

DEMANDES DE PERMIS D'URBANISME (P.U.) ET D'ENVIRONNEMENT (P.E.)- 1A
PROJET MIXTE

Adresse: RUE PICARD, 5-15 / AVENUE DU PORT, 90
(ZIR 6A) (TOUR ET TAXIS)

Demandeur: Projet T&T
M. Michel De Bièvre
rue Picard, 3
1000 Bruxelles

Objet: projet d'ensemble d'urbanisation de la ZIR 6A du PRAS :

- 381.383 m² hors sol dont : 152.555 m² logement (1397 unités), 94.727 m² bureau, 80.472 m² commerce, 27.721 m² équipement, 18.722 m² production de biens immatériels, 6.294 m² activité productive (sauf production de biens immatériels), 891 m² activité logistique ;
- 9,11 ha espaces verts dont : 1,53 ha voiries plantées et 1,94 ha intérieurs d'ilots et jardins privés et collectifs ;
- 4.522 emplacements de parking dont : 4.422 emplacements couverts et 100 emplacements non couverts ;

Projet amendé après étude d'incidences

Réf: 181/08 - 082P/07

Enquête publique - Réactions: 16

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION

Considérant que la demande se situe au PRAS en zone d'intérêt régional, ZIR 6A ;

Considérant que l'aménagement de la ZIR doit être arrêté par un PPAS ; qu'en l'absence de PPAS, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme de la ZIR ;

Considérant qu'il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité aux conditions de la prescription 4.4 du PRAS ;

Considérant que la demande fait application de cette prescription 4.4 et qu'elle porte sur l'ensemble de la ZIR 6A;

Considérant que les critères permettant d'appliquer la 4.4 sont rencontrés ;

Vu le contexte légal et réglementaire de la demande ;

Vu les antécédents du développement du site ;

Vu le schéma directeur de la zone levier n°5 « Tour et Taxis » approuvé par le Gouvernement le 04/12/2008 ;

Considérant que la présente demande porte sur la majeure partie du site de Tour et Taxis et constitue la pièce maîtresse du développement du site;

Considérant que le site est appelé à devenir un nouveau quartier dans la ville ;

Considérant que la demande telle que présentée est d'une ampleur telle qu'elle doit faire l'objet d'une appréciation toute particulière au regard du bon aménagement des lieux;

Considérant la forte densité du projet ; qu'il n'est pas adéquat pour le bon aménagement des lieux d'utiliser au maximum directement tout le potentiel constructible et patrimonial du site et d'hypothéquer ainsi des développements futurs ;

Vu le rapport final de l'importante étude d'incidences ;

Vu les recommandations émises par le chargé d'étude ;

Considérant que le demandeur a amendé sa demande en fonction de recommandations émises dans l'étude d'incidences (cfr note explicative du 05/02/2009);

Considérant les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et en séance de la commission de concertation, en particulier celles de l'ARAU, d'IEB, du BRAL, des représentants des grands centres commerciaux de la Région et celles des riverains et associations de quartier;

Considérant que les riverains se plaignent notamment de la trop grande minéralisation du site, du nombre important de bureaux, de la présence de 3 immeubles tours, ... ;

Considérant que le projet initial prévoyait sur l'ensemble du site environ 45.000 m² d'activités productives (conformes au PRAS) et que ce quota a été ramené à 25.000 m² dans le projet amendé, ce qui fait l'objet d'une réclamation du monde économique, appuyée par la SDRB ;

Vu les avis des instances, en particulier ceux de la CRMS, de la STIB et du Port de Bruxelles :

Considérant que la CRMS fait part dans son avis du manque de cohérence des formes urbaines proposées et partant, d'un défaut de structure du nouveau quartier ;

Considérant que cette remarque est plus particulièrement pertinente pour les zones situées en bordure du parc, côté Nord;

Considérant que toutes les constructions en bordure du parc doivent être étudiées à partir de ce parc structurant et sur base d'un concept paysager global du parc ;

Considérant que la CRMS estime d'une manière générale que la demande ne prend pas véritablement le patrimoine comme support de la réflexion ;

