



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION  
ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

**DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme (dossier mixte)**

Réf. / Ref.: P24/2018

Adresse / Adres: Rue Picard de 7 à 15

Demandeur / Aanvrager: Project T&T S.A

Objet / Betreft: Modifier la Gare Maritime et modifier la zone C du site de Tour et Taxis (permis modificatif du permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009)

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 15/03/2018 13/04/2018

Réactions / Reacties: 58

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 05/06/2018

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:**

**AVIS MAJORITAIRE :**

**Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites:**

4

- Attendu que le bien se situe en zone d'intérêt régional (Zir 6A et partiellement Zir 6B) et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ainsi que dans les limites du Plan Particulier d'Affectation du Sol n°09-01 (PPAS) arrêté par arrêté du Gouvernement du 04/05/2017, en zones C et D ;
- Attendu que le projet vise à modifier la Gare Maritime et modifier la zone C du site de Tour et Taxis (permis modificatif du permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009) ;
- Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis mixte de classe 1B ;
- Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré complet en date du 12/03/2018 ;
- Attendu que la demande a été soumise à enquête publique du 15/03/2018 au 13/04/2018 et que 58 réactions ont été introduites ;
- Considérant que les réclamations portent sur :
  - 0 le parc et son accessibilité,
  - 0 l'intégration du projet et son insertion économique,
  - 0 le nombre insuffisant d'équipements et la demande de prévoir des équipements de proximité,
  - 0 l'absence de logements sociaux en regard du nombre insuffisant de tels logements dans les environs directs du projet,
  - 0 les charges d'urbanisme (logements sociaux et équipements, vue globale, charges du PU Méandre à réaliser),
  - 0 le saucissonnage du projet, empêchant d'avoir une vue globale du site,
  - 0 la hauteur des bâtiments S2 et S4 (impact visuel et sur l'ensoleillement, et en dérogation au PPAS),
  - 0 la nuisance des solitaires sur la Gare Maritime,
  - 0 la densité trop forte, l'architecture trop lourde et banale,
  - 0 la mauvaise qualité d'habitabilité,
  - 0 le bâtiment D1 (façades, implantation, rdc qui devrait être commercial),
  - 0 le manque de luminosité des S1, S2 et S3 (profondeur),
  - 0 le patrimoine, estimant que les nouvelles fenêtres de la Gare Maritime ne sont pas adaptées au patrimoine,
  - 0 le fait que des travaux sont exécutés en infraction,
  - 0 l'environnement (utilisation de l'eau, la qualité de l'air, énergie solaire et éolienne, le manque de toitures vertes, chauffage, imperméabilisation des sols, pas assez de préoccupations écologiques dans la conception du projet, la nécessité de préserver le maximum de biodiversité en sauvegardant le plus possible de terrain),
  - 0 la mobilité (nécessité de développer des transports en commun, une ligne de tram, le nombre de places de



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

parking, les problèmes de stationnement, les places de parking pour véhicules médicaux, l'étude de mobilité faite sur base des chiffres de 2001, comptages qui ont eu lieu en août, la proportion de places de parking pour les habitants par rapport au RRU, les entrées du parking, non intégrées dans le bâtiment, la demande de relier les parking souterrains entre eux, la suppression des parkings provisoires, les aires de livraisons prévues en surface, non conformes au PPAS, à prévoir en sous-sol, ou dans les rues secondaires, prévoir un dispositif permettant de faire demi-tour à l'extrémité de la drève, critique de l'actualisation des données de mobilité, le degré de saturation de la rue Picard non mentionné dans le RIE, ni la circulation depuis/vers le site, la sortie du parking côté drève, pas d'analyse suffisante des détournements de circulation qui auront lieu, manque de détails quant aux carrefours Drève/Picard et Picard/av du Port, largeur insuffisante de la drève pour que les bus puissent se croiser, les livraisons de la GM et dans la zone C, la mise en place d'un pont piéton rue Picard, le prix de stationnement pour les résidents, la consultation de BM et Stib sur les aspects qui limitent les transports en commun (largeur des rues, ...),

0 l'utilisation de la GM (privilégier le marché local et les commerçants locaux, adaptation aux besoins locaux, notamment facilités sportives, investissement des locaux),

