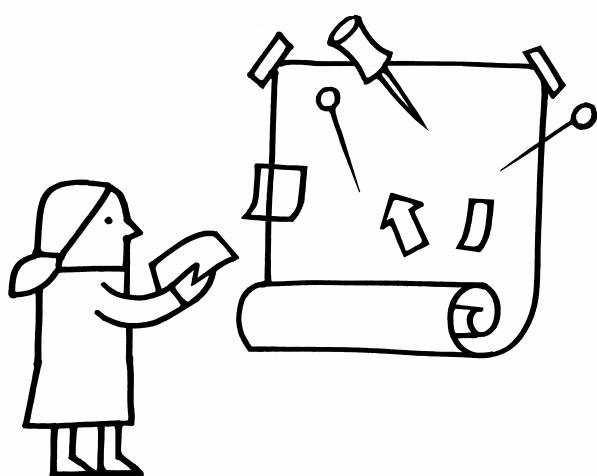


ADT
ATO.

NOTE DE SYNTHESE TOUR & TAXIS

Feuille de route pour le suivi du développement de la zone Tour & Taxis.



I. INTRODUCTION	4
1.1. OBJECTIFS DE LA PRESENTE NOTE	4
1.2. PRECISIONS METHODOLOGIQUES.....	5
II. CADRES STRATEGIQUE, REGLEMENTAIRE ET OPERATIONNEL.....	8
2.1. CADRE STRATEGIQUE.....	9
2.1.1. PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (PRD).....	9
2.1.2. PLAN DE DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL (PDI).....	10
2.1.3. SCHEMA DIRECTEUR (SD).....	11
2.2. CADRE REGLEMENTAIRE.....	12
2.2.1. PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS).....	12
2.2.2. ARRETE DU GOUVERNEMENT	14
2.2.3. PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL (PPAS).....	17
2.2.4. PERMIS D'URBANISME	18
2.3. PROGRAMMES OPERATIONNELS	19
2.3.1. PROGRAMMES EN PARTENARIAT AVEC L'UNION EUROPEENNE PROGRAMMES EUROPEENS « FEDER » - « OBJECTIF II » ET « OBJECTIF 2013 »	19
2.3.2. CONTRATS DE QUARTIER	22
2.4. AUTRES PROJETS	23
III. ETAT DU DEVELOPPEMENT DU PERIMETRE ELARGI.....	23
IV. INCONNUES	25
V. ACTEURS DU DEVELOPPEMENT.....	25
VI. PROJETS	25
VII. COMITES DE SUIVI	28

I. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIFS DE LA PRESENTE NOTE

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles – Capitale a, en mai 2008, approuvé un Schéma Directeur (SD) pour le développement du site de Tour & Taxis et alentours, et promulgué, en avril 2009, d'un arrêté relatif à la mise en œuvre, par plan particulier d'affectation du sol (PPAS), de la zone d'intérêt régional (ZIR) n° 6.

Ce faisant, il a donné un signal clair aux acteurs, publics et privés, quant à son intention de voir la zone se développer dans les meilleurs délais possibles.

Depuis lors, le développeur et propriétaire du site de Tour & Taxis, la société *T&T Project*, a obtenu un permis d'urbanisme pour la ZIR n° 6A (notifié par la Ville de Bruxelles le 16 février 2010), et a déposé, le 5 mars 2010, une demande de permis d'urbanisme pour la ZIR n° 6B.

Par ailleurs, autour du site lui-même, une multitude d'autres projets sont en voie de concrétisation : projet de logements SDRB « Tivoli », projet du CPAS de Bruxelles-Ville « BYRRH », projet Atenor « Premium », projet du Port de Bruxelles « Maison du Port », etc.

Enfin, d'autres projets doivent encore voir leur programmation s'affiner avant de pouvoir être menés à bien. C'est le cas, notamment du parc urbain à créer ou encore de la ligne de transports en commun à implanter.

L'Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles – Capitale (ADT) a par ailleurs reçu pour mission expresse du Gouvernement d'opérationnaliser les grands projets urbains ayant une vocation régionale. Elle est à ce titre « *mandatée par le Gouvernement pour assurer le rôle de coordinateur et de référent du projet urbain dans la phase de mise en œuvre et de réalisation opérationnelle du projet* », agissant « *en tant qu'interface entre tous les acteurs impliqués dans le développement de la zone, qu'ils soient publics ou privés* », et veillant « *à créer les conditions pour que les objectifs stratégiques élaborés au niveau régional soient respectés et que les principes d'aménagement actés pour chaque zone soient traduits concrètement* » (Conseil d'Administration de l'ADT du 15 janvier 2010).

Compte tenu de ce mandat, et en vue d'une coordination optimale des différents acteurs concernés par le développement de la zone stratégique « Tour & Taxis », nous proposons, et c'est l'objet de la présente note, de faire le point quant :

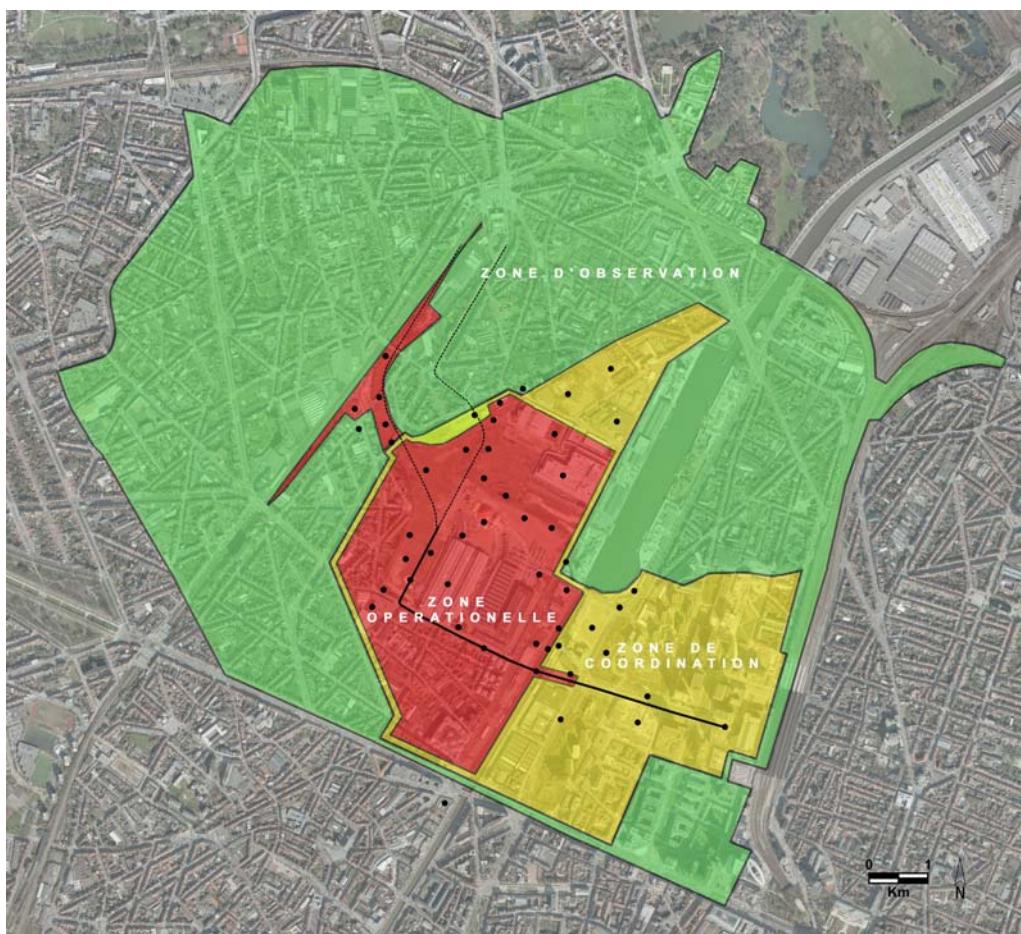
- aux cadres stratégique, réglementaire et opérationnel dans lesquels s'inscrit le développement de Tour & Taxis (ZIR n° 6A et 6B)
- aux acteurs, publics et privés, concernés par le développement du site
- à l'état d'avancement des différents projets situés tant sur le site lui-même que dans ses alentours immédiats

1.2. PRECISIONS METHODOLOGIQUES

Périmètres

L'ADT travaillera à trois échelles différentes, la lecture des différents projets ayant conduit à la définition de trois périmètres distincts :

- la zone opérationnelle : circonscrite dans les limites du SD, elle constitue l'espace d'action prioritaire de l'ADT
- la zone de coordination : correspondant à des limites légèrement élargies par rapport à celles de la zone levier « Tour & Taxis » - et ce, afin de tenir compte de projets d'importance tels que « Tivoli 2 » - ce deuxième périmètre définit un espace de coordination des acteurs et des projets, visant à assurer un développement intégré de la zone levier dans son ensemble
- la zone d'observation : circonscrite dans les limites extérieures des quartiers environnants, tels que listés dans le Monitoring des Quartiers, à savoir les quartiers « Maritime », « Vieux Laeken Est », « Vieux Laeken Ouest », et « Nord », ce périmètre définit l'espace d'observation du développement de la zone levier.



Monitoring des projets

Chaque projet important situé dans la zone opérationnelle ou la zone de coordination fait l'objet d'une fiche détaillée (voir ci-dessous), reprenant :

- le descriptif complet du projet
- les acteurs concernés par le projet
- la zone dans laquelle celui-ci s'inscrit
- le montant des investissements nécessaires et éventuellement budgétisés
- l'état d'avancement du projet (ligne du temps schématique)
- un planning des actions à mener

TT/PA/05/OP

CENTRE BYRRH

	CPAS BRUXELLES
	19.930.673,00€
	AOUT 2014

[NEGOCIATIONS](#) [DEFINITION PROJET](#) [AUTORISATIONS](#) [ETUDES](#) **CHANTIER**

DESCRIPTION

Le projet de création d'un pôle d'activités économiques urbaines consiste en la rénovation et la restauration du bâtiment qui représente 11.000 m². Le projet prévoit la mise à disposition de surfaces locatives modulables de 250 à 1500 m² regroupées en un pôle pour des activités de type semi-industriel, et d'autre part une crèche de 36 places et halte-garderie de 12 places.

-Problématique château d'eau : aujourd'hui propriété de la SNCB (cabine HT). Ce château d'eau jouxte le périmètre du contrat de quartier. Il serait pourtant avantageusement transformé pour accueillir la crèche.

-Problématique d'accès : la nouvelle voirie de desserte locale donnera un nouveau statut à l'actuel mitoyen et permettra la création de nouveaux accès nécessaires pour l'exploitation du site - accès piétons, voitures, et éventuellement camions (limités à la hauteur de la cour triangulaire couverte). Problématique du timing de la réalisation de cette voirie pour permettre l'exploitation du site.

A COORDONNER AVEC LES PROJETS SUIVANTS : Desserte locale Nord / Rue Dieudonné Lefebvre / Projet Ziegler / Périmètre bâtiassable 6 et 7 (TIR et BILC).

