

MDP  
MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE

Marché d'études urbanistiques et paysagères:  
Développement des sites d'espaces publics dans la zone TOUR & TAXIS

## NOTE DE SYNTHÈSE

### 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

#### La vision d'ensemble

La chaîne d'espaces verts proposée pour la zone Tour & Taxis est structurée autour d'un corridor visuel, une *vallée*, imaginée comme un *affluent* de la Senne (image 01). La figure de la vallée, une pelouse plus ou moins encaissée, bordée par des arbres, débouchant sur l'eau et ouvrant sur des vues lointaines est une particularité des parcs bruxellois (image 02). Cette référence est ici réinterprétée avec une écriture contemporaine : La topographie du site autorise l'utilisation des talus existants dans la partie en tranchée. Sur l'ancien plateau ferroviaire, de légères pentes seront réalisées avec des plans inclinés (image 03). Une multitude de facettes permettront de gérer les usages des pelouses et les connexions avec le niveau des quais ferroviaires. L'eau est présente sous différentes formes : des noues, des fossés mais aussi des plans d'eau végétalisés.



Image 1



Image 2

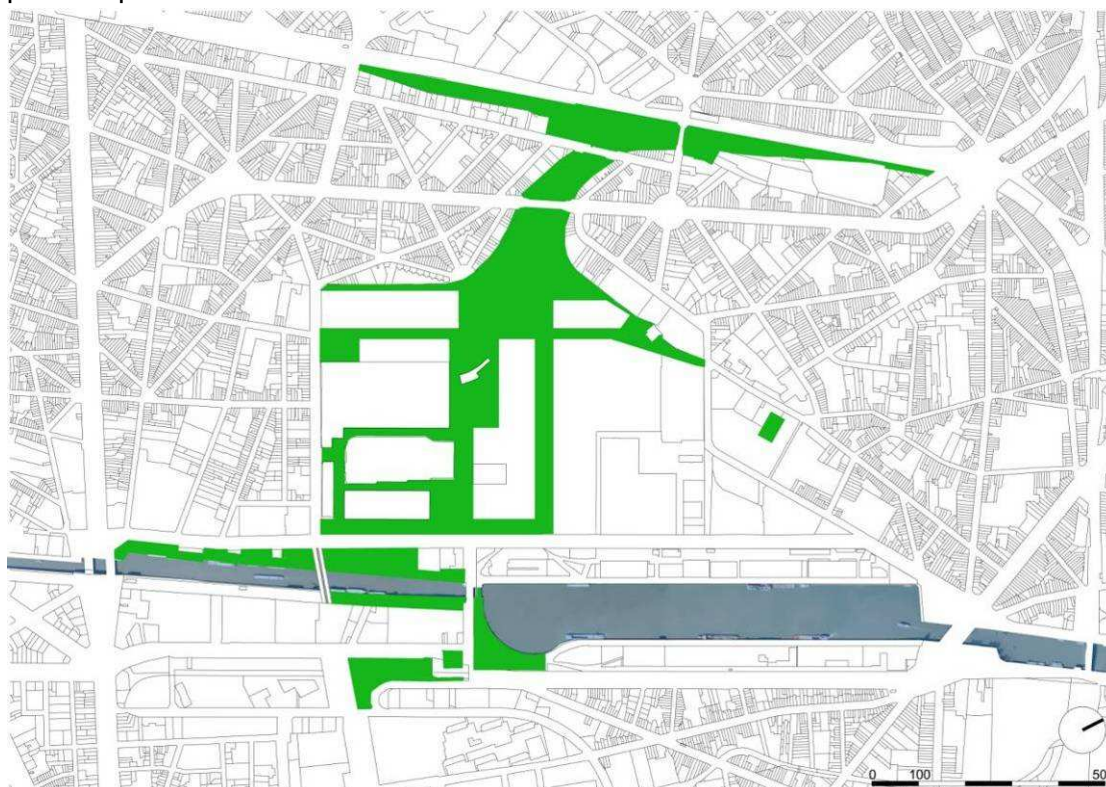


Image 3

## Les principes fondamentaux

Plusieurs principes d'aménagement de cet espace public posent des fondements qui conditionneront à leur tour le développement du cadre bâti, les circulations/connexions intérieures et avec les quartiers.

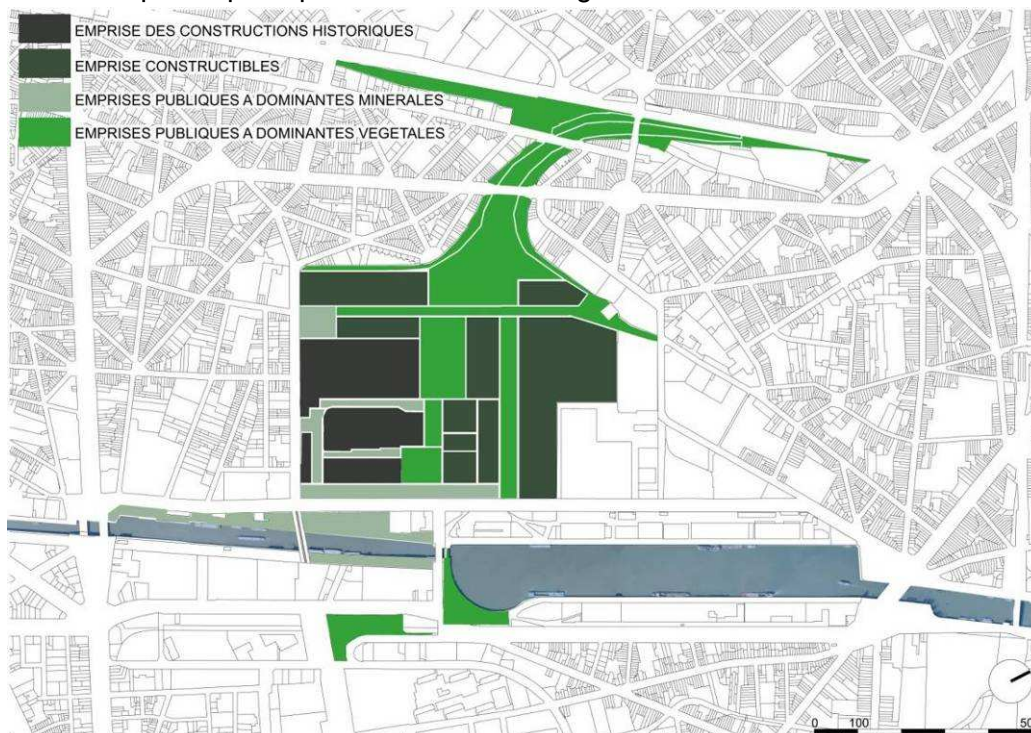
- Une chaîne de parcs continue, associée à la topographie du site.  
Il ne s'agit pas d'une addition de projets mais d'une chaîne de parcs formant un tout continu et structuré autour d'un corridor visuel, étroitement liée à la collecte de l'eau, cohérent avec la vision d'ensemble. Ce réseau d'espaces publics (végétal et minéral) s'étend de la place Émile Bockstael et du boulevard Belgica jusqu'au canal, en passant par le site de Tour & Taxis.



