



TOUR & TAXIS

HET PLAN / DE GESCHIEDENIS / DE UITDAGINGEN

LE PLAN / L'HISTOIRE / LES DÉFIS

Dit is de tweede BRALpublicatie van 2017
V.U. Tom Lootens, zaterdagplein 13, 1000 Brussel
Wettelijk depot: D/1969/2017/2
Hoofdredactie: Steyn Van Assche
Auteurs: Younes Foukalne, Steyn Van Assche, Linus Vanhellemont
Redactie: Toha De Brant, An Descheemaeker, Tom Lootens, Steyn Van Assche
Eindredactie: Ingrid Dujardin, Steyn Van Assche, Piet Van Meerbeek
Grafische vormgeving: Nordic Material
Tekening Béêêêêértha en haar voetsporen: Vainsan
Met de steun van:



BRAL vzw
Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Bruxelles 1000 Brussel
T 02 217 56 33
info@bral.brussels
www.bral.brussels



BRAL EN THURN & TAXIS

In 1993 viel het doek over Thurn & Taxis als distributie- en douanecentrum. Gevolg: de gebouwen en het terrein er rond kwamen grotendeels leeg te staan. Dertig hectaren op een steenworp van de Grote Markt, daar kan een mens wat mee. De plannen om die leegte op te vullen, volgden dan ook snel. Net zoals het protest tegen die plannen. En zo raakte BRAL betrokken bij deze prachtige site.

Vaak betekende die betrokkenheid dat we samen met bewonersgroepen en andere stadsorganisaties streden tegen projecten die onvoldoende rekening hielden met de omliggende wijken of te weinig respect toonden voor het uitzonderlijk industrieel erfgoed. Maar onze betrokkenheid uitte zich ook in het constructief meewerken aan een toekomstplan voor de site. Ook dat gebeurde in samenspraak met de omwonenden.

Nu komt de ontwikkeling van T&T in een nieuwe fase. Na 25 jaar discussies, onderhandelingen en bewonersstrijd, liggen de grote lijnen voor de toekomstige ontwikkeling vast in een Bijzonder BestemmingsPlan (BBP).

Hoog tijd voor een bilan dus. Wat staat er eigenlijk in dat bijzonder bestemmingsplan? Hoe ziet de toekomst voor Thurn & Taxis er uit? En de hamvraag: leverde 25 jaar stadsstrijd iets op?

Op het gevaar af de plot weg te geven: ja, het leverde wat op. Genoeg? Nee. Daarover lees je meer in het interview met drie buurtbewoners die actief zijn in het platform TouT Publiek. Met hun terechte bezorgdheden in het achterhoofd trokken we naar de mannen die effectief een antwoord kunnen bieden op die bezorgdheden: Minister-President Rudi Vervoort, de politieke eindverantwoordelijke, en Kris Verhellen, patron van Extensa, de eigenaar van de site.

Veel leesplezier,
BRAL, herfst 2017



Tour & Taxis

VOORWOORD: BRAL EN THURN & TAXIS P.3

TOUR & TAXIS, UN LEVIER P 6-9

HET BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN THURN & TAXIS P 10-13

INTERVIEW: GUIDO VANDERHULST P.14-17

25 ANNÉES DE LUTTE URBAINE P.18 -25

TOUT PUBLIC: EEN KENNISMAKING P. 26-29

INTERVIEW : RUDI VERVOORT & KRIS VERHELLEN P. 30-35

Je vindt de Franstalige artikels in het Nederlands op [bral.brussels](#).

Les versions françaises des articles en néerlandais sont disponibles sur [bral.brussels](#).



Le développement de Tour & Taxis
ne peut être séparé des quartiers environnants.

TOUR & TAXIS, UN LEVIER

En 2002 Tour & Taxis a été désignée comme "zone levier", ou "zone d'importance régionale". Le BRAL énumère les raisons pour lesquelles ce site est tellement important et pourquoi le quartier a bien besoin d'un levier.



60 TERRAINS DE FOOTBALL

L'enjeu, c'est en effet le développement d'une zone non bâtie, très grande et stratégiquement bien située. T&T compte pas moins de 39 hectares. En d'autres termes, le site a la taille de 60 terrains de football et se trouve en plein cœur de la zone du canal, à un kilomètre et demi du centre historique. Il est l'un des plus grands atouts de la Région de Bruxelles-Capitale pour répondre aux défis structurels et urgents des quartiers environnants, des communes directement concernées que sont Molenbeek et Bruxelles-Ville, ainsi que de la région elle-même.

UNE FORTE DENSITÉ DE POPULATION

La zone autour de T&T compte plus de 17.000 habitants au km². Elle est non seulement une zone de

Bruxelles très peuplée, mais elle est avant tout très jeune. Dans les quartiers environnants, une personne sur deux a moins de 30 ans et une sur trois moins de 18 ans. Cela en fait un quartier dynamique, mais cela signifie aussi que les besoins sont pressants, sous la forme de crèches, d'écoles et d'équipements collectifs publics.

“

Les défis et besoins dans les quartiers environnants sont grands et en tant que levier, T&T peut y jouer un rôle important.

DES QUARTIERS DÉFAVORISÉS

Il s'agit en outre des quartiers pauvres, caractérisés par un manque d'opportunités. Le revenu y est inférieur de 20% à celui du reste de la région. Plus d'un tiers de la population active est sans emploi. Parmi les jeunes 21% grandissent dans une famille sans revenus du travail. Le besoin de formation et d'emploi sur mesure pour les gens du quartier est donc urgent.

UN LOGEMENT INADÉQUAT

La situation du logement dans les quartiers environnants est inadéquate, voire dramatique pour bon nombre de personnes. Quatre cinquièmes des familles sont locataires. Cela rend le quartier et ses habitants vulnérables face à la spéculation immobilière. Mais ce n'est pas tout : pas moins de 15% des familles vivent dans un logement dépourvu du confort de base. Cela signifie sans eau courante, sans douche ou toilette. Si 14% des habitants ont droit à un logement social, l'immense majorité d'entre eux n'y a pas accès. Il n'y a en effet que très peu de logements sociaux dans le quartier : seulement 4% de tous les logements.



foto © Ruth Plaizer

UNE PRESSION AUTOMOBILE IMPORTANTE

Les quartiers autour de Tour & Taxis connaissent également une pression automobile très importante. La zone figure tout juste dans le top trois de la ville et de sa première couronne en la matière. De grands développements dans le quartier ne sont donc possibles que s'ils vont de pair avec d'importants investissements dans un transport public à haute fréquence.

TROP PEU DE VERT

Malgré l'aménagement de plusieurs nouveaux petits parcs dans les environs, comme le parc L28, la plaine de jeux L'intendant et Parckfarm, le quartier

reste caractérisé par un manque d'espaces verts et publics. Si le parc de T&T ne devient pas un espace vert et public à part entière (étant donné que sur le plan légal, il s'agit d'un parc privé), le manque de vert sera criant dans les quartiers environnants. Bref : les défis et besoins dans les quartiers environnants sont grands et en tant que levier, T&T peut y jouer un rôle important.

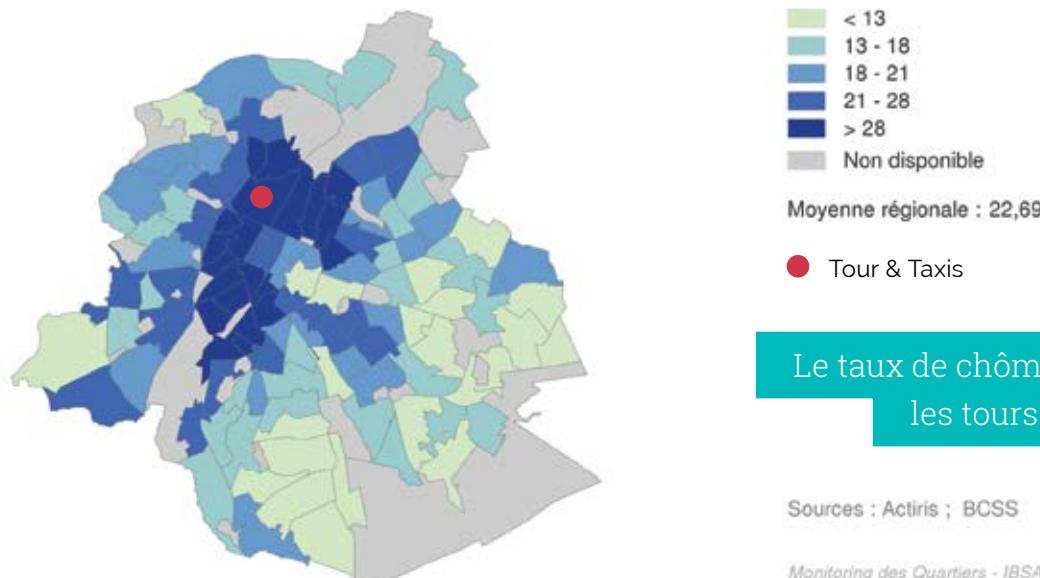
Je vindt de Nederlandstalige versie van dit artikel op bral.brussels



Beaucoup de riverains considéraient Tour & Taxis comme leur coin de verdure. Dans l'attente du parc, ils utilisaient le site d'ores et déjà de manière informelle.

foto © Ruth Plaizer

Taux de chômage 2012 (%)



Moyenne régionale : 22,69

● Tour & Taxis

Le taux de chômage est aussi élevé que les tours prévues dans le projet.

