartient au Port de Bruxelles, entité publique, et est affecté au PRAS en zone portuaire. Son aménagement futur doit permettre sa digestion et sa perméabilité, d'autant



Le doute subsiste sur le tracé du tram et 4 scénarios coexistent toujours : (1) le tracé du schéma directeur ; (2) le tracé alternatif du schéma directeur ; (3) le tracé de la STIB ; (4) le tracé repris dans le PRD et le PRAS.

que 500 logements sont en gestation par la SDRB du côté laekenois. Autrement dit, le site ne doit pas être fermé mais traversé par des voiries et articulé autour de la rénovation de la gare de service présente sur le site, d'entreprises «*habitat compatibles*» et d'écoles (le PRAS permet la construction d'équipements dans les zones portuaires).

L'avenue du Port : piétons et cyclistes admis SVP

Le permis délivré pour le réaménagement de l'avenue du Port a été conçu et justifié par la logique «*tout camions*» qui était celle du BILC. Celle-ci étant abandonnée, il importe de revoir le projet dans le sens d'une logique «*éco-quartier et usagers actifs*». Il ressort d'ailleurs aujourd'hui un défaut de motivation du permis, qui était légitimé par le projet de BILC. Plus de BILC, plus d'autoroute avenue du Port.

Rénovation de la gare maritime : ceci n'est pas un parking

La Gare Maritime présente un patrimoine majeur d'une superficie considérable (4 hectares). Son aménagement doit mettre en évidence sa structure et en faire un lieu ouvert sur le quartier et ses besoins. Quelles sont les affectations prévues ? Des commerces, un marché public, un centre de fitness, des équipements (une salle polyvalente, l'Ecole de cirque, la Fondation Polaire), autour d'une liaison piétonne et visuelle entre la rue Picard et le parc.

Le commerce représente au total 27,24% des affectations de l'ensemble de la zone 6A et génère plus d'un tiers des places de parking. Ces 997 places attribuées aux commerces posent problème car elles généreront davantage de mouvements que les places relatives aux logements ou aux bureaux. Malgré les discours rassurants à cet égard, l'ARAU souligne l'importance de faire de la Gare Maritime un lieu ouvert aux besoins du quartier et donc aussi moins générateur de mobilité.

Le site doit être perméable

Il n'y a que trois liaisons possibles à travers le site. L'ARAU estime que le site doit être traversant, dans les deux sens, y compris en voiture, à vitesse modérée. L'aménagement des voiries doit concourir à la mixité des usages et pas à la séparation des circulations. Le parti pris d'organiser la

rue Vandenboogaerde prolongée en impasse et de mettre toutes les voitures en sous-sol (80 places de parking à l'air libre) est un parti exclusif qui risque de contribuer à la fermeture du site sur lui-même.

Conclusion

Pour l'ARAU, il faut construire Tour et Taxis parce que ce site est capable d'offrir rapidement une offre significative de logements de tous types proches du centre. Les pouvoirs publics doivent néanmoins prendre d'urgence les initiatives nécessaires en vue de garantir sur le site davantage de logements, des logements sociaux et une bonne desserte en transports en commun de surface. Il importe également de dresser la liste des équipements, en particulier scolaires et des types de commerces nécessaires, tous ouverts sur les quartiers environnants.

Quant à la qualité architecturale et à la durabilité réelle des bâtiments, mis à part ceux qui auront été conservés, il ne faut pas nourrir un enthousiasme immodéré : les images publiées pour illustrer le développement à front du canal montrent des façades de bureaux en verre...