LES ACTEURS

MAÎTRE D'OUVRAGE	CPAS VILLE DE BRUXELLES
AGENT CONSEIL	AATL-OU & DMS, IBGE
SOURCE DE FINANCEMENT	CPAS, FEDER, RBC VIA CdQ, M&S, IBGE, Beliris via CdQ.
PROPRIÉTAIRE FONCIER	CPAS VILLE DE BRUXELLES
AUTORITÉ DÉLIVRANTE	VILLE DE BRUXELLES
MAÎTRE D'ŒUVRE	PRIVÉ À DÉFINIR
ENTREPRISE TRAVAUX	PRIVÉ À DÉFINIR
GESTIONNAIRE	CPAS VILLE DE BRUXELLES

PLANNING

-Horizon 2012 au SD : Restauration du bâtiment Byrrh.
-Horizon 2020 au SD : Rénovation du château d'eau.

Estimation Phases

PROJET / ETAPES ADMINISTRATIVES

- Appel à candidatures clôturé
- Projets déposés dans le cadre du concours d'architecture (décembre 2009).
- Désignation du candidat pour été 2010.
- Elaboration de l'avant-projet et projet sur base du projet concours remis.
- Procédure PU (concertation et étude d'incidence)
- Dossier d'exécution
- Appel d'offre entreprise

CHANTIERS

- Terrassements
- G.C.
- Finitions
- GESTION**
- SA en cours de création (dont le CPAS sera actionnaire).

Calendrier

-Désignation du candidat architecte pour été 2010.
-Etudes et demande de PU : de août 2010 à août 2012.
-Chantier prévu de mi-2012 à mi-2014.
-Le CPAS a pour objectif de finaliser le château d'eau en même temps que le Byrrh.

BUDGET

Estimation Etudes et Réalisation

-Achat et Travaux :	17.915.483,00€ TVAC
-Etudes :	2.015.190,00€ TVAC
-Budget pôle économique* :	18.000.000,00€
-Budget 'crèche' :	2.500.000,00€

Ligne budgétaire 2010

-Ligne FEDER + RBC 'pôle économique' :	8.947.372,00€
-Ligne FEDER + RBC 'crèche' :	820.724,00€

Toutes ces fiches sont reprises en annexe de la présente note de synthèse.

Par ailleurs, l'ensemble de ces données sera encodé et mis à jour dans un **logiciel de gestion de projets**, ce qui permettra d'avoir une vision globale du développement du site ainsi que des délais à respecter impérativement afin de favoriser un développement intégré des différents projets.

Atlas des zones stratégiques

Dans la mesure où la réalisation d'un projet urbain de cette ampleur s'étale sur plusieurs années, il est de bonne gestion de procéder à l'évaluation des conséquences des actes posés, de leur efficacité en fonction des objectifs recherchés, de manière à pouvoir, le cas échéant, réexaminer le projet à la lumière de l'évolution du contexte. Ces processus d'évaluation devraient mener, à terme, à l'élaboration d'un « Atlas des zones stratégiques », lequel fournira des données intéressantes au niveau du développement urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Comités de suivi

Afin d'assurer un suivi efficace des différents projets, et la définition des dernières grandes lignes directrices pour les projets le nécessitant, différents Comités de Suivi (CS) seront constitués, par thématiques : Voiries et Transports, Espaces Verts, Equipements Collectifs, Logements, Economie/Emploi.

Ces CS seront composés des principaux acteurs publics concernés ainsi que, le cas échéant, d'experts invités. Toutes les solutions élaborées dans le cadre de ces groupes de travail devront par la suite être validées par les autorités compétentes.

II. CADRES STRATEGIQUE, REGLEMENTAIRE ET OPERATIONNEL

Les différents plans stratégiques de développement et d'affectation du sol de la Région de Bruxelles – Capitale (RBC) englobent le site à développer dans une zone d'intervention prioritaire, périmètre permettant de bénéficier des fonds européens FEDER, et l'identifie de la sorte comme une zone de première importance.

Le schéma directeur (SD) auquel il a été fait référence dans l'introduction constitue la base du développement du site de Tour & Taxis.

Il n'en demeure pas moins qu'il doit en outre s'inscrire dans les grandes orientations de développement souhaitées pour la Région telles que précisées aussi bien dans le Plan Régional de Développement (PRD) que dans le Plan de Développement International (PDI).

Ainsi que précisé dans sa Déclaration de Politique Générale 2009-2014, la Région de Bruxelles-Capitale devra en outre, dans le cadre de cette législature, veiller à répondre à cinq défis majeurs :

- « *le défi de l'essor démographique* », qui « *commande une concentration des moyens pour la construction de nouveaux logements, de places dans des crèches, des écoles accessibles à tous* »
- « *le défi de l'emploi, de la formation et de l'enseignement, rendu plus important que jamais suite aux effets de la crise économique* »
- « *le défi environnemental qui implique que Bruxelles devienne un modèle en matière de développement durable* »
- « *le défi de la lutte contre la dualisation de la ville qui nécessite de mener des politiques transversales et territorialisées dans les domaines sociaux, économique et culturels* »
- « *le défi de l'internationalisation qui constitue plus que jamais la vocation de Bruxelles* »

Le développement du site de Tour & Taxis devra s'inscrire dans ce contexte.

N'ayant par ailleurs qu'une valeur indicative, le SD devra également voir ses orientations de développement traduites dans un document règlementaire, un plan particulier d'affectation du sol (PPAS), donnant un cadre légal au développement souhaité.

Ce PPAS s'inscrira lui-même dans la continuité des affectations retenues par le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) et des prescriptions de l'arrêté du Gouvernement relatif à la mise en œuvre de la ZIR n° 6.

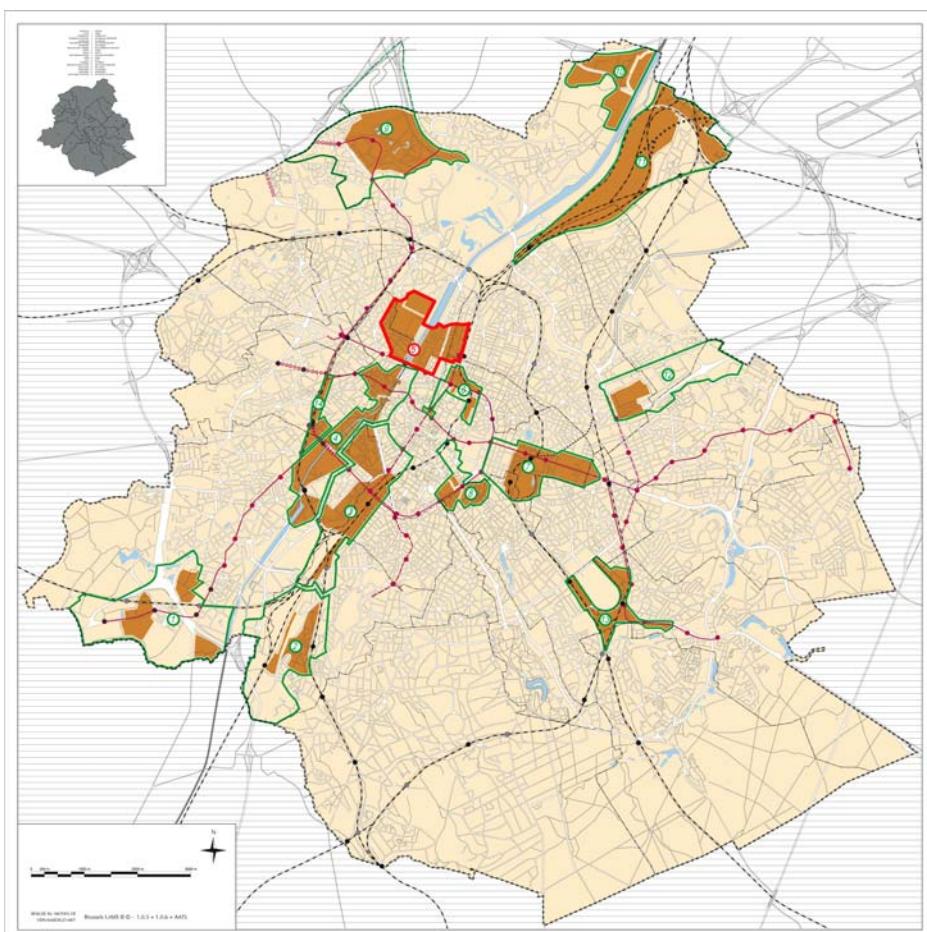
Enfin, gravitent autour du site, dans son voisinage immédiat, une multitude de projets, tantôt menés par le privé seul, tantôt portés par le public, dans le cadre de programmes opérationnels tels que les contrats de quartier ou les projets FEDER.

Cette partie sera dès lors consacrée à l'analyse de ce contexte particulier que constituent ces cadres stratégique, réglementaire et opérationnel.

2.1. CADRE STRATEGIQUE

2.1.1. PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (PRD)

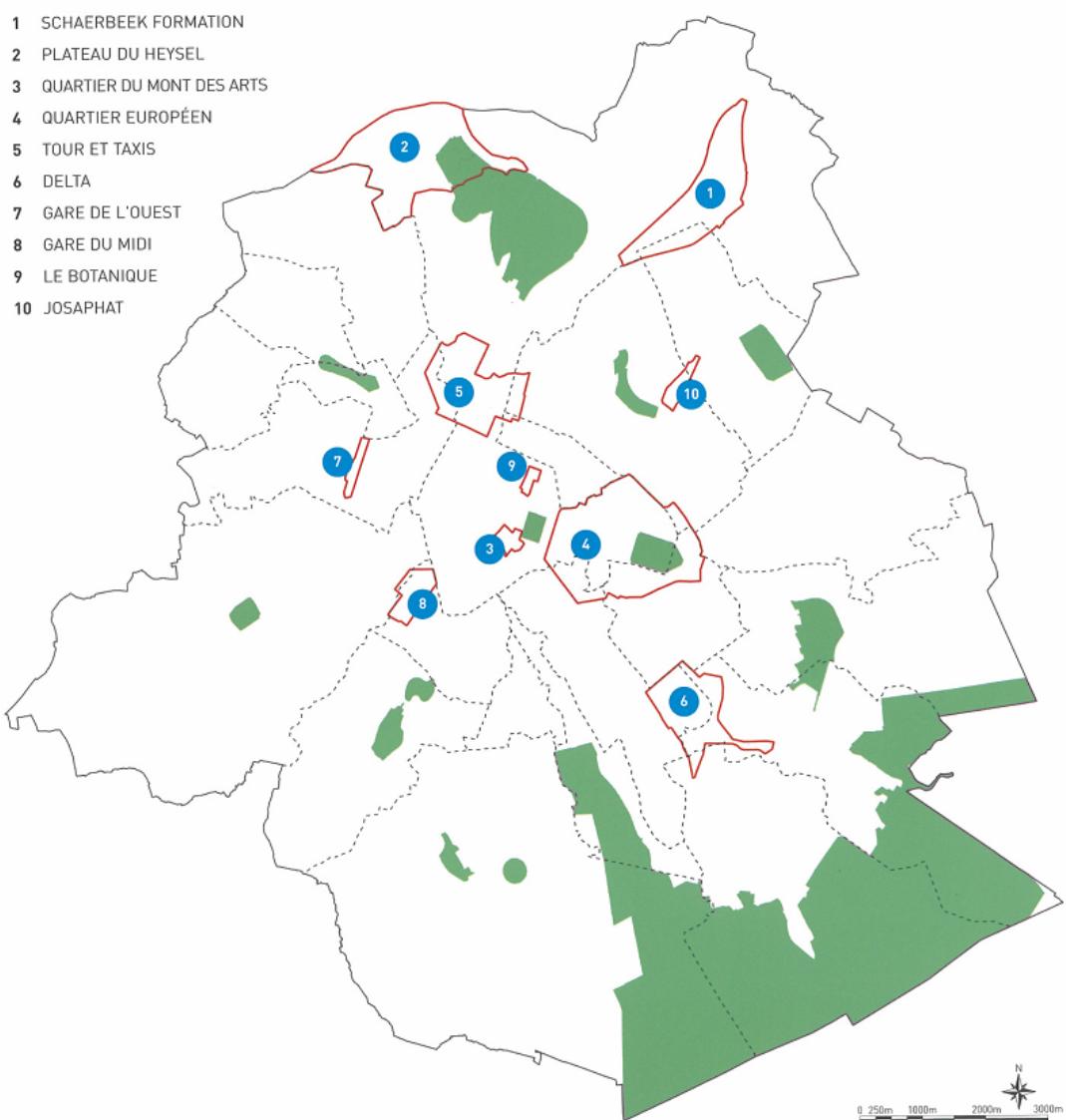
Le PRD, projet de ville fixant les grandes lignes du développement souhaité en RBC, reprend le périmètre au titre de Zone Levier (ZL) n°5, laquelle s'étend d'est en ouest de part et d'autre du canal (gare du nord – boulevard du Jubilé) et dans l'axe nord-sud (Boulevard Léopold II – Rue Dieudonné Lefebvre).