Sources : Actiris ; BCSS

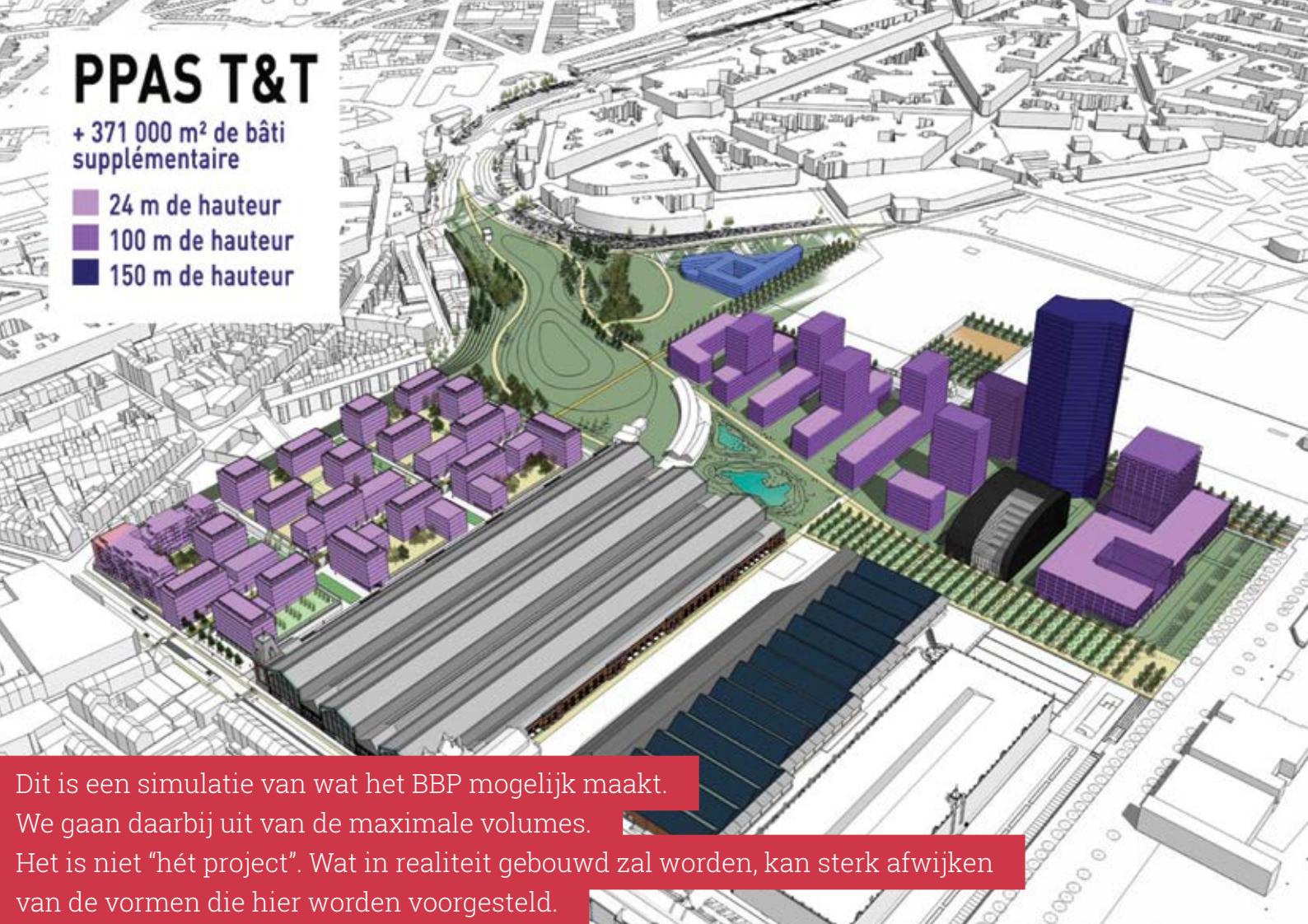
Monitoring des Quartiers - IBSA ©
Brussels Urbs ©



PPAS T&T

+ 371 000 m² de bâti supplémentaire

- 24 m de hauteur
- 100 m de hauteur
- 150 m de hauteur



Dit is een simulatie van wat het BBP mogelijk maakt.

We gaan daarbij uit van de maximale volumes.

Het is niet "hét project". Wat in realiteit gebouwd zal worden, kan sterk afwijken van de vormen die hier worden voorgesteld.

visualisatie BBP © perspective.brussels

HET BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN THURN & TAXIS

Het Bijzonder Bestemmingsplan, in voege sinds 3 mei 2017, legt wettelijk het kader van de toekomst van de site vast. Het geeft de grenzen aan van wat er mogelijk is. De ontwikkelaar moet niet alles realiseren - oef! - maar heeft wel degelijk dat recht. Dedju!

HET PROGRAMMA

Het BBP is een complex geheel van zones, functies, voorschriften over bouwhoogte en vloeroppervlakte ... met allerhande variabelen en minima en maxima.

Onderstaande cijfers geven je alvast een idee van wat er zoal kan gebouwd worden.

- Huisvesting: minimum 185.000 m². Da's plusminus 50% van de totale vloeroppervlakte. Daarvan is 0% sociale huisvesting en 11% 'city-dev-geconventioneerd' - zeg maar middenklasse woningen.
- Collectieve voorzieningen: minimum 18.500 m² (5%). Het deel waar de scholen zouden komen, maakt geen deel uit van het BBP.
- Handel: 37.000 m² (10%)
- Hotel: maximum 30.000 m² (8%)
- Kantoren: maximum 148.000 m² (plusminus 39%)

HEFBOOM?

We legden dit BBP naast de uitdagingen en acute noden van de omgeving (zie artikel Tour & Taxis, un levier) en kunnen maar tot één vaststelling komen: dit BBP dreigt een hefboom te zijn in de verkeerde richting.

371.000 M² NIEUWE GEBOUWEN

Het BBP maakt het mogelijk in deze zeer dichtbevolkte wijken, maar liefst 371.000 m² nieuwe gebouwen toe te voegen; met bouwvolumes gaande van 24 meter hoog aan de Picardstraat tot 100 en zelfs 150 meter hoog naast het gebouw van Leefmilieu Brussel.

Voor wie er zich niets bij kan voorstellen: 371.000 m² is vergelijkbaar met het volume van 7,5 keer de Zuidertoren.

0% SOCIALE WONINGEN EN ONVOLDOENDE PUBLIEKE VOORZIENINGEN

Tussen al die nieuwe woningen zit er bovendien niet één sociale woning en zijn er slechts 12% middengeslaagde woningen gepland. De nieuwe volumes in het BBP bieden bovendien geen concrete antwoorden op de opleiding- en tewerkstellingsnoden van de huidige en de toekomstige jongeren in buurt. Er is geen enkele verbinding tussen de toekomstige bouwwerken en een hoognodig opleidings- en tewerkstellingsproject.



Illustratie © Axel Claes

Dit BBP dreigt een hefboom te zijn in de verkeerde richting.

Het aanbod en de spreiding van de reeds geringe 5% voorzieningen "van gemeenschappelijk belang" en voor "openbare dienstverlening" worden niet gespecificeerd. Bovenop de verplichte 5% collectieve voorzieningen, zijn er ook twee nieuwe scholen op de site beloofd, de blauwe driehoek op het plan. De effectieve bouw en operationalisering van deze scholen is vandaag echter niet gegarandeerd. Positief is: als ze er komen – dat moet gewoon - zijn ze niet meer verstopt achter een verloren gelopen hoop woningen maar grenzen ze aan het park. Ook voor het publieke

karakter van het park en de link met de wijken zou de komst van de scholen een goede zaak zijn.

“

Het park op T&T is momenteel een grote tuin waarvan de eigenaar toelaat dat de buren er in rond wandelen.

PUBLIEK?

Het BBP schrijft - gelukkig - dat de parkgebieden "in hun geheel open en toegankelijk zijn voor het publiek". De site – ook het park - is echter volledig in handen van een privé-inveesterder. Momenteel is het dus eigenlijk een grote tuin waarvan de eigenaar toelaat dat de buren er in rond wandelen. Om het scherp te stellen: als de eigenaar slecht gezind is, kan de tuin gesloten worden. Het zou veel beter zijn als het park – en bij uitbreiding de wegen op de site - overgedragen werd aan een publieke overheid. De onderhandelingen hierover slepen al jaren aan. In het interview verderop laten Kris Verhellen (de patron van Thurn & Taxis) en onze Minister-President wel weten dat de onderhandelingen in een stroomversnelling zitten. De volgende stap is een sociaal duurzaam beheer waardoor iedereen zich welkom én betrokken voelt bij het park. Kortom, de geest van Parckfarm moet worden doorgetrokken.

