



**CANAL ?  
VOUS  
AVEZ DIT  
CANAL ?!**

**ÉTAT DES LIEUX ILLUSTRÉ DU TERRITOIRE  
DU CANAL À BRUXELLES**

Créée à l'initiative du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Agence de Développement Territoriale (ADT) est une structure stratégique ayant 2 missions principales : faciliter la connaissance de la ville et assurer le développement urbain, en particulier les zones stratégiques.

Dans sa lettre de mission 2011-2015, l'ADT a été mandatée par le Gouvernement afin « d'élargir son champ géographique d'investigation à de nouveaux territoires identifiés comme stratégiques par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ». Parmi ceux-ci, le Territoire du canal. Dans ce contexte, l'ADT « veillera à permettre aux acteurs de se positionner sur une vision partagée du territoire, principalement construite à partir de réflexions et d'études thématiques et transversales ».



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



BIP - rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles - T. +32 2 563 63 00 - F. +32 2 563 63 20  
contact@adt.irisnet.be - www.adt-ato.irisnet.be

Éditeur responsable : Luc Maufroy, rue Royale 2-4, B-1000 Bruxelles  
Dépôt légal : D2014/10.645/5

**CANAL?  
VOUS  
AVEZ DIT  
CANAL?!**

*Conçu et réalisé par:*

Lise Nakhlé

Frédéric Raynaud

# Table des matières

<b>PRÉFACE</b> .....	7
<b>INTRODUCTION</b> .....	8
<b>GÉOGRAPHIE – ENVIRONNEMENT</b>	
Un espace marqué par sa topographie .....	19
Des cours d'eau complémentaires .....	25
<b>HISTOIRE – PATRIMOINE</b>	
Le Canal au cœur des transformations urbaines .....	31
Un patrimoine composite .....	40
Le canal usinier: éléments remarquables d'un riche passé industriel .....	43
<b>DÉMOGRAPHIE</b>	
Un espace jeune et cosmopolite .....	49
Des besoins spécifiques pour la petite enfance .....	61
<b>EMPLOI</b>	
Politiques pour l'emploi et la formation .....	71
<b>LOGEMENT</b>	
Caractéristiques, évolutions et dynamiques de l'habitat dans le Territoire du canal .....	81
Concilier habitabilité, cadre de vie agréable et développement de fonctions économiques: Entretien avec l'administrateur général de CityDev.brussels .....	94
Les AIS, un dispositif win-win pour les locataires et les propriétaires: entretien avec le coordinateur général de l' AIS Baita .....	98
Le pari d'un investisseur privé sur le renouveau de la ville: entretien avec le CEO d'ATENOR GROUP .....	100
<b>DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE</b>	
Les entreprises dans le Territoire du canal: spécificités et évolutions .....	105
Aider les entreprises à se fixer en Région bruxelloise en favorisant l'emploi des Bruxellois: entretien avec le directeur Général, Expansion Économique de CityDev.brussels .....	118
Un port dans la ville: entretien le directeur général du Port de Bruxelles .....	121
Vers une vision globale de développement pour le site des Abattoirs d'Anderlecht: entretien avec l'administrateur Délégué de la SA Abattoir, et le Project manager Abattoir 2020 de Gut-t .....	124
<b>DYNAMIQUES CRÉATIVES ET CULTURELLES</b>	
Le Territoire du canal, territoire de culture(s) .....	131
La mode et le design comme facteurs de développement culturel et économique: entretien avec directrice du Centre bruxellois de la Mode et du Design .....	134
«Kanaliser les forces!»: entretien avec le coordinateur général de Platform Kanal .....	136
Rock the Canal! Le Territoire du canal, berceau de la scène artistique underground .....	138

## TOURISME ET LOISIRS

Faire la fête sur les quais .....	149
Bruxelles, sa Grand-Place, ses frites, son canal! : entretien avec le CEO VISITBRUSSELS .....	152
Chambres avec vue sur le canal .....	154

## IDENTITÉ

Regards multiples sur des quartiers en pleine évolution .....	159
Des actions concrètes pour valoriser le potentiel et la diversité du Territoire du canal .....	162

## ESPACES PUBLICS

Une multitude d'espaces et d'usages .....	169
Des espaces publics rénovés .....	177
La relation entre l'eau et les espaces publics .....	181

## MOBILITÉ

Le canal, un axe de communication structurant pour une mobilité durable .....	189
-------------------------------------------------------------------------------	-----

## PLANIFICATION – REVITALISATION

Une vision d'ensemble nécessaire : petite histoire de la planification autour du canal .....	205
De la revitalisation à la planification : une stratégie intégrée, précise et explicite pour le Territoire du canal .....	209
La dynamique de revitalisation du Territoire du canal	
Les Contrats de Quartiers, instruments historiques de la rénovation urbaine.....	210
Le « Plan-guide » de la rénovation urbaine : vers une politique régionale intégrée autour du canal .....	212
Les investissements et partenariats : l'exemple du programme FEDER .....	214
Les « pôles de développement » du canal : passer de la planification à l'action .....	216
Le canal au centre de la planification régionale	
Bruxelles Métropole 2040, l'étude qui replace le Territoire du canal dans son contexte métropolitain.....	221
Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), une planification stratégique qui met le canal au centre du développement régional .....	224
Le « Plan Canal », un « domaine régional » au service de projets cohérents .....	231

PROJETS ET RÉALISATIONS .....	Poster en fin d'ouvrage
-------------------------------	-------------------------



# Préface

L'ouvrage dont vous entamez la lecture illustre la façon dont le regard sur le canal est en train de changer.

Bruxelles se rend compte de la ressource qu'il constitue pour répondre aux besoins de ses citoyens et du levier qu'il représente pour mettre en œuvre un projet de développement d'envergure métropolitaine.

D'Anderlecht au sud à Buda au nord, sur plus de 14 km de long, les atouts du canal sont nombreux.

Il s'agit d'abord de ses habitants dont l'histoire et les talents sont racontés par cet Atlas.

Il y a aussi ces ressources foncières, dont l'essentiel est maîtrisé par les collectivités publiques, et qui, bien mobilisées, permettront d'apporter des réponses significatives aux besoins en logements, en équipements, en lieux de travail et en espaces publics de qualité.

Enfin, l'eau, évidemment, dont la présence en ville mérite d'être mieux mise en valeur. L'eau comme élément donnant accès aux loisirs ou l'eau comme vecteur de mobilité durable pour les personnes ou les marchandises.

L'état des lieux illustrés que vous tenez entre les mains raconte comment, depuis 20 ans, l'action publique et l'initiative privée se combinent sur ce territoire et tentent d'amorcer un mouvement de refondation.

C'est ce mouvement que le Ministre-Président a souhaité appuyer en lançant un Plan Canal destiné à encadrer les initiatives en cours, à en initier de nouvelles et surtout, à permettre que ce territoire puisse à nouveau revendiquer le rôle central qu'il avait petit à petit perdu. Comme de nombreuses autres villes, c'est en effet au bord de l'eau que Bruxelles est née. C'est sans doute au même endroit qu'une nouvelle page de son histoire peut s'ouvrir.

Le Plan Canal, dont l'élaboration a été confiée à l'urbaniste Alexandre Chemetoff, doit être l'occasion d'un nouveau départ, d'une convergence de toutes les forces vives et de tous les acteurs bruxellois pour un projet métropolitain. Au-delà de la création de logements et d'équipements, du renforcement de l'économie et de l'emploi, au-delà d'un travail significatif au niveau des espaces publics, les ressources du canal doivent être mobilisées pour renforcer notre ville.

Le présent Atlas met ces ressources en évidence. Ses habitants, ses espaces, son patrimoine, l'eau, toute cette énergie dont il faut tirer avantage au profit de Bruxelles et des Bruxellois. Il est aussi le point de départ d'un travail de fond qui vise la veille et l'observation permanente de ce territoire pour permettre une action optimale des pouvoirs publics.

Bonne lecture.

**Yves Goldstein**  
*Président de l'ADT*

# INTRODUCTION

**Lorsque au début des années 60, Jacques Brel évoque le canal de sa ville natale\*, ce dernier n'est guère synonyme de joie de vivre et d'épanouissement. Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts et l'espace qui entoure le canal retrouve progressivement l'intérêt qu'il mérite.**

**Longtemps considéré comme une barrière, le canal se présente désormais comme le trait d'union capable de réconcilier les quartiers centraux et le reste de la Région.**

**Ce territoire, qui constitue, en quelque sorte, un échantillon exacerbé des grands défis régionaux, est devenu ces dernières années l'axe prioritaire d'une recomposition urbaine tournée vers une meilleure intégration des dynamiques économique, immobilière, sociale, environnementale et culturelle.**

**L'ADT a décidé de lui consacrer un ouvrage à son image : dynamique, abondant et transversal.**

## UN TERRITOIRE QUI BOUGE

Le Territoire du canal n'a jamais été à l'abandon. Depuis l'époque industrielle, des habitants ont toujours occupé ses maisons, fait vivre ses quartiers et ses commerces.

Il faut néanmoins constater que cet espace a peiné à se remettre de sa phase de désindustrialisation. Les investissements se faisant rares, les terrains en attente d'acquéreur et les immeubles à reconvertir étaient nombreux, participant à véhiculer une image peu flatteuse du canal et de ses abords.

Depuis plus de 20 ans, l'action publique y a pourtant été fortement active : un grand nombre d'investissements ont permis de rénover ou de créer de nouveaux espaces publics, de mettre au service de la population des équipements collectifs et des logements, et de lancer des programmes de développement socioéconomique. Ce volontarisme a produit un impact non négligeable aujourd'hui bien visible.

Progressivement, l'image du Territoire du canal change, et ses caractéristiques, longtemps apparues comme une faiblesse, constituent aujourd'hui une chance. Le Territoire du canal offre, par exemple, de nombreuses opportunités foncières, dont certaines de très grande ampleur. Il représente à ce titre un fort potentiel de développement tant en termes d'emplois et d'activités économiques que d'accueil de nouveaux habitants. Ce potentiel n'a pas échappé au secteur privé. Cette nouvelle préoccupation, si elle promet de nombreuses retombées positives, pose également un certain nombre d'interrogations suite entre autres, aux changements constatés dans la structure urbaine et socioéconomique du territoire. Le prix du foncier mettra en compétition les fonctions économique et résidentielle tandis que l'arrivée massive de nouveaux habitants appelle le développement d'équipements et d'infrastructures indispensables à une vie urbaine de qualité.

## UN TERRITOIRE AUX ENJEUX SPÉCIFIQUES

Les nombreux enjeux auxquels le Territoire du canal est confronté trouvent un écho dans le projet de PRDD, approuvé par le Gouvernement régional en décembre 2013 et auquel l'ADT a activement participé. Le Territoire du canal, identifié par le projet de PRDD comme « pôle de développement prioritaire », fait en outre l'objet d'une étude urbanistique approfondie, le « Plan Canal », à laquelle l'ADT est également associée. Le « Plan Canal » vise à définir une vision claire, ambitieuse et partagée pour l'avenir de cet axe central de la Région, afin d'en améliorer la cohésion sociospatiale.

Ces grands chantiers planologiques ont mené l'ADT au constat suivant : bien que faisant l'objet d'une attention toute particulière, tant de la part des pouvoirs publics que du secteur privé, le Territoire du canal reste assez méconnu lorsqu'on veut l'appréhender de manière globale et transversale.

Ceci s'explique par sa complexité et ses paradoxes, et, plus prosaïquement, par l'absence de données spécifiques le concernant. Le canal, qui parcourt la Région sur 14 kilomètres, traverse de nombreux quartiers et rencontre des contextes très différents. Le vaste territoire qui le borde connaît des dynamiques spécifiques qui le distinguent, parfois fortement, du reste de l'espace régional.

C'est de ce constat qu'est née la volonté de publier un ouvrage lui étant spécifiquement consacré : proposer un état des lieux du Territoire du canal, chiffres, images et cartes à l'appui, qui permettent de l'appréhender de manière spécifique, en mettant en avant ses développements passés et récents, et en ouvrant la réflexion sur ses développements futurs.

Cet ouvrage constitue cependant les prémices d'un travail plus vaste. Il constitue, en effet, une première étape, l'« avatar » d'un travail de veille territoriale sur le long terme. Il a pour objectif de suivre, de manière permanente, les phénomènes spécifiques au territoire, et ce, en amont et en complément de la production statistique. En pratique, il s'agit de collecter et de répertorier au quotidien, et pour l'ensemble du territoire, les éléments nouveaux et de mettre en œuvre, avec l'ensemble des fournisseurs de données, un « outil de veille » des grands indicateurs de suivis, qu'ils soient démographique, socioéconomiques, urbanistiques ou liés directement aux projets émergents au sein de ce territoire. Cet outil permettra, en finalité, de mieux assurer le suivi des politiques publiques.

\* « Ils étaient gais comme le canal ; Et on voudrait que j'aie le moral ». « Bruxelles » par Jacques Brel. Paroles Jacques Brel et Musique Jacques Brel & Gérard Jouannest (1962)





## UN TERRITOIRE DIFFICILE À CERNER

Cet ouvrage, de même que l'outil de veille, reprend la zone d'étude définie dans le cadre du projet de PRDD et du Plan Canal. Le Territoire du canal est un agrégat de 108 secteurs statistiques, sélectionnés pour leurs caractéristiques socio-économiques dans un périmètre de 2 km de part et d'autre de la voie d'eau. Il traverse 8 communes et représente 9% de territoire régional. Ce pôle recoupe, en outre, une série d'autres périmètres prioritaires pour l'action publique : la Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) du programme FEDER, l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR), la Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS),...

Si un grand nombre de données existent à l'échelle régionale et communale, ces dernières ne permettent que partiellement de comprendre le Territoire du canal. Chiffrer et cartographier ce territoire demande, soit de disposer des données par secteur statistique, soit d'être en mesure de trier celles-ci pour les différencier du reste de la Région (sur la base des adresses, par exemple).

Cet exercice, qui peut paraître simple en théorie, est en réalité extrêmement complexe : certaines données n'existent pas à l'échelle des secteurs statistiques, tandis que d'autres demandent, pour être utilisables, un traitement long et fastidieux. L'ADT a cependant pu compter sur la disponibilité et la collaboration des différentes administrations ou institutions régionale détentrices de données.

Une autre difficulté majeure est vite apparue : ce territoire est en perpétuelle mutation. Au moment de sa publication, il se peut que certaines informations soient déjà obsolètes.

## UN OUVRAGE PLURIDISCIPLINAIRE

Afin de rendre compte au mieux des dynamiques complexes et imbriquées, l'ADT a sollicité la contribution d'experts ou d'acteurs de terrains et mené de nombreuses interviews auprès des directions d'organes publics et privés.

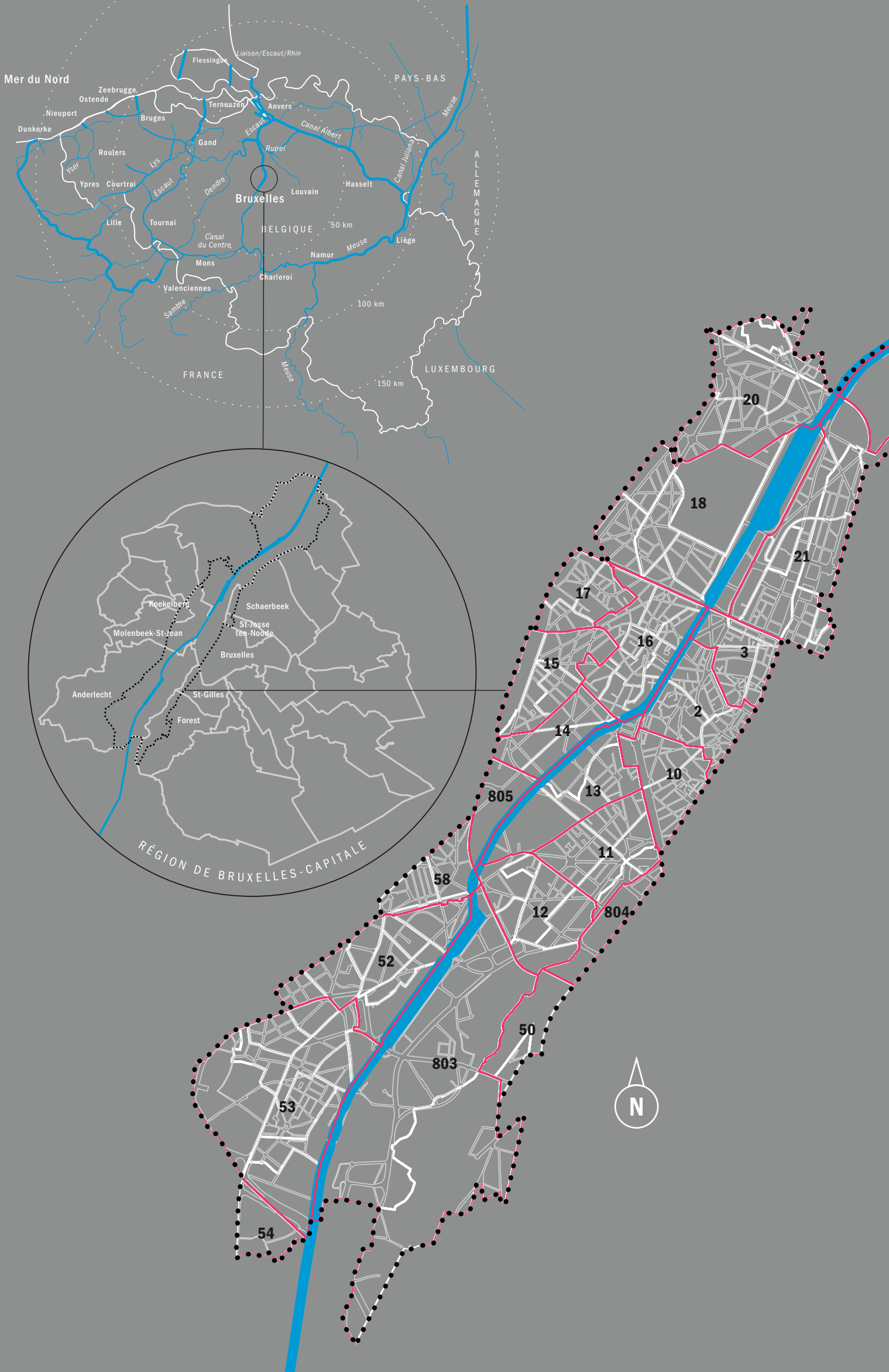
Dans ce contexte, la présente publication se présente comme un état des lieux dont l'objectif est d'exposer les grands enjeux du Territoire du canal et de présenter les différentes politiques qui y sont menées, sans prétendre pour autant à l'exhaustivité. À travers une série de données, de textes et de cartes (qui intègrent les données les plus récentes lorsqu'elles sont disponibles), cet ouvrage illustre les mutations en cours, en sortant du cadre théorique pour s'arrêter sur des réalisations concrètes, dont la sélection repose, entre autres, sur les éléments mis à la disposition de l'ADT par toute une série d'acteurs.

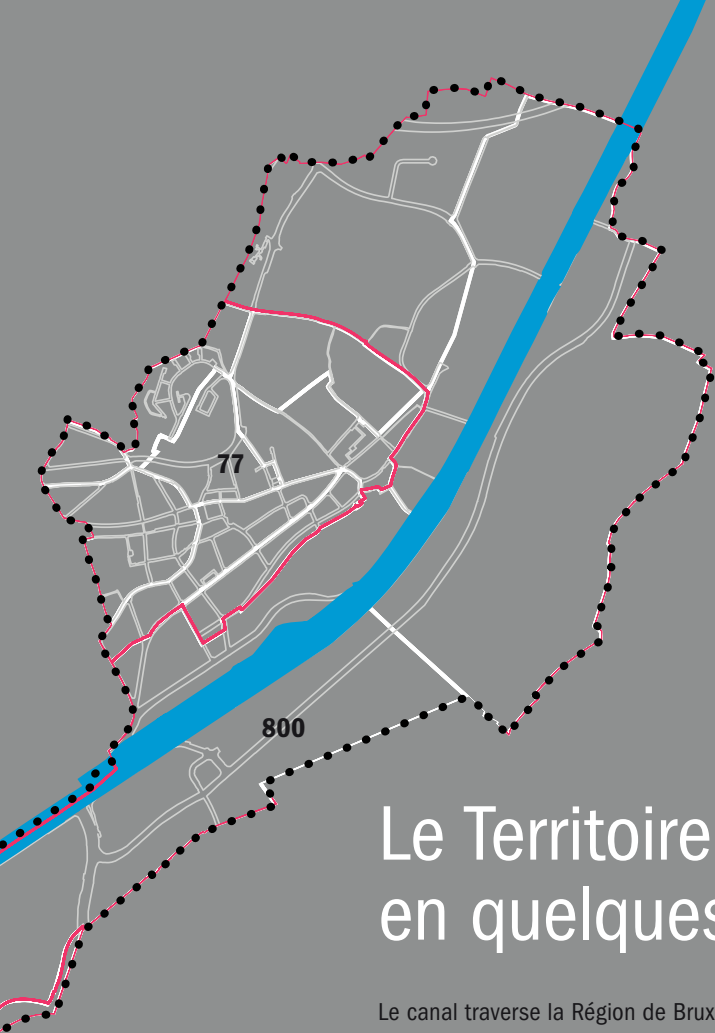
La publication s'articule autour de 12 thèmes indispensables pour comprendre ce territoire : géographie, histoire et patrimoine, démographie, emploi, logement, développement économique, tourisme et loisir, dynamiques créative et culturelle, identité(s), espaces publics, mobilité, planification et revitalisation. Une attention particulière a toutefois été portée au dialogue entre les différentes thématiques. En guise de conclusion, une carte dépliant présente une série de projets et de réalisations emblématiques.

Il en résulte un ouvrage abondant et pluridisciplinaire, se proposant d'illustrer une dynamique et de rendre compte du travail de nombreux acteurs, qui chacun à leur manière, façonnent ce territoire et influencent son devenir.

Bonne découverte.

**Lise Nakhé**  
**Frédéric Raynaud**





## Le Territoire du canal en quelques chiffres

Le canal traverse la Région de Bruxelles-Capitale sur **14 km du Nord au Sud**, en passant par l'Ouest du Pentagone, centre historique de la Région.

Il est appelé, selon les circonstances et l'endroit où on le croise, canal de Bruxelles, canal de Charleroi, canal de Willebroeck, canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, canal de la Senne,...

La zone d'étude définie comme le Territoire du canal s'étend sur environ deux kilomètres de part et d'autre du canal, sur près de **2.509 ha**, soit **15,5% du territoire régional** (16.500 ha). Plus de **190.000 personnes** y résident, soit **17% de la population** bruxelloise (2011).

La zone d'étude :

- > est constituée d'un assemblage de **108 secteurs statistiques\*** ;
- > se répartit sur **23 quartiers\*\*** ;
- > traverse **8 communes** : Ville de Bruxelles, Molenbeek, Koekelberg, Anderlecht, Saint-Gilles, Forest, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode.

### Quartiers repris - en tout ou en partie - dans le Territoire du canal

800	<b>Industrie Nord</b> (Bruxelles Evre)
77	<b>Heembeek</b> (Bruxelles)
20	<b>Vieux Laeken Est</b> (Bruxelles)
21	<b>Quartier Nord</b> (Bruxelles Saint Josse-Ten-Noode, Schaerbeek)
18	<b>Quartier Maritime</b> (Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean)
17	<b>Koekelberg</b> (Koekelberg)
16	<b>Molenbeek historique</b> (Molenbeek-Saint-Jean)
3	<b>Beguinage - Dixmude</b> (Bruxelles)
15	<b>Gare de l'Ouest</b> (Molenbeek-Saint-Jean)
2	<b>Dansaert</b> (Bruxelles)
14	<b>Duchesse</b> (Molenbeek-Saint-Jean)
13	<b>Cureghem Rosee</b> (Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean)
10	<b>Anneessens</b> (Bruxelles)
11	<b>Cureghem Bara</b> (Anderlecht, Saint-Gilles)
805	<b>Industrie Birmingham</b> (Anderlecht)
804	<b>Gare du Midi</b> (Saint Gilles)
12	<b>Cureghem Vétérinaire</b> (Anderlecht)
58	<b>Anderlecht centre Wayez</b> (Anderlecht)
52	<b>Veweyde Aurore</b> (Anderlecht)
803	<b>Industrie Sud</b> (Anderlecht Forest)
50	<b>Bas Forest</b> (Forest Saint-Gilles)
53	<b>Bizet Roue Ceria</b> (Anderlecht)
54	<b>Vogelenzang - Érasme</b> (Anderlecht)

\* Unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes en fonction de caractéristiques structurelles d'ordre social, économique, urbanistique ou morphologique (cf. DGSIE).

\*\* Division du territoire régional en entités spatiales plus petites que les communes, résultant d'un agrégat de secteurs statistiques (cf. Monitoring des quartiers).

# Le canal d'amont en aval

## CANAL SUD

Dans la partie Sud, qui débute aux alentours du pont de Cureghem, le Territoire du canal est bordé de petites maisons, d'entreprises (moins industrielles que jadis) et de zones industrielles et d'activités, dont celle des abattoirs d'Anderlecht. Au fur et à mesure que l'on s'écarte du centre-ville vers Ruisbroeck, la densité diminue et laisse place à des espaces plus aérés. Si le bassin de Biestebroeck conserve une allure très industrielle, le bassin du Batelage se présente quant à lui comme un espace verdurisé dédié à la promenade et à l'habitat, puisque qu'il est bordé de péniches habitées. À hauteur de l'écluse d'Anderlecht, on peut observer la Senne à ciel ouvert, qui serpente à travers les vastes îlots occupés par des entreprises avant de replonger sous terre aux limites de la Région, sous le Boulevard Industriel.

## CANAL CENTRE

La section du Centre, située entre la place Saintelette et le pont de Cureghem, a une vocation plus urbaine, caractérisée par un tissu historique dense d'ateliers et d'habitations: la tension entre les espaces pour les fonctions industrielles, portuaires et résidentielles y est clairement visible. Très bien desservie en transports en commun et proche du centre historique, cette portion du Territoire du canal est une véritable mosaïque de quartiers, de fonctions et d'ambiances.

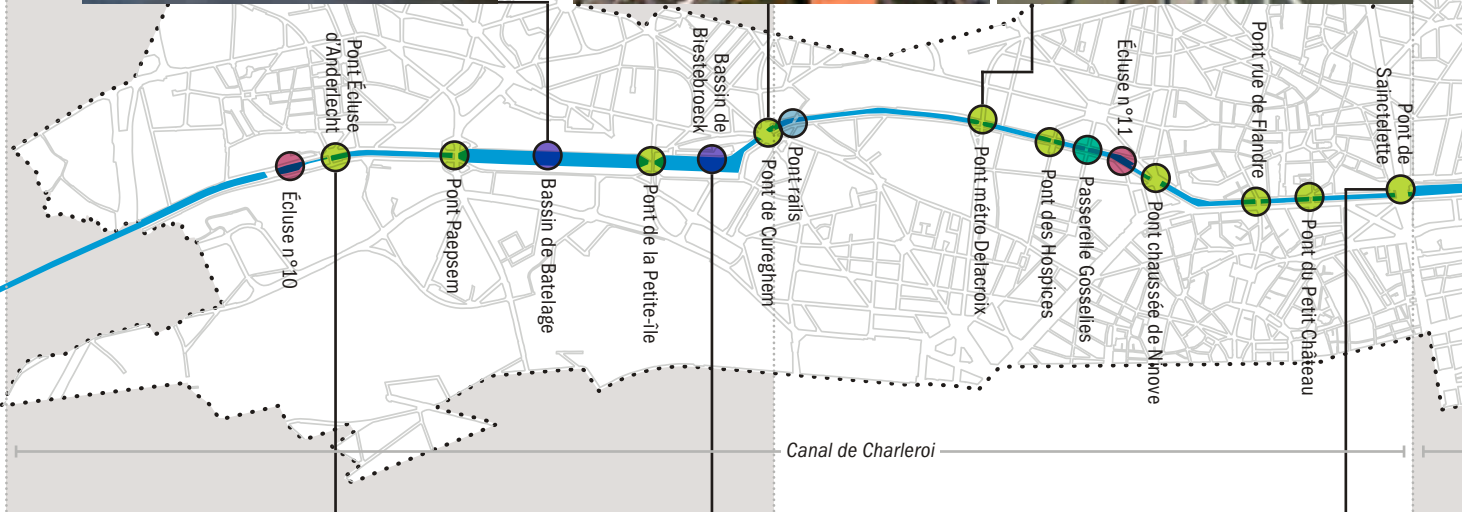
▼ Bassin du Batelage vers Pont Petite Île



▼ Pont de Cureghem vers Saintelette



▼ Pont Metro Delacroix



▲ Écluse d'Anderlecht vers Paepsem



▲ Bassin de Biestebroeck



▲ Vue de la place Saintelette vers la Porte de Ninove

## CANAL NORD

La partie Nord du Territoire du canal connaît des situations très diverses: tournée vers la mer, l'activité portuaire y est encore bien implantée aux abords du bassins Vergote et de l'avant-port, avec ses grands espaces de transbordement, de stockage et de transit liés au transport d'hydrocarbures, de matériaux pondéreux ou encore au commerce de gros. Cette portion voit cependant ses activités se diversifier: le site de Tour & Taxis développe ses activités tertiaires et une série de projets immobiliers de logements voit le jour de part et d'autre des bassins.

À partir du pont Van Praet, en direction du pont de Vilvorde, le canal de Willebroeck connaît un changement progressif. L'eau du canal affleure le long des berges, les activités changent de nature, de même que les typologies du bâti, offrant un paysage différent du reste du territoire bruxellois: vastes complexes industriels historiques, sheds et étendues en friches révèlent un panorama particulièrement aéré.

▼ Square de Trooz vers bassin Vergote



▼ Pont Van Praet vers Square de Trooz



▼ Digue du Canal vers Van Praet



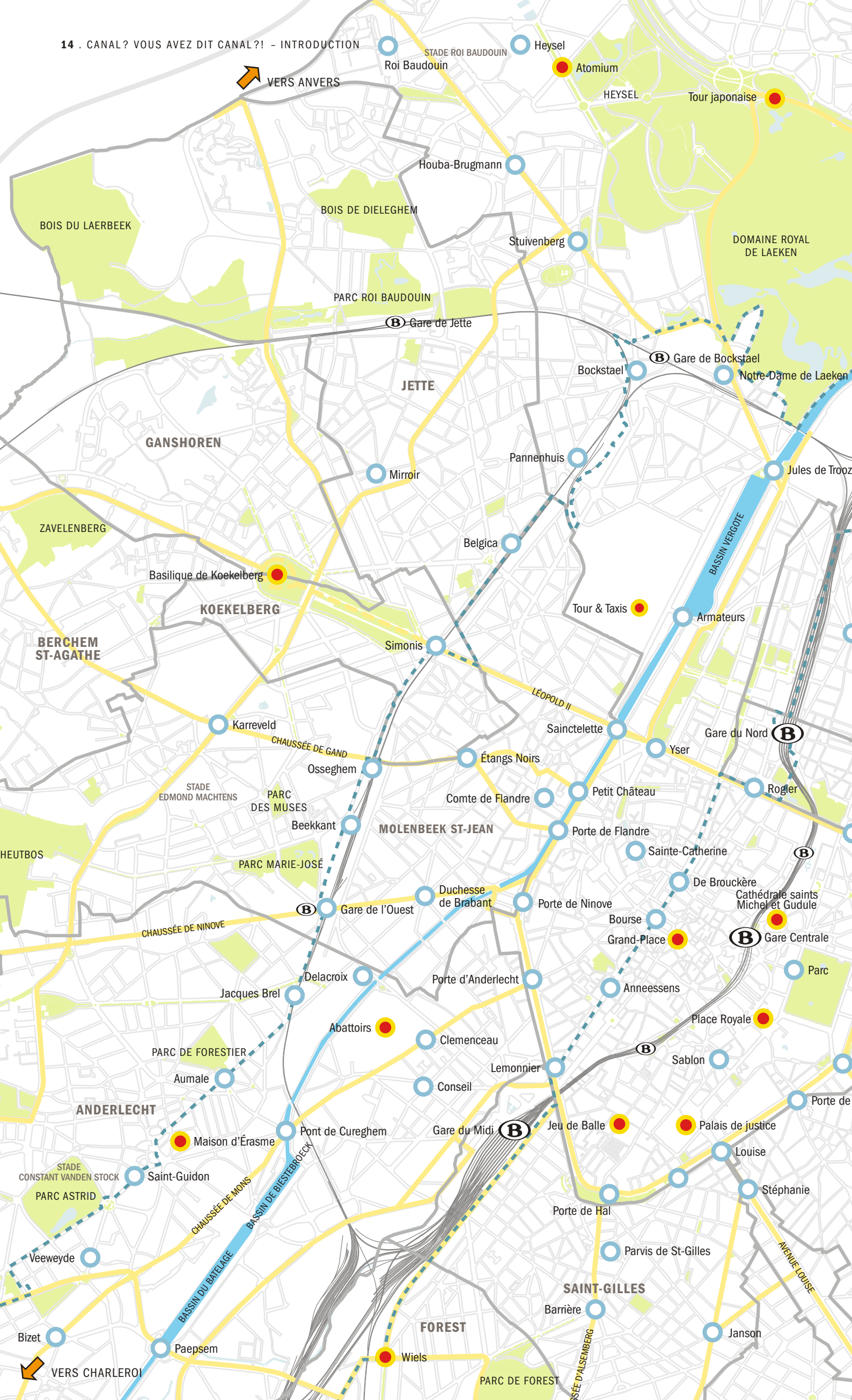
▲ Bassin Béco



▲ Bassin Vergote



▲ Pont de Buda vers la ville



VERS ANVERS

VERS CHARLEROI

BOIS DU LAERBEEK

BOIS DE DIELEGHEM

PARC ROI BAUDOUI

Gare de Jette

JETTE

GANSHOREN

ZAVELBERG

BERCHEM ST-AGATHE

Basilique de Koekelberg

KOEKELBERG

Karreveld

STADE EDMOND MACHTENS

PARC DES MUSES

PARC MARIE-JOSÉ

HEUTBOS

CHAUSSEE DE NINOVE

MOLENBEEK ST-JEAN

Gare de l'Ouest

PARC DE FORESTIER

ANDERLECHT

Saint-Guidon

STADE CONSTANT VANDEN STOCK

PARC ASTRID

Bizet

Paepsem

FOREST

Wiels

SAINT-GILLES

Barrière

Janson

STADE ROI BAUDOUI

Heysel

Atomium

HEYSEL

Tour japonaise

Houba-Brugmann

Stuivenberg

DOMAINE ROYAL DE LAEKEN

Bockstael

Gare de Bockstael

Notre-Dame de Laeken

Pannenhuis

Belgica

Tour & Taxis

Armateurs

Jules de Trooz

Simonis

LÉOPOLD II

Saintelette

Gare du Nord

Osseghem

Étangs Noirs

Comte de Flandre

Petit Château

Rogier

Porte de Flandre

Sainte-Catherine

De Brouckère

Cathédrale saints Michel et Gudule

Bourse

Grand-Place

Gare Centrale

Parc

Jacques Brel

Porte d'Anderlecht

Anneessens

Place Royale

Abattoirs

Clemenceau

Sablon

Aumale

Conseil

Lemonnier

Palais de justice

Pont de Cureghem

Gare du Midi

Jeu de Balle

Louise

Veeweyde

CHAUSSEE DE MONS

BASSIN DE BIESTERDECK

Porte de Ninove

Porte de Hal

Porte de Hal

Parvis de St-Gilles








AVENUE LOUISE

OSÉE D'ALSBERG

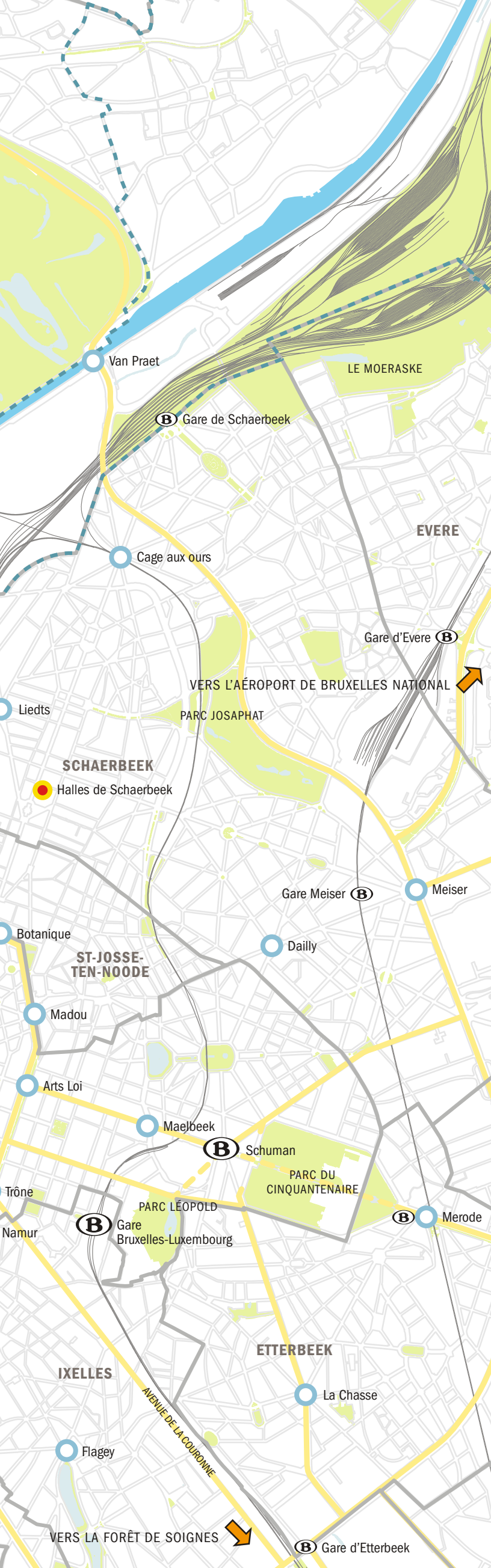
## Le canal dans la ville

Le canal, qui traverse la région du nord au sud, peine parfois à trouver sa place dans la carte mentale des Bruxellois ne vivant pas à proximité de ses quais. En cause, probablement, la multitude de quartiers et d'ambiances qu'il parcourt, offrant une lecture très hétérogène du territoire. Se situer autour du canal et dans ses alentours demande donc de se référer à une série de lieux connus, places ou points d'intérêt, gares ou grands axes routiers. Cette approche, utile pour situer la canal dans la ville, fait aussi apparaître sa proximité avec les lieux emblématiques de la Capitale: la Grand-Place se situe à moins de 1,5 km de la Porte de Ninove, Tour & Taxis et la Gare du Nord, à 1 km, le Parc de Forest et le Bassin de Biestebroek, à 2,5 km.