Considérant que cette remarque est pertinente et qu'il est regrettable que le projet élimine le Pavillon du Signaleur et l'entièreté de la Halle aux Poissons et aux Huiles qui est une trace symbolique et expressive de l'ancien faisceau de rails alors que ces édifices sont essentiels à la compréhension du site ferroviaire et qu'ils peuvent enrichir la composition du parc ;

Considérant que la STIB a émis un favorable de principe à la modification du tracé de la voie de tram par rapport à celui prévu dans le schéma directeur et ce en fonction des recommandations émises lors de l'étude d'incidences ;

Considérant toutefois que la STIB demande expressément que l'implantation des voies de tram ne soit pas définitivement figée eu égard à l'évolution de paramètres externes au site et de décisions encore incertaines ;

Considérant que l'implantation des immeubles D6 et W pourrait compromettre une des variantes possibles du tracé du tram tel qu'envisagé par la STIB ;

Considérant que le Port de Bruxelles s'inquiète notamment de l'étroitesse de la voirie publique et de la zone verdurisée prévue dans le projet le long de la zone d'activités portuaires ;

Considérant que le PRAS impose une zone de recul verdurisée en vue de permettre le bon aménagement des lieux et la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport ;

Considérant que dans le projet, il n'y a pas de zone de recul verdurisée entre les immeubles H3 / H4 et la zone d'activités portuaires et que le dégagement au-delà des immeubles H, entre la voirie et la zone d'activités portuaires est occupée par des parkings légèrement arborés, que cette zone devrait être destinée à tout le moins à un espace vert planté d'arbres d'une certaine ampleur;

Considérant que le Port s'inquiète également du nombre important d'emplacements de parking et des problèmes de mobilité que pourrait engendrer la densité prévue ;

Considérant que le Port remet en cause l'implantation de la fonction de logements des immeubles D2 et D3 qui devraient plutôt servir à des bureaux ou des activités productives faisant office de tampon vis-à-vis du Bîlc comme préconisé par le schéma directeur ;

Considérant cependant qu'une certaine mixité de fonction est nécessaire en vue de favoriser le contrôle social et la continuité du tissu urbain ;

Considérant qu'il est difficile de justifier la pertinence de l'implantation d'immeubles de gabarits élevés situés sur l'étroite bande de terrain située entre la ZIR 6B et la zone d'activités portuaires ;

Considérant que cette ligne de séparation entre les deux ZIR est une donnée juridique qui ne réfère à aucun élément ou repère physique sur le terrain ;

Considérant, d'une manière générale, que la demande devrait s'apprécier dans sa globalité sur l'entièreté du site, ZIR 6 A et ZIR 6B confondues ; que s'il paraît logique d'implanter des immeubles de bureaux ou d'activités productives sur l'étroite bande de terrain, il est indispensable d'avoir une vue globale de cette partie du site de Tour et Taxis ; qu'aucune information n'a été apportée par le demandeur à cet égard ; qu'en outre, tout gabarit supérieur à la moyenne tel que celui demandé pour les immeubles tours H4, H3 et D5.3 devrait être étudié à une échelle beaucoup plus large pour pouvoir en apprécier la pertinence;

Considérant que les immeubles élevés ont pour conséquence d'accentuer la limite entre le site de Tour et Taxis tel que limité au PRAS et la zone d'activités portuaires et de marquer une rupture contraire au développement harmonieux du site ;

Considérant la disproportion inacceptable de gabarit entre l'immeuble H4 et l'immeuble voisin de logement D2 ;

Considérant de surcroît que les tours H4 et H3 sont basées sur un grand socle de 3 niveaux ; alors que la construction sur socle a montrée ses faiblesses et ses inconvénients et qu'elle ne correspond plus aux conceptions actuelles ;

Considérant qu'il convient par conséquent dans la demande actuelle d'exclure les immeubles H4 et H3 ;

Considérant que la tour de logements D5.3 présente également un gabarit excessif préjudiciable à l'habitabilité des immeubles voisins ; qu'il n'y a pas de justification urbanistique à doubler la hauteur de cet immeuble ; au contraire, que le bon aménagement des lieux dicte de créer un quartier et une limite du parc composés par des immeubles aux gabarits relativement homogènes ; qu'il convient de réduire la hauteur de l'immeuble D5.3 à celui des autres immeubles de logement les plus hauts qui font partie de l'agglomérat des immeubles D soit 15 niveaux;