SPECULATIE

Het BBP riskeert de druk op de omliggende wijken te vergroten. Een ontwikkeling van die grootte op een stuk grond dat jarenlang heeft leeggestaan, trekt nieuwe bewoners en bezoekers aan. Dat heeft sowieso een impact op de omliggende wijken. Mensen verkopen hun huizen, investeerders ontwikkelen projecten voor leegstaande panden maar tegelijk ontstaat er nieuwe leegstand door speculatie. Als we willen dat de huidige buurtbewoners van de ontwik-



Creative Commons

keling van T&T kunnen profiteren, moeten we ervoor zorgen dat zij in de buurt kunnen blijven wonen. Dit kan alleen maar met complementaire maatregelen die vastgoedspeculatie en huurprijsstijgingen tegen gaan. Die maatregelen zijn er vandaag nog niet. Erger nog, het BBP voorziet ook geen sociale of betaalbare huisvesting. In wijken waar vier op vijf inwoners een woning huren, dreigt een dergelijke aanpak een hefboom te zijn voor welvaartsverlies van de huidige bevolking.

“

Om de verwachte 15.000 verplaatsingen per dag op te vangen, is een tram essentieel. Wel, die tram is uit de plannen geschrapt.

VERKEERSINFARCT

De tramlijn dan. Hierover werden talloze studies gemaakt en er werden zelfs voorkeurstracés voorge-

Opdat iedereen zich welkom en betrokken zou voelen, kan de geest van Parckfarm worden doorgetrokken naar de rest van het park op T&T.



© Ruth Plaizer

steld. Die tram is absoluut essentieel en moet onder meer Thurn & Taxis bedienen. De verwachte 15.000 extra individuele verplaatsingen per dag moeten nu eenmaal worden opvangen. Wel, die tram is uit de plannen geschrapt. Maar in de omliggende wijken is het wegennet nu reeds grotendeels verzadigd. In het licht van 371.000 m² extra hoogbouw is die beslissing dan ook niets minder dan schuldig verzuim. De omliggende buurten kunnen zich immers gegarandeerd aan een verkeersinfarct van files en opstoppingen verwachten.

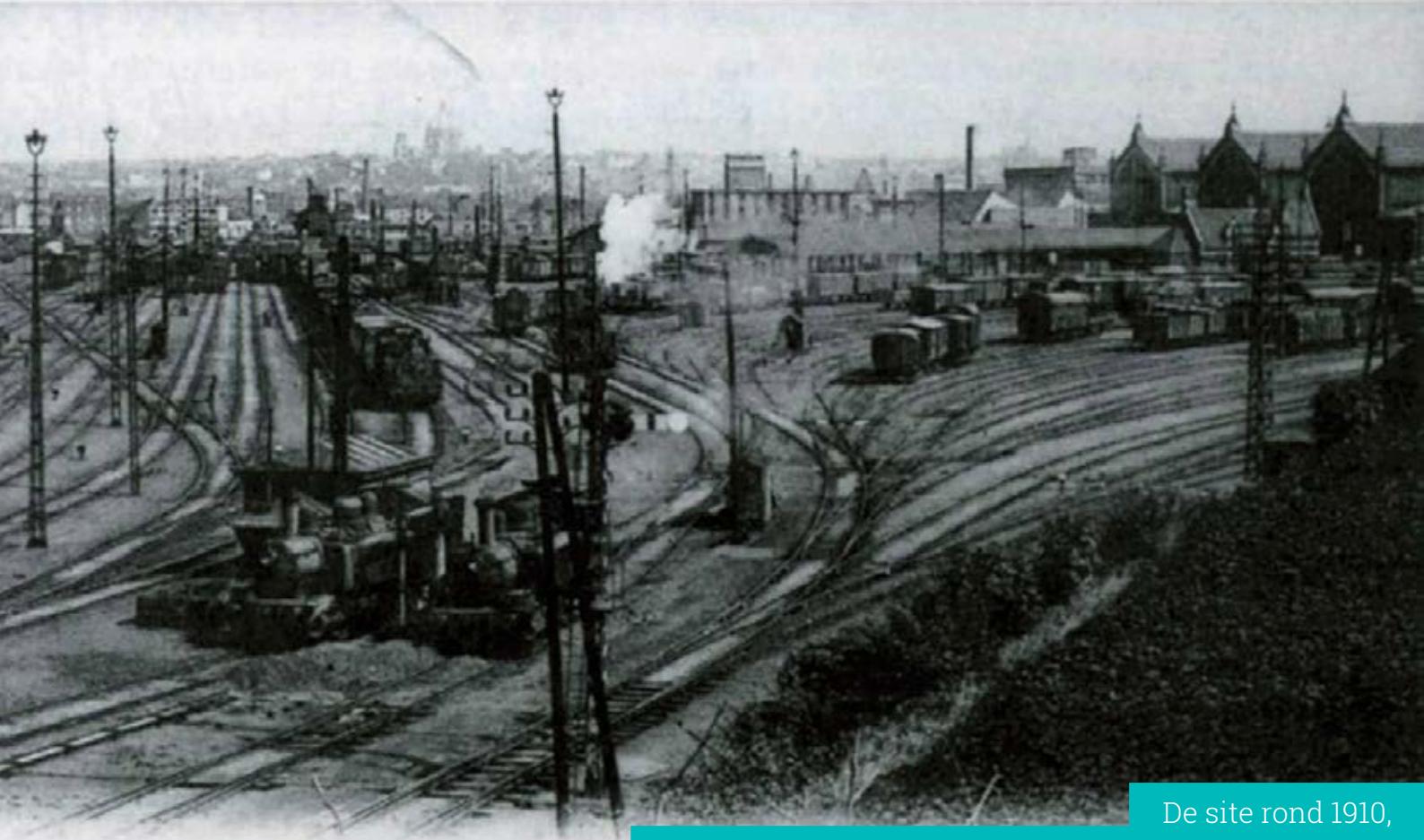
WINST

Het BBP voor Thurn & Taxis is alvast een financiële hefboom voor de ontwikkelaars. Als de maximale volumes gebouwd worden, spreken we van een omzet van meer dan een miljard euro en een potentiële winst van om en bij de 300 miljoen. De rekenoefening is heikel maar ze geeft alvast een idee over de grootteorde. Het is dan ook essentieel om de steden-

bouwkundige lasten, een soort taks die een (klein) stukje van de meerwaarde afroamt, goed in te zetten.

Zelfs met stedenbouwkundige lasten dreigt de levenskwaliteit in de omliggende buurten nog te dalen. Om er voor te zorgen dat dit BBP antwoord biedt op de noden van Brussel in het algemeen en die van de omliggende buurten in het bijzonder, hebben we een voluntaristische houding nodig, zowel bij de overheid als bij de eigenaar.

La version française de cette article est disponible sur bral.brussels.



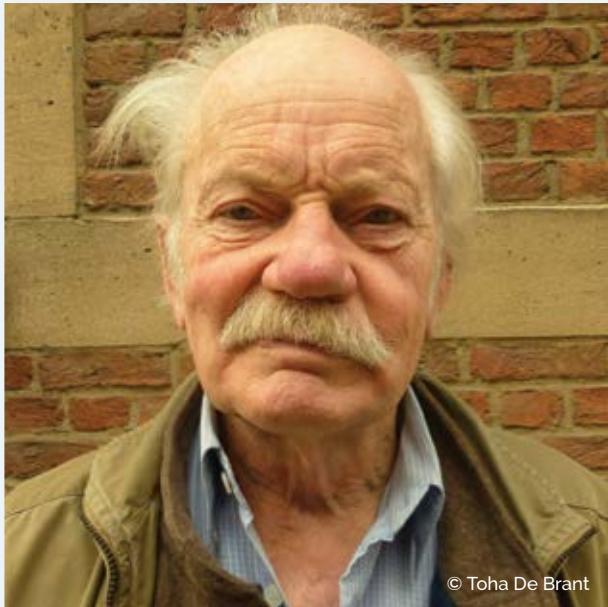
De site rond 1910,
stoomtreinen komen en gaan om goederen te leveren.

La paroisse St. Remi
Bruxelles-Maritime.

Dépendances de la gare maritime.
À l'arrière-plan Bruxelles-Nord avec l'église Sainte-Marie à Schaerbeek

INTERVIEW: GUIDO VANDERHULST

Dat het industrieel erfgoed op Thurn & Taxis er nog staat, is voor een groot deel te danken aan het werk van Guido Vanderhulst. Hoe hij dat voor elkaar kreeg, lees je in dit interview.



© Toha De Brant

Guido Vanderhulst is de stichter en voormalige directeur van het Brussels museum voor industrie en arbeid, La Fonderie. De éminence grise onder de erfgoedspecialisten zet zijn strijd voor het behoud van het Brussels industrieel erfgoed daarna verder als voorzitter van de vereniging BrusselFabriek. Hij publiceerde talrijke artikels over het industrieel, sociaal en havenerfgoed in Brussel.

Guido, wat was destijds de aanleiding om je zo hard in te zetten voor het patrimonium op Thurn & Taxis?

"Met La Fonderie organiseerden we al in 1986 een tentoonstelling over de site. Daardoor waren we tot in de kleinste details op de hoogte van haar erfgoedwaarde. Het technisch vernuft waarmee de site op het einde van de 19e eeuw werd georganiseerd en de gebouwen werden opgetrokken, was ronduit indrukwekkend. Toen in de jaren '90 bekend werd gemaakt dat een belangrijk deel van de gebouwen tegen de vlakte zou gaan voor een grote concertzaal (Musiccity) verzetten we ons dan ook hevig. Dat was ook wel nodig, want het gebrek aan kennis over het indus-

trieel patrimonium was stuitend. Zelfs de architect die destijds voor de minister werkte, bestempelde de gebouwen als een frietkot. Belachelijk!"

