# PLAN-CANAL
# SYNTHESE

Alexandre Chemetoff & associés /
Idea Consult / Ecorem
sept. 2013

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

# SYNTHESE

*SOMMAIRE*

VISION
LE PLAN-CANAL
DIAGNOSTIC
ETAT DES LIEUX
ETAT DES PROJETS
ACTIONS
GUIDE DE MISE EN ŒUVRE
ENJEUX REGIONAUX ET OBJECTIFS DU PLAN-CANAL
IDEES DIRECTRICES DU PLAN-CANAL
CARACTERISTIQUES DU DOMAINE REGIONAL
ELIGIBILITE DES PROJETS TEMOINS
7 PROJETS TEMOINS, 2 PROJETS TRANSVERSAUX

*(*)Nota : Suite du Plan-canal*

# VISION

**La ville fragile**

Bruxelles doit faire face à des défis majeurs, démographiques, économiques, sociaux, environnementaux et territoriaux pour transformer le territoire du canal.

La Région, consciente de l'importance de ces enjeux, veut agir pour le renforcement de l'emploi et de l'économie, la création de logements accessibles à tous et veiller à la qualité des espaces publics et à la qualité de vie, avec les équipements sportifs, de loisir, d'éducation et culturels nécessaires.

Nous appelons ville fragile, la ville méconnue sur laquelle vivent difficilement des populations en difficulté au cœur même de la grande ville.

L'enjeu est de créer une ville plus accueillante aux plus démunis et aux plus fragiles, une ville mieux partagée, plus douce aux personnes vulnérables et faibles et donc à chacun d'entre nous. Nous avons cherché les moyens en termes de projet, de programme et de méthode pour répondre à ces objectifs. L'idée d'une ville accueillante pour chacun nous semble devoir l'emporter sur les autres considérations et constituer le cœur de notre proposition. C'est pour répondre à cet objectif que nous avons bâti une méthode de travail et défini une philosophie de l'action. Pour y parvenir, nous proposons de nous appuyer sur les ressources disponibles, à la fois pour des raisons économiques, pour des raisons de rapidité de réalisation et de bonne gestion du temps, pour des raisons liées à l'identité des lieux et à leurs qualités, pour des raisons enfin qui tiennent à la lisibilité de l'action régionale.

Développer des activités économiques, créer des espaces publics ouverts à des pratiques et des usages diversifiés, aux activités sportives et culturelles comme à des lieux d'enseignement, construire des logements accessibles et confortables, redonner une place à la nature en ville. Tous ces objectifs doivent, pour être atteints, prendre appui sur les spécificités et les potentialités du terrain.

**Pour une philosophie de l'action**

Le Plan-canal est destiné à devenir un document de référence. Est-ce que ce Plan-canal a pour objet de permettre à la Région de poursuivre son action de prescription de recommandations réglementaires, de cahiers des charges ou de conseils prodigués à des tiers ? Ou bien le Plan-canal initie-t-il une nouvelle manière d'envisager l'implication de la Région ? C'est ce que nous pensons, ce à quoi nous croyons et ce qui constitue le sens de notre proposition.

Aujourd'hui, la Région exprime un point de vue sur un ensemble de projets qui sont réalisés par d'autres maîtrises d'ouvrages, qu'elles soient publiques ou privées. Ce point de vue est exprimé depuis une position extérieure et parfois abstraite qui ne s'incarne pas dans une action. Nous proposons de créer un domaine, un ensemble de situations à partir desquelles la Région pourrait entreprendre un projet d'aménagement et de construction, passant ainsi du rôle d'arbitre à celui d'aménageur, de celui d'observateur à celui de partenaire.

*(CF : Nota en fin de document- Suite du Plan-canal)*

# LE PLAN-CANAL, HET KANAAL PLAN

Il nous fallait trouver un nom pour la démarche que nous avons engagée avec le Ministre-Président de la région de Bruxelles-Capitale Charles Picqué et poursuivie avec son successeur, le Ministre-Président Rudi Vervoort.
Ce nom est le Plan-canal, het kanaal plan.
Le Plan-canal désigne une attitude, une philosophie et une ligne d'actions pragmatiques pour que la Région devienne un acteur de la transformation de cette zone importante. Le Plan-canal se démarque et n'est pas une application ou un développement du PRDD ou du PRAS.

**Un pari**
Nous voulons ici affirmer l'originalité et la spécificité de notre approche et du pari que nous entreprenons pour le Plan-canal. Nous ne voulons pas produire un document de papier qui reste lettre morte.
Nous avons pour ce plan une ambition : mette la zone-canal en mouvement, pour que le Plan-canal marque le début d'une transformation concrète de la ville menée sous l'impulsion de la Région et répondre aux enjeux majeurs auxquels elle doit faire face.

**Une maîtrise d'ouvrage, la mission du Plan-canal**
La maîtrise d'ouvrage du Plan-canal revient au cabinet du Ministre-Président, représenté par Tom Sanders. Il importe en effet que cette maîtrise d'ouvrage soit resserrée et entretienne des liens étroits et directs avec le Ministre-Président. Au côté de la mission Plan-canal, Architecture Workroom, sous la conduite de Joackim Declerck, exerce une mission d'assistance rapprochée.

**Une maîtrise d'œuvre**
La maîtrise d'œuvre est regroupée autour d'Alexandre Chemetoff et de son équipe dirigée par Sylvie Maillard responsable du projet avec Philippe Ocquidant et Blanche de Bayser. Sont associés Idea Consult avec Lucien Kahane et Hélène Guérard et Ecorem avec Amandine d'Haese.

**Un atelier de cartographie**
L'agence d'urbanisme, l'ADT, avec Yves Rouyet, Claire Heughebaert et Florence Provost devient le cartographe régional. Elle est chargée de rechercher et rassembler les informations permettant de construire les cartes de l'état des lieux et des différents projets engagés, publics ou privés, quel que soit leur niveau d'avancement.