ISABELLE PAUTHIER

Evolution de la demande de permis d'urbanisme pour la ZIR 6A

Affectation	Projet initial (en m ²)	Amendé	Accordé	Différence (en %)
Logements	163.000	152.000	87.868	54
Bureaux	101.000	94.700	34.250	34
Equipement	16.400	27.700	22.830	139
Commerces	82.300	80.400	59.792	73
Activités	46.000	25.900	13.982	30
Total	+/- 409.000	+/- 381000	218.540	53

Rappel des positions d'IEB

Sans rentrer dans le détail du projet ou de notre argumentaire, voici les trois principaux axes que nous avons voulu défendre jusqu'à présent dans le dossier Tour et Taxis :

Premièrement, il est essentiel de rendre le site perméable. Il faut supprimer le plus de barrières physiques possibles et créer des connexions entre les quartiers. Il faut diminuer le nombre de places de parking au profit des transports en commun et des modes doux afin de mettre les futurs occupants du site en contact avec leur environnement direct.

Deuxièmement, il faut amener les riverains actuels du site à pénétrer l'enceinte. Il faut donc y créer de l'activité qui puisse attirer ces personnes : parc, plaines de jeux, crèches, écoles, marché, commerces appropriés, ... mais aussi des emplois adaptés !

Troisièmement, il faut créer de la mixité sociale au sein même du site. C'est pourquoi IEB demande que soient réalisés au minimum 30 % de logements sociaux et 20 % de logements conventionnés sur Tour et Taxis.

Saint-Gilles tourne autour des voitures et les voitures tournent dans Saint-Gilles

A l'initiative du Comité de défense de Saint-Gilles, 4 comités de quartiers ont alerté les Saint-Gillois de la volonté des édiles locaux de creuser un parking souterrain sous le Carré Hôtel des Monnaies, jouxtant le parvis de Saint-Gilles.



CLARE SCOTER

Le réaménagement de la surface du Carré Hotel des Monnaies fait consensus mais l'espace qui y serait dévolu aux voitures divise. Une fois n'est pas coutume, IEB préconise de conserver du parking.

Pour prévenir les habitants et les habitués du bas de la commune, 4 comités de quartier saint-gillois ont organisé une soirée d'information ouverte à tous. Des représentants de la commune et de la société Interparking ont été invités ce 9 mars à présenter leurs ambitions et leur projet pour le parvis. Ensuite, c'est IEB et l'ARAU qui ont exprimé leur point de vue avant de laisser la parole à la salle.

«Des voitures pour dynamiser Saint-Gilles!»

Un parking de 200 places est donc dans les cartons. En réalité, il y est de longue date. Il y a quelques années, une première étude de faisabilité avait déjà été réalisée. Toute personne sensée a pensé que l'idée serait abandonnée au vu des conclusions de cette étude. En effet, la rentabilité du projet paraissait douteuse en rai-

son des difficultés techniques dues à la présence d'une nappe phréatique. Mais la commune n'en a eu cure car elle ne doute pas de la pertinence du projet et fera appel à un PPP (partenariat public-privé) pour financer les travaux. Elle envisage de financer le fonctionnement du parking à l'aide des revenus des horodateurs placés en surface. Une étude d'incidences a également été réalisée, qui réitère les conclusions de la précédente étude, mettant fort en doute la rentabilité financière du projet.

Pour faire passer la pilule du parking souterrain, la commune y associe un réaménagement de la surface de la place sans voitures. Un grand piétonnier qui correspondrait à la volonté de faire du parvis un pôle d'attraction culturel/horeca, en ouvrant des cafés «branchés» et en rénovant l'Aegidium dans le but de créer un restaurant et une salle de congrès. On le voit, l'am-

bition est de «revitaliser» le quartier et d'attirer une clientèle sans cesse plus nombreuse, principalement en soirée mais pas d'améliorer la qualité de vie des habitants. D'ailleurs, vu le prix des travaux, le montant de l'abonnement pour les riverains devrait achever de les convaincre qu'ils ne font pas partie du public cible. Soulignons que les 200 places prévues font plus que compenser la perte de parking en surface et que les offres de parking privé à proximité ne manquent pas : ne citons que le parking de la Porte de Hal (offrant 503 places), distant de moins de 500 mètres, et... qui ferme ses portes à 20h et le week-end !