0 la collecte des déchets (impact des poubelles collectives pour les futurs transports en commun, risques de dépôts clandestins, l'utilisation des poubelles collectives par les habitants de la résidence Gloria),

0 les travaux avoisinants (coordination, limitation des embarras pour les habitants de la résidence Gloria),

0 la communication (programme détaillé des travaux, futurs plans pour la zone C),

0 le développement général de T&T (manque de clarté de la procédure d'urbanisation de T&T, souhait de connaître les futurs projets) ;

-Vu l'avis émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en séance du 31/01/2018

-Considérant que, pour la Gare Maritime, cet avis indique que la CRMS relève plusieurs améliorations par rapport au permis de 2009 et est défavorable à plusieurs éléments, comme les nouvelles verrières de toiture, les grilles de ventilation en façade sud, la composition des parois verticales entre petites et grandes halles, les pavillons intérieurs non distants des structures, ..., qu'elle recommande de revoir les options pour un plus juste équilibre entre développement du projet et respect d'un patrimoine industriel majeur et remarquable, et sur base de l'étude historique menée par Inge Bertels pour intégrer les nouveaux dispositifs plus respectueusement de l'architecture industrielle ;

- Qu'elle constate que les travaux sont déjà bien entamés et que plusieurs châssis ont été remplacés en façades latérales, qu'elle est fermement défavorable aux divisions, modénature et matériaux des nouveaux châssis, estimant que les fenêtres fixes d'origine mériteraient d'être conservées ou au minimum reproduites en termes de divisions, profils et matériaux ;

- Considérant que, pour la zone C, la CRMS regrette les gabarits parfois élevés, demande de ne pas négliger l'aménagement au sol séparant l'immeuble de la rue Picard et s'interroge sur l'évolution du passage du tram ;

- Qu'elle se pose la question de l'intégration du projet dans son contexte urbain car en tablant sur un aménagement trop singulier, celui-ci se différencie fort de son voisinage urbain traditionnel et fait donc rupture, qu'elle estime en outre que cela supposera une gestion et un contrôle difficiles de ces espaces d'entre-deux, et recommande de ne pas négliger cet aspect pour éviter d'éventuels lourds réaménagements à terme ;

- Vu l'avis émis par Bruxelles-Mobilité (BM) le 07/02/2018;

- Considérant que dans son avis, BM indique que le plan directeur bus prévoit pour la ligne 88 (De Brouckère – UZ), une variante passant par la nouvelle voirie entre la rue Picard et le parc ; que par conséquent, il y a lieu de prévoir un gabarit plus important de la voirie pour permettre la circulation aisée des bus ;

### Gare Maritime

- Considérant que la demande concerne la rénovation et modification des façades, la suppression du parking souterrain (- 199 places) prévu dans le permis délivré le 30/01/2015 (Méandre), la modification de l'affectation et des aménagements intérieurs, prévoyant la construction de 12 pavillons intérieurs et l'aménagement de la halle centrale ainsi que l'aménagement des abords le long de la façade Est-Sud-Est (quai) ;

-Considérant que les interventions relatives à la Gare Maritime ne concernent pas le petit bâtiment situé à son angle sud-ouest appelé « Dépôt des Colis », ni l'Hôtel de la Poste, ni le bâtiment des Produits dangereux ;

-Considérant que le projet respecte la prescription 2.6.2. c) du PPAS qui prévoit d'affecter les zones A, B, C et D au logement, aux équipements d'intérêt collectif et de service public, aux activités productives, aux bureaux, aux commerces et aux établissements hôteliers ;

-Que cette prescription impose une répartition des superficies de plancher par affectation, à savoir pour la zone D, minimum 7.500 m<sup>2</sup> d'équipements, maximum 30.000m<sup>2</sup> de commerces et maximum 40.000 m<sup>2</sup> d'activités



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

productives et de bureaux ;

