

**Ville de BRUXELLES**  
**Madame G. SCHILLEBEECKX**  
**Département Urbanisme**  
**Commission de Concertation**  
Boulevard Anspach, 6

**B – 1000 BRUXELLES**

Bruxelles, le

V/Réf : F:\CelPlanSecret2WordPPAShéliport3proce2  
dosba2ENQcccrms.doc (corr. Mme S. Moutury)  
N/Réf : AVL/KD/BXL-4.82/s.340  
Annexe : 1 dossier

Madame,

Objet : BRUXELLES. P.P.A.S. 70-20b « Quartier Nord » / Héliport ». Dossier de base.

En réponse à votre lettre du 23 décembre 2003, en référence, reçue le 5 janvier 2004, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 21 janvier 2004, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

Le périmètre du présent PPAS est une partie de la zone couverte par une ZIR. La subdivision en divers PPAS nuit à la cohérence de l'ensemble de cette zone importante et fortement handicapée par les interventions dans la structure urbaine du passé. La plus grande partie des « zones de restructuration urbaine » signalées, qui devraient induire une nouvelle dynamique, se situent en dehors ou à la limite du plan (Citroën et place de l'Yser, accès passerelle, place des Armateurs, carrefour Héliport/chaussée d'Anvers, etc.). Il n'empêche que le dossier de base ne peut faire l'économie d'une réflexion globale sur l'entière de la zone et sur ces nœuds stratégiques si son objectif est de réparer ce morceau de ville.

Le principal objectif défini par le plan de structure est de créer de nouvelles liaisons est/ouest dans un tissu urbain qui s'est transformé et orienté parallèlement au canal, dans la direction nord/sud, en de longs îlots qui ne favorisent pas la dynamique spatiale et le développement du quartier. Si le diagnostic est correctement posé, la solution proposée n'apporte pas de réelle amélioration aux relations du quartier avec les « points de repère » et avec les zones de restructuration urbaine. En effet, les nouvelles voiries esquissées ne favorisent jamais les relations directes mais organisent systématiquement des circuits ou des échappées en baïonnette, butant sur des obstacles physiques ou visuels. Elles ne participent donc en rien à la lisibilité du quartier. Ces nouvelles percées ont probablement été tracées en fonction de contingences locales (limites de propriété, offres du secteur immobilier, etc.). Elles devraient être réétudiées en fonction des perspectives urbaines globales.

La proposition de calibrer la largeur du boulevard Bolivard à 30 mètres est positive et contribuera à restituer à ce *roman's land* l'échelle d'un espace public. Il faut toutefois souligner que le boulevard ne sera pas délimité par des fronts bâtis continus et qu'il continuera à souffrir d'un manque de définition. La création d'une petite passerelle piétonne dans son prolongement ne s'inscrit pas davantage dans une réflexion cohérente sur la hiérarchie des espaces publics et dans une meilleure lisibilité des relations avec les quartiers voisins.

Pour ce qui concerne plus précisément la prise en compte du patrimoine et de la mémoire des lieux, l'approche proposée exploite peu cet aspect qui contribuerait pourtant à redonner un caractère à ce morceau de ville sinistré. Une étude historique succincte du quartier est jointe au dossier, ainsi qu'une liste des bâtiments repris à l'inventaire (dont une partie est malheureusement démolie ou perdue depuis). Outre le fait que l'on n'a pas procédé à une nouvelle évaluation du patrimoine bâti existant – notamment du patrimoine industriel – aucune visibilité n'est donnée ni à cette partie de l'histoire, ni aux édifices ou aux vestiges qui en sont emblématiques. Ainsi, l'Allée verte est divisée en deux par la limite du plan, ce qui ne favorise pas la réflexion sur le réaménagement de cet axe important; la promenade arborée qui y est aménagée n'aboutit pas au boulevard Léopold II mais se termine en cul de sac sur la ferme urbaine, là où l'articulation sur l'espace public des boulevards de ceinture aurait dû être forte et lisible. Ce manque de continuité grève aussi l'autre extrémité de l'Allée verte : la place des Armateurs n'est pas mieux appréhendée et le plan ne tient pas compte de son possible développement. On n'a pas accordé d'attention particulière à l'ancien tracé de la Senne. Par contre, l'ancien tracé du chemin de fer (avenue de l'Héliport) serait appelé à devenir un axe structurant entre le Pentagone et le quartier Gaucheret, ce qui n'est ni pertinent, ni réaliste : cette voirie n'est pas branchée sur la ville ancienne et son tracé appartient à une autre histoire. Ce parti risque de perturber la revitalisation du seul véritable axe structurant et économique, situé à peine à quelques dizaines de mètres de là : la chaussée d'Anvers.

Le souhait de conforter les quelques îlots traditionnels qui subsistent est à encourager, ainsi que celui d'intégrer les grands ensembles d'immeubles barres de logements. Toutefois, les mesures préconisées à cet effet sont dérisoires et ne permettront pas d'atteindre l'objectif annoncé.

Par conséquent, la CRMS engage la Ville et les auteurs de projet à poursuivre leur réflexion sur le dossier de base en tirant davantage parti des principaux points d'ancrage du projet dans la réalité bruxelloise, tant du point de vue de la structure urbaine, que du point de vue économique et patrimonial.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

G. MEYFROOTS  
Secrétaire-adjointe

G. STEGEN  
Vice-Président