### Légende

-  Places et carrefours emblématiques
-  Lignes ferroviaires
-  Gares SNCB
-  Grands axes routiers
-  Points d'intérêt
-  Espaces verts
-  Territoire du canal

0 250m 500m

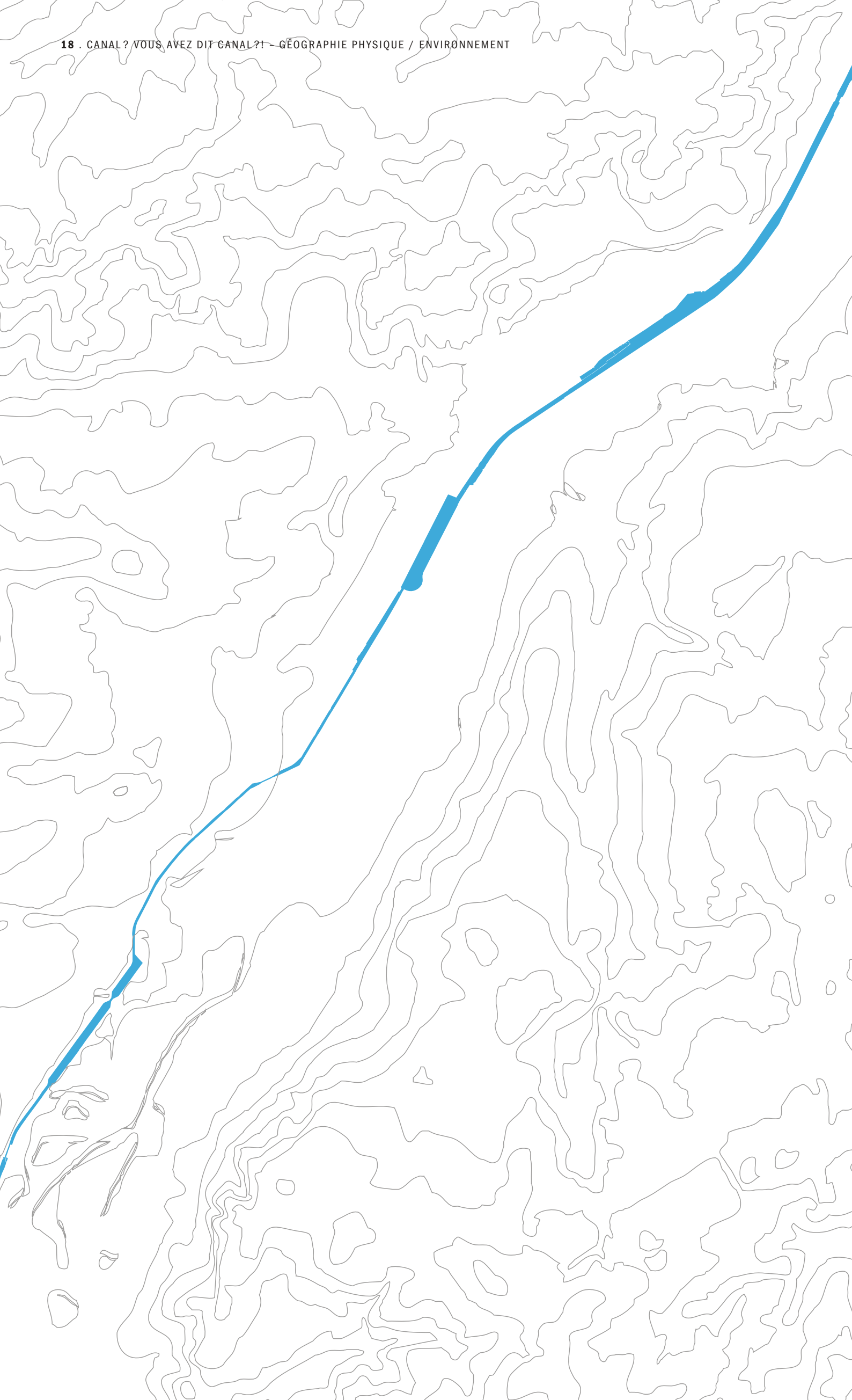




# GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ENVIRONNEMENT

Si les interventions humaines en milieu urbain contribuent à estomper fortement les données naturelles, la Région bruxelloise s'inscrit toutefois dans une topographie liée à une voie d'eau naturelle, qui, du Moyen Âge à nos jours, a fortement influencé la structuration sociale de la ville. Si la Senne est aujourd'hui invisible dans la plus grande partie de son parcours bruxellois, c'est dans le fond de sa vallée que s'inscrit le tracé du canal.

Le présent chapitre traite des nombreux liens morphologiques, environnementaux et techniques qu'entretiennent les deux voies d'eau.



## GÉOGRAPHIE PHYSIQUE / ENVIRONNEMENT

## Un espace marqué par sa topographie

Lise Nakhlé

**Les caractéristiques de la vallée de la Senne participèrent à structurer l'agglomération urbaine qui y voit le jour : une voie d'eau, à la fois voie de communication et source d'énergie naturelle, une plaine d'alluvions, un versant oriental assez raide et un versant occidental beaucoup plus doux et un sol marécageux parcouru par de nombreux ruisseaux. Au fil des siècles, ce paysage connut des transformations successives, dont certaines nous font oublier que la vallée de la Senne constitue le berceau de la Capitale.**

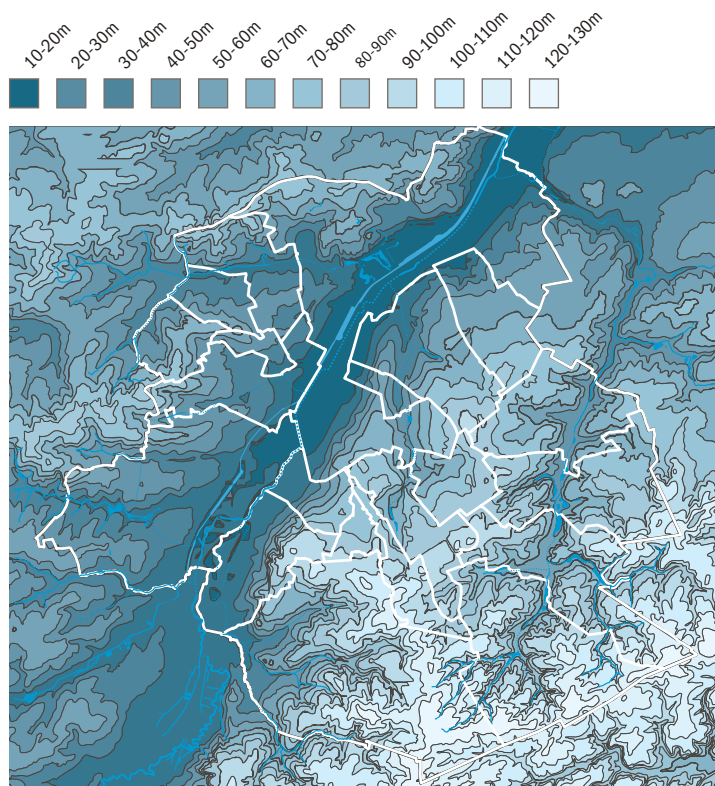
## LA VALLÉE ET SES VERSANTS

Autrefois, la Senne serpentait à l'air libre dans le fond de la vallée. À la hauteur de l'actuel site de Saint-Géry, elle se séparait en deux bras qui, se ramifiant, délimitaient trois îles avant de se rejoindre en un cours unique pour poursuivre son cheminement vers le nord, en direction du Rupel, un affluent de l'Escaut. Au Moyen Âge – et probablement déjà antérieurement – l'homme a modifié le tracé du cours d'eau pour utiliser à son profit sa force motrice ou brider ses débordements. Le tracé exact du lit originel de la Senne nous est donc aujourd'hui méconnu, effacé par des siècles d'aménagements.

Dans le fond de la vallée, l'écoulement des eaux fréquemment entravé par des obstacles naturels, provoquait des débordements et la formation de marécages. Ces marécages caractérisaient à ce point le site qu'ils donnèrent son nom à l'agglomération qui s'y forma : Bruocsella, « la résidence des marais ».

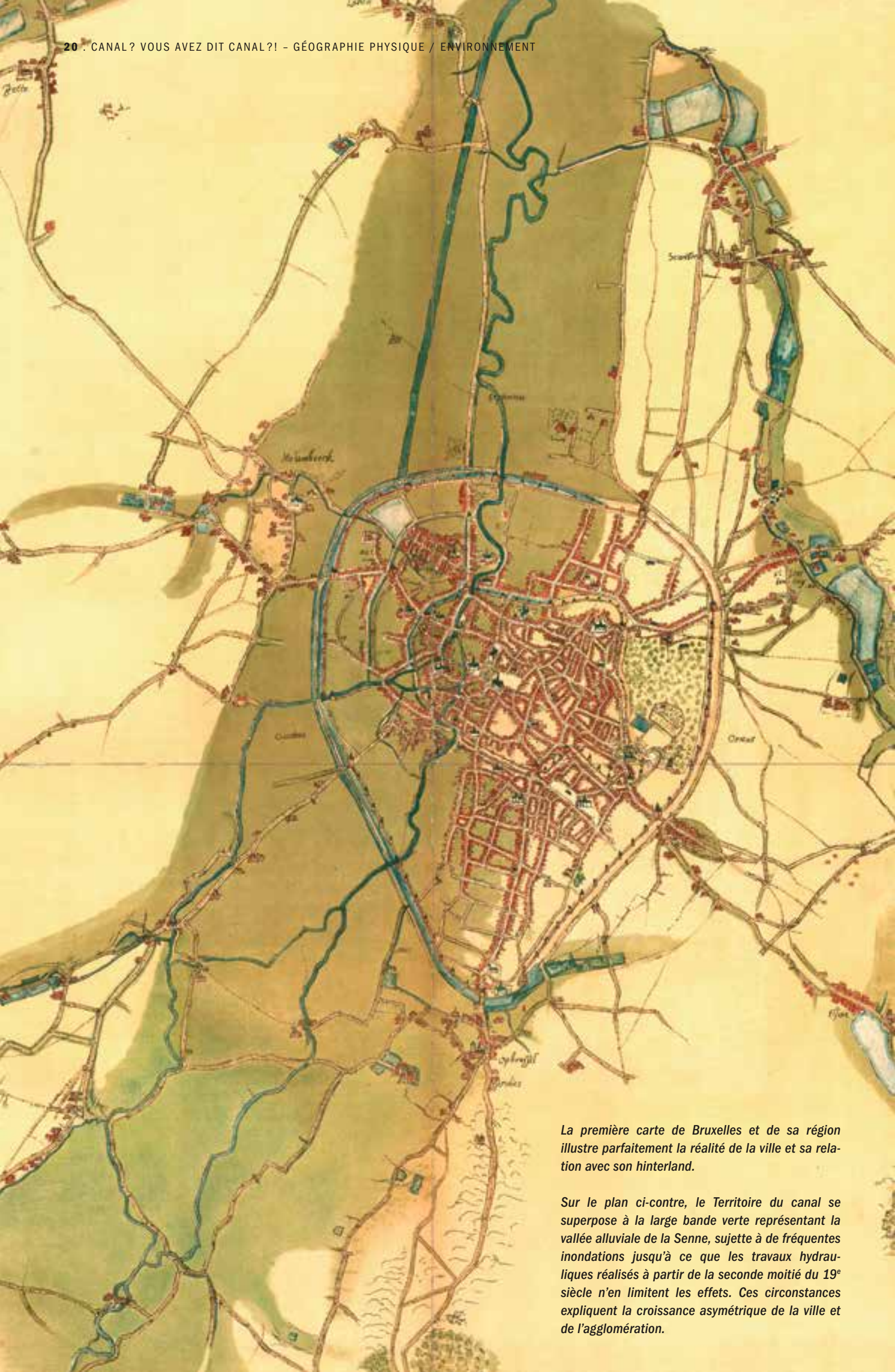
La naissance de Bruxelles est donc intimement liée à son environnement géographique puisque la ville serait née aux alentours du 10<sup>e</sup> siècle dans la zone marécageuse à l'extrémité navigable de la Senne, sur l'île Saint-Géry. Au-delà, la faible pente et l'ensablement dessinaient un tracé sinueux et de nombreux deltas qui diminuaient sa profondeur, rendant la navigation plus difficile. C'est aux alentours de ce terminus de navigation que s'implanteront une série de moulins hydrauliques.

C'est vers ce lieu aménagé pour circuler à travers la vallée que convergeront les principaux axes de communication médiévaux : l'axe terrestre ouest – est reliant Bruges et Gand à Liège et Cologne, et l'axe de communication fluvial, permettant de relier Bruxelles à l'Escaut, amorçant ainsi le développement des premiers établissements religieux, militaires et marchands. Commerçants et artisans y installent leurs activités tandis que la ville s'urbanise vers l'ouest.



▲ La Région connaît des dénivelés importants entre le point le plus élevé qui culmine à 131 mètres d'altitude et le point le plus bas situé dans la vallée de la Senne à seulement 15 mètres. La courbe de niveau de 20 mètres limite les portions de la vallée autrefois sujettes à débordements, celle de 30 mètres délimite le fond de vallée alluviale.

Source : Institut géographique national



*La première carte de Bruxelles et de sa région illustre parfaitement la réalité de la ville et sa relation avec son hinterland.*

*Sur le plan ci-contre, le Territoire du canal se superpose à la large bande verte représentant la vallée alluviale de la Senne, sujette à de fréquentes inondations jusqu'à ce que les travaux hydrauliques réalisés à partir de la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle n'en limitent les effets. Ces circonstances expliquent la croissance asymétrique de la ville et de l'agglomération.*

Le versant oriental de la vallée offrait originellement une pente relativement abrupte, rendant le débit des ruisseaux qui la dévalaient assez rapide. Les sources étaient nombreuses et ces cours d'eau – aujourd'hui asséchés ou recouverts – affluaient dans la rivière par des ravins. Le sol sablonneux du versant, stérile à certains endroits, était cultivable dans l'ensemble. Les activités agricoles contribuèrent à adoucir le relief accidenté du flanc oriental, par le nivellement des aspérités et le comblement des ravins. Par la même occasion, les transports et communications terrestres s'en trouvèrent facilités.

C'est sur ce versant de rive droite que se fixeront les classes aisées à l'abri des inondations.

L'aménagement et l'urbanisation de la rive occidentale, composée de terrains argileux en pente douce mais plus éloignée du cours de la rivière, seront plus tardifs.

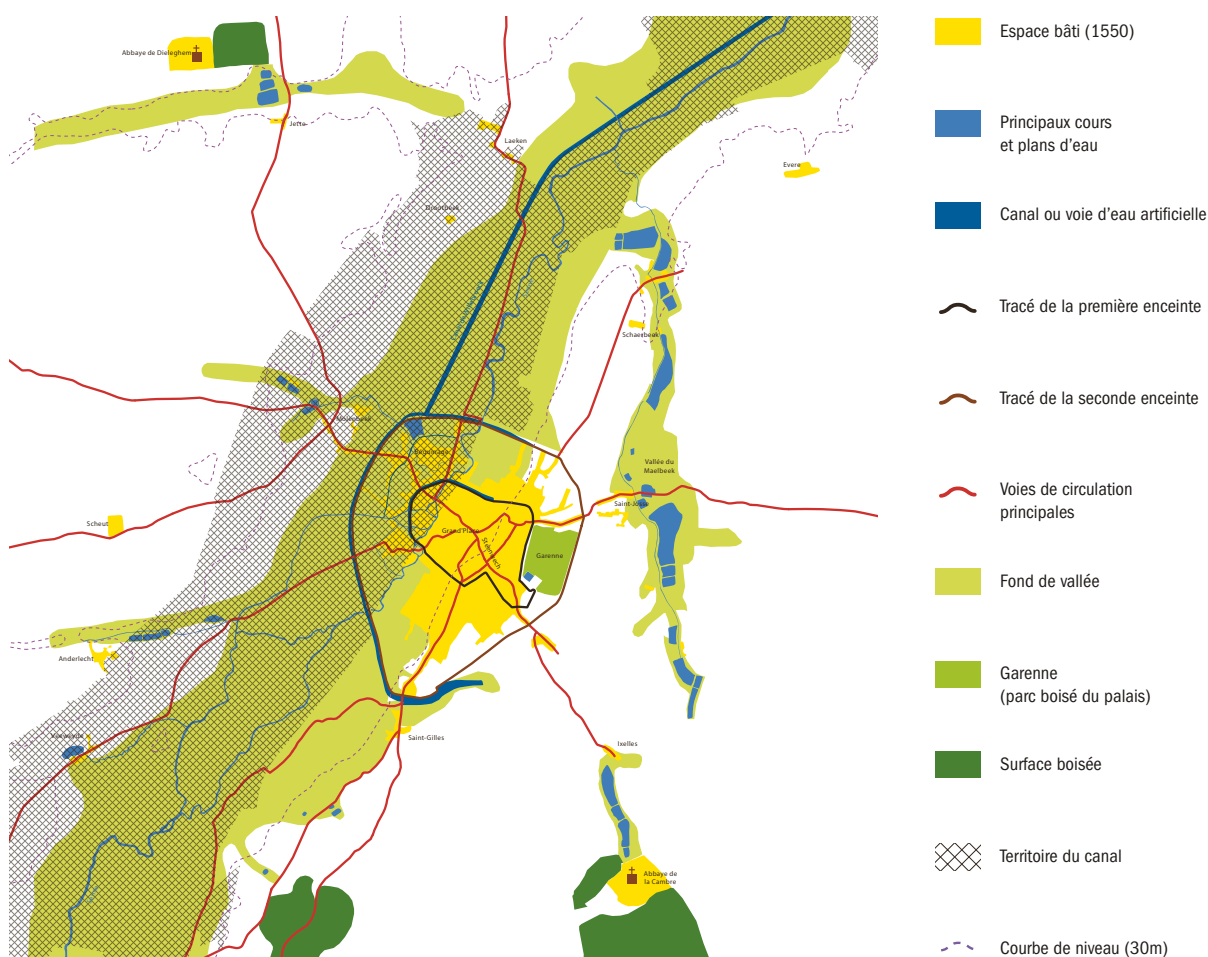
La configuration de la vallée de la Senne explique donc la croissance asymétrique de la ville, l'inscription spatio-sociale de la population dans l'agglomération, ainsi que l'agencement des fonctions et des activités qui s'y développent.

## DE LA RIVIÈRE AU CANAL

Dès le 16<sup>e</sup> siècle, au vu du rôle structurant des cours d'eau dans le transport des marchandises, il devint nécessaire de remédier aux aléas des tracés naturels. C'est ainsi qu'un canal fut creusé dans la vallée, le long de la Senne. Ce canal permet de relier Bruxelles à la mer, en passant dans un premier temps par le Rupel et par l'Escaut puis, au fil des modernisations et agrandissements successifs des infrastructures, directement via l'Escaut. L'arrivée de cette nouvelle voie d'eau réduisit considérablement les temps de parcours, au bénéfice du développement économique et commercial de la ville.

Au moment de l'indépendance de la Belgique, le canal sera prolongé vers le sud, toujours dans l'axe de la vallée de la Senne, mettant Bruxelles en liaison directe avec le bassin houiller de Charleroi.

Avec l'urbanisation croissante et le développement des moyens de transports, les espaces structurants constitués par les vallées vont progressivement perdre leur importance au profit d'une extension de la structure radioconcentrique centrale autour de nouvelles grandes artères (rue de la Loi, avenue Louise...) et d'infrastructures ferroviaires (la rocade de la ligne de contournement de l'Ouest, entre autres). D'imposants travaux de remblayage viendront y gommer la logique préexistante des vallées. Le plus marquant de ces aménagements est certainement le voûtement de la Senne qui supprime cette dernière du paysage bruxellois. Le fond de la vallée de la Senne constituera toutefois un espace privilégié pour l'implantation des chemins de fer, confirmant au 19<sup>e</sup> siècle la spécialisation industrielle de ce territoire.



## SOL ET BIODIVERSITÉ

Le développement industriel du territoire a certes contribué à l'essor et à la prospérité de la Région, mais il a hélas laissé derrière lui de nombreux terrains pollués ou potentiellement pollués. En effet, Bruxelles compte actuellement environ 15.000 terrains pollués ou potentiellement pollués (soit 18,5 % de la superficie régionale) dont la plupart se trouvent dans le Territoire du canal.

Aujourd'hui, la gestion des sols pollués est une nécessité, d'une part parce que certains de ces sols comportent des risques pour la santé, dégradent le cadre de vie, menacent la sécurité dans les quartiers, et nuisent à l'environnement (nature, eau souterraine ou de surface, air), mais également parce qu'ils freinent le redéveloppement économique (manque d'attrait pour les investisseurs, l'assainissement des sols étant très coûteux).

La politique de gestion des sols pollués propose cependant différents instruments: la mise à jour continue de l'inventaire et de la carte de l'état du sol, l'intégration de la gestion des pollutions du sol dans toutes les politiques régionales liées au sol, la mise en place d'un programme régional d'identification, de surveillance, de traitement et de financement des pollutions orphelines du sol, la prévention de nouvelles pollutions et la création de nouveaux mécanismes de financement de la gestion des sols pollués. Parmi ces mécanismes, le programme Brussels Greenfields vise à soutenir les projets économiques se développant aux abords du canal sur des terrains touchés par une pollution du sol en proposant une participation financière à l'assainissement du sol, une expertise spécifique, ainsi qu'un accompagnement administratif.



▲ Friche urbaine en face du site de Tour & Taxis entre l'avenue du Port et le quai des Matériaux

Malgré ces nécessaires reconfigurations, la vallée de la Senne garde une importance considérable en matière d'environnement et de biodiversité, nécessitant une nouvelle approche environnementale.

Celle-ci prend en considération des enjeux tels que la régulation climatique, la gestion des eaux de pluie, la protection de la biodiversité, la valorisation des identités paysagères, la promotion de la mobilité active ou encore des activités récréatives.

Dans cette perspective, les vallées constituent des espaces privilégiés pour conduire les vents (et donc disséminer les espèces végétales), rafraîchir, ventiler et composer de la sorte des continuités écologiques, supports des trames vertes et bleues.

Si l'espace qui entoure le canal connaît un manque d'espaces verts accessibles au public, il n'est pas pour autant dépourvu d'espaces naturels.

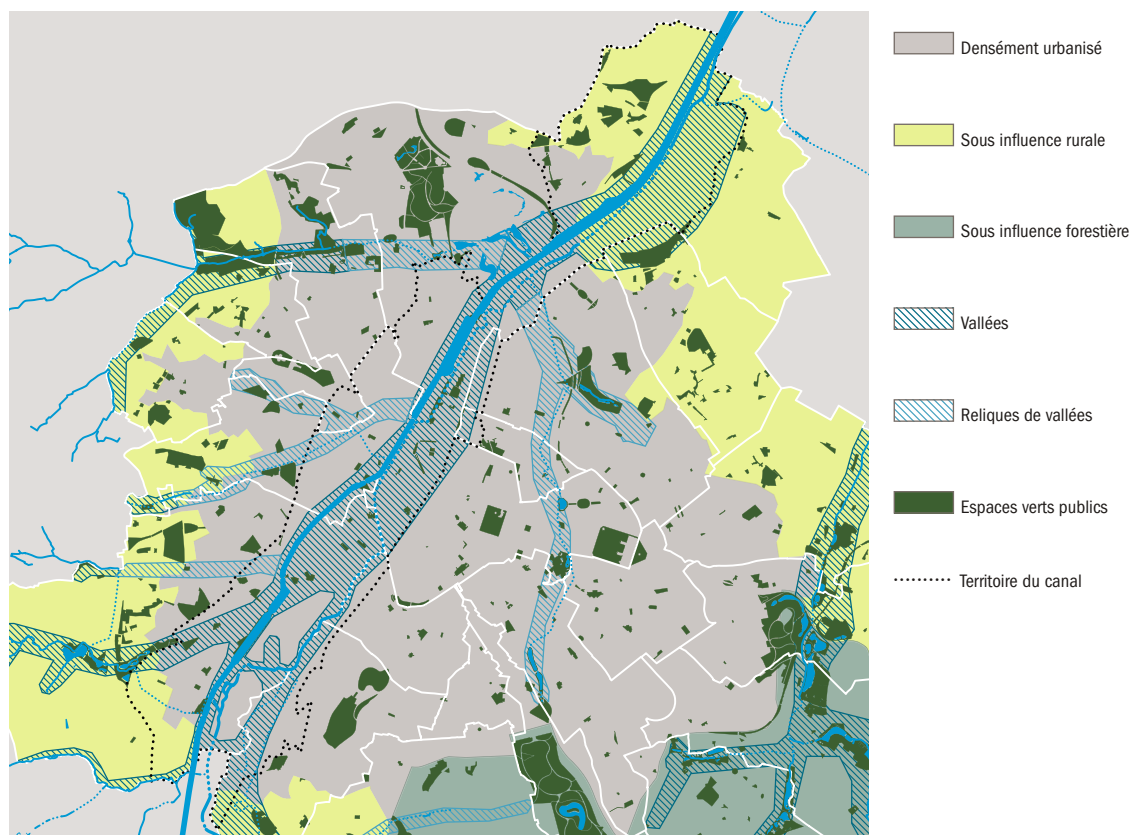
La zone verte du Moeraske, située le long de site de Schaerbeek-Formation abrite une faune très diversifiée (plus d'une soixantaine d'espèces d'oiseaux recensée). Cette zone humide de 14 hectares, alimentée par le ruisseau du Kerkebeek, est un rare vestige du fond de la vallée de la Senne, caractérisé par des sources, un marais, des prairies sèches et humides, un bois ancien, des potagers.



En outre, le canal, ses berges, les haies, les stocks de sable, mares et friches sont des espaces semi-naturels convoités par un grand nombre d'espèces animales et végétales, qui favorisent et rendent nécessaires la préservation des corridors écologiques.

## Morphologie urbaine de la zone

### Senne-canal dans le contexte bruxellois



▲ Source: Institut géographique national/CIRB/Bruxelles Environnement

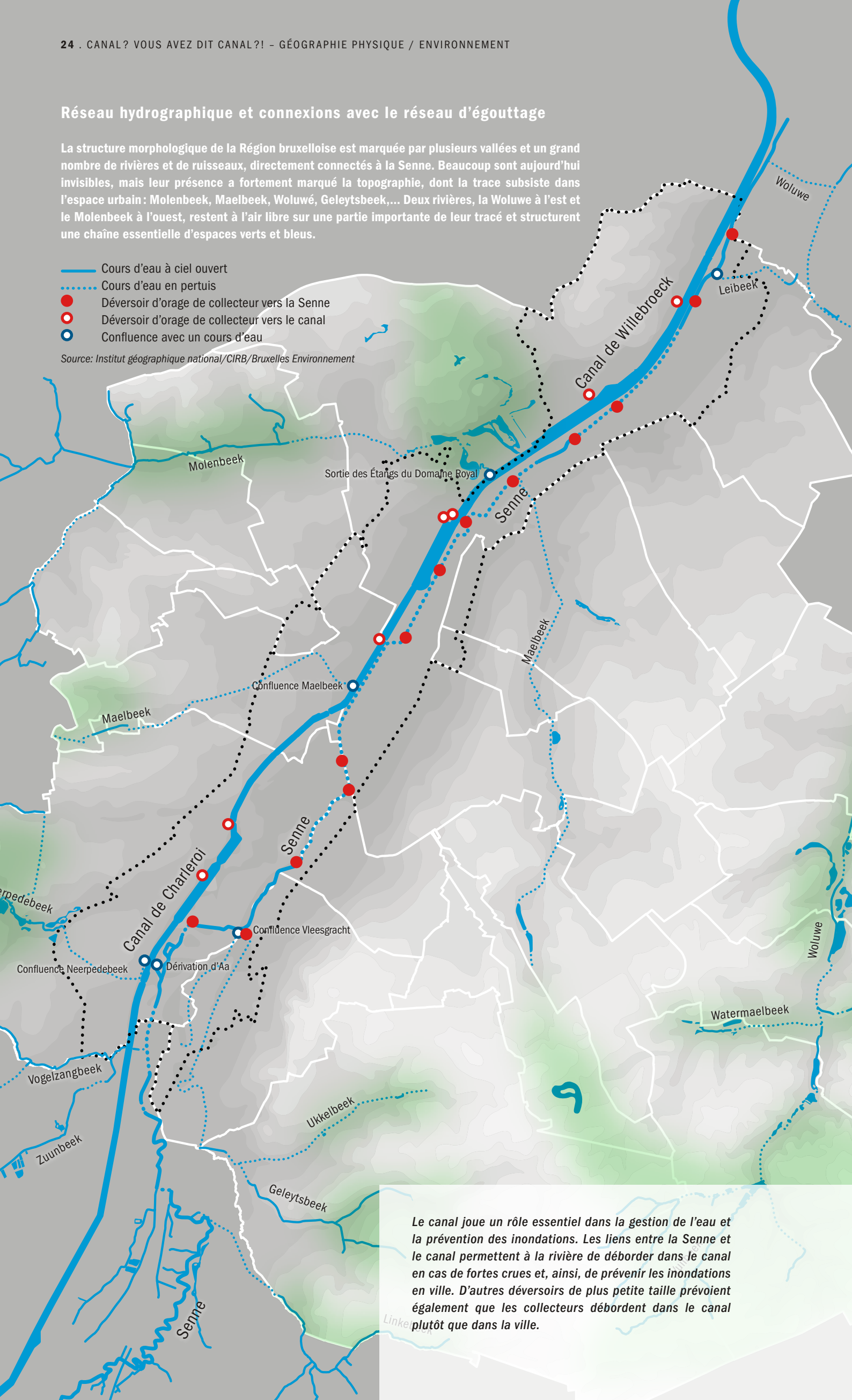
La vallée de la Senne, malgré son caractère naturel, reste la zone avec le moins d'espaces verts de la Région de Bruxelles-Capitale. Le canal peut jouer un rôle prépondérant à ce sujet et devenir un corridor écologique « vert » et « bleu » au cœur de la capitale, permettant aux animaux et aux plantes de se déplacer jusqu'au cœur de la ville.

## Réseau hydrographique et connexions avec le réseau d'égouttage

La structure morphologique de la Région bruxelloise est marquée par plusieurs vallées et un grand nombre de rivières et de ruisseaux, directement connectés à la Senne. Beaucoup sont aujourd'hui invisibles, mais leur présence a fortement marqué la topographie, dont la trace subsiste dans l'espace urbain : Molenbeek, Maelbeek, Woluwé, Geleypsbeek, ... Deux rivières, la Woluwe à l'est et le Molenbeek à l'ouest, restent à l'air libre sur une partie importante de leur tracé et structurent une chaîne essentielle d'espaces verts et bleus.

- Cours d'eau à ciel ouvert
- - - Cours d'eau en pertuis
- Déversoir d'orage de collecteur vers la Senne
- Déversoir d'orage de collecteur vers le canal
- Confluence avec un cours d'eau

Source: Institut géographique national/CIRB/BruXelles Environnement



Le canal joue un rôle essentiel dans la gestion de l'eau et la prévention des inondations. Les liens entre la Senne et le canal permettent à la rivière de déborder dans le canal en cas de fortes crues et, ainsi, de prévenir les inondations en ville. D'autres déversoirs de plus petite taille prévoient également que les collecteurs débordent dans le canal plutôt que dans la ville.



# Des cours d'eau complémentaires

Lise Nakhlé

**Depuis le voûtement de la Senne, le canal est devenu la principale voie d'eau dans le paysage bruxellois.**

**Cette voie d'eau artificielle continue cependant à entretenir des liens importants avec la rivière voûtée qui lui est parallèle. Ces deux cours d'eau, qui appartiennent à un même système hydrographique, exercent des fonctions complémentaires, notamment en cas d'inondation et en matière de traitement des eaux usées. Grâce à une meilleure gestion de leur interdépendance, la qualité des eaux bruxelloises s'est nettement améliorée.**

## DESCRIPTION DU COURS ACTUEL DE LA SENNE

Dans la partie méridionale de la Région, la Senne, couverte depuis les années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, serpente sur la rive droite du canal, jusqu'à hauteur de la rue des Goujons. Après avoir croisé la rue des Vétérinaires, la rivière canalisée passe sous la rue de France, la place Victor Horta, l'avenue Paul-Henri Spaak, la place Bara, le square de l'Aviation. C'est là que son bras principal pénètre dans la Ville, à la Grande Écluse, avant le voûtement de 1871.

Dans un premier temps, ce voûtement a fait passer la rivière sous les boulevards du Centre. Entre 1930 et 1955, la Senne a ensuite été détournée par les boulevards de la Petite Ceinture, suivant le boulevard Poincaré et donc le tracé sud-occidental des anciens remparts. On peut ainsi découvrir la rivière en descendant dans le pavillon d'octroi de la Porte d'Anderlecht, siège du Musée des Égouts.

À la Porte de Ninove, la Senne voûtée longe le canal, et s'en éloigne à partir du square de Saintelette. La Senne suit alors un tracé rectiligne parallèle au canal sous la place de l'Yser, le quai de Willebroeck, l'Allée Verte, le square Jules De Trooz et le quai des Usines, remplaçant un cheminement à ciel ouvert que l'on pouvait encore observer dans les années 50. À hauteur du Marché Matinal, le voûtement retrouve son ancien tracé.

La Senne apparaît brièvement sur 500 m, entre le pont Van Praet et la Rampe du Lion, avant d'être à nouveau visible 2 km plus loin, à hauteur des anciennes cokeries du Marly et des moulins Cérès (ancienne Meunerie bruxelloise).

Elle se faufile jusqu'au Pont de Buda, en passant par la station d'épuration Nord, dont elle reçoit les eaux assainies des égouts bruxellois. Sur quelques centaines de mètres, elle délimite la frontière régionale avec la Région flamande, avant de rejoindre Vilvorde.

Au total, sur le territoire bruxellois, la Senne coule sur près de 9 km dans un pertuis bétonné.



▲ Collecteur d'eau sous le boulevard Émile Jacquemain

## ANTICIPER LES DÉBORDEMENTS

La Senne est une rivière au débit extrêmement variable. Le conduit voûté ne peut accepter qu'une certaine quantité d'eau et fonctionne comme un goulet d'étranglement. C'est pour cette raison qu'en cas de fortes précipitations, la majeure partie des eaux de la Senne est déviée dans le canal tout proche, avant même d'atteindre Bruxelles.