Les cartes suivantes (échelle : 1/5000$^{e}$) ont été mises au point, support de discussion lors des réunions de travail et présentations publiques, accompagnées de carnets de photos issus du repérage de terrain.

- Carte de l'état des lieux
- Carte des projets en cours
- Carte du Domaine régional
- Carte du Domaine régional et des projets
- Carte des propriétés foncières

**Le Domaine régional**
Afin que les actions de la Région puissent s'incarner dans des projets, nous avons défini un domaine à partir duquel s'élabore le plan, sur lequel il agit et s'applique en priorité.
Nous appelons ce domaine, le **Domaine régional**.
Ce domaine est une emprise sur laquelle se développent des projets, des partenariats, des périmètres de prise en considération, des incitations et des stimulations suivant la voie règlementaire, ainsi que des actions partagées. La fédération des actions et la recherche d'une cohérence s'expriment depuis ce domaine.

Le Domaine ne recouvre pas tout le territoire mais forme un réseau. Utilisant la métaphore du mur, ce réseau peut être comparé aux joints maçonnés qui assurent la cohésion des pierres entre elles. Ce réseau devient le ciment d'un assemblage de projets entrepris ici et là par différents maîtres d'ouvrages et opérateurs, sans pour autant chercher à unifier où à remettre en cause ces opérations qui garderont leurs qualités propres.
**Le Domaine constitue la partie sur laquelle la Région agirait directement en devenant maître d'ouvrage et de projets**, ou, en tout état de cause, un acteur déterminant des processus de reconquête et de la transformation urbaine.

**Le tout et la partie**
A l'issue de nos repérages de terrain, nous posons les hypothèses cartographiques en vue de la création du Domaine régional.
Nous avons progressé dans nos repérages et workshops à partir d'un premier cadrage puis d'un second puis d'un troisième et ainsi de suite pour poser ces hypothèses et ainsi définir le Domaine régional, en retenant les entrées thématiques suivantes : le canal et le port, les espaces publics, les délaissés, le patrimoine industriel, le cours de la Senne nature en ville, les sites d'exception.
Chaque cadrage est utilisé pour définir le Domaine régional et dessiner son étendue possible à l'échelle de la carte d'ensemble.

**Les projets témoins**
Il nous semble déterminant d'engager rapidement des projets témoins qui n'ont pas vocation à régler l'ensemble des questions mais à proposer une porte d'entrée dans le territoire.
Les projets témoins permettent d'initier une politique d'aménagement et de mettre en pratique des relations nouvelles entre la Région et les autres opérateurs institutionnels et privés.
Parallèlement aux travaux et aux études entreprises dans le cadre de l'atelier de cartographie, les projets témoins ouvrent de nouveaux espaces d'expérimentation et de communication en s'appuyant sur des réalisations concrètes lancées à titre d'exemples.

**Communication des cartes**
Outil d'analyse et de projet, la carte est aussi un « média » qui permet de partager un plan. C'est un objet familier, vivant et évolutif destiné à être édité et diffusé. Une carte se dessine et se lit, elle rend compte d'un état des lieux et figure de nouveaux projets en les situant.

**Les 48 Heures du Plan-canal**
Les 48 Heures du Plan-canal ont engagé la concertation autour de la carte du Domaine régional, en réunissant autour de la table les opérateurs publics régionaux et communaux (dont les représentants du Port de Bruxelles, STIB, SDRB, Bruxelles-environnement), les acteurs économiques, le mode associatif, le monde académique, les professionnels de l'immobilier.
Ces deux jours ont permis de présenter au public l'avancement de notre travail. L'agrandissement de la carte du Domaine régional, son exposition sur table et sa lecture commentée a permis à chacun d'en prendre connaissance, d'en comprendre le sens, et d'en débattre.

**Synthèse**
A l'issue des débats des 48 heures, l'hypothèse de Domaine régional est amendée et précisée, la proposition finale est explicitée et mise en forme, en conclusion de cette première étape du Plan-canal.

# DIAGNOSTIC

Non seulement le diagnostic précède les projets et le Plan-canal, mais les accompagne également : ce n'est pas uniquement un préalable mais une manière de vérifier la validité d'une proposition en regard de l'état des lieux tout au long de la démarche de projet.

## ETAT DES LIEUX

**ABC, Anvers/Bruxelles/Charleroi**
Le canal, les canaux dessinent un territoire qui traverse le pays entre Anvers et Charleroi.
Ce qui est frappant, c'est précisément cet ancrage territorial que représente le canal qui fait de Bruxelles un port ouvert vers la façade maritime à Anvers et vers l'intérieur du pays à Charleroi.
Le territoire du canal est rattaché à un ensemble géographique. C'est en ce sens une partie singulière de la Région qui n'est semblable à aucune autre.

**Un territoire intérieur**
Le territoire du canal est composé d'éléments qui dépassent les limites des emprises des différents projets réalisés à l'échelle des quartiers, des terrains d'assiette des opérations immobilières, des emprises du territoire des villes, du périmètre de l'étude de la zone du canal et même la Région Bruxelles-Capitale. Les éléments qui définissent la dimension géographique du territoire du canal sont le canal lui-même et le territoire du port, le cours de la rivière Senne, les chaussées qui conduisent d'une ville à l'autre, le réseau des espaces publics, les emprises ferroviaires et le patrimoine industriel ; réunis, ils forment un réseau qui relie le canal aux autres régions, au pays tout entier et qui le rattache à un ensemble géographique plus vaste situé dans la Région Bruxelles Capitale en Belgique et dans l'Europe.
Tout se passe comme si à l'intérieur même de la ville capitale se trouvaient réunis dans le territoire du canal les composants qui concerne le pays tout entier. Si Bruxelles est une Région capitale, le canal qui la traverse en constitue l'ancrage géographique, l'élément qui fonde la dimension géographique régionale.

