

ZONE-CANAL SYNTHESE

Alexandre Chemetoff & associés /
Idea Consult / Ecorem

SYNTHESE

Zone-canal

On aurait pu trouver un nom plus aimable, pourtant tout est là dans cette appellation ambiguë qui associe le mot de « canal », lié à la fondation de la ville, comme à l'histoire de la Région de Bruxelles-Capitale et le terme de « zone » qui évoque les problèmes et les maux de la ville contemporaine mais aussi les outils de l'urbanisme réglementaire. Ces termes associés sont à la mesure des défis du territoire de la zone du canal, que nous proposons d'appeler Zone-canal.

Un Plan-guide

De préférence à celui de Plan-directeur, nous utiliserons le terme plus ouvert de Plan-guide. Le plan guide les pas des promeneurs comme celui des acteurs de la transformation, il recueille la somme des expériences et des projets témoins pour les confronter les uns aux autres et faire du plan un outil pour un urbanisme de projet constructif, critique et prospectif.

Constituer un domaine

Pour établir un Plan-guide et afin que les actions de la Région puissent s'incarner dans des projets, il convient tout d'abord de définir 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 réglementaire, ainsi que des actions partagées. La fédération des actions et la recherche d'une cohérence s'expriment depuis ce domaine. Nous proposons de le constituer comme un réseau, un filet, une trame de tissus à partir d'éléments fondateurs de l'identité de la zone-canal.

Le Domaine régional se compose de six parties : canal et port, espaces publics existants et nouveaux, délaissés, situations d'exception, patrimoines industriels, natures en ville.

Ce réseau entoure, longe, contourne l'ensemble des projets engagés. Il les prend en compte, les prolonge, les accompagne, les confronte, les re-situe, les met en question pour mieux les définir.

C'est dans l'emprise de ce Domaine Régional que la Région agit. Devenant aménageur, constructeur, elle entreprend des projets témoins. Elle est aussi prescripteur ou partenaire d'acteurs publics ou privés. Dans tous les cas, elle parle désormais depuis un domaine identifié et reconnu.

C'est une constante de l'action urbaine que d'être fondée sur un réseau de relations, d'obligations et de services qui, s'exprimant depuis un domaine, règlent les relations entre des domanialités différentes.

Des projets témoins

A chaque partie du domaine correspond des familles d'actions. Franchir et construire le canal et le domaine du port, ménager et construire des espaces publics existants ou nouveaux, repérer, aménager et construire les délaissés, édifier de nouveaux monuments à partir de situations d'exception, inventorier, transformer et construire les patrimoines industriels, restaurer des espaces naturels et des équipements à partir du cours de la Senne.

Notre mission de Plan-guide et de suivi se traduit par des exemples concrets, des actes que nous appelons projets témoins. Chacun des sujets devient une réalisation concrète à titre de témoin et d'exemple. Le plan guide des actions qui, à leur tour, nourrissent le plan. Ces actions se définissent en fonction des situations dans lesquelles elles prennent place. Des projets s'élaborent en même temps que s'inventent des programmes.

Un atelier de cartographie

« Pour connaître une ville, il faut en établir sa propre cartographie. » C'est par ces mots que nous avons été accueillis à Bruxelles. Nous avons commencé à dessiner une carte, des cartes, comme un outil de compréhension, « d'analyse réflexive » pour reprendre les termes utilisés par Hubert Nyssen fondateur d'ACTES, atelier de cartographie thématique et statistique. Les cartes sont un outil prospectif pour l'établissement du Plan-guide. 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.

Pour répondre aux questions que vous posez en termes de diagnostic, d'actions, de vision et de méthode, nous ouvrons un atelier de cartographie.

Pour comprendre, nous engageons le diagnostic et l'analyse comparative. Pour projeter nous entreprenons des actions, des projets témoins à partir desquels nous construisons une vision ou un point de vue complété et alimenté par le dialogue et les discussions, pour communiquer et partager à partir du Plan-guide mais aussi des projets témoins.

C'est à partir de l'atelier de cartographie que s'élaborent les projets témoins et que les cartes deviennent actes.

C'est à partir de ces cartes et de ces actes que se constitue une culture du projet et que s'ouvre un espace d'échange et de partage avec tous.

DIAGNOSTIC

TENTATIVE DE DESCRIPTION DE LA ZONE-CANAL, UN ÉTAT DES LIEUX PROSPECTIF

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.

La Zone-canal est rattachée à un ensemble géographique. C'est en ce sens une partie singulière de la Région qui n'est semblable à aucune autre.