Un projet du passé

La commune entend bien sûr faire une «large concertation publique» afin de recueillir l'avis des citoyens. En effet, une enquête publique aura lieu à l'été. Néanmoins, elle n'offrira que 15 jours aux personnes désireuses d'être informées et de faire valoir leur droit d'être entendues quant aux atteintes à leur environnement. C'est pourquoi, sans attendre le coup d'envoi politique, ces comités de quartiers ont présenté le projet à leurs concitoyens.

Lors de cette soirée, de nombreux doutes ont été exprimés sur la réelle volonté de la commune de remettre en question l'option du parking souterrain. Tout d'abord, pour réaliser le parking, la commune a déjà voté une proposition de PPAS dérogeant au PRAS. De plus, l'opposition souligne le fait que, dans le cahier des charges de l'étude d'incidences, l'option «réaménagement sans parking» a été introduite en toute dernière minute, et acquise de haute lutte. Enfin, l'entêtement de la commune qui prévoit



PHILIPPE MEERSMANN

La Commune prétend déplacer ces places de stationnement en sous-sol, sans avouer qu'elles sont appropriées chaque matin par les étals du marché.

ce parking depuis plus de dix ans et s'oppose à tout autre projet de réaménagement de la place publique n'augure rien de bon. L'opposition souligne ainsi que le réaménagement de la place aurait pu avoir lieu dans le cadre du contrat de quartier Métal-Monnaie entre 2004 et 2007.

Vive la place Flagey !

La position d'IEB par rapport à un nouveau parking souterrain ne surprendra pas les lecteurs. Une nouvelle infrastructure accueillante pour les bagnoles n'aidera en rien la diminution attendue de la pression automobile (et pourtant défendue par Saint-Gilles !) dans un des coins de la capitale les plus accessibles en transport public. Les quelques millions d'euros dépensés ici (l'étude d'incidences estime le coût des travaux à 6 millions d'euros) trouveraient un but plus utile parmi les nombreuses priorités régionales. Si la place a sans doute bien besoin de devenir autre chose qu'un lieu de passage, l'option parking est à oublier. L'augmentation du nombre de places de parking qui seront utilisées par des extérieurs à la commune risque bien de saturer toutes les rues avoisinantes, d'augmenter la pollution de l'air et d'entraîner tous les problèmes liés à l'augmenta-

tion du trafic automobile. Les tarifs pratiqués dans ce genre de parking rendant les places inabordables pour les habitants, ce ne seront pas eux qui en profiteront. S'il y a un regain d'attractivité du quartier en voiture, il ne faut pas non plus imaginer que tous les automobilistes se précipiteront sur un parking payant, alors que les places en surface sont gratuites après 19h... ce qui risque d'entraîner encore plus de circulation, les automobilistes cher-

chant à se garer gratos et tournant en rond dans le quartier.

C'est un chantier de plusieurs années qui attend les amoureux du parvis. Au vu du succès d'une autre priorité du bourgmestre empêché, la revitalisation du quartier de la gare du Midi, les années risquent d'être très longues. Et si on ajoute à cela la difficulté technique entraînée par la présence d'une nappe phréatique comme sous la place Flagey, on semble être bien loin des deux années de travaux annoncées par la commune.

Quant à l'aspect en surface du futur Carré de l'Hôtel des Monnaies, un renouveau est d'ores et déjà prévu. Il y a près de deux ans, une autre agence d'urbanisme mandatée par la commune a présenté un dessin sympathique pour cette place actuellement terne et pavée. Sur les différentes esquisses, on trouvait beaucoup de verdure, des pelouses et des bancs, des terrains de sport mieux intégrés voire même une activité commerciale. Par contre, pas une seule place de parking mais bien une trémie de stationnement souterrain. Il semble que tout le monde veuille de ce parking...

**NICOLAS PRIGNOT
ET JÉRÔME MATAGNE**



CLAIRE SCHIER

Parking ou pas, des espaces verts devraient bientôt prendre la place des pavés.

Le logement social : vers le passif absolu

Construits selon le standard passif visant une économie d'énergie maximale, les futurs logements sociaux du Plan logement s'annoncent exemplaires. Ces habitations participeront sans aucun doute à la réduction de l'impact environnemental global et devraient également alléger la facture des charges pour les locataires.