**Périmètre d'étude**
D'une superficie de **2 690 hectares** sur les 16 244 hectares que compte la Région de Bruxelles-Capitale, le territoire du canal représente environ 17,5% de la surface de la Région. Elle s'étend sur une longueur de **14 kilomètres du nord au sud** et sur une largeur qui varie de 500 mètres à trois kilomètres d'est en ouest.
Elle concerne et traverse le territoire de sept communes : Anderlecht, Molenbeek, Bruxelles, Koekelberg, Schaerbeek, Saint-Gilles, Forest.

**Le port dans la ville**
Nous avons observé une opposition entre deux tendances représentées d'une part par les promoteurs du développement de l'activité portuaire et d'autre part par ceux qui prônent l'extension de la ville.
Ces deux perspectives semblent devenues incompatibles.
D'un côté le port fait valoir la réalité d'une activité menacée par le développement urbain. L'approvisionnement des matériaux de chantier, de produits pétroliers, de produits agricoles et alimentaires, mais aussi le recyclage de ferrailles et de produits en fin de vie, sont liés à la voie d'eau et témoignent de l'actualité et de l'avenir du port dans la ville. Le port, c'est 5,6 kilomètres de quais exploitables sur les 30 kilomètres que compte le canal dans la Région de Bruxelles-Capitale.
De l'autre, l'activité est considérée comme une nuisance qui n'aurait pas sa place en ville. Que faire des « tas de sable » le long du

bassin Vergote face aux nouveaux bâtiments résidentiels de Tour & Taxis? La ville semble se dresser contre le port et le port contre la ville. Pourtant, leurs histoires sont indissociables.
Le métissage programmatique entre le port et la ville est mis en question. Deux réalités aux destins croisés, associés et parfois confondus, sont aujourd'hui de plus en plus séparées. Pourtant la ville durable ne rapproche-t-elle pas l'activité et le logement en réduisant les distances entre lieu d'habitat et de travail ? N'utilise-t-elle pas des moyens de transport et d'acheminement des matériaux non polluants et silencieux ? Ne favorise-t-elle pas l'intermodalité entre la voie d'eau, le rail et la route et ne rétablit-elle pas la ville dans sa mixité ?

**La vallée de la Senne**
La vallée de la Senne est asymétrique : à l'est les sources et les versants sont plus abrupts, à l'ouest la vallée et les pentes plus douces.
Le canal joue le rôle de bassin d'orage et protège les quartiers de la vallée des inondations. Son caractère encaissé (on ne voit pas l'eau qui est souvent à cinq mètres en dessous du niveau moyen de la ville) s'explique aussi par cette fonction vitale pour les villes et les quartiers limitrophes, de bassin de rétention et de régulation.

**Ville et canal**
L'asymétrie de la vallée se trouve confirmée et redoublée par le développement de la ville à l'image du pentagone construit à l'est du canal. Les quartiers résidentiels se développent, s'étendent au fil du temps et des périodes de croissance de la ville vers l'est, tandis que le long du canal se construit la ville industrielle.

**La Zone-canal en état de crise**
La « Zone-canal », est la plus problématique de la Région de Bruxelles-Capitale et même de la Belgique. Tous les indicateurs sont dans le rouge, que ce soit en matière d'emploi, de logements, de santé, d'éducation. Les logements ne sont pas adaptés à une population nombreuse qui vit dans des conditions souvent déplorables. Le manque d'équipements éducatifs adaptés, d'espaces récréatifs et de lieux de pratique du sport est flagrant. Dans la Zone-canal sont concentrés tous les maux : chômage, éducation, santé, logement. Dans la Zone-canal tout est problématique !

**Un territoire marginal**
Le canal constitue une coupure entre l'est et l'ouest, une ligne de partage géographique mais aussi sociologique et urbaine entre l'est riche et l'ouest pauvre.
Cette situation de ligne de partage nous paraît paradoxalement intéressante dans la mesure où elle définit un statut singulier du territoire du canal qui n'est pas réductible à une autre partie de la ville. Cette position de limite est peut-être ce qui fonde son identité et c'est à partir de cette singularité que l'on peut envisager sa transformation.

**Une ville ouverte**
Le canal est une porte d'entrée dans la ville, un endroit où les nouveaux arrivants sont accueillis, sans doute doit-il garder cette vocation de ville ouverte, de ville accueillante et active.

**Limites et franchissements**
Les espaces publics sont divisés en différentes catégories : ceux qui longent le canal, ceux qui le traversent et ceux qui butent sur son infrastructure accentuant la coupure que représente le canal dans la ville.
Le canal est une limite. Certaines rues et espaces publics franchissent le canal ; d'autres sont interrompus par la ligne d'eau. Le canal est une coupure. Une carte sur laquelle le canal ne serait pas représenté mettrait en évidence, en creux par les discontinuités qu'il génère, la ligne de son tracé.

**Transports en commun**
La boucle du métro récemment réalisée, qui deux fois franchit le canal, place le territoire du canal dans une situation de desserte favorable, au centre du système de transports publics de la Région de Bruxelles-Capitale. Trois gares de tout premier plan sont situées en limite du périmètre, la gare du Midi, la gare du Nord et la gare de l'Ouest.
Le canal lui-même peut jouer un rôle dans cette desserte en devenant un axe de transport qui pourrait compléter ceux qui existent.

# ETAT DES PROJETS

**Un nouvel Eldorado**
Pour de nombreux acteurs privés, le canal est devenu un nouvel Eldorado d'où émergent des projets qui s'affranchissent de ce qui constitue les qualités des lieux et développent au contraire leur propre identité. Ici un centre commercial, là un ensemble urbain ; la ville se construit avec de grands projets insulaires. Ils revendiquent une sorte d'autonomie, d'autosuffisance et semblent tous marqués par une forme d'extraterritorialité. Tout se passe comme si à l'exploitation industrielle succédait une nouvelle forme d'exploitation spéculative.