La Zone-canal est un territoire dans la région Bruxelles-Capitale.

La Zone-canal est un territoire intérieur

La Zone-canal est composée 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 de la Zone-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 majeurs, les emprises ferroviaires et le patrimoine industriel ; réunis, ils forment un réseau qui relie la zone du canal aux autres régions, au pays tout entier et qui rattache la Zone-canal 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 la Zone-canal les composants d'un

territoire 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

La Zone-canal

D'une superficie de 2 850 hectares sur les 16 244 hectares que compte la Région, la Zone-canal représente environ 17,5 pour cent 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-ville, Koekelberg, Schaerbeek, Saint-Gilles, Forest.

La Zone-canal, 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 trente kilomètres que compte le canal dans la Région 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 et 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 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 Zone-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 est en état de crise

La Zone-canal, à l'image de son appellation, est la plus problématique de la Région 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 !

La Zone-canal est en marge

La Zone-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 et ne saurait, de notre point de vue, chercher à s'y ancrer au point de se confondre avec les tissus urbains qui la jouxtent. Cette position de limite est peut-être ce qui fonde l'identité de ce que nous avons appelé la Zone-canal. C'est à partir de ses singularités que peut s'envisager la transformation de cette partie du territoire de la Région Bruxelles-Capitale.

La Zone-canal est une ville ouverte

La zone du canal est une porte d'entrée dans la ville, un endroit où les nouveaux arrivants sont accueillis, sans doute doit-elle garder cette vocation de ville ouverte, de ville accueillante

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.

La Zone-canal est une limite. Certaines rues et quelques 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 et qui franchit le canal par deux fois, place la Zone-canal dans une situation de desserte favorable, au centre du système de transports publics de la Région Bruxelles Capitale. Le canal lui-même pourrait jouer un rôle dans la desserte de la Zone-canal en devenant un axe de transport qui pourrait compléter ceux qui existent.

Trois gares sont situées en limite du périmètre de la Zone-canal, la gare du Midi, la gare du Nord et la gare de l'Ouest. Elles pourraient jouer un rôle de tout premier plan dans la desserte de la Zone-canal.

Etat des projets

La Zone-canal est un nouvel Eldorado

Pour de nombreux acteurs privés, la Zone-canal est devenue 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, voire 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.

La Zone-canal est 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 la Zone-canal à partir de la mémoire de la rivière enfouie et de la vallée.

Espaces publics de la Zone-canal

Le réseau ou la trame des espaces publics est assez 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.

Espaces publics à l'échelle du territoire

Au-delà de la Zone-canal, le réseau des espaces publics s'étend, dessinant l'ancrage territorial de son emprise. Il correspond aux infrastructures principales de circulation automobile. La desserte automobile de la Zone-canal est assez bonne, elle illustre bien les dispositions de ce territoire à la mixité urbaine, la multimodalité des moyens de transports pouvant être développée à partir de l'état des lieux. Les grands axes eux-mêmes peuvent s'ouvrir à la pluralité des usages, piétons, modes doux, transports en commun et automobiles.

Patrimoines industriels

La Zone-canal est un territoire exploité, c'est la partie la plus dense de la ville. Elle 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. La Zone-canal 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 de la Zone-canal. Leur densité est telle qu'ils forment de proche en proche un réseau. 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'activités planifiées au nord comme au sud ainsi que le réseau des voies de chemin de fer dessinent un avenir de la Zone-canal très différent de ce qui fonde son identité. Alors que l'implantation des industries forme un réseau dessinant pour la Zone-canal un avenir emprunt de mixité, cette 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 la Zone-canal 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 dans la Zone-canal.

ACTIONS

Le Domaine régional

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 à la Zone-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 et les autres fonctions, comme le logement, les équipements, les lieux récréatifs.

Les espaces publics existants

Les espaces publics existants sont en eux-mêmes une emprise qui, par son aménagement et les transformations dont elle est le théâtre, peut apporter des services à la ville, non seulement en terme de circulation et de déplacement ou d'embellissement, mais aussi comme des lieux de services.

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 pour édifier des bâtiments de services, voire des logements.

Les espaces publics nouveaux

De nouveaux espaces publics viennent abonder ceux qui existent. Ils sont largement dimensionnés de manière à dégager des emprises constructibles ou de nouvelles capacités construites constructibles nouvelles. Ces nouveaux territoires de projets ouvrent des possibilités de différentes natures, comme la possibilité d'un partage entre l'usage du sol et sa propriété par des divisions en volume.