De façon générale, le PRD prévoit les mesures suivantes pour les zones levier : mesures spécifiques visant à encourager la rénovation ou la création de logements ; le phasage dans le temps des travaux d'aménagement ; l'implantation d'activités liées à d'autres fonctions présentes sur la zone ; l'aménagement d'espaces publics et d'embellissement ; la définition d'équipements d'intérêts collectifs ; les liaisons de transport à créer ; les modes d'intervention publique qui doivent garantir le développement harmonieux de la zone.

2.1.2. PLAN DE DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL (PDI)

Le PDI, ayant pour ambition « *d'assurer dans un cadre international le développement économique, culturel et social de Bruxelles de manière durable et équitable, au profit de tous, usagers et habitants de la Ville-Région* », renseigne quant à lui le site de Tour & Taxis comme une Zone Stratégique (ZS).



2.1.3. SCHEMA DIRECTEUR (SD)

Le bureau belge d'architectes-urbanistes MS-A, en collaboration avec le bureau parisien Yves Lion, a procédé à l'élaboration d'un schéma directeur pour la zone levier n°5 « Tour & Taxis ».

Ce schéma directeur, s'il ne constitue qu'un document à valeur indicative, n'en a pas moins été approuvé par le Gouvernement de la RBC le 4 décembre 2008, lui conférant ainsi une certaine légitimité.

Ce schéma directeur, que vous pouvez consulter en ligne sur le site internet de l'ADT (www.adt-ato.be) et que nous ne détaillerons dès lors pas de manière exhaustive, s'inscrit dans un périmètre défini, à l'Est, par le canal, à l'Ouest, par le Boulevard du Jubilé, au Nord, par la Rue Dieudonné Lefebvre et au Sud, par le Boulevard Léopold II.



En voici les grandes lignes de force :

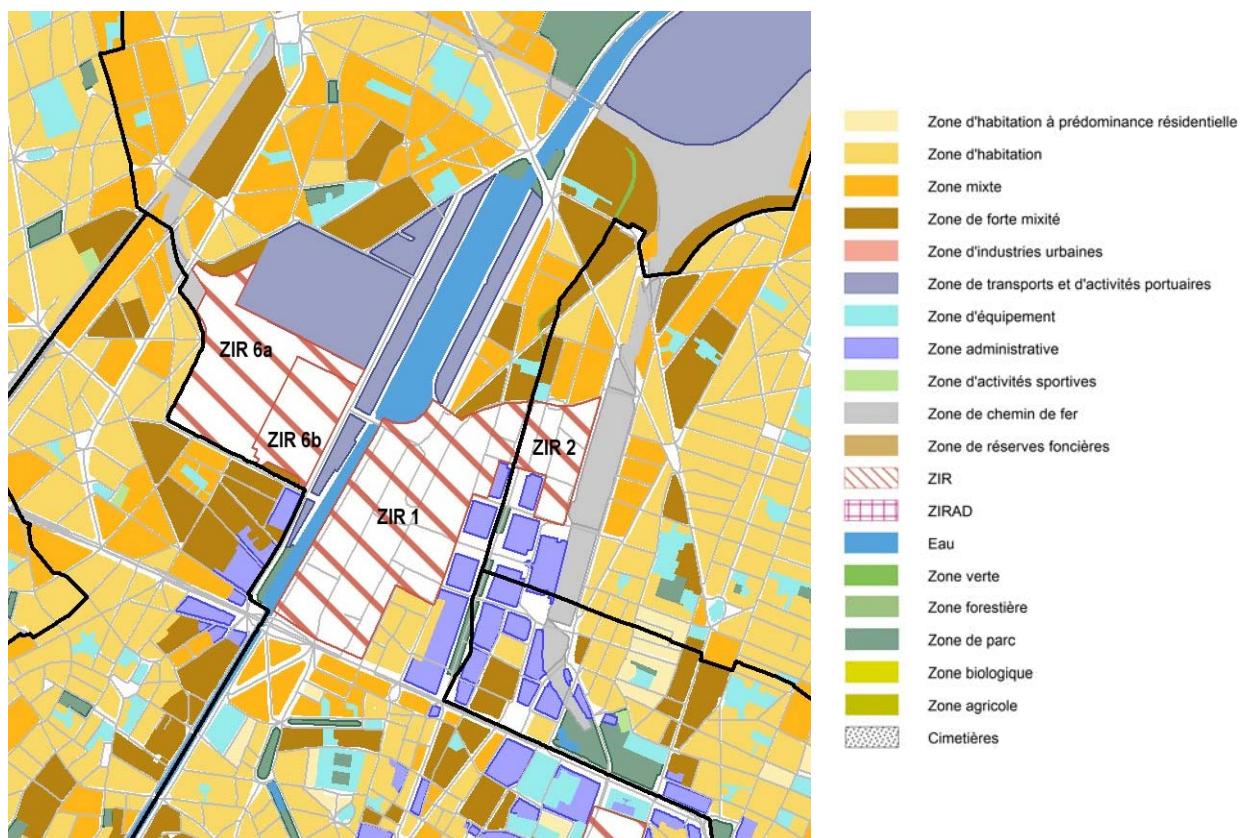
- grand parc urbain (parc urbain, place minérale, parc L28A, parc L28)
- mise en valeur du patrimoine bâti (gare maritime, gare de service, château d'eau, pavillon du signaleur, halle aux huiles et aux poissons)
- désenclavement (maillage urbain par le renforcement de l'axe rue de Ribaucourt - gare de service, par la création de traversées Nord-Sud et Est-Ouest)
- mobilité douce et par transports en commun favorisées (création notamment d'une nouvelle ligne tram, devant emprunter une nouvelle passerelle au-dessus du canal, dite « Passerelle Picard »)
- développement durable : mixité (sociale et fonctionnelle) et démarche HQE (Haute Qualité Environnementale)

2.2. CADRES REGLEMENTAIRE ET JURIDIQUE

2.2.1. PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

Le site de Tour & Taxis est inscrit au PRAS en tant Zone d'Intérêt Régional (ZIR), son périmètre étant cette fois circonscrit à la partie Sud de l'ancien site ferroviaire, le Nord étant lui affecté aux espaces d'activités économiques portuaires et non repris dans la zone à développer.

La ZIR dont question est subdivisée en deux parties: ZIR 6A (Ouest) et ZIR 6B (Est -côté canal).



La prescription 18 du PRAS précise, à l'égard des ZIR, que, en l'absence de plan particulier d'affectation du sol (PPAS), « seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées [...] ».

Le programme repris au PRAS pour la ZIR de Tour & Taxis est le suivant :

- ZIR 6A : « cette zone est affectée aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux établissements hôteliers, aux activités logistiques et de transport, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts. La superficie affectée aux espaces verts publics ne peut être inférieure à 1 ha, en ce non compris les espaces verts associés à la voirie. La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 25% de la superficie totale de plancher, en ce non compris les superficies de plancher affectées aux équipements d'intérêt collectif. La bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur intégrée dans cette zone et jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée : 1° à une zone de recul verdurisée en vue de permettre un bon aménagement des lieux ; 2° à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B ainsi qu'à la zone d'activités portuaires et de transport précitée ».
- ZIR 6B : « cette zone est affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux activités productives et aux bureaux ».

La prescription 4.4 du PRAS précise en outre que :

« Il peut être dérogé aux prescriptions de la zone de forte mixité dans les îlots caractérisés par les éléments suivants :

- 1° la présence d'un ou de plusieurs immeubles dégradés et à l'abandon ou d'un ou plusieurs terrains en friche avant le 1er janvier 2000, représentant ensemble, au moins 15 % de la superficie de l'îlot concerné ou 3.500 m² de superficie au sol ;
- 2° une bonne accessibilité.

La réalisation d'un projet d'ensemble peut être autorisée aux conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis aux mesures particulières de publicité :

- 1° le projet fait l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme;
- 2° le projet permet la restructuration du tissu urbain et porte au moins sur l'ensemble du ou des immeubles dégradés et à l'abandon ou des terrains en friche qui justifient le recours à la prescription 4.4. ;
- 3° le projet prévoit au minimum 35% de superficie de plancher de logement, maximum 60 % de superficie de plancher affectés aux bureaux, aux activités autorisées en zone d'industries urbaines et aux commerces avec un maximum de 25 % affectés aux bureaux autres que ceux autorisés en zone d'industries urbaines;
- 4° le projet prévoit au minimum 10 % de superficie au sol d'espace vert ;
- 5° le projet garantit la réalisation concomitante du logement et des autres affectations ».

2.2.2. ARRETE DU GOUVERNEMENT

Faisant suite à l'adoption du SD, le Gouvernement de la RBC a, par arrêté du 23 avril 2009, invité la Ville de Bruxelles à approuver un PPAS pour la ZIR n° 6 dans un délai de trois ans à partir de la notification dudit arrêté.