- Considérant que la proposition du demandeur d'utiliser une partie de la nef centrale en équipement d'intérêt collectif et de service public est difficile à évaluer ; qu'en effet, l'espace ( Espace d'expositions) qualifié d'équipement étant libre de séparation avec celui qualifié de commerces, il sera peu aisé de démontrer au fil des activités qui s'y déroulent, le respect de la délimitation de cet espace et le respect des critères garantissant que les activités qui s'y déroulent relèvent bien d'un équipement d'intérêt collectif ou de services publics;
- Considérant compte tenu de l'activité commerciale exercée par ailleurs dans la nef et les constructions intérieures projetées, qu'il est plus vraisemblable que l'espace en cause soit en réalité affecté en commerce;
- Considérant qu'il s'agit de l'affectation actuelle de droit de la Gare Maritime, telle qu'autorisée par le permis initial 82P/07 délivré le 17/12/2009 ;
- Qu'il y a donc lieu de conserver l'affectation de cette partie de la nef en commerce ;
- Considérant en outre que le PPAS impose un minimum d'équipements (7.500m<sup>2</sup>) uniquement dans les superficies des nouveaux développements ;
- Considérant dès lors que la localisation des équipements au sein de la gare maritime doit être revue ; que ceci n'entraîne aucune modification du nombre total de superficie plancher dans la Gare;
- Considérant que le projet propose, dans les quatre nefs latérales sur les sept que compte la Gare, des volumes s'élevant sur plusieurs niveaux hors sol ;
- Que ce choix est motivé par la volonté du demandeur de dégager la nef centrale de tout volume afin de percevoir la totalité de l'espace ;
- Considérant que cette volonté répond à la prescription 3.3.2.b du PPAS, stipulant que la Gare est traitée comme un espace public couvert dégagé, franchissable sur toute sa longueur nord-sud par, au moins, une liaison piétonne et visuelle, s'inscrivant dans la continuité de la rue de Ribaucourt, la reliant à l'espace vert public multifonctionnel et garantissant une continuité visuelle ;
- Considérant qu'un des objectifs du PPAS est de « concevoir l'aménagement du site à partir de la mise en place d'espaces publics structurants, en renforçant la structuration du site en s'appuyant sur la Gare Maritime qui doit accueillir une structure d'espaces publics couverts et dont le potentiel touristique doit être développé » et de « sauvegarder la dimension événementielle du site en la valorisant dans les bâtiments historiques et l'espace vert public multifonctionnel, en prévoyant un programme qui permette de contribuer à l'attractivité externe et au rayonnement régional du site et en maintenant et renforçant une offre culturelle diverse située à proximité du centre-ville ;
- Considérant que 10 pavillons indépendants sont adossés aux façades latérales de la Gare Maritime et deux plus petits à hauteur de la rue Picard ;
- Considérant qu'au premier étage des halles latérales, un volume de connexion entre les pavillons est aménagé, pouvant servir de salle de réunion;
- Considérant que des escaliers de secours sont construits de part et d'autre des pavillons ;
- Considérant que le dessin des façades extérieures des pavillons et des escaliers leur confèrent un aspect un peu trop massif et monumental ; qu'il y a lieu d'alléger ;
- Considérant que pour assurer un éclairage naturel et la ventilation, des lanterneaux en verre sont aménagés dans les toitures des deux petites halles encadrant la grande halle centrale ; que cet aménagement est également prévu pour rendre possible la plantation et le développement d'une végétation incluant des arbres ;
- Considérant que 5 rues latérales sont créées entre les pavillons à hauteur des travées monumentales d'origine ; que de nouvelles portes sont percées dans ces travées à hauteur du rez-de-chaussée ;
- Considérant que, outre ces 5 rues latérales, un nouvel accès est également aménagé dans la travée située à l'arrière du bâtiment des Petits Colis ;
- Considérant que dans le permis de 2009 cette dernière intervention n'était pas prévue et que les baies étaient conservées avec leur châssis d'origine ;
- Considérant que cette intervention transforme profondément l'une des rares parties de la façade Ouest encore préservée dans son état d'origine, dans le prolongement de la façade du bâtiment des Petits Colis ;
- Considérant toutefois que cette transformation permet d'activer la façade à proximité immédiate de la rue Picard;
- Considérant que pour le bâtiment appelé Dépôt des colis (hors demande du présent permis) le permis délivré en 2009 comprend le maintien des châssis d'origine, tant extérieurs qu'intérieurs, tant en métal qu'en bois ;
- Considérant que ces châssis, de très belle facture et maintenus en bon état de conservation, sont parmi les derniers conservés en l'état d'origine pour l'ensemble de la gare ; qu'il y a dès lors lieu de les préserver, de les restaurer en y intégrant éventuellement un vitrage performant dont l'aspect s'intègre au patrimoine ;
- Considérant que seuls les quelques rares menuiseries déjà remplacées devraient être refaites à l'identique,