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, ces restes, ce 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 » de la Zone-canal.

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. Nous proposons d'en faire un bien public en mettant en place une politique de maîtrise foncière des anciens terrains industriels.

Les espaces de natures en ville, la rivière Senne et la vallée de la Senne

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 : une trame verte et bleue. Nous proposons de donner une place à la nature en ville à partir de l'héritage géographique de la rivière.

Si d'autres thématiques territoriales peuvent être proposées et servir de support à une politique de retour de la nature ou de développement de la nature en ville, la vallée de la Senne nous semble être le territoire le plus pertinent par rapport à un ensemble d'actions entreprises par la Région et qui pourrait constituer un élément fondateur du Domaine régional.

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.

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.

Nous avons répertorié et classé les actions en familles correspondant aux situations géographiques différentes qui composent le domaine régional.

Franchir et construire le Canal

Le canal lui-même est un espace constructible.

Nous proposons de construire par exemple le port de plaisance ou le bassin Biestebroeck.

Construire et aménager le domaine du port

Nous proposons d'aménager et de construire le domaine du port comme un ensemble d'espaces ouverts et mixtes, dans lesquels se côtoient activités et logements, équipements et espaces de promenades ou lieux récréatifs comme par exemple les rives du bassin Vergote.

Ménager et construire les espaces publics existants

A partir des espaces publics existants, nous proposons d'engager une réflexion et des projets pour y développer de nouvelles fonctions. Nous souhaitons les considérer comme des lieux qui rendraient service à leur environnement. On y trouverait, outre les espaces de circulation et de desserte avec le passage des réseaux et les éléments de confort et d'agrément (plantations et mobilier), des équipements et des services. Il nous semble important de penser les espaces publics comme des lieux de pratique et d'usages, des équipements à ciel ouvert pouvant accueillir d'autres programmes construits.

Créer, aménager et construire des espaces publics nouveaux

Nous proposons de tracer des espaces publics largement dimensionnés qui incluent des emprises constructibles, non seulement sous forme d'îlots mais en imaginant d'autres formes de partage, comme la division en volume ou différentes formules permettant de construire l'espace public pour accueillir des équipements ou des logements témoins de l'action régionale. Les espaces publics nouveaux ne sont plus seulement des lieux de représentation ou de récréation, mais deviennent des vitrines de l'urbanisme régional. Nous prendrons en exemple le grand espace perpendiculaire au bassin de Biestebroeck qui redéfinit les conditions d'inscription en ville du projet « City Docks » sur la commune d'Anderlecht.

Repérer, aménager et construire les délaissés ou le patrimoine foncier invisible

Il existe des terrains peu ou mal utilisés, soit publics soit privés, qui peuvent être construits et aménagés. Souvent bien desservis par des espaces publics existants, ils pourraient accueillir des opérations de logements à courte échéance. Exemple : de nouveaux logements pourraient être construits sur les terrains délaissés le long du quai Léon Monnoyer, à côté de l'incinérateur, face au nouveau franchissement.

Edifier de « nouveaux monuments » à partir des situations d'exception

Il existe des terrains remarquables, soit par leur situation géographique ou topographique, soit par leur histoire particulière. Pour illustrer les premiers nous prendrons l'exemple des terrains situés à l'extrémité nord du bassin de Biestebroeck, alors que les seconds sont représentés par le site des usines Godin. Là, dans l'axe du plan d'eau, nous pensons que la Région pourrait édifier un programme remarquable de logements et d'équipements qui prendrait position face au canal et illustrerait une politique ambitieuse. Sur le site Godin, les programmes commerciaux pourraient être revus pour s'intégrer aux structures existantes et se combiner avec des éléments de programmes variés, logements, équipements, bureaux, associant la mémoire des lieux à de nouveaux programmes témoins représentatifs de l'action régionale.

Inventorier, sélectionner, restaurer, transformer, aménager et construire à partir et avec le patrimoine industriel

Le patrimoine industriel, qu'il soit actif ou en friche, marque de son empreinte la Zone-canal. Il est partout intimement lié à l'histoire de la ville et détermine la forme urbaine, à telle enseigne que nous le considérons comme un bien public. Ce patrimoine peut servir de point d'appui à une politique de reconquête de la ville et d'accueil d'une partie importante du programme de logements accessibles au plus grand nombre qui doit être construit d'ici 2020. Nous imaginons que des bâtiments industriels pourraient également être transformés en sites d'accueil de lieux d'éducation sachant que soixante dix écoles et crèches doivent être construites à l'échelle de la Région.