Cet arrêté précise que le PPAS à élaborer devra se conformer au programme des ZIR n° 6A et 6B, tels que libellé dans les dispositions relatives à l'affectation du sol du PRAS, ainsi qu'aux dispositions particulières reprises dans l'arrêté lui-même, que nous reproduisons ci-après de manière synthétique :

- du point de vue des propositions d'aménagement général du site :
 - le respect des « *principes du développement durable et d'un urbanisme durable repris au schéma directeur de Tour & Taxis* »
 - la création d'un « *vaste espace vert public multifonctionnel, d'un seul tenant, s'étendant de l'Avenue du Port à l'assiette de l'ancienne ligne 28* » (la superficie de cet espace vert ne pourra être inférieure à 91.500 m² d'un seul tenant au sein des ZIR 6A et 6B, des zones de chemin de fer et des zones d'activités portuaires comprises au sein du périmètre du PPAS, les espaces verts accessoires tels que zones de recul, intérieurs d'ilots, jardins, toitures vertes, etc., ne pouvant être pris en compte)
 - sur son versant Sud, les limites de l'espace vert public s'alignent sur le bâti existant, prolongé jusqu'au talus au droit du Square Laekenveld ; quant au versant Nord, il est délimité par les futures constructions sises en bordure de parc, une certaine flexibilité étant autorisée quant à l'implantation du bâti, de manière à « *éventuellement rompre avec un alignement rectiligne* »
 - la largeur minimale du parc n'est en aucun cas inférieure à 90 mètres dans la ZIR n° 6A et la hauteur du bâti respecte la règle générale de gabarit reprise dans l'arrêté
 - l'aménagement d'une liaison piétonne et cycliste permanente Nord-Sud traversant le site (continuité Rue Vandenboogaerde et Rue de Molenbeek)
 - le maintien des talus
 - la rénovation de la Gare Maritime, celle-ci étant traitée comme un espace couvert accessible au public et franchissable sur toute sa longueur par au moins une liaison piétonne s'inscrivant dans la continuité de la Rue de Ribaucourt, la liant à l'espace public central du site
 - la bande de terrain d'une soixantaine de mètres de largeur jouxtant la zone d'activités portuaires et de transport doit notamment être affectée à une zone de recul verdurisée, à la réalisation d'une voirie publique permettant une bonne accessibilité aux zones 6A et 6B et à la zone d'activités portuaires et de transport précitée.
- du point de vue de l'affectation du site :
 - créer une mixité fonctionnelle sur l'ensemble des ZIR n° 6A et 6B

- la mixité fonctionnelle est assurée par îlot
 - nouveaux développements de maximum 370.000 m² de surfaces brutes hors sol pour les ZIR n° 6A et 6B (qui s'ajoutent aux 96.633 m² existant sur la ZIR 6B suite à la rénovation des « Magasins », de l' « Entrepôt Royal » et du « Magasin aux produits dangereux »)
 - ces « *nouveaux développements au sein des ZIR 6A et 6B, y compris dans la gare maritime, sont affectés à un minimum 40% de logements, un minimum de 10% d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, le solde étant affecté aux activités administratives ou productives, aux commerces, établissements hôteliers, activités logistiques et de transport avec un maximum de 40% pour les activités administratives ou productives* »
 - un minimum de 30% de la surface affectée au logement est destiné au logement moyen dispersé sur le site
 - la ZIR n° 6A accueille un maximum de 330.000 m² dont 40 à 50.000,00 m² au sein de la gare maritime
 - la ZIR n° 6B accueille maximum 40.000,00 m² nouveaux
 - les équipements d'intérêt collectif ou de service public (non limités en terme de surface) devront notamment intégrer les fonctions suivantes : crèches/garderies, une/des école(s) primaire(s), une école du cirque, des équipements sportifs couverts et non couverts, un/des équipements à vocation socio-éducative et socio-culturelle de quartier
 - emplacements de parking : max. 3500 emplacements au total sur le site (de manière générale, sous les nouveaux immeubles et devant pouvoir être convertis ou supprimés en fonction de l'évolution de la desserte du site en transports en commun)
- du point de vue du patrimoine bâti : outre l'Entrepôt Royal et les Magasins, déjà rénovés, les bâtiments et ouvrages suivants devront être conservés et rénovés :
- la gare maritime
 - l'ancienne station électrique / château d'eau
 - l'hôtel des « postes »
 - le magasin aux produits dangereux
 - les édicules d'entrée et les grilles
- du point de vue des déplacements, de la mobilité :
- mobilité sur le site principalement piétonne et cycliste
 - constructions d'un nouvel ouvrage d'art pour piétons, cyclistes et transports en commun au-dessus du canal (Passerelle Picard)
 - réaménagement de la Rue Picard prévoyant un site propre pour les transports en commun

- impositions diverses :

- garanties d'une réalisation conjointe des logements et des surfaces liées aux autres activités
- garanties d'une réalisation conjointe de l'aménagement du grand espace ouvert public et de la rénovation de la gare maritime par rapport aux constructions d'immeubles neufs
- critères répondant à des exigences de haute qualité environnementale tant pour l'aménagement général des infrastructures que pour les constructions, dans le domaine de l'énergie, de l'eau, du bruit, des déchets, etc.
- promotion/développement/mise à disposition sur le site d'alternatives aux emplacements de stationnement (notamment systèmes de voitures partagées)

Pour rappel, ces nouveaux développements font suite à une première phase de développement entamée sur la ZIR n° 6B et dont l'arrêté rappelle la situation existante :

- | | |
|---------------------------------|--|
| - bâtiment A (les Magasins): | -18.328 m ² d'équipements d'intérêt collectif et d'expositions temporaires avec exclusion d'activités commerciales non liées à ces expositions
-20.161 m ² de dépôts/entreposages |
| - bâtiment B (Entrepôt Royal): | -15.808 m ² de bureaux
-13.300 m ² de commerces
-15.808 m ² d'activités de production de biens immatériels
-12.768 m ² de superficies communes aux différentes affectations |
| - Dépôt des Produits Dangereux: | -230 m ² de bureaux
-230 m ² de dépôts/entreposages |
| - Emplacements de parking: | -195 emplacements couverts
-172 emplacements à l'air libre |

2.2.3. PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL (PPAS)

Pour rappel, le PPAS à élaborer devra se conformer à l'ensemble des dispositions précisées dans l'arrêté du 23 avril 2009, dont la teneur a été rappelée ci-avant.

Le contour exact de ce PPAS est délimité : « *au Sud-Est, par l'Avenue du Port, le Quai des Matériaux, le Pont des Armateurs et l'axe de la prolongation de la Rue Picard jusqu'au Quai des Matériaux ; au Nord-Est, par la Rue Dieudonné Lefèvre, incluant le bâtiment « BYRRH », une partie de la zone d'activités portuaires et de transport (ZAPT) et une partie de la zone de chemin de fer (ZCF) contiguë à la ZIR 6A* ».



Un auteur de projet pour l'élaboration de ce PPAS vient d'être nommé par la Ville de Bruxelles. Il s'agit du bureau d'urbanisme AGORA. La Ville de Bruxelles est invitée par le Gouvernement à approuver ce PPAS dans les 3 ans de la notification de l'arrêté du 23 avril 2009.

2.2.4. PERMIS D'URBANISME

Le Permis d'Urbanisme (PU) pour la ZIR n° 6A a été notifié par la Ville de Bruxelles en date du 16 février 2010. Des permis modificatifs à périmètre plus restreint seront probablement déposés avant de passer à la phase de construction.

Voici les grandes lignes du PU, tel que notifié :

Surfaces :

- superficie plancher : 218.327 m²

Affectations :

- logements :	87.868 m ²
- activités commerciales :	59.792 m ²
- équipements :	22.830 m ²
- activités productrices et logistique :	14.792 m ²
- bureaux :	34.250 m ²
- espaces verts	8,20 ha
dont : - voiries plantées :	2,19 ha
- intérieurs d'îlots et jardins privatifs	1,47 ha
- emplacements de parking couverts	2.830
- emplacements 2 roues motorisés	59

Charges d'Urbanisme : 2.511.420 € (équipements d'intérêt collectif à situer dans le périmètre du permis ou à proximité)

Talus : à gérer dans l'optique de la continuité du maillage vert

Parc provisoire : engagement du demandeur à verduriser un terrain de 2ha situé au Nord-ouest du site à proximité du Pont du Jubilé et à en garantir les accès

Zone de recul / ex-BILC : largeur réduite à 20m par rapport aux 60 m prévus au PRAS.

Par ailleurs, deux autres permis d'urbanisme ont été octroyés pour la réalisation de parking :

-PU délivré le 19 novembre 2009 / notifié le 16 février 2010 : autorisation, à titre temporaire jusqu'au 27 mars 2012, pour l'aménagement d'emplacements de parking à l'air libre	738
-PU délivré le 11 mars 2010 / notifié le 17 mars 2010 : autorisation pour l'aménagement d'emplacements de parking en sous-sol	297

2.3. PROGRAMMES OPERATIONNELS

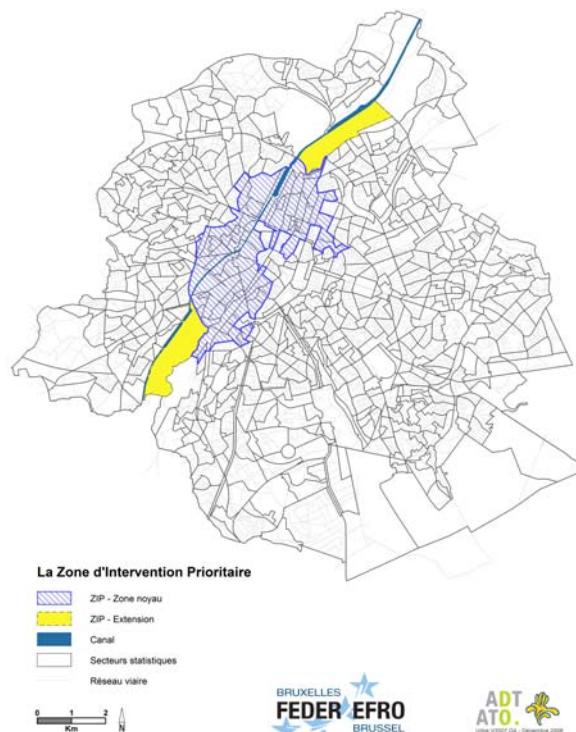
2.3.1. PROGRAMMES EN PARTENARIAT AVEC L'UNION EUROPEENNE PROGRAMMES EUROPEENS « FEDER » - « OBJECTIF II » ET « OBJECTIF 2013 »

L'Union Européenne a développé une politique de cohésion socio-économique à l'échelle de son territoire, ayant pour objet de pallier les déséquilibres régionaux et de contribuer à la reconversion des territoires européens en retard de développement. Pour ce faire, elle a créé les Fonds Européens de Développement Régional (FEDER).

La RBC a ainsi pu bénéficier de ces fonds de financement FEDER dans le cadre de 4 programmes : « URBAN » I et II, « Objectif 2 » et « Objectif 2013 ».

Le programme « Objectif 2 », qui courait sur la période 2000 – 2006, et dont le périmètre d'intervention s'étendait sur une partie du « croissant pauvre » de part et d'autre du canal, incluant le site de Tour & Taxis ainsi que ses alentours immédiats, visait principalement à soutenir la revitalisation économique et à créer un cadre pour un développement urbain durable.

Le programme « Objectif 2013 », définissant quant à lui une zone d'intervention prioritaire (ZIP) et une zone de développement englobant entièrement l'ancien site ferroviaire et ses abords immédiats, aura quant à lui des incidences directes sur la zone considérée puisque plusieurs projets ponctuels ont été sélectionnés par la RBC pour bénéficier de ces financements européens et devraient voir le jour prochainement.



Il s'agit des projets suivants¹ :

P11-08 « Pôle d'activités économiques urbaines » - CPAS de la Ville de Bruxelles

Montant total du projet : EUR 18 millions

Montant FEDER + RBC : EUR 8.947.372,00

Le CPAS de la Ville de Bruxelles a fait l'acquisition du bâtiment industriel « BYRRH » dans lequel il a prévu la création d'une crèche, sélectionnée lors du premier appel à projets.