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

selon les plans d'origine ;

- Considérant qu'il y aura lieu d'associer la DMS à cette partie des travaux ;
- Considérant que le pavement des halles est partiellement réalisé avec les pavés de porphyre existants, récupérés dans l'ancienne gare ; que le pavage d'autres parties est réalisé en béton préfabriqué ;
- Considérant que le pavement de porphyre des halles doit être uniforme et qu'afin d'assurer le confort des usagers les pavés pourraient éventuellement être sciés ;
- Considérant qu'un quai d'une hauteur d'environ 1.30 m est établi le long de la façade latérale Est du bâtiment pour rattraper la différence de niveau entre les côtés Est et Ouest de la Gare maritime ;
- Considérant que les travaux de rénovation prévus entendent, pour une part, répondre à la nouvelle affectation du bâtiment et, d'autre part, aux nouvelles exigences en matière de performance énergétique, sécurité, etc. ;
- Considérant que la structure d'origine en acier, colonnes et fermes, sera nettoyée et repeinte en gris à l'intérieur, en vert clair à l'extérieur ;
- Considérant que les anciens quais à l'intérieur de la gare sont démolis et le niveau du sol aligné, sur toute sa surface, sur celui du terrain aux abords ;
- Considérant que cette intervention nécessite de prévoir des supports pour les colonnes reposant initialement sur les quais ; que ceux-ci sont prévus en pierre ;
- Considérant que les volumes en toiture sont globalement conservés et que certaines parties sont reconstituées, telle la toiture en croupe d'une des petites halles du côté du parc intérieur ;
- Considérant que le revêtement en zinc des toitures est entièrement remplacé par des panneaux sandwich en acier avec isolation ;
- Considérant que sur les halles latérales des lanterneaux sont ajoutés, à hauteur de chacune des rues perpendiculaires, pour répondre aux normes de sécurité incendie et apporter de la lumière naturelle ; que ces lanterneaux sont réalisés en profils métalliques gris-clair ;
- Considérant que la position de ces lanterneaux est qualitative et ne nuit pas à la lecture du bâtiment dans sa continuité visuelle, qu'au contraire elle renforce la structuration de l'espace telle que voulue par le projet ;
- Considérant que pour les façades latérales, les baies de fenêtre existantes sont prolongées jusqu'au niveau du sol pour y aménager des accès assurant un maximum de flexibilité à l'occupation des espaces commerciaux ; que certains éléments sont ragrésés avec des briques semblables à la brique d'origine ; que les châssis sont systématiquement remplacés par des profils métalliques ;
- Considérant que l'ouverture de nombreuses portes modifie considérablement l'aspect originel des façades (registre supérieur de hautes baies vitrées à châssis métalliques sur socle fermé de pierre et de briques soigneusement appareillées) ; que l'ouverture de portes répond à la volonté d'inciter l'accès depuis l'extérieur aux entités commerciales et à la nécessité de créer des accès aux rues transversales de la Gare maritime ;
- Considérant que pour la façade latérale Ouest (ou façade C), profondément modifiée dans les années 1970 par le percement de nombreuses et larges ouvertures, la composition est rétablie à l'étage par la 'restitution' des fenêtres, deux par travée ; qu'à hauteur des travées monumentales en avancée, la division originelle en 3 des fenêtres cintrées est réintroduite ;
- Considérant que l'aménagement intérieur, par la création d'un niveau, induit toutefois la réduction en hauteur de l'ensemble des fenêtres du registre supérieur et la création d'un auvent en béton sous ces fenêtres ;
- Considérant que l'ensemble des fenêtres et des portes, à l'exception de celles cintrées, présente des châssis dissymétriques ;
- Considérant que si le principe d'une intervention contemporaine au niveau des châssis des portes et fenêtres est défendable, le choix de châssis standard à profils larges et plats n'est pas adéquat et ne crée pas de plus-value à hauteur de ce patrimoine industriel exceptionnel ;
- Considérant qu'il y a lieu d'opter pour des châssis d'un design contemporain de qualité présentant des profils plus étroits et davantage de profondeur ;
- Considérant que les impostes des portes ne sont pas alignées sur les bandeaux de pierre des façades ;
- Considérant que de manière générale, pour les châssis rappelant la division historique, la pose d'un profil extérieur sur les châssis pourrait être envisagée afin de donner de la profondeur à ceux-ci ;
- Considérant toutefois que cette éventualité induit une incohérence dans la lecture des façades, la pose de tels profils extérieurs n'étant applicable qu'à une partie des fenêtres ;
- Considérant que pour les façades rue Picard, le caractère fermé avec soubassement en pierre et 3 portes est maintenu ;
- Considérant que les ouvertures sont maintenues dans leur fonction d'entrée ; que la porte centrale en bois est conservée et restaurée ;
- Considérant que le modèle des 2 autres portes ne s'intègre pas aux caractéristiques patrimoniales et demande