Wat deed je concreet om het patrimonium te beschermen?

"Naast de tentoonstelling waarover ik reeds sprak, gaven we tal van rondleidingen aan zowat alles en iedereen. Ook aan Leasinvest trouwens (nu Extenza). Deze privé-ontwikkelaar nam in 1999 het Musiccity-project over en kocht de bijbehorende gronden en gebouwen van de Haven van Brussel. Om (nog) meer aandacht te vestigen op de erfgoedwaarde, nodigden we ook een team van buitenlandse experts uit. Met succes: het World Monument Fund erkende de site als werelderfgoed. We sensibiliseerden niet alleen, we gingen ook over tot actie. Dat deden we in nauwe samenwerking met buurtcomités en stadsbewegingen als Bral, IEB en Arau. In laatste instantie trokken we ook de juridische kaart, maar dat liep af op een sisser. Toch werd het project afgevoerd! Waarschijnlijk omdat de ontwikkelaar inmiddels de waarde van het erfgoed inzag én omdat er vragen waren bij de financiële haalbaarheid. In het Martiempcomité zat er een financieel expert die zich daar toch grote vragen bij stelde."

“

Zelfs de architect die voor de minister werkte, bestempelde de gebouwen als een frietkot

Sluimert de geschiedenis van de site nog door in de omliggende wijken?

"Zeker. Bij de bouw van de site zijn er in de 19e eeuw heel veel sociale woningen rondom Thurn & Taxis gebouwd. De functie als overslagplaats is nu weg, maar de sociale woningen zijn er tot vandaag blijven bestaan. Door geen rekening te houden met het

volkse karakter van de omliggende wijk wordt de hele site uit context gehaald."

Wat vind je van de huidige plannen voor de site?

"Eerlijk: ik heb geen volledig zicht op de huidige plannen. Wat ik wel spijtig vind, is dat het geen emblematische site lijkt te worden op het vlak van duurzaamheid. Wordt het regenwater van al die daken en verharde zones weer in circulatie gebracht? Wat met het afvalwater? Wordt er met afval energie geproduceerd? Etc. Op zo'n grote site heb je de kans de kringloopgedachte echt serieus te nemen en ecologisch te innoveren."



Het World Monument Fund erkent de site als werelderfgoed

De strijd voor het patrimonium lijkt gewonnen, zijn er dingen die op dat vlak nog beter kunnen?

"Er is inderdaad veel gewonnen. Zo wordt nu ook het Maritiemstation gerenoveerd. Ik zou daar wel graag de perrons in ere hersteld zien. Treinen reden er vol-

geladen, met bv. groenten, fruit, wijn en tabak uit Zuid-Europa, binnen om aan die perrons te worden overgeladen en verdeeld. Niet alle gebouwen zijn echter van de sloop gered. Zo werd het paviljoen van de seinwachter afgebroken. Spijtig, want het stond symbool voor de site als douanegebied. Naast een distributiedraaischijf was Thurn & Taxis namelijk ook dat. Alle producten, onderhevig aan controle, werden gecontroleerd én er moesten importheffingen op worden betaald. Treinen met goederen 'onder douane' moesten langs dit huisje rijden. Het vervulde dus een belangrijke functie op de site... Thurn & Taxis is trouwens gebouwd rond de sporen. Ze bepaalden de structuur van de site. De meeste gebouwen werden dan wel gered, de structuur van de site is om zeep. Onder meer door de inplanting van de nieuwe gebouwen van Leefmilieu Brussel (de Broodrooster) en de Vlaamse overheid (de Meander). De strijd voor het patrimonium is dus niet helemaal gewonnen."

Reclame voor Musiccity, 1993.

The unique design concept of Musiccity (developed by Langenbach) is based on the language of form and auditory schedules, resources that each function will profit especially from the presence of the other functions. An approach that is both international and uniquely musical. The Musiccity challenge has been to develop a city which responds to the demands of people and time, creating all the conditions and opportunities for the arts and culture, for the music business, for the economy, for leisure, for the environment and for the community. This unique challenge is created by the emergence of the Musiccity project. This provides the basis for a completely new, dynamic, offering the industry, the field of communication, marketing and service sectors, a unique opportunity to create a unique future.

"Musiccity, the cultural landmark to the capital of Europe for years to come"

La version française de cet article est disponible sur bral.brussels.

- * The Musiccity Commerce Area, situated on the northern side of the site, is the heart of the musical world. As Musiccity will be the largest music mall of Belgium, all the shops will offer unique products related to music.
- * The Musiccity Radio Station, will broadcast music, information and entertainment programs around the clock. The Music Radio Station will be located in close cooperation with the resident record labels, symphonic management and record companies.
- * The Musiccity Concert Hall is a high-quality recording studio with two permanent recording units designed to offer the best conditions for live and studio recordings. The permanent recording will be in the symphony for four events will make the studio unique.
- * The Musiccity Cafe is a music concept cafe. It includes a terrace facing the 'Main Square', where outdoor performances will be given.
- * The Musiccity Conference Room offers two rooms for quality rentals in a cozy atmosphere for up to 200 persons. Other features are spacious and terraces and the small central clock tower.

© Guido Vanderhulst



© Ruth Plaizer

"Door geen rekening te houden met het volkse karakter van de omliggende wijk wordt de hele site uit context gehaald "



De meeste gebouwen werden gered maar dit paviljoentje redde het niet.
Treinen met goederen 'onder douane' moesten er langs om gecontroleerd te worden.



Action d'habitants contre Musiccity

© Guido Vanderhulst

25 ANNÉES DE LUTTE URBAINE

Le Plan Particulier d'Affectation du Sol pour Tour & Taxis ne tombe pas du ciel. Depuis que le site a été privatisé, sa planification va de pair avec une lutte contre les projets soumis les uns après les autres. Les lignes qui suivent présentent un récapitulatif et un premier bilan.

MOMENTS CLÉS

VENTE DU SITE

L'année 1993 met un terme définitif aux fonctions de centre douanier et de plaque tournante de distribution à Tour & Taxis (T&T). On pense à l'époque que le transport de marchandises par voie ferrée appartient au passé et que l'avenir est aux poids lourds. Le Port de Bruxelles développe donc sur une partie du site son centre Transport International Routier (TIR) destiné au chargement et au déchargement des camions et au stockage de leur cargaison. L'autre partie du site, la plus grande, est cependant mise en vente.

C'est ici que la lutte urbaine pour l'avenir de T&T trouve ses racines. Une lutte dans le cadre de laquelle les riverains et les associations urbaines s'efforcent de concrétiser un programme public (espace vert, écoles, logements sociaux, etc.) sur un terrain privé. Le BRAL estime lui aussi que le site - 45 hectares à un jet de pierre de la Grand-Place - revêt trop

d'importance pour laisser des intérêts privés décider de son avenir.



Ce que nous avons appris : les terrains publics doivent rester publics

MUSICCITY

De 1993 à 2000, plusieurs propositions sont formulées dans le cadre du projet Musiccity en vue de redévelopper 9 hectares du site. Ces propositions incluent une salle de concert de 12 000 places, complétées par des studios d'enregistrement, des magasins, des hôtels et, naturellement, un vaste parking. Un projet pour le moins controversé...

Ses principaux défauts résident dans le peu (voire l'absence) de respect pour le patrimoine et d'énormes nuisances pour les quartiers environnants. Le projet s'attire dès lors une pluie de critiques virulentes de la part d'associations et de comités de quartier, dont



**T&T AU PUBLIC
ALLES MOET TERUG**

**T&T OPENBAAR
RACHETONS TOUT**

© CQ 'Le Maritime'

**T&T AU PUBLIC -
RACHETONS TOUT**

Introduire des projets publics (écoles, parc,...) dans un espace privé n'est pas toujours évident. C'est pour cette raison que le Comité de quartier 'Le Maritime' a lancé un appel au rachat du site en 2006.

La Fonderie (voir interview de Guido Vanderhulst), le comité Le Maritime, IEB, l'ARAU et le BRAL. Ensemble, ils mettent sur pied une multitude d'actions et rédigent à plusieurs reprises des réclamations de même que des communiqués de presse concernant les projets Musiccity successivement introduits par différents acteurs de terrain.

Au fur et à mesure de l'avancement des projets, le respect pour la valeur patrimoniale de T&T gagne en importance. Force est malheureusement de constater l'absence de mesures allant dans la bonne direction pour ce qui concerne les autres questions : les nuisances sonores et les problèmes de circulation, ainsi que la plus-value générée par le développement du site pour les quartiers environnants sur le plan social et économique.



Ce que nous avons appris : respectez le patrimoine historique

MARIAGE DES PROMOTEURS

2000-2004 : L'union fait la force. Un adage qui vaut aussi pour les promoteurs. À partir de 1999, le projet Music City est poussé par promoteur Leasinvest (Ackermans et van Haaren), aujourd'hui connu sous le nom d'Extensa. Celui-ci achète 9 hectares au Port de Bruxelles, devenant du même coup le propriétaire de l'entrepôt royal et des hangars. À la même époque, le deuxième promoteur privé présent sur le site (Robelco) signe un contrat de vente avec la SNCB, même si celui-ci s'accompagne de conditions suspensives. Il a pour objets la gare maritime et une portion de terrain de 21 hectares au total.