La cité-jardin du Craetbosch regroupe 58 logements répartis dans de petits bâtiments basse énergie.

Montrer l'exemple

Les recommandations de la déclaration gouvernementale 2009 annoncent clairement une volonté de changement des pratiques de la construction dans le secteur public : «*La Région doit viser l'exemplarité énergétique de ses propres bâtiments, toute construction neuve devra respecter au minimum le standard passif*». Durant la précédente législature, les nouveaux logements sociaux ont été conçus selon le principe de basse ou très basse énergie. C'est le cas de la cité-jardin du Craetbosch à Neder-Over-Heembeek, qui est le tout le premier projet de logement social «*basse énergie*» aujourd'hui achevé et habité depuis septembre.

Ce mode de construction est évidemment maintenu pour les projets en cours de construction comme les habitations sociales à Ixelles (Ernotte)

et à Berchem-Sainte-Agathe (Stiénon), mais aussi pour les projets dont les dossiers sont bouclés et actuellement en attente de permis comme le projet Jacques Brel à Woluwe.

Pour les nouveaux dossiers en charge de la législature actuelle et qui ne sont pas encore lancés sur le marché, la Région opte résolument pour des constructions passives. Cela concerne en premier lieu deux projets situés respectivement à Evere et Forest. C'est plus ou moins 1270 logements qui ouvriront la voie du standard passif pour les habitations sociales et seront considérés comme projets pilotes. Un pari ambitieux qui nécessite une vigilance indispensable à toutes les étapes des projets, de la conception à la construction du bâtiment, jusqu'à l'accueil et à la formation des habitants. Les objectifs énergétiques de ces futurs logements sont de diminuer les besoins en éner-

gie et d'approcher le plus possible la norme zéro carbone. Si la qualité technique de ces projets est ambitieuse et vise une haute performance énergétique, il en va de même pour le choix des matériaux. Ceux-ci seront de provenance locale et si possible à base de matière première recyclée et/ou recyclable. L'enjeu est bien de réduire autant que possible l'impact environnemental en utilisant des matériaux à faible énergie grise ^[1].

Mais pour qu'un logement passif atteigne une performance maximale, il est impératif de bien coordonner les différents corps de métier à toutes les étapes de la construction et la SLRB (Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale), consciente de ces difficultés, sollicitera l'avis d'un facilitateur en éco-construction afin d'accompagner les professionnels de la construction et faire un suivi des chantiers. Les projets

seront également sélectionnés par un jury et les bâtiments testés en fin de construction afin d'obtenir le label Eco-Construction.

Former les professionnels et les habitants

Les enjeux sont d'autant plus importants que les techniques utilisées sont innovantes. Les professionnels de la construction manquent encore actuellement de formations et de pratiques et une mise à niveau est absolument nécessaire pour garantir le meilleur résultat possible. Une fois la construction achevée, le personnel des SISF devra prendre le relais pour assurer et garantir le bon fonctionnement des bâtiments à long terme. Là aussi la formation des gestionnaires et des responsables techniques s'avère indispensable tout autant que celle des occupants. En effet, si habiter une maison basse énergie ou passive est pour le particulier une décision délibérée, il n'en est pas de même pour le locataire d'un logement social qui se voit attribuer un logement sans beaucoup de liberté de choix.

Le Home Familial Bruxellois, gestionnaire de la cité-jardin du Craetbosch, a parfaitement compris ce défi d'importance et a décidé d'anticiper les problèmes par un accompagnement social minutieux et attentif. Ces logements construits selon le concept basse énergie sont habités depuis seulement quelques mois et les locataires bénéficient d'un accueil et d'un encadrement individuel et collectif dès leur arrivée. Une farde d'accueil leur donne ainsi des explications et des conseils sur le mode de fonctionnement d'un logement basse



Les bâtiments sont conçus pour bénéficier optimalement de la lumière naturelle.