Le projet de création d'un pôle d'activités économiques urbaines consiste en la rénovation et la restauration du reste du bâtiment qui représente plus de 8.500 m². Les objectifs du projet contribuent à atteindre l'objectif opérationnel du groupe d'opération 1.1 en prévoyant la mise à disposition de près de 6.000 m² permettant d'accueillir des entreprises en expansion. Les espaces prévus sont modulables. La création de ces espaces favorisera le maintien d'acteurs économiques et l'installation de nouveaux acteurs au sein de la ZIP.

P12-01 « Brussels Greenbizz » - SDRB

Montant total du projet : EUR 20,4 millions

Montant FEDER + RBC : EUR 11.059.378,00

Le projet vise la mise en place d'un incubateur d'entreprises à caractère environnemental dans le domaine de l'éco-construction, des énergies renouvelables, et des éco-produits. L'incubateur ambitionne la création de 2250 m² de bureaux, 5750 m² d'ateliers. Le projet se présente comme un pôle intégrant plusieurs projets complémentaires portés par différents partenaires. La SDRB assurera l'opération immobilière du projet et l'ABE sera chargée de garantir l'occupation des espaces créés. Par ailleurs, le CSTC (voir ci-après) envisage de s'implanter dans l'incubateur. L'ABE s'associe avec Bruxelles Environnement, l'UCL, la VUB et l'ULB ainsi que certains opérateurs privés. Le projet aboutira à la création directe de 5 équivalents temps plein qui constitueront l'équipe de gestion de l'incubateur. L'objectif est d'admettre 5 projets par année et d'essaimer 4 à 5 entreprises par année. L'émergence de ces entreprises aboutira à la création de 6 équivalents temps plein par entreprise incubée. Le projet répond aux priorités transversales liées au développement durable et à l'innovation, d'une part, par l'activité même de l'incubateur et, d'autre part, par la dimension démonstratrice via la haute qualité énergétique et environnementale envisagée lors de la construction du bâtiment.

P12-03 « Centre scientifique et Technique de Construction » - CSTC / WTCB

Montant total du projet : EUR 6,9 millions

Montant FEDER + RBC : EUR 1.120.000,00

Le CSTC veut renforcer ses activités et sa présence active en s'intégrant dans l'incubateur GreenBizz.

Le centre de compétence est novateur vu que la nouvelle activité Technology Watch "Technologie du bâtiment et construction urbaine durable" y sera établie, tout comme le nouveau laboratoire "Santé et intérieur ...", l'extension du service technologique "Construction Eco et développement durable dans la région bruxelloise" et le laboratoire "Rénovation durable". Le CSTC est une référence nationale en matière de recherche dans les nouvelles techniques de construction. Qu'un acteur aussi important s'établisse, et plus particulièrement dans l'incubateur GreenBizz est très important parce que cet axe prioritaire d'intervention vise la mise en place d'un projet intégré, aussi bien d'un point de vue sectoriel que géographique afin de travailler au sein d'un réseau dans lequel on recherche l'interaction et l'échange. Le Feder peut servir de levier dans la phase de lancement de cette plateforme en

1 Vous retrouverez l'intégralité des projets FEDER de la Région de Bruxelles-Capitale à l'adresse internet suivante : http://www.bruxellesirisnet.be/fr/region/region_de_bruxelles-capitale/ministere_de_la_region_de_bruxelles_capitale/competences_et_organisation/secretariat_general/feder2007_2013.shtml

rassemblant les acteurs les plus importants sous le même dénominateur. Les publics-cibles de ce projet seront des chercheurs, des entreprises, des architectes, des bureaux d'études mais aussi de l'autorité régionale qui peut tirer profit de l'expertise et des services offerts pour des projets particuliers.

P21-03 « Une piscine à ciel ouvert pour Bruxelles » - Gouvernement de la RBC

RMQ - Projet abandonné et remplacé par un projet de parc récréatif, lequel n'est pas repris actuellement dans les financements FEDER)

P21-05 « Maison du Port » - Port de Bruxelles

Montant total du projet : EUR 19,5 millions

Montant FEDER + RBC : EUR 2.176.000,00

La Maison du Port est un projet phare à haute qualité architecturale et écologique qui vise à créer une fenêtre sur le paysage portuaire, à agir sur la rupture urbaine que constitue le canal à un endroit-clé de la ville, à améliorer la mixité des fonctions et à constituer un projet pédagogique de mise en valeur des métiers portuaires.

Le bâtiment de 6.000 m² abritera différentes activités liées à la vie portuaire : une fonction sectorielle destinée à l'accueil d'associations et fédérations européennes ; une fonction sociale visant à créer un centre d'information au grand public pour les formations et les opportunités d'emploi dans le secteur logistique, un espace d'expositions temporaires et une salle de conférence ; une fonction de cohésion territoriale qui mettra à disposition une salle pour les associations riveraines ; une fonction récréative de la voie d'eau pour l'accueil des passagers des excursions en bateau et une fonction d'accueil constitué d'un espace bar/restaurant.

Le lieu d'implantation, un terrain en friche de 3500 m² (angle Place des Armateurs - Allée Verte) dans la prolongation du parc Maximilien, a le potentiel d'une articulation stratégique pour le Port, le canal et la ville.

La Maison du Port revitalisera une zone de rupture urbaine et restaurera l'image de cette partie du canal pour les riverains mais surtout vis-à-vis des visiteurs extérieurs.

P22-02 « Crèche quartier « Maison Rouge » - Laeken » - CPAS de Bruxelles-Ville

Montant total du projet : EUR 2,5 millions

Montant FEDER + RBC : EUR 820.724,00

Le manque de places d'accueil est particulièrement significatif dans le quartier « Maison Rouge » (120 places manquantes selon le bureau ARSIS.) Le projet vise la création de 36 places d'accueil. Par ailleurs, le projet a l'ambition de créer 12 places de « halte accueil. » Ce projet permettra de faciliter l'accès des habitants de la ZIP à l'emploi ou à la formation.

Le projet contribuera à la réhabilitation du Bâtiment Byrrh qui participera à améliorer l'attractivité de la ZIP. La mise en oeuvre du projet aboutira à la création de plus de 12,5 équivalents temps plein directs.

Signalons enfin que l'intégralité de cette ZIP fait l'objet d'un projet de marketing urbain porté par la RBC et bénéficiant également de fonds FEDER, projet consistant à la fois en une étude identitaire et de prospective, laquelle doit jeter les bases d'une stratégie de développement territorial futur.

P21-06 « Marketing urbain » - ADT

Montant total du projet : EUR 3.226.660,00

Montant FEDER + RBC : EUR 3.226.660,00

Le projet de marketing urbain est destiné à refléter les mouvements et mutations de la zone et à les structurer. Il s'agit d'en dégager une vision d'ensemble dans l'objectif, d'une part, d'attirer les visiteurs et les investisseurs et, d'autre part, d'amener les habitants à s'approprier cette vision.

Ce projet réunira une série d'acteurs institutionnels et privés autour d'une ambition commune.

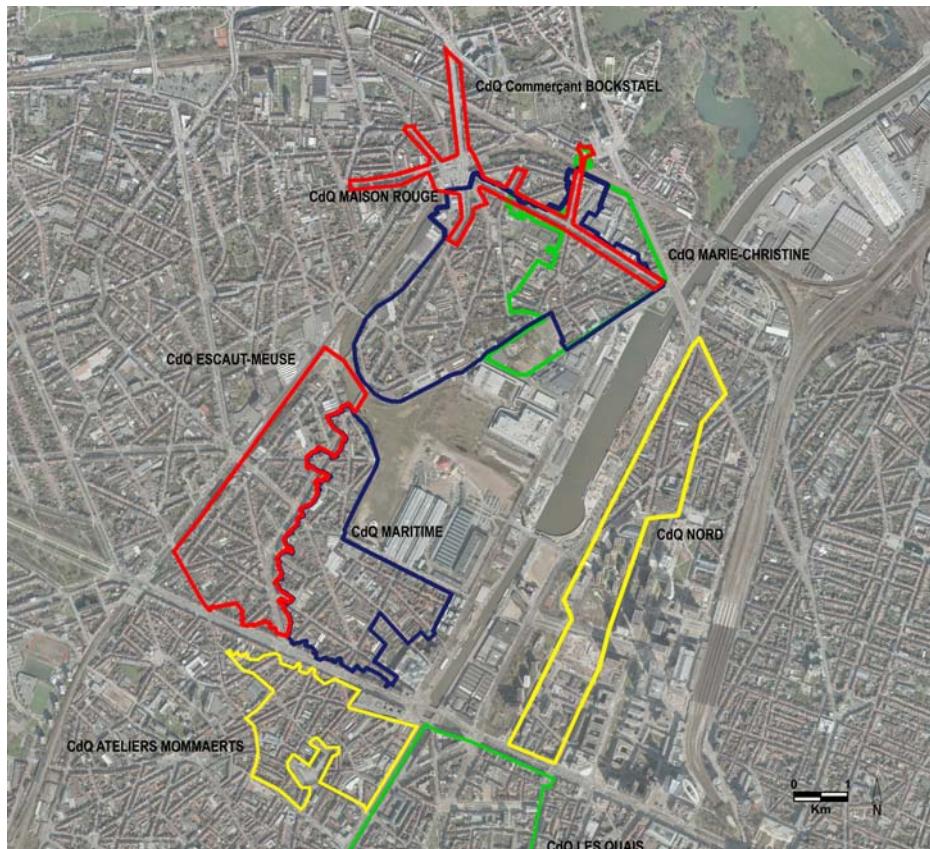
L'objectif final est l'émergence d'une identité de la ZIP et la précision, restauration et valorisation de l'image de celle-ci pour ses habitants, les usagers et les investisseurs actuels et/ou potentiels. Le projet de marketing urbain répond à un vrai besoin concernant l'image de la ZIP. Il permettra de coordonner les actions et de valoriser les investissements faits.

Une des missions du projet sera aussi d'inscrire cette stratégie territoriale et prospective dans un cadre de promotion globale des atouts de Bruxelles.

2.3.2. CONTRATS DE QUARTIER

Diverses opérations de Contrats de Quartier (CQ) ont été menées ces dernières années ou sont actuellement en phase de concrétisation dans les quartiers voisins du site de « Tour & Taxis ».

Il s'agit des CQ « Marie-Christine » (1997-2001), « Nord » (1999-2003) et « Maison Rouge » (2007-2011) sur le territoire de Bruxelles-Ville et « Quartier Maritime » (2003-2007) et « Escaut-Meuse » (2004-2008) sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean.