Ce transfert des eaux de la Senne vers le canal en amont de Bruxelles s'effectue par des barrages, déversoirs et évacuateurs de crues situés à Lembeek et à Anderlecht. Après avoir traversé Bruxelles par le canal, cette eau est reversée dans le lit « naturel » de la Senne.

Le rôle du canal comme bassin d'orage de la Région bruxelloise est amplifié par la présence d'un bras de dérivation de la Senne à hauteur de l'écluse d'Aa (Anderlecht). Celui-ci a pour but d'éviter une montée excessive des eaux de la Senne avant sa traversée couverte de la ville.





▲ Station d'épuration Aquiris Bruxelles-Nord

## COLLECTER LES EAUX

Sur leur parcours bruxellois, la Senne et le canal reçoivent plusieurs affluents dont la plupart ont été transformés en collecteurs d'eaux usées. Ces collecteurs, directement raccordés aux égouts, prennent en charge les eaux résiduaires, les eaux des ruisseaux, ainsi que les eaux pluviales ruisselant sur les surfaces imperméabilisées.

À Bruxelles, le réseau d'égouttage est mixte, ce qui signifie que les eaux usées (principalement les eaux domestiques) et les eaux de pluie arrivent ensemble dans l'une des deux stations d'épuration. Autrement dit, ces eaux ne se déversent pratiquement pas dans la Senne ou dans le canal, sauf en cas de fortes pluies, afin de prévenir les inondations en ville.

Cependant, en raison de l'augmentation de l'imperméabilisation des sols, ce phénomène de surcharge du réseau d'égouttage s'accroît sur l'ensemble de la Région : recouvert, le sol ne permet plus à l'eau de s'y infiltrer, ce qui accroît les ruissellements et donc, les risques de débordements.

## TRAITER LES EFFLUENTS

Aujourd'hui, la totalité des vallées bruxelloises est désormais égouttée et raccordée à l'une de ces deux stations d'épuration.

Bruxelles a cependant dû attendre l'année 2000 pour ouvrir sa première station d'épuration (Bruxelles-Sud), située sur 4 ha à la limite des communes de Forest et d'Anderlecht. Elle est conçue pour traiter une pollution équivalente à celle de 360.000 habitants - du sud de la Région (Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Uccle) et de quelques communes flamandes (Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek, Drogenbos et Ruisbroek) - en y incluant les rejets d'origine industrielle. L'eau épurée est rejetée dans la Senne à Anderlecht.

Les eaux usées des bassins Nord et de la Woluwe sont traitées depuis mars 2007 par la station de Bruxelles-Nord, dotée d'une plus grande capacité (l'équivalent de 1,4 million d'habitants).

Déjà considérées comme des véhicules de maladies au 19<sup>e</sup> siècle - ce qui fut utilisé comme prétexte au voûtement dans la traversée de la Ville - les eaux du bassin de la Senne sont longtemps restées d'une qualité très préoccupante. Même si l'on constate de nets progrès depuis quelques années, de nombreux efforts restent à faire.

Ainsi, bien que les eaux sales soient quasiment toutes traitées, le réseau d'égouts unitaire (regroupant eaux usées domestiques et eaux de pluie) a un impact sur la qualité des eaux de la Senne, puisque celle-ci sert de soupape de débordement. De plus, la capacité de dilution de ces pollutions ponctuelles dans les eaux de la Senne, petite rivière pour une grande agglomération, est assez faible. Par conséquent, les substances chimiques présentes en excès dans la Senne (pesticides, hydrocarbures,...) influencent inévitablement la vie aquatique.

L'apparition récente de mollusques et de plantes aquatiques indique cependant l'amélioration de la qualité des eaux bruxelloises. En 2012, des chercheurs de l'Institut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) ont repêché, dans divers lieux de la périphérie flamande, 11 espèces de poissons. Ceci atteste qu'une attention soutenue portée à la qualité des eaux permet à la biodiversité de reprendre ses droits. ■

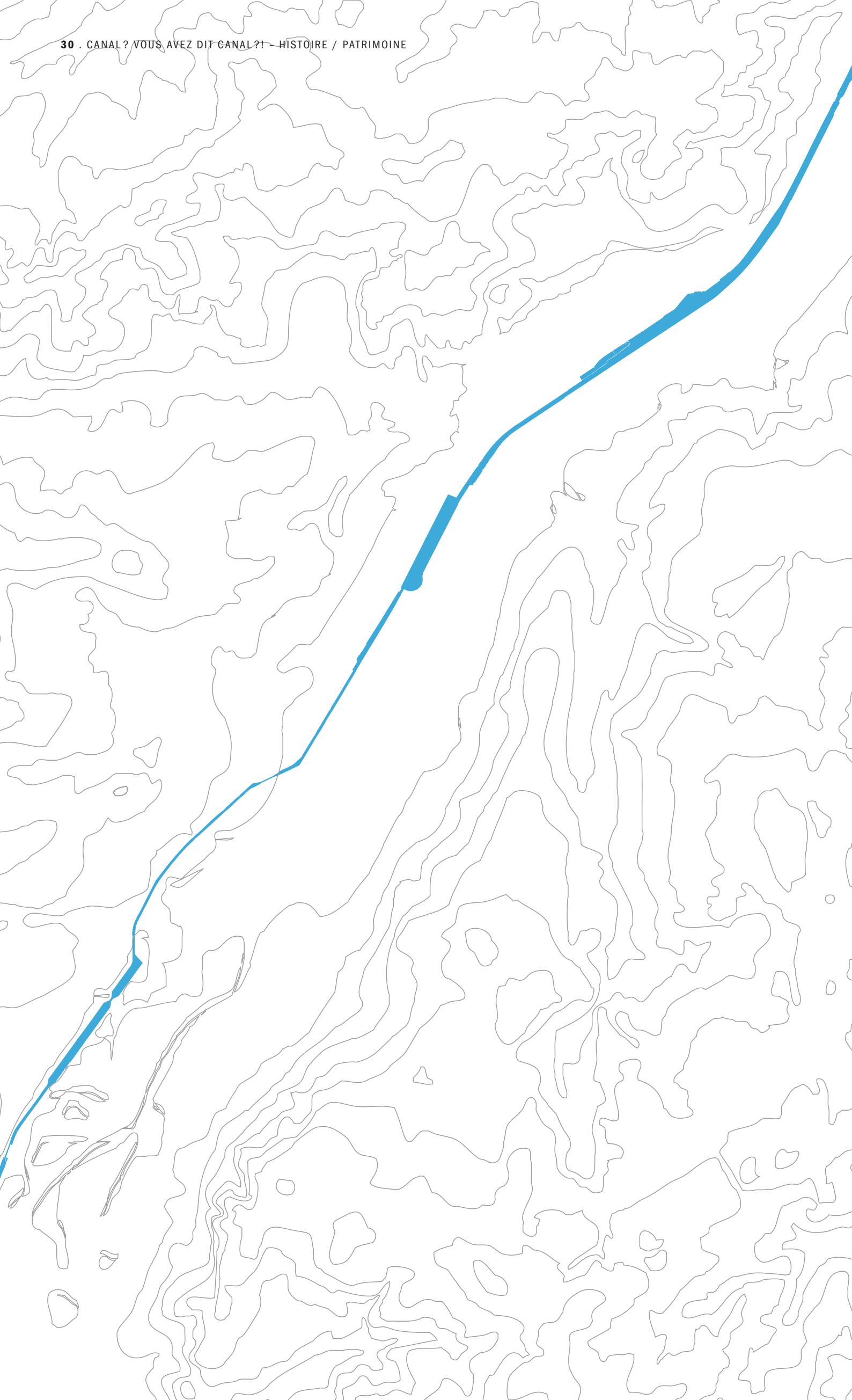


# HISTOIRE PATRIMOINE

Le creusement du canal de Willebroeck dans la seconde moitié du 16<sup>e</sup> siècle marque l'inscription progressive de Bruxelles dans une nouvelle dynamique économique et commerciale. Trois siècles plus tard, l'industrialisation et l'arrivée du chemin de fer restructurent le territoire : les activités s'y réorganisent avec la création de vastes zones d'activités économiques et le développement de quartiers ouvriers.

Ces éléments ont marqué le Territoire du canal, riche d'un patrimoine qui nous raconte l'histoire des mutations économiques, techniques et sociales à l'œuvre au cours du temps.

Le présent chapitre propose un aperçu historique des aménagements liés au canal et à ses fonctions, pour s'intéresser ensuite au riche patrimoine qui l'entoure.



## HISTOIRE / PATRIMOINE

# Le canal au cœur des transformations urbaines

Jean Puissant

*Spécialiste en histoire sociale, professeur émérite à l'Université libre de Bruxelles, président du CA de La Fonderie (Musée bruxellois de l'industrie et du travail)*

Yannik Van Praag

*Historien, chargé de mission à La Fonderie*

Lise Nakhlé

**Longue saignée dans le paysage de la vallée de la Senne, le canal de Willebroeck est inauguré en 1561. La navigation vers Anvers et vers la mer du Nord, plus rapide et moins coûteuse, s'en trouve facilitée. Les conséquences du creusement de cette nouvelle voie d'eau sont spectaculaires: se dotant de nouvelles infrastructures, Bruxelles entre progressivement dans une nouvelle ère économique et commerciale.**

**Raccordée au 19<sup>e</sup> siècle au sud du pays via le canal de Charleroi, et par la voie ferrée, Bruxelles se positionne comme le cœur économique du pays.**

**Le voûtement de la Senne fera du canal la seule voie d'eau visible tandis que ses abords s'étoffent d'entreprises, d'espaces logistiques et de lieux de vie à l'usage des populations ouvrières et de la bourgeoisie industrielle.**

### UNE RIVIÈRE AUX USAGES MULTIPLES

Depuis la naissance de la ville aux alentours du 11<sup>e</sup> siècle, la voie d'eau a joué un rôle essentiel dans son développement spatial. À partir du 13<sup>e</sup> siècle, Bruxelles se positionne comme une importante ville industrielle. La rivière constitue la principale source d'énergie primaire et permet d'actionner les nombreux moulins qui se construisent sur les rives de la Senne. Elle fournit la matière première pour les industries textiles et alimentaires. Elle constitue en outre la voie d'évacuation des eaux usagées, domestiques et industrielles, importantes du fait de l'intense activité artisanale de la ville. Cet usage, à l'origine de nombreuses tensions entre les divers usagers et les différents corps de métiers, lui vaudra en outre d'être appelée «égout à ciel ouvert»; un véritable réseau d'égouttage, étendu et moderne, n'ayant vu le jour que dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

Les aménagements hydrauliques permettent de diminuer l'amplitude des crues, la création de viviers à poissons et l'irrigation d'espaces à l'écart des zones inondables, puis, à partir du 18<sup>e</sup> siècle, l'alimentation des fontaines installées à travers la ville.

La Senne est également l'axe principal qui relie Bruxelles au pôle économique anversoïse et à la mer du Nord. La voie d'eau est donc au cœur d'une dynamique complexe, tant sur le plan économique que politique.

### LE CANAL DE WILLEBROECK (1551-1561)

Le développement économique – où prédominent successivement la draperie, la tapisserie et la dentelle – confère à Bruxelles les moyens nécessaires à l'édification de ses fortifications successives ainsi qu'à la conquête du statut de capitale. Le commerce s'effectue par voie d'eau, à partir du port de Bruxelles, aménagé aux environs de l'actuelle place Sainte-Catherine. L'aménagement de la Senne, ainsi que les nombreux droits de passages entre les villes de Malines, Weerde et Vilvorde, ne permettent cependant pas aux classes marchandes de la ville d'intensifier le commerce extérieur. Après de longues sollicitations, ces dernières, soutenues par le Magistrat de la Ville de Bruxelles, obtiennent, en 1477 de Marie de Bourgogne, l'autorisation d'établir un canal au tracé distinct de celui de la Senne.

Il faudra néanmoins attendre près d'un siècle, et l'obtention d'une nouvelle autorisation par l'empereur Charles Quint, pour voir débiter les travaux de ce qui deviendra le canal de Willebroeck. Construit en l'espace de 10 ans, entre 1551 et 1561, il permet de relier Bruxelles à Anvers en 30 km, soit 1 ou 2 jours de temps, au lieu de 120 km de méandres et de 8 jours à 2 mois de navigation !

Dans l'enceinte de Bruxelles, entrepôts, magasins, bâtiments industriels, maisons de commerçants et hôtelleries s'implantent rapidement le long des quais nouvellement aménagés. Le canal rompt cependant l'équilibre qui unissait la vieille industrie



▲ Détail d'un plan de Bruxelles de 1826 indiquant le tracé du futur canal de Charleroi – AVB, CP, n° 56

bruxelloise à la Senne : la capture par le canal d'une partie des eaux de la rivière en amont de la ville, et le manque d'entretien dont elle fait les frais, ne tarde pas à provoquer le déclin économique de celle-ci...

Si l'aménagement du canal permet à Bruxelles de consolider son rang de capitale des Pays-Bas espagnols et son importance économique, il en résulte néanmoins un premier effacement de la rivière dans l'espace urbain.

### LE CANAL DE CHARLEROI (1830-1870)

Le 18<sup>e</sup> siècle voit de nouvelles industries se développer, liées à la consommation des classes aisées (faïence, carrosserie, imprimerie...). Si certaines investissent le centre-ville (la carrosserie D'Ieteren...), d'autres, à la recherche d'espaces et suscitant des nuisances peu compatibles avec l'habitat (chimie, céramique, entreprises textiles dont les indiennes...), s'installent principalement dans la vallée, à Laeken, Molenbeek et Anderlecht. Le développement commercial s'intensifie et l'approvisionnement en matières premières, comme le charbon, devient une priorité économique.

De nombreux projets de connexions entre Bruxelles et le Hainaut avaient été envisagés sans jamais voir le jour, notamment sous Napoléon. En 1827, le régime hollandais, soucieux du développement économique des provinces du sud, entame les travaux de construction d'un canal reliant Bruxelles à Charleroi.

La mise en service du canal de Charleroi, inauguré en 1832, aura un impact considérable sur le développement économique du jeune État Belge. La profondeur du canal de Willebroeck est portée à 3,2 m afin d'accueillir des navires d'un tonnage plus important. La jonction des deux canaux s'opère à hauteur de la place de l'Yser, sans pourtant que cette modernisation n'entraîne la suppression des bassins intérieurs du canal de Willebroeck. L'industrie se développe de manière spectaculaire, s'accompagnant d'un développement démographique et urbain sans précédent, qui fait de Bruxelles le premier pôle du pays en termes d'emplois industriels.

### DES CANAUX ET DES RAILS

La mise en eau du canal de Charleroi permet l'arrivée massive du charbon hennuyer, « le pain de l'industrie », favorisant ainsi la mécanisation des activités industrielles traditionnelles et, surtout, le développement des industries métallurgiques (fonderies, constructions mécaniques et métalliques) jusqu'alors peu présentes à Bruxelles. Ces transformations s'inscrivent dans un contexte bien particulier : la ville est devenue capitale unique, qui concentre les principales institutions publiques et privées, d'un pays en pleine croissance, celui de l'avènement d'une bourgeoisie industrielle pour laquelle une main-d'œuvre abondante et peu coûteuse, des moyens de transports rapides, ainsi que des matières premières bon marché sont essentiels.

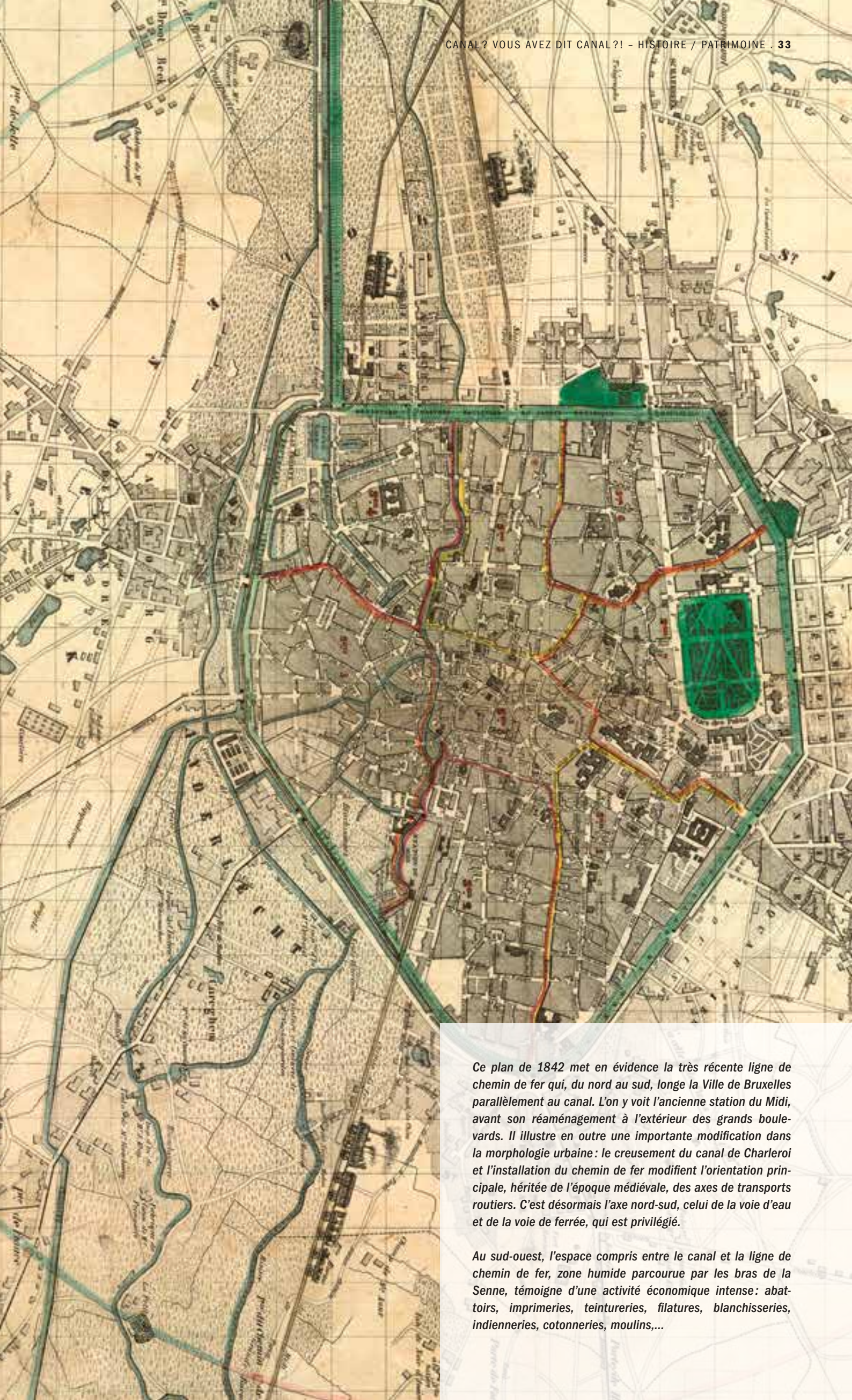


AVB, s.d., photothèque, C-2728

Le développement de l'industrie métallurgique accélère l'apparition du réseau ferroviaire. Initié dès 1835, il se forme au nord et au sud de l'agglomération pour constituer un nouveau facteur favorable à l'installation d'usines et d'entrepôts. Il crée cependant de nouvelles césures dans la ville. Le chemin de fer de l'ouest, réalisé vers 1870, dessine, quant à lui, la limite occidentale de l'actuel Territoire du canal.

▶  
Le nouveau plan topographique de  
Bruxelles et ses environs –  
E. Persenaire, 1842 –  
AVB, CP, n° 76





Ce plan de 1842 met en évidence la très récente ligne de chemin de fer qui, du nord au sud, longe la Ville de Bruxelles parallèlement au canal. L'on y voit l'ancienne station du Midi, avant son réaménagement à l'extérieur des grands boulevards. Il illustre en outre une importante modification dans la morphologie urbaine: le creusement du canal de Charleroi et l'installation du chemin de fer modifient l'orientation principale, héritée de l'époque médiévale, des axes de transports routiers. C'est désormais l'axe nord-sud, celui de la voie d'eau et de la voie ferrée, qui est privilégié.

Au sud-ouest, l'espace compris entre le canal et la ligne de chemin de fer, zone humide parcourue par les bras de la Senne, témoigne d'une activité économique intense: abattoirs, imprimeries, teintureries, filatures, blanchisseries, indiennes, cotonneries, moulins,...



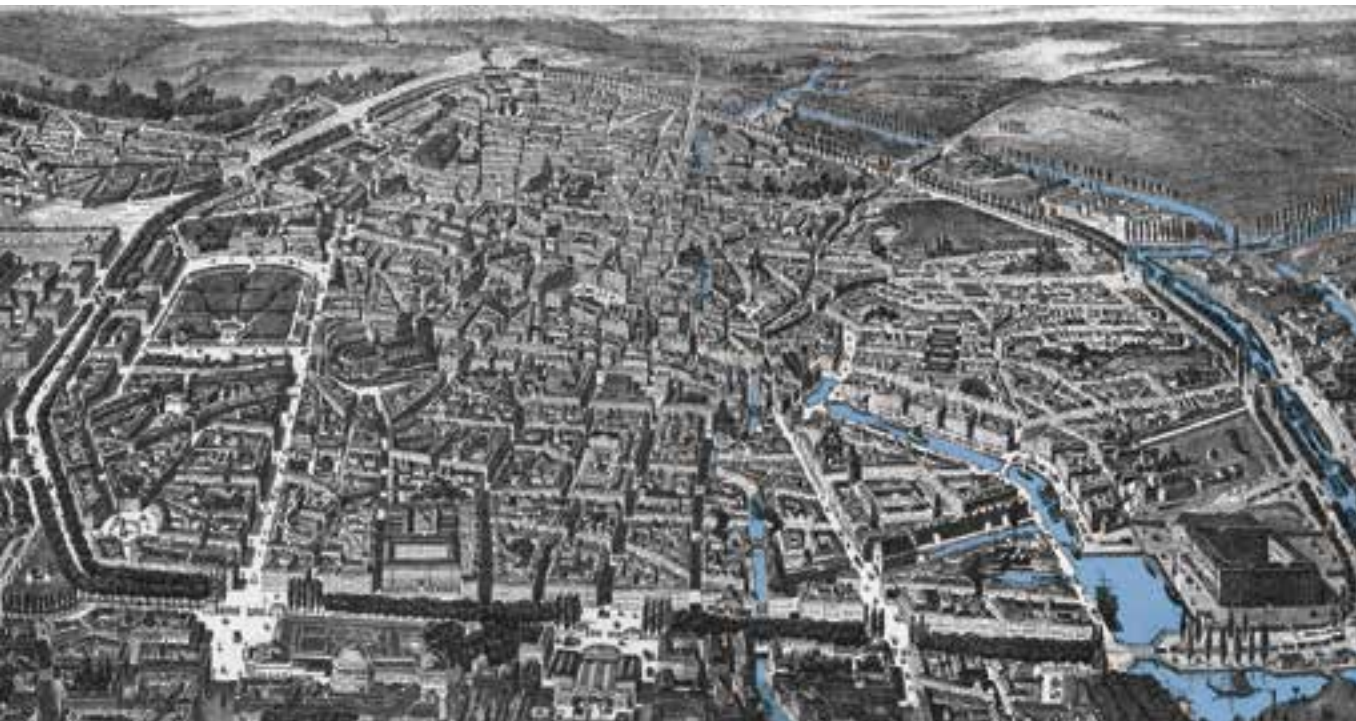


▲ Travaux de construction du Port de Bruxelles et des deux premières sections du canal maritime, par la Société anonyme du canal et des Installations maritimes de Bruxelles, 1904 – AVB, photothèque, J-735



▲ Le bassin du Commerce par Jacques Carabain, 1894-1897

À la veille de grands travaux de modernisation de la Ville de Bruxelles, son Bourgmestre Charles Buls charge le peintre Jacques Carabain de réaliser une importante série d'aquarelles de Bruxelles et de ses différents quartiers, la dernière de cette ampleur avant que la photo ne supplante la peinture. Le bassin du Commerce, l'un des nombreux bassins relié au canal de Willebroeck dans son tracé ancien, va être remblayé et l'espace urbanisé pour constituer une partie des boulevards d'Ypres et de Dixmude – Musée de la Ville de Bruxelles, Maison du Roi, L1895-28



▲ Vue panoramique de Bruxelles, vers 1850 – Hymans H. et P., *Bruxelles à travers les âges*, vol.3, Bruxelles, 1884

## BOULEVARDS ET INDUSTRIES

La rapide densification du réseau ferré, les nouvelles installations maritimes hors du Pentagone et la construction du site de Tour & Taxis, avec sa gare et ses entrepôts, vont profondément modifier l'orientation principale des axes de transports de la cité : orientés originellement d'est en ouest, sur l'axe allant de Bruges à Cologne, les principaux pôles économiques médiévaux, c'est désormais l'axe nord/sud qui s'impose.

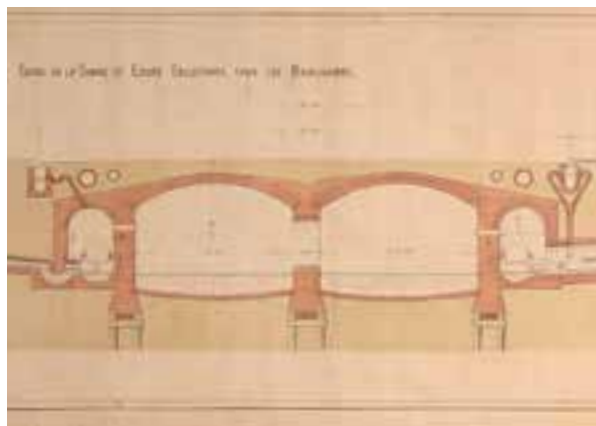
Des secteurs et filières économiques se développent, déterminés par ces nouveaux aménagements. Au nord, la chimie, la pétrochimie et les matériaux de construction connaissent une importante croissance (usines à gaz, cokeries, cimenteries...). Les nouveaux abattoirs d'Anderlecht (1890), quant à eux, confirment une filière liée à la viande (boucheries, charcuteries, appareils frigorifiques...) et aux sous-produits animaux (stéarineries, fabriques d'huile, de graisse...).



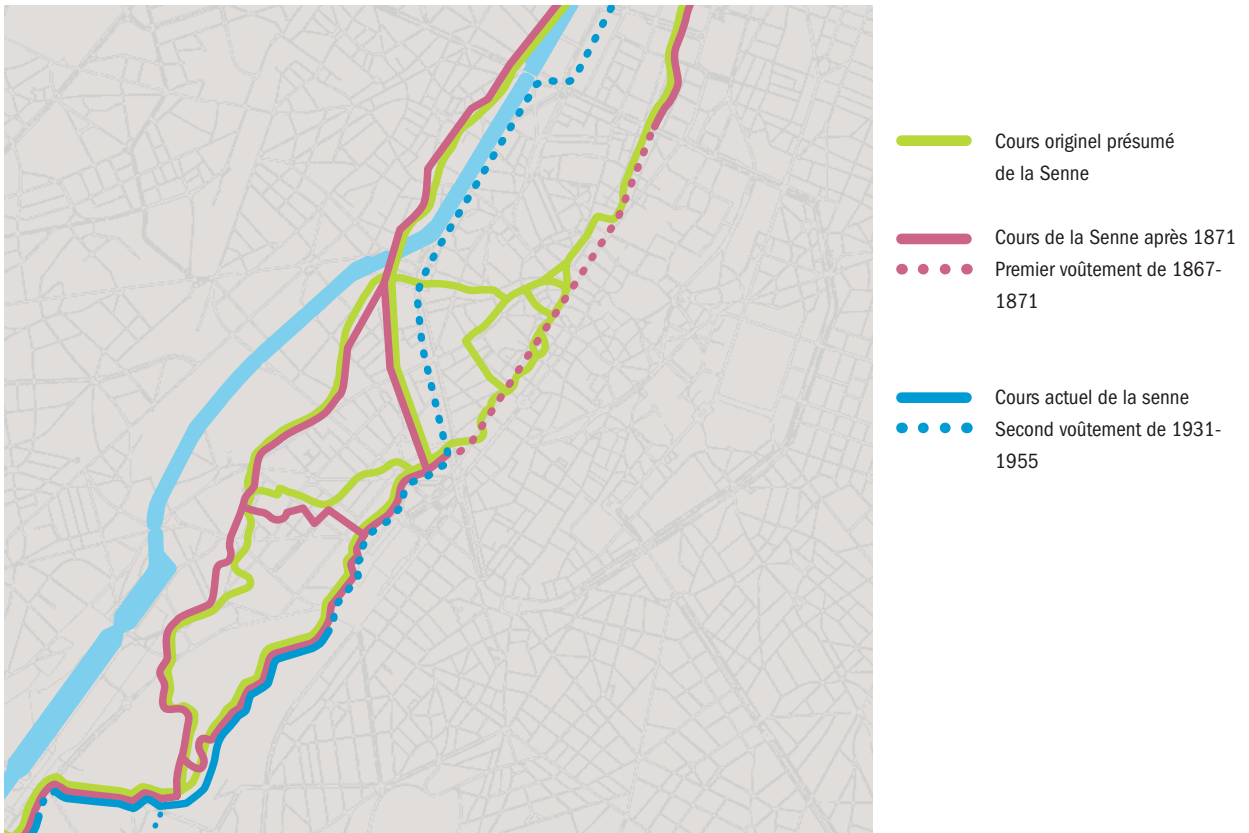
▲ Travaux de voûtement de la Senne : les deux pertuis centraux sont destinés à l'écoulement des eaux de la Senne. Sur le flanc droit, séparé par un muret, on peut voir le collecteur d'égouts, construit en parallèle – AVB, s.d., photothèque, F48

## LE VOÛTEMENT DE LA SENNE

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, l'axe des canaux et du chemin de fer s'est définitivement substitué à celui de la Senne. La rivière a perdu ce qui lui restait d'utilité défensive, alimentaire et énergétique. La plupart des moulins à eaux cessent leurs activités, une grande partie des viviers à poissons disparaît avec le comblement des anciens fossés et la Senne se voit désormais réduite à une fonction d'évacuation des déchets ménagers et industriels, qui ne cessent d'augmenter. Les débordements continuels de la rivière dans le bas de la ville deviennent en outre de plus en plus inacceptables pour les autorités, alors très préoccupées par la « salubrité publique ». La rivière est considérée comme vecteur de maladies, tandis que les quartiers centraux baignés par la Senne apparaissent surpeuplés, vieilliss, insalubres et sont jugés indignes de la capitale de la jeune Belgique.



▲ Profil du voûtement en brique dessiné par l'architecte Léon Suys. Les pertuis centraux sont flanqués de deux collecteurs d'égouts munis d'un chapelet de trop plein, ce qui permet d'éviter la contamination de la rivière – AVB, s.d., pp, 2536



▲ Carte du cours original et des voûtements successifs de la Senne

Sur les recommandations du Bourgmestre Jules Anspach, le Conseil communal de la Ville de Bruxelles choisit en 1865 d'enfouir la Senne sous le territoire de la ville, et d'aménager en surface un boulevard rectiligne monumental entrecoupé de places emblématiques, sur le modèle des boulevards haussmanniens. Les nouveaux quartiers modernes doivent contribuer à attirer une population bourgeoise plus fortunée, garante de l'activité économique. Les nouveaux boulevards assureront une liaison rapide, et symbolique, entre les gares du Midi et du Nord.

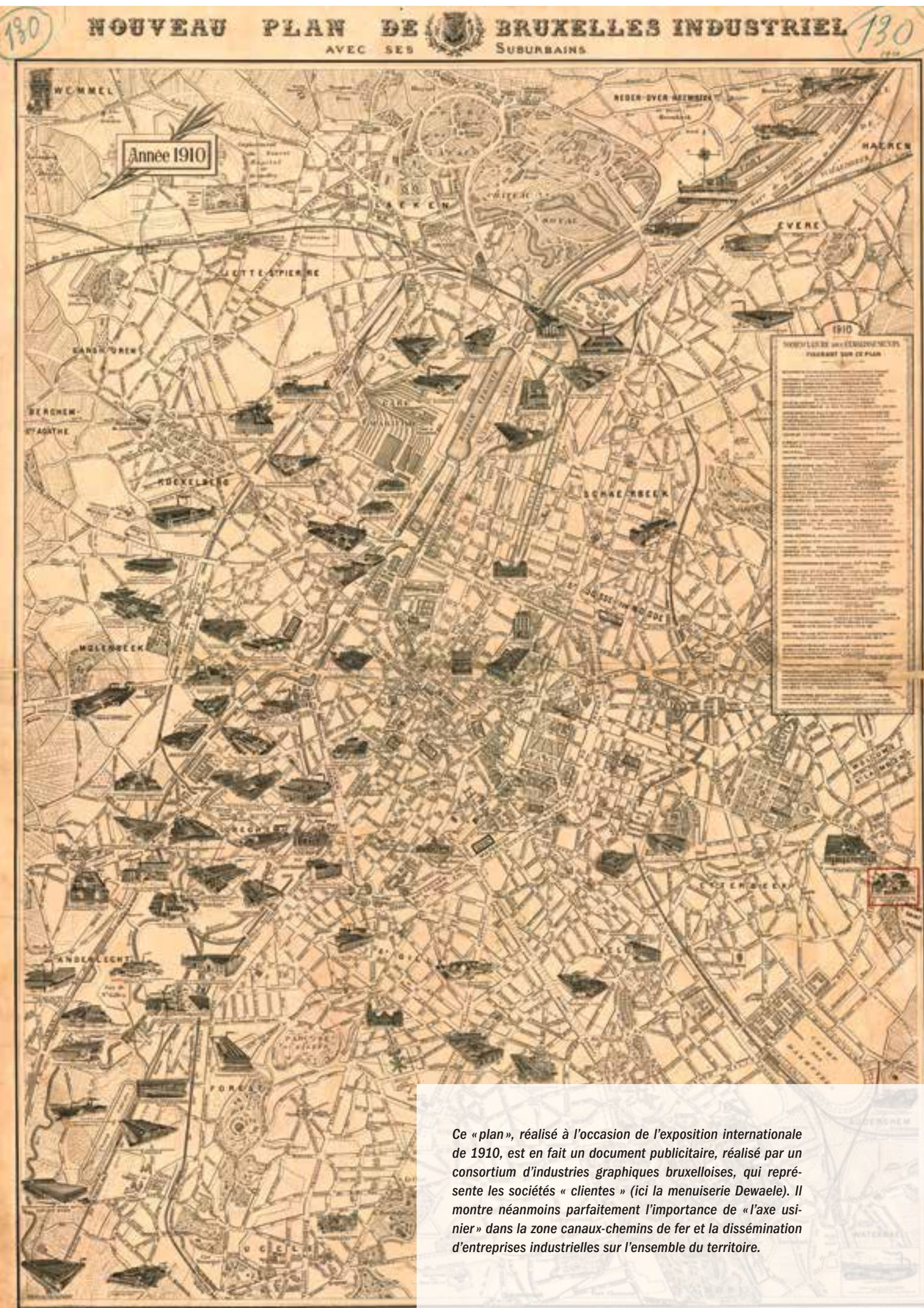
Les travaux de voûtement débutent en 1867: une grande partie du centre ancien est éventrée tandis que la rivière est temporairement déviée. Bordée de deux nouveaux collecteurs d'égouts séparés, une double arche en brique est construite sur près de deux kilomètres. Fin 1871, les eaux de la Senne s'y engouffrent après l'ouverture des vannes de la nouvelle grande écluse du Midi. Dans le Pentagone, l'aménagement des boulevards centraux s'accompagne de l'assainissement d'une bande de territoire d'une cinquantaine de mètres de part et d'autre de ceux-ci. Ces aménagements urbains conduisent à la disparition ou au déplacement du tissu industriel ancien et ils tendent à repousser les zones d'activités économiques vers l'ouest par rapport à sa situation initiale.

Un second voûtement aura lieu entre 1931 et 1955 - les travaux étant interrompus par la Seconde Guerre mondiale - afin d'enrayer les inondations en amont (Anderlecht) et en aval (Laeken) du centre-ville, le développement accéléré de l'urbanisation poussant les limites de la ville vers les anciens faubourgs.



▲ Bruxelles avant le voûtement de la Senne - La Senne près du Plattestein - AVB, photothèque, F-917

▼ Nouveau plan de Bruxelles industriel avec ses suburbains. Gravé et dessiné par Auguste Verwest, 1910.



Ce « plan », réalisé à l'occasion de l'exposition internationale de 1910, est en fait un document publicitaire, réalisé par un consortium d'industries graphiques bruxelloises, qui représente les sociétés « clientes » (ici la menuiserie Dewaele). Il montre néanmoins parfaitement l'importance de « l'axe usinier » dans la zone canaux-chemins de fer et la dissémination d'entreprises industrielles sur l'ensemble du territoire.