- Chaîne de parcs structurée selon une *logique de plaques*

Parallèlement au parcours continu lié à l'eau, le réseau d'espaces publics se développe en une succession de plaques. Ce découpage en *plaques* n'est pas arbitraire. Il répond à une logique globale du site en constituant des entités spatiales aux caractères bien définis, chacune liées à des emprises de différentes natures :

- emprise des constructions historiques
- emprise constructibles
- emprises publiques à dominantes minérales
- emprises publiques à dominantes végétales

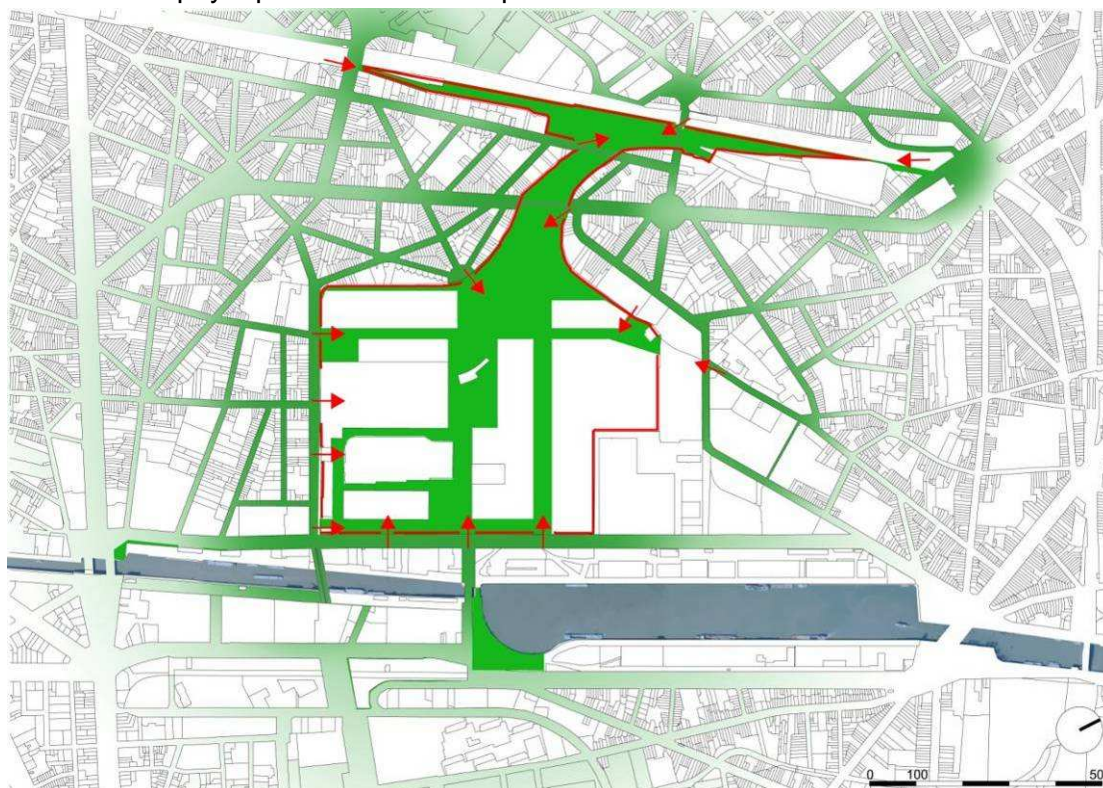


- Un parc en évolution

La collecte de l'eau est l'élément central, le fil conducteur à partir duquel la chaîne de parc est immédiatement implantée dans le site. L'ensemble se constituera, se renforcera dans le temps, étape par étape. Il s'agit d'un parc en évolution, qui conditionnera et suivra l'évolution du quartier qui l'encadre.

- Accès et connexions : Ouverture de l'ancien site ferroviaire aux quartiers environnants

Notamment par la création d'accès de plein pied et depuis le haut des talus, et d'ouvertures physiques et visuelles importantes.



- Gestion de la friche

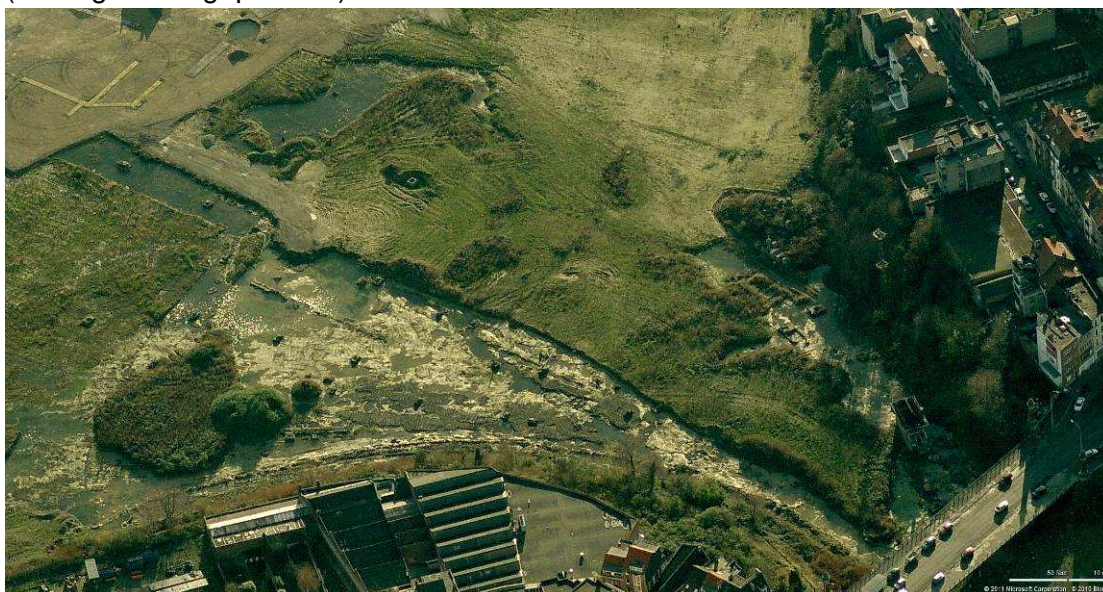
Gestion différenciée de la friche et accompagnement de la transformation du site coordonnés par Bruxelles Environnement tout au long de la mise en œuvre des aménagements.

## 2. MISE EN VALEUR DES COMPOSANTS EXISTANTS

La transformation du site de Tour & Taxis se fonde sur la prise en compte des composants, naturels comme artificiels, de son paysage existant.

### Ecologie

- Gestion des eaux pluviales par la création d'un réseau de noues et fossés pour le drainage de l'ancien site ferroviaire comme acte fondateur des aménagements (Maillage écologique bleu).



- Respect de la topographie, de la faune et de la flore des talus ferroviaires pour préserver leur fonction de corridor écologique (Maillage écologique vert).



- Conservation des platanes de l'Avenue du port. Un permis d'urbanisme a été obtenu pour le réaménagement de l'Avenue, le projet prévoit l'abattage des platanes. Les conditions sur lesquelles le projet a été développé ont entre-temps évolués. Ce double alignement, d'environ 300 platanes, qui se développe sur 1,5 Km est une structure paysagère à l'échelle du canal et de la ville. Reconstituer un tel patrimoine végétal prend une quarantaine d'années. La sauvegarde de cette préexistence est fondamentale pour la qualité des futurs aménagements.



### Perspectives / vues

- Perspective à préserver / créer depuis le grand parc central vers le canal et sur le quartier du *little Manhattan*.



- Perspective à préserver / créer sur l'axe de liaison Nord / Sud. Depuis la rue Vandenbergarde vers le château d'eau, et Notre-Dame de Laeken, et vice versa.



- Perspectives à préserver / créer depuis le square du Laekenveld vers le parc et vice versa.





### Patrimoine industriel

- Conservation et réutilisation des architectures ferroviaires (Halles, cabines et ateliers) dans des programmes liés au parc.