Restaurer un ensemble d'espaces naturels à partir du cours et de la vallée de la Senne

Si le long de la rivière on trouve relativement peu d'espaces naturels, nous pensons que le cours de la Senne pourrait être le théâtre d'un important projet de renaturation de ses berges et de découverte de son cours. Ainsi la rivière pourrait-elle être la ligne le long de laquelle se concentrent la plupart des actions entreprises par la Région. Le cours de la Senne, dans l'emprise de la station de traitement des eaux de Bruxelles près du pont de Buda, pourrait être un lieu où la station, comme la rivière, deviendraient des exemples de reconquête de la nature en ville.

VISION(S)

Une ambition pour la Zone-canal

Bruxelles, la plus petite des villes-monde, doit faire face à des défis démographiques, économiques, sociaux, environnementaux et territoriaux.

La zone du canal est portée par une volonté politique. Cinq défis majeurs, démographiques, économiques, sociaux, environnementaux et territoriaux doivent être relevés pour transformer le devenir de la Zone-canal et pour accueillir une population de 240.000 nouveaux habitants dans la région ou au-delà, d'ici 2020.

Bruxelles est le troisième moteur économique européen, alors que dans la Zone-canal est concentré le plus fort taux de chômage en Europe. Cette confrontation de deux phénomènes contrastés concomitants nous interpelle.

Comment dépasser ces antagonismes ? « Dans vingt ans reconnaîtra-t-on ces territoires ? », demandiez-vous ? On peut en effet s'interroger et imaginer que les qualités particulières de la Zone-canal puissent être utiles à sa transformation. Faut-il imaginer la Zone-canal comme le terrain d'édification d'une ville neuve, différente de celle que l'on découvre aujourd'hui ? Nous croyons, pour répondre à votre questionnement, que dans vingt ans la Zone-canal devrait ressembler à ce qu'elle est aujourd'hui, fidèle à ce qui en fonde l'identité, différente par la manière libre et attentive de se servir des éléments fondateurs de son patrimoine pour promouvoir une ville plus juste et plus accueillante.

Nous croyons qu'il faut inventer dans la Zone-canal une solidarité urbaine nouvelle pour que la ville devienne plus accueillante aux populations en difficulté. L'idée du bonheur est compatible avec la vie en ville.

Il faudrait construire 70.000 logements sociaux pour loger des nouveaux arrivants. Même si la Zone-canal n'a pas vocation à accueillir tous les nouveaux venus, même si la région Bruxelles-Capitale ne peut être seule face à ces enjeux démographiques, il nous semble souhaitable, compte tenu de la position urbaine de ce territoire, d'envisager des réponses et de montrer comment la Zone-canal peut devenir hospitalière.

Problématique, l'état de la question et la demande

Vous nous avez donné, lors des ateliers, un niveau d'information détaillé sur l'état des lieux, l'état des projets et l'état de vos attentes. Vous avez dit que vous souhaitiez, pour définir une vision urbanistique de la Zone-canal, engager une approche nouvelle à une large échelle sur un vaste territoire qui s'étend sur plus de 2850 hectares.

Le nouveau plan s'inscrit dans le cadre du Plan de Développement Durable (P.D.D.) pour améliorer et fédérer les actions entreprises et donner une cohérence à un territoire marqué par une apparente absence de structure et d'unité.

« Comment la somme des actions peut-elle devenir un plan ? », avez-vous demandé.

Nous proposons un document qui établit une relation entre le plan et les actions qu'il guide, qu'il décrit et qu'il situe : un Plan-guide pour la Zone-canal.

Vous voulez choisir une équipe qui puisse élaborer un Plan Directeur non réglementaire, un document stratégique, c'est ce document et cette démarche que nous appelons Plan-guide.

Un document intermédiaire entre une échelle territoriale pour laquelle des études sont engagées et l'échelle des projets de quartier par ailleurs maîtrisés.

« La Région n'est pas propriétaire des grands terrains », avez-vous dit également.

Comment imaginer alors un plan sans un territoire à partir duquel ce plan s'énonce et s'élabore et sur lequel ce plan s'applique ?

Un plan qui n'aurait pas de lieux d'expression, de lieux sur lesquels puissent s'expérimenter des tentatives ne saurait être un plan vivant.