▲ La halle des tourneurs de l'ancienne Compagnie des Bronzes à Molenbeek, en 1998, avant sa réaffectation en espace muséal.

## L'« AXE USINIER » DE LA VALLÉE ORIGINELLE

Les travaux de régulation hydraulique – notamment ceux du voûtement de la rivière et de la mise en place d'un réseau d'égouttage – favorisent l'urbanisation et l'industrialisation de la partie sud-ouest du Pentagone et, plus globalement, de la vallée de part et d'autre de la ville. Si les entreprises industrielles se répartissent sur l'ensemble du territoire comme on peut encore l'observer à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les plus importantes, les plus nombreuses d'entre elles, avec une densité plus forte, se concentrent dans « l'axe usinier », c'est-à-dire dans la vallée originelle, le long des bassins situés à l'extérieur du centre-ville.

L'industrie bruxelloise se caractérise jusqu'alors par le développement de petites et moyennes entreprises, de type familiales. Celles-ci s'insèrent souvent dans le tissu urbain qui se forme peu à peu en intérieurs d'îlots et dont les limites viaires sont bordées d'immeubles à double vocation de commerces de détail (cafés, boulangeries, épicerie,...) aux rez-de-chaussée et de logements aux étages. Activités économiques diversifiées, logements, équipements publics (gares, écoles,...) se mêlent ainsi inextricablement.

Malgré les dégâts causés par la Seconde Guerre mondiale, le Port va continuer à s'étendre vers le nord, et occuper de plus en plus de terrains, dévolus au dépôt de matériaux et de marchandises, et aux industries de transformations. L'augmentation des flux de marchandises, ainsi que la concurrence croissante du transport routier à l'échelle nationale nécessite dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle de procéder à une nouvelle modernisation des infrastructures.

En parallèle des aménagements effectués en aval pour permettre une liaison facilitée à la mer (écluses de Zemst et d'Hingene), les quais de la rive gauche de l'avant-port sont aménagés, le centre TIR voit le jour, le canal est élargi entre l'avant-port et Vilvorde, et les ponts routiers sont renouvelés pour permettre la circulation de bateau de gros tonnage. Ces investissements considérables s'étalent cependant sur près de 40 ans, et souffriront fortement des crises économiques qui vont frapper l'Europe.

## DÉSINDUSTRIALISATION

Au cours du dernier quart du 20<sup>e</sup> siècle, la ville est victime d'une triple crise.

D'abord celle, urbaine, classique, des villes d'Amérique du Nord et d'Europe, qui voient les populations à revenus moyens abandonner les centres-ville et s'installer en périphérie. Ces habitants sont progressivement remplacés par d'autres : ceux qui ont trouvé de l'emploi dans les grands travaux d'infrastructures (Expo 58, métro,...), dans les zones industrielles excentrées de Clabecq (au sud) à Kapelle-op-den-Bos (au nord) continuum de la région industrielle de Bruxelles depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, ou ceux qui ont perdu leur travail avec la fermeture des charbonnages ou le déclin de l'industrie traditionnelle.

Ensuite, la crise de la désindustrialisation frappe d'autant plus Bruxelles qu'elle a été, jusqu'à la fin des années 60, la principale région industrielle du pays en termes d'emplois ouvriers. En 40 ans, on est passé de 160.000 emplois industriels à moins de 30.000 aujourd'hui, dont à peine la moitié concerne des emplois ouvriers. Dans la zone portuaire, les activités logistiques ont pris le pas sur les activités productives.

Enfin, la crise induite par les questions institutionnelles a entraîné le désintérêt des deux grandes Régions pour la Capitale jusqu'à la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989.

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle, l'axe usinier de Bruxelles voit son tissu industriel s'affaiblir, les friches se multiplier, le chômage s'accroître au sein d'une population peu qualifiée qui y trouve des conditions de logement peu onéreuses. Ces multiples crises, qui se traduiront par des statistiques alarmantes sur le plan socioéconomique et sanitaire, sont à l'origine de situations complexes et contrastées. La revitalisation de ces quartiers sera rendue possible par la création de la Région. ■

## HISTOIRE / PATRIMOINE

## Un patrimoine composite

Stéphane Demeter

*Historien, premier attaché à la Direction des Monuments et Sites, Bruxelles Développement urbain*

**Le patrimoine du Territoire du canal est marqué par la présence de constructions spécifiquement liées à la voie d'eau et aux activités qu'elle a générées. Si le patrimoine industriel est certainement le plus visible sur le Territoire du canal, cet espace s'illustre également dans une série de monuments civils, religieux et militaires. Urbanisé progressivement au fur et à mesure de l'étalement du cœur historique, ce territoire a été le théâtre d'un renouveau architectural, dont témoigne une succession d'époques et de styles : baroque italo-flamand, néo-classicisme, Art Nouveau, Art Déco, éclectisme, modernisme,... Certains de ces éléments patrimoniaux sont protégés au titre de monuments, de sites ou d'ensembles remarquables.**

Le patrimoine du Territoire du canal est rattaché à l'histoire de la ville et de ses campagnes, parfois bien avant l'existence du canal : les zones marécageuses de Haren et d'Evere, les anciennes églises paroissiales, la première enceinte urbaine, les anciens couvents urbains, l'abbaye de Forest, la maison d'Érasme, les fermes den Bels et Elishout, plusieurs maisons traditionnelles...

Avant d'être industriel, le paysage de la vallée de la Senne, aux portes de la ville ancienne, fut longtemps celui de la campagne périurbaine huppée de la capitale des anciens Pays-Bas où de nombreuses résidences aristocratiques ou bourgeoises furent implantées avec vue sur la vallée de la Senne. Les pollutions diverses et la spéculation foncière provoquées par l'industrialisation du 19<sup>e</sup> siècle finirent par faire disparaître cette fonction naturellement récréative du Territoire du canal, à l'exception du domaine royal, vaste étendue verte de plus de 70 hectares qui descend vers le canal. La fonction économique et industrielle qu'a connu cet espace pendant une période relativement courte à l'échelle de l'histoire d'une ville, ne doit donc pas faire oublier cette fonction résidentielle et récréative.

D'autres éléments témoignent du développement de l'activité portuaire de Bruxelles depuis le Moyen-Âge : un ancien bras de Senne, de nombreux immeubles et entrepôts traditionnels du quartier des bassins, la ferme des Boues, la grande écluse,... L'activité économique des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles qui s'est développée grâce à la voie d'eau et à sa connexion au réseau ferroviaire est aussi bien représentée : le familistère Godin, les abattoirs d'Anderlecht, les brasseries Atlas, Van Doren et Wielemans-Ceuppens, la gare de Schaerbeek, les ponts dits du Charroi et de Bockstael-Jubilé, la maison du garde-barrière de l'Allée Verte, les halles des Producteurs et les halles America, les établissements Absalon, Ajja, Blum, Byrrh, Charlet, Haseldonck, Kaufmann, la Compagnie des Bronzes, Moulart,...

Mais le patrimoine de la zone ne se limite pas à ces monuments et sites bénéficiant d'une mesure de protection. Il est constitué de plusieurs dizaines d'autres objets patrimoniaux dont l'inventaire est encore en cours à la Direction des Monuments et des Sites.

Le paysage et les perspectives qu'offrent les alentours du canal constituent à eux seuls un patrimoine immatériel d'exception. Outre son industrialisation, l'urbanisation du territoire a permis de créer des ensembles faisant la part belle aux places de marchés et aux places communales, témoins de la vie sociale, économique et politique locale.

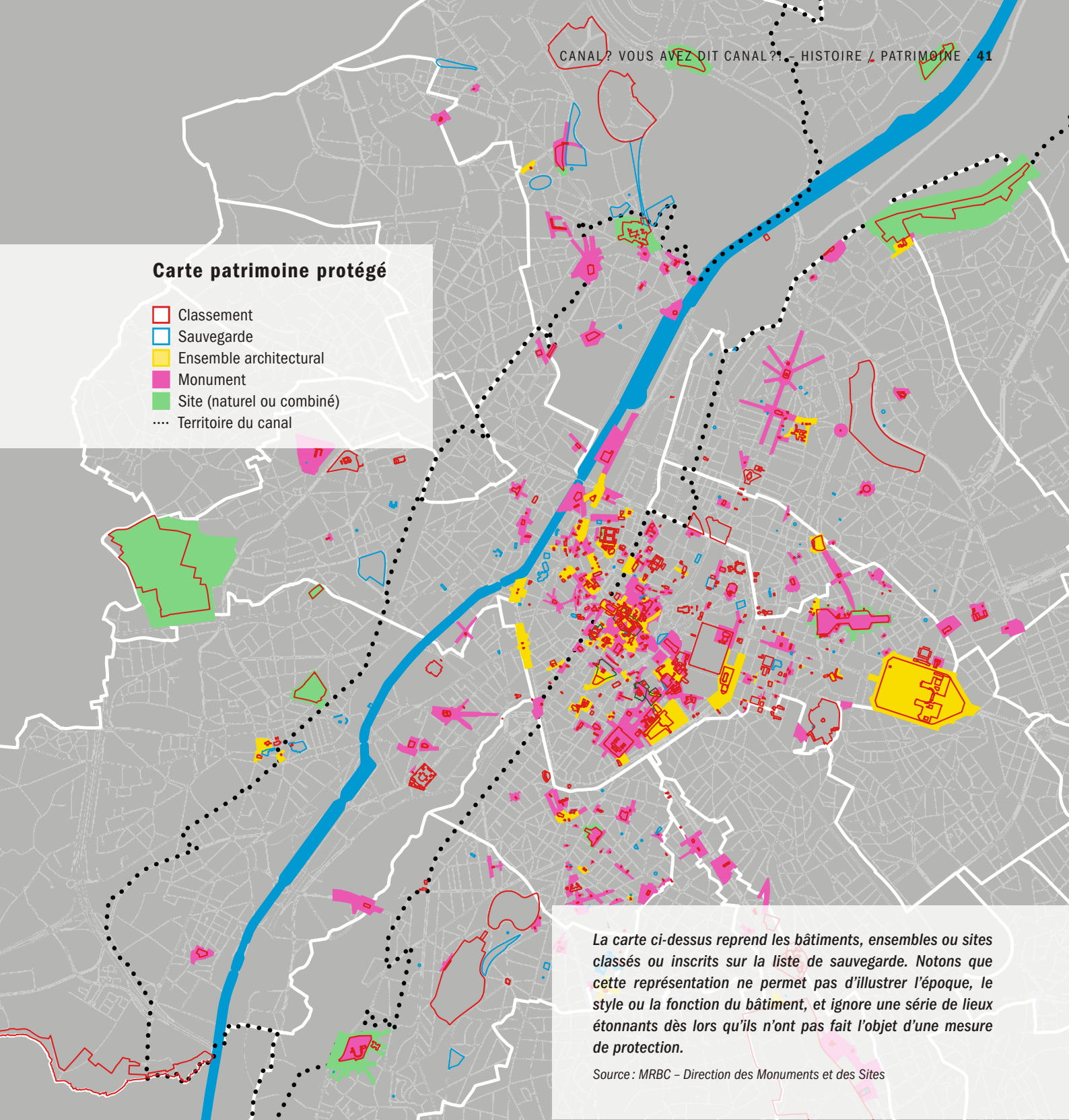
Le canal lui-même présente une valeur patrimoniale incontestable, rehaussée par la puissante beauté de ses ouvrages d'art tels que les écluses et les ponts. Les hautes silhouettes industrielles du pont de Buda ou des portiques transbordeurs de Molenbeek et Bruxelles, ainsi que celle des gigantesques entrepôts alignés du site de Tour & Taxis, ont dans le paysage valeur de repère parfaitement identifiable et que Bruxelles partage avec d'autres villes au riche passé industriel.

La valeur patrimoniale des aménagements hérités de l'ère industrielle offre des opportunités de réaffectations de bâtiments et de réappropriations de sites qui sont de nature à redonner au Territoire du canal une réelle attractivité environnementale pour l'avenir, en combinaison avec de nouvelles réalisations architecturales qui dessineront le patrimoine de demain. ■



**Carte patrimoine protégé**

- Classement
- Sauvegarde
- Ensemble architectural
- Monument
- Site (naturel ou combiné)
- ⋯⋯ Territoire du canal



La carte ci-dessus reprend les bâtiments, ensembles ou sites classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde. Notons que cette représentation ne permet pas d'illustrer l'époque, le style ou la fonction du bâtiment, et ignore une série de lieux étonnants dès lors qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une mesure de protection.

Source : MRBC - Direction des Monuments et des Sites



▲ Grand Hospice Pachéco



▲ Église Saint-Jean-Baptiste-au-Béguinage



▲ La place Marché aux Poissons, avec l'église Sainte-Catherine



▲ Saillant de l'Yser



▲ Petit Château

Loin de se résumer à sa vocation industrielle, le patrimoine du canal s'illustre également dans une série de monuments civils, religieux et militaires : citons à titre d'exemple, le quartier du Béguinage, avec son église de style baroque italo-flamand (seconde moitié du 17<sup>e</sup> siècle) et son Grand Hospice, de style néo-classique; la Place du marché aux Poissons, avec ses

bassins et sa fontaine monumentale dédiée à Jules Anspach (1897); les grands ensembles de logements Art Déco, tel le Saillant de l'Yser (1925-1931), situé à l'angle du boulevard de Dixmude, ou encore le Petit Château, ancienne caserne militaire de style néo-Tudor (1848 et 1852).

## Patrimoine industriel remarquable



L'entrepôt de Tour & Taxis



La troisième boulangerie de la Maison du Peuple



Ensemble centrale électrique



Minoterie Moulart



Lainerie D'aoust



Pont de Buda



Monument au travail



L'ancienne centrale électrique



Vue vers Godin



La Meunerie bruxelloise

## HISTOIRE / PATRIMOINE

# Le canal usinier : éléments remarquables d'un riche passé industriel

Guido Vanderhulst

*Président de Bruxelles Fabriques, fondateur de la Fonderie*

**Jusque dans les années 60, Bruxelles a connu un taux d'emploi ouvrier extrêmement impressionnant. Ce sont les secteurs des brasseries, des meuneries, du textile, de l'édition, de la fabrication mécanique, de la menuiserie,... qui employaient principalement ces travailleurs.**

**Il n'y a pas d'industries sans transport – fluvial, ferroviaire ou routier – sans logements pour les ouvriers, et pas d'industries sans lieux de vie sociale, culturelle et politique. Même si une partie de ces lieux a disparu ou a perdu sa physionomie d'antan, ils abondent encore sur le territoire de la Région et aux abords du canal. Certains d'entre eux constituent des témoins emblématiques de ces réalités. La présente contribution présente quelques uns de ceux-ci, certains connus, d'autres oubliés.**

En remontant le canal depuis Neder-Over-Hembeek, le **pont Buda** s'impose comme une porte de ville. Ce pont d'acier a été construit en 1934, détruit par la guerre et reconstruit en 1955. Établissant une liaison entre les deux rives, y compris par chemin de fer (le coke transitait par train de la Cokerie du Marly à la centrale de Vilvorde), il doit répondre au développement industriel de la rive gauche.

Le pont se dresse à 43 m de haut. Le système est articulé sur des axes – aux pieds et au sommet – qui lui offrent la souplesse indispensable à son fonctionnement. Le tablier peut s'élever sur deux hauteurs : celle de 5 m suffit pour laisser passer les péniches et permettre aux ouvriers de passer sans jamais devoir attendre, tandis que celle de 33 m est destinée aux voiliers.

La **Meunerie bruxelloise Ceres** – fondée en 1898 à l'Allée Verte – s'est délocalisée en 1907 au n°300 de l'Avenue de Vilvorde, à la limite entre Neder-Over-Hembek et Haren. Il s'agit de l'une des plus importantes en Europe.

En regroupant plusieurs meuneries du Brabant, elle implante une usine moderne sur les rives du canal : en effet, l'approvisionnement se fait par voie d'eau (grâce à des péniches et des barges poussées), tant pour l'acheminement du charbon, du pétrole, des grains, que pour l'exportation des farines.

L'architecture des bâtiments, typique de cette époque, est remarquable : le corps du moulin – avec ses machines – est dissocié des silos, construits en briques, béton et métal, datant de différentes époques. Le bâtiment principal est la meunerie en briques (1907) au centre de laquelle s'élève un château d'eau. Le bâtiment administratif est à front de voirie, sur la droite. Derrière celui-ci, une autre meunerie a été construite en 1930.

Quai Léon Monnoyer, le pignon de la salle de commandes de **l'ancienne centrale électrique** de Bruxelles a été maintenu. Sur sa gauche, le personnel avait une vue plongeante sur les machines à vapeur et sur les turbines tout en maîtrisant les manettes et cadrans utiles. C'est là que s'érige l'incinérateur.

Cette centrale était l'une des cinq approvisionnant les communes bruxelloises. Le site est aujourd'hui affecté à la distribution d'électricité dans la Région.

Les **poêleries Godin** sont basées sur le site d'une ancienne industrie textile dont subsiste la « cathédrale » (bâtiment abritant l'indienne de l'usine textile), comme l'appelaient les ouvriers. Jean-Baptiste André Godin (1817-1888), industriel et socialiste fouriériste français, qualifié d'« utopiste qui a réussi », a racheté cet endroit pour y développer ses poêleries.

En 1854, Godin implante à Forest une succursale des fonderies qu'il a d'abord créées à Guise, dans le Département de l'Aisne en France. En 1858, il transfère cette unité de production le long du canal, au quai des Usines à Laeken.

En 1888, une unité de 72 logements ouvriers est construite à proximité : le Familistère. Ce bâtiment, qui ne peut être compris qu'en lien avec l'usine, est classé en 1988 et est finalement réhabilité en une cinquantaine de logements moyens.

Cet immeuble, aujourd'hui rénové et valorisé, rappelle le Palais Social de Guise, immense complexe dessiné par Godin lui-même. Le site des poêleries, quant à lui, a été choisi pour l'installation d'une hyper-grande surface commerciale, destinée relativement ironique pour le site de celui qui voulait « faire bénéficier les travailleurs des avantages de la richesse ».

Le **monument au Travail**, œuvre de Constantin Meunier (1831-1905) et d'artisans fondeurs, est situé au nord du grand bassin Vergote, sur le quai des Yachts à Laeken. Ce monument, érigé par l'architecte Mario Knauer en 1930, met en valeur cinq sculptures de bronze et quatre hauts-reliefs.

▼ Affiche du 400<sup>e</sup> anniversaire du canal reliant Bruxelles à la mer, 1955, par Émile J. Patoux - AVB, Affiche 89

**1955**

ARCADIA

JEAN de LOUQUENCHIEN  
**1555**

**PORT DE BRUXELLES**

**Rétablissement de la navigation maritime**

**400<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DU CANAL RELIANT BRUXELLES A LA MER**

**DU 11 AU 26 JUIN :**  
Au Musée communal de la Ville de Bruxelles, exposition rétrospective consacrée au Vieux Port de Bruxelles et au Canal de Willebroek.

**DIMANCHE 12 JUIN :**  
Régates internationales à l'aviron.

**SAMEDI 18 JUIN :**  
Cortège aux flambeaux et bals populaires à Vilvorde.

**DIMANCHE 19 JUIN :**  
A 15 heures : Inauguration du pont de Buda.  
Cortège naval comportant des navires de guerre belges et étrangers, ainsi que des embarcations de plaisance.  
A 16 heures : Visite par le public des navires de guerre amarrés à l'avant-port.  
A 19 heures : Sortie de l'Ommegang et fête folklorique sur la Grand'Place.

**DIMANCHE 26 JUIN :**  
Championnat international de hors-bords et de petite voile.

Chèque-restaurant n° 6 de 1955

© 1955 AVB, 30, rue Sara, Bruxelles

Émile J. Patoux

Dès les années 1890, Constantin Meunier travaille à ce projet en rendant hommage au monde des travailleurs. Il s'attache à faire de ce monument le couronnement de sa vie. Les statues de bronze prennent les traits de la maternité, de la vieillesse, du mineur, du forgeron et du semeur. L'industrie, la moisson, la mine et le port sont représentés par les bas-reliefs.

Le monument, manquant d'être dressé au square Montgomery, a fini par être érigé au point charnière des fonctions urbaines, du monde du travail, du commerce, du transport et de la vie sociale.

Près du boulevard Léopold II, sur 40 ha, s'étend le site de **Tour & Taxis**, extraordinaire complexe de transbordement par eau, rail et route, où était également organisée la perception des droits de douane. Cet immense complexe a vu le jour à l'initiative du Port, qui, dès 1883, exprime sa volonté d'être moderne et maritime à la sortie du Pentagone. Le Gouvernement belge lui imposera en outre de développer une grande gare de chemin de fer pour marchandises.

Les travaux de ce site impressionnant débutent en 1902. Son architecture - alliant briques, verre et fer forgé - et son implantation urbaine en font un exceptionnel catalogue des savoir-faire belges au tournant du 20<sup>e</sup> siècle. La Belgique fait alors partie des principales nations industrielles.

Actuellement, l'objectif de sa reconversion est d'y redessiner un nouveau morceau de ville respectueux de ce patrimoine unique.

**La troisième boulangerie de la Maison du Peuple**, construite en 1895 par Richard Pringiers - disciple de Victor Horta - est toujours visible, au n°78 du quai des Charbonnages à Molenbeek, quasiment dans son état initial.

Aujourd'hui disparue du paysage bruxellois, la Maison du Peuple (sous le nom COOP), avait installé ses magasins et ateliers principaux au quai de l'Industrie. Il en subsiste encore l'immeuble de la boulangerie, moderne pour son époque. Seul témoin de cette histoire tellement riche des coopératives ouvrières socialistes en Région bruxelloise, cette ancienne boulangerie est devenue un magasin de décoration.

L'ancienne **centrale électrique des tramways bruxellois** est construite en 1903 le long du canal afin de pouvoir se fournir en charbon et en eau.

Plusieurs éléments se détachent clairement de cet ensemble : les silos à charbon, alimentés par un système de portique à godets sur rail qui surplombait le canal ; la centrale en tant que telle, équipée de moteurs à vapeur et de turbines ; la maison de la Direction, avec accès direct en voirie.

Entièrement vidée, elle sert maintenant d'atelier de maintenance des aiguillages de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB).

Situé quai de Biestebroeck, devenu quai Demets, l'ancienne **minoterie Moulart** est illustrative de toute une saga familiale.

En effet, cette famille y implante non seulement une minoterie moderne en 1903, mais aussi un moulin à eau sur la Senne rue Bara (revendu à l'époque aux chocolateries Côte d'Or), un atelier de mécanique, un laboratoire de produits pharmaceutiques pour bétail, un comptoir charbonnier, une chapellerie (ayant produit le célèbre Brummel's) et même une confiserie.

La minoterie arrêtera ses activités en 1957, conséquence d'une disposition légale accordant une indemnité substantielle aux meuneries qui cessent la production de farine panifiable. Elle se reconvertit alors en provenderie (fabrication de provende, mélange alimentaire destiné à l'alimentation d'animaux d'élevage) jusqu'en 1975.

Par la suite, la meunerie deviendra le cœur de « Port Sud - Canal d'innovation », un projet offrant une belle mixité de fonctions, alliant l'installation d'un nouvel espace d'accueil d'entreprises, un centre de découverte des quartiers du canal et un chantier d'innovation fluviale.

S'il est un ensemble significatif du développement industriel du sud du Territoire du canal, c'est bien le **quartier d'Aa**.

Le bassin de retenue, les vannes et les anciennes usines d'un moulin hydraulique témoignent encore de sa longue tradition lainière. À part une modification parfois importante des sheds (toitures en dents de scie) de l'ancienne filature D'Aoust (devenue une mosaïque d'entreprises), le site est quasiment resté dans son état original.

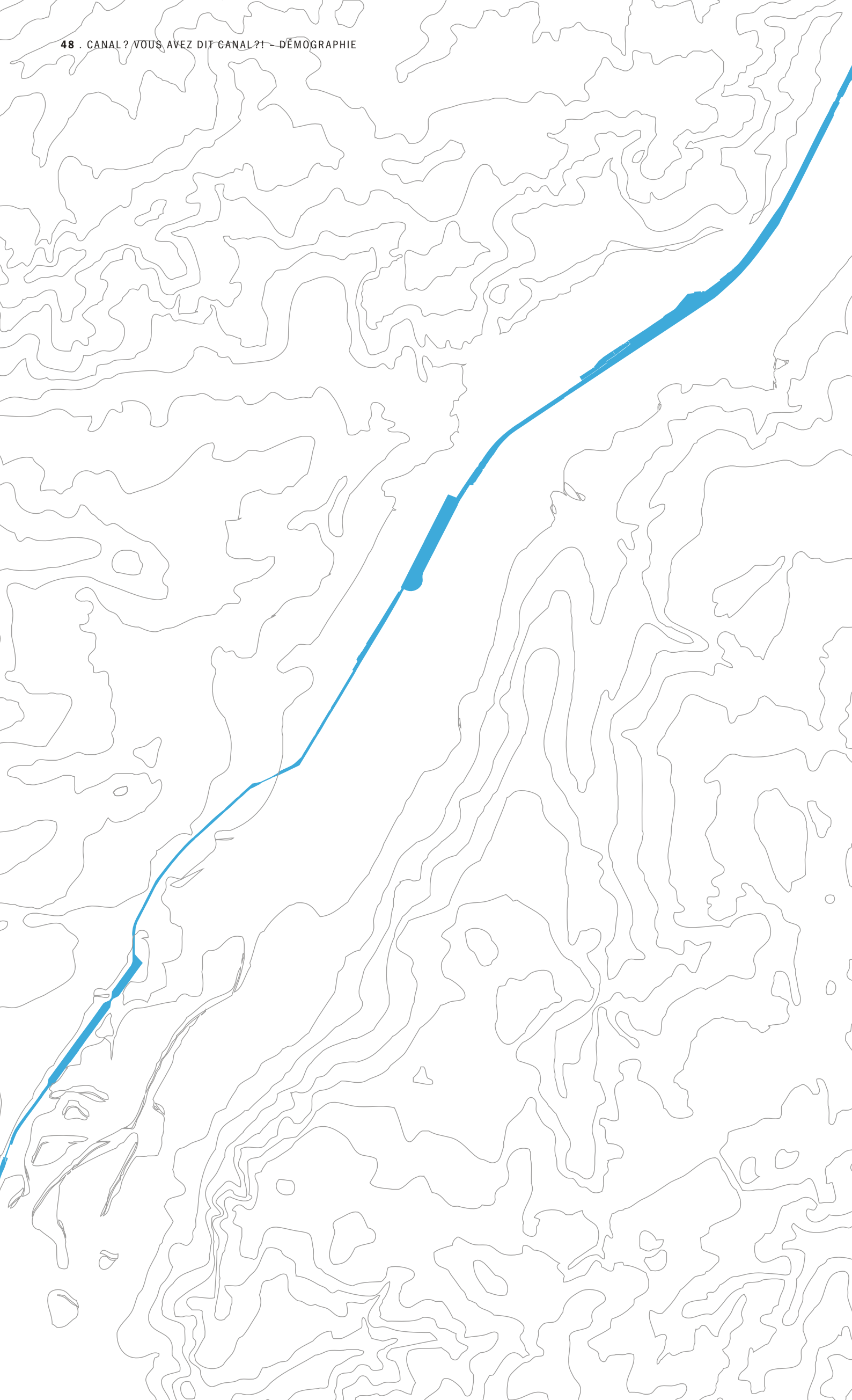
C'est aussi par ici que la Senne entre dans la Région et marque superbement le paysage. ■



# DÉMOGRAPHIE

Le Territoire du canal possède des caractéristiques démographiques qui le distinguent du reste du territoire bruxellois. Parmi celles-ci, le très jeune âge de sa population et un solde naturel élevé dû, entre autres, aux mouvements migratoires extra-européens de ces dernières décennies. Connu pour être l'espace historique d'importants flux migratoires, certains quartiers du canal sont également ceux qui concentrent une population peu mobile du fait de ses caractéristiques socioéconomiques.

Ces constats posent de nombreuses questions, tant en termes d'évolution démographique à moyen et long terme, qu'en termes d'infrastructures qui doivent répondre aux besoins croissants, notamment ceux liés aux équipements scolaires et d'accueil de la petite enfance.





## DÉMOGRAPHIE

# Un espace jeune et cosmopolite

Benoît Laine

Responsable de la cellule « Méthodes et Statistiques » de  
l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA)<sup>1</sup>

**Les découpes territoriales, institutionnelles ou programmatiques, ne sont pas nécessairement – ou uniquement – déterminées sur des critères démographiques. Lors de la définition d'une zone, se pose légitimement la question : le territoire défini a-t-il une homogénéité du point de vue démographique ? Se distingue-t-il, sur ce même plan, des territoires situés à proximité ? Ces spécificités éventuelles ont-elles un impact sur l'évolution de sa population ? La présente contribution s'attelle à répondre, au moins partiellement, à ces questions par une analyse spécifique au Territoire du canal.**

## MORPHOLOGIE ET HISTOIRE

### Une zone mixte

La structure concentrique bien connue de la Région induit pour le Territoire du canal une hétérogénéité dans l'occupation de l'espace. Ainsi, sa partie centrale est densément peuplée comme l'est globalement la première couronne, et ses extrémités peu densément peuplées comme le sont les zones résidentielles de seconde couronne, voire très peu en tant que zones à fonction économique ou logistique. La partie relevant de la première couronne pèse ainsi pour 75 % dans la population totale du Territoire.

Un bref détour par le cours de l'histoire met en lumière les marques caractéristiques ayant modelé le Territoire tel que nous l'observons aujourd'hui.

### Genèse démographique<sup>2</sup>

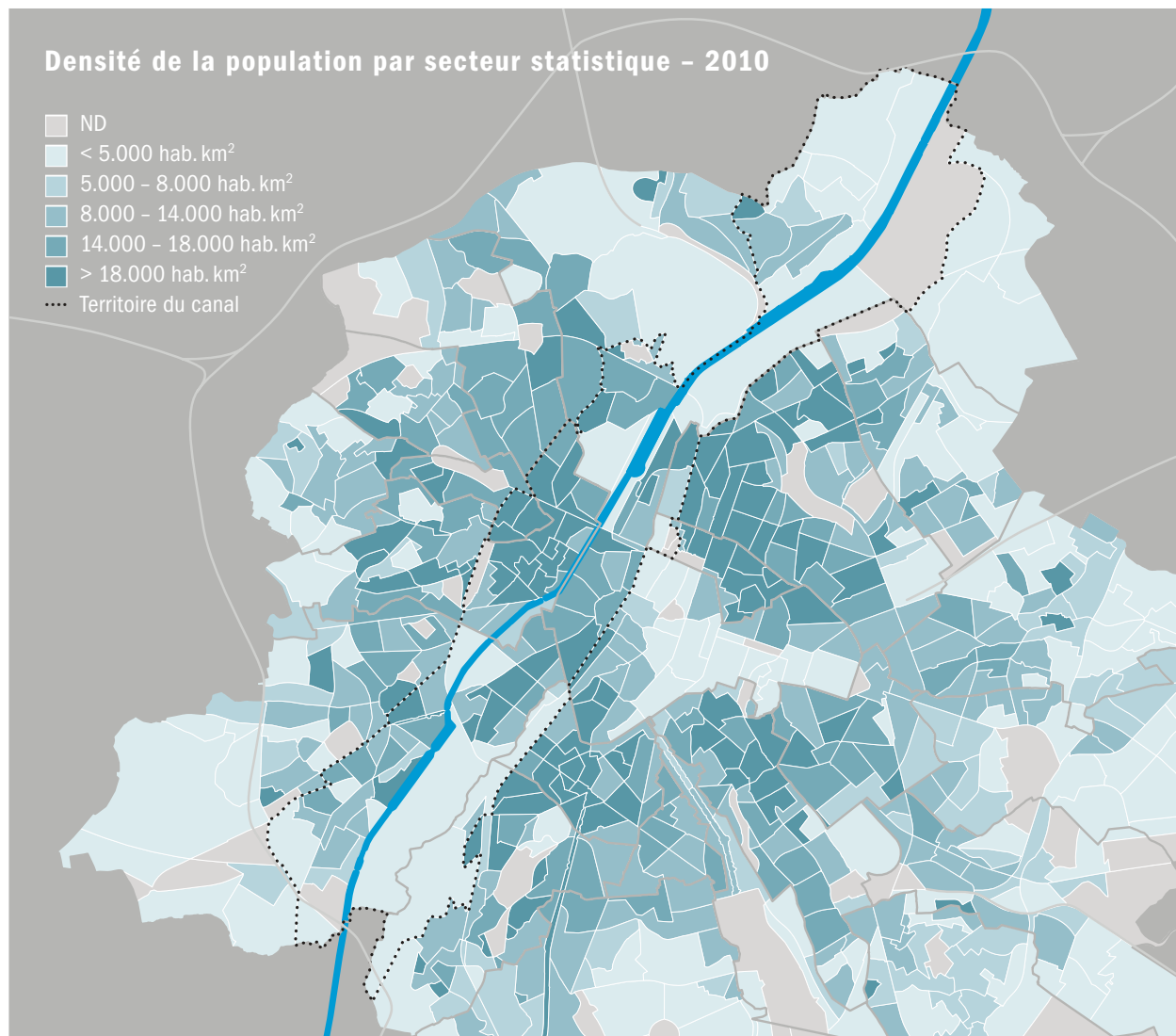
La Territoire du canal, recouvrant l'axe industriel bruxellois, apparaît sur la carte démographique de Bruxelles à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. En 1846, le Pentagone représente toujours 70 % de la population bruxelloise. Ce n'est qu'à partir de 1870 que l'ensemble de la première couronne dépasse, en poids démographique, le Pentagone, situation liée à la révolution industrielle. La première vague de peuplement du Territoire du canal a lieu à cette époque. Elle concerne alors les nombreux ouvriers employés dans les usines et manufactures se développant en ville, et qui se voient relégués dans les parties basses de la ville et les marais de la rive ouest de la Senne.

Par la suite, le peuplement de ce territoire est rythmé par des schémas – toujours à l'œuvre – de périurbanisation et de migrations internationales. Dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle,

les habitants des zones populaires de la première couronne (et donc celles du cœur du Territoire) déménagent progressivement vers des quartiers plus convoités de la seconde couronne, puis du Brabant, alors que les importantes vagues d'immigration de travail des années 1960 amènent de nombreux étrangers, essentiellement issus du bassin méditerranéen, à s'y installer.

La situation économique durablement moins dynamique et la disparition progressive de la demande en travail non qualifié faisant suite – après les chocs pétroliers – à l'euphorie des années 1960, l'ascension sociale et le mouvement centrifuge associé de ces nouvelles populations n'ont eu lieu que dans une moindre mesure. Cette population d'origine étrangère se fixe ainsi plus durablement dans le Territoire, qui reste le lieu principal d'établissement des populations ouvrières au 21<sup>e</sup> siècle.

Le rapprochement familial suppléant au tarissement de l'immigration de travail, l'afflux de populations étrangères dans le Territoire s'est maintenu, mais à un rythme déclinant. Concurrément, l'intégration et les naturalisations brouillaient les distinctions entre autochtones et allochtones. Le Territoire du canal reste cependant emblématique de la forte présence de populations de nationalités nord-africaines au sein de la Région bruxelloise. Elles représentaient en 2010 plus de 8 % de sa population (contre 4 % environ pour la Région). Elles comptaient officiellement pour plus de 23 % de la population du Territoire en 1991, soit avant les nombreuses naturalisations survenues au cours des deux décennies suivantes (contre 9 % environ pour la Région à l'époque).