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

une approche plus qualitative prévoyant des portes pleines à deux battants en bois ou en métal ;  
-Considérant que la structure portante métallique des pignons est conservée et peinte en couleur vert clair et que de nouveaux vitrages et profils de fenêtre de couleur gris-clair sont posés ;  
-Considérant que des grilles de ventilation seraient intégrées dans les parties basses des façades vitrées, ainsi que dans les baies des petites halles ; que ces éléments dénaturent profondément la lecture de la façade principale et qu'il y a lieu de les supprimer ou de les déplacer pour réduire substantiellement leur impact ;  
-Considérant que pour les façades vitrées il y a lieu d'opter pour un vitrage clair ; toute autre option en vue notamment de réduire l'impact du soleil ou de réaliser un fond de perspective neutre est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU par des essais ( mock-up) ; si des systèmes de panneau solaire devraient être posés en façade, la même procédure est à suivre afin de déterminer leur intégration (profils fins, etc) ;  
-Considérant qu'il y a lieu de bien préciser ce qu'il faut entendre par « brise-soleil, panneau perforé couleur gris» mentionné sur les plans pour la façade principale rue Picard : emplacement précis, mode de fixation, intégration patrimoniale ; ce dispositif est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU ;  
-Considérant que les façades côté parc, en très mauvais état, sont reconstruites dans le respect de son aspect d'origine ;  
-Considérant que pour les abords - voiries de desserte et voiries secondaires - il est prévu de poser des pavés de récupération sciés ;  
-Considérant que les éléments en bois des quais d'origine sont récupérés et réintégrés dans le quai à construire le long de la façade Est ;