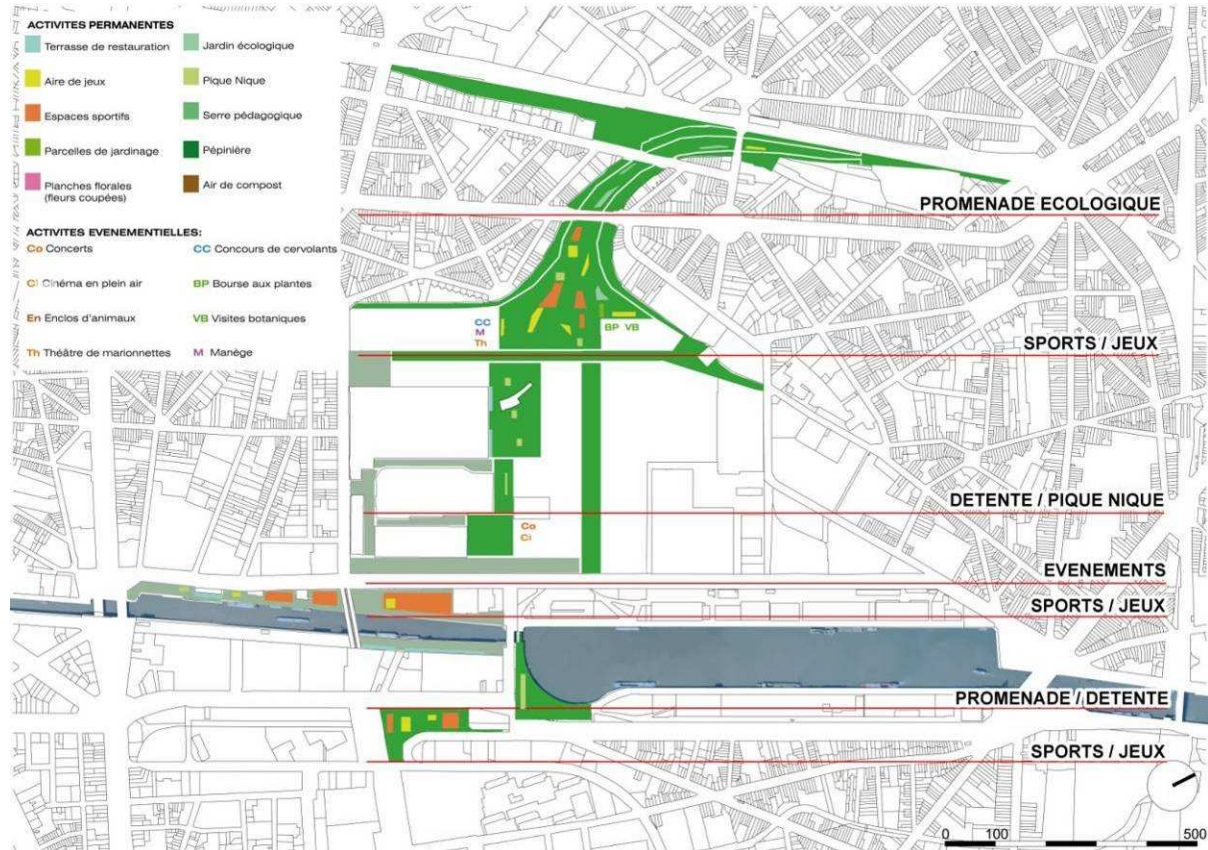
- Mise en valeur des ponts Jubilé, Clesse et Demeer (le pont du Jubilé est classé depuis 2006. Un dossier est ouvert à la Direction des Monuments et Sites).

### Patrimoine portuaire

- Le caractère portuaire et minéral du Quai aux Matériaux et du Quai des Péniches est à conserver (le Quai des Armateurs fait l'objet d'un aménagement particulier pur retrouver un rapport direct avec l'eau).
- Conservation et réutilisation des architectures portuaires, développement des activités sur péniches, conservation de la possibilité d'amarrage et d'accostage de bateaux.

### 3. CHAINE DE PARCS : SÉQUENCE D'ESPACES PUBLICS

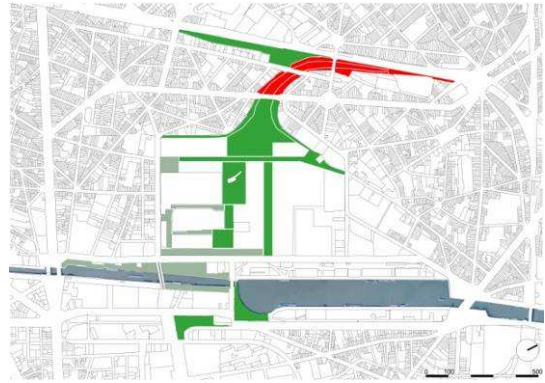
Programme des espaces publics : Les espaces du parc ne sont pas monofonctionnels et les aménagements sont propices à l'appropriation de l'espace de la part des usagers. Cependant le découpage en entités spatiales permet de dessiner un séquençage programmatique ancré dans la typologie existante et à venir, autant que dans la topographie de chaque espace. Les programmes proposés sont de deux natures, activités permanentes et activités événementielles.



Zonage indicatif

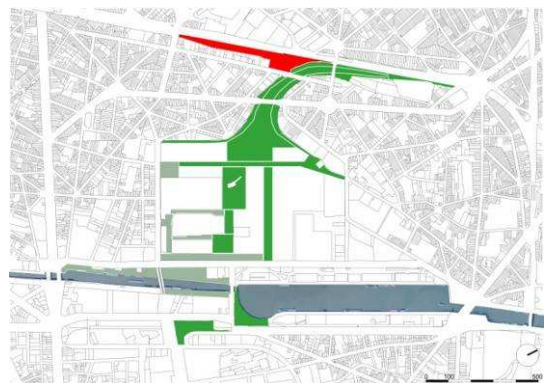
## Parc L28A

La boucle que dessine la dérivation ferroviaire désaffectée connectée à la place Bockstael accueillera une promenade écologique, accessible depuis la place par l'aménagement d'un franchissement des voies de chemin de fer, mais également, par des entrées ouvertes sur les quartiers qu'elle traverse. Une pelouse, ponctuée par des jardins pédagogiques et bordée par des noues végétalisées, est le cœur de la promenade. Le caractère écologique des talus est mis en valeur, ceux-ci ne sont pas accessibles aux usagers. Des jardins associatifs sont éventuellement créés en haut des talus, en équilibre avec leur fonction écologique.



## Parc L28

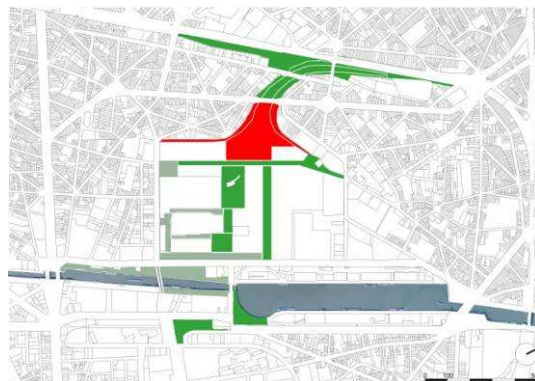
Ce parc est en cours d'étude (projet réalisé par Beliris). Le projet s'inscrit dans le cadre du projet régional de voie verte sur la ligne 28. Une promenade s'étend du boulevard Belgica au pont Demeer. Les talus de la tranchée ferroviaire sont conservés et mis en valeur comme corridor écologique inaccessible au public. Des aires de jeux sont aménagées. Le parc L28 surplombe le parc L28A, au droit des ponts Clesse et Demeer. Des structures permettent le lien vertical entre la ville et les deux parcs.