**Un territoire qui tente d'être planifié**
Cette planification interroge la répartition des activités. Elle fut historiquement répartie tout au long du parcours du canal. Une tendance assez forte se dégage qui dessine un regroupement des activités portuaires et des activités connexes au nord et au sud.

**Domaine du port**
Le domaine du port est attaché au canal. Il est prioritairement destiné à accueillir des activités. Nous croyons que ces emprises devraient être mieux intégrées à la ville. Il faudrait à la fois rendre le port moins autonome et lui permettre de développer davantage ses activités dans la ville.

**Natures en ville**
La nature semble absente de ce territoire, comme si les occupations successives des terrains, l'exploitation du sol par l'industrie, le réseau des infrastructures avaient eu raison des espaces naturels qui pourtant furent à l'origine de cette vallée marécageuse qui donna son nom à la ville. Nous proposons de fonder l'émergence de la nature dans le territoire du canal à partir de la mémoire de la rivière enfouie et de la vallée.

**Espaces publics**
Le réseau ou la trame des espaces publics est dense. Tout est là ou presque. Il convient sans doute de prolonger, d'amender cette trame pour lui donner un rôle moteur dans le projet et en faire le ciment de la constitution du Domaine régional.
Au-delà du canal, le réseau des espaces publics s'étend, dessinant son ancrage territorial... Il correspond aux infrastructures principales de circulation automobile. La desserte automobile illustre bien les dispositions de ce territoire à la mixité urbaine, la multimodalité des moyens de transports pouvant être développée à partir de l'existant. Les grands axes eux-mêmes peuvent s'ouvrir à la pluralité des usages, piétons, modes doux, transports en commun et automobiles.

**Patrimoines industriels**
Le canal est un territoire exploité, la partie la plus dense de la ville.
Ce n'est ni une ville modèle ni une ville planifiée, mais le résultat d'une exploitation des emprises et des situations par les industries et les activités qui ont façonné une forme urbaine, celle de la ville exploitée. Elle est ainsi définie par l'exploitation du sol par l'industrie et les activités économiques entre l'axe du canal et le faisceau ferroviaire.
Le rôle de l'industrie et des infrastructures de transport qui sont liées à son essor et son développement, le rôle de l'eau, ont imprimé leur marque sur le paysage urbain au point d'en déterminer le caractère.
L'ensemble des sites industriels actifs ou en friche sont répartis d'une manière régulière sur toute l'emprise. Cette intrication entre l'activité et les autres fonctions urbaines dessine une ville singulière non seulement dans sa forme mais dans ce qu'elle suggère comme possibilités programmatiques.
Les actions à venir peuvent se fonder sur cet héritage, ces patrimoines industriels.

**Réseau des activités**
Le canal et les terrains du port, les grandes zones d'activité comme Schaerbeek Formation, planifiées au nord comme au sud, ainsi que le réseau des voies de chemin de fer préparent un avenir très différent de ce qui fonde son identité.
**Alors que l'implantation des industries imbriquées dans la ville dessine un avenir empreint de mixité, la planification raisonnée trace les lignes d'un urbanisme de la séparation des fonctions qui banalise les territoires et leur fait courir le risque d'une marginalisation en excluant l'activité de la ville**. Alors que tous les éléments existants prédisposent à la mixité, une planification de la séparation et de la distinction des fonctions nous semble aller à contre courant de la planification relative qui pourrait être conduite.

# ACTIONS

**Pour un urbanisme d'actions**
Nous proposons de substituer à une pratique de contrôle, d'encadrement, voire d'arbitrage de projets entrepris par d'autres, un espace d'expression spécifique à la Région. Nous proposons « d'inventer » un domaine d'intervention qui permette à la Région de prendre position sur le territoire, non pas en adoptant un point de vue surplombant mais à partir d'un lieu, en créant son propre domaine, sur lequel et à partir duquel s'exprimerait une vision.

Nous proposons de verser dans ce Domaine régional le canal lui-même, ses rives et les terrains du port, les espaces publics majeurs existants, de nouveaux espaces publics, les délaissés ou le foncier invisible, le patrimoine industriel actif ou en friche, le cours de la Senne et ses berges.

**Le canal et ses rives**
Le canal traverse la Région de Bruxelles-Capitale et rattache son territoire aux autres régions et à un territoire plus large. Cette infrastructure qui donne son nom au Plan-canal est le fondement et le point d'ancrage principal de la constitution du Domaine régional. C'est le canal qui détermine le caractère de cette zone au sein de la Région, comme une limite, une frontière et un territoire singulier différent de toutes les autres parties de la ville.

**Le canal et le domaine du port**
Les terrains du Port autonome devraient être versés dans le Domaine régional. En effet, l'autonomie du port ne permet pas d'harmoniser les politiques et les projets d'aménagement et ne permet pas de réussir l'intégration des fonctions portuaires à la ville**. Nous croyons que l'activité portuaire doit être réévaluée et trouver sa place au cœur même de la ville contemporaine. Nous ne pensons pas qu'elle doive quitter le centre pour faire place à la ville. Nous défendons l'idée de mixités nouvelles entre l'activité économique et les autres fonctions, comme le logement, les équipements, les lieux récréatifs.**

**Les espaces publics**
Nous croyons que l'espace public peut être le support de nouvelles activités et constitue un espace à partir duquel la ville peut se transformer dans sa forme et dans ses usages.
A partir des espaces publics, on peut également inventer des capacités foncières nouvelles.

**Les délaissés de voiries ou le foncier invisible**
Des lieux en friche ou inexploités peuvent devenir le point de départ d'une action publique et d'une valorisation foncière. Ce sont ces terrains de peu de valeur, les délaissés, le foncier invisible, à partir desquels une économie de l'aménagement peut prendre corps.