Vous avez dit aussi : « Comment la somme des actions, parfois immédiates, peut-elle définir un plan et même devenir un plan ? », « Nous voulons des réponses novatrices, les recettes ne suffisent plus. »

« Il faut innover, inventer des modes d'actions pour que la Région puisse fonder l'expression d'un point de vue et d'une vision sur un territoire. »

Pour répondre à ces défis nous vous proposons une méthode.

Une approche cartographique et un domaine d'actions

Nous pouvons assimiler le Plan-guide aux préparatifs d'une bataille. C'est la raison pour laquelle nous proposons une approche cartographique. Il ne s'agit pas de dessiner l'avenir de ce territoire, cet exercice maintes fois tenté s'avère toujours en décalage avec la réalité, mais de montrer comment la Région pourrait prendre position sur un domaine, une partie de ce territoire pour entrer en dialogue avec les autres responsables, les villes, l'Etat, les opérateurs institutionnels et les différents propriétaires privés. Il faut savoir quelle position territoriale occupe la Région, pour comprendre d'où elle exprime un point de vue.

La Zone-canal ou la ville autrement

Dans la zone du canal, on est dans une Région avant d'être en ville.

Habiter, travailler, vivre, traverser, la Zone-canal, c'est habiter, travailler, vivre, traverser, un territoire qui croise la ville, un état différent de la ville : une zone, définie par son infrastructure principale : le canal.

C'est un territoire habité plus qu'une ville. Ce n'est pas une ville en devenir, c'est une géographie et un territoire industriel en mutation, un sol exploité, usé, rendu à de nouvelles fonctions.

Nous proposons de penser, d'aménager et de construire dans la Zone-canal la ville autrement.

Il ne s'agit pas de substituer à chaque projet en cours une nouvelle proposition mais de rendre chacun des projets engagés relatifs à une situation, de créer des liens, de faire exister un réseau d'espaces publics et de projets qui mettent en situation les initiatives et les projets engagés en les abordant par la marge, les limites, les interfaces.

Dresser un état des projets

Un état des lieux prospectif : la nébuleuse des projets et des initiatives

La vision que nous proposons de construire pour le territoire de la Zone-canal est basée tout d'abord sur un état des projets. Il ne s'agit pas de reformuler a priori les projets ou les initiatives engagées mais de considérer que les projets forment dans leur addition, leur juxtaposition, un état des lieux prospectif à partir duquel nous avons choisi de situer notre approche. En effet, tout se passe comme si l'ensemble des projets engagés ou en cours, qu'ils soient entrepris par les villes, l'état, la région ou des privés, formaient une nébuleuse, une série d'emprises plus ou moins importantes. Nous avons choisi de nous appuyer sur ces initiatives. Nous avons cherché ce qui pourrait constituer une fédération de ces initiatives et exprimer un point de vue régional sur l'aménagement.

Constituer un domaine

La définition du domaine régional

« Jamais aucun plan n'a été réalisé comme il a été conçu, il faut laisser de la place aux aléas, à l'aléatoire et à l'imprévu. » Avez-vous déclaré.

Quelle vision pour ce territoire au cœur de la région capitale ?

Cette vision doit s'exprimer sur et depuis un territoire et ne pas se formuler ex abstracto ou ex nihilo. La question pour la formuler d'une manière triviale revient à poser à la Région la question suivante : d'où parlez-vous ?

Il convient que la Région puisse s'exprimer depuis une partie du territoire, un domaine régional dont nous avons dit qu'il était composé à partir du canal, à partir des espaces publics existants et nouveaux, à partir des délaissés de terrains adjacents qui constituent ce que nous appelons le foncier invisible, à partir du patrimoine industriel qui peut être considéré comme un bien public, tant il est consubstantiel de ce qui construit la forme et l'histoire de ce territoire, à partir de la rivière Senne et de ses berges qui constituent l'élément fondateur premier de la Zone-canal.

Les actions entreprises par la Région, ne doivent pas se substituer ou se superposer à celles engagées par d'autres que ce soit les villes, l'Etat Fédéral ou des entreprises privées. Les actions entreprises par la Région doivent pouvoir s'exercer sur un domaine spécifique depuis lequel et à partir duquel la Région peut engager un dialogue en instaurant un rapport de mitoyenneté et de voisinage avec les autres acteurs.

Avoir une vision consiste à définir un objectif, nous proposons d'adopter ici le concept de « vision relative ».

Relative à la capacité de la réaliser à partir d'une situation, de faire en sorte que cette vision puisse prendre un tour concret, se confronter à une réalité, s'amender, s'enrichir et devenir relative.

Prenons des exemples.