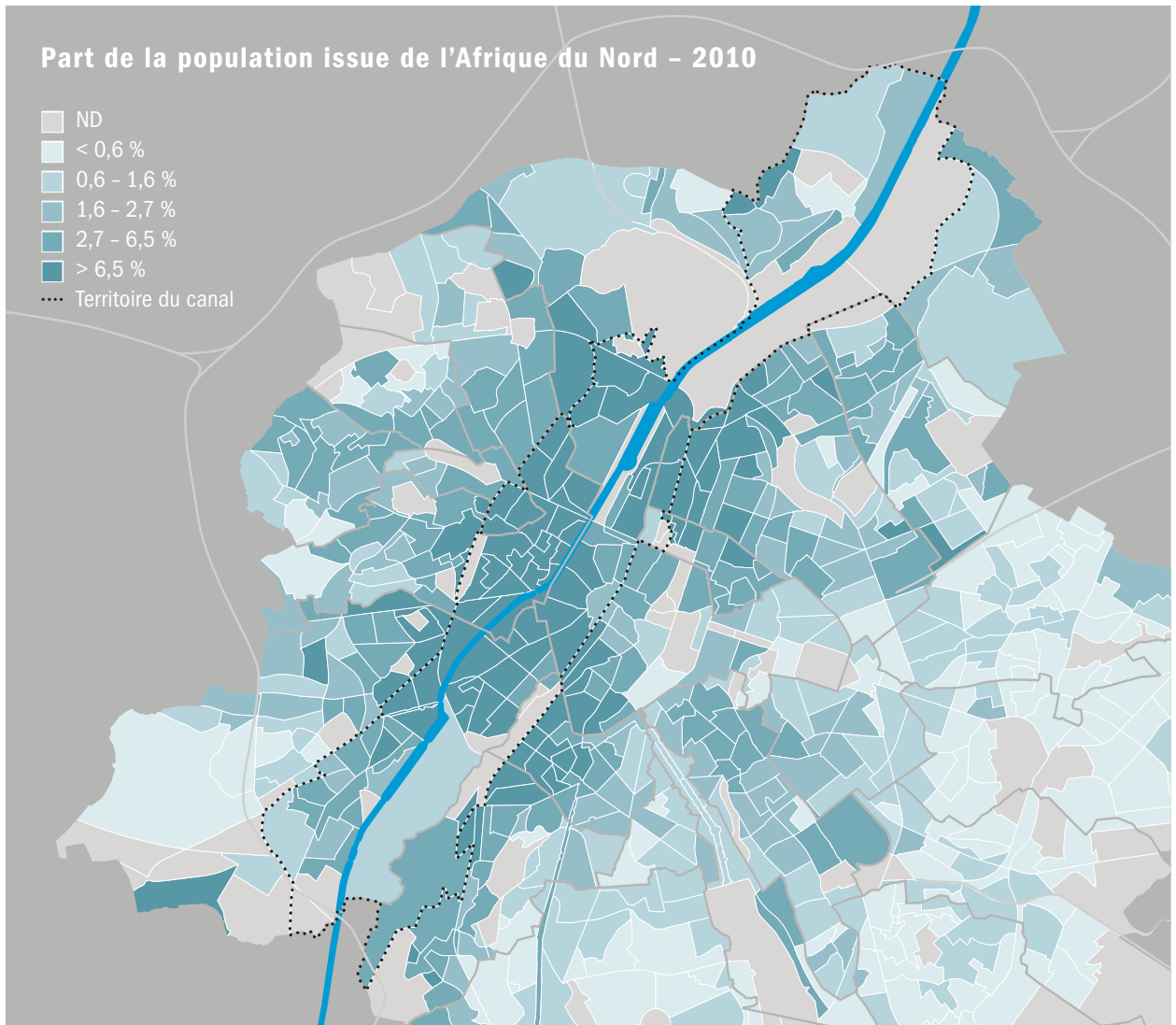
Source : Monitoring des quartiers

*La zone centrale du Territoire a une densité de population assez forte qui contraste avec ses parties Nord et Sud de peuplement plus récent, et historiquement occupées par des activités industrielles liées à la voie d'eau.*

## LA POPULATION ACTUELLE DU TERRITOIRE DU CANAL

### Le poids démographique du Territoire du canal dans la Région

En 2009, les habitants du Territoire du canal représentaient 16 % de la population régionale<sup>3</sup>, proportion globalement en croissance, particulièrement au cours de la dernière décennie. Ainsi, entre 2001 et 2009, la population du Territoire a crû de 20 % contre une croissance de 10 % pour l'ensemble de la Région. Cette croissance se répartit à peu près équitablement (en termes de taux) sur ce territoire<sup>4</sup>.



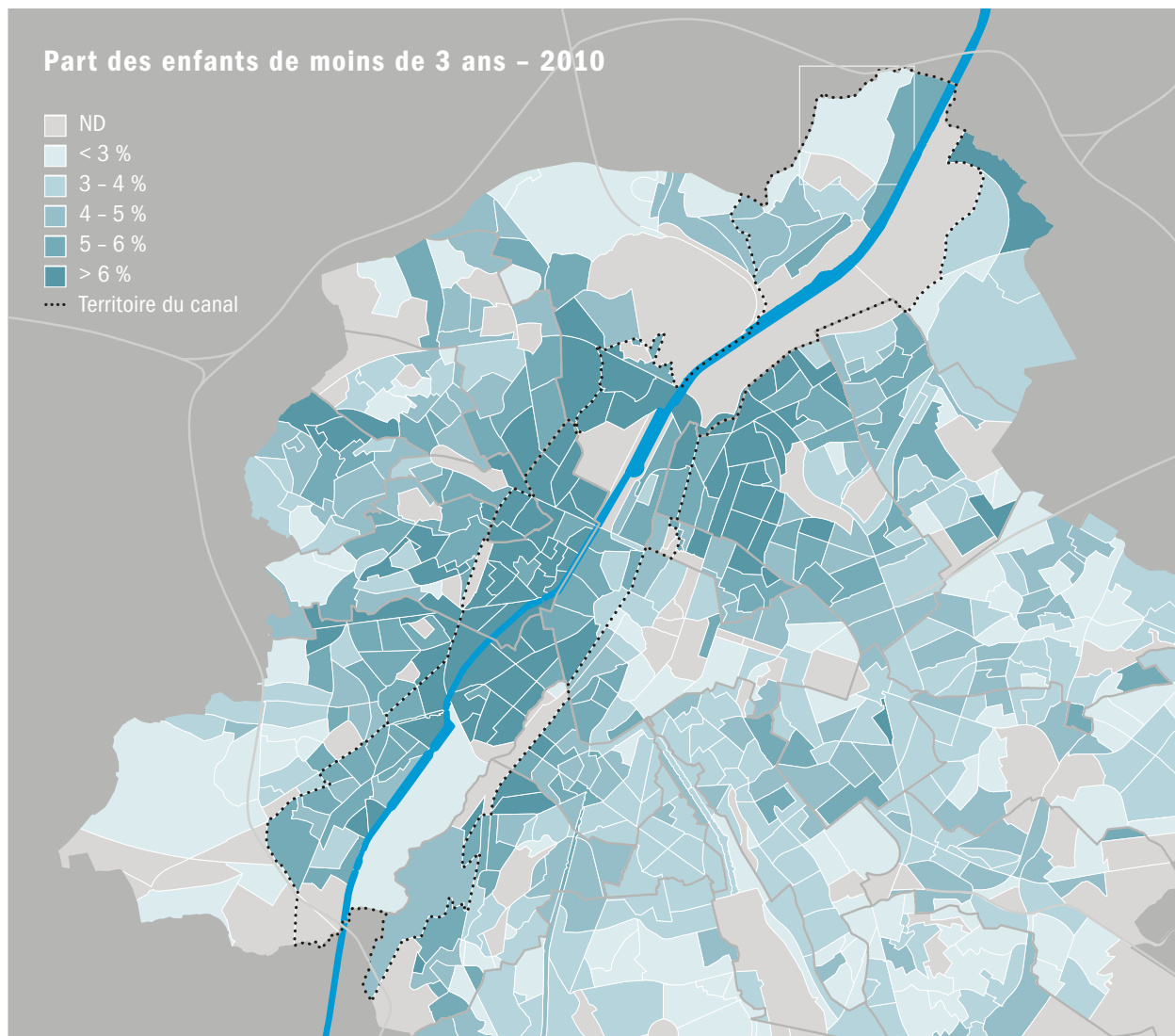
Source: Monitoring des quartiers

*Aujourd'hui, la part de la population de nationalité nord-africaine dans le Territoire du canal tend à diminuer deux fois plus rapidement que dans la Région dans son ensemble passant de 11,2% à 8,8% entre 2005 et 2010 contre de 4,5% à 4% sur la même période pour la Région. Cela est en partie dû au fort taux de naturalisation des personnes issues de l'immigration.*

*En 2009, les habitants du Territoire du canal représentent :*

- 16% de la population totale de la Région ;
- 17% des étrangers résidant dans la Région ;
- 40% des ressortissants nord-africains bruxellois ;
- 11,5% des ressortissants de l'UE résidant dans la Région (hors belges) ;
- 44% des enfants de 0 à 4 ans domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale ;
- 29% de l'accroissement de la population régionale entre 2001 et 2009.

*Pour certaines de ces catégories (notamment les ressortissants nord-africains et les enfants de 0 à 4 ans), le Territoire du canal a un poids dans la Région largement supérieur à son poids démographique global. On peut dire non seulement que cette zone compte une part significative de la population régionale, mais également qu'elle contribue de manière importante à l'expansion démographique de la Région.*



Source : Monitoring des quartiers

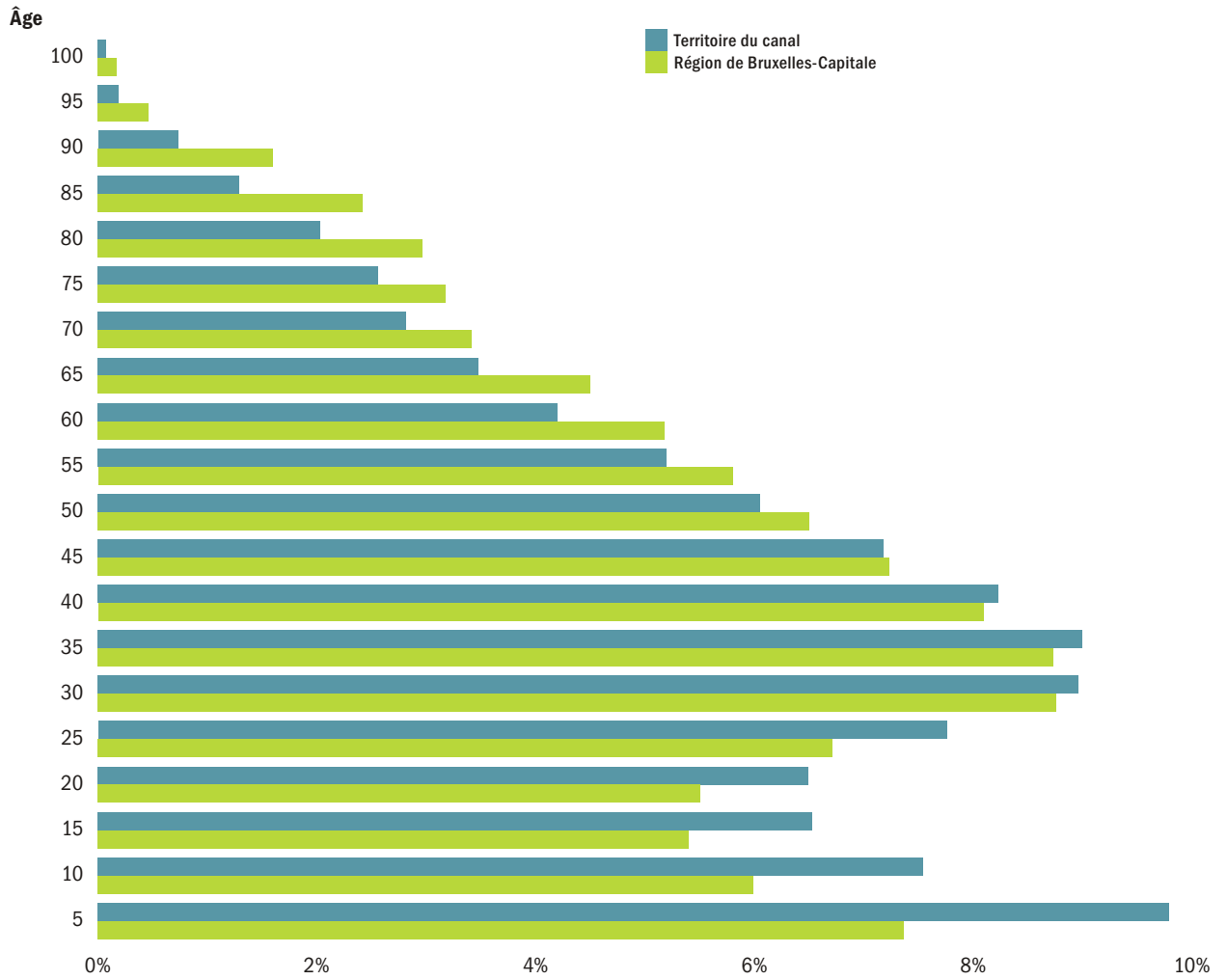
*En 2010, les enfants de moins de 3 ans représentent 6,2 % de la population des quartiers du Territoire du canal contre seulement 4,7 % pour la Région dans son ensemble.*

### Structure par âge et structure des ménages.

Sur la carte représentant la part des enfants de moins de trois ans dans la population par secteur statistique en 2009, le tracé du canal émerge avec une grande netteté : le long de ses berges, les jeunes enfants sont clairement surreprésentés par rapport au reste de la Région. Ce constat se transpose au cas des 3-6 ans, puis s'estompe avec l'âge : la proportion d'adolescents est également importante aux marges de la Région, dans la deuxième couronne.

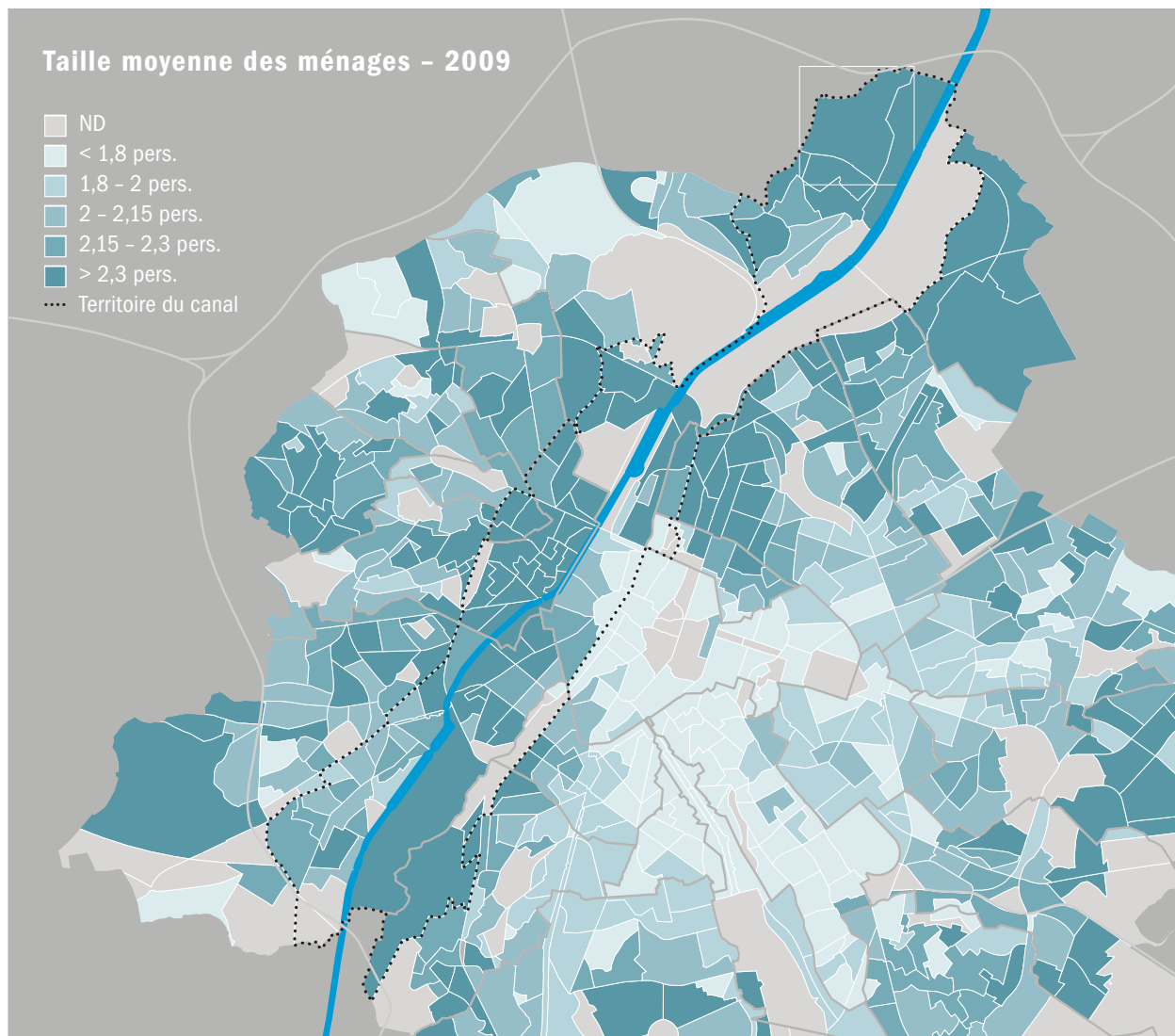
La pyramide des âges pour le Territoire du canal et la Région fait clairement ressortir ce phénomène. Elle dévoile également la sous-représentation nette des plus de 50 ans dans le Territoire par rapport à l'ensemble régional, et une forte part de jeunes adultes.

### Pyramide des âges normée, part de la population totale - 2009



Source : DGSIE, calculs IBSA

*La pyramide des âges ci-dessus illustre la disparité de structure d'âges entre le Territoire du canal et le reste de la Région. Les quartiers de ce territoire se caractérisent en effet par une plus forte proportion de très jeunes enfants et d'adolescents, tandis que le reste de la Région est marqué par une plus forte proportion des plus de 55 ans.*



Source : Monitoring des quartiers

*En 2009, la taille moyenne des ménages est plus élevée dans le Territoire du canal (2,4 personnes par ménage) que dans la région dans son ensemble (2,1 personnes par ménage).*

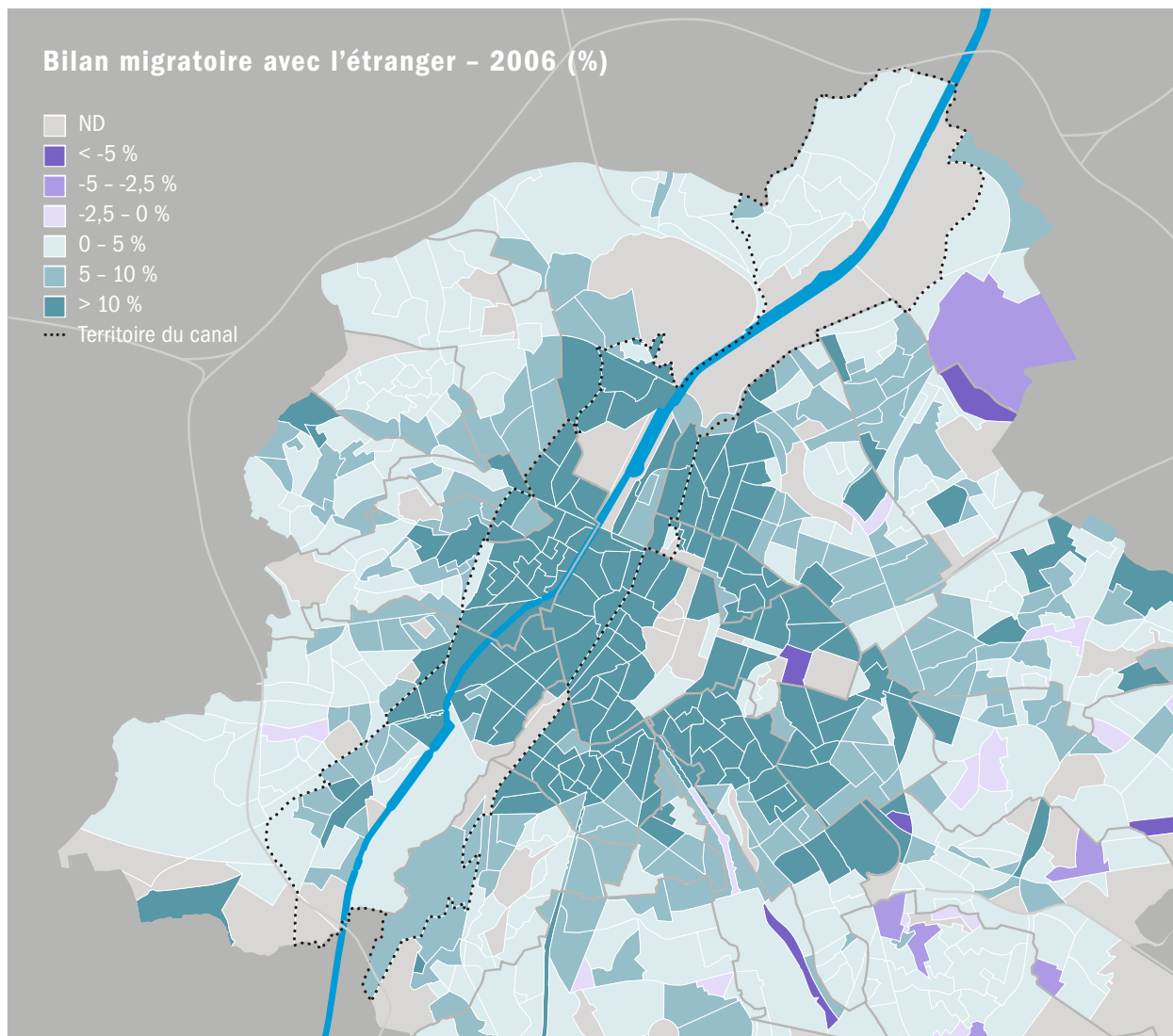
Cette structure d'âge trouve son pendant dans la structure par type de ménages observée dans le Territoire du canal. La présence de nombreux enfants y est en effet le reflet d'un nombre de ménages de taille moyenne plus élevé, avec en particulier moins d'isolés et de ménages monoparentaux, ou plus de femmes vivant en couple avec enfants, qu'ailleurs dans la Région. De ce point de vue, la structure familiale se rapproche plus de la structure typique des ménages rencontrée aux franges extérieures de la seconde couronne<sup>5</sup>. Par cet aspect, le Territoire du canal est singulier puisqu'il constitue une rupture dans le schéma concentrique qui structure par ailleurs la population de la Région.

## LES MOTEURS DES ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES

### Solde naturel

La définition<sup>6</sup> du périmètre du Territoire du canal ne permet pas de mesurer directement la natalité ou la mortalité au sein de sa population, ces informations n'étant disponibles qu'à l'échelle communale. À défaut, on s'intéresse à la commune bruxelloise présentant la structure d'âge la plus conforme à celle du Territoire du canal, ce qui permet (si la comparaison est étayée par d'autres biais) d'en déduire par analogie des renseignements sur le solde naturel ou des éléments de projection démographique.

Saint-Josse est sans conteste la commune qui possède la structure démographique la plus similaire à celle du Territoire du canal, bien que n'ayant pas d'intersection territoriale avec celui-ci. Ce constat ne doit pas surprendre : il s'agit en effet d'une commune de première couronne, tout comme la partie



Source : Monitoring des quartiers

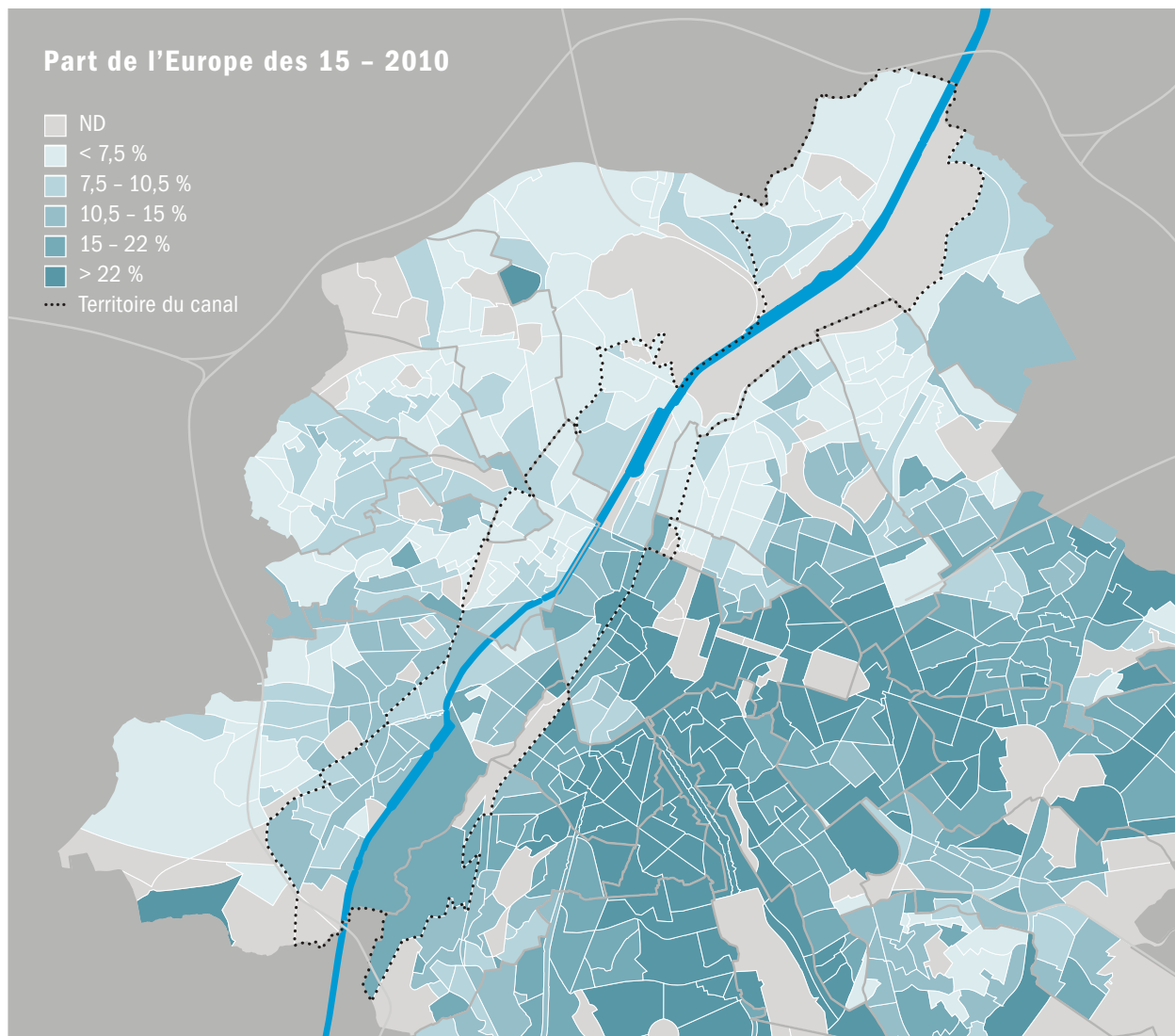
*Le bilan migratoire avec l'étranger constaté au sein du Territoire du canal entre 2001 et 2006 s'élevait à un solde positif de 12,6 % contre seulement 8 % pour la Région.*

centrale du Territoire du canal, prépondérante sur le plan démographique. Saint-Josse se démarque elle aussi par une forte présence étrangère et partage en partie l'histoire des flux de population évoqués plus haut pour le Territoire du canal.

Au vu de la structure par âge décrite précédemment, le solde naturel relatif<sup>7</sup> constaté dans le Territoire du canal devrait être important et l'une des sources des conséquents mouvements démographiques déjà esquissés. En jouant de l'analogie de structure avec Saint-Josse, nous pouvons donner un ordre de grandeur à ce solde naturel relatif. Celui-ci serait d'environ 1,6 % pour l'année 2009, soit le double de celui observé au niveau régional.

### Migrations

Comme toute zone urbaine de taille conséquente, la Région de Bruxelles-Capitale est un important carrefour migratoire. Globalement, on note d'une part des flux en relation avec l'étranger, dont le bilan net est positif pour la Région, et d'autre part des flux en relation avec le reste du pays (et principalement la périphérie bruxelloise) dont le bilan net est négatif pour la Région. La population du Territoire du canal n'est que marginalement concernée par ce deuxième type de flux, les taux de mobilité avec le reste du pays y étant nettement sous la moyenne régionale<sup>8</sup>.

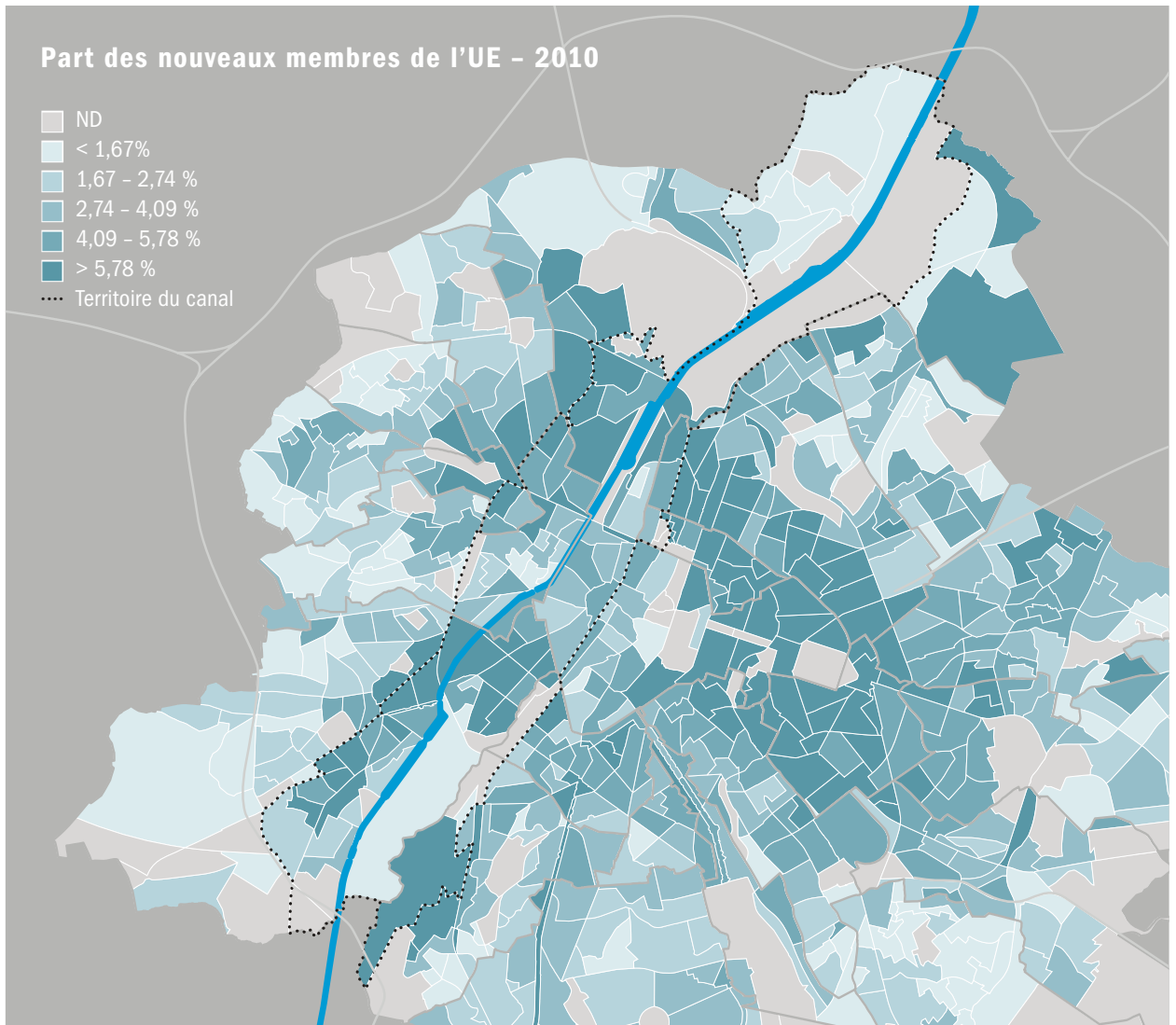


Source : Monitoring des quartiers

Le Territoire du canal a été le point d'arrivée d'une migration internationale de grande ampleur au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Le bilan migratoire net avec l'étranger est toujours parmi les plus positifs de la Région aujourd'hui, caractéristique partagée avec les quartiers de la première couronne sud-est accueillant les nouvelles vagues de migrations issues des états membres de l'Union Européenne. Le Territoire du canal n'est cependant plus la première zone d'échanges démographiques avec l'étranger, les flux étant, à ce jour, plus intenses dans le sud-est de la Région. La part totale des étrangers dans la population est également plus importante dans le sud-est aujourd'hui, avec des chiffres proches de 45% pour les communes de Saint-Gilles, Ixelles, ou Etterbeek, contre 33% dans le Territoire du canal en 2011.

Malgré ce flux plus faible, le bilan migratoire reste élevé en raison d'une forte sédentarisation des migrants. Les populations immigrées s'installant dans le périmètre du canal le font de manière durable, motivées dans une large mesure par le regroupement familial.





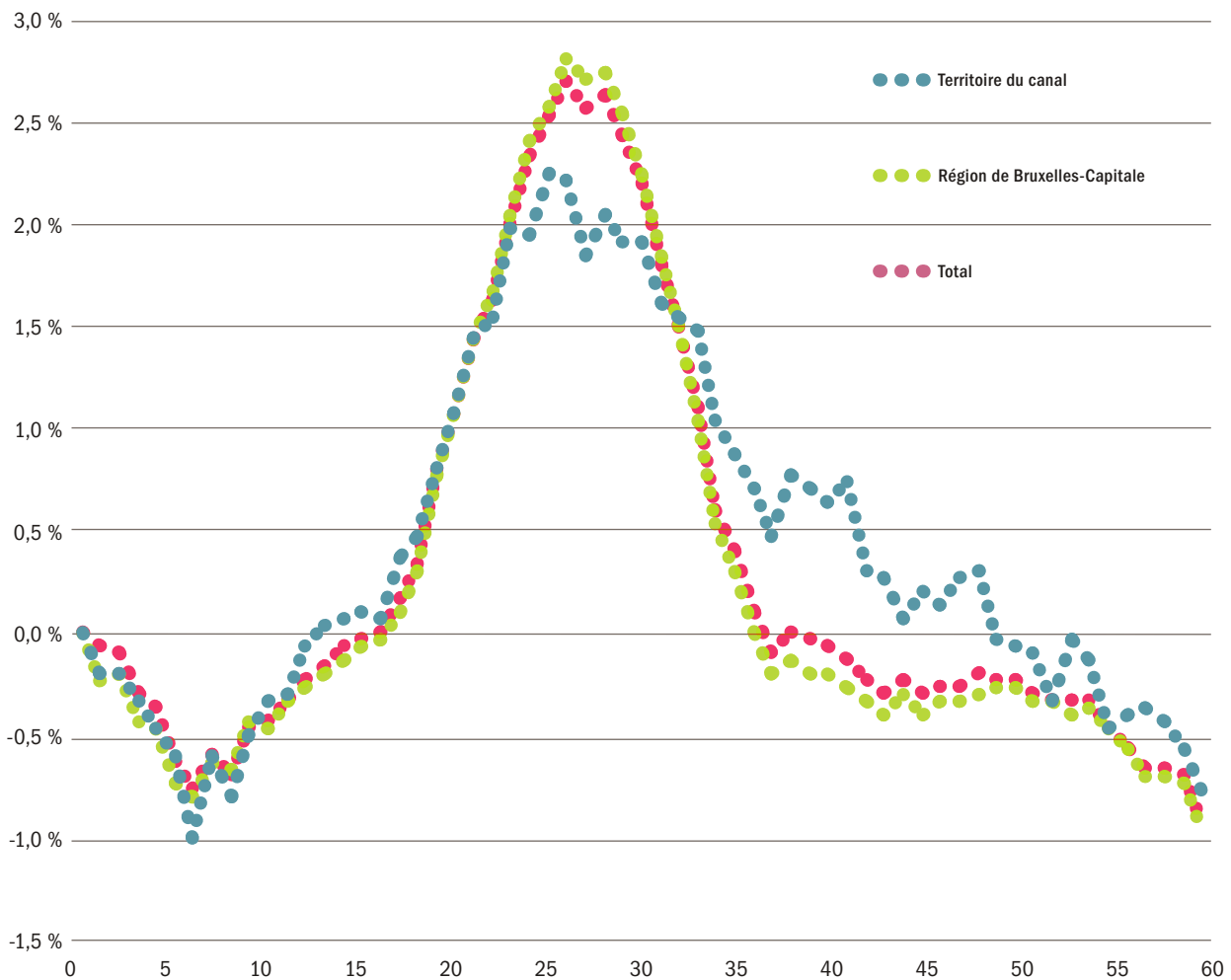
Source : Monitoring des quartiers

À l'inverse, les nouvelles vagues de migrants dans le sud-est de la Région sont le fait de populations moins sédentaires comme, par exemple, des fonctionnaires d'institutions internationales en poste pour une durée déterminée, ou des jeunes actifs relativement mobiles.