**Les situations d'exception**
Maîtriser les situations d'exception permet de construire des projets singuliers, des repères. La Région peut se rendre propriétaire par la voie de la négociation ou tout autre moyen de situations dont le caractère ou la position géographique le confère un statut de « nouveaux monuments ».

**Le patrimoine industriel comme un bien public**
Le territoire de l'industrie a laissé en héritage une partie de la ville blessée et meurtrie. Il convient de la réparer, de lui donner un caractère positif, de lui construire un avenir à partir de ses qualités propres qui se dressent aujourd'hui comme autant d'obstacles au développement urbain. Le patrimoine industriel n'est pas un héritage comme les autres. Il est indissociable de l'histoire de la formation de la ville-territoire en Belgique. C'est le lien qui existe entre le déploiement des activités industrielles et la forme du territoire qui constitue un patrimoine urbain.

**Redécouvrir la Senne, restaurer un ensemble d'espaces naturels à partir de la rivière**
La vallée de la Senne est un patrimoine naturel très fortement compromis mais à partir duquel nous proposons de fonder une stratégie de renaissance de la nature en ville à l'échelle de la Région.
**La Senne à Bruxelles, rivière oubliée mais fortement symbolique de la ville, pourrait être le théâtre d'un important projet de renaturation de ses berges et de redécouverte de son cours.**
La mise en valeur d'espaces publics sur les berges de la rivière et la réouverture de la Senne voutée pourrait faire de la Senne l'axe fondateur d'actions exemplaires entreprises par la région.
Les programmes qui peuvent être envisagés à partir du cours de la rivière sont liés à ce que nous appelons la « culture du plein-air ». On trouvera ainsi associés à des promenades et des espaces naturels, des jardins partagés, des petits équipements sportifs, des équipements pour la petite enfance.

**Entreprendre des actions /inventer des programmes**

Nous avons tout d'abord défini six cadrages choisis à titre d'exemples au moment du concours pour illustrer notre méthode. Suite au repérage de terrain, nous les avons ramenés à cinq cadrages. Pour chacun nous définissons des actions à partir des sites.
Il s'agit d'explorer les capacités de situations particulières pour y développer des propositions, celles de projets témoins. Nous leur avons donné un nom emprunté à un des éléments saillant du site : nom d'une rue, d'un pont, d'un bassin, d'un ensemble de bâtiments remarquables.
Ils s'appellent successivement : 01 BIESTEBROECK, 02 BIRMINGHAM, 03 SAINCTELETTE, 04 VAN PRAET, 05 BUDA.

CADRAGE 01 BIESTEBROECK

1 Cité jardin, écluse d'Andelecht, la Senne rue Bollinckx
2 Avenue Frans Van Kalken
3 Pont Frans Van Kalken
4 La Senne boulevard Paepsem
5 La Senne entre-deux-gares, île ferroviaire
6 La Senne rue des deux gares
7 Bassin de Batelage, quai de Biestebroeck
8 Pont de la Petite Ile
9 Ancien lit de la Senne rue des Goujons
10 Bassin de Biestebroeck
11 Square Vandervelde

CADRAGE 02 BIRMINGHAM

12 Rue de Birmingham, quai Demets
13 Boulevard Jules Graindor
14 Dépôt d'Enghien
15 Station de métro Delacroix
16 Quartier Heyvaert -Ilôt Liverpool- Gosselies
17 Porte de Ninove, écluse de Molenbeeck

CADRAGE 03 SAINCTELETTE

18 Quai des Charbonnages, Sainctelette
19 Bassin Béco, Ferme des boues
20 Allée du Port, rue Claessens
21 Quai de Willebroeck
22 Allée Verte
23 Bras de Senne, quartier Masui

CADRAGE 04 VAN PRAET

24 Rive du parc Laeken
25 La Senne, gare de Schaebeek
(Site de l'Avant-port, Schaerbeek-Formation)
26 BRYC, rue de l'Ancre

CADRAGE 05 BUDA

27 Les trois Perthuis
28 Meudon
29 Marly
30 Hôpital militaire Reine Astrid
31 Bd. Antoon Van Oss
(Site Carcoke)
32 Station d'épuration de Buda
33 Entre canal et Senne

# GUIDE DES INTERVENTIONS

## ENJEUX REGIONAUX ET OBJECTIFS DU PLAN-CANAL

La note du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale (2013-07-05) publiée suite aux débats des 48 heures du Plan-canal, dresse le tableau des grands enjeux régionaux et des objectifs de l'étude du Plan-canal :

*«(Les) enjeux sont gigantesques sur ce territoire qui concentre à lui seul tous les défis auxquels la Région sera confrontée dans les 20 ans à venir : ceux du logement, de l'emploi et de l'économie, de la mobilité et de la qualité de vie. (...)*

*Les premières options dégagées à l'issue de la première phase d'étude sont de nature à répondre au triple objectif suivant :*

- *Le renforcement de la fonction résidentielle au bénéfice de tous*
- *Le renforcement de l'emploi et de l'économie, en travaillant à une meilleure intégration urbaine de l'activité économique et à la mise à l'emploi des Bruxellois, notamment ceux qui vivent sur le territoire*
- *L'amélioration de la qualité des espaces publics, en faisant en sorte de relier les quartiers que le canal sépare, afin que le canal fasse lien et non barrière*

*(…)*

*Ces 48 heures du Plan-canal n'ont fait que confirmer le potentiel énorme de ce périmètre et aider à prendre conscience de ce que le logement et l'activité économique ne sont pas voués à rester des activités concurrentes, qu'il faut donc cesser de considérer ces fonctions comme exclusives l'une de l'autre. La ville doit se densifier, c'est inévitable, ce n'est même plus une question de choix, et la condition de cette densification, c'est l'intégration urbaine des fonctions pour plus de logements et plus d'emplois pour les Bruxellois.*

*(…)*

*Le Plan-canal n'a en effet pas vocation à devenir une couche réglementaire supplémentaire. Il est imaginé sur base d'une logique de projets de nature à impacter favorablement, à court terme, le devenir du Territoire du canal. »*

# IDEES DIRECTRICES DU PLAN-CANAL

Les «48 heures du Plan-canal», autour de la grande carte du Domaine régional, ont convié à la concertation les acteurs de la transformation de ce territoire : opérateurs publics, acteurs économiques, monde associatif, monde académique et professionnels de l'immobilier.
Les points suivants reprennent les principales idées soulevées lors de ces débats.