Parmi les équipements réalisés ou à réaliser dans le cadre de ces contrats de quartier, signalons :

- pour le contrat de quartier « Maritime »² : la création de la « Maison Maritime », située Rue Vandenboogaerde 89, comprenant un centre communautaire « Maritime », un service « Ressource Emploi » d'Actiris, des espaces de production de la SDRB
- pour le contrat de quartier « Escaut-Meuse »³ : une salle de quartier (nouvel espace polyvalent pour accueillir les habitants), couplée à du logement passif, le tout situé Avenue Jean Dubrucq 224-226, le Parc L 28 (parc de 24.000 m² le long de l'ancienne ligne ferroviaire L 28 - collaboration avec la Région), une Épicerie Sociale Amphora (formations & produits à petits prix) située Boulevard du Jubilé 42, la rénovation en profondeur de la « Maison de quartier Libérateurs » et de la Ludothèque Speculoos, située Avenue Jean Dubrucq 82
- pour le contrat de quartier « Maison Rouge »⁴ : les « Maison de l'Enfance » (crèche, antenne de planning et santé) et « Maison de l'Emploi et de formation » (antenne Actiris, agence intérim social, formation d'auxiliaires de la petite enfance, espace public internet), situées Rue Marie-Christine 166 / Rue Comtesse de Flandre 69, un restaurant social « l'Autre Table », (permettant des stages de formation dans le secteur de la restauration et de l'hôtellerie), la réaffectation des bâtiments « BYRRH » (pôle d'activités économiques urbaines – surfaces locatives modulables pour activités de type semi-industriel, crèche de 36 places et garderie de 12 places) et du « Château d'Eau » (crèche)

Le développement du site de Tour & Taxis est l'occasion de compléter encore ces opérations de revitalisation/rénovation, en renforçant encore l'offre en équipements et autres services de proximité, lesquels devront servir aux besoins tant des habitants du nouveau quartier créé que de ceux des quartiers avoisinants.

2.4. AUTRES PROJETS

Last but not least, divers projets, menés par les pouvoirs publics ou portés par le secteur privé, viennent encore renforcer le processus de renouveau urbain du quartier. Signalons :

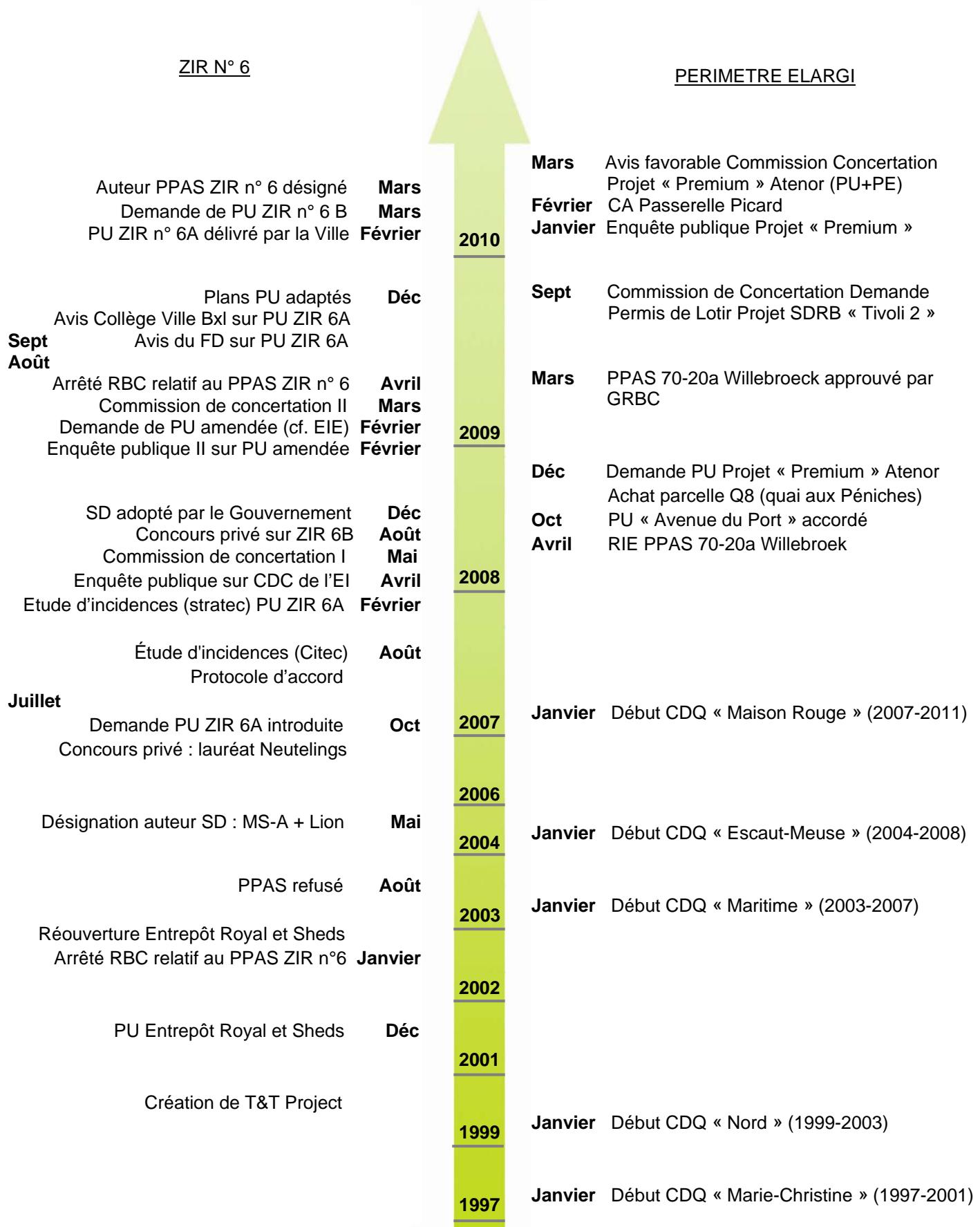
- le projet « Premium » du promoteur immobilier Atenor : tour de 252 logements + services et toit accessible au public (R+41) ; 4 blocs d'immeubles terrasses de 109 logements + 1000m² commerces au rez ; un immeuble arrière : bureaux (29.000m²) – cf. fiche n° 6.41
- le projet « Tivoli 2 » porté par la SDRB : reconversion de l'ilot délimité par les rues Tivoli, Claessens et Molenbeek en logements (578 logements). La SDRB est demandeuse de synergies avec le site de T&T (système de cogénération commune e.a.)
- projets d'hôtel flottant et de péniche-cinéma sur le canal

2 Dépliant-Programme de base du Contrat de Quartier « Maritime », édité en septembre 2004 par la Commune de Molenbeek-Saint-Jean

3 Présentation Contrat de Quartier « Escaut-Meuse », édité en mars 2010 par la commune de Molenbeek-Saint-Jean

4 Site internet de la commune de Bruxelles-ville : <http://www.bruxelles.be/ardet.cfm/4958>

III. ETAT DU DEVELOPPEMENT DU PERIMETRE ELARGI



IV. INCONNUES

Par décision du 14 janvier 2010, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a fait le choix d'implanter le futur *Brussels International Logistics Center* (BILC) sur le site de Schaerbeek-formation, pour lequel un schéma directeur est actuellement en cours d'élaboration.

Cette décision a des incidences considérables sur le développement du site dans la mesure où les options de développement retenues par le schéma directeur Tour & Taxis ont été conditionnées par la présence du BILC sur la zone portuaire du site de Tour & Taxis.

Le choix opéré dernièrement par le Gouvernement régional incite aujourd'hui naturellement à devoir repenser l'avenir de cette partie du site, ses connexions avec les ZIR n° 6A et 6B et le type d'affectations qu'il convient d'implanter en bordure de la zone portuaire. Le réaménagement de l'Avenue du Port, destinée à absorber le trafic poids-lourds en provenance et à destination du BILC et pour lequel un permis a été délivré, pourrait lui aussi être revu en partie.

Le débat est lancé. Il appartiendra aux acteurs publics concernés (SA BILC, Région, Ville de Bruxelles, etc.) de définir la vision de la ville souhaitable pour cette zone :

- maintien d'activités portuaires, logistiques, productives et du centre TIR, ou
- délocalisation de tout ou partie de ces activités au bénéfice d'un renforcement du caractère urbain de la zone

V. ACTEURS DU DEVELOPPEMENT

Sont directement concernés par le développement de la zone de coordination, quelques 35 acteurs, dont 25 acteurs publics (parastataux compris).

Pour assurer une coordination optimale entre les différents acteurs, il était donc essentiel que chacun dispose d'une liste des personnes ressources au sein des différentes institutions, publiques ou privées.

Vous retrouverez cette liste en annexe de la présente note.

VI. PROJETS

Ainsi que précisé en introduction, chacun des projets situés dans la zone opérationnelle ou la zone de coordination fait l'objet d'une fiche détaillée, reprenant :

- le descriptif complet du projet
- les acteurs concernés par le projet
- la zone dans laquelle celui-ci s'inscrit
- le montant des investissements nécessaires et éventuellement budgétisés
- l'état d'avancement du projet (ligne du temps schématique)
- un planning des actions à mener

Vous retrouverez l'intégralité de ces fiches en annexe de la présente note.

Chaque projet est identifiable grâce à un **code spécifique**, attribué en fonction de la zone stratégique régionale dans laquelle il se situe, de la catégorie de projets à laquelle il appartient, de son numéro au sein de la catégorie et de la zone d'intervention, selon l'exemple repris en bas du tableau ci-joint.

T&T - LISTE DES PROJETS

mis à jour le 9 août 2010.

TYPE	CODE	NOM PROJET
A. ESPACES VERTS		

TT/EV/01/OP	PARC T&T
TT/EV/02/OP	PARC PROVISOIRE
TT/EV/03/OP	PARC L28A
TT/EV/04/OP	PARC L28 REGIONAL
TT/EV/05/OP	PARC L28 COMMUNAL
TT/EV/06/OP	PLACE MINERALE
TT/EV/07/OP	PARC RECREATIF BECO
TT/EV/08/CO	QUAI DES PENICHES
TT/EV/09/CO	ABORDS DE LA MAISON DU PORT
TT/EV/10/CO	ALLEE VERTE
TT/EV/11/OP	ZONE DE RECOL VERDURISEE

B. ENVIRONNEMENT BATI	
TT/BA/01/OP	PERIMETRE BATISSABLE 3 -ILOTS M2, M3, M4
TT/BA/02/OP	PERIMETRE BATISSABLE 3 -ILOTS M7, M8
TT/BA/03/OP	PERIMETRE BATISSABLE 4A
TT/BA/04/OP	PERIMETRE BATISSABLE 4B -SIEGE IBGE
TT/BA/05/OP	PERIMETRE BATISSABLE 5
TT/BA/06/OP	PROJET L28 -DUBRUCQ
TT/BA/07/OP	AGORIA SPACE
TT/BA/08/OP	HANGAR DU PORT DE BRUXELLES
TT/BA/09/OP	SITE SAINT-MICHEL
TT/BA/10/CO	PROJET LOGEMENTS TIVOLI
TT/BA/11/CO	CENTRE D'ENTREPRISE GREENBIZ
TT/BA/12/CO	BATIMENTS Q8
TT/BA/13/CO	PROJET PREMIUM
TT/BA/14/CO	MAISON DU PORT
TT/BA/15/CO	ACTOR'S BOAT
TT/BA/16/CO	HOTEL FLOTTANT
TT/BA/17/CO	IMMEUBLE GDF SUEZ
TT/BA/18/OB	ECOLE St URSULA LAEKEN
TT/BA/19/CO	LOGEMENTS SOCIAUX BOLIVAR
TT/BA/20/OP	GARE MARITIME
TT/BA/21/OP	MAGASIN AUX PRODUITS DANGEREUX
TT/BA/22/OP	HOTEL D'ADMINISTRATION
TT/BA/23/OP	GARE DE SERVICE
TT/BA/24/OP	CENTRE BYRRH
TT/BA/25/CO	ECOLE DE LA BATELLERIE
TT/BA/26/OP	HALLE AUX POISSONS ET AUX HUILES
TT/BA/27/OP	HOTEL DES DOUANES
TT/BA/28/OP	CHATEAU D'EAU
TT/BA/29/OP	PROJET CULTUREL MIXTE
TT/BA/30/OP	ATELIER DE REPARATION DES TRACTEURS
TT/BA/31/CO	INSULA I & II
TT/BA/32/OP	LOGEMENTS SAMBRE
TT/BA/33/OP	LOGEMENTS CAPITOL INVEST
TT/BA/34/OP	PROJET RIBAUCOURT – LEOPOLD II

T&T - LISTE DE PROJETS (SUITE)

mis à jour le 09 août 2010.