Il est souhaité que l'activité portuaire se réorganise en deux pôles principaux l'un au nord l'autre au sud. Il existe une possibilité qui consiste à favoriser des solutions plus mixtes et mélangées qui privilégient la juxtaposition et l'articulation des fonctions comme

un des principes fondateurs d'un tissu urbain qui se développerait à partir de ses qualités propres. Nous proposons que l'activité portuaire puisse être maintenue tout au long du parcours du canal. Comment la faire coexister avec d'autres fonctions comme des logements, des équipements ou des aménagements récréatifs et de loisirs ? De la même manière, la volonté affichée de voir se développer un pôle dédié au commerce des voitures d'occasion à destination du continent africain n'exclut pas l'hypothèse de voir perdurer des implantations diffuses de ce même commerce. Il faut pour cela envisager que la vision de l'avenir de ce territoire ne soit pas absolue mais relative. La vision relative ne prétend pas réformer la réalité pour la faire correspondre au plan, elle propose de prendre en compte la réalité dans sa complexité et ses imperfections pour imaginer un plan qui, s'adaptant à ces conditions réelles, devienne opérant et pertinent. Notre vision ne consiste pas à dessiner un projet de ville idéale mais à améliorer la ville telle qu'elle est à partir de ses qualités propres en utilisant tous les ingrédients qui en façonnent la réalité et en déterminent la transformation.

Entreprendre des actions/inventer des programmes

Des projets-témoins

Nous avons défini six cadrages choisis à titre d'exemples pour illustrer notre méthode. Pour chacun de ces cadrages 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 BUDA, GODIN, VERGOTE, DANSAERT, ABATTOIRS, BIESTEBROECK.

Sur chacun de ces sites, nous avons imaginé des propositions à partir des composantes principales du Domaine régional.

Canal et port

C'est le site du canal lui-même et celui du port qui constituent ensemble, la colonne vertébrale du territoire de la Zone-canal. C'est à partir de là que nous proposons d'asseoir la politique d'aménagement et de construction conduite par la Région. C'est le lieu de la fondation d'une nouvelle édilité publique.

Espaces publics

Nous distinguons les espaces publics existants et les espaces publics nouveaux.

Les espaces publics existants forment un réseau à partir duquel nous proposons de constituer le Domaine régional. Ils sont formés par les voies principales qui dépassent l'emprise des quartiers comme les chaussées qui vont de ville en ville, pour prendre position à l'échelle de la Région.

Les espaces publics nouveaux sont largement dimensionnés. Parfois, ils empiètent sur des emprises privées redéfinissant un nouveau découpage foncier, nécessitant l'établissement de rapports entre le domaine public et privé, base de l'échange urbain. Ils intègrent dans leurs emprises des capacités constructives importantes afin de lier au domaine public des constructions à usage de logements ou d'équipements qui peuvent avoir valeur d'exemple en inventant sur l'emprise le Domaine régional un espace d'expression d'une nouvelle édilité publique.

Délaissés

Il existe ici ou là un certain nombre des surfaces sous-utilisées par rapport à leur situation urbaine, parkings de surface, espaces verts de peu d'intérêt. Parfois publiques, parfois privées, ces emprises pourraient être versées au Domaine régional pour y édifier des programmes d'intérêt général.

Situations d'exception

Certaines situations appellent un usage public régional particulier tant leur position urbaine s'impose comme une évidence, soit pour des raisons topographiques ou géographiques, soit pour des raisons historiques.

Patrimoines industriels

Nous considérons que les sites industriels sont par destination partie du Domaine régional, compte tenu de l'histoire particulière de la Zone-canal et du rôle joué par la structure industrielle dans cette partie de la ville.

Natures en ville

La prise en compte du caractère fondateur de la rivière et de la vallée de la Senne nous ont conduit à proposer que la Senne soit le lieu privilégié de l'émergence d'un Domaine régional tout au long de son cours.

A partir de ces situations nous pourrions étendre le domaine d'intervention en nous servant de la carte de l'état des projets et de

son évolution et de la carte de la constitution du domaine.

Ces cadrages pourront être redéfinis et choisis en fonction des priorités et des emprises qui sembleront les plus pertinentes.

Le Plan-guide se compose à partir de ces trois cartes, celle de l'état des projets, celle de la constitution du domaine et celle des projets témoins. Ces trois cartes évoluent parallèlement.