énergie et les aide à comprendre et contrôler les index des compteurs. Les locataires reçoivent également un accompagnement pour le classement de leurs documents administratifs. L'objectif est de fournir les informations et les outils utiles afin de les aider à mieux gérer leur propre consommation d'énergie mais aussi de les conscientiser aux enjeux globaux relatifs à la préservation de l'environnement et à l'importance de diminuer notre consommation en énergie fossile. Impliquer et responsabiliser les habitants à la gestion des lieux est un gage incontournable de réussite et des réunions d'information sont organisées plusieurs mois après leur arrivée afin d'assurer un suivi régulier mais aussi et surtout d'être à l'écoute des questions et des problèmes rencontrés.

Généralement les habitants ont des difficultés à comprendre le mode de fonctionnement du système de chauffage à double flux et sont parfois ten-

tés de boucher les ventilations, ce qui risque de dérégler le fonctionnement de la chaudière. Une période d'adaptation est absolument nécessaire et les mêmes difficultés sont à prévoir pour les logements passifs. La transition n'est donc pas simple et miser uniquement sur des constructions passives ne suffit pas. Cela nécessite absolument un accompagnement des professionnels de la construction, des gestionnaires des logements et enfin des habitants pour garantir un résultat satisfaisant. A côté de cela, quel sera l'impact sur le prix du logement et donc du loyer ? En effet, les matériaux utilisés pour l'isolation et le triple vitrage nécessaire à la réalisation d'un logement passif occasionneront des frais supplémentaires et le retour sur investissement attendu risque de provoquer une augmentation des loyers. Ces questions sont pour l'instant en cours de réflexion pour trouver des solutions adaptées pour les futurs logements.

Des projets pilotes auraient été nécessaires au préalable avant de lancer un programme de logements sociaux uniquement basé sur un mode passif, mais il y a une double urgence aujourd'hui : construire des logements à loyers modérés et modérer nos consommations d'énergie. Seul l'avenir nous dira dans quelle mesure l'expérience est exemplaire.

ISABELLE HOCHART

[1] Energie Grise : toute l'énergie nécessaire à la fabrication d'un produit, de l'extraction des matières premières, jusqu'à sa fin de vie.

L'habitat passif

Un habitat passif permet de réduire les pertes d'énergie par une isolation performante et une parfaite étanchéité à l'air ainsi qu'une récupération de chaleur via un système de ventilation mécanique. Si la conception est parfaitement réalisée, le logement peut très bien se passer de radiateur. A l'heure où le prix de l'énergie est en constante augmentation, habiter un logement passif peut évidemment constituer un avantage certain pour le locataire qui verra sa facture de chauffage sérieusement diminuée. Par ailleurs, le logement passif participe également à l'amélioration du confort et de la qualité de vie, offrant une chaleur constante et un climat sain en toute saison, ainsi qu'une très bonne isolation acoustique grâce entre autres au triple vitrage. En milieu urbain et de surcroît dans du logement collectif c'est un aspect qualitatif non négligeable.



L'avenir de T&T : malaise, chaos et cynisme sont au programme...

Le 2 avril dernier, l'Agence de Développement Territorial (ADT) rassemblait l'ensemble des acteurs concernés par le développement de la zone de Tour et Taxis. Ce ne sont pas moins de 55 projets qui ont été identifiés sur un mouchoir de poche : 11 parcs et espaces verts, 25 projets de bâtiments et 18 projets de voiries et d'infrastructure. Autant dire que la zone suscite toutes les convoitises... Comment les quartiers avoisinants vont-ils encaisser un choc pareil ? A cette réunion, pas un mot sur les effets d'une telle concentration de projets : les effets sociaux, liés notamment à l'inévitable spéculation immobilière qui s'exercera sur le bâti existant, repoussant les moins nantis on ne sait où, les effets environnementaux qu'engendrera la prévisible congestion automobile en l'absence de transports en commun (loin d'être acquis, en cette période de disette budgétaire).