Considérant qu'en vue de préserver le patrimoine majeur que constitue la Gare maritime, les gabarits des immeubles aux abords de la gare doivent respecter par hiérarchie des volumes, de manière à laisser à la gare son rôle prépondérant, la hauteur équivalente à celle du faite des nefs de la gare maritime ; que par conséquent il y a lieu de supprimer les 4 niveaux supérieurs des immeubles M7 et M8 ;

Considérant que parmi les options d'aménagement du site, il ressort clairement la volonté de créer un espace vert public central d'un seul tenant et multifonctionnel;

Considérant que les quartiers denses périphériques au site manquent d'une série d'espaces verts importants pouvant accueillir leur population;

Considérant que ce grand espace vert doit être multifonctionnel afin d'y accueillir notamment les besoins différenciés de la population résidente;

Considérant que ce grand parc urbain paysager régional est un enjeu majeur établissant des liens avec les quartiers environnants, une connexion depuis l'avenue du Port vers le pont du Jubilé, la perméabilité depuis les autres artères périphériques et doit constituer l'épine dorsale du projet;

Considérant que le parc, pour répondre aux besoins en espaces verts publics pour les habitants du site et des quartiers riverains, ainsi que pour répondre à la volonté régionale de créer un espace vert à caractère régional doit présenter des dimensions importantes ;

Considérant qu'en tant qu'espace vert public multifonctionnel, seuls doivent être comptabilisés les espaces accessibles au public, vert ou minéralisé, mais non compris les voies de circulation automobile;

Considérant que la demande - projet amendé- ne comporte que 45362 m² de parc; qu'il est par conséquent nécessaire de supprimer certaines constructions afin de garantir la réalisation d'un espace vert de dimension suffisante;

Considérant que pour atteindre une échelle et une ampleur suffisante pour le parc, il est nécessaire de supprimer dans cette demande les immeubles W et D6 tel que présenté; que ce n'est qu'en ayant une vue globale sur l'entièreté du site, y compris sur la partie voisine située en zone d'activités portuaires et en fonction du concept global de l'aménagement du parc que l'on pourra déterminer au mieux l'implantation d'éventuels immeubles;

Considérant que parmi les options d'aménagement figure également la volonté de développer un quartier durable;

Considérant que le parc favorisera les déplacements en modes doux (piétons, vélos) et contribuera ainsi à limiter le trafic automobile de la zone et répondant par cela au principe même du développement durable ;

Considérant que le projet se caractérise par une desserte automobile locale et non traversante au profit d'un espace central principalement piétonnier ;

Considérant que la quasi totalité des parkings est en sous-sol ;

Considérant cependant que l'offre totale de parking est fort importante : 4422 emplacements couverts et une centaine d'emplacements à l'air libre ;

Considérant que cette offre globale de parking qui cumule chaque potentiel de parking lié à chacune des fonctions présentes sur le site pourrait être rationalisée en destinant des emplacements à plusieurs affectations ;

Considérant qu'il convient de favoriser le transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports alternatifs (vélos, train, tram, bus,...) afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité et de réduction de gaz à effets de serre ;

Considérant que la Région compte développer sur et autour de ce site un réseau de transports en commun performant et souhaite favoriser la mobilité douce à travers de ces espaces publics ;

Considérant que la construction d'un pont destiné aux transports en commun sur le canal à la hauteur de la rue Picard dans l'axe Bolivar permettra de desservir le site et de le liaisonner avec l'autre partie de la ville ;

Considérant que le nombre de parkings dans le projet doit être limité afin de ne pas servir « d'aspirateur à voitures » et que la construction de ceux-ci doit se faire sous les immeubles afin de réduire au maximum l'imperméabilisation du sol;

Considérant que les parkings doivent être réservés en priorité aux logements et aux activités commerciales et événementielles;

COMMISSION DE CONCERTATION

Réunion du **05/05/2009**

point 9 (suite 4)

Considérant que le ratio de parking pour les bureaux pourrait être diminué afin de se mettre au diapason d'un quartier durable et afin d'encourager le développement de l'usage des transports en commun sur le site;

Considérant les explications reçues en séance sur la nature des activités commerciales à établir dans la gare maritime, ne concurrençant pas celles du centre Ville ni des centres commerciaux existants mais se rapprochant davantage des services (marché couvert, fitness, salle de spectacle, ...); qu'il convient dès lors de prendre acte qu'elle n'est pas destinée à un grand centre commercial;

Considérant que ces activités ne semblent pas définitivement figées et que la gare maritime offre un potentiel énorme de reconversion;

Considérant qu'il y a lieu de préserver les qualités patrimoniales du bâtiment;

Considérant que la rénovation et la réaffectation de la gare maritime doivent garantir la mise en valeur de sa structure laquelle doit rester perceptible de l'intérieur;

Considérant que la construction de nouveaux m² planchers au sein de la gare maritime ne peut nuire à la création de liaisons claires et rectilignes au sein de la gare;

Considérant que la gare maritime doit être traitée comme un espace couvert franchissable sur toute sa longueur par une liaison piétonne;

Considérant que les possibilités d'éclairage naturel des espaces intérieurs de la gare maritime doivent être valorisées;

Considérant que les façades perpendiculaires aux trois halles de la gare maritime sont les mieux préservées et que, par leurs structures et par leurs décors, elles présentent un intérêt remarquable;

Considérant que le projet prévoit d'importantes interventions sur les façades de la gare maritime côté parc;

Considérant l'intérêt artistique et historique de la halle aux huiles et aux poissons, à la fois témoin de l'architecture industrielle de style Art nouveau et, par son tracé courbe, témoin de l'ancienne implantation des anciennes lignes de chemin de fer;

Considérant que les édicules et les grilles de l'ensemble du site de Tour et Taxis font partie du patrimoine bâti à préserver;

Considérant l'obligation de respecter les proportions imposées par la prescription 4.4 du PRAS et notamment la réalisation concomitante des fonctions;

Considérant que la demande initie un re-développement ambitieux d'un site laissé à l'abandon;

Considérant que le projet crée un nombre important de logements;

Considérant de manière générale que les bâtiments M présentent une structure et une implantation intéressantes; qu'ils achèvent du côté de la rue Picard une partie enclavée non urbanisée, d'une façon acceptable au regard du bon aménagement des lieux;

Considérant que les talus contribuent à la continuité du maillage vert et font partie intégrante du patrimoine dans la zone square Laekenveld et l'arrière de la zone d'activités portuaires et de transport;

Considérant que la délivrance d'un permis permet d'entamer la suppression d'une friche et d'entamer la restructuration du tissu urbain conformément aux objectifs du PRAS;

Considérant, au vu de l'ampleur du projet et de son étalement dans le temps, qu'il y a lieu d'imposer un planning de réalisation des travaux en application de l'article 192 du COBAT afin d'établir un phasage de ceux-ci qui garantisse le respect permanent du bon aménagement des lieux;

AVIS FAVORABLE MAJORITAIRE à l'exclusion des immeubles W, D6, H3 et H4 et à condition de :

- **supprimer les 4 derniers niveaux des immeubles M7 et M8 ;**
- **limiter à 15 niveaux (R + 14) l'immeuble D5.3 et enlever les parkings correspondants càd 170 emplacements;**
- **réduire les emplacements de parking à l'air libre situé le long de la zone d'activités portuaires et y aménager un espace vert avec plantation d'arbres, excepté devant la gare de service ;**
- **supprimer la partie du sous sol des immeubles M7 et M8 situé sous la voie de chemin de fer du tram ;**
- **concernant la gare maritime :**
 - o **de manière générale, de préserver les qualités patrimoniales de la gare maritime et en restaurer les différents éléments ;**
 - o **créer un cheminement central, suffisamment large pour permettre la lisibilité des structures de la gare et en particulier celles de la toiture vitrée de la grande nef ;**
 - o **permettre aux parties vitrées de la toiture de jouer leur rôle d'appel et de favoriser l'éclairage naturel des lieux ;**
 - o **revoir le dispositif des différentes passerelles et circulations verticales menant à la mezzanine en sorte de rendre d'avantage intelligible le cheminement axial ;**
 - o **restaurer les façades de la gare maritime côté rue Picard et en rétablir les décors ;**
 - o **limiter les interventions sur les façades côté parc de la Gare maritime afin d'y inscrire les éléments significatifs liés aux affectations inévitablement temporaires sur le long terme, sans pour autant détruire de manière irréversible ce qui existe, à savoir la structure métal du pignon ;**
- **maintenir en partie la halle aux huiles et aux poissons avec sa structure Art nouveau;**
- **maintenir les édicules d'entrée et les grilles; en cas d'impossibilité les déplacer à la limite du site ;**
- **travailler en concertation avec la cellule travaux de la Direction des Monuments et Sites pour ce qui concerne les éléments à caractère patrimonial tel que cités ci-dessus ;**
- **de maintenir les talus et de les traiter dans le cadre d'un plan de gestion en accord avec les services d'espaces verts de Bruxelles-Environnement ;**

En outre, la commission de concertation recommande le phasage comme suit :

1° la réalisation de la voirie sur l'axe Nord-Sud partant de la rue Picard et la réalisation d'un espace vert sur le terrain situé entre cet axe et le pont du Jubilé ;

2° la réalisation des îlots M et la gare maritime ;

3° la réalisation de la voirie sur l'axe Est-Ouest partant de l'avenue du Port et des immeubles la bordant.

4° la réalisation des immeubles contigus au parc central et le parc central.

Suite aux conditions émises dans cet avis, la superficie autorisable est évaluée comme suit :

Immeubles D2, D3, D4.1, D4.2, D5.1, D5.2, D5.3 = 84.083 m² dont 64.611 m² de logements

G : environ 78.425 m²

M7 et M8 : 23.527 m²

M2, M2.2, M3, M3.2, M4.1, M4.2, = 65.971 m² dont 51.882 m² de logements

Soit un total d'environ 252.006 m² dont 116.493 m² de logements

Et le nombre de parkings autorisables est évalué comme suit :

4.422 demandés - 96 (W) – 74 (D6) – 170 (D.5.3) – 881 (H3/H4) soit un total de 3.201 parkings autorisables.

Avis minoritaire de Molenbeek :

« Considérant que la demande consiste plus précisément, au niveau du permis d'urbanisme, à construire 381.383 m² de plancher hors sol, dont 152.555 m² de logements (1.397 unités), 94.727 m² de bureaux, 80.372 m² de commerces, 27.721 m² d'équipements, 18.722 m² de production de biens immatériels, 6.294 m² d'activités productives (sauf production de biens immatériels), 891 m² d'activités logistiques, comportant 9,11 ha d'espaces verts dont 1,53 ha de voiries plantées et 1,94 ha d'intérieurs d'îlots et jardins privés et collectifs, et comportant également 4.522 emplacements de parking dont 4.422 couverts et 100 non couverts, au niveau du permis d'environnement comportant des garages-parking pour un total de 4.422 voitures, du stationnement à l'air libre pour un total de 100 voitures, 18 installations de refroidissement d'une puissance électrique nominale comprise entre 105 et 900 kW, 60 installations de combustion d'une puissance calorifique nominale comprise entre 200 et 3600 kW, 22 transformateurs statiques d'une puissance nominale comprise entre 630 et 800 kVA, 6 générateurs d'une puissance nominale comprise entre 200 et 500 kVA, 6 moteurs à combustion interne d'une puissance nominale comprise entre 160 et 400 kW, 46 ventilateurs d'un débit nominal compris entre 20.000 et 360.000 m³/h, une piscine de 250 m² avec dépôt (2.000 l) accessoire de substances ou préparations dangereuses et 2 salles de fêtes de 816 places et 403 places ;

Considérant que ce type de demande, vu sa taille et son impact sur le milieu urbain dans lequel elle doit s'inscrire, nécessite une étude d'incidence qui a été clôturée le 22.01.2009 ;

Considérant que la demande initiale de permis mixte d'urbanisme et d'environnement a été amendée en vue d'assurer la compatibilité du projet avec les conclusions de l'étude d'incidences ;

Considérant que la demande amendée a été soumise aux mesures particulières de publicité, y compris sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, du 19/02/2009 au 20/03/2009 pour les motifs suivants : étude d'incidences, projet mixte amendé après étude d'incidences / dérogations au RRU (Titre I : 2.8 hauteur, 3.10 saillie, 4.11 zone de recul) / PRAS 4.4 et 18 (suivant les prescriptions du CoBAT et suivant l'OPE ;

Considérant qu'il n'y a pas eu d'observations ou de réclamations lors de l'enquête publique ;

Considérant que la commission de concertation se déroulera à Bruxelles-Ville le 31.03.2009 et que notre Collège doit se prononcer sur ce dossier avant cette date ;

Considérant que le projet propose l'urbanisation de la Zone d'Intérêt Régionale n°6A (ZIR n° 6A) et se situe en espace structurant & ZICHEE au PRAS adopté par AGRBC du 03.05.2001 ;

Vu l'avis favorable sous conditions pour la demande de permis mixte d'urbanisme et d'environnement pour l'urbanisation de la ZIR 6A émis par le Collège des Bourgmestres et Echevins de Molenbeek-saint-Jean en date du 30.04.2008 ;

Considérant les conditions initiales de cet avis –

cond 1 : envisager l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro 'place Saintelette'

cond 2 : éventuellement étendre l'aire d'étude vers la station de métro 'Pannenhuis' afin de comparer cette liaison avec d'autres et notamment, en proposant comme variante, une traversée plus rectiligne du site en conservant la 1^{ère} partie prévue dans la ZIR et en la poursuivant vers la rue / le site du Bilc, la rue Charles Demeer et en rejoignant le boulevard Bockstael

cond 3 : définir plus précisément l'aménagement des 2 liaisons par escaliers vers la rue de l'Escaut

cond 4 : veiller à ce que l'architecture des nouveaux immeubles tient compte de l'architecture et des gabarits voisins notamment de ceux du bâtiment 'Saint-Michel' situé à l'angle des rues Picard et Vandenboogaerde sur le territoire de Molenbeek

cond 5 : préciser l'aménagement envisagé à l'angle des rues de l'Escaut et Picard

cond 6 : justifier l'implantation et les hauteurs des nouveaux bâtiments par rapport à l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité

cond 7 : étudier le type d'équipements en fonction des besoins des nouveaux habitants et des caractéristiques des quartiers environnants

cond 8 : limiter le tracé du tram au bas de la rue Picard et au site de Tour & Taxis sans envisager une liaison vers le boulevard Belgica via la partie haute de la rue Picard ;

Considérant que la Commune de Molenbeek réitère sa demande auprès de la STIB concernant l'opportunité de finaliser l'aménagement d'une station de métro 'place Saintelette' non loin du présent projet ;

Considérant que les incidences du projet se répercuteront principalement sur le quartier 'Maritime' de Molenbeek ;

Considérant que le nouveau projet envisage une traversée rectiligne du tram dans le site ;

Considérant cependant que le rapport final laisse une porte ouverte en précisant que le tracé définitif (vers la station de métro 'Pannenhuis' ou à travers le site du Bilc en rejoignant le boulevard Bockstael) ne se fera que plus tard et en collaboration avec la STIB ;

Considérant que la proposition actuelle permet de limiter l'emprise du tram dans le site et crée vers 'Pannenhuis' un espace vert uniquement réservé aux cyclistes et aux piétons ;

Considérant qu'il y a lieu d'apporter une attention particulière à l'aménagement de cette ligne de tram dans sa traversée de l'espace vert ouvert afin de ne pas créer un obstacle visuel et physique dans cette « coulée verte » ;

Considérant qu'il est également regrettable qu'une liaison franche entre le canal et le pont du Jubilé n'ait pas été envisagée pour intégrer la dimension mobilité douce du maillage vert régional ;

Considérant que le chemin cycliste qui rentre dans le site depuis Pannenhuis aboutit sur un 'point mort' et qu'il y a lieu d'améliorer l'articulation entre les flux cyclistes, piétons, voitures et tram à ce niveau ;

Considérant que le plan d'implantation ne précise pas la continuité de la ligne de tram créée dans le site vers les quartiers environnants et qu'il y a lieu de préciser les liaisons projetées ;

Considérant qu'il est regrettable que le nouvel aménagement du site induit une perte d'interaction avec le canal et que les flux de circulations sont maintenant ramenés en grande partie vers la rue Picard et que le carrefour créé entre les rues Picard, Vandenboogaerde et le site ne semble pas adapté à recevoir la pression du nouveau trafic ;

Considérant que le nouveau projet n'aménage toujours pas le terrain de l'angle des rues Picard et de l'Escaut et que la rupture visuelle est toujours présente à cet angle important ce qui ne tend pas à un bon aménagement harmonieux des lieux ;

Considérant qu'une seule des 3 liaisons piétonnes par escalier entre le site depuis l'arrière des bâtiments « M » et le quartier 'Maritime' subsiste par rapport à la demande initiale, et que les articulations et les raccords de cette liaison à travers les talus au niveau du site et au niveau de la place du Laekenveld semblent non aboutis et non adaptés à l'échelle du projet ;

Considérant qu'il aurait été souhaitable de proposer une liaison piétonne vers la place du Laekenveld plus adaptée et à l'échelle du projet ;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean déplore la suppression des 2 liaisons par escalier vers notre Commune (rue de l'Escaut) et demande d'étudier la possibilité de créer un nouveau accès piétons/vélos par le terrain à l'angle des rues Picard et de l'Escaut vers le site et la zone verte ;

COMMISSION DE CONCERTATION

Réunion du **05/05/2009**

point 9 (suite 8)

Considérant que la distance entre les bâtiments limitrophes au quartier 'Maritime' et les talus a été réduite et les gabarits ont été augmentés et que, de ce fait, l'impact de ces bâtiments sur les maisons avoisinantes est encore plus important contrairement à la remarque faite par notre Commune concernant l'attention particulière à apporter à la relation entre le site de T&T et le quartier 'Maritime' ;

Considérant que l'aménagement des bâtiments limitrophes au Bilc a été modifié d'une manière telle que l'impact du bâti est plus important au détriment de la surface de l'espace vert et qu'il provoque de plus une rupture de la perspective ouverte de la coulée verte ;

Considérant que le parc à échelle régionale est un élément essentiel du projet et que, cependant, l'aménagement proposé n'apporte aucune réflexion globale scénographique paysagère tant dans le traitement de la diversité des ambiances que des textures, du relief et des matériaux et qu'il est regrettable que ce lieu soit réduit à un espace sans caractère entre bâti ;

Considérant que les gabarits plus élevés proposés dans l'intérieur du site n'ont pas d'impact sur le territoire molenbeekois mais qu'il y a cependant lieu de justifier l'implantation et les hauteurs de ceux-ci par rapport à l'ensoleillement et d'étudier particulièrement les distances entre ceux-ci afin d'obtenir des conditions d'habitabilité optimales et de qualité;

Considérant que le projet ne prévoit pas entre 5% & 25% de logement social contrairement aux recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant que les équipements proposés devront être étudiés en fonction des besoins des nouveaux habitants et en tenant compte de la saturation des écoles et crèches sur le territoire molenbeekois ainsi que l'absence de grands équipements sportifs dans le quartier Maritime ;

Considérant que le futur hôtel qui sera implanté le long de la rue Picard devra tenir compte de l'architecture et des gabarits des bâtiments le long de la rue Picard afin de s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain ;

Considérant que ce projet ne reprend pas les 2 grands principes de départ qui étaient de désenclaver et de valoriser le site ;

Considérant que l'ouverture du site aurait dû être envisagée par la création de nouvelles perspectives (de De Ribaucourt vers la gare de Service – de Vandenboogaerde vers le site), l'élargissement des perspectives proposées (notamment du canal vers le pont Bockstael et du parc vers la gare de Service) et l'aménagement de liaisons piétonnes (de De Ribaucourt vers le parc et la gare de Service, du quartier Maritime vers l'espace vert central) ;

Considérant également que le projet ne maintient pas ou ne valorise pas suffisamment les éléments présents sur le site comme la gare de Service coincée entre 2 immeubles projetés ou les talus trop proches des façades arrière des futures constructions ;

Considérant que le plan d'ensemble est confus, trompeur, incomplet et qu'il ne renseigne pas des informations complètes et que, de ce fait, il est difficile de faire un avis complet et correct ;

Considérant également que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean rappelle son opposition à une liaison du tram de la rue Picard vers le boulevard Belgica contrairement à la 'représentation' sur le 'plan de situation – vue générale' ;

Considérant que la demande aurait dû tenir compte des principes du schéma directeur ;

à l'unanimité, décide :

sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **DEFAVORABLE** sur la demande ».