## La valeur du Domaine est la même partout

- A Anderlecht, à Schaerbeek comme à Bruxelles, la question de la qualité urbaine, de la liaison au canal et d'une rive à l'autre se pose avec une même importance
- Il n'y a pas de part sacrifiée où reléguer ce que l'on ne veut plus voir en centre-ville
- Les terrains excentrés doivent être investis avec la même attention qualitative que ceux du centre-ville

## Pérenniser l'activité portuaire en ville en l'adaptant aux conditions de la ville

- L'activité portuaire autour du canal fait partie de l'histoire industrielle de Bruxelles et de la vie de la ville
- Les activités qui sont utiles à la ville et qui utilisent la voie d'eau ont légitimité à être placées en ville au bord du canal
- Aujourd'hui à Bruxelles, la croissance urbaine et la pression foncière tendent inexorablement à refouler les activités vers la périphérie, dans un rapport de force ville-activité ; les activités portuaires, pour conserver leur emplacement au coeur de la ville, devront nécessairement s'adapter au contexte urbain et partager l'usage de l'espace. Sans cet effort d'adaptation, elles continueront d'être repoussées plus loin.
- La stratégie consistant à adapter les activités économiques aux conditions urbaines a permis par exemple au Port de Paris de faire accepter et maintenir en pleine ville des activités industrielles comme les cimenteries et déchèteries : les installations sont nettoyées et rangées pour rendre les quais chaque soir et chaque week-end à la promenade des riverains et activités de loisirs. C'est dans cet esprit qu'il faut envisager la transformation du Port de Bruxelles, en pérénnisant les activités industrielles en les adaptant aux conditions de la ville.

## Valeur des sites et économie du sol

- Les sites au bord du canal, au bord de la Senne, avec vue sur l'eau,.. sont des situations au potentiel remarquable qu'il n'est plus possible de gâcher ou de banaliser. La valeur de ces sites est à promouvoir en créant des aménagements et constructions qualitatives
- Mesurer la consommation des sols, éviter l'étalement, mutualiser les infrastructures, densifier (hôtels industriels)
- Tirer bénéfice de l'achat de terrains moins chers en achetant des surfaces moins étendues, en sortant du modèles des «boites à chaussures» consommant des surfaces gigantesques

## Mixité

- Favoriser la mixité des programmes pour des quartiers vivants à toutes heures (lieux de vie, lieux de travail, lieux de détente, lieux d'apprentissage, lieux touristiques, lieux culturels,...)
- Organiser la combinaison et la complémentarité entre activités, équipements, bureaux, logements,

## Se servir des investissements passés, l'état des lieux comme ressource

- Densifier les sites déjà bien desservis par les transports en commun, lignes de bus, train et métro
- Tirer parti des infrastructures existantes, des sites déjà desservis, viabilisés, alimentés par les réseaux

## Adaptation aux lieux

- Cultiver l'esprit des lieux, adapter le projet aux particularités du site

## Construction progressive du projet

- L'adaptation du projet au site se construit aussi en s'adaptant aux disponibilités des terrains. A l'inverse de l'opération de table rase, les projets s'imbriquent avec l'existant, c'est une transformation progressive et adaptée, mais aussi plus immédiate car non conditionnée par l'acquition de vastes surfaces

## Revenir sur la place cédée à la voiture

- Les voies surdimensionnées constituent une ressource foncière gratuite
- Le foncier routier peut être réinvesti pour la construction de bâtiments et la recomposition d'espaces publics qualitatifs
- La réduction de la vitesse (30 km/h) est un moyen d'introduire un comportement tolérant entre les différents usagers et de permettre un meilleur partage de la chaussée, faciliter la cohabitation des usages voiture, vélos, piétons. C'est une façon d'éviter la multiplication de couloirs réservés et exclusifs consommateurs d'emprises.
- La physionomie des voies peut être transformée avec une économie de moyens, par des changements d'usages
- La transformation des voies peut faire l'objet de test grandeur nature (réduction de la vitesse, réduction de gabarit)

## La nature comme élément de cohésion,

- Les atouts naturels et paysagers offrent le potentiel d'un cadre de vie de qualité

### La Senne

Paysage oublié, la Senne fait partie de l'histoire et de l'imaginaire de la ville, elle est le symbole d'une nouvelle écologie urbaine. Rouvrir la Senne apparaît aujourd'hui comme une nécessité.