A entendre la multitude de porteurs des projets, une grande partie d'entre eux, dans un scénario «volontariste», devraient voir le jour en 2013. Autant dire que l'on souhaite bon courage à l'ADT, censée faciliter la coordination de ces projets : imaginez l'enfer quand on s'attaquera en même temps à la transformation de l'avenue du

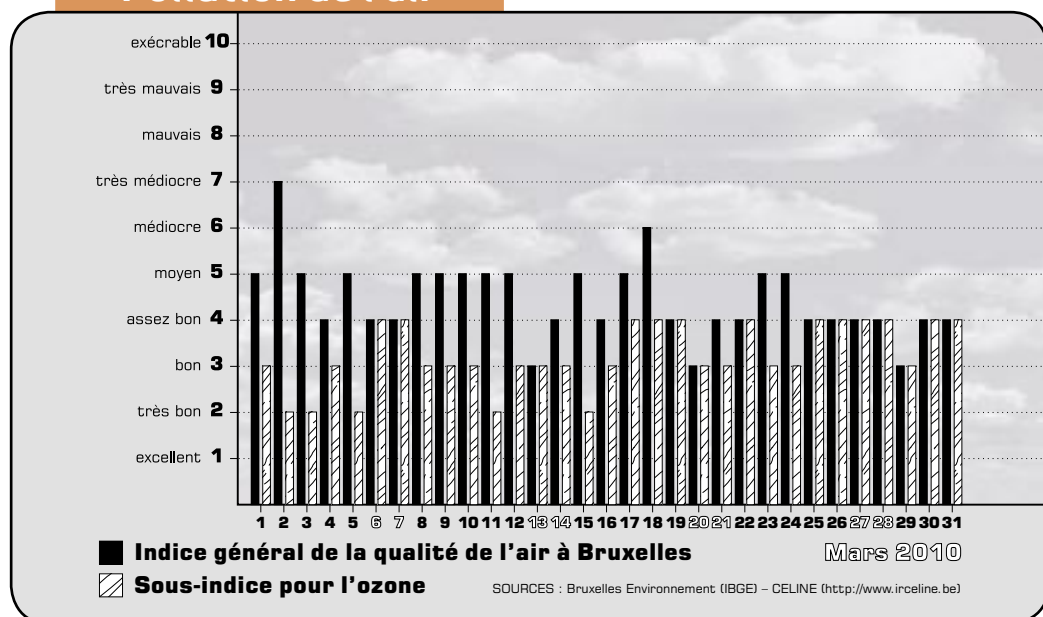
Port, à la construction du nouveau bâtiment de l'IBGE, aux premiers logements de T&T Project, à la passerelle Picard, à la tour Atenor et au projet Tivoli de la SDRB, pour n'en citer que quelques-uns...

Les intentions des promoteurs des projets immobiliers les plus importants sont éloquentes et révèlent bien leur conception de la ville. Décernons la palme à Stéphan Sonnevile, représentant d'Atenor, promoteur du projet de la tour Premium, qui a explicitement appelé à la mobilisation des pouvoirs publics pour mieux «*vendre le quartier*». Il faudrait donc que la Région mette en place d'urgence un marketing du quartier capable de valoriser au plus vite son investissement dans une tour qui n'est pas une source de profits pour sa société^[1]. Une provocation à laquelle Jean-Michel Mary, représentant la STIB, n'a pas manqué de répondre indirectement : la ligne de tram nécessaire au désenclavement du site coûtera 60 millions d'euros qu'il conviendra de financer en pompant la plus-value des projets immobiliers que le tram desservira. Les actionnaires d'Atenor ont du souci à se faire...

MATHIEU SONCK

[1] Seuls les 30 000 m² de bureaux lui permettrait d'équilibrer son projet...

Pollution de l'air



Quel air avons-nous respiré à Bruxelles en mars 2010 ? Chaque mois, nous publions un relevé de la qualité de l'air à Bruxelles, d'après les données du laboratoire de Bruxelles Environnement (IBGE). Plus d'infos: Cellule Interrégionale de l'Environnement, www.irceline.be