Le Territoire du canal n'est concerné par ce dernier type de populations que dans une moindre mesure. En effet, les migrations en provenance de l'Union Européenne et des autres pays de l'OCDE se concentrent dans les trois communes déjà citées (Saint-Gilles, Ixelles, Etterbeek). La population du Territoire ne compte ainsi que 9,8% d'étrangers issus de l'Europe des 15 alors que la moyenne régionale est de 15%, et de l'ordre de 25% pour les trois communes concernées.

Cette situation pourrait évoluer, sachant que la part du Territoire du canal dans l'accueil des migrants issus des nouveaux États membres de l'Union Européenne se situe au niveau de la moyenne régionale, tout en restant inférieure à celle de communes comme Schaerbeek, Etterbeek et Saint-Josse. Le recul historique est pour l'instant insuffisant pour juger du taux de sédentarisation de ces dernières vagues de migrations, de nature assez hétérogène.

## Solde migratoire total, relatif par âge - 2009



Source : DGSIE, calculs IBSA

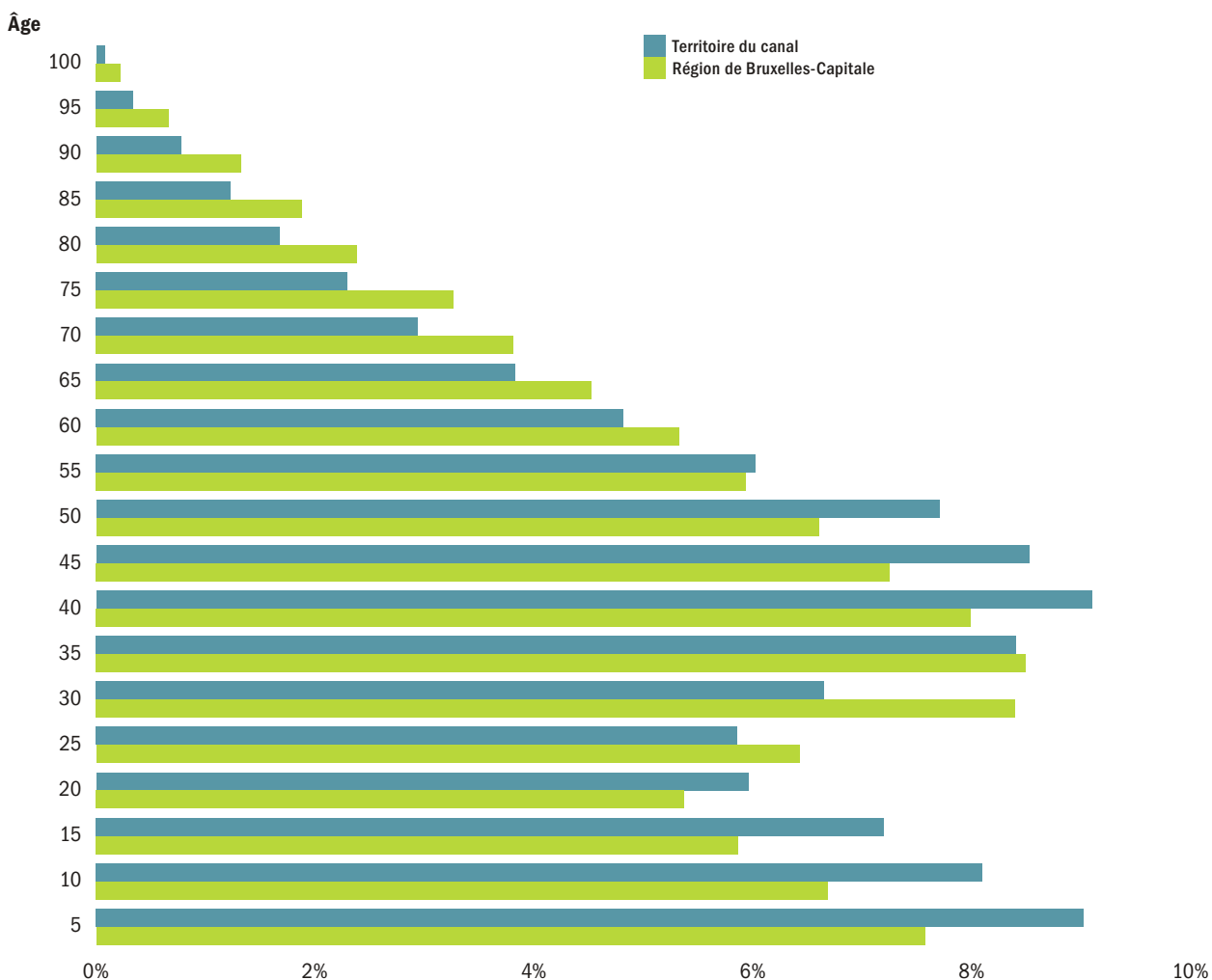
### Un flux de jeunes adultes sédentarisés

Ces constats transparaissent dans les bilans migratoires par âge. En 2009, les grandes caractéristiques régionales se retrouvent globalement au niveau du Territoire du canal, avec notamment un solde positif important pour les jeunes adultes et un solde négatif pour les enfants. La zone étudiée se démarque toutefois avec un solde positif moins élevé des jeunes adultes, et a contrario un solde nettement positif pour les 30-50 ans, là où le solde régional, quant à lui, devient négatif.

On peut de manière convaincante y trouver la marque d'un afflux international moindre (qui culmine généralement dans les classes d'âge des jeunes actifs) et de la faiblesse des émigrations vers le reste de la Belgique (qui se produisent généralement lors de la phase suivante du cycle de vie).

Bien que l'analyse des soldes ne doive pas être sur-interprétée, elle permet, malgré tout, de corroborer le constat développé plus haut : à savoir une plus forte sédentarité (moindre émigration) des populations s'installant au sein du Territoire du canal du fait, notamment, de leurs caractéristiques socioéconomiques.

## Pyramide des âges normée, part de la population totale - 2020



Source : DGSIE, calculs IBSA

*La « bosse » marquée dans la pyramide des âges est due à la présence élevée d'individus de 35-45 ans dans les prévisions démographiques.*

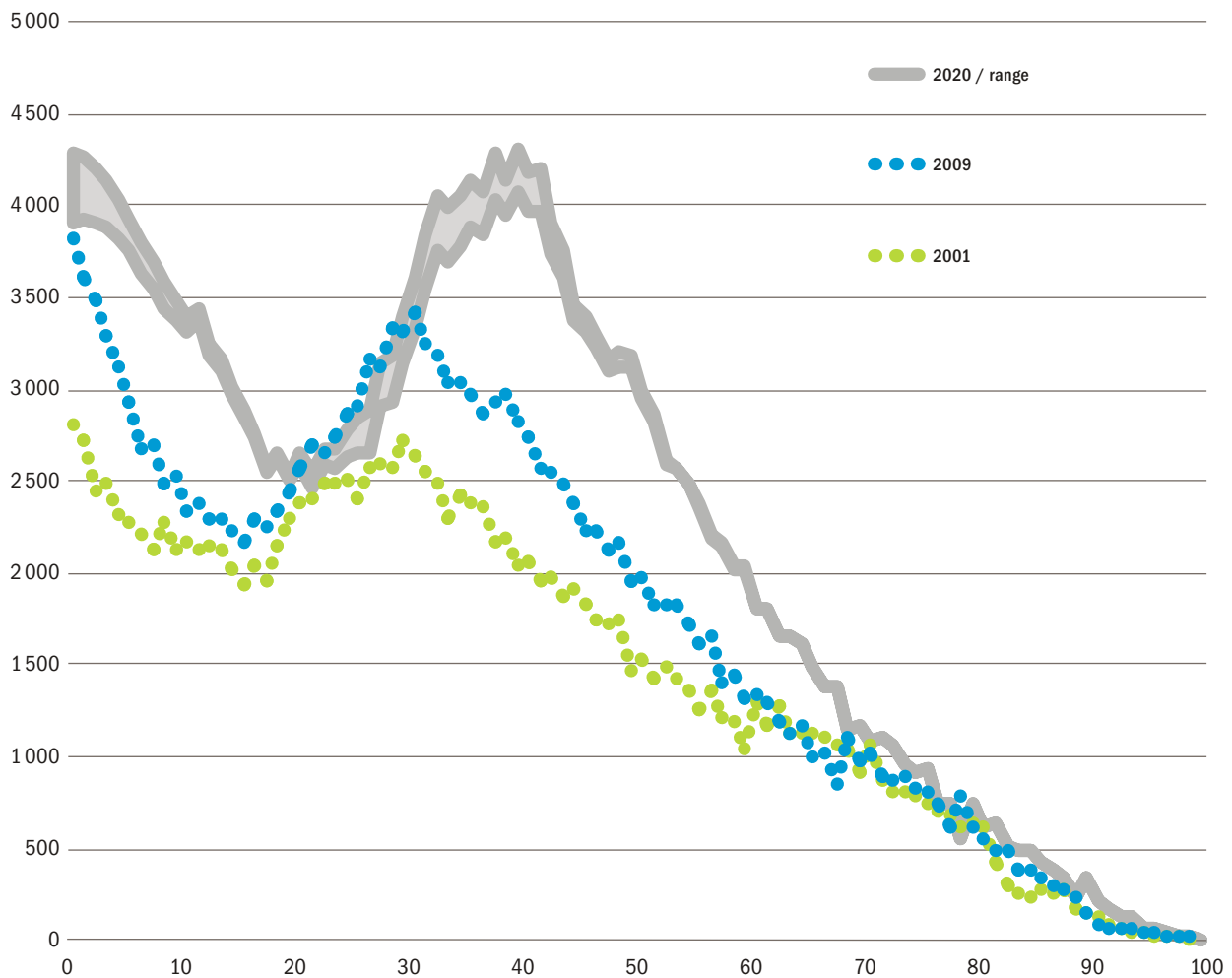
## PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES À L'HORIZON 2020<sup>9</sup>

Les considérations précédentes donnent une bonne idée des perspectives démographiques pour le Territoire du canal.

On a constaté d'une part, une forte natalité et une part assez faible des personnes âgées de plus de 50 ans, et d'autre part, un solde migratoire largement positif. Ces deux éléments augurent une poursuite de la forte croissance démographique de la population dans le Territoire, qui devrait rester supérieure à la croissance régionale. Ainsi, sur la période 2010-2020<sup>10</sup>, l'estimation du taux de croissance annuel moyen régional s'élève à 1,2 %, alors que ce taux de croissance projeté se situerait entre 2 % et 2,3 % en ce qui concerne la population du Territoire du canal (soit une population totale entre 219.000 et 228.000 habitants en 2020).

Sur la base des constats précédents, on peut estimer que la structure d'âge de la population vivant au sein du Territoire du canal n'évoluera pas de la même façon que celle du reste de la Région. La forte natalité au sein du Territoire du canal devrait continuer d'alimenter la base de la pyramide des âges. Par ailleurs, le schéma migratoire spécifique à ce territoire devrait impliquer un vieillissement plus prononcé du pic de population observé pour les jeunes adultes que dans la Région. Ainsi, la part des jeunes enfants resterait très supérieure à celle projetée pour la Région, alors que la part des plus de 55 ans resterait largement en deçà de celle projetée au niveau régional.

## Population totale par âge, observée (2001, 2009) et projetée (2020)



Source : DGSIE pour 2001 et 2009, IBSA pour 2020

*Le graphique ci-dessus illustre les perspectives en termes de population par âge, influencée par une forte natalité et un schéma migratoire différent de celui du reste de la Région. Si la sédentarité importante de la population implique un vieillissement relatif, le Territoire du canal se distinguerait toujours de la moyenne régionale par la part importante des jeunes enfants, et au contraire plus faible des plus de 55 ans.*

## CONCLUSION

L'histoire socioéconomique de la Région a forgé l'identité du Territoire du canal, marquant durablement sa trajectoire démographique, jusque dans les caractéristiques de sa population actuelle.

Riche d'un passé migratoire intense, le Territoire du canal n'a participé qu'à la marge aux premières vagues de migrations intra-européennes, voyant plutôt sa population se sédentariser et les flux d'immigration décliner. La fin de l'immigration liée au travail, et une certaine atonie de l'ascenseur social ont maintenu sur place des populations qui historiquement se déplaçaient vers la périphérie au cours de leur intégration économique et sociale. Le Territoire en a hérité une population jeune, composée de ménages de taille en moyenne importante avec de très nombreux jeunes enfants.

Le Territoire du canal semble retrouver plus largement son rôle d'espace d'accueil pour les ressortissants des États ayant récemment rejoint l'Union Européenne. Les perspectives démographiques y restent ainsi largement expansives, avec un vieillissement limité de la population et un nombre toujours plus important de jeunes attendus dans la décennie à venir. Les besoins actuels en matière d'offres en crèches, logements et emplois pour les jeunes adultes vont ainsi se maintenir, alors que d'autres vont se développer en matière de scolarisation et de prise en compte des besoins des ménages actifs vieillissants. ■

## DÉMOGRAPHIE

# Des besoins spécifiques pour l'enseignement et la petite enfance

Annabelle Guérin

**La forte hausse démographique que connaît la Région bruxelloise, depuis une quinzaine d'années et ses effets sur l'accroissement du nombre de jeunes, nécessitent d'adapter l'offre à la demande en équipements destinés aux très jeunes et plus spécifiquement en places d'accueil de la petite enfance et en places scolaires.**

**Une bonne offre en équipements scolaires et d'accueil de la petite enfance revêt par ailleurs un caractère spécifique car elle est un atout pour une meilleure intégration sociale et pour faciliter l'employabilité des femmes.**

### L'OFFRE EN STRUCTURE D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

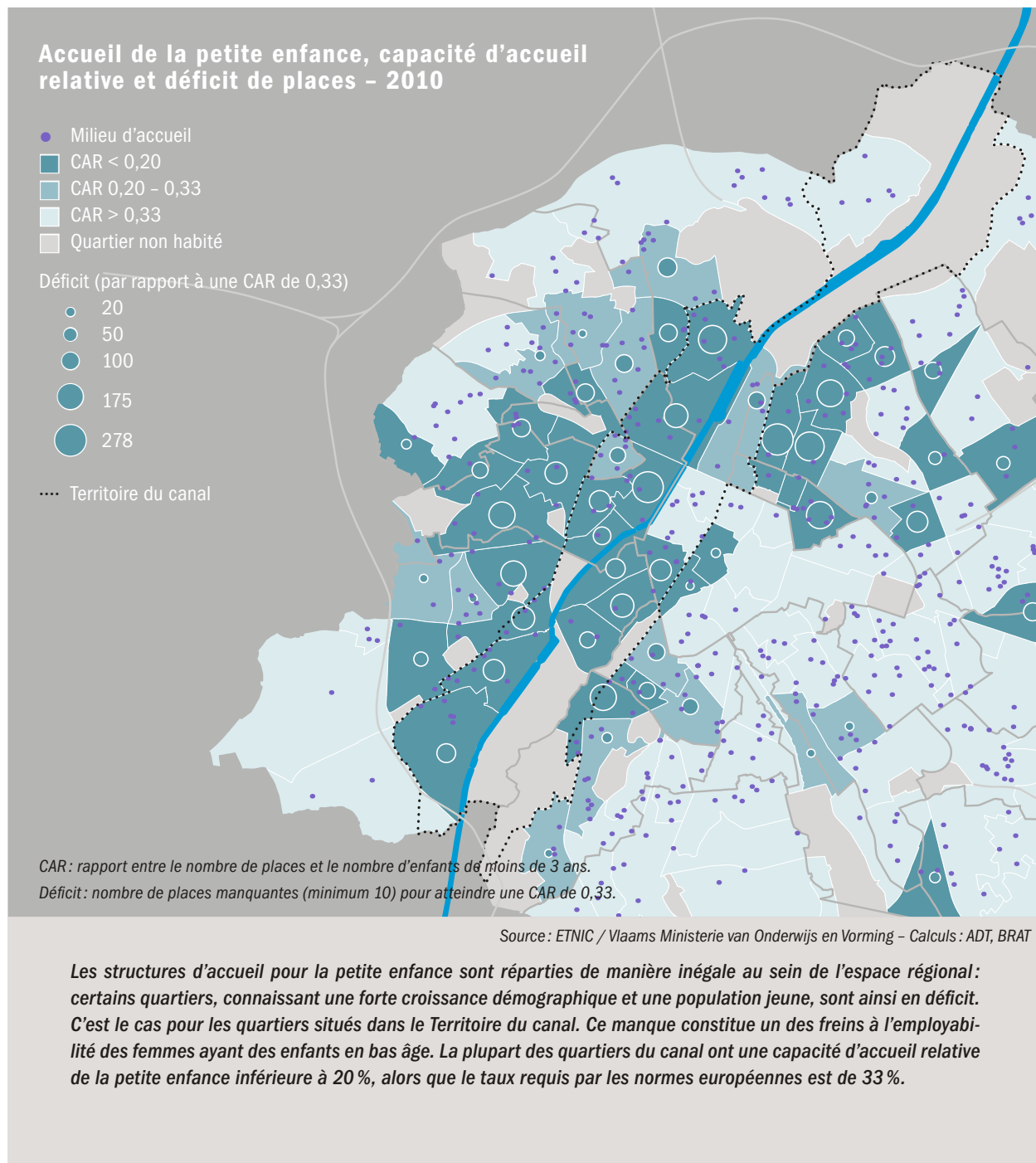


▲ Crèche « Rire et grandir » à Tour & Taxis

En 2010, le Territoire du canal comptait près de 25% de la population bruxelloise en âge de fréquenter une structure d'accueil de la petite enfance, pour 14,1% de places disponibles par rapport à l'ensemble de la Région.

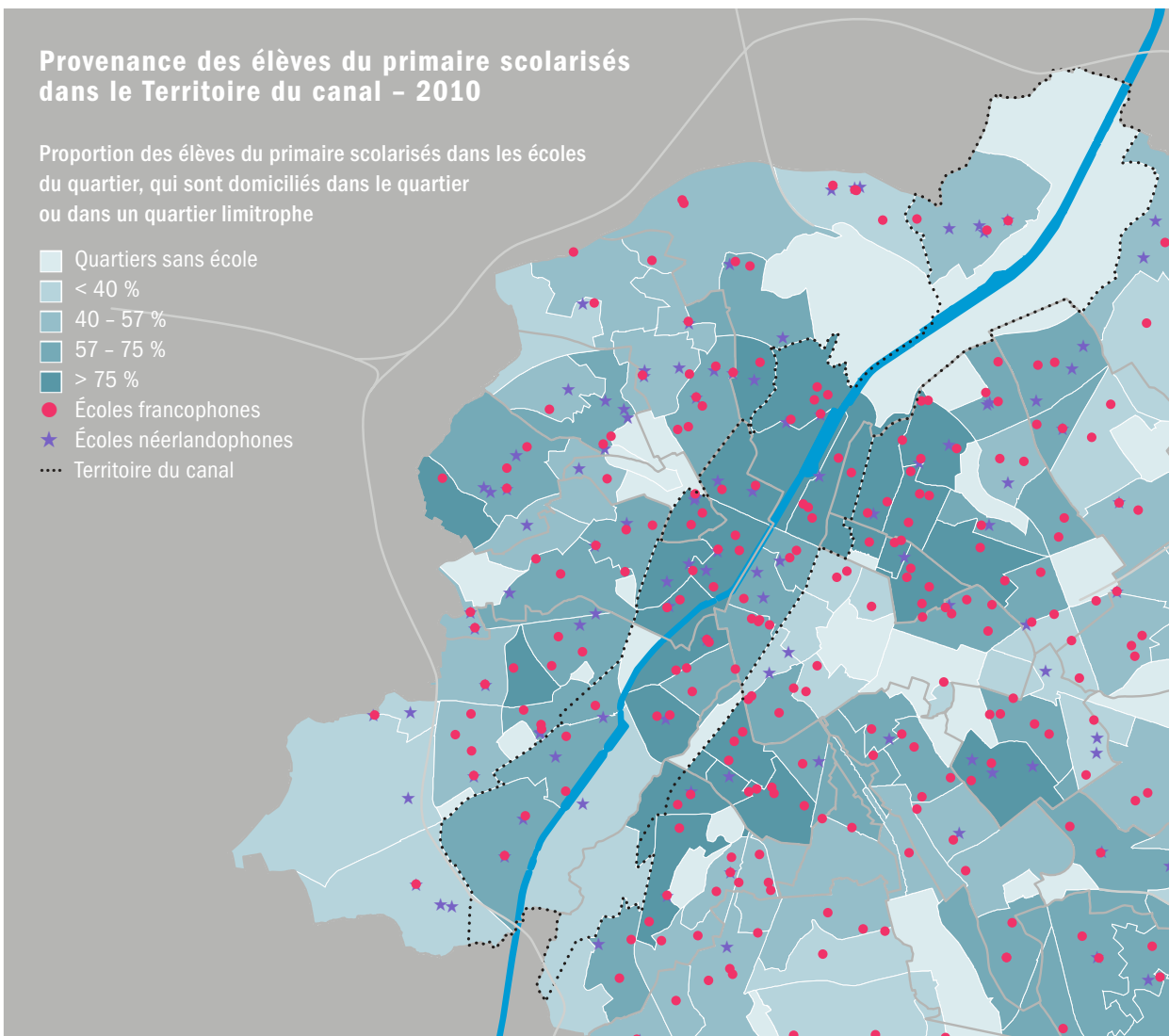
Le taux de couverture de l'offre en structures d'accueil de la petite enfance est alors seulement de 18% contre 35% pour le reste de la Région.

Selon les normes européennes, le taux de couverture à atteindre est de 33%. Quand on applique ce taux, on constate en 2010 un déficit d'environ 1.900 places sur le Territoire du canal, alors que le reste de la Région présente un « surplus » de 774 places.



Aujourd'hui, la situation d'urgence que connaît la Région face à la pression démographique et à l'importance des déficits en équipements destinés aux jeunes ont amené les pouvoirs publics à se mobiliser et à concentrer leurs efforts d'investissements dans la création de nouvelles places scolaires (extension ou construction neuve) et d'accueil de la petite enfance.

Une série de projets a été programmée depuis 2011 au sein du Territoire du canal (plus de 2.300 nouvelles places qui devraient ouvrir d'ici 2020), mais cela reste insuffisant comparé à l'augmentation démographique que connaîtra la Région et qui se concentrera en 2020 sur le Territoire du canal.



Source : ETNIC / Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming - Calculs : ADT, BRAT

*Les élèves scolarisés dans les quartiers du canal sont pour la plupart issus du même quartier ou des quartiers adjacents, à la différence des autres quartiers de la Région qui accueillent beaucoup plus d'enfants venant de la périphérie Bruxelloise.*

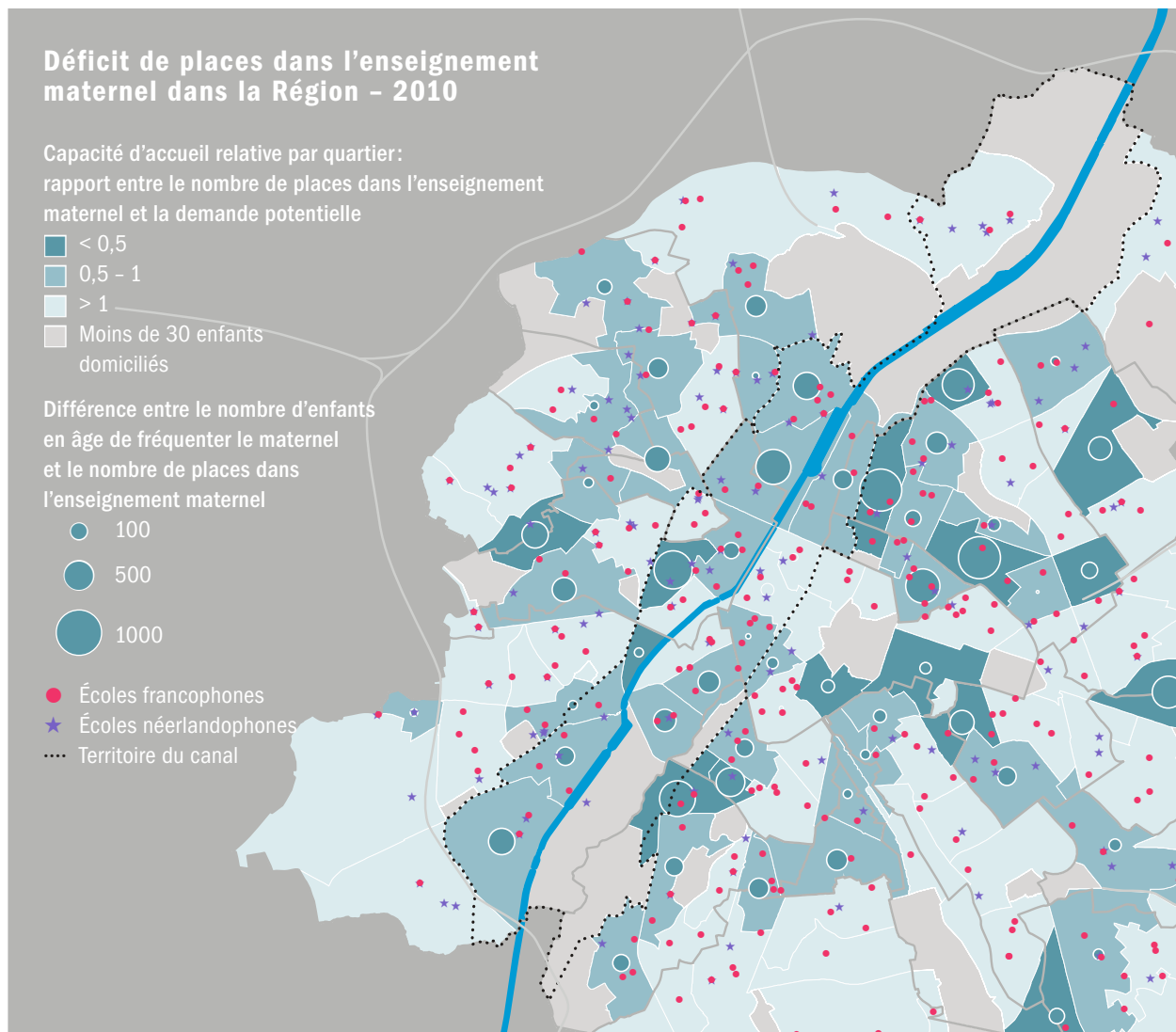
## L'OFFRE SCOLAIRE

Selon l'étude réalisée par l'ADT et le BRAT en 2012<sup>11</sup>, sur la provenance des élèves et leur répartition dans les écoles bruxelloises, on constate que les écoles du Territoire du canal accueillent principalement des enfants venus des quartiers localisés dans ce même territoire, à la différence des quartiers de la seconde couronne.

La mobilité relativement réduite des populations résidentes dans le Territoire du canal en est souvent la cause.

Cette concentration de populations au même profil socioéconomique, souvent défavorisé, dans les écoles du Territoire du canal, induit une certaine ségrégation scolaire.

En termes de places scolaires, le Territoire du canal est particulièrement touché par une inadéquation entre l'offre et la demande. En effet, au regard du nombre d'enfants en âge de fréquenter une école maternelle ou primaire en 2010, le manque de places s'élevait à 5.900 unités : 2.227 places manquantes dans les écoles maternelles et 3.671 places manquantes dans les écoles primaires.



Source : ETNIC / Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming – Calculs : ADT/BRAT



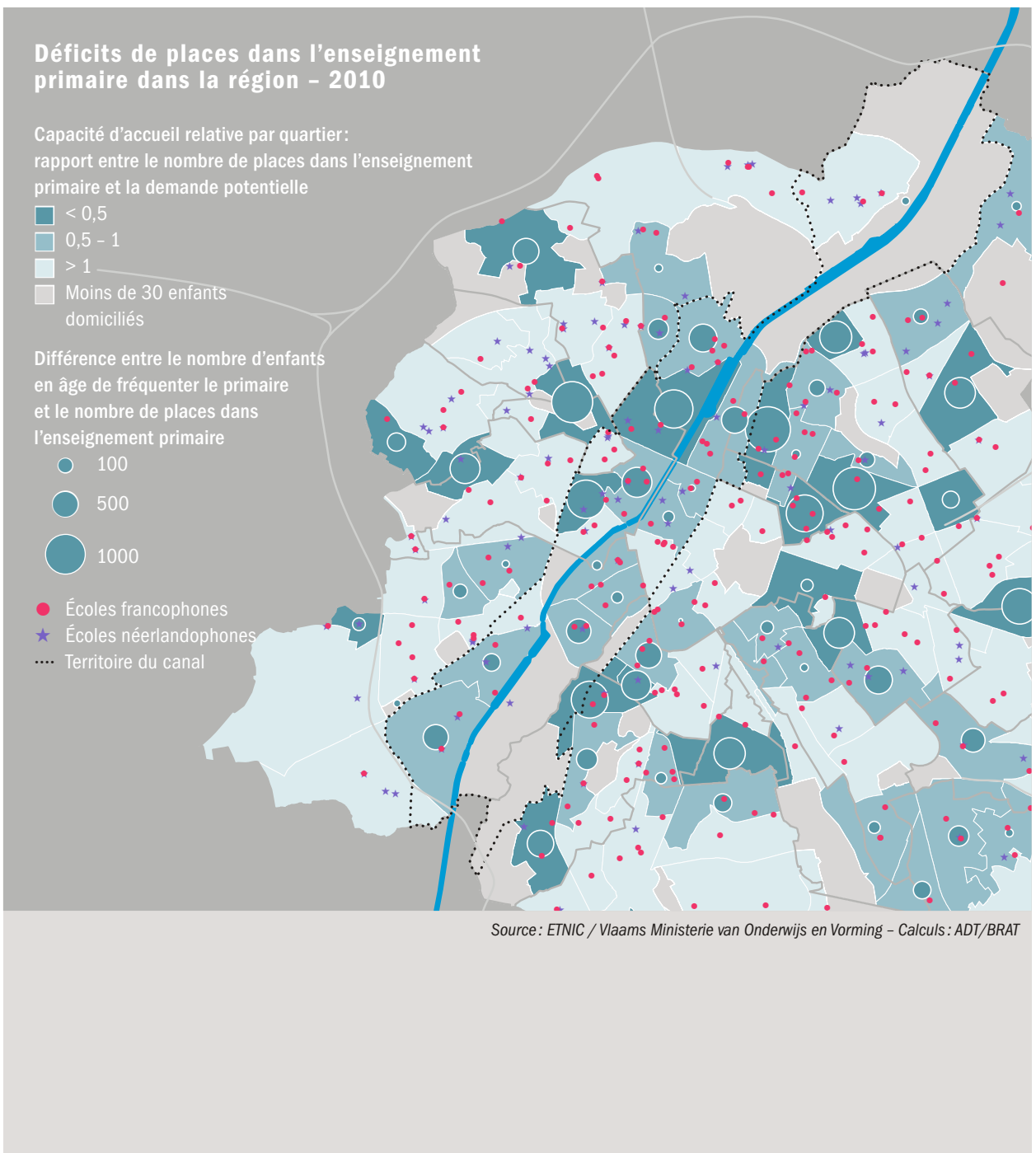
▲ École 16 à Molenbeek

Les écoles maternelles sont uniformément réparties sur le territoire mais certains quartiers peuvent présenter un manque de places scolaires au regard de la proportion des très jeunes enfants en âge d'être scolarisés en maternelle.

44 % des enfants de 0 à 4 ans de la Région de Bruxelles-Capitale habitent en effet dans le Territoire du canal.

Les quartiers les plus concernés par un déficit de places sont les quartiers de la Gare de l'Ouest, le bas de Forest, le quartier Maritime et le quartier de Heembeek.



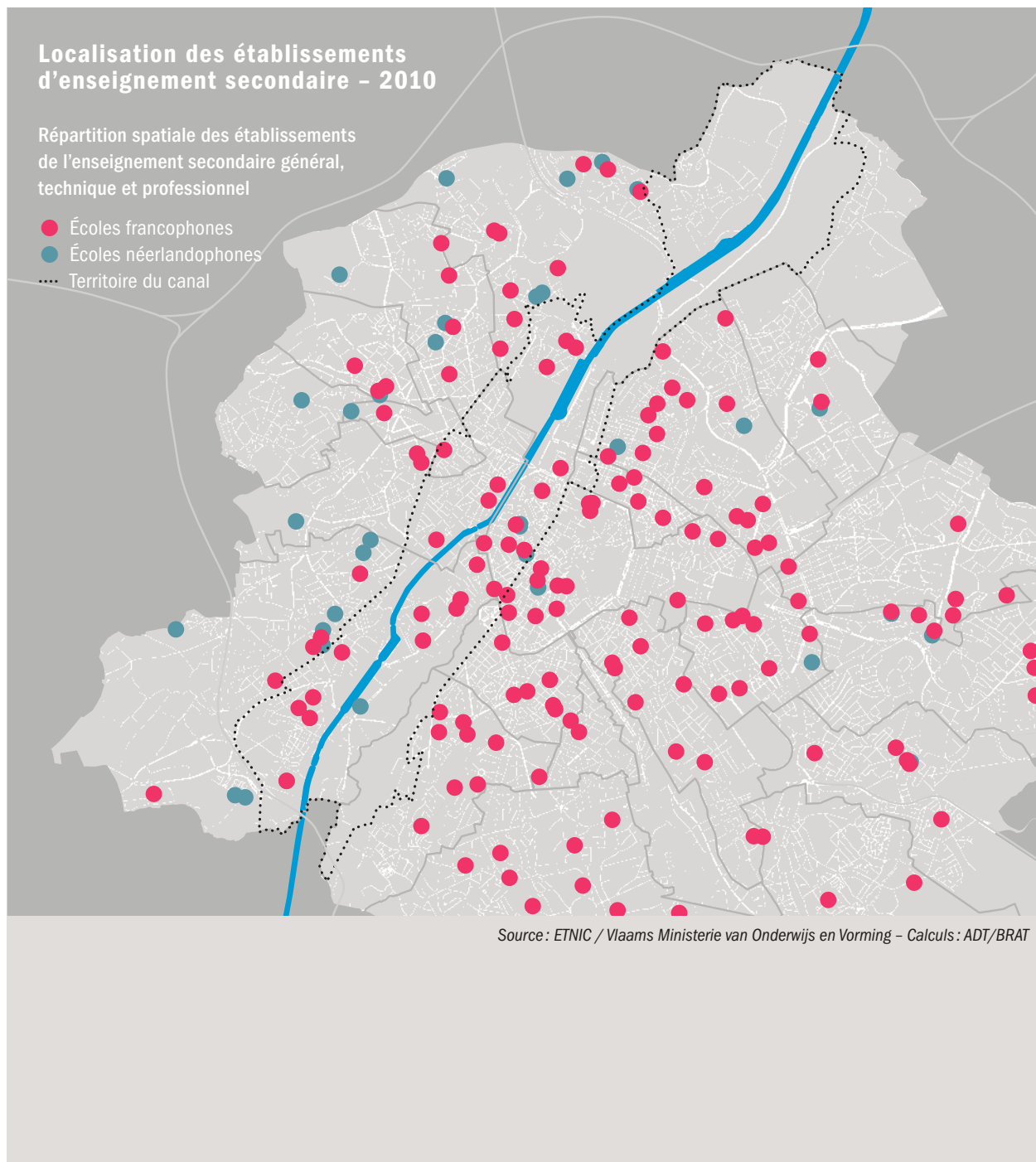


Rappelons que l'école maternelle, si elle n'est pas obligatoire en Belgique, est, en tant que porte d'accès au système scolaire, une étape fondamentale et parfois déterminante du parcours éducatif de l'enfant.

Pour le primaire, les quartiers les plus concernés par un déficit de places sont les quartiers de la Gare de l'Ouest, le bas de Forest, le quartier Maritime et le quartier du Molenbeek historique.