Une parcelle communale située entre la ligne ferrée et l'avenue Jean Dubrucq à hauteur du pont Clesse a fait l'objet d'un projet d'espace vert dans le cadre du CdQ 'Escault-Meuse' et a été réalisé par la commune de Molenbeek St Jean.

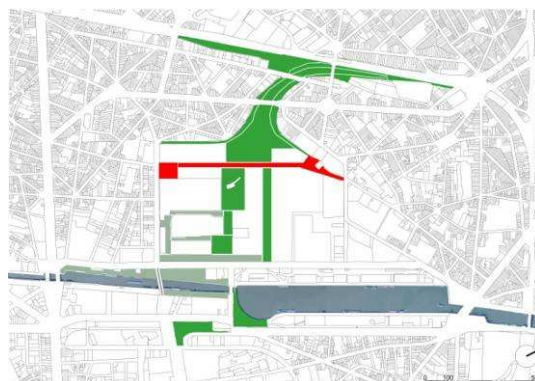
## Grand parc

La promenade, après le pont du Jubilé s'évase en débouchant sur la plaine de l'ancien plateau ferroviaire et devient le Grand parc. Le traitement de cet espace ménage des vues lointaines vers le canal et sur le quartier du Nord. Ici on trouve les activités classiques d'un grand parc : la récréation, des activités sportives et des jeux informels. De vastes pelouses bordées par des noues deviennent par endroit des plans d'eau végétalisés, avec en arrière-plan le caractère fort des talus écologiques. Des arbres sont plantés en dehors du corridor visuel de la vallée tout en respectant les perspectives citées. Le potager collectif est conservé et d'autres éventuellement créés en haut des talus, en équilibre avec leur fonction écologique.



## Liaison Nord-Sud

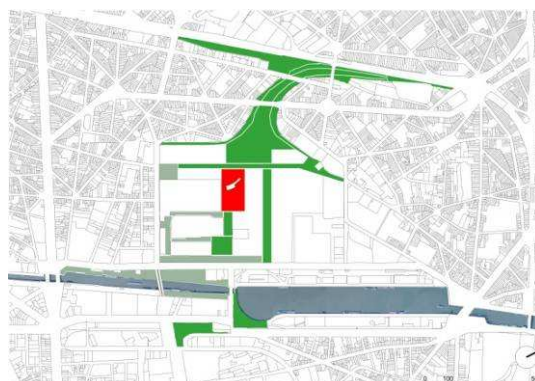
Une liaison piétonne et cycliste permanente traverse le site dans l'axe Nord-Sud en reliant la Rue Vandenoogaerde et la Rue de Molenbeek. Le château d'eau et la centrale électrique, soulignés par un parvis minéral, sont l'articulation majeure de la liaison Nord-Sud.



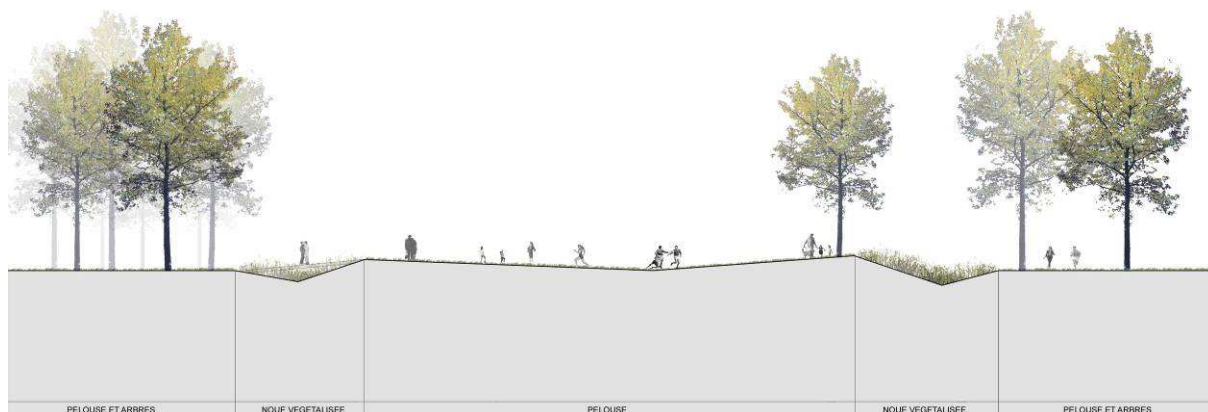
## Tronçon à hauteur de la gare maritime

Cette séquence du parc, la plus structurée par l'architecture des bâtiments conservés et futurs, a une vocation de détente. Vers le Sud l'espace public s'étend à l'intérieur de la Gare Maritime réaménagée, vers le nord la disposition des futurs bâtiments doit offrir une porosité permettant aux espaces verts de s'étendre vers la zone de « recul verdurisée ».

La conservation de la halle aux huiles et poissons affirme l'histoire ferroviaire du site tout en offrant un abri contre la pluie et le soleil. Des pelouses, bordées par des noues, sont traversées par plusieurs cheminements minéraux privilégiant les trajets directs. Du mobilier spécifique est mis à disposition des usagers (bancs, chaises, tables de pique-nique). Des arbres sont plantés en dehors du corridor visuel de la vallée tout en respectant les perspectives citées. Un plan incliné en pelouse raccorde le niveau du parc avec le niveau du quai de la halle aux huiles et aux poissons. Une perspective vers la Gare



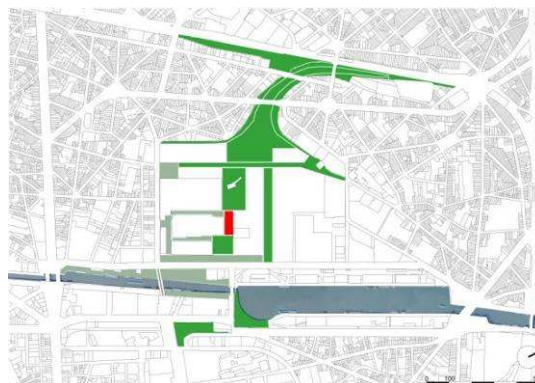
de Service est créée. Le parc est bordé par des bandes minérales qui permettent une desserte par les véhicules de secours.



### Tronçon à hauteur des sheds

Le tronçon entre le bâtiment des Sheds et le futur siège de Bruxelles Environnement est la plus étroite du parc. Cet espace a une vocation de détente.

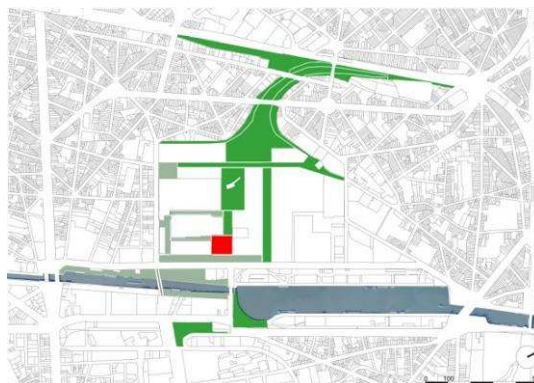
Vers le nord le contact du parc avec les bâtiments s'effectue à travers la création d'un socle minéral. Un plan incliné en pelouse, traversé par plusieurs cheminements minéraux, raccorde le niveau du parc avec le niveau du quai ferroviaire du bâtiment de sheds.