TYPE	CODE	NOM PROJET
C. VOIRIES		

TT/VO/01/OP	LIGNE TRAM
TT/VO/02/OP	PASSERELLE PICARD
TT/VO/03/OP	RUE PICARD
TT/VO/04/OP	AVENUE DU PORT
TT/VO/05/OP	DESSERTE LOCALE SUD
TT/VO/06/OP	VOIRIES TRANSVERSALES SUD
TT/VO/07/OP	DESSERTE LOCALE NORD
TT/VO/08/OP	VOIRIES TRANSVERSALES NORD
TT/VO/09/OP	RUE DIEUDONNE LEFEVRE
TT/VO/10/CO	QUAI DE WILLEBROECK
TT/VO/11/CO	PLACE DES ARMATEURS
TT/VO/12/CO	BOULEVARD SIMON BOLIVAR
TT/VO/13/OB	AVENUE JEAN DUBRUCQ
TT/VO/14/OB	RUE CLESSE
TT/VO/15/OP	ACCES DU SITE T&T / EDICULES D'ENTREE
TT/VO/16/OP	RUE COUVERTE – GARE MARITIME
TT/VO/17/OP	PONT DU JUBILE
TT/VO/18/OP	PONTS CLESSE ET DEMEER
TT/VO/19/OP	DESSERTE LOCALE EST

D. DEVELOPPEMENT FUTUR

TT/DF/01/OP	ZONE D'ACTIVITES PORTUAIRES (ex-BILC)
TT/DF/02/OP	TIR
TT/DF/03/OP	ZIEGLER

E. DIVERS

TT/DI/01/OP	PPAS T&T
TT/DI/02/OP	FESTIVAL COULEUR CAFE
TT/DI/03/OP	ECOLE DU CIRQUE

CODE PROJET

TT/EV/01/OP	NOM DE ZONE STRATEGIQUE:
	TOUR & TAXIS

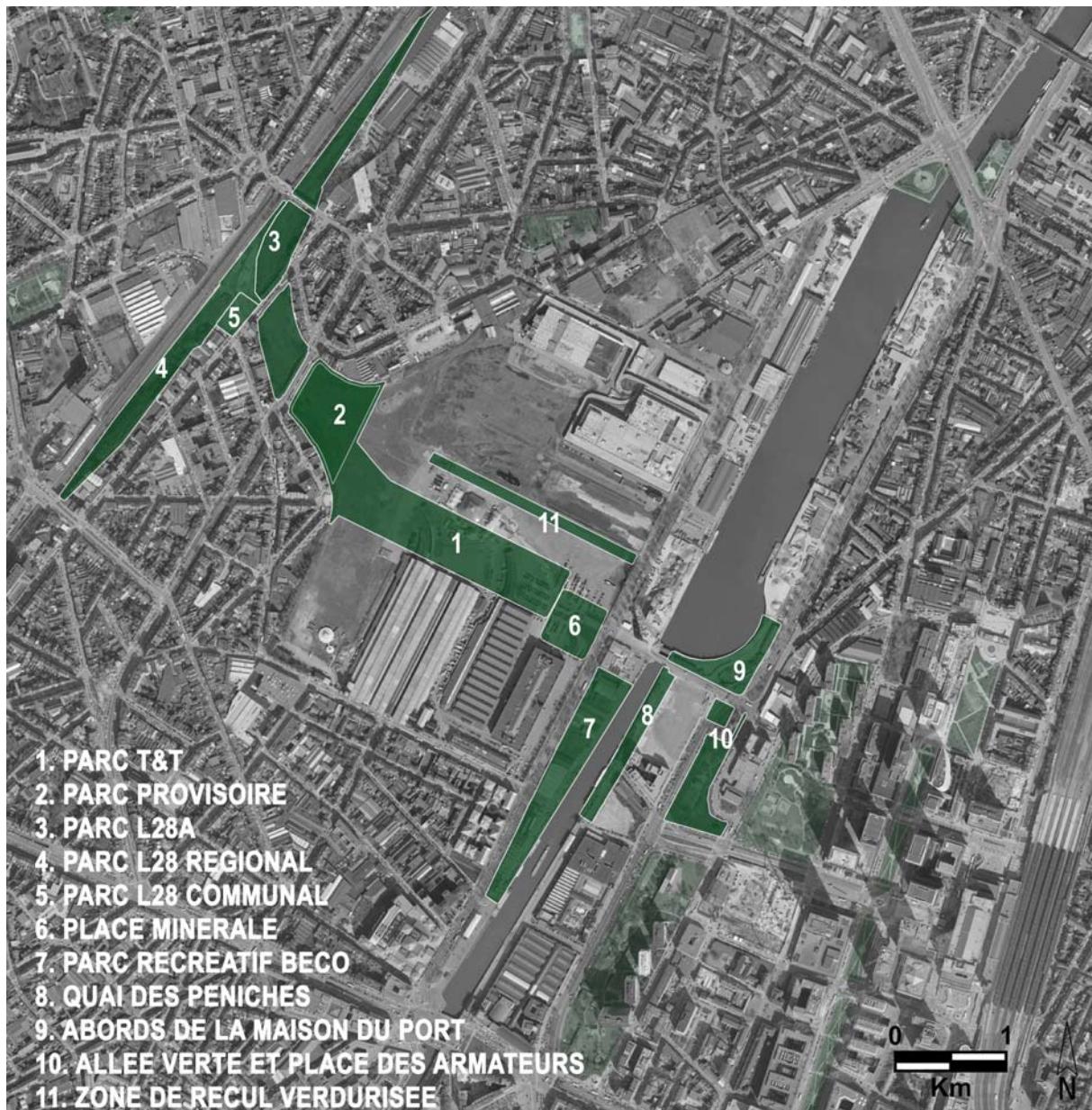
TT/EV/01/OP	CATEGORIES DE PROJET:
	EV - ESPACES VERTS
	VO - VOIRIES
	BA - ENVIRONNEMENT BATI
	DF - DEVELOPPEMENT FUTUR
	DI - DIVERS

TT/EV/01/OP	NUMEROS DU PROJET:
	01

TT/EV/01/OP	ZONES:
	OP - ZONE OPERATIONELLE
	CO - ZONE DE COORDINATION
	OB - ZONE D'OBSERVATION

Voici, un bref aperçu cartographique des projets par catégorie.

11 PROJETS D'ESPACES VERTS



Les projets d'espaces verts constituent un maillage relativement continu du Nord-Ouest (parc L28) au Sud-Est (Allée verte) de la zone. Ils complètent avantageusement le maillage vert du Nord-Ouest de Bruxelles entre la première et la deuxième couronne.

Bruxelles Environnement porte assez naturellement ce projet d'envergure régionale en tant que Maître d'Ouvrage et Agent Conseil.

Le premier espace vert à être réaliser sera le parc provisoire (projet 2) tel que convenu entre la Ville de Bruxelles et T&T Project.

Voir Fiches Projet pour plus d'info.

34 PROJETS DE BATIMENTS



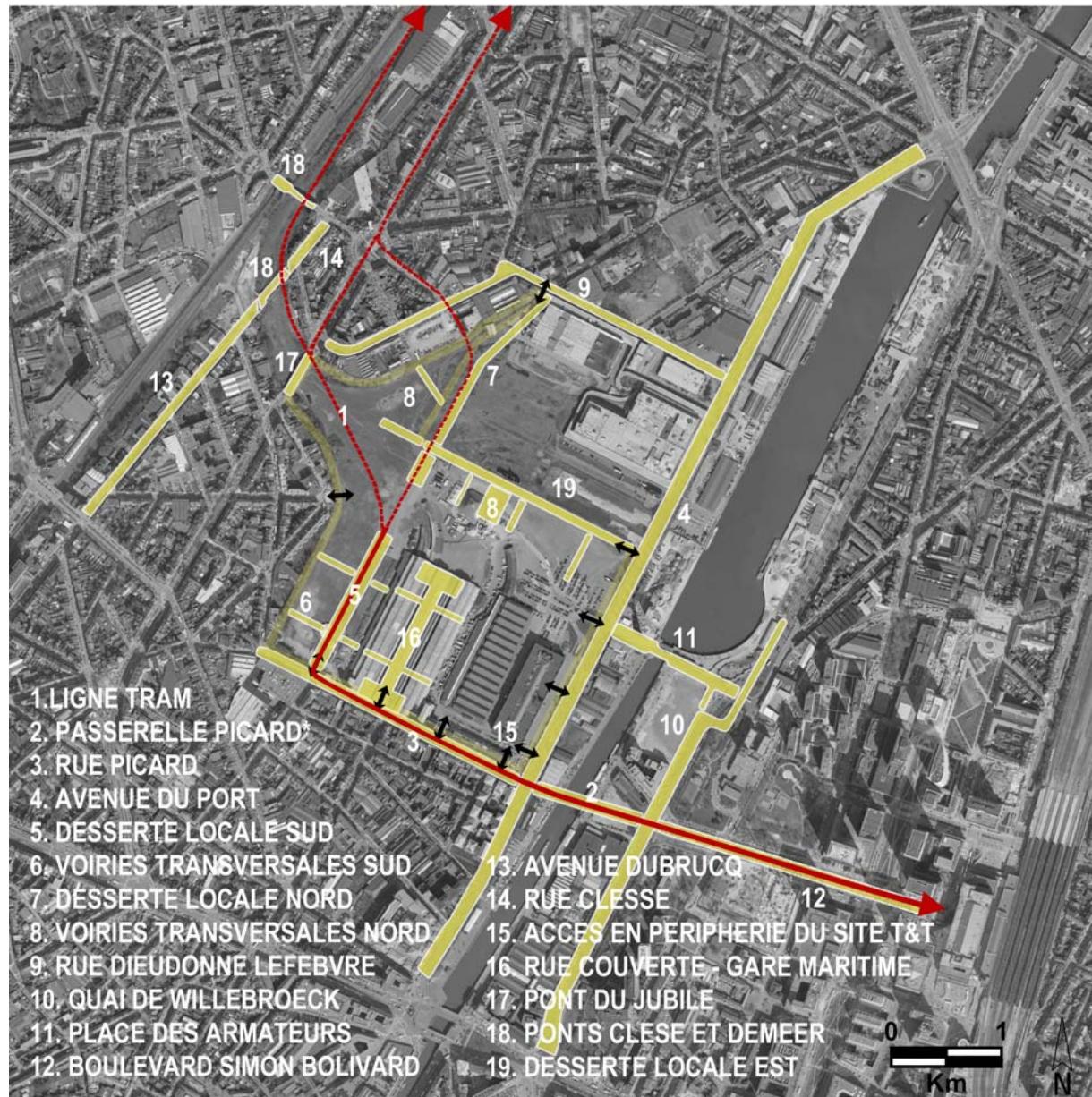
Les projets ayant trait au cadre bâti forment le cadre structurant de l'espace urbain tel que défini au schéma directeur. La définition précise des affectations reste à définir îlot par îlot en concertation avec l'ensemble des acteurs.