▲ École des Magnolias à Laeken

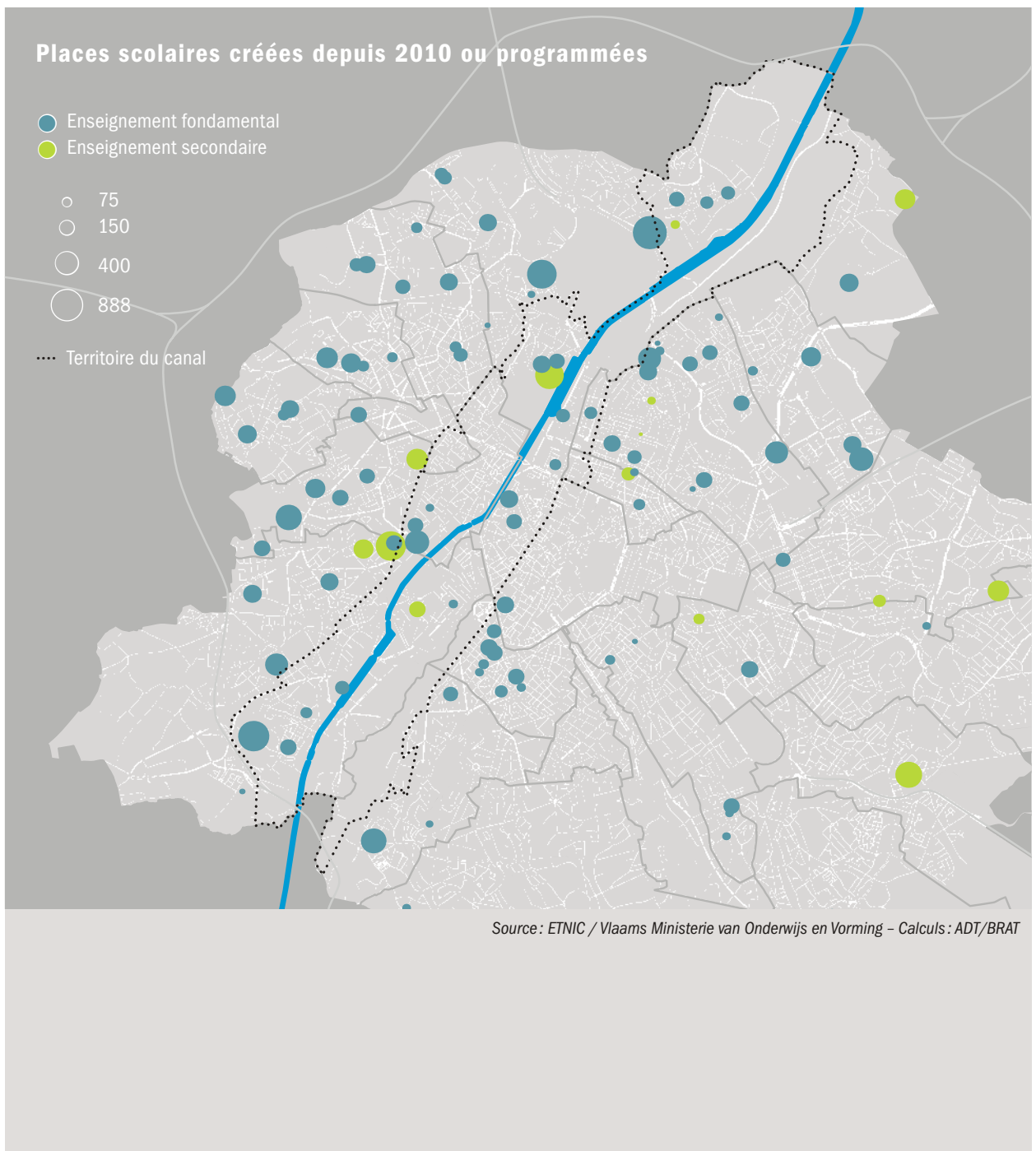


Concernant l'enseignement secondaire, on constate que l'offre en établissements est relativement moins diffuse sur le territoire régional avec une concentration plus forte en première couronne. L'offre dans le Territoire du canal est quant à elle globalement acceptable, malgré quelques poches vides autour de Tour & Taxis et de Koekelberg.

Toutefois, si l'on tient compte de la mobilité plus aisée des élèves du secondaire et du nombre important d'écoles situées à proximité du Territoire du canal et notamment dans le Pentagone, on peut dire que la problématique du secondaire est aujourd'hui moindre que celle des écoles fondamentales.



▲ L'ancienne école de la batterie à Laeken, devenue en 2009 l'athénée Marguerite Yourcenar



## L'INVESTISSEMENT RÉGIONAL POUR RÉPONDRE AU DÉFICIT DE PLACES DANS LES ÉCOLES

Afin de répondre au défi démographique, de nombreux projets de création de places scolaires sont menés en Région bruxelloise. Ainsi, pour le Territoire du canal, 4.439 places ont été créées depuis 2010 ou sont programmées (rénovations, extensions ou nouvelles écoles), soit 3.549 places dans le fondamental et 890 dans le secondaire. Les créations sur le Territoire du canal correspondent à 19% des places créées ou programmées en Région bruxelloise pour le fondamental, et à 28 %, pour le secondaire. ■

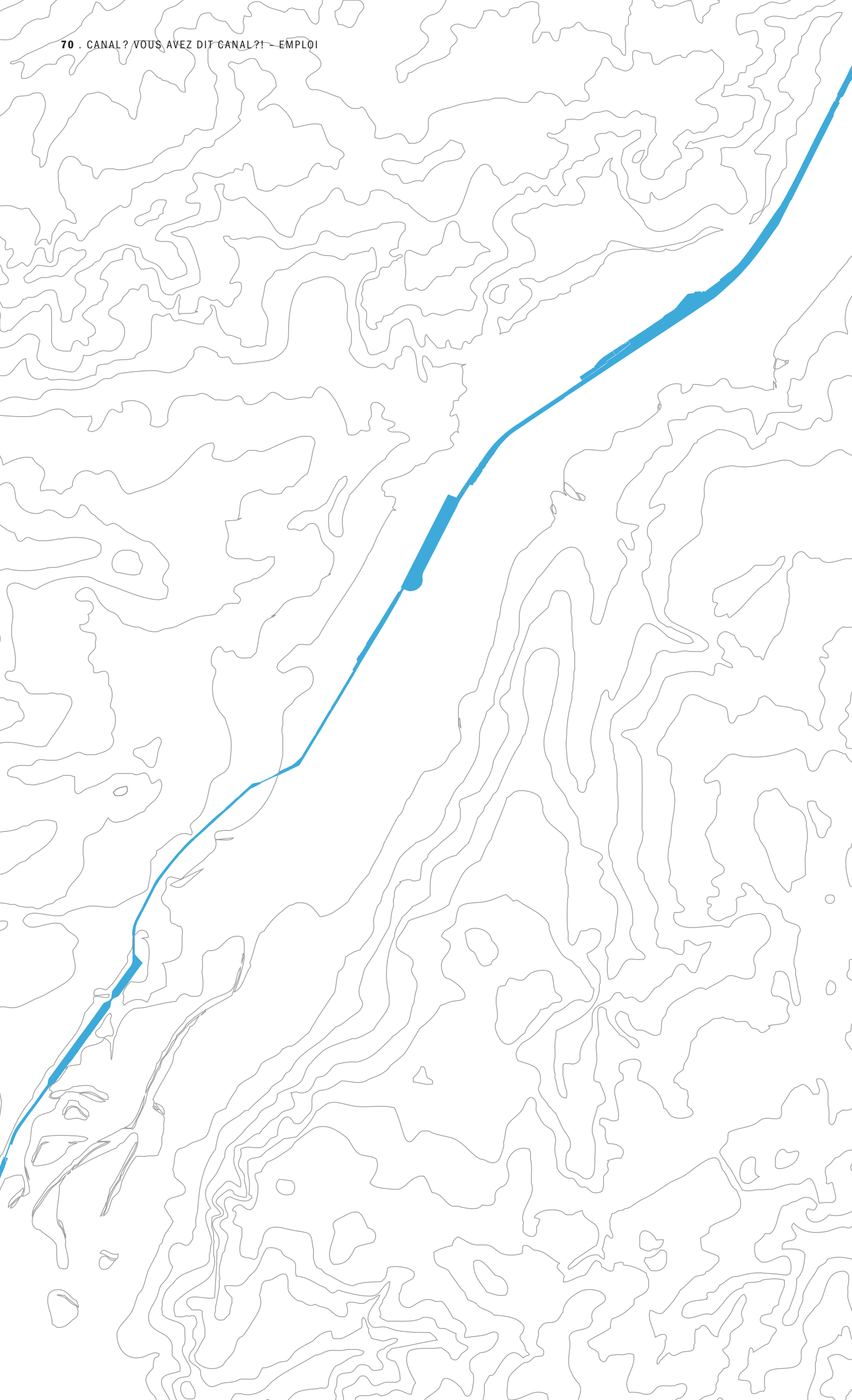


# EMPLOI

Malgré l'importance de l'activité économique sur le Territoire du canal, ses habitants rencontrent encore de nombreuses difficultés d'ordre socioéconomique, qui se traduisent notamment par un taux de chômage élevé.

Au cours des dernières années, les initiatives innovantes se multiplient pour rééquilibrer la situation. Le Territoire du canal dispose en effet d'un important potentiel en termes de travailleurs, au regard des caractéristiques de sa population active, très jeune, ainsi qu'aux moyens mis en œuvre par les acteurs locaux pour la réinsertion de la main-d'œuvre peu qualifiée sur le marché de l'emploi.

La reconversion des espaces vides du Territoire pose en outre la question des activités susceptibles d'y prendre place aujourd'hui et de leur impact en termes d'emplois pour les Bruxellois.



## EMPLOI

# Politiques pour l'emploi et la formation

Véronique Clette et Sharon Geczynski

*Chercheuses à l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, Actiris*

**La diminution massive du nombre d'emplois ouvriers, la réduction de la diversité des activités industrielles et l'automatisation croissante des secteurs industriels et logistiques, se traduisent dans le Territoire du canal par un taux de chômage élevé.**

**Cette situation, si elle s'accompagne d'un déficit important en termes de formations dites « qualifiées », résulte également d'une offre d'emploi relativement faible au regard de la densité de la population. La difficulté de faire reconnaître les diplômes obtenus à l'étranger et la discrimination à l'embauche, dont semblent faire les frais les jeunes diplômés du supérieur, constituent également un frein non négligeable à la mise à l'emploi.**

**La présente contribution rend compte du contexte particulier que connaît le Territoire du canal en termes d'emploi, et des mesures mises en œuvre pour mettre en concordance l'offre en la matière et le profil de ses habitants.**

### DE NOUVELLES FONCTIONS SUR LE TERRITOIRE DU CANAL

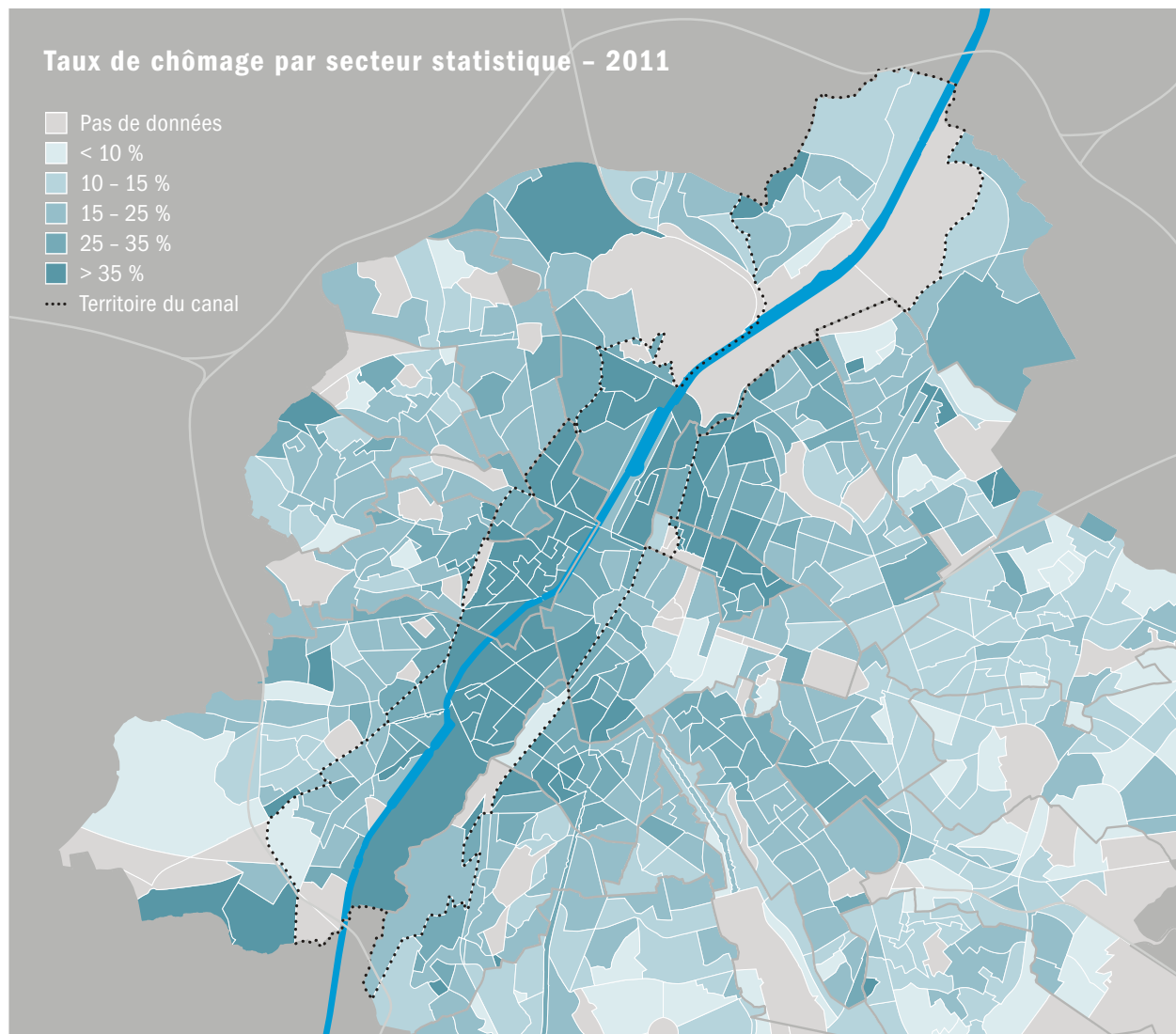
À l'échelle de la Région, le développement économique actuel s'oriente principalement en faveur de secteurs d'activités spécifiques. Ainsi, en 2010, cinq secteurs concentraient près de 60 % des emplois salariés bruxellois: l'administration publique, la santé humaine et l'action sociale, le commerce, les activités financières et d'assurance, ainsi que les services administratifs et de soutien. Cependant, alors que le secteur tertiaire a absorbé une large part des travailleurs peu qualifiés, en ce compris les emplois ouvriers, il ne permet plus l'insertion professionnelle durable de ces profils. C'est particulièrement vrai pour les populations jeunes présentes en grand nombre dans le Territoire du canal.

Le Territoire du canal est d'ores et déjà en mutation. À Molenbeek, la partie ouest bordant le centre-ville se dote de nouvelles fonctions centrales, c'est-à-dire les fonctions économiques que l'on retrouve traditionnellement dans les centres villes: organismes publics, financiers, institutions culturelles,... Ces mutations auront un impact sur les activités locales. En effet, celles qui ne parviendront pas à rivaliser en termes d'accès à l'espace disponible pourraient se fragiliser.

Sur ce territoire, notons la présence et le dynamisme des entreprises du Port de Bruxelles, qui représentent près de 12.000 travailleurs, soit 2 % de l'emploi régional<sup>1</sup>.



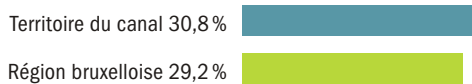
▲ Le Port de Bruxelles fournit plus de 12.000 emplois directs et indirects, soit près de 2% de l'emploi bruxellois. Les entreprises de la zone portuaire se distinguent surtout par le fait que, proportionnellement, elles proposent davantage d'emplois nécessitant peu de qualification.



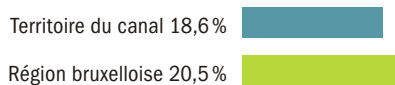
Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2011

### Les demandeurs d'emploi selon le niveau d'études - 2011

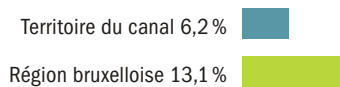
#### Faible (primaire et secondaire inférieur)



#### Moyen (secondaire supérieur et apprentissage)



#### Élevé (supérieur universitaire et non-universitaire)



#### Autres études (effectuées à l'étranger)



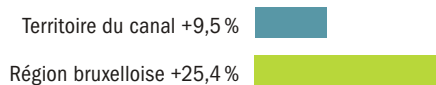
Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2011

### Évolution du taux de chômage par genre entre 2008-2011

#### Hommes

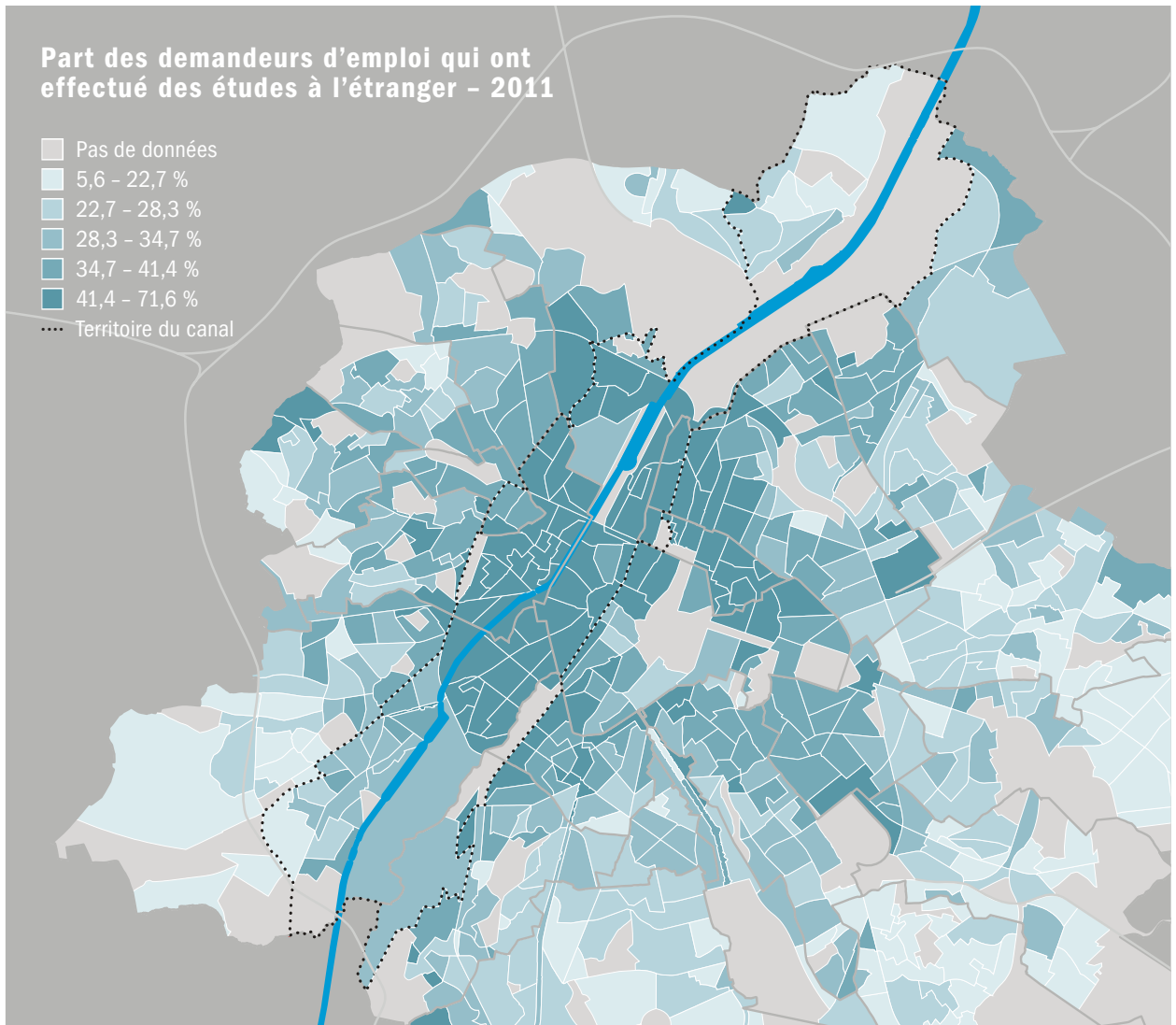


#### Femmes



Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2011





Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2011

## LA POPULATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI

Le taux de chômage au sein du Territoire du canal reste largement au-dessus de la moyenne régionale<sup>2</sup>.

En 2011<sup>3</sup>, on dénombre près de 25.000 demandeurs d'emploi dans les quartiers qui forment le Territoire du canal, soit près d'un quart de l'ensemble des demandeurs d'emploi de la Région bruxelloise<sup>4</sup>. Ils se répartissent principalement dans trois communes: la Ville de Bruxelles (32,5 %), Molenbeek (30,9 %) et Anderlecht (28,5 %).

Parmi ceux-ci, 57,4 % sont des hommes, proportion particulièrement élevée par rapport au niveau régional (47,1 %). Plus d'un tiers sont de nationalité étrangère (37,1 %) dont 10,5 % sont issus de l'Union européenne. Ils sont généralement peu qualifiés: 30,8 % des chômeurs ayant leur domicile dans les quartiers du Territoire du canal n'ont terminé que leurs études primaires ou secondaires inférieures.

Plus de 60 % d'entre eux sont au chômage depuis plus d'un an.

Entre 2008 et 2011, quelques changements notables ont pu être observés dans l'évolution de la composition sociologique de ces demandeurs d'emploi: alors qu'au niveau régional, c'est le taux de chômage des femmes qui progresse (+25,4 %), l'augmentation du nombre de chômeurs au sein du Territoire

du canal (+15,6 %) se marque principalement chez les hommes (+20 %). Parallèlement, sur la même période, la proportion de jeunes demandeurs d'emploi a légèrement diminué (-1,9 %) et celle des plus de 50 ans a fortement augmenté (+43,5 %).

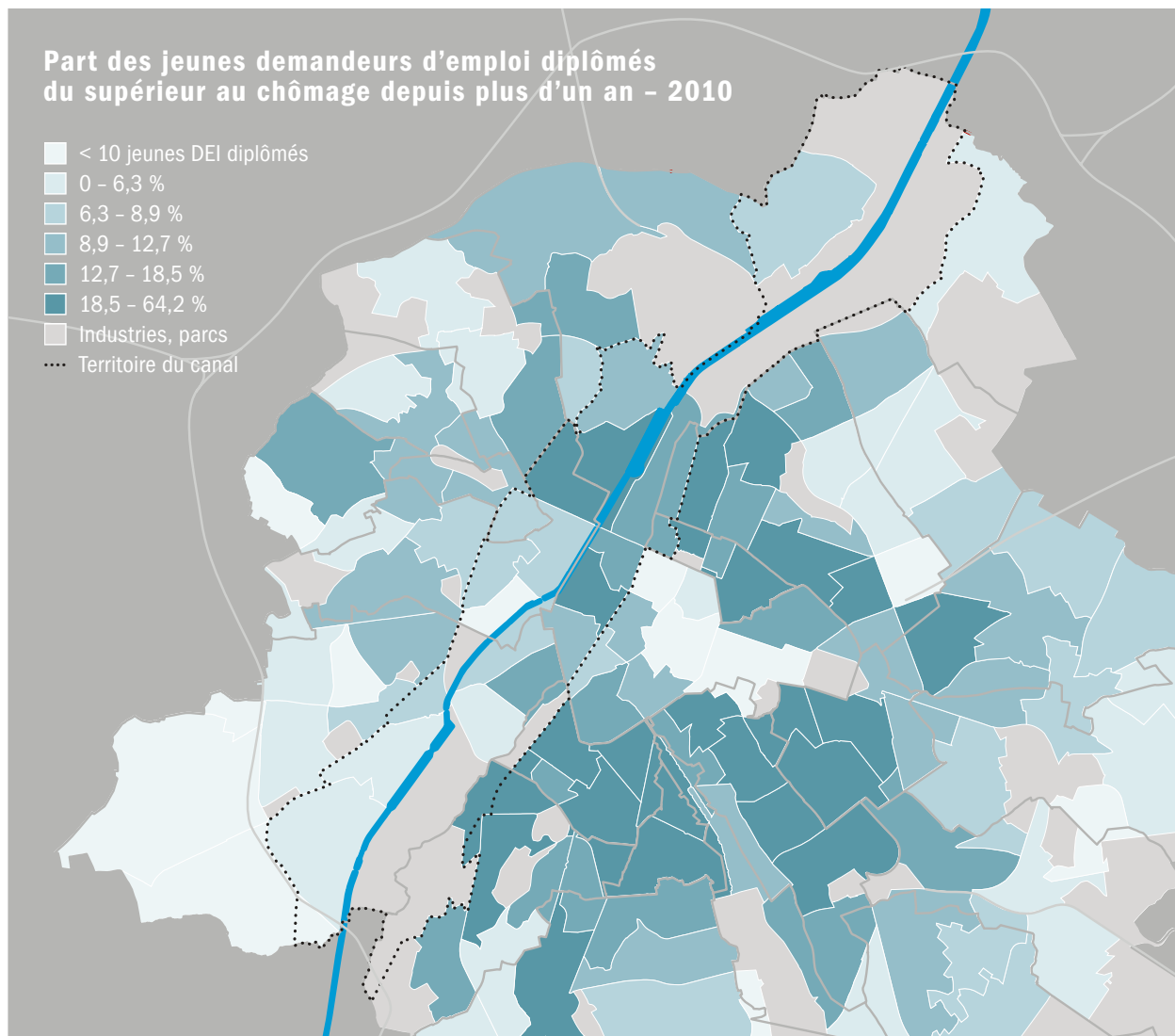
Durant cette même période, le nombre de demandeurs d'emploi issus de l'Union européenne et des pays extra-européens s'est en outre fortement accru (respectivement +29 % et +18,3 %).

## UNE POPULATION QUI ACCÈDE PLUS DIFFICILEMENT À L'EMPLOI

Certaines catégories de demandeurs d'emploi sont surreprésentées au sein du territoire étudié.

Ainsi, plus de 40 % des demandeurs d'emploi des quartiers populaires du «croissant pauvre» déclarent avoir effectué des études à l'étranger sans avoir obtenu d'équivalence. Le diplôme que ces personnes ont obtenu ne leur donne donc pas accès au marché du travail belge. Par ailleurs, cette situation tend à s'accroître: ainsi, de plus en plus de demandeurs d'emploi sont diplômés du supérieur (+23,8 %) ou ont effectué leurs études à l'étranger (+29,3 %).

Détenir un diplôme du supérieur ne semble donc pas automatiquement faciliter l'obtention d'un emploi.



Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi, 2010

La carte ci-dessus est le résultat d'une analyse<sup>5</sup> qui a démontré qu'à compétences égales, les jeunes diplômés du supérieur qui habitent dans les quartiers populaires du centre et de la première couronne restent plus longtemps au chômage que ceux qui habitent dans les quartiers aisés du sud de la Capitale.

Outre les facteurs classiques propres aux jeunes demandeurs d'emploi et plus spécifiquement aux diplômés du supérieur (manque d'expérience professionnelle, connaissance insuffisante d'une deuxième langue,...), on peut y voir un effet des discriminations à l'embauche dont sont victimes notamment les jeunes issus de l'immigration.

Les jeunes diplômés ne semblent donc pas tous égaux face à l'emploi. Par ailleurs, le choix entre école supérieure ou université et le choix d'une filière plus ou moins prestigieuse peut générer des différences supplémentaires sur le marché du travail, en facilitant (ou non) l'accès à l'emploi.

### Évolution des demandeurs d'emploi entre 2008 et 2011 selon la classe d'âge

#### Demandeur d'emploi - 25 ans

Territoire du canal -1,9 %

Région bruxelloise +3,4 %

#### Demandeur d'emploi de 25 à 50 ans

Territoire du canal +13,5 %

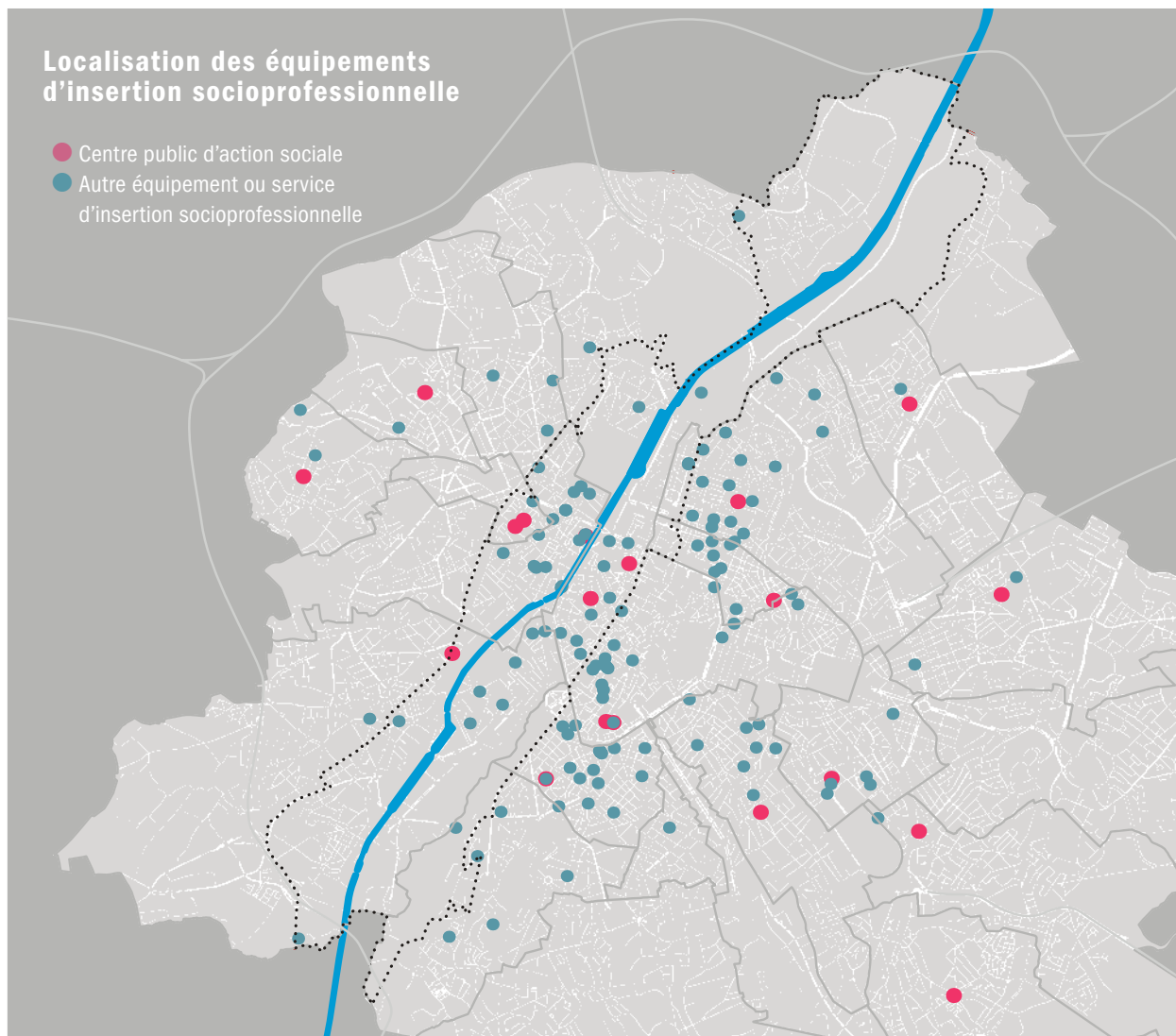
Région bruxelloise +13,6 %

#### Demandeur d'emploi de 50 ans et plus

Territoire du canal +43,5 %

Région bruxelloise +37,0 %

Source : ACTIRIS, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi



Source : inventaire des équipements et services à la population, 2010 (ADT-BRAT)

## LES DISPOSITIFS LOCAUX D'INSERTION SOCIOPROFESSIONNELLE

### Logique d'intervention « spécifique » et territorialisation<sup>6</sup> de la politique régionale

La politique de l'emploi en Région bruxelloise repose sur une logique d'intervention dite « spécifique » qui cible certaines catégories de personnes rencontrant des difficultés pour accéder à l'emploi (jeunes sans qualification, chômeurs de longue durée,...)<sup>7</sup>. Comme évoqué précédemment, certains de ces « groupes-cibles » se retrouvent particulièrement dans les quartiers du Territoire du canal. Conscients de cette ségrégation sociospatiale, les pouvoirs publics vont – à partir de 1991 – associer les initiatives locales issues du milieu associatif et des communes<sup>8</sup> à la politique d'action régionale, notamment en décentralisant les antennes d'Actiris (l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi).

Les acteurs agissant à l'échelle du territoire local sont donc nombreux. Leurs actions se fondent sur des logiques distinctes qui, tout en tentant de s'imbriquer, relèvent de différents niveaux institutionnels. En partie grâce au soutien du Fonds social européen<sup>9</sup>, Actiris s'est constitué un « Réseau de Partenaires Emploi » (RPE)<sup>10</sup>, regroupant les acteurs de l'insertion socioprofessionnelle au niveau local, dont un grand nombre sont situés au sein du Territoire du canal.

### Acteurs historiques et partenaires locaux de la lutte contre le chômage

Les dispositifs d'insertion socioprofessionnelle (ISP) visent à permettre aux demandeurs d'emploi peu qualifiés et/ou fragilisés d'acquérir des compétences de base. Parmi ces dispositifs, six des neuf Missions locales existantes – créées entre 1988 et 1993 – et l'ensemble des Lokale Werkwinkels<sup>11</sup> sont situées sur l'une des communes que recouvre le Territoire du canal.

Leur champ d'action est vaste : outre l'accompagnement des chercheurs d'emploi, elles participent à des projets de développement local via les Contrats de quartier ou via l'économie sociale d'insertion. Elles réalisent des missions d'interface (entre opérateurs locaux d'insertion, employeurs et demandeurs d'emploi,...), d'impulsion de projets ISP, d'animation, de formation et d'information dans le cadre de leur périmètre territorial. Ces Missions Locales représentent donc des acteurs clés de la cohésion sociale dans la zone du canal.

Si les organismes ISP ont un ancrage fort au niveau local, c'est également le cas d'autres partenaires. Ainsi, depuis 2006, Actiris s'est rapprochée des demandeurs d'emploi en créant des antennes décentralisées dans chaque commune. Celles-ci recourent intensément aux partenaires locaux, y compris ceux qui ne sont pas conventionnés avec Actiris, mais répondant à des problématiques spécifiques (alphabétisation,...).

Dès lors, les conseillers de ces antennes ont développé une connaissance fine du potentiel local et des carences observées pour certains dispositifs de soutien qui ne sont pas toujours adaptés aux demandeurs d'emploi de ces quartiers. L'antenne de Molenbeek est la première expérience de cette décentralisation. Au sein de la zone du canal, notons également la présence d'une antenne « Port de Bruxelles » qui gère l'offre et la demande d'emplois des dockers du Port de Bruxelles et de Vilvorde.

Parmi les nombreux autres partenaires de l'insertion socioprofessionnelle présents sur le Territoire du canal, citons également les Centres d'enseignement en alternance (CEFA) dont les élèves sont globalement domiciliés dans les zones centrales et dans les quartiers se situant de part et d'autre de l'axe du canal<sup>12</sup>.

Depuis 2001, les CPAS y jouent également un rôle puisqu'ils disposent quant à eux d'un volet « insertion socioprofessionnelle » destiné aux bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale ou d'une aide financière équivalente, dont la mesure « article 60 »<sup>13</sup> est issue.

Actuellement, la création de Maisons de l'emploi dans les communes (forme de « guichet unique » rassemblant dans un même bâtiment – ou de façon virtuelle – les principaux opérateurs d'emploi), encouragée par Actiris, devrait faciliter les synergies entre tous ces partenaires.

### **Politique de revitalisation des quartiers et économie sociale**

La politique régionale s'appuie en outre sur les projets de revalorisation socioéconomique des quartiers en difficulté (Contrats de quartier, programme européen Urban,...), en partie financés par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) pour créer de l'emploi local et initier des projets d'économie sociale et de formation par le travail (pavage des rues, rénovation de logements sociaux,...)<sup>14</sup> dans la zone dite Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP), qui couvre les rives est et ouest du canal, du nord au sud de la Région.

Parmi les projets mis en œuvre, on trouve les Initiatives Locales de Développement de l'Emploi (ILDE) et les Entreprises d'Insertion (EI), soutenues par la Région bruxelloise<sup>15</sup>. Notons que les Agences Locales pour l'Emploi (ALE), dispositif fédéral, font également partie des entreprises d'économie sociale.

Pour favoriser l'emploi des Bruxellois, une convention de partenariat a été signée par Actiris et Citydev.brussels convenant que les entreprises hébergées sur un site de Citydev.brussels soumettent leurs offres d'emplois à Actiris. Cette convention est une autre illustration de l'articulation qui existe entre politique d'expansion économique et politique de l'emploi.