Du mobilier spécifique est mis à disposition des usagers (bancs, chaises, tables de pique-nique). Des arbres sont plantés en dehors du corridor visuel de la vallée tout en respectant les perspectives citées. Vers le nord la disposition des futurs bâtiments doit offrir une porosité permettant aux espaces verts de s'étendre vers la zone de « recul verdurisée ». L'espace public s'étend à l'intérieur du futur siège de Bruxelles Environnement avec des lieux accessibles aux visiteurs, organisés autour d'un atrium.

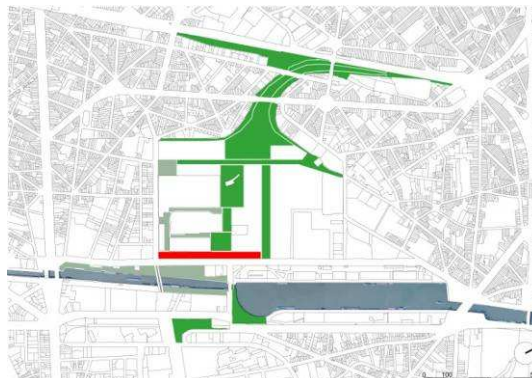
### Esplanade de l'entrepôt royal

L'Entrepôt Royal est, avec les espaces qui l'entourent, un pôle d'intensité et d'activité dans le site. Une grande esplanade en pelouse, bordée et traversée par des cheminements minéraux et soulignée par le parvis minéral qui le jouxte, est vouée aux événements.



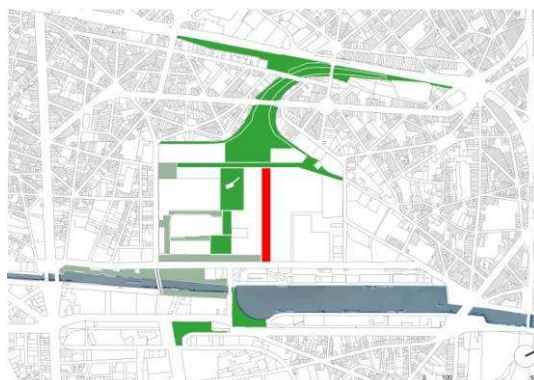
### Parvis le long de l'avenue du port

Le parvis minéral, qui s'étend tout au long de l'Avenue du Port constitue à la fois le socle sur lequel se posent l'Entrepôt Royal et les nouvelles constructions au nord du parc, et le pivot des circulations douces en direction du centre-ville (vers la future passerelle Picard et le Pont des Armateurs). Il est également le lieu central d'où l'on accède aux abords du canal dans leurs nouvelles fonctions variées (grâce à l'aménagement d'un traversée piéton de l'Avenue du Port en correspondance de l'entre principale de l'Entrepôt Royal). Le parvis minéral est aussi un lieu propice aux évènements.



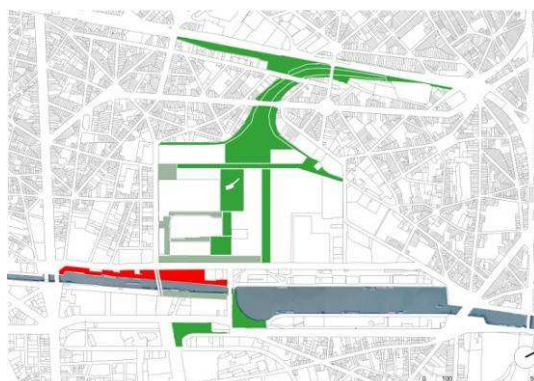
### Zone de « recul verdurisée » entre T&T et le port de Bruxelles

Cet espace, bien qu'emprunté par des véhicules, est un deuxième bras de la vallée, il est aménagé comme un parc et il constitue un deuxième corridor visuel vers le canal. Sa largeur doit pouvoir s'étendre jusqu'à 60 mètres afin d'établir une continuité paysagère avec le reste du parc. La desserte du quartier est intégrée dans un aménagement paysager généreux qui doit offrir une porosité permettant aux espaces verts de la zone de recul verdurisée de s'étendre vers le parc central. Ce véritable espace public vert offre au futur développement sur le terrain du Port de Bruxelles des usages propres de parc. La Gare de Service est soulignée par un aménagement particulier.



### Quai aux Matériaux

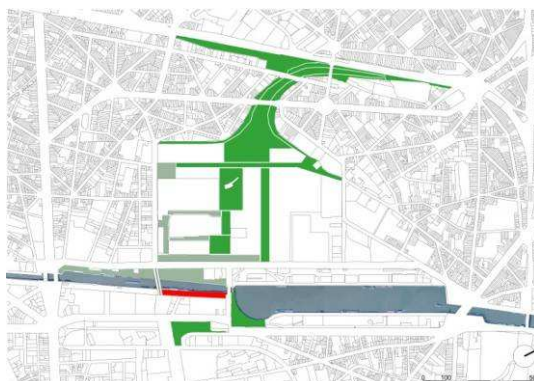
Le quai aux matériaux est une plaine de sport et de jeux très active et très urbaine (pôle régional de ludicité pour tous les âges), équipée avec des terrains de sport et des équipements et du mobilier spécifiques. Son caractère de quai portuaire, à prédominance minérale, est conservé, la végétation est présente sous la forme de *planting bloc* et non d'arbres isolés et de pelouses. Des bâtiments existants sont conservés et réaffectés à des programmes liés au parc.



Une continuité piétonne tout le long du bassin Béco est garantie entre la place Saintelette et le Pont Armateurs. La culée de la future passerelle Picard ne doit pas constituer un obstacle à la circulation le long du quai.

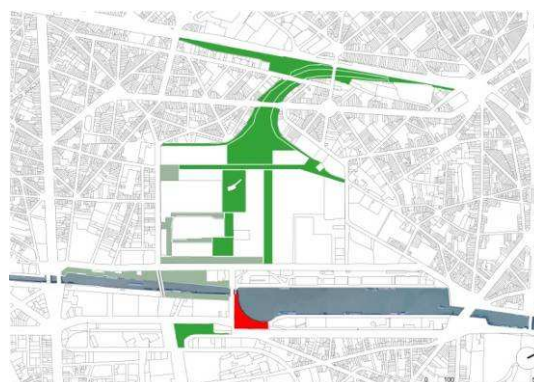
### Quai des Péniches

Le caractère portuaire du quai des péniches est aussi à conserver ainsi que sa fonction d'amarrage pour les péniches. Ici la promenade et la détente sont à privilégier en relation avec les activités sur les péniches et les terrasses des restaurants et bars au rez-de-chaussée des futurs bâtiments.



### Quai des armateurs / courbe de giration du bassin Vergote

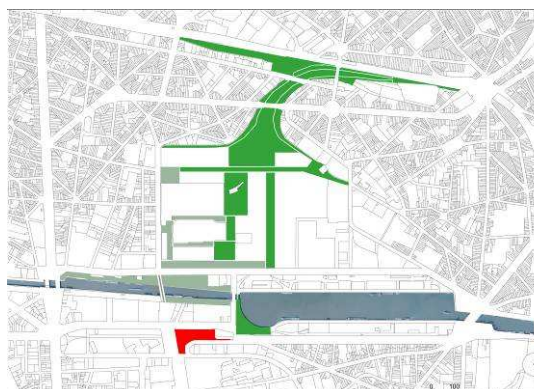
Le grand atout du Quai des Armateurs est la vue qui s'ouvre sur la vaste étendue d'eau du Bassin Vergote. Cependant il est entouré par des axes de circulation. Vu l'importante différence de niveau entre le quai et l'eau, il convient d'abaisser le niveau du quai de plusieurs mètres. Cette nouvelle configuration avec un plateau bas d'une taille suffisante pour constituer une masse critique, permet à la fois de créer une relation directe avec l'eau et une protection physique contre les nuisances causées par l'intense circulation située immédiatement derrière. Des larges escaliers et des rampes font le lien entre le niveau haut et le niveau bas. Ce dernier est très végétal : une fois le niveau de la ville quitté, on trouve un caractère naturel et on profite d'une relation avec l'eau du canal atypique dans Bruxelles.