### Zone C

-Considérant que la dernière situation autorisée correspond au permis relatif à l'urbanisation de la ZIR 6A délivré le 17/12/2009 tel que modifié par le permis délivré le 30/01/2015 dans le cadre du projet « Le Méandre » (modification des bâtiments M7 et M8) ;  
-Considérant que la présente demande de permis vise plus particulièrement à :  
0Construire 6 immeubles de logement abritant 271 appartements, quelques bureaux destinés à des professions libérales et des commerces au rez-de-chaussée ;  
0Construire un immeuble affecté en résidence-services pour 80 appartements ;  
0Construire une maison de repos médicalisée (équipement d'intérêt collectif) de 197 chambres disposant d'un parking souterrain de 15 emplacements (bâtiment S1) ;  
0Modifier légèrement le parking souterrain autorisé par le permis d'urbanisme 82P/07 ;  
0Supprimer les immeubles autorisés par le permis d'urbanisme 82P/07 devant s'implanter dans la zone intitulée M3 du permis en vue de les remplacer par un parking temporaire à l'air libre de 173 emplacements ;  
0Modifier la voirie implantée sur la zone C reliant la rue Picard au parc ainsi que des abords des différents immeubles concernés ;  
-Considérant que le PPAS impose dans la zone C, minimum 80.000m<sup>2</sup> de logement, minimum 7.500m<sup>2</sup> d'équipement et maximum 93.000m<sup>2</sup> ;  
-Considérant que toute demande de permis ou de certificat est examinée au regard des superficies planchers prescrites par zone (prescription 2.6.2.e) ;  
-Considérant qu'au vu des dossiers de demande de permis, la réalisation de 80.000m<sup>2</sup> de logement sur l'ensemble de la zone C est réaliste et correctement répartie ;  
-Considérant que l'imposition de superficies minimales et la volonté de prévoir un développement généreux d'espace publics nécessitent de prévoir une certaine hauteur aux immeubles, en particulier dans la zone Z1 ;  
-Considérant que le dépassement du gabarit prévu par le PPAS, des immeubles S2 et S4 permet de concentrer les superficies planchers de logements au profit de dégagements plus importants ;  
-Considérant que ce dépassement de gabarit à deux endroits ponctuels ne nuit aucunement à la lecture des façades principales Nord et Sud de la Gare maritime étant donné l'éloignement des immeubles à + de 60m des façades principales de la Gare ;  
-Considérant également que les immeubles S1 à S5 et D1, D2 ne sont pas implantés de manière linéaire mais présentent des légères variations offrant avec leur alternance de hauteur, un jeu de volumétries différenciées et adéquatement proportionné par rapport à la Gare maritime aux dimensions exceptionnelles ;  
-Considérant que les solitaires s'inscrivent dans un espace largement verdurisé accessible au public ;  
-Considérant que le projet propose un ensemble qualitatif, conférant une identité à ce nouveau quartier ;  
-Considérant que le parking souterrain, à l'usage des résidents et, pour partie, accessible au public, se situe sous les 5 immeubles « Solitaires », que les entrées sont intégrées aux bâtiments et qu'une connexion