### **Les secteurs locaux d'activités**

L'approche par les secteurs d'activités représentés sur le Territoire du canal conduit à mettre en évidence le rôle et les objectifs du Centre de Référence (CDR)<sup>16</sup> IRIS TL, spécialisé dans les métiers liés au transport et à la logistique, dont les activités portuaires.

Sa création en 2007 est le résultat d'un partenariat entre, d'une part, les organismes publics d'emploi et de formation professionnelle et, d'autre part, les secteurs de l'économie bruxelloise confrontés à des besoins de main-d'œuvre qualifiée. Les réseaux d'enseignement y sont également associés. De manière générale, les CDR réunissent dans un même espace un ensemble d'équipements de formation de pointe et y organisent la formation initiale (enseignement technique et professionnel), la formation en alternance ainsi que la formation continue des travailleurs.

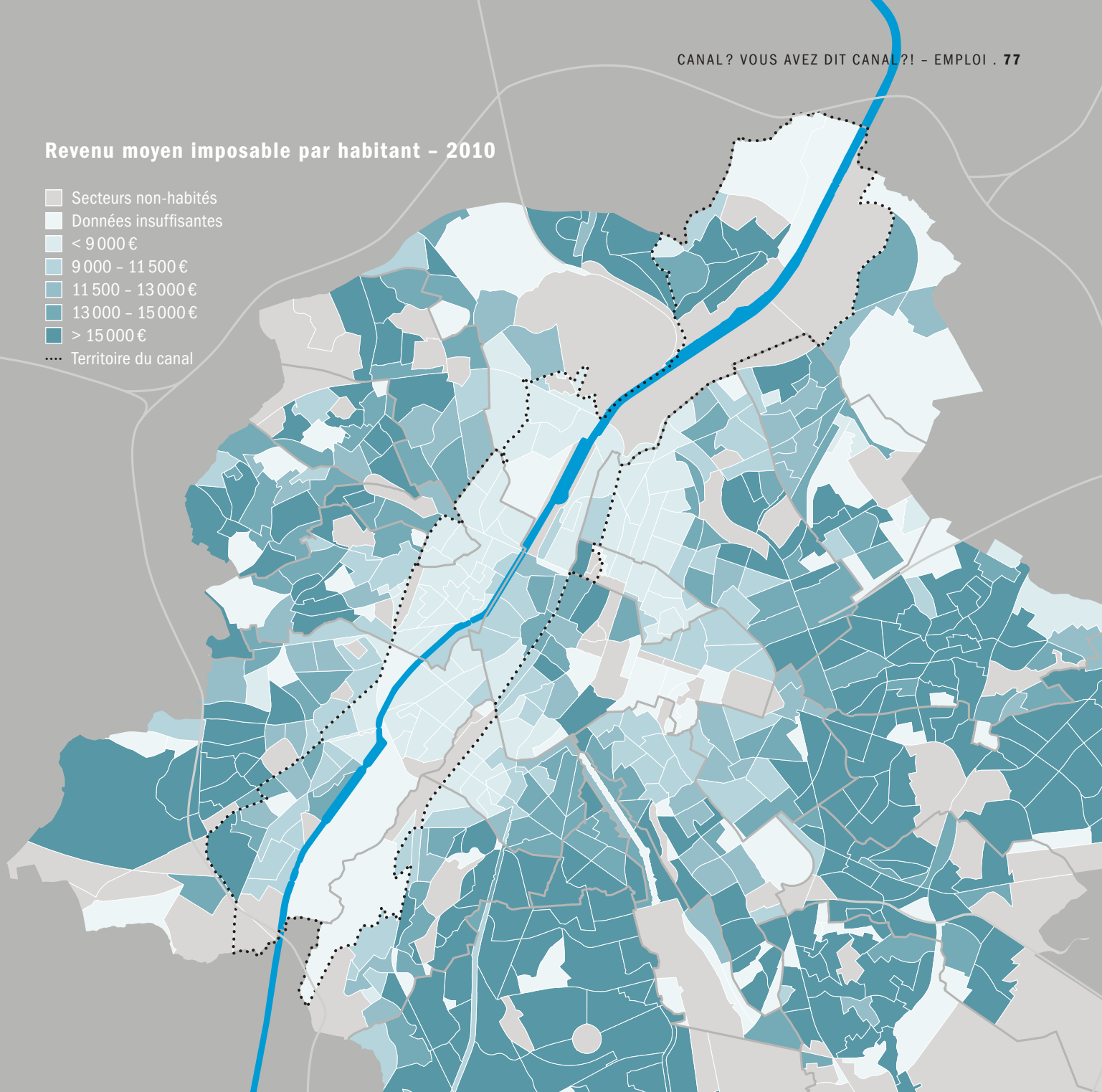
## **CONCLUSION**

La Région bruxelloise se caractérise par une nette disparité sociospatiale entre ses quartiers centraux et sa périphérie. Ainsi, un chômeur sur quatre habite dans les quartiers situés dans le Territoire du canal. Dans certains de ces quartiers, le taux de chômage des jeunes peut atteindre 35% et la proportion de jeunes peu formés culmine jusqu'à 50%.

La reconversion de l'ancien bassin industriel cristallise donc un grand nombre d'enjeux régionaux en termes de mise à l'emploi : la réduction des inégalités sociales au travers des dispositifs liés à l'enseignement et à la formation, et des dispositions strictes en matière de discriminations à l'embauche. Ces politiques doivent s'accompagner de dispositifs pour la création d'emploi et ce, en regard des besoins futurs de la Région. Outre la problématique du manque de logements en vue d'absorber l'essor démographique en cours, la question de l'emploi et plus précisément de la politique industrielle de la Région est donc directement liée à la planification urbaine. ■

## Revenu moyen imposable par habitant - 2010

- Secteurs non-habités
- Données insuffisantes
- < 9 000 €
- 9 000 - 11 500 €
- 11 500 - 13 000 €
- 13 000 - 15 000 €
- > 15 000 €
- ..... Territoire du canal



Source : Monitoring des quartiers

## FOCUS : Une situation socioéconomique fragile

Le chômage ou l'absence d'activité professionnelle observés dans une partie de la population active résidant sur le Territoire du canal contribue à la faiblesse des revenus de ses habitants : en 2010, le revenu imposable moyen par habitant était de 9.006 euros contre 12. 593 euros pour l'ensemble de la Région<sup>17</sup>.

Cette situation dans les quartiers est une illustration du paradoxe socioéconomique existant en Région bruxelloise : alors que la production de richesses y est une des plus importantes de la Région et du pays (on y retrouve un grand nombre d'entreprises, accueillant une forte concentration de travailleurs, souvent non-bruxellois), les conditions socioéconomiques des habitants de ce territoire sont particulièrement précaires.

Il faut également noter que, durant les 15 dernières années, les écarts tendent à se creuser entre la situation socioéconomique des habitants du Territoire du canal et celle de la population bruxelloise globale, marquant une dualisation croissante du territoire régional.

S. V.



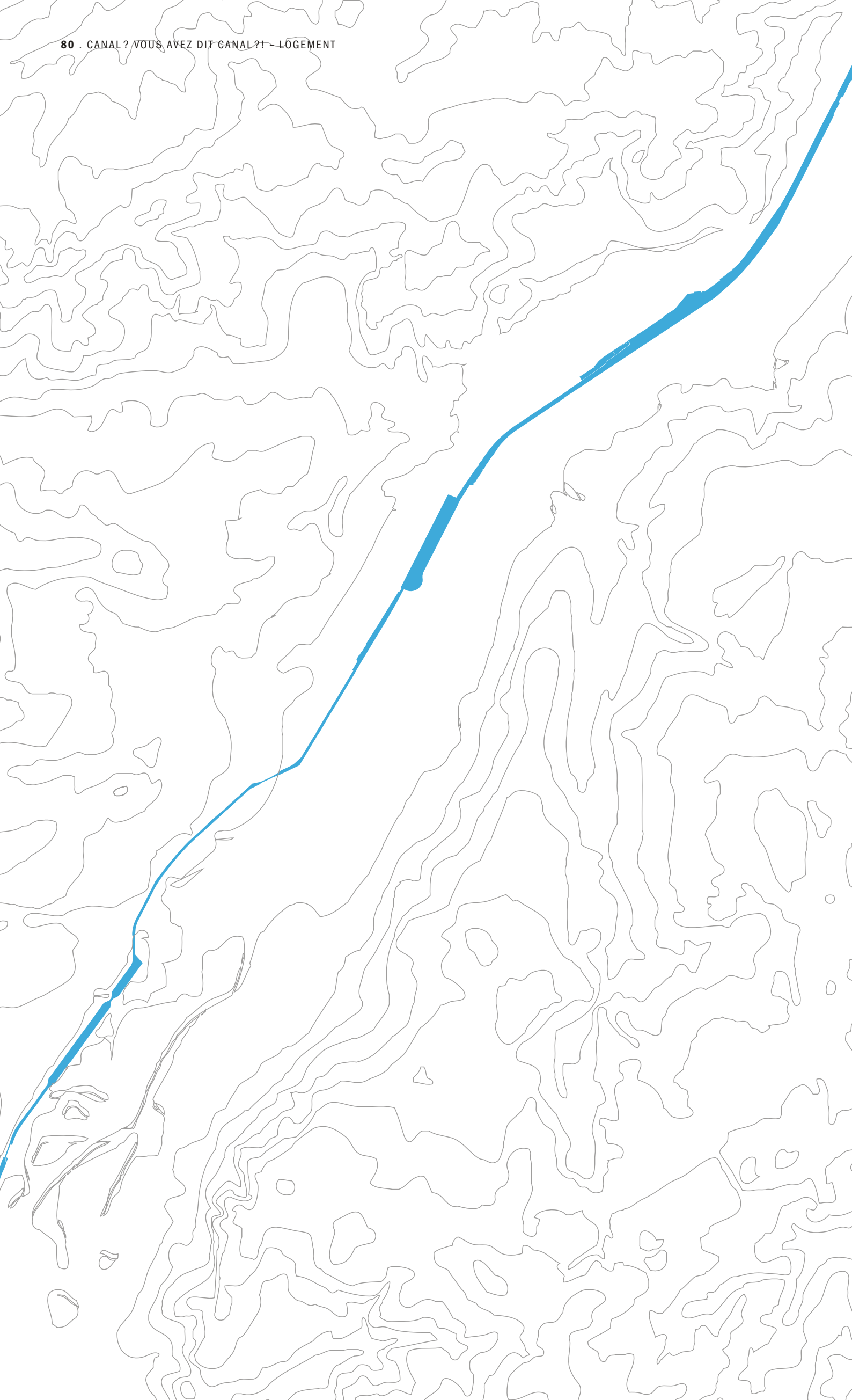
# LOGEMENT

Dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, avec le déclin du secteur industriel et l'apparition de nouveaux modes d'habitat, les logements occupés par les ouvriers sont abandonnés et progressivement réinvestis par une population plus précarisée. Cette situation fut en partie la cause d'une longue phase de dégradation du bâti, véhiculant une image négligée des quartiers du Territoire du canal.

Particuliers et investisseurs témoignent cependant depuis quelques années d'un intérêt grandissant pour les abords du canal, avec pour corollaire une émulation immobilière qui constitue à la fois une menace et une opportunité.

Les disponibilités foncières, associées aux outils dont dispose la Région de Bruxelles-Capitale en matière de développement du logement, se présentent comme autant d'occasions d'y développer de nouveaux projets propres à répondre aux besoins posés par la croissance démographique.

Les initiatives résidentielles se multiplient et soulèvent dans un même temps une série de défis d'ordre social, économique, urbanistique et architectural.





## LOGEMENT

# Caractéristiques, évolutions et dynamiques de l'habitat dans le Territoire du canal

Annabelle Guérin

**On l'imagine aisément: les caractéristiques de l'habitat dans le Territoire du canal et son évolution sont en partie liées aux périodes d'expansion et de déclin industriel de Bruxelles. L'absence d'encadrement des politiques publiques durant la longue période d'exode urbain des années 70 et 80 aura de lourdes conséquences sur l'état et la qualité du bâti, laissé à l'abandon ou investi par une population démunie n'ayant pas les moyens de l'entretenir.**

**Dès sa création, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place des outils destinés à enrayer le processus de dégradation des quartiers. Le Territoire du canal s'est alors progressivement constitué en espace privilégié du développement de l'habitat: petites unités de logement social, anciens ateliers industriels reconvertis en lofts, logements moyens neufs dans des complexes de plus grande envergure, habitat bourgeois du 19<sup>e</sup> siècle rénové,... sont autant d'opérations immobilières dont la diversité tend à favoriser une certaine mixité sociale, architecturale et fonctionnelle de ce territoire.**

## TYPOLOGIE ET ÉVOLUTION DE L'HABITAT

Parallèlement à l'industrialisation, de nombreux logements de type ouvrier se sont implantés à proximité des usines situées le long des berges du canal. Ainsi, comparé au reste de la Région, le Territoire du canal – et plus particulièrement sa partie centrale – se caractérise par la présence de logements modestes construits au 19<sup>e</sup> siècle (bâtiments de 3 à 4 niveaux, constitués le plus souvent d'unités d'habitation de petite taille, de 3 à 4 pièces).

Il faut néanmoins souligner la présence de grands ensembles de logements de style Beaux-Arts, Art Déco ou éclectique, le long du boulevard du Neuvième de ligne ou du boulevard de Nieupoort, construits dans le courant des années 1920 pour accueillir une population bourgeoise

Au nord et au sud du territoire vont se développer au début du 20<sup>e</sup> siècle des quartiers à vocation exclusivement résidentielle. Les trois cités-jardins de la Roue, Bon Air et Moortbeek à Anderlecht, ont été conçues au cours des années 1920 dans le but de reloger les habitants des quartiers ouvriers insalubres du centre de Bruxelles et des Marolles chassés par les grands travaux, de la construction du Palais de justice et du voûtement de la Senne, à la réalisation des boulevards centraux et de la jonction Nord-Midi.

Pendant les années 60 et surtout 70, la construction de logements sociaux à forte densité, en immeubles à appartements multiples, va se développer dans un centre qui se dégrade. Les densités de logements à l'hectare augmentent sensiblement, reflet de l'accroissement des coûts fonciers.



▲ Rue Pletinckx

▲ Tour Brunfaut

L'évolution de la localisation du logement social témoigne d'une accentuation des différenciations sociales dans la ville, tant entre le centre et la seconde couronne qu'entre les divers quartiers de cette dernière.

C'est ainsi que de nombreuses tours de logements vont faire leur apparition à proximité du canal, comme en témoignent la tour Brunfaut, située derrière la brasserie Belle-Vue, ou l'immense complexe de logements situé aux abords de l'avenue Van Kalken, entre la chaussée de Mons et le quai de Bistebroeck.

Le déclin industriel et le déplacement massif de populations vers les nouveaux immeubles « modernes et bon marché » entraînent la désertion progressive d'un grand nombre de logements, ainsi que l'abandon d'ateliers et d'entrepôts autrefois mêlés à l'habitat.



Par conséquent, dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, le bâti qui compose le Territoire du canal, constitué avant tout de biens privés mis en location, se dégrade ou se réduit au fur et à mesure que les classes moyennes et aisées quittent la ville et que les projets spéculatifs se multiplient. Une partie du parc privé locatif se transforme ainsi en logement résiduel (logement « social de fait ») pour les couches très précarisées qui n'ont pas accès au nouveau marché de la construction résidentielle, mais également pour les populations étrangères arrivées à partir des années 1950<sup>1</sup>.

Cette situation d'abandon, tant des pouvoirs publics que des propriétaires privés, aura pour conséquence d'importants problèmes de salubrité dans les années 80 et 90.

À l'heure actuelle, un certain nombre de logements présente toujours un niveau de confort insuffisant par rapport aux autres quartiers bruxellois. Selon l'Observatoire des loyers<sup>2</sup>, 20 à 35 % des logements situés dans les quartiers du canal ne bénéficient pas de chauffage central. Cependant, en ce début de 21<sup>e</sup> siècle, de nouvelles dynamiques résidentielles se développent. Le logement tend à occuper une place de plus en plus importante sur ce territoire, qui concentre par ailleurs les enjeux posés par la croissance démographique.

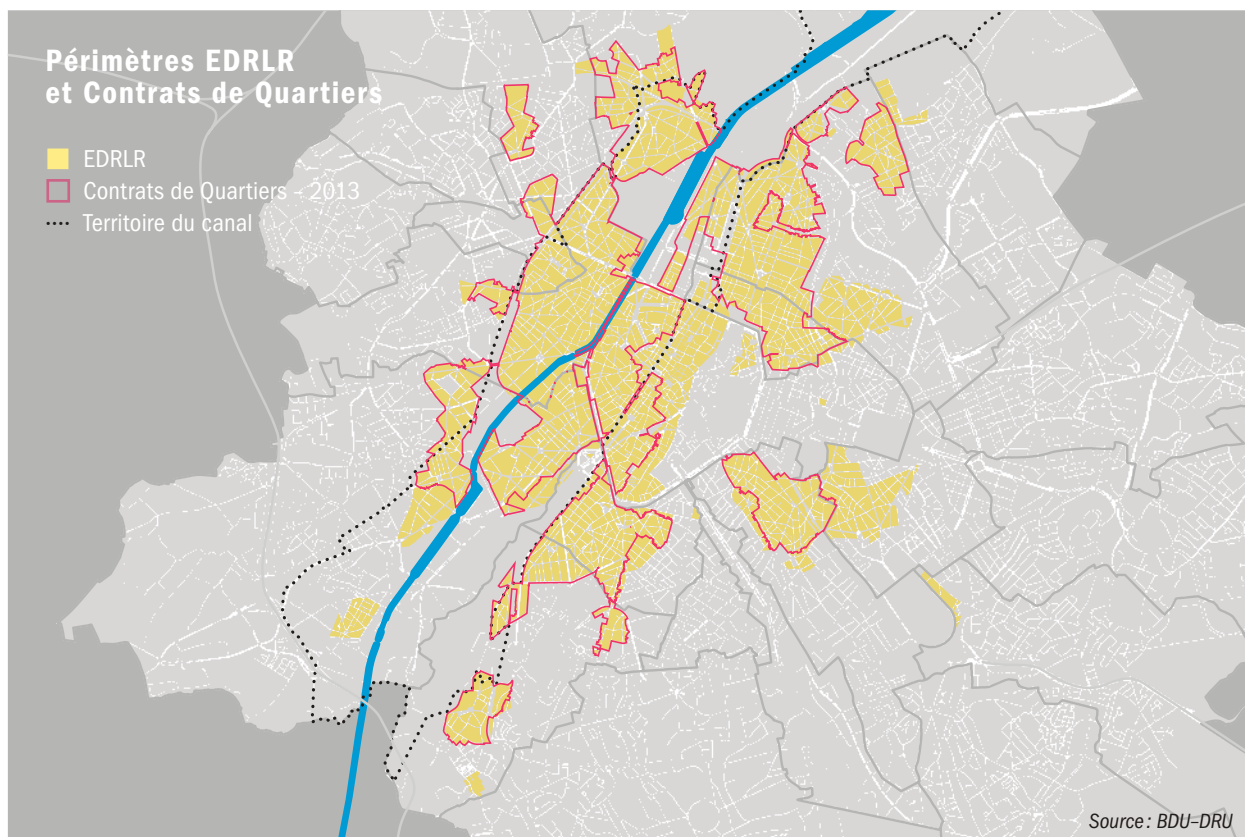
## UN RÉINVESTISSEMENT PAR LE LOGEMENT

### Des pouvoirs publics actifs sur le territoire

À la fin des années 90, la mise en œuvre des politiques de rénovation urbaine et le lancement des Contrats de quartier vont permettre d'agir sur la problématique du logement essentiellement dans l'« Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) »<sup>3</sup>. Cet espace est une zone d'intervention prioritaire qui englobe une grande partie des quartiers habités qui bordent le canal.

En termes de production de logements, les années 2000 marquent un fort réinvestissement des quartiers centraux localisés le long du canal, tant par les pouvoirs publics que par le secteur privé.

En effet, s'il n'est pas étonnant de constater que les logements produits sur le Territoire du canal résultent essentiellement d'initiatives privées – à l'image du reste de la Région –, ce territoire se démarque néanmoins des autres quartiers bruxellois en raison d'un nombre plus élevé d'interventions publiques. La production de logements pour la période 1995-2012 sur le Territoire du canal est en effet estimée à près de 4.000 unités, soit 35% d'investissements par rapport à l'ensemble de la production régionale.



## Production de logements 1995-2012

Programme	Logement Territoire du canal	Logement total RBC	% Canal/RBC
Plan Régional du Logement	1.386	5.495	25,2%
Plan 1000 Logements - Ville de Bruxelles	258	657	39,3%
Fonds Aide locative	297	555	53,5%
Fonds Acquisitif	668	1.159	57,6%
Contrats de Quartiers	89	108	82,4%
Citydev.brussels	1.294	3.262	39,7%
<b>TOTAL</b>	<b>3.992</b>	<b>11.236</b>	<b>35,5%</b>

Sources: SLRB/Plan 1000 Logements - Ville de Bruxelles/Fonds du logement/BDU-DRU/Citydev.brussels

## Logements autorisés par type d'opérateur - 2003-2011

## Bénéficiaires privés du permis

- Sociétés privées
- Particuliers bailleurs
- Particuliers occupants

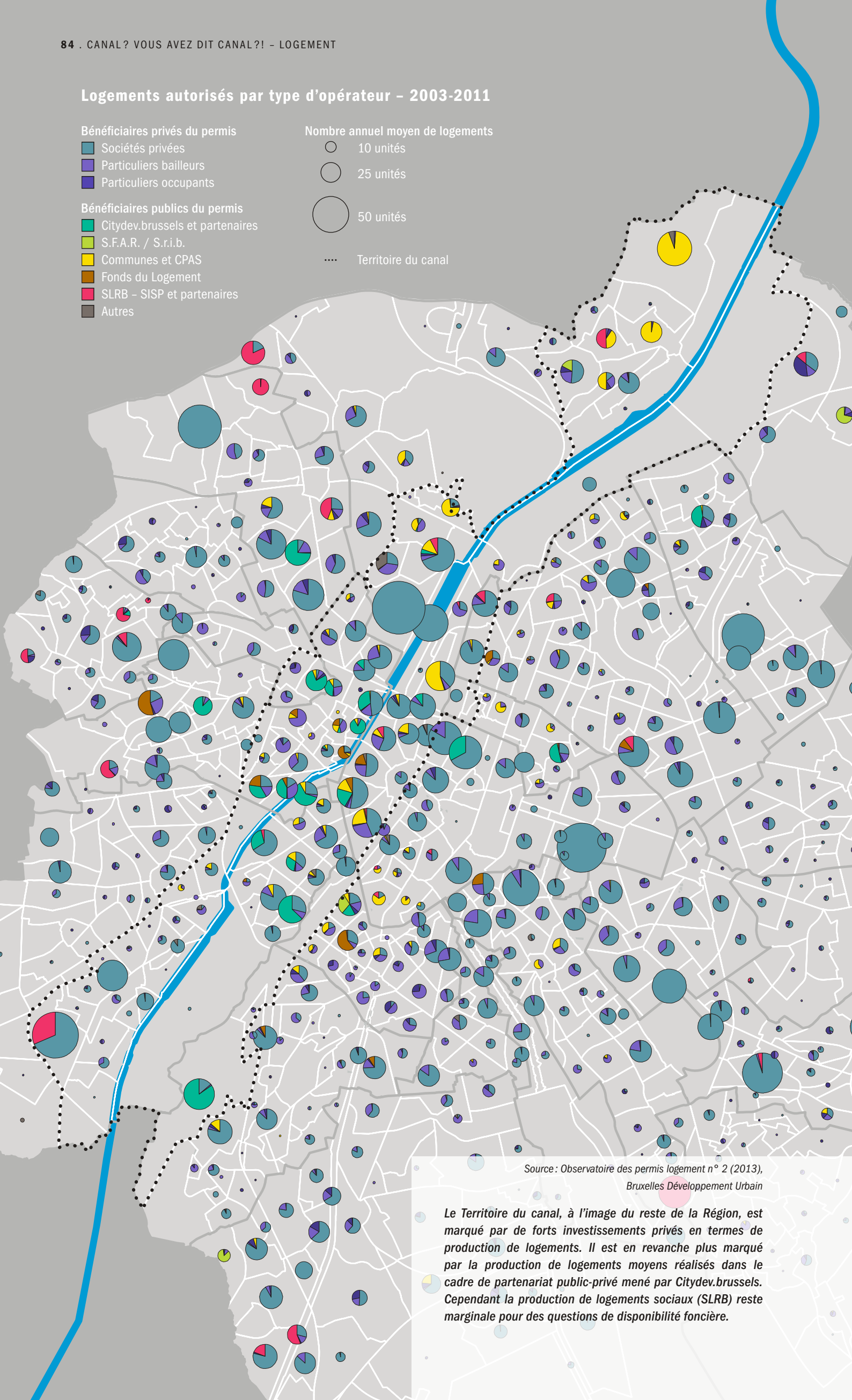
## Bénéficiaires publics du permis

- Citydev.brussels et partenaires
- S.F.A.R. / S.r.i.b.
- Communes et CPAS
- Fonds du Logement
- SLRB - SISP et partenaires
- Autres

## Nombre annuel moyen de logements

- 10 unités
- 25 unités
- 50 unités

.... Territoire du canal



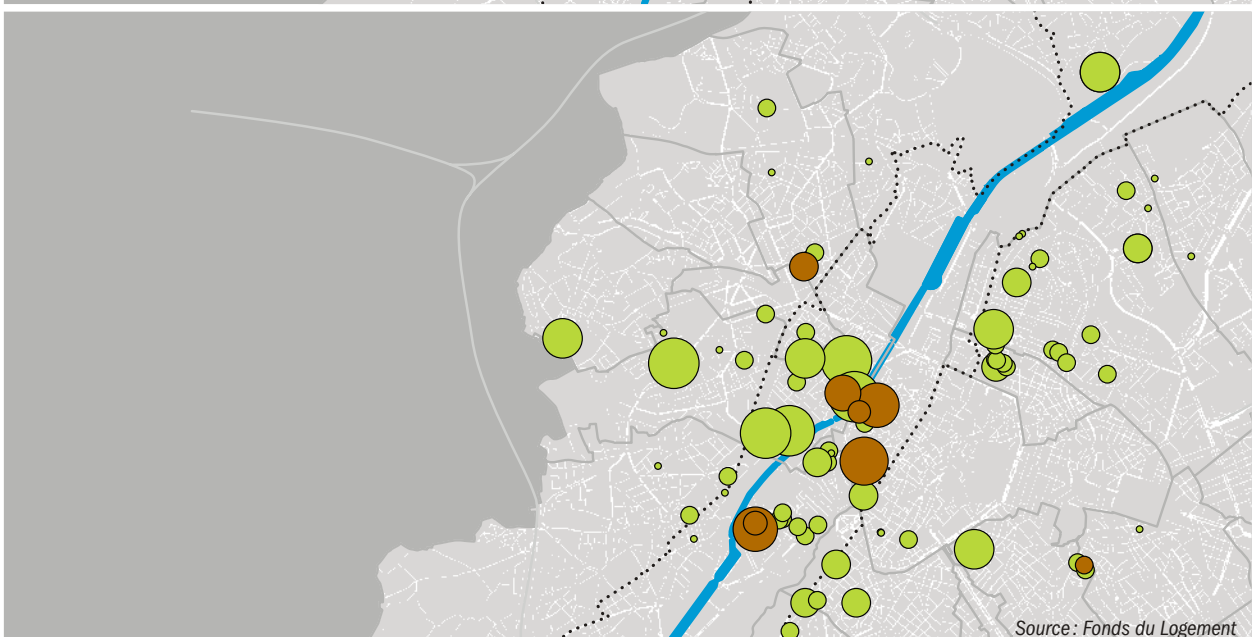
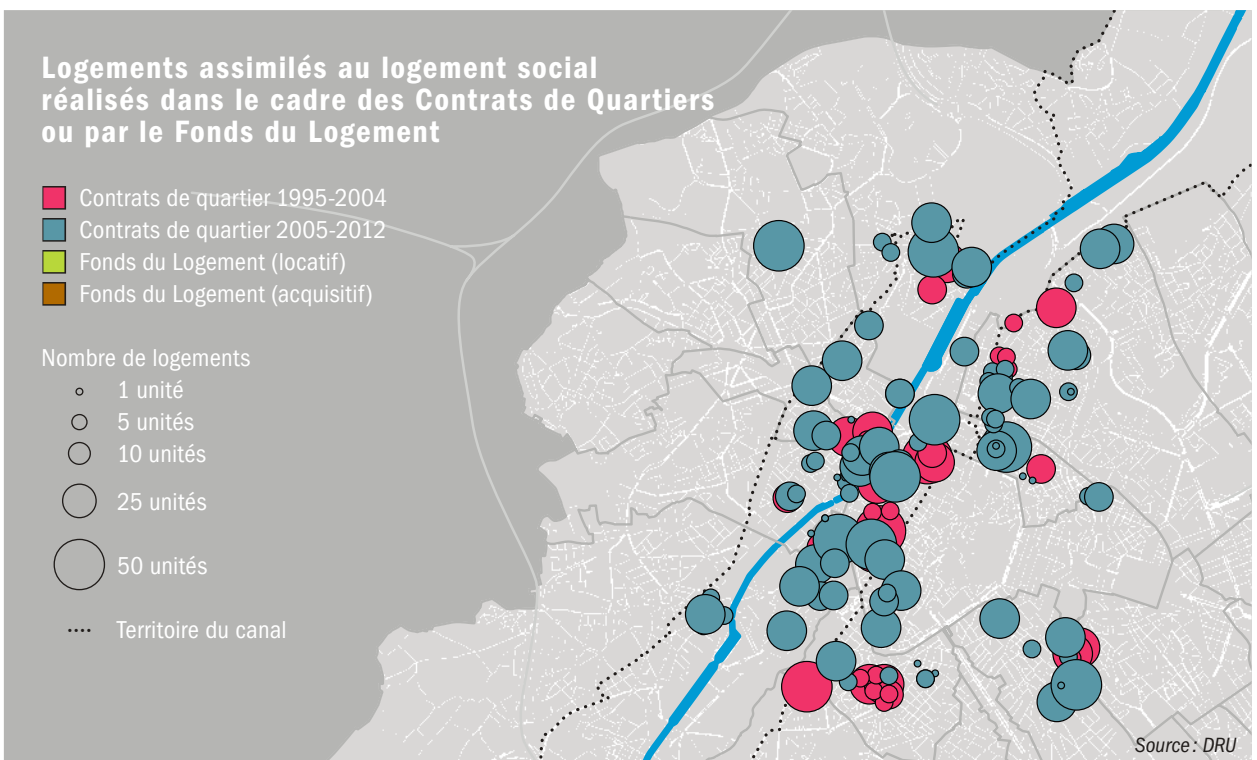
Source : Observatoire des permis logement n° 2 (2013),  
Bruxelles Développement Urbain

Le Territoire du canal, à l'image du reste de la Région, est marqué par de forts investissements privés en termes de production de logements. Il est en revanche plus marqué par la production de logements moyens réalisés dans le cadre de partenariat public-privé mené par Citydev.brussels. Cependant la production de logements sociaux (SLRB) reste marginale pour des questions de disponibilité foncière.

Les investissements via les dispositifs des Contrats de quartier et le Fonds du Logement y sont également fortement représentés: depuis les années 90, ils ont permis la construction de plus de 902 logements assimilés à du logement social<sup>4</sup>.



▲ Logements rénovés, à l'angle de la rue des Riches-Claires et de la rue Saint Christophe

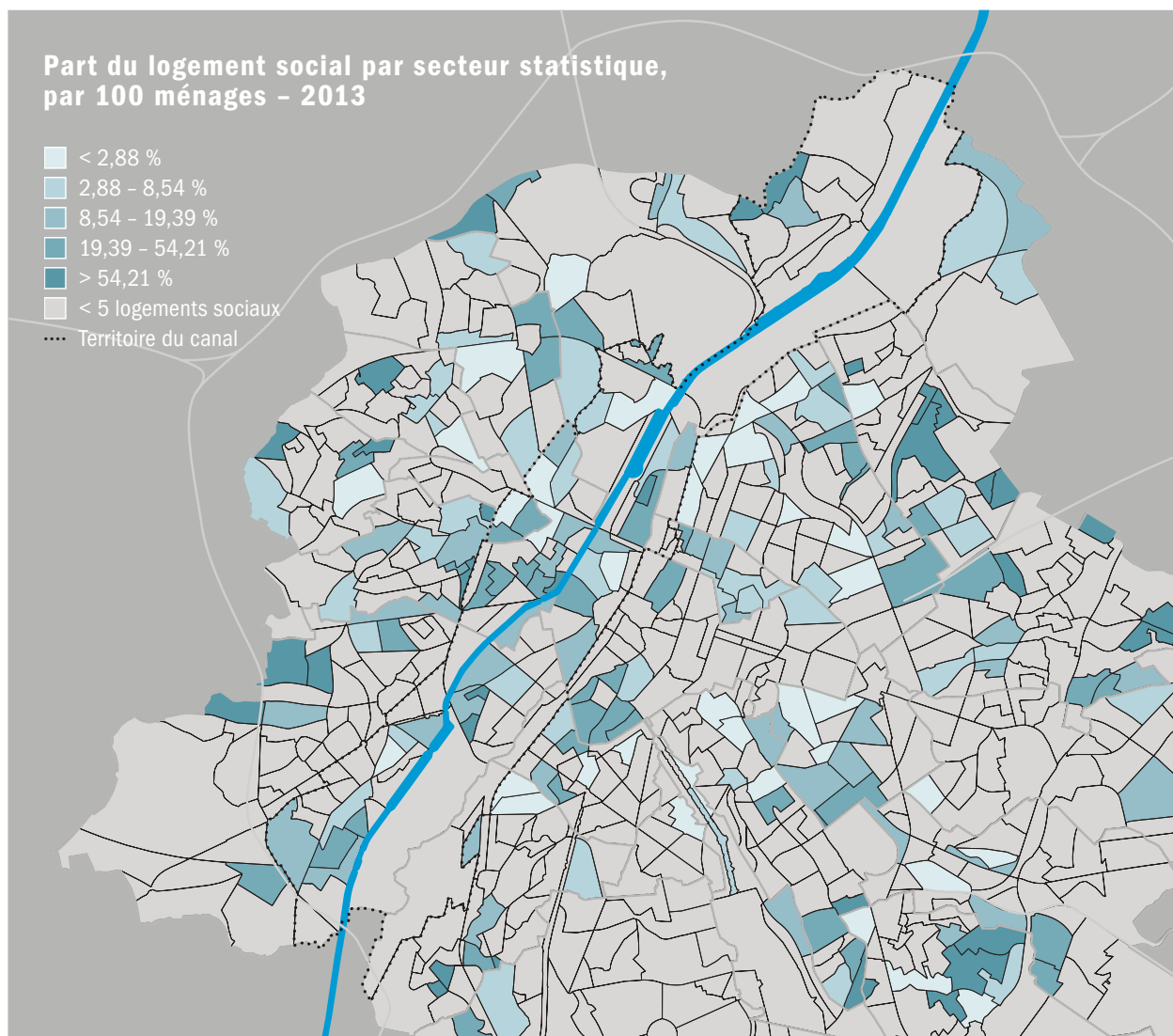


Enfin, le nombre de logements gérés par une Agences Immobilières Sociales (AIS)<sup>5</sup> s'élève à 742 sur un total de 2.665 logements, répartis sur toute la Région (chiffres 2012). On compte respectivement 282 logements de ce type à la Ville de Bruxelles, 265 à Molenbeek, 174 à Anderlecht et 21 à Koekelberg.

En revanche, alors que le Territoire du canal concentre la majorité des populations précarisées de la Région, les projets de logements sociaux de grande ampleur y sont peu présents. En effet, la Société du Logement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB), principal producteur de logements sociaux en Région bruxelloise, ne mène pas de politique territorialisée.

Ses actions ne sont par conséquent pas spécifiquement concentrées sur le Territoire du canal, mais se réalisent au gré des opportunités foncières, davantage localisées dans les communes de deuxième couronne. Cette approche, qui privilégie la réalisation de grandes opérations de logements sociaux à l'écart des quartiers centraux, permet une meilleure répartition de l'offre et privilégie une certaine mixité sociale.

Dans cette optique, le Plan régional de logement, porté par trois opérateurs publics, la SRIB, SLRB et le Fonds du Logement, prévoit sur le Territoire du canal la réalisation d'une quinzaine de projets mixtes de logements sociaux et moyens, pour un total d'environ 1.000 unités.



Source : Monitoring des quartiers