Pour garantir la réussite de ce projet, dans le cadre de la reconfiguration de ces axes de circulation prévue par les PPAS Willebroeck et Héliport, il faut assurer une accessibilité confortable et sécurisée.

### Allée verte

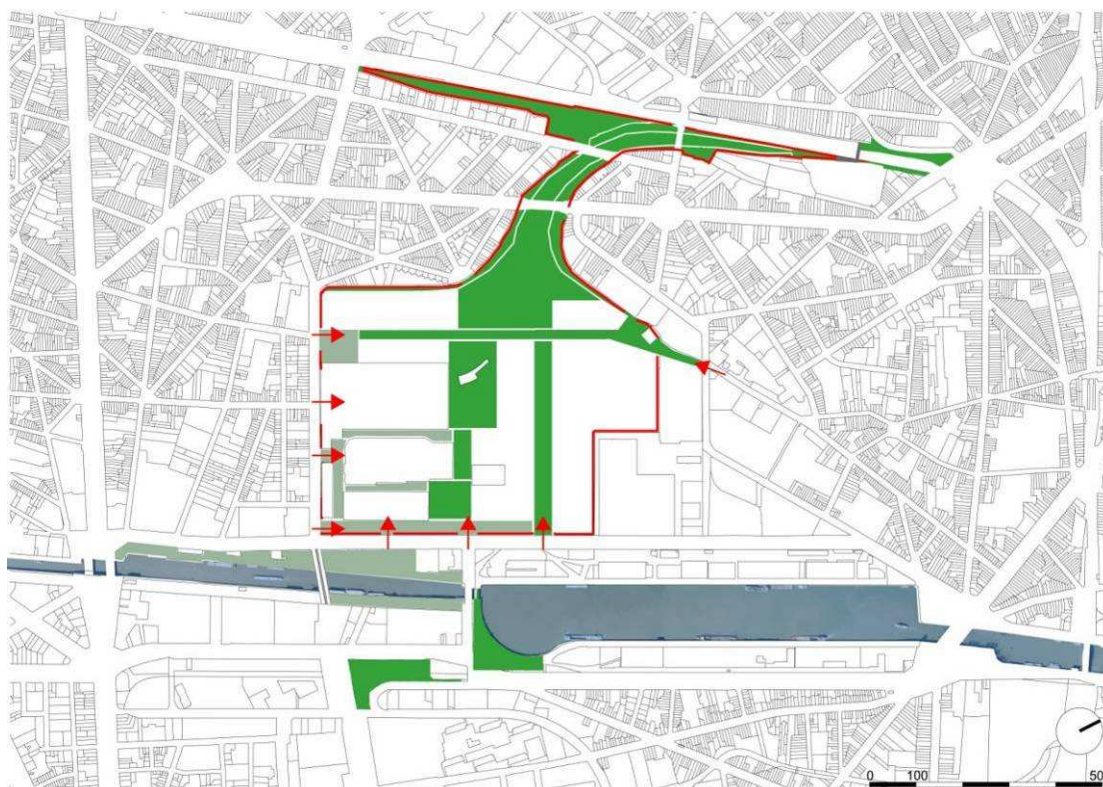
Ce projet est lié à la modification des voiries du quai Willebroeck. L'allée verte est un espace pour des activités de sport et de jeux à traiter en continuité avec le Parc Maximilien. Pour garantir la réussite de ce projet, dans le cadre de la reconfiguration de ces axes de circulations prévue par le PPAS Héliport, il faut assurer une accessibilité confortable et sécurisée.



## 4. ACCES ET CONNEXIONS

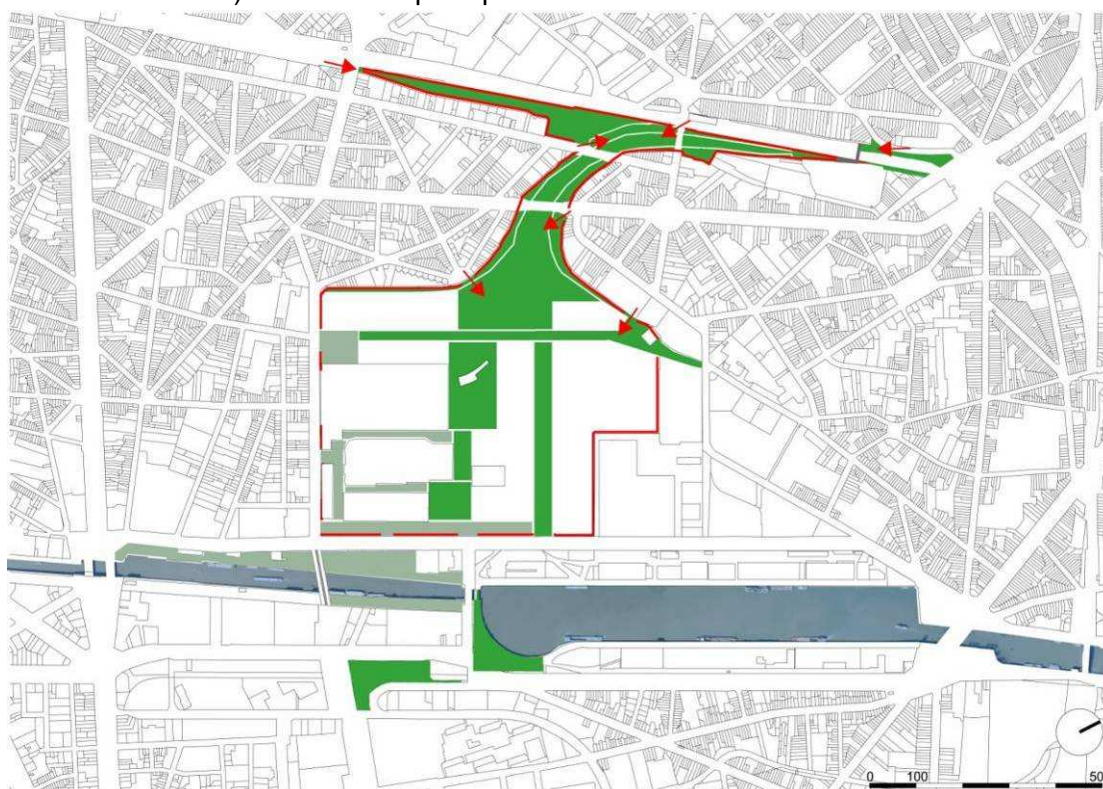
Différents accès sont aménagés le long du périmètre du site Tour & Taxis : le parc est ouvert sur les quartiers environnants pour ses nombreux usages propres, mais aussi pour des traversées douces d'un point à un autre de la ville.