- La valorisation de la Senne ne passe pas seulement par des projets symboliques ou évocateurs : la rivière doit exister physiquement, réapparaître dans la ville
- Il faut redonner une forme concrète à la rivière disparue qui traverse la ville du sud au nord, revoir l'eau couler.
- L'ouverture du cours de la Senne appelle la création de nouveaux espaces verts, de promenades et de liaisons à travers la région
- L'ouverture de la Senne peut changer l'image de quartiers entiers.
- De nouveaux bâtiments pourraient dès lors se développer non plus sur un arrière, mais avec une façade sur Senne. On peut en imaginer d'autres avec deux façades : l'une sur le canal, l'autre sur la Senne

### Le canal

Le canal, encore perçu comme une coupure dans la ville, est en pleine mutation. Le canal offre des situations remarquables et de nombreuses opportunités de projets

- Plus qu'un simple lieu de passage, le canal est à transformer pour devenir un lieux de réunion, de travail, d'activité, de détente, le rendant attractif et vivant
- L'ouverture au public du canal, l'accès à l'eau, la continuité de promenade au bord de l'eau, sont des actions évidentes pour remettre le canal en contact avec la ville
- Le canal offre de nouvelles ressources foncières dans des situations d'exceptions

## CARACTERISTIQUES DU DOMAINE REGIONAL

- Le Domaine régional ne couvre pas tout le territoire mais retient une sélection de sites privilégiés pour le lancement de projets. Il propose des pistes d'intervention, relève des possibilités, des potentiels de projets.
- Le Domaine régional a la forme de réseau déployé autour du canal et de la Senne
- Le Domaine régional se présente comme une pièce cohérente insérée dans le territoire du canal
- Le Domaine régional est tel un ciment, assurant la cohésion entre les « briques » des autres projets, sans les concurrencer
- Le Domaine régional utilise en priorité les terrains en marge, les intervalles inexploités, les délaissés
- Le Domaine régional n'implique pas de création d'infrastructures nouvelles, mais cherche au contraire à exploiter celles qui existent déjà
- Le Domaine régional utilise en priorité le foncier public
- La carte du Domaine régional définit le périmètre opérationnel de la Région
- La carte du Domaine régional n'a pas de vocation réglementaire, c'est un outil de mise en oeuvre

## ELIGIBILITE DE PROJETS TEMOINS

- Les projets témoins répondent aux enjeux régionaux d'amélioration des conditions de vie, d'accueil, de qualité environnementale, de promotion de l'éducation et la culture, de création de logements accessibles, de création d'emploi
- Les projets témoins ont une résonance régionale, ils sont significatifs à l'échelle de la région,
- Les projets témoins sont les premières actions concrètes du Plan-canal, ils symbolisent l'intervention régionale et recherchent l'exemplarité
- Les projets témoins impliquent des transformations fortes pour un investissement mesuré
- Les projets témoins devront se traduire par une faisabilité, une mise en oeuvre rapide, une visibilité de résultat à court terme

# 7 PROJETS TEMOINS, 2 PROJETS TRANSVERSAUX

Projets témoins proposés suite aux «48 heures du Plan-canal»

**PROJET TEMOIN 01 – Biestebroeck**

*Projet tirant parti du foncier invisible routier et des délaissés de terrain autour d'un ouvrage d'art, aux situations remarquables autour du canal et de la Senne.*

Bd van Kalken, Bd Paepsem

- liaisonnement entre les deux rives du canal par la création d'une continuité urbaine est-ouest.
- Création de constructions sur le foncier routier surdimensionné des boulevards van Kalken et Paepsem
- création d'un quartier d'habitation tourné vers la Senne, bd. Paepsem

Pont de la Petite Ile, bassin de Biestebroeck

- construction des abords du pont de la Petite Ile utilisant les avancées de terrain, dans une situation d'exception donnant sur le bassin de Bistebroeck et le bassin de Batelage
- construction sur l'eau et au bord de l'eau, sur une partie de la rive gauche du bassin de Batelage

**PROJET TEMOIN 02 - rue de Birmingham – Quai Demets**

*Projet impliquant la STIB, illustrant la question de la superposition des fonctions industrielles et urbaines, dans un site exceptionnel*

- Un site des plus remarquables : vue panoramique sur Bruxelles, face aux abattoirs, très bien desservi par les transports en commun (deux stations de métro, gare de l'ouest) et aux nombreux espaces sous utilisés et dévalorisés.
- réhabilitation complète de l'îlot, en collaboration avec la STIB, propriétaire de la majeure partie des terrains et ayant des volontés de projets sur ce site.

**PROJET TEMOIN 03 - Ferme des Boues, Parc Maximilien, quai de Willebroeck**

*Un projet qui rassemble plusieurs idées d'action du Plan-canal : valorisation de la Senne, utilisation de foncier routier, mise en valeur d'un bâtiment patrimonial, réaménagement d'un parc public existant, création d'espaces publics nouveaux*

- conversion de la Ferme des Boues
- construction du quai de Willebroeck, replaçant le parc Maximilien en cœur d'îlot
- ouverture et mise en valeur de la Senne
- création d'une importante continuité d'espaces publics au bord de la Senne, via le parc Maximilien et l'Allée Verte

**PROJET TEMOIN 04 - Allée Verte, bassin Vergote**

*Un projet manifeste révélant la Senne et composant une nouvelle industrie portuaire et urbaine*

- ouverture de la Senne sur l'Allée Verte, création d'une grande promenade linéaire au bord de l'eau
- valorisation des terrains entre canal et Senne, en rive droite du bassin Vergote
- maintien et réorganisation des activités portuaires en les adaptant à la situation urbaine
- introduction d'équipements urbains, de programmes mixtes sur la rive portuaire

**PROJET TEMOIN 05 - Centre TIR et route d'accès au ring**

*Un projet modèle de l'activité en ville*

- redéfinition du programme du centre TIR, nouveau centre de logistique urbaine, incluant une mixité des fonctions et permettant des usages publics
- nouvelles conditions de circulation sur les actuelles «autoroutes urbaines» : limitation de la vitesse, réaménagement des voies de liaison vers le ring (Allée du Port, rue Claessens,…)
- développement de la rive portuaire du bassin Vergote valorisant les activités économiques portuaires en les adaptant à la situation urbaine

**PROJET TEMOIN 06 - Gare de Schaerbeek, Brussels Royal Yacht Club**

*Un projet sur un site à la fois prestigieux et déprécié : recomposition d'un lien urbain vers le canal autour de la gare, mise en valeur la Senne.*