T&T Project, la SDRB et Atenor Group constituent les acteurs principaux en terme de maîtrise d'ouvrage.

Les projets de rénovation du patrimoine permettront de mettre en valeur le caractère industriel du site tout en l'intégrant au nouveau contexte urbain.

Les projets les plus avancés et donc susceptibles de se réaliser en premier lieu sont, sur le site T&T, le Périmètre bâtissable 3 tel que listé dans le SD (n° 1 et 2 sur la carte) et, aux abords du site, le projet Premium d'Atenor Group. **Voir Fiches Projet pour plus d'info.**

19 PROJETS DE VOIRIES ET INFRASTRUCTURE



Les projets de rénovation, modification ou aménagement de voirie sont nombreux sur et autour du site. Ils visent un aménagement qui fait la part belle aux modes de transport en commun et de déplacements doux. Ils participent également à une redéfinition de la zone du canal.

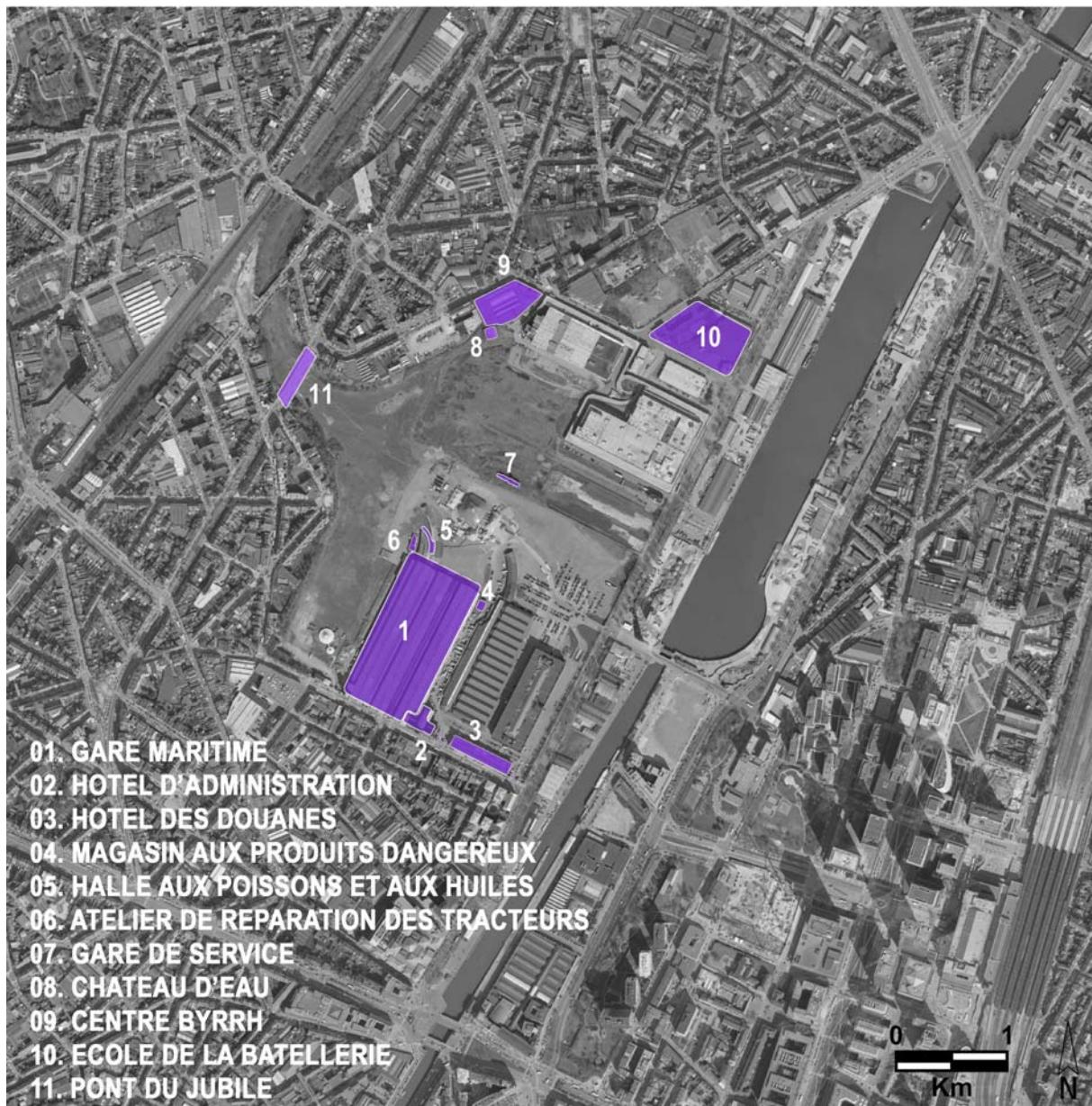
Le projet phare de ce groupe est bien entendu la/ les ligne(s) de tram depuis la gare du Nord vers Bockstael et Belgica. Le tracé définitif reste à définir.

Bruxelles Mobilité, Beliris, T&T Project et la Ville de Bruxelles constituent les acteurs principaux en terme de maîtrise d'ouvrage.

Les comités de suivi au sujet de la passerelle Picard/Bolivard ont repris dans le courant du mois de février 2010.

Voir Fiches Projet pour plus d'info.

**DANS LES CATEGORIES BATIMENTS ET VOIRIES,
11 PROJETS ONT UNE VALEUR PATRIMONIALE PARTICULIERE**



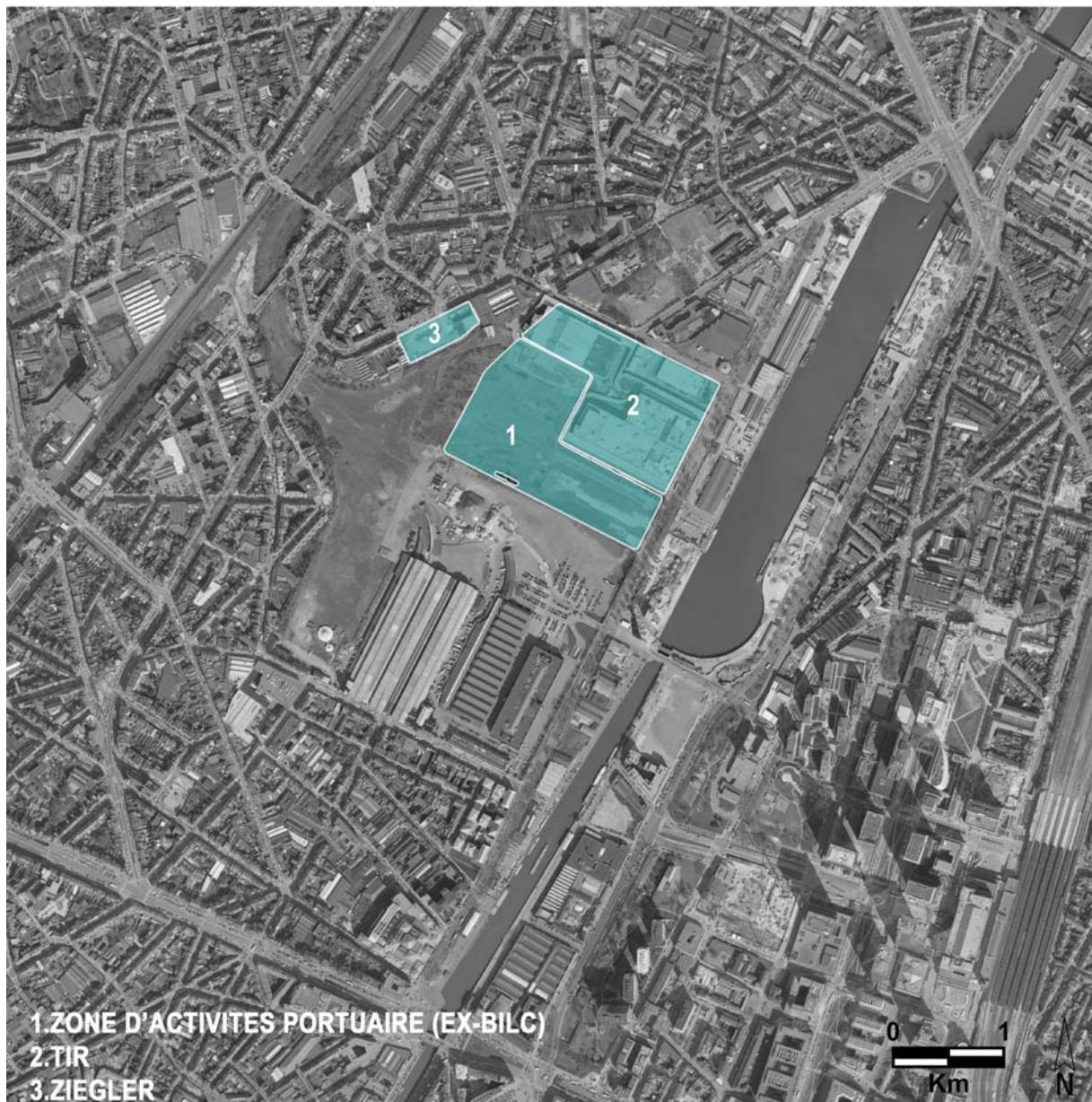
Les projets de rénovation du patrimoine permettront de mettre en valeur le caractère industriel du site tout en l'intégrant au nouveau contexte urbain.

Les affectations des ces bâtiments sont définies dans les grandes mesures. Reste à les préciser.

T&T Project, la Ville de Bruxelles et le CPAS de Bruxelles Ville constituent les acteurs principaux en terme de maîtrise d'ouvrage.

La rénovation de la gare maritime est prévue en phase 1 du Permis d'Urbanisme et le projet du centre Byrrh devrait être connu en été 2010.

3 PROJETS DE DEVELOPPEMENT FUTUR



Les projets dénommés 'Développement futur' reprennent des sites d'importance stratégique pour le développement de l'ensemble de la zone. Le départ du BILC change notamment la donne pour les sites situés au nord de la zone. Une réflexion sur l'avenir de ces sites est donc nécessaire.

Le BILC sa et le Port de Bruxelles constituent les acteurs principaux en terme de maîtrise d'ouvrage.
Voir Fiches Projet pour plus d'info.

VII. COMITES DE SUIVI

Différents Comités de Suivi (CS) seront constitués, par thématiques : Voiries et Transports, Espaces verts, Equipements collectifs, Logements, Economie, Emploi & Formation.

Ces CS seront composés des principaux acteurs publics concernés ainsi que, le cas échéant, d'experts invités.

Toutes les solutions élaborées dans le cadre de ces groupes de travail devront par la suite être validées par les autorités compétentes.

Calendrier : Premières réunions des comités de suivi en mai 2010.