- Aucun véhicule privé ne peut traverser l'emprise de la chaîne des parcs à l'intérieur du site Tour & Taxis. En particulier le tronçon de la liaison Nord-Sud (continuité Rue Vandenboogaerde et Rue de Molenbeek) qui traverse le parc est strictement piétonne et cycliste.
- Une étude en cours analyse les différents tracés du tramway qui desservira la zone. A certaines conditions, le passage du tram est compatible avec le parc. La traversée doit être la plus courte, donc orientée nord/sud et non pas est/ouest dans la profondeur du parc. L'exploitation de la ligne de tram doit s'adapter au contexte du parc roulant à vitesse réduite sur un plateau partagé sans constituer de barrière infranchissable. Le scénario où le tramway emprunte une rampe qui mène vers le pont du Jubilé n'est pas compatible avec le projet paysager.
- Les accès de plain-pied sont aménagés en différents points des grilles historiques conservées, mais désormais poreuses.





- Le parvis minéral le long de l'avenue du port est le pivot des circulations douces en direction du centre-ville (vers la future passerelle Picard et le Pont des Armateurs). Il est également le lieu central d'où l'on accède aux abords du canal dans leurs nouvelles fonctions variées (grâce à l'aménagement d'une traversée piétonne de l'Avenue du Port en correspondance avec l'entrée principale de l'Entrepôt Royal).
- Les accès avec une différence de niveau dans la vallée ferroviaire sont aménagés avec des structures légères connectées aux culées des ponts sans interférer avec les talus et leur végétation. Ces accès sont des petites architectures intégrant des fonctions variées (principalement des escaliers mais aussi des belvédères et des locaux de service) et les accès pour personnes à mobilité réduite.



- Un ouvrage d'art permet le franchissement de la voie ferrée L28 en exploitation et la connexion du parc avec la place Emile Bockstael (via le mail piéton de la rue Laneau à réaménager). La rampe est installée entre la voie ferrée et le bâtiment existant.



- La connexion avec le Parc L28 se fait via les structures d'accès situées sur les culées des ponts Clesse et Demeer.
- A court terme un accès entre le centre TIR et le centre Byrrh vers la rue Dieudonné Lefèvre et le site Tivoli doit être garanti. A long terme une ouverture plus importante serait à étudier dans le cadre de la reconfiguration du centre TIR.



- Une continuité piétonne tout le long du bassin Béco est garantie entre la place Saintelette et le Pont Armateurs.

## 5. UN PARC EN EVOLUTION

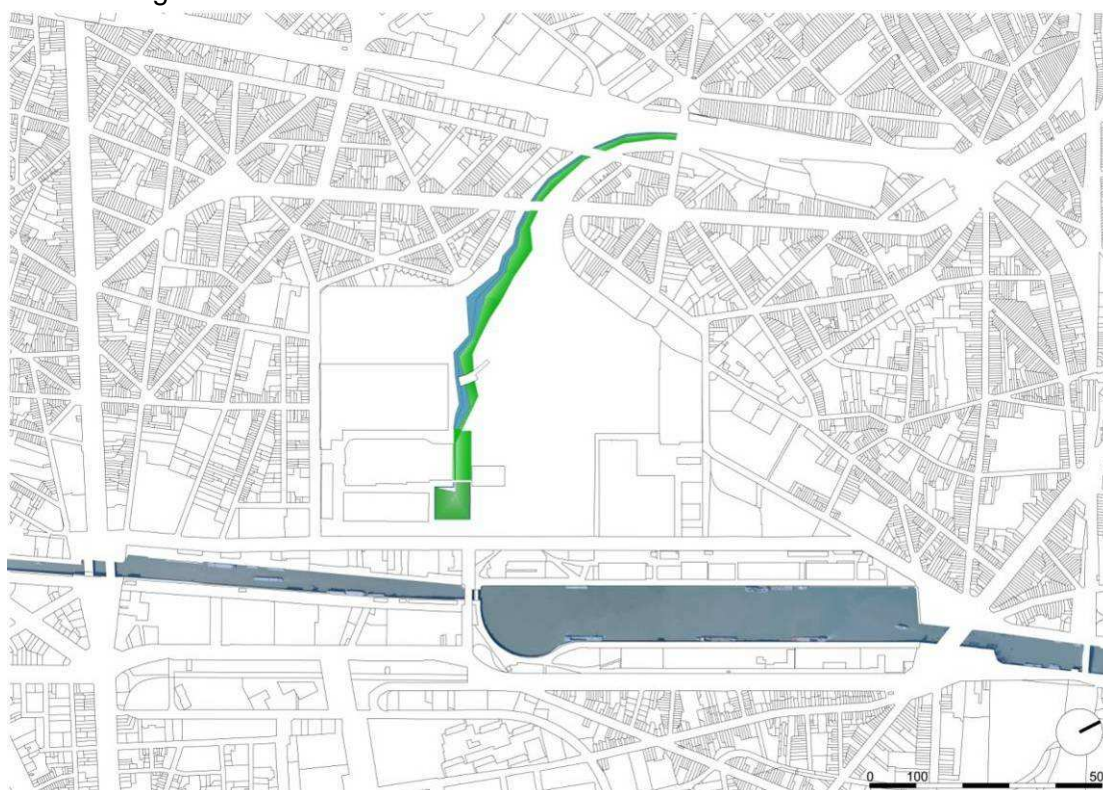
La chaine de parcs constitue le support de développement du réseau d'espaces publics du site de Tour & Taxis.

L'eau joue le rôle de fil conducteur des aménagements. L'implantation immédiate d'un parcours suffisamment grand pour permettre la mise en place d'usages animés et encadrés, non pas en cul de sac mais constituant un vrai lien entre les quartiers environnants, permet l'appropriation progressive de l'espace et la préfiguration des aménagements à venir.

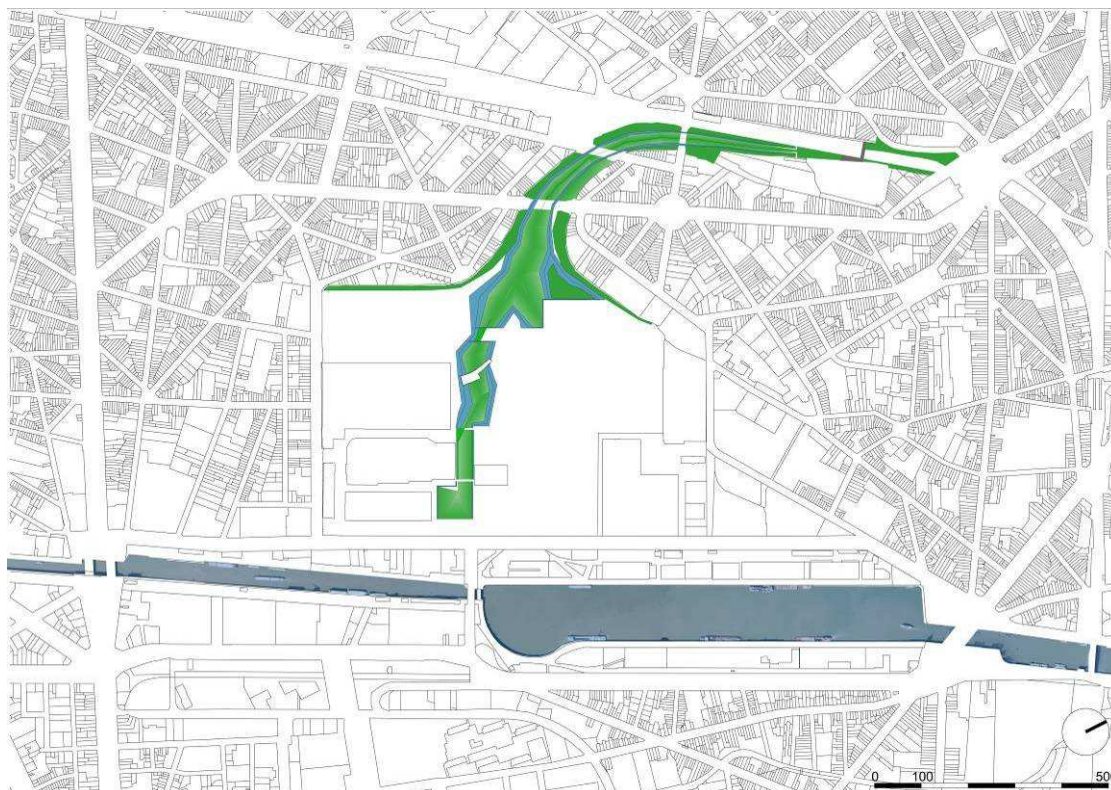
Le développement progressif de la chaine de parcs, et des entités qu'elle rassemble, suivra l'évolution du quartier. L'enchaînement dans le temps des différentes « plaques » s'adaptera aux ouvertures vers les quartiers environnants, à la transformation des bâtiments existants, et aux nouvelles constructions.