METHODES

Des actes cartographiques, la carte et le territoire : un Atlas pour la Zone-canal

Nous proposons de dresser une carte unique représentant l'état des lieux du domaine de la manière la plus précise. Représenter le territoire, une partie du territoire, un domaine particulier c'est la base de la méthodologie. A partir de ce document qui est lui-même amendé et mis à jour, nous dressons une carte d'état des lieux prospectif ou projet qui représente les transformations et les mutations de ce territoire à court terme ou les intentions à plus long terme.

Cette approche cartographique met l'accent sur le rapport entre un territoire réel et sa représentation. La carte est à la fois la représentation du territoire, l'espace de conception des projets et le témoin des transformations au fur et à mesure de leur réalisation.

Ouvrir un atelier de cartographie

La cartographie une méthode pour préparer des projets.

Un atelier de cartographie pour analyser, pour comprendre et pour projeter, pour communiquer et dialoguer, pour préparer des situations pré-opérationnelles.

Comment concevoir le Plan-guide à partir d'un état des lieux, d'un état de la question, des engagements, des initiatives, pour constituer un projet des projets et communiquer pour les partager avec un public large ?

Comprendre

Pour entreprendre une analyse comparative, un recueil et le report cartographique des informations, nous avons engagé une analyse cartographique qui nous permet de confronter les données et de situer chacune des actions entreprises par rapport à un état des lieux.

Projeter

Nous prenons position à partir de situations pour :

- Créer des périmètres de projets, inventer des programmes, initier des montages opérationnels.
- Franchir, construire le canal et le domaine du port.
- Ménager et construire des espaces publics existants et nouveaux.
- Repérer, aménager et construire des délaissés.
- Edifier de nouveaux monuments à partir de situations d'exception.
- Inventer, transformer et construire les patrimoines industriels.
- Restaurer des espaces naturels et des équipements à partir du cours de la Senne.

Communiquer

L'outil cartographique est un « média », qu'il faut tenir à jour, éditer, diffuser.

Carte en mains

Nous proposons d'organiser des visites sur place, carte en mains pour que chacun puisse comprendre ce qui est proposé, évaluer les intentions, confronter ce qu'il voit à ce qui est envisagé et proposé. C'est une manière de situer, de visualiser les échelles d'intervention et de comprendre que chaque projet peut être évalué et s'apprécier en le resituant par rapport à l'état des lieux.

Cartes sur tables

Des séances de lectures publiques commentées de cartes sont organisées. Les cartes sont posées sur des tables autour desquelles sont réunies les personnes intéressées. Une lecture de la carte commentée permet à chacun de prendre connaissance des

documents et d'en comprendre le sens.

Cartes au sol

Des agrandissements des cartes à une échelle permettant à des visiteurs de parcourir les rues d'une carte posée au sol sont réalisés. Ainsi chacun peut se projeter dans un projet en parcourant au sol les rues existantes et celles qui sont projetées

Dresser un état des projets

Il importe de dresser un état des lieux des projets en fonction de leur état d'avancement de manière à pouvoir situer l'action de la Région par rapport aux autres projets. Cette carte des projets varie dans le temps, elle constitue un des volets du Plan-guide. Les projets peuvent être pris en compte tels qu'ils sont, par exemple, celui de Tour et Taxis. Ils peuvent être prolongés dans les projets engagés par la Région comme par exemple le site des abattoirs où nous proposons des actions sur les terrains limitrophes du projet Abatan. Ils sont, dans certains cas, accompagnés par d'autres projets avec une incidence aux limites de chacun des périmètres concernés, comme par exemple l'étude sur la zone de Schaerbeek formation, où nous agissons à la marge du périmètre d'étude retenu. Ils peuvent être confrontés à d'autres projets et ainsi subir des modifications ou des évolutions, par exemple la nébuleuse des projets du quartier Dansaert. Ils peuvent être resitués et voir leurs emprises redéfinies afin de trouver une plus juste répartition entre une opération privée et le domaine public régional, par exemple en ce qui concerne le projet de « city-docks » sur la commune d'Anderlecht.

Ils peuvent être mis en question en considérant le caractère exceptionnel d'un site en regard des projets qui y sont envisagés. Nous prendrons par exemple le cas du site Godin et du projet de centre commercial intitulé « Just under the sky » pour lequel nous proposons de prendre une orientation différente qui s'appuie fortement sur l'histoire particulière de ces lieux et de leur rôle dans l'histoire de la ville.

Comme on le comprend, cet état des lieux introduit un point de vue, une vision sur l'état des projets. Il est évident que nous nous livrons ici à un exercice théorique, destiné davantage à illustrer une démarche et une approche méthodologique.