En 2001, Leasinvest & Robelco créent la joint-venture NV Project T&T. Celle-ci annonce la fin des projets Music City, ce qui aboutit à la préparation d'un master plan portant sur la totalité des 30 hectares qu'elle

possède. Le Port de Bruxelles conserve quant à lui la propriété des 15 hectares restants.



Ce que nous avons appris : la collaboration paie, tant pour le privé (un seul plan commun) que pour les comités d'actions (Musiccity est enterré)

PREMIER MASTER PLAN, PREMIER PPAS ET PREMIER MANIFESTE

2003-2004 : Ses principaux défauts sont un bâti très dense, un parc de très petite taille, l'absence de jonction entre les quartiers, une pléthora de bureaux, etc.

Le master plan est déployé à la seule initiative des promoteurs qui le « pitchent » auprès du ministre compétent. Lequel leur accorde le feu vert sans véritable concertation avec ses homologues. C'est alors à la Ville de Bruxelles qu'il revient d'établir un Plan Particulier d'Affectation du Sol. Ce PPAS se révèle être une copie presque littérale du master plan et pourrait dès lors permettre aux promoteurs de réaliser leurs projets. Mais c'est sans compter sur une large plate-forme d'associations et de comités de quartier (dont le BRAL), qui parviennent à bloquer le PPAS.

Cette plate-forme prépare un (1er) **Manifeste** qui comprend **13 principes de base** pour le développement de T&T dans le but d'aborder les défauts précités. Elle rédige également une réclamation afin d'exercer une pression supplémentaire, massive, en faveur d'une approche globale et intégrée, incluant une participation des riverains dès le début de la planification.

Mais viennent les élections, et un nouveau gouvernement bruxellois est constitué en juin 2004. Nous organisons alors une soirée d'échanges avec des groupes impliqués dans des projets-modèles à

Amsterdam et à Anvers afin de montrer aux nouveaux dirigeants qu'une approche globale et intégrée n'a rien d'utopique.



Ce que nous avons appris : Une politique de portes closes ne fonctionne pas. Tous les acteurs doivent collaborer pour mener à bien la planification du site.

RETOUR À LA CASE DÉPART, RÉDACTION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR T&T

2005-2008 : À force d'insister pour que la zone fasse l'objet d'une approche globale, intégrée et participative, il semble que nous obtenions gain de cause ! Le gouvernement, lassé par la perte de temps considérable et soumis à une forte pression extérieure, décide d'expérimenter une nouvelle forme de planification. Le développement de T&T sera piloté par un schéma directeur !

Un schéma directeur est une étude préalable qui fixe le cadre du futur développement de la zone. Pour pouvoir fixer ce cadre, il y aura une concertation la plus large possible : le promoteur privé (Project T&T), la Région, la Ville de Bruxelles, Molenbeek, le Port et les habitants. Et ceci avant que les décisions les plus importantes soient prises. Le BRAL endosse ses responsabilités et organise de sa propre initiative la participation dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur (voir cadre).

Au terme d'innombrables négociations, le schéma directeur est finalisé en 2008. Avant de transmettre le document au gouvernement, la version finale est présentée aux riverains et aux associations (dont beaucoup se sont impliqués dans la lutte contre les plans précédents). Et de fait, le texte est accueilli par des murmures d'approbation ! Une première dans l'histoire de la planification de T&T !

LE MASTER PLAN DE 2004, LE SCHÉMA DIRECTEUR DE 2008 ET LE PPAS DE 2017. CHERCHEZ LES DIFFÉRENCES !

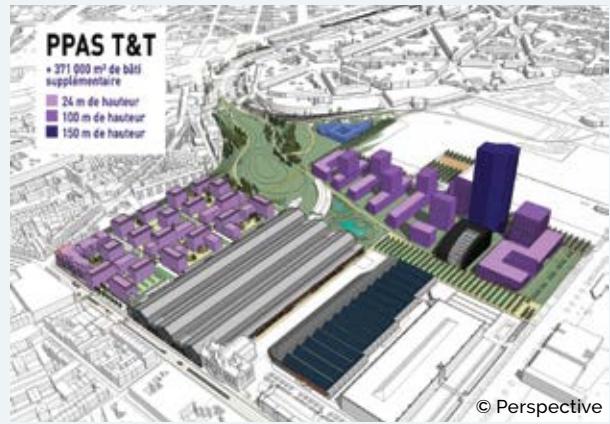
2004



2008



2017





LE RÔLE DU BRAL DANS L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

Après de longues années d'engagement dans la lutte contre les plans successifs pour le site, l'arrivée de la nouvelle procédure relative aux schémas directeurs constitue un moment charnière pour le BRAL. Plutôt que d'attiser l'opposition, nous nous voyons confier la mission officielle d'impliquer les riverains dès les prémisses de la phase planificatrice : la définition de l'avenir du site dans ses grandes lignes. En d'autres termes, nous voilà chargés d'organiser la « participation des habitants » dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de T&T. Une responsabilité que nous entendons bien assumer compte tenu de nos antécédents dans ce dossier.

Actions concrètes

Nous nous retroussons donc les manches et organisons des promenades, des rencontres, des ateliers, des débats et des fêtes afin d'impliquer un maximum de personnes dans l'avenir du site. Au fil du temps (et vu la lenteur de la procédure, il s'en écoule, du temps), nous décidons aussi de nous concentrer sur l'utilisation provisoire du site. Celui-ci s'ouvre ainsi petit à petit à son environnement. Les diverses activités sont l'occasion pour les habitants des quartiers avoisinants de découvrir de manière ludique les possibilités et potentialités du site. Nos principaux partenaires dans ce projet sont Jeugd en Stad (JES), l'ASBL BRAVVO et les jardiniers de l'ASBL Le Début des Haricots.

Le 2e manifeste

Tous ces débats et ateliers organisés dans le cadre du schéma directeur accouchent du (deuxième) Manifeste T&T : TouTPubliek. Nous y injectons toutes les informations collectées et y regroupons les principales exigences de la manière la plus claire possible. Et ce afin de mettre l'accent sur les points sur lesquels tout le monde s'accorde. Cette unanimité est indispensable pour anticiper une éventuelle stratégie du « diviser pour régner » de l'autre camp dans cette lutte pour l'avenir du site. Le manifeste est finalement signé par 25 associations locales et régionales. Il s'avère être un excellent instrument de lobbying. Grâce à lui, l'exigence d'un grand parc de 10 hectares arrive pour la première fois sur la table des négociations.

Ce schéma directeur prévoit, dans les grandes lignes, la création d'un nouveau parc d'ampleur régionale, la sauvegarde de la valeur patrimoniale du site et une proportion de minimum 40 % de logements (dont 20 % de logements sociaux). Mais il n'a qu'une valeur indicative. Il doit encore être coulé dans un arrêté du Gouvernement, puis dans un PPAS par la Ville de Bruxelles. Nous devrons patienter jusqu'en 2017. Ce long délai permet malheureusement au promoteur de se livrer à un lobbying auprès des différents niveaux de pouvoir. En attendant, il se dégage tout de même une certaine force morale du schéma directeur.



Ce que nous avons appris : un schéma directeur doit comporter un volet législatif.

PAS DE PPAS MAIS UNE AVALANCHE DE DEMANDES DE PERMIS

2008-2017 : À cette phase, nous devrions normalement nous pencher sur un PPAS, mais à la place, nous devons nous occuper d'une kyrielle de demandes de permis sans aucun rapport avec lui.

La SNCB vient en effet de réaliser qu'elle avait bradé ses terrains et tente par tous les moyens de les récupérer. Elle invoque ainsi les conditions suspensives évoquées plus haut. Nous vous épargnons les détails juridiques pour passer directement aux conséquences : T&T Project bricole précipitamment une demande de permis pour une grande partie du site (la zone « 6A »). Comme indiqué dans les prescriptions pour la zone « 6A », cette issue de secours avait été soigneusement préservée (voir cadre Digression juridique). Quoi qu'il en soit, cette demande de permis est totalement bâclée. Mais va cependant nous poursuivre longtemps encore.

Le permis délivré en 2009 constitue heureusement une version édulcorée de ce qui avait été demandé.

Il laissera malgré tout des traces jusqu'en 2015. Dans l'intervalle, nous devons faire face à de multiples « demandes de permis modificatifs » qui se basent sur ce permis principal. Il faudra attendre 2015 pour remettre de l'ordre dans ce chaos. Grâce, paradoxalement, aux projets pour le nouvel immeuble de bureaux destinés à la Communauté flamande. Pour diverses raisons juridiques, les plans de ce bâtiment ont un impact sur le permis délivré en 2009, qui doit donc être modifié une nouvelle fois. Le BRAL saisit cette occasion pour exiger que la zone constructible entre la garde maritime et la rue de l'Escaut soit entièrement redessinée. Tant et si bien que l'embrouillamini de demandes de permis (modificatifs) en devient intenable. Notre appel à balayer toutes ces demandes est entendu et l'ensemble de la zone est revue par l'auteur du schéma directeur. Dans le même temps, le propriétaire accepte que le maître architecte organise un concours pour cette zone. Depuis 2015, les négociations entre les pouvoirs publics et les propriétaires se révèlent nettement moins laborieuses. Probablement parce qu'Extensa a racheté toutes les parts de Robelco à cette même époque. Il ne reste donc plus qu'un seul interlocuteur privé, ce qui met de l'huile dans les rouages.