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

souterraine est prévue à deux endroits avec la Gare Maritime ;  
-Qu'un accès public se fait depuis la rue Picard, intégré au bâtiment S1, et qu'un autre accès, destiné exclusivement aux résidents, se situe dans le bâtiment S4 ;  
-Considérant que la voirie est une voirie principale au sens du PPAS ;  
-Qu'elle contient une zone, d'une largeur de 18 m, destinée à devenir une voirie publique, qui pourra être ultérieurement cédée à la Ville moyennant accord de cette dernière ;  
-Qu'à cela s'ajoute le trottoir côté Gare Maritime, portant la largeur totale de l'espace voirie à 22 m, conformément au PPAS ;  
-Considérant qu'il y a lieu de laisser la partie de la voirie publique pouvant être cédée à la Ville libre de tout empiètement et dès lors, de reculer le parking d'environ 40cm ;  
-Considérant que la prescription 4.2. a) du PPAS indique que les voiries principales reçoivent l'ensemble des modes de transport, en ce compris les transports publics ;  
-Que la voirie telle que proposée présente une partie carrossable d'une largeur de 5,60 m, que cette largeur est insuffisante pour permettre un passage ultérieur aisé de véhicules de transports en commun ;  
-Considérant dès lors qu'il y a lieu de rendre un tel passage possible, en prévoyant une largeur de 6,40 m entre bordures, au lieu de 5,60 m, cette voirie pouvant par ailleurs être le cas échéant cédée à la Ville ;  
-Considérant qu'en attente de passage des transports en commun, l'aménagement de surface de la voirie principale (élargie) devrait, pour éviter le stationnement sauvage, être traitée de manière paysagère et réversible ;  
-Considérant qu'afin d'assurer un retournement possible des véhicules au bout de la voirie, il y a lieu de prévoir une zone de rebroussement, sans obstacle, entre les immeubles S4 et S5 ;  
-Qu'au-delà de cette zone de rebroussement, il y a lieu de ne pas minéraliser le revêtement de la voirie, afin de marquer la limite carrossable de celle-ci ;  
-Considérant qu'il y a lieu de clarifier les parties de voirie carrossable qui peuvent être utilisées par les différents type d'usage (livraisons, véhicule de secours uniquement, etc) ;  
-Considérant que l'immeuble D1 s'implante en mitoyenneté avec l'immeuble déjà construit M.4.2. et présente un volume de R+5 en mitoyenneté, R+7 à l'angle et R+4 côté drève ;  
-Que le volume principal marque l'entrée du site, en réponse avec la tour d'angle du bâtiment appelé Dépôt des colis ;  
-Considérant que les deux derniers étages de ce volume se détachent de la mitoyenneté avec le M.4.2. d'une distance de 3,5 m, offrant aux logements situés à ces étages des vues peu qualitatives ;  
-Considérant qu'il y a lieu d'augmenter la distance se situant entre les deux immeubles au niveau des deux derniers étages et d'adapter le programme en conséquence ;  
-Considérant que l'immeuble D2 s'implante en construction libre le long de la drève et présente un gabarit de R+4 et R+6, avec les 5ème et 6ème étages en retrait par rapport à la drève ;  
-Considérant que les deux étages en retrait s'intègrent peu au reste du bâtiment, tant au niveau du gabarit que par l'architecture ;  
-Considérant qu'il y a lieu dès lors de les supprimer ;  
-Considérant que la demande porte d'une part sur la modification du parking en sous-sol « P-M7/8 » et d'autre part sur l'exploitation temporaire d'un parking à ciel ouvert de 173 places en remplacement des immeubles initialement prévus en zone « M.3 » ;  
-Considérant que ce parking temporaire vise à permettre le stationnement des résidents de logements côté rue Picard (« Gloria »), en attendant que le parking couvert définitif « P-M7/8 » soit mis en activité ;  
-Considérant les 5 zones de livraisons prévues entre les SHEDS et la gare maritime ;  
-Considérant que le quai de livraison n° 5 nécessite une longue marche arrière des semi-remorques pour ressortir du site ; que cette zone est essentiellement fréquentée par les modes actifs ;  
-Considérant que le quai de livraison n° 1 oblige les semi-remorques à de nombreuses manœuvres et à circuler, en marche-arrière, à proximité de l'Hôtel de la Poste, où des événements ouverts au public sont prévus ;  
-Considérant cependant que, vu la configuration du site, et l'activité qui s'y déroulera, de tels espaces de livraisons sont nécessaires ;  
-Que le projet prévoit de coupler la ventilation de la Gare maritime à des sondes détection CO localisées dans la zone marché, afin de garantir que l'air ne devienne pas toxique pour le public ;  
-Considérant que les eaux pluviales du site objet de la demande seront dirigées vers le Canal (selon l'intention du demandeur) ou, à défaut, vers les infrastructures de rétention situées dans le parc de T&T (hors périmètre de la présente demande) ;  
-Considérant qu'en S1, l'ascenseur à voitures sera également utilisé par les cyclistes ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018

- Considérant que la ventilation du parking couvert « P-M7/8 » comprend la possibilité d'utiliser une trémie de désenfumage pour un apport passif d'air frais au niveau -2, qu'aucun autre apport d'air frais direct au -2 n'est prévu ;
- Considérant que des conteneurs de tris sélectifs sont prévus dans la voirie à la place de locaux poubelles dans chaque nouveau immeuble et destinés principalement aux résidents des immeubles ;
- Considérant que ceux-ci sont implantés au centre de la voirie le long de la piste cyclable d'une part, et de la voie carrossable qui sera empruntée par les futurs transports en commun d'autre part ;
- Considérant que cette implantation oblige les futurs habitants à traverser cette voie principale pour rejoindre les conteneurs ;
- Considérant que la collecte des conteneurs ne peut en aucun cas obstruer les différentes voies pour les modes actifs, ou mettre en danger ceux-ci, ni obstruer le trafic des futurs transports en commun ;

### **AVIS FAVORABLE sous réserves:**

#### Pour la gare maritime:

- Affecter minimum 7500 m<sup>2</sup> d'équipements d'intérêt collectifs dans les nouveaux développements de la zone D du PPAS ;
- Fournir une note de calcul des superficies par affectation en répartissant les espaces communs des superficies construites au prorata des affectations occupant les lieux ;
- Requalifier l'affectation d'équipement d'intérêt collectifs située au centre de la nef centrale en affectation commerciale ;
- Revoir le traitement des façades des pavillons et des escaliers afin de conférer plus de légèreté à l'ensemble ;
- Réserver le quai n° 5 aux camions de petit gabarit et l'interdire aux semi-remorques ;