- création d'un lien urbain entre la ville de Schaerbeek et le canal,
- ouverture du passage de la gare, réorientation et mise en valeur du côté canal et Senne
- aménagement des bords de Senne sur l'îlot de l'incinérateur (terrains de Bruxelles Propreté)
- réorganisation et densification de l'îlot de l'incinérateur
- construction du site, création d'ouvertures et passages vers la Senne et le canal
- valorisation de la rampe des Lions et de la liaison au parc du Moeraske
- aménagement des abords du BRYC et de l'accès à la zone portuaire

**PROJET TEMOIN 07 Pont de Buda – rive droite – rive gauche**
**(sites SDRB-Solvay, Carcoke, RORO)**

*Un projet portant sur l'économie et la valorisation des sols, la création de nouvelles installations industrielles à caractère urbain, sur les deux rives du canal, autour du pont de Buda ainsi qu'au bord de la Senne.*

- Organisation des futurs projets d'activité économique avec la même préocupation que s'ils étaient situés au centre de Bruxelles : densité, d'intégration urbaine, équipements mutualisés, qualité de services l'économie du sol, qualité architecturale des installations...
- introduction d'une multiplicité d'usages sur les rives du canal
- mise en valeur de la Senne.

**2 PROJETS TRANSVERSAUX**

**LE CANAL**

- valorisation du canal comme lieu public attractif et vivant : lieu de travail, de réunion, de loisir et de détente..
- ouverture au public du canal, accès à l'eau, continuité de promenade au bord de l'eau
- pérennisation de l'activité portuaire liée à la voie d'eau, en la transformant et l'adaptant aux conditions urbaines

**LA SENNE**

- valorisation du cours de la Senne ouverte, créations d'espaces publics associés
- étude systématique de l'ouverture de la Senne canalisée
- créations de continuités de promenades et d'espaces publics au bord de la Senne à travers la ville

# PISTES DE REFLEXION POUR L'OPERATIONNALITE ET LA MISE EN OEUVRE[1]

L'organisation d'une **maîtrise d'ouvrage** claire est un préalable à toute concrétisation du Plan-canal. Plusieurs formes théoriques d'opérateurs sont possibles et présentent chacune leur intéret :

- L'**IBA allemande** se préfigure comme un outil léger d'accompagnement des maîtres d'ouvrages habituels. Elle est très efficace dans un système où les engagements de principe et de financements sont pris au niveau de l'Etat.
- La création d'une **société d'économie mixte**, potentiellement ouverte aux partenaires privés, est missionnée par le gouvernement régional pour réaliser les projets témoins en tant qu'aménageur urbain transversal. Cette solution peut passer par l'élargissement des missions d'une structure existante.
- La réalisation des projets témoins au travers des politiques régionales existantes, mais qui rendrait plus difficile le suivi et la concrétisation des principes du Plan-canal.

Jusqu'ici, le Plan-canal n'est pas doté de **financement** pour sa mise en œuvre hormis le budget de l'étude en cours. 463 millions d'euro ont été investis en 2012 par la Région à sa politique de développement territorial, prise au sens large (investissement en infrastructure TEC, mobilité, contrat de quartier durable…). Outre la prise en charge partielle des projets du Plan-canal par les budgets classiques (logements sociaux, mobilité…), certaines mannes de financement mériteraient d'être mobilisées (FEDER, BELIRIS). Enfin, au sein de chaque économie de projet, les partenariats avec des acteurs privés sont une solution pour financer les parts publiques des projets.

Le Domaine régional, socle des sites et projets témoins, est largement constitué de foncier public. Il n'empêche qu'**activer ce foncier public** peut être complexe pour diverses raisons : propriétaire ne pouvant être MO, projets du Plan-canal contradictoire avec ceux du propriétaire etc. La recherche d'une adhésion et d'une concertation au niveau des opérateurs mérite d'être poursuivie. Toutefois, la mobilisation du niveau décisionnel régional semble également nécessaire.

Concernant l'**activation du foncier privé**, une série d'outil de politique foncière devront être mis à disposition de l'opérateur du Plan-canal. Il s'agit de la préemption et de l'expropriation mais aussi de l'obligation de construire en cas de vente de terrain à des partenaires privés.

Les projets témoins envisagés posent une série de **questions administratives et procédurales** susceptibles de freiner la mise en œuvre. Notamment, les changements d'affectation du sol souvent nécessaires sont assez problématiques dans le contexte post-PRASS démographique et pré-PRDD. Les premières pistes de résolution de ces questions techniques sont reprises dans le rapport final.

1 Cf : Cahier 'Stratégie de mise en oeuvre' du présent rapport

## (*) NOTA – SUITE DU PLAN-CANAL

Nous sommes arrivés au terme de la tranche ferme de notre mission ayant pour objet « *l'élaboration d'un Plan Directeur* » pour la zone du canal : le Plan-canal et la définition du Domaine régional.

Nous avons partagé l'idée de ne pas faire du Plan-canal un document réglementaire mais un outil opérationnel, apportant des réponses pratiques qui témoignent de la volonté de la Région de Bruxelles-Capitale de s'investir sur le territoire du canal.

A cette étape, nous souhaitons orienter la suite du Plan-canal vers l'étude de projets qui soient significatifs de l'action régionale, et avons proposé en ce sens plusieurs sites témoins possibles. L'étude du «Plan-canal opérationnel» permettrait de confronter notre démarche aux réalités du terrain, d'illustrer par l'exemple la méthode que nous proposons de mettre œuvre, de préciser l'organisation et la structure d'encadrement des projets.

Cependant, le cadre de notre présent contrat ne nous engage pas à mettre sur pied ces propositions. Aussi nous restons à la disposition de la région de Bruxelles-Capitale pour définir un nouveau cadre adapté à la mise en application du Plan-canal.

***