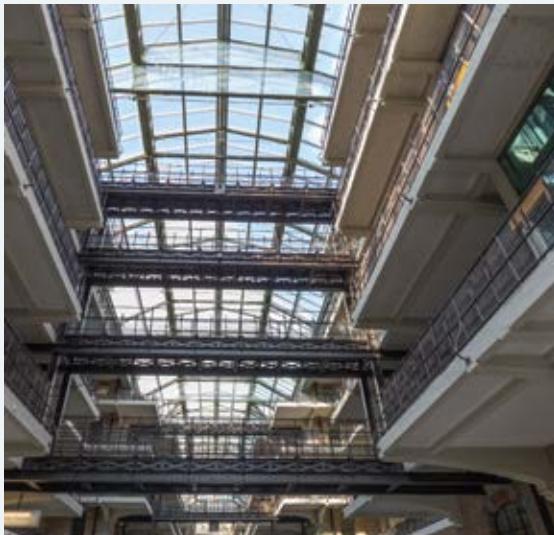
NOUS YVOILÀ !

À la fin de l'année 2015, le BRAL organise un débat sur la grande opacité qui règne autour de la mise en œuvre des plans, mais aussi pour comprendre où en est le PPAS que nous attendons depuis si longtemps. Des riverains ainsi que des associations locales et régionales se réunissent sous la houlette de TouT-Publiek. Ils s'inquiètent quant au caractère public du parc (il manque les accès dans la demande de permis correspondante) et veulent voir des routes figu-

rer dans le PPAS global afin que le développement de ce dernier réponde mieux aux besoins du quartier.

En 2017, ça y est : le PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol) est signé. Le lobbying de la plate-forme permet encore in extremis de supprimer un îlot bâti au cœur du parc.

Je vindt de Nederlandstalige versie van dit artikel op bral.brussels



L'entrepôt royal renové



Zones 6A et 6B

DIGRESSION JURIDIQUE

Le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) autorise le développement de T&T en deux parties : il inscrit T&T comme zone d'intérêt régional (ZIR), qu'il divise en deux, la zone 6A et la zone 6B.

ZIR n° 6B : la zone la plus petite qui longe l'avenue du Port doit être développée moyennant un permis d'urbanisme et une enquête publique. De ce fait, un permis d'urbanisme et d'environnement est délivré en 2002 pour l'entrepôt royal et les magasins (qui se trouvent dans la zone « 6B »). La **rénovation** peut débuter.

ZIR n° 6A : la zone la plus vaste, qui englobe la gare maritime et le terrain non bâti situé entre la rue Picard, la rue du Laekenveld, le pont Clesse et le terrain du Port, doit être développée dans le cadre d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) qui couvre la totalité de sa surface. Tant qu'il n'y a pas de PPAS, des travaux sont possibles uniquement suivant les « prescriptions particulières de la zone de forte mixité » fixées dans le Plan régional d'affectation du sol. Cet expédient sera appliqué ultérieurement pour demander un permis pour la zone « 6A » avant le PPAS s'achève.

BILAN

Cette lutte urbaine de 25 années a-t-elle finalement porté ses fruits ?

Tout à fait. Il suffit pour s'en convaincre de comparer les plans de Music City ou le master plan de 2004 au PPAS actuel. Cet exercice comparatif permet de conclure aux résultats suivants :

- **Respect du patrimoine**
- **Agrandissement du parc**
- **Accès publics, dont un grand rue Picard (Molenbeek)**
- **Réduction du nombre de bureaux et augmentation du nombre de logements**
- **Arrêt du RER à T&T**
- **Écoles : le PPAS prévoit de la place pour deux écoles. Malheureusement, les accords pour réaliser ces écoles ne sont pas encore fermes.**

Est-ce assez ?

Non ! Comme l'indique la plate-forme TouTPubliek (voir article suivant), il reste de sérieuses pierres d'achoppement qui ne nous ravissent pas vraiment. Le contraste avec le schéma directeur est trop important et un grand nombre d'intervenants espéraient à bon droit que ce schéma directeur deviendrait le fil conducteur du projet. De nombreux aspects de ce schéma qui contentaient les associations et les riverains se sont dilués dans près de 10 années de négociations entre les pouvoirs publics et le privé. Pour ne citer que quelques exemples, rien n'est confirmé à propos du tram, il n'y a aucun accord officiel concernant les terrains « publics » (parcs et voies de passage) ni de logements sociaux, etc.

Le propriétaire tout comme les responsables politiques (voir interview p....) ont des réponses partielles à toutes ces questions, mais à l'heure actuelle, beaucoup de points restent incertains ou n'ont pas encore fait l'objet d'une décision officielle.

En outre, ce PPAS ne constitue encore une fois qu'un cadre pour les futurs développements. Ce cadre doit encore être élaboré à partir des permis. Il se peut donc que l'un ou l'autre changement intervienne par la suite, en bien ou en mal.

En conclusion, il faut continuer à faire pression et à maintenir notre vigilance, tant à l'égard du propriétaire que des pouvoirs publics. Envie de vous impliquer ? Lisez l'article suivant !



Thomas, Rose-May en Wannes voor het Maritiemstation in volle renovatie..

© Toha De Brant

TOUT PUBLIEK: EEN KENNISMAKING

Het verzet tegen de plannen van ontwikkelaars gebeurt niet vanzelf, ook niet bij Thurn & Taxis. Al jaren zetten verenigingen en burgers zich samen in om dit dossier tot een goed einde te laten komen, maar wie zijn die burgers dan? Tijd om ze eens in de spotlights te zetten, Bral nodigde ze daarom uit voor een gesprek.

Bral: "Hallo allemaal, welkom. Zouden jullie jezelf even kort voor kunnen stellen?"

Wannes: "Ik ben Wannes en ik woon in de buurt. Mijn interesses zijn divers, maar de twee grootste die te maken hebben met het dossier zijn mobiliteit en ruimtelijke planning, al heb ik daar geen professionele achtergrond in."

Rose-May: "Rose-May, ik ben een gepensioneerde maatschappelijk werkster en natuurlijk geïnteresseerd in sociale dimensies. Het blijft me ergeren dat ondanks vroegere intentieverklaringen van sociale woningen op de site, er uiteindelijk niets van terecht komt. Zeker omdat het tekort aan sociale huisvesting in de omliggende buurten en in het hele Gewest allang bekend is."

Thomas: "Ik ben Thomas, geboren en getogen in Brussel, een stad waar ik een haat-liefde verhouding mee heb. Ik ben muzikant en componist. Ik heb een eigen groep, maar ik maak ook muziek voor theater, dans en documentaires. Sinds een paar jaar wonen mijn vriendin en ik en onze twee kinderen in de Maritiemwijk."

“

De omliggende wijken zullen nadruk ondervinden van de toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld door de mobiliteitsdruk

Bral: "Hoe zijn jullie betrokken geraakt bij TouT Publiek? En wat drijft jullie om er mee door te gaan?"

Rose-May: "Mijn betrokkenheid komt vanuit het wijkcomité Maritiem. Vroeger volgde ik de strijd rond T&T niet zo actief, maar sinds de oprichting van het platform TouT publiek, wat ik een goede bundeling van krachten vind, ben ik er een beetje in gerold. Huisvesting is een essentiële basisbehoefte om een waardig leven te kunnen leiden. In Brussel moeten we daar dringend werk van maken en op grote sites

als T&T vind ik het zonde van de publieke overheden dat ze daar hun voeten aan vegen."

Thomas: "Ik maakte me zorgen over de plannen voor de site. Ik hield enorm van dat wild stukje natuurgebied in hartje Brussel. Ik besefte wel dat dat niet zo kon blijven, maar toch ben ik dan ontgocheld over de huidige plannen en hoop ik via TouT Publiek daar uiting aan te geven en er misschien zelfs nog iets aan te kunnen doen."

Wannes: "Ook als individu uit de omliggende wijken zullen we nadruk ondervinden van de toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld door de mobiliteitsdruk. Ik denk dat vooral de toegankelijkheid van de site en het streven naar een duurzame ontwikkeling mij drijvende houdt."

“

Wat de vorming en tewerkstelling van laaggeschoolde jongeren uit de wijk betreft, staan we nog nergens

Bral: "Wat zijn jullie grootste bekommernissen omtrent het BBP dan?"

Wannes: "Het grootste gebrek is de veel te hoge densiteit die met het BBP toegelaten wordt. Zelfs de gebrekkige milieueffectenstudie raadde de nu gekozen densiteit af. Daarnaast blijven de investeringsplannen voor de tram uit en worden er geen oplossingen gegeven voor de verwachte toename aan parkeerdruk."

Thomas: "Het nieuwe BBP voorziet echter vooral de mogelijkheid om de site smakeloos vol te bouwen, zonder aangepast mobiliteitsplan en zonder integratie naar de omliggende wijken toe. Ook de private ontwikkeling van T&T baart me zorgen."