### Les principales phases

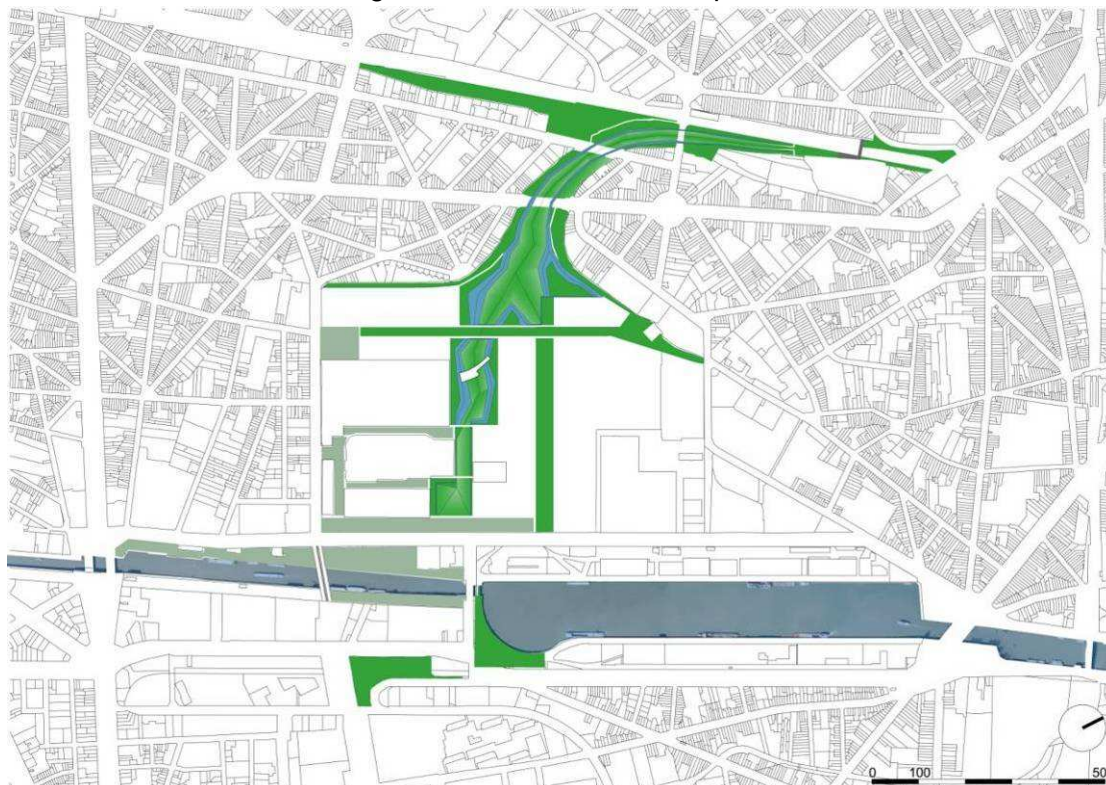
- L'acte fondateur des aménagements est la réalisation d'un fossé de drainage. Une pelouse de largeur variable, installée sur la zone assainie le long du fossé, constitue la préfiguration du futur parc dans ses usages propres et comme lien entre les quartiers. Il s'agit de créer un lien traversant et non une promenade en cul-de-sac. Sur les surfaces de la future chaine de parcs est mise en place une gestion différenciée de la friche, en préparation et en accompagnement de la transformation du site, coordonné par Bruxelles Environnement tout au long de la mise en œuvre des aménagements.



- Un deuxième fossé est réalisé. La vallée prend forme et une large pelouse occupe l'espace entre ces deux éléments. Les accès depuis les quartiers sont progressivement mis en place.



- Etape après étape, le quartier se développe. Au parcours continu de la vallée se superpose une succession de plaques qui étendent progressivement l'aménagement jusqu'à ses limites définitives. Chaque plaque s'inscrit dans la logique globale du site, constitue une entité spatiale aux caractères bien définis, et permet de gérer les connexions avec les aménagements et les bâtiments qui l'entourent.



### **Gestion temporaire des emprises constructibles**

Les emprises constructibles constituent des surfaces très importantes du site. Des secteurs aménagés cohabiteront avec des secteurs en attente. Ceux-ci peuvent être gérés temporairement par des aménagements sommaires comme des prairies fleuries, des labours ou par des traitements des sols en place. Ces espaces pourront être utilisés par des événements et des activités temporaires.

MDP  
MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE

Marché d'études urbanistiques et paysagères:  
Développement des sites d'espaces publics dans la zone TOUR & TAXIS

## NOTE DE SYNTHÈSE

## COLOPHON

Cette note de synthèse est relative à l'étude menée pour le compte de Bruxelles Environnement / Division Espaces Verts par MDP (Michel Desvigne) suite à une procédure négociée et sur base de la recommandation d'un comité d'avis de 12 personnes piloté par le Maître Architecte Olivier Bastin.

L'objectif de l'étude était de formuler, dans un document synthétique, un programme et une ambition à long terme des espaces verts « en chaîne » depuis le canal jusque Bockstael, dans une vision cohérente, négociée, formant un tout et identifiant les séquences et les caractéristiques spécifiques de chaque lieu. La note constitue un outil à même de soutenir les processus de définition des marchés d'études pour les projets à venir. Dans ce cadre, les cartes produites le sont à titre de lignes directrices, en particulier les surfaces sont dessinées de manière indicative.

Cette étude qui s'est déroulée d'octobre 2010 à mai 2011, a été accompagnée par l'ADT dans le cadre du Comité de Suivi Espaces verts Tour et Taxis.

Le comité d'accompagnement était composé de :

AATL – Direction des Monuments et Sites, AATL – Direction de la Planification, AATL Direction de l'Urbanisme, ADT-ATO, Agora (en charge du PPAS Tour et Taxis), Architecte portuaire (ARTER), BELIRIS, BRAL, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Cabinet de l'Echevin Ch. Ceux (Ville de Bruxelles), Cabinet du Secrétaire d'Etat Ch. Doulkeridis, Cabinet du Ministre B. Cerexhe, Cabinet de la Ministre B. Grouwels, Cabinet de la Ministre E. Huytebroeck, Cabinet du Ministre Président Ch. Picqué, Cabinet du Ministre J-L. Van Raes, Commission Royale des Monuments et Sites, Commune de Molenbeek – Travaux subsidiés, CPAS de Bruxelles, Maître Architecte de la Région bruxelloise, MICHEL DESVIGNE (MDP), Port de Bruxelles, Project T&T sa, SDRB, STIB-MIVB, Ville de Bruxelles – Administration de l'Urbanisme,.