#### Pour la façade rue Picard :

- prévoir pour les 2 portes latérales une approche plus qualitative ; opter pour un modèle s'intégrant aux caractéristiques patrimoniales : portes à deux battants en bois ou en métal ;
- supprimer les grilles de ventilation prévues dans les parties basses des façades vitrées, ainsi que dans les baies des petites halles, ou les déplacer pour réduire substantiellement leur impact ;
- opter pour du vitrage clair ; toute autre option en vue notamment de réduire l'impact du soleil ou de procurer un fond de perspective neutre est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU via des essais (mock-up) ;
- pour la pose d'éventuels systèmes de capteur solaire en façade, la même procédure est à suivre afin d'en déterminer leur intégration ;
- préciser ce qu'il faut entendre par « brise-soleil, panneau perforé couleur gris » mentionné sur les plans (emplacement précis, mode de fixation, intégration patrimoniale ; ce dispositif est à évaluer en collaboration avec la DMS et la DU ;
- Pour les façades latérales :
  - pour l'ensemble des portes et fenêtres, opter pour des châssis de design contemporain de qualité présentant des profils étroits et davantage de profondeur, s'intégrant à la composition des façades (respect des moulures, éléments d'architecture ...) ;
  - pour la façade latérale C, envisager la restitution au maximum des proportions originelles des baies au registre supérieur ;

#### Pour la zone C :

- Ne pas prévoir d'empiètement sous la partie de la voirie publique à céder à la Ville en reculant le parking en sous-sol d'environ 40 cm ;
- Elargir la partie de la voirie carrossable afin qu'elle ait une largeur de 6,40 mètres entre bordures pour permettre un passage ultérieur de véhicules de transport en commun, tout en maintenant les 3 rangées d'arbres ;
- Prévoir un aménagement paysager de la voirie élargie qui permette, à terme, sa réversibilité en vue du passage d'un transport en commun ;
- Prévoir une zone de rebroussement sans obstacle entre l'immeuble S4 et S5 et un aménagement non minéral pour le dernier tronçon de la voirie devant l'immeuble S5 ;
- Préciser les schémas de circulation des véhicules pour les différents type d'usage (tout public,



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

[commissionconcertation.urbanisme@brucity.be](mailto:commissionconcertation.urbanisme@brucity.be) • [overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be](mailto:overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be)

[www.bruxelles.be](http://www.bruxelles.be) • [www.brussel.be](http://www.brussel.be)



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION  
ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

*Réunion du / Vergadering van: 13/06/2018*

- habitants, livraisons, camions de collecte des déchets, véhicules de secours);  
-Ventiler suffisamment l'ascenseur à voitures en S1 pour que l'atmosphère n'y soit pas toxique pour les cyclistes qui l'empruntent ;  
-Prévoir pour le désenfumage, un apport passif d'air frais au niveau -2 du parking couvert P-M7/8 ;  
-Prévoir une rampe en béton strié afin d'améliorer l'accessibilité aux places vélos du bâtiment S4 ;  
-Pour l'immeuble D1, élargir l'inter-distance des deux derniers étages par rapport à l'immeuble M.4.2 d'environ 7 m ;  
-Pour l'immeuble D2, supprimer les 2 niveaux supérieurs ;  
-Implanter les conteneurs de tri-déchets dans des lieux qui ne nécessitent pas d'entraver la circulation des différents modes de transports et actifs sur la voirie principale ;  
-Préciser quels sont les logements répondant aux conditions du prix de vente du logement conventionné +25% (prescription 2.6.2 g du PPAS)  
-Pour le parking temporaire à ciel ouvert de 173 places, limiter l'exploitation à une période de 5 ans.

**AVIS MINORITAIRE :**

Commune de Molenbeek-Saint-Jean:

La commune de Molenbeek-Saint-Jean se rallie à l'avis majoritaire et renvoie néanmoins à l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 23/04/2018 joint en annexe.



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

*Département Urbanisme • Departement Stedenbouw*

*Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie*

*Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel*

*T. 02 279 29 30*

*commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be*

*www.bruxelles.be • www.brussel.be*