Rose-May: "Laten we het park ook niet vergeten. We hebben goede hoop dat de toegankelijkheid van de site voor de bewoners zal gewaarborgd worden door de mogelijke overheveling naar de overheid van de eigendom van het park en de toegangswegen. Wat



© Toha De Brant

de vorming en tewerkstelling van laaggeschoold jongeren uit de wijk betreft, staan we echter nog nergens. Als we willen dat daarrond iets gebeurt in het Maritiemstation, zullen we moeten zoeken naar mogelijke actoren.

“

We hebben een harde kern van doeners nodig om wat creatieve acties op touw te zetten

Bral: “Wat zou er tot slot in de nabije toekomst moeten gebeuren om de standpunten van TouT Publiek te kunnen bekraftigen op T&T site ?”

Thomas: “Dat vind ik een moeilijke. Ik denk dat er een harde kern van doeners moet opstaan om wat creatieve acties op touw te zetten.”

Wannes: “Ik denk dat er ook een grotere mobilisatie nodig is. Er zijn nog enkele openingen: onteigening van bepaalde zones. Ook Extensa zou een mediërende en initiatiefnemende rol kunnen nemen om zowel met de regering, de MIVB en de Lijn samen te zitten om de tramlijn er te laten komen. Dit zullen ze nodig hebben om meer dan 50% van hun site te mogen ontwikkelen.”

Rose-May: “We zouden er moeten in slagen een rui-mere groep te mobiliseren en op creatieve en ludieke manieren druk uit te oefenen en tegenmacht op te bouwen. Gezien de politici ervoor gekozen hebben de belangen van de prive-eigenaar Extensa te dienen, zullen we ons als wijkbewoners duidelijker moeten manifesteren.”

La version française de cet article est disponible sur bral.brussels.

Zin gekregen om samen met Thomas, Wannes, Rose-May en Béêêértha te werken aan een betere ontwikkeling van Thurn & Taxis? Join the club via een simpele mail naar:

wannes.demarcke@gmail.com,
rosemay.liebaert@gmail.com
of devos thomas@hotmail.com.

Meer info over het platform en hun voorstellen:
<http://www.toutpubliek.org>

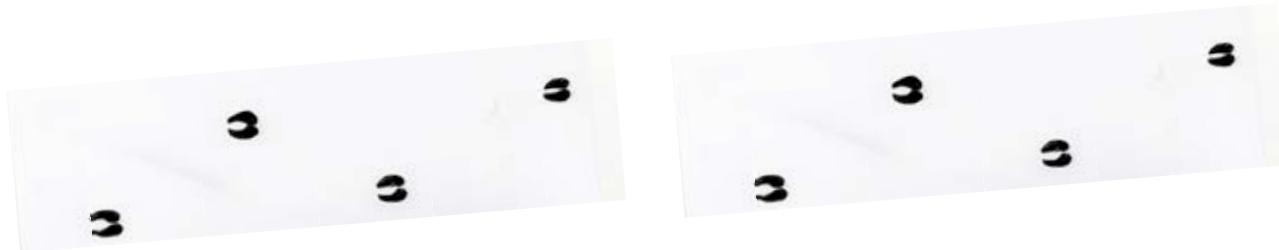
Envie de rejoindre Thomas, Wannes, Rosemay et Béêêértha pour améliorer le futur de Tour & Taxis? Envoyez un e-mail pour contacter nos trois soldats T&T:

wannes.demarcke@gmail.com,
rosemay.liebaert@gmail.com
et [devos thomas@hotmail.com](mailto:of devos thomas@hotmail.com).

Plus d'infos:
<http://www.toutpubliek.org>

L'avenir que nous voulons pour T&T

- T&T comme domaine entièrement accessible au public
- Un parc public de 9 hectares
- Moins de nouvelles constructions
- 30% de logements sociaux
- 20% de logements conventionnés
- 10% d'équipements public axé spécifiquement sur les enfants et les jeunes
- Un nouveau tracé de tram
- La gare maritime devient un centre de formation comprenant des ateliers de travail et un lieu d'économie sociale
- 50% emplois créés pour les habitants des quartiers environnants
- Opportunités maximales en matière de formation et de travail pour les habitants du quartier pendant les travaux de construction et de rénovation
- Travaux phasés





Rudi Vervoort en Kris Verhellen,
respectievelijk de baas van Brussel en de baas van Thurn & Taxis..

© Extenza

© David Plas

INTERVIEW: VERVOORT / VERHELLEN

Rose-May, Wannes en Thomas van het platform TouT Publiek lieten het in het voorgaande interview duidelijk weten: ze zijn er niet gerust in. BRAL legde hun - en onze - bezorgdheden voor aan twee heren die effectief iets te zeggen hebben over de toekomst van Thurn & Taxis. Kris Verhellen, CEO van Extenza (eigenaar van de site) en Rudi Vervoort, onze Minister-President en verantwoordelijk voor territoriale ontwikkeling en stedelijk beleid in het gewest. Een thematisch overzicht van hun antwoorden.

T&T EN TANT QUE DOMAINE PUBLIC / T&T ALS PUBLIEK DOMEIN

VERVOORT

« Mon ambition : que toutes les rues qui seront créées dans le cadre de l'urbanisation du site, sur le périmètre du PPAS, mais également au-delà, et je pense à la voirie Est-Ouest qui desservira les futures écoles et la zone portuaire depuis l'avenue du Port (voirie dont la qualité esthétique est assurée par le bureau Bas-Smet), aient le statut de voiries régionales. J'ai la même intention pour le parc : bien que le PPAS, aujourd'hui en vigueur suite à son approbation définitive en avril dernier, précise déjà dans ses prescriptions que les zones de parc sont ouvertes et accessibles au public dans leur totalité. Nous nous sommes engagés, avec la Ministre compétente, à mener à bien les négociations visant la rétrocession, à terme, de l'espace vert aux pouvoirs publics. Une quinzaine de points d'accès au parc depuis les quartiers environnants sont repris dans la carte du PPAS. De plus, la zone de parc a été étendue grâce à la suppression d'une zone initialement prévue pour être constructible.



Nous nous sommes engagés à mener à bien les négociations visant la rétrocession, à terme, de l'espace vert aux pouvoirs publics.

Du point de vue de l'espace public, mon souhait a toujours été que le site de Tour et Taxis s'ouvre sur son environnement immédiat et sur les quartiers alentours. A cette fin, le PPAS doit être appréhendé au regard des complémentarités qu'il développe avec les projets voisins. Il constitue l'une des pièces maîtresses d'un puzzle plus grand et appartient à une famille de projets qui, réunis, donneront naissance à une figure urbaine cohérente.

VERHELLEN

“Wat betreft toegankelijkheid kan men zeer objectief vaststellen dat de volledige site T&T vrij toegankelijk is, ten minste daar waar geen grote werken bezig of op korte termijn gepland zijn. Langs de kant van de Havenlaan werden twee nieuwe toegangen voorzien en we willen de bestaande ingang rechtover de Redersbrug nog verbreden (indien we daarvoor een bouwvergunning krijgen, want sommigen willen dan weer de oude muren beschermen). De nieuwe toegangen zijn voorzien van originele hekkens die open staan en niet meer dicht kunnen.

Het park zelf is op geen enkele plaats fysiek afgesloten en dit is ook niet voorzien, in tegenstelling overigens tot veel Brusselse parken, die wel afsluitbaar zijn.



Nadat alle bouwwerken gerealiseerd zijn, zullen de hoofdwegen en het park aan de overheid overgedragen worden

Het park is vandaag nog maar deels aangelegd: het wordt zowel groter als anders van beplanting.

Groter: er is nog een belangrijk deel dat dient te worden aangelegd tegenover het Maritiemstation om de aansluiting te maken met het Parc Beco langs het kanaal.

Anders: tot nu toe is de beplanting eigenlijk voornamelijk bedoeld om de grondkwaliteit te verbeteren met wilgen voor de waterhuishouding en klaver om de grond losser te maken etc.

Il en va également ainsi pour le parc, qui dépasse l'échelle du PPAS – depuis le canal avec le parc Béco jusqu'à la place Bockstael par le parc de la L28 – il y a une réelle volonté de rendre le site accessible et perméable, grâce à une série de nouvelles voiries et perspectives visuelles qui, elles aussi, dépassent l'échelle du PPAS pour englober le projet TACT voisin. »

Op heden zijn het park en de wegen in ons privébezit. Nadat alle bouwwerken gerealiseerd zijn, zullen de hoofdwegen (de dreef parallel met het maritiem station en de weg naast het TACT) aan de overheid overgedragen worden, net zoals het park. Zo lang de werken duren, zijn wij verantwoordelijk voor onderhoud en herstellingen, hetgeen ook logisch is. Anders zou de overheid moeten opdraaien voor deze uitzonderlijke kosten.

Wij hebben regelmatig gesprekken met Leefmilieu Brussel over de verschillende aspecten van het park en werken zeer positief met hen samen."