Il conviendra lors de la mise en œuvre de cette démarche de préciser les manières de prendre en considération ces différents projets en fonction de leur état d'avancement et de la position de la Région.

Constitution du domaine

Un changement de position

Le Plan-guide est destiné à devenir un document de référence. Est-ce que ce Plan-guide 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-guide 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 de la Zone-canal, passant ainsi du rôle d'arbitre à celui d'aménageur, de celui d'observateur à celui de partenaire.

Comment créer le domaine régional ?

Différentes méthodes et différents moyens peuvent être mis en place.

Transférer : transferts de compétences et de domanialité des emprises publiques

Par exemple, les espaces publics existants, le domaine du port autonome, le canal et ses rives et les terrains connexes, pourraient faire l'objet d'un transfert de propriété et de gestion au profit du Domaine régional dont ils pourraient constituer l'armature principale.

Acheter : procéder à des acquisitions foncières.

Par exemple les situations d'exception, qui méritent, par leur position géographique ou leur importance historique, de faire l'objet de politiques d'acquisition directes par la voie de la négociation sans procéder a priori à des préemptions.

Préempter

Par exemple, la Région pourrait engager une démarche de préemption sur les nouveaux espaces publics et certaines emprises du patrimoine industriel pour abonder et compléter le Domaine régional. Des projets, secteur par secteur, permettraient de définir les emprises devant faire l'objet de cette politique foncière.

Monter un partenariat

Différents maîtres d'ouvrages, publics et privés pourraient être associés dans des opérations de construction et d'aménagement initiées par la Région, à partir de l'espace public existant ou d'espaces publics nouveaux. La Région, jouant à partir du domaine public le rôle de fédérateur des actions entreprises par différents partenaires, se place dans une position d'arbitrage dans la conduite de ces partenariats public-privé.

Mettre en place un périmètre de projet

En définissant des périmètres de projets à l'intérieur desquels, les règles urbaines évoluent, la Région joue un rôle d'ensemblier sans nécessairement avoir à se rendre propriétaire des terrains ni à s'engager dans des actions partenariales.

Inciter / réglementer / accompagner

D'une manière générale, l'évolution des règles a des effets incitateurs parfois positifs que la Région pourrait accompagner. Un observatoire des effets des règles sur la réalité opérationnelle, les modifications de valeurs et les effets induits de l'urbanisme réglementaire, pourrait être mis en place. Un retour d'expérience pourrait être utile tant dans ce domaine où les règles sont trop souvent énoncées pour leur vertus intrinsèques sans lien expérimental avec la réalité et les effets produits.

Toutes ces possibilités engagent la Région dans une politique d'aménagement et de construction active, revisitant son mode de fonctionnement et son mode d'action. On comprend que dans cette perspective, le Plan-Guide prend une autre valeur. Il n'est plus seulement un document de référence destiné à encadrer et à accompagner, outil au service d'une politique de surveillance et de contrôle mais il sert de « guide » à l'urbanisme de projets.

Entreprendre des actions, inventer des programmes

Nous proposons de définir un certain nombre de projets témoins à partir desquels se constitue un espace expérimental en contrepoint et en complément de l'atelier de cartographie.

Nous avons illustré notre présentation en choisissant six cadrages à titre d'exemple.

Ces cadrages devront être développés, d'autres pourront être choisis.

Le fait de mettre en œuvre tout ou partie des projets qui sont figurés dans ces cadrages présente plusieurs avantages. La Région est placée en situation, avec les maîtres d'œuvre des projets témoins, d'être un acteur des transformations de la ville comme aménageur mais aussi comme constructeur. Elle devient de ce fait un partenaire d'autres acteurs du développement qu'ils soient privés ou publics. La Région est également prescripteur ; l'expérience de ces projets témoins permettra de mesurer et d'apprécier le rôle que doivent jouer les règlements. Nous croyons que l'expérience des projets témoins peut contribuer à donner un caractère plus vivant à la pratique de l'urbanisme en la faisant nettement appartenir au domaine du projet. Le Plan-guide n'est pas une totalité immuable, c'est un document relatif destiné à être amendé et confronté à des projets concrets qui permettent de mettre à l'épreuve la démarche. Nous proposons que ce dispositif croisé de Plan-guide et de projets témoins ouvre un espace nouveau pour transformer la ville en inventant des programmes, en expérimentant des manières de transformer la ville et en plaçant le projet au centre d'un débat démocratique.