

# PROTOCOLE D'ACCORD

RÉGION  
DE BRUXELLES CAPITALE  
/ VILLE DE BRUXELLES /  
T&T PROJECT

JUILLET 2007



**TOUR & TAXIS**  
AN URBAN EXPERIENCE

## PRÉALABLES

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

- Afin d'harmoniser les politiques d'aménagement du territoire, la Région a lancé l'élaboration d'un schéma directeur sur le site de Tour et Taxis. Un schéma directeur n'ayant, par définition, pas valeur réglementaire, ce protocole est voué à entériner les principes d'aménagement faisant l'objet d'un accord entre la Région, la Ville de Bruxelles et les propriétaires T&T Project. Des partenariats public/privé pourront favoriser l'aménagement du site et de ses abords.

Le terrain, objet du présent protocole, est inscrit dans les ZIR 6A et 6B au PRAS.

A titre indicatif, les limites du périmètre sont reprises sur le plan annexé.

- Dans chacune de ces zones, les parties s'accordent à souhaiter une mixité fonctionnelle comprenant l'implantation de logements en conformité avec les dispositions du PRAS.

Le développement de la zone contiguë, inscrite au PRAS en « zone d'activités portuaires et de transports », sera pris en charge par le Port de Bruxelles, afin d'y développer les activités du BILC.

- Le bâtiment de la Gare Maritime, emblématique du lieu, devra être accessible au public et accueillir une structure d'espaces publics couverts permettant une distribution longitudinale et transversale du site. Son potentiel touristique sera développé.

- La zone étroite située à l'endroit de la ligne 28, située en dehors des Zones d'Intérêt Régional doit être aménagée de manière à assurer une liaison verte à l'arrière du site en direction de Laeken et Molenbeek.

- L'implantation d'une piscine publique le long des berges du Canal doit également être prise en compte dans les aménagements proposés. Une liaison aisée et conviviale doit être assurée entre le site et l'avenue du Port.

- L'ensemble des aménagements doit intégrer les principes du développement durable dans leur conception urbanistique, l'organisation des espaces publics et l'architecture des bâtiments.

- Les principes édictés dans ce protocole seront explicités en fonction des diverses contraintes dans le schéma directeur. Ce dernier illustrera également graphiquement les propositions. La procédure d'aménagement des ZIR 6A et 6B suivra alors rapidement.



## STRUCTURATION DU SITE

- 1.1. La structuration générale est conçue en tenant compte des qualités actuelles du site qui sont maintenues, préservées et valorisées.  
Ces qualités sont plus spécifiquement :
  - ..... Le patrimoine bâti mineur et majeur présent sur le site
  - ..... Le relief et en particulier les talus
  - ..... La qualité d'ouverture visuelle, et en particulier des vues vers les bâtiments majeurs et vers la ville, en particulier depuis les points de vues situés dans les quartiers aux abords
  - ..... La localisation privilégiée à proximité du Canal
- 1.2. La structuration du site s'inscrit dans la volonté de formaliser un quartier ouvert et inscrit dans la ville. L'organisation du site est conçue sous forme de structure maillée, et doit permettre une forme d'adaptabilité et de changements dans le temps.
- 1.3. L'ensemble du site est organisé suivant un vaste espace public ouvert permettant de lire l'étendue du site dans sa profondeur : à cette fin, les vues actuelles, depuis le square Laekenveld jusqu'à l'avenue du Port doit être maintenu. Le dégagement doit également permettre d'assurer les vues depuis le Pont du Jubilé sur les nefs de la gare maritime et les sheds.
- 1.4. Dans la direction Nord-Sud, une liaison est établie qui permet de franchir l'ensemble du site et met en liaison le quartier Maritime au quartier Marie-Christine. Cette liaison dispose d'une largeur généreuse et bénéficie d'un aménagement paysagé. La liaison est principalement piétonne.
- 1.5. La Gare Maritime est considérée comme un espace accessible au public, couvert et franchissable sur toute sa longueur par au moins une liaison piétonne, claire et logique dans son tracé.
- 1.6. A l'intersection entre la traversée de la Gare et la rue Picard, un espace public ouvert soulignera l'articulation entre la Gare Maritime et la rue.
- 1.7. Un espace public similaire soulignera l'articulation entre la Gare et le vaste espace public ouvert
- 1.8. Le vaste espace de la Gare Maritime est structuré dans le sens Est-Ouest par une série de liaisons qui mettent en rapport les Sheds, la Gare et les développements rendus possibles par ce plan autour de la voie de liaison dont question au point 1.4. Ces liaisons sont prolongées jusqu'au talus Laekenveld et le rendent ainsi visible et sont intégrées dans la conception générale d'ensemble.
- 1.9. Un espace ouvert situé devant la Gare de Service mettra en valeur ce bâtiment et le rendra visible depuis le vaste espace ouvert dont question au point 1.3.
- 1.10. L'espace situé entre le pont Bockstael et la ligne 28 reste non bâti (à l'exception d'éventuels équipements d'accompagnements liés aux fonctionnement et activités récréatives de l'espace public) et accueille :
  - ..... Un aménagement dédié aux déplacements lents, faisant liaison entre le vaste espace public ouvert et la Promenade Verte établie sur la ligne 28
  - ..... Une zone de réserve destinée à accueillir deux voies de trams et le cas échéant une voie de train

# 2

## ZONES BÂTISSABLES

- 2.1.** La structuration du site détermine des zones susceptibles d'accueillir des développements immobiliers.

Elles sont au nombre de cinq :

- ..... Zone 1 : Cette zone correspond aux bâtiments existants de l'Entrepôt Royal et des Sheds
  - ..... Zone 2 : Au sein de la Gare Maritime, en dehors des espaces publics la structurant
  - ..... Zone 3 : Entre la Gare Maritime et le talus Laekenveld (en dehors de la liaison dont question au point **1.4.**)
  - ..... Zone 4 : Entre le vaste espace ouvert et le terrain du Port (Cette Zone est segmentée en deux parties, suivant les périmètres des ZIR 6A et 6B) du PRAS
  - ..... Zone 5 : Entre la voirie de liaison dont question au point **1.4.** et le talus Ziegler
- Les trois premières zones bâissables forment d'un point de vue conceptuel une unité urbanistique.
- Le contour de ces zones est illustré sur le plan annexé.

- 2.2.** Le vaste espace public ouvert peut ponctuellement accueillir des petits équipements d'accompagnement en rapport avec les usages de cet espace.

- 2.3.** Dans la Zone 2, la densification du site doit impérativement tenir compte de la spécificité de l'espace concerné à savoir une succession de grandes halles dont la lecture de la structure doit être maintenue et valorisée.

# 3

## AFFECTATIONS

- 3.1.** De manière générale, le logement doit être considéré comme la fonction à valoriser et doit être situé aux endroits où les implantations lui sont le plus favorables (vues, ambiances urbaines et ensoleillement). On considérera les fonctions liées aux activités comme étant des fonctions qui font écran par rapport aux nuisances et permettent ainsi au logement de se développer dans les meilleures conditions. Les équipements publics et les commerces valorisent le site et ne nuisent pas aux fonctions liées à la résidence et au travail. Si les bâtiments relevant du patrimoine mineur du site, sont maintenus dans le schéma directeur, ils accueilleront de manière privilégiée des fonctions d'ordre équipementielle (publique) et commerciale.
- 3.2.** Zone 1 : Cette zone est maintenue dans sa structure morphologique et fonctionnelle existante. Des liaisons piétonnes pourront être prévues qui établissent un lien entre l'Entrepot Royal, les Sheds et la Gare Maritime.
- 3.3.** Zone 2 : Cette zone couverte accueille bureaux, activités productives, hôtels, commerces (e.a. un marché) et équipements publics, logements, à petite et grande échelle. Les commerces et équipements sont localisés de manière prioritaire autour de la rue intérieure créée dans la Gare Maritime dans le prolongement de la «rue de Ribaucourt» prolongée et aux pourtours des deux places publiques qui marquent l'interface entre la Gare et les espaces publics à ses abords.
- 3.4.** Zone 3 : Cette zone est mixte, dédiée à la fonction résidentielle, de fonctions administratives et de productions, d'équipements publics locaux et de commerces.
- 3.5.** Zone 4 A : Cette zone est mixte, dédiée principalement à la fonction résidentielle complétée, de fonctions administratives et de productions, d'équipements publics locaux et de commerces.
- 3.6.** Zone 4 B : Cette zone est mixte, dédiée aux fonctions, administratives, de productions ainsi qu'aux équipements publics locaux et aux commerces d'accompagnement.
- 3.7.** Zone 5 : Cette zone est mixte, dédiée aux fonctions résidentielles, administratives, de productions ainsi qu'aux équipements publics locaux et aux commerces d'accompagnement en conformité avec les prescriptions du PRAS.
- 3.8.** A titre indicatif, une liste des équipements publics à installer sur le site sera dressée qui tient compte des demandes induites par le développement urbain du site ainsi que des demandes spécifiques des quartiers aux abords.
- 3.9.** A titre indicatif, une liste des types de commerces à installer sur le site sera dressée qui tient compte des demandes induites par le développement urbain du site ainsi que de l'offre existante actuelle dans les quartiers aux abords.

# 4

## DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES RELATIFS L'ESPACE OUVERT PUBLIC

- 4.1. Le vaste espace ouvert public dont question au point 1.3. est caractérisé par une succession d'ambiances dans un même lieu. C'est un seul et unique lieu où la diversité des usages est préconisée. Il sera traité de manière paysagère et devra clairement signifier la proximité du site par rapport au Canal.
- 4.2. La liaison transversale Nord-Sud sera à dominante piétonne et devrait être traitée de manière paysagère. Une voirie de desserte locale peut y être intégrée.
- 4.3. La géographie du lieu est maintenue en tant que témoin du passé industriel du site. Les talus existants sont ainsi conservés et replantés. Un plan de gestion sera élaboré par l'TBGE. Une attention particulière sera apportée à la rencontre entre ces talus et les nouveaux éléments de bâti.

# 5

## CIRCULATION AUTOMOBILE

- 5.1. La desserte automobile du site est exclusivement d'ordre local. Elle sert à la desserte des fonctions urbaines implantées sur le site dans les zones déterminées comme bâissables par ce plan.

# 6

## STATIONNEMENT SUR LE SITE

- 6.1. De manière générale, et à quelques exceptions près (dépose-minute, livraison, entretiens techniques), le stationnement automobile se trouvera en ouvrages, sous les nouveaux immeubles. En ce qui concerne les immeubles existants, des emplacements de parkings pourront être localisés uniquement au sous-sol de la Gare Maritime.
- 6.2. Il trouvera sa place, partiellement sous la partie Est de l'espace ouvert dont question au point 1.3. (en préservant la possibilité de plantation au-dessus de celui-ci) ainsi que sous les développements immobiliers admis dans les secteurs où la construction est rendue possible.
- 6.2. Afin de décharger le carrefour Picard / Pont des Armateurs, des accès aux parkings souterrains seront intégrés au profil de l'avenue du Port. Une attention sera portée au profil de ses accès (pente).

# 7

## CIRCULATION PIÉTONNE / CYCLISTE

- 7.1. Le site est principalement piéton et cycliste. Tous les espaces ouverts non bâtis sont réputés être accessibles aux piétons et aux cyclistes.
- 7.2. Le site dispose de plusieurs types d'accès piétons/cyclistes divisés en trois catégories : Accès majeur, accès principal, accès secondaire.
- 7.3. L'accès majeur, le plus important et le plus visible sera situé le long de l'avenue du Port.
- 7.4. Les accès principaux seront situés :
  - ..... à l'endroit des aboutissements de la liaison transversale Nord-Sud
  - ..... côté rue Picard, à l'articulation entre la Gare Maritime et la rue de Ribaucourt prolongé.
- 7.5. Les accès secondaires seront installés :
  - ..... de part et d'autre du Pont Bockstael
  - ..... à l'endroit du square Laekenveld
  - ..... à l'endroit de l'actuel site Ziegler

# 8

## DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS

- 8.1.** Le site est au desservi par au moins une ligne de transports en commun ferrée avec des arrêts sur le site. Cette ligne s'intègre dans le réseau de transport de la STIB, est également d'une utilité pour les quartiers existants aux abords. Elle permet en tout cas de relier de manière directe et rapide, le site aux pôles de transports importants que sont les stations de métro existantes situées à proximité et en tout cas le pôle multimodal de la Gare du Nord.

La desserte en transports publics du site sera assurée de manière optimale et proportionnelle, en fonction de la demande actuelle et aussi en fonction de la demande projetée.

# 9

## AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS

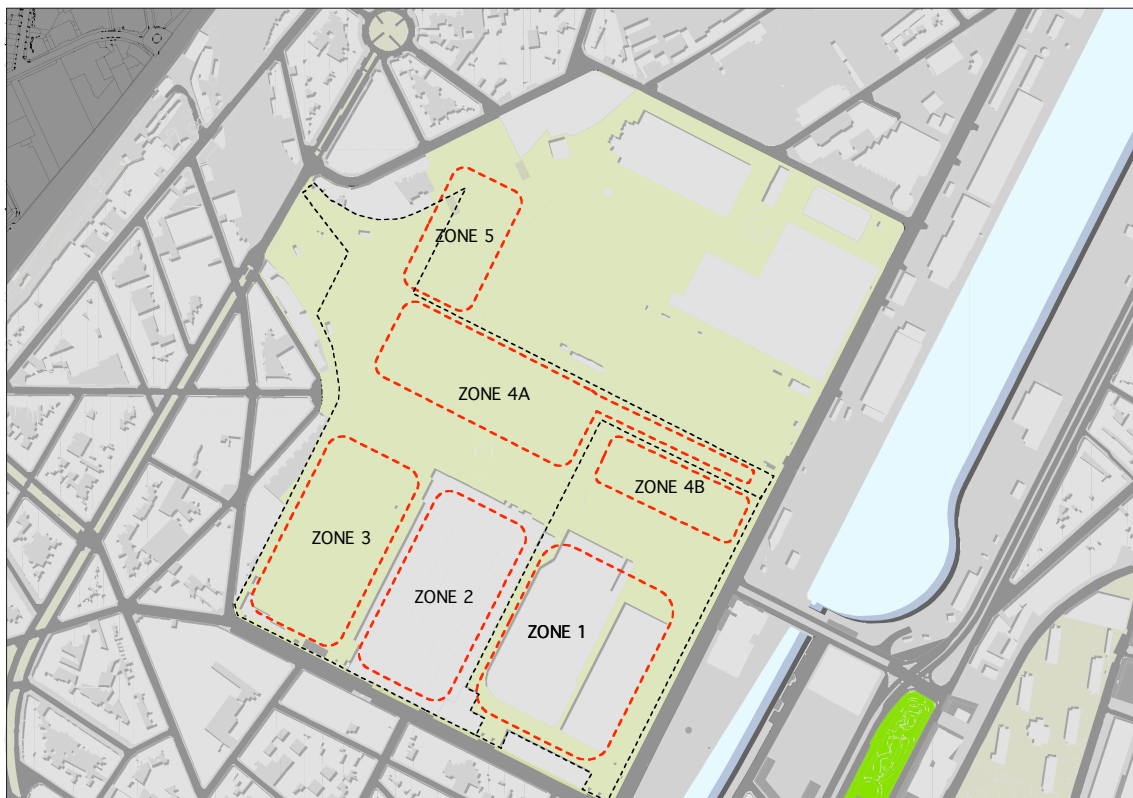
- 9.1.** L'avenue du Port sera réaménagée en tenant compte de l'intégration de sites propres pour les transports publics ainsi que d'une amélioration du confort des piétons et des cyclistes.
- 9.2.** La rue Picard sera réaménagée. Il sera tenu compte dans l'aménagement d'une amélioration du confort des piétons et des cyclistes.
- 9.3.** Une passerelle piétonne ou un pont permettant également les liaisons en transport en commun reliera Tour et Taxis à la gare du Nord Dans l'axe Picard/Bolivar.



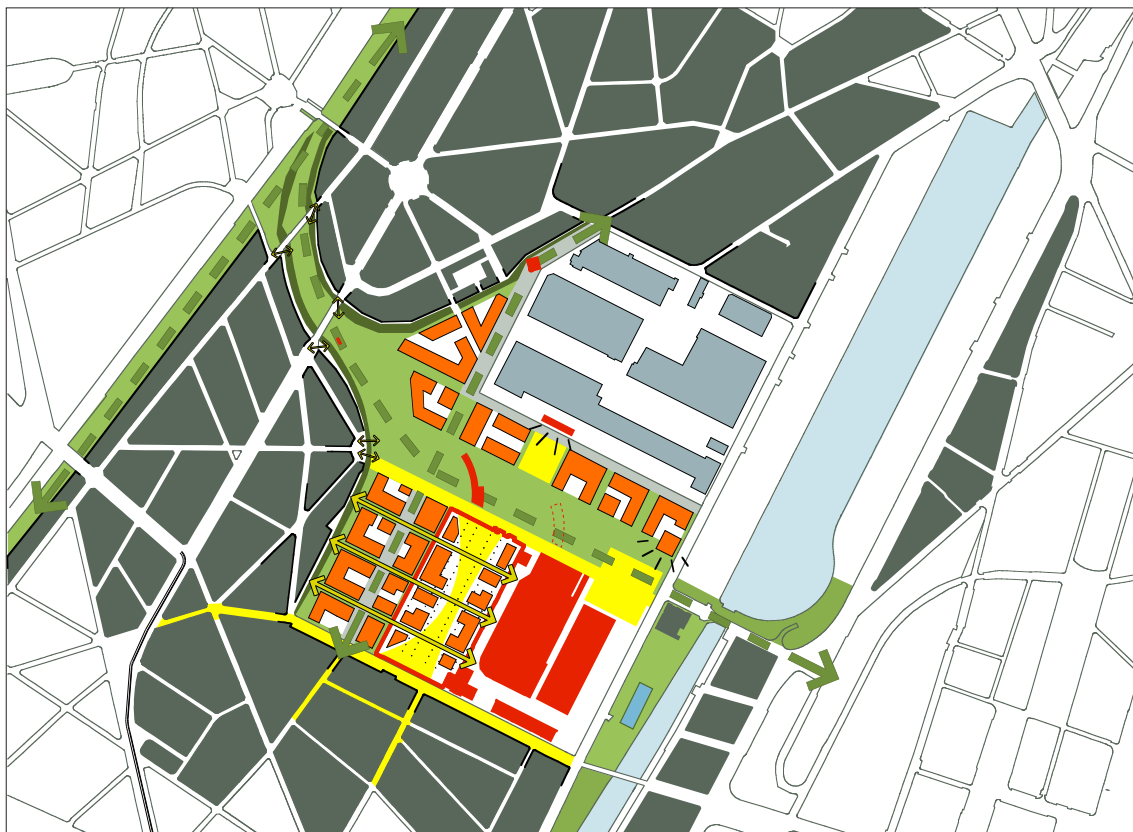
# 10

## GESTION ET SUIVI DU PROJET

- 10.1.** Maintenir une cohérence sur la structure urbanistique du site à travers le temps.  
⋮
- 10.2.** Etablir un plan d'ensemble déclinant, les affectations et l'organisation de l'espace public pour les différentes zones du site  
⋮  
⋮
- 10.3.** Formaliser les options du schéma directeur  
⋮  
via PPAS.



Protocole d'Accord : Découpe des zones



Protocole d'Accord : Schéma d'intentions