LOGEMENTS ET L'ENCADREMENT / HUISVESTING EN AANPAK

VERVOORT

« La Région continue bien entendu d'encadrer l'urbanisation du site et son développement dans le cadre du PPAS qui détermine principalement les affectations et les implantations. La qualité architecturale de chaque projet et son intégration sur ce site remarquable font l'objet d'une attention particulière de la part de Bruxelles-Urbanisme-Patrimoine. Pour ce faire, préalablement au dépôt de la demande de permis, chaque projet est présenté à la chambre de qualité qui, présidée par le bMa (le maître architect nvdr), permet à tous les acteurs concernés par l'instruction de la demande de débattre et donner un avis préalable sur la qualité architecturale du projet, à l'instar de projets d'ampleur comme la réhabilitation de l'ancienne Gare Maritime ou, dans un autre registre, la construction de la nouvelle brasserie de la Senne.

En matière de logement social, conformément à larrêté de 2009, le PPAS ne prévoit pas explicitement de logements sociaux, mais nous pourrions en prévoir par le biais des futures charges d'urbanisme qui

VERHELLEN

"Het platform TouTpbliek vraagt "minder nieuwbouw". De algemene densiteit van de site ligt bij maximaal toegelaten bebouwing echter op ongeveer 1.25. Dit betekent dat op elke m² grond 1.25m² wordt gebouwd. Dat is stedelijk maar niet overdreven. Minder bouwen zou een *waste of space* zijn.



We ambiëren uiteraard wel het toegelaten programma te bouwen

Wat betreft sociale woningen: vanaf het begin was het een politieke keuze om de reconversie van de industriële en reeds arme kanaalzone te laten slagen door "betaalbare" woningen toe te voegen en geen sociale woningen. Die zijn reeds geconcentreerd aanwezig langs het kanaal. Daarom is uiteindelijk gekozen voor 15% geconventioneerde (koop)woningenⁱⁱ. De 15% is conform de reglementering op de stedenbouwkundige lasten en het gaat over koopwoningen omdat men de middenklasse in Brussel wil houden.

seront perçues dans le cadre des développements à venir.

“

**En matière de logement social,
nous pourrions en prévoir par le
biais des futures charges
d'urbanisme**

En termes de logement moyen et conventionné, les règles y prévoient la construction de 44.000 m², à savoir 30%ⁱⁱ de l'ensemble des logements à venir sur le site. »

Hoeveel woningen wij uiteindelijk zullen bouwen weten we nog niet, maar we ambieeren uiteraard wel het toegelaten programma te bouwen. De economische logica is dat een groter het aanbod de prijzen eerder zou moeten drukken.

Extensa wil de woningen in principe zelf ontwikkelen. De eerstvolgende bouwfase op de site omvat diverse appartementsgebouwen, een woonzorgcentrum en serviceflats langs het Maritiemstation. We willen daarmee starten zodra de vergunning is afgeleverd, hopelijk begin volgend jaar.”

ÉQUIPMENTS PUBLIC / PUBLIEKE VOORZIENINGEN

VERVOORT

« Le PPAS institue une zone d'équipement de 12.600 m² en bout de voirie Est-Ouest. Deux pouvoirs organisateurs (francophone avec la Ville et néerlandophone avec GO) ont marqué un vif intérêt pour la zone et pourraient dès lors y développer deux écoles fondamentales. Malgré le fait que les pouvoirs organisateurs soient différents, j'y vois une opportunité unique de créer un pôle scolaire avec des équipements mutualisés et des synergies possibles dans un esprit de bilinguisme qui m'est très cher.

“

**Deux pouvoirs organisateurs
(francophone et néerlandophone)
sont intéressés de développer deux
écoles fondamentales**

La facilitatrice “Plan Ecole” y travaille de concert avec mes équipes de la plateforme territoriale (Perspective et SAU). C'est aujourd'hui l'une de mes priorités.”

VERHELLEN

“De gevraagde 10% publieke voorzieningen zijn wel degelijk voorzien in het BBP (nvdr: het BBP heeft het over 5% maar de geplande scholen waarover Vervoot spreekt liggen buiten de perimeter van het BBP en maken geen deel uit van die 5%). Dit is uitzonderlijk veel. Meestal is het 5%. Heel concreet betekent het de komst van 37.000m² voorzieningen. Dat is bijna zoveel als het ganse Koninklijk Pakhuis, het gerenoveerde gebouw aan de kant van de Havenlaan.

Ik meen te weten dat het Gewest een studie maakt over de aan welke publieke voorzieningen er behoeft is.”

TRANSPORT PUBLIC / OPENBAAR VERVOER

VERVOORT

« Une étude de Bruxelles-Mobilité de 2013 portant sur le tracé potentiel d'un tram de desserte de Tour et Taxi depuis la gare du nord concluait que le développement du site dans sa totalité nécessitait la mise en place d'au moins une ligne de tram. Il apparaissait également que, tant que le site n'était pas développé à 50% au moins, une desserte de bus efficace était suffisante. Bien que le Ministre en charge de la mobilité n'ait pas repris ce projet de tram dans son plan pluriannuel courant jusqu'à 2025 pour les raisons précitées, je plaide pour que cette ligne de tram soit créée et budgétée à terme. D'ailleurs, la conception de la passerelle Picard permet bel et bien la possibilité qu'un tram puisse la traverser. Ces discussions se poursuivront dans les années à venir, faisant en sorte que ce projet aboutisse. »

“

la conception de la passerelle Picard permet bel et bien la possibilité qu'un tram puisse la traverser

VERHELLEN

“Een nieuwe tramlijn is reeds lang voorzien, maar door deze regering uitgesteld. Onder andere omwille van het feit dat er geen akkoord is over het tracé, met name de passage via de Bockstaellaan.

“

Een nieuwe tramlijn is reeds lang voorzien, maar door deze regering uitgesteld

Voor ons is iedere vorm van bijkomend openbaar vervoer een pluspunt, maar ook de bestaande infrastructuur en de publieke ruimte rond de site kunnen veel verbeterd worden. In die zin is het opmerkelijk dat iedereen zijn wensen op de site zelf projecteert, maar dat daarrond maar heel weinig in beweging is gekomen. Denk maar aan de Havenlaan, de Picardstraat, de Ribaucourstraat, de Picardbrug, etc.

Wij proberen ook ruimte te creëren op de site voor doorgaand voetgangers en fietsers-verkeer, want dat blijven de goedkoopste, gemakkelijkste en gezondste vormen van transport.”

EMPLOI / WERK

VERVOORT

« Contribuer à la formation et à l'emploi des habitants avoisinants grâce au développement du site comme proposé par la plateforme TouT public, me paraît parfaitement souhaitable, tout comme leur idée de prévoir 50% des nouveaux emplois créés sur le site pour les voisins. Ces thématiques ne sont pas

VERHELLEN

“Vandaag hebben we op de site onder andere volgende bedrijven die voorzien in opleidingen, werk in de sociale economie en/of laaggeschoold arbeid: Syntra, Ecole du cirque, Permafunghi, La ruche qui dit oui en Le pain quotidien.

couvertes par mes compétences en Aménagement et Urbanisme, mais le Ministre des Formations professionnelles devrait, grâce à ses compétences, pouvoir se saisir du dossier avec l'implication, entre autres, d'Actiris et Bruxelles-Formation. »

In de nabije toekomst zullen bijkomende bedrijven zich installeren in vergelijkbare sectoren (ook stedelijke industrie en productie).

In het Maritiemstation willen we activiteiten ontwikkelen rond centrale thema's "food & beverage" (van urban farming tot recyclage), "gezondheid en welzijn" en "alternatieve technologie". Dit zijn groei-domeinen waarin dus werkgelegenheid wordt gecreëerd.

De eis "50% van de jobs voor inwoners van de omliggende wijken" is, denk ik, discriminerend en ook niet praktisch toepasbaar. Maar iedereen uit de buurt is natuurlijk welkom om te solliciteren bij de bedrijven die hier ruimte huren of de administraties die zich hier vestigen. We kunnen dit nog meer kenbaar maken. We zijn dan ook van plan meer en beter te communiceren met de buurt."

Heren, dank voor dit interview.

i Le TACT est le terrain limitrophe au centre TIR. Autrement dit, il s'agit de la zone de Tour & Taxis qui est encore entre les mains du Port de Bruxelles (rectangle bleu sur la carte p. 24). Celle-ci est aménagée en vue d'accueillir des entreprises urbaines. Citroën s'y est déjà installée et sera rejointe notamment par la Brasserie de la Senne.

ii La moitié (15 % donc) sont des logements construits et vendus par Citydev. Leur prix correspond à celui d'une habitation moyenne. L'autre moitié est 25 % plus chère. Kris Verhellen vise les premiers lorsqu'il parle de 15 % de « logements conventionnés à vendre ».

iii Geconventioneerde (koop)woningen zijn woningen die verkocht worden aan de prijs van een Citydev-woning. Dit zijn woningen die de Brusselse overheid zelf bouwt voor de middenklasse. Mensen met een gemiddeld loon moeten ze dus kunnen betalen.

Lisez aussi / Lees ook:



Je kunt ons helpen om van Brussel een duurzame stad te maken.
Alle info op **bral.brussels**

You can help us to turn Brussels into a sustainable city.
For information click on **bral.brussels**

Vous pouvez nous aider à rendre Bruxelles plus durable.
Toutes les infos sur **www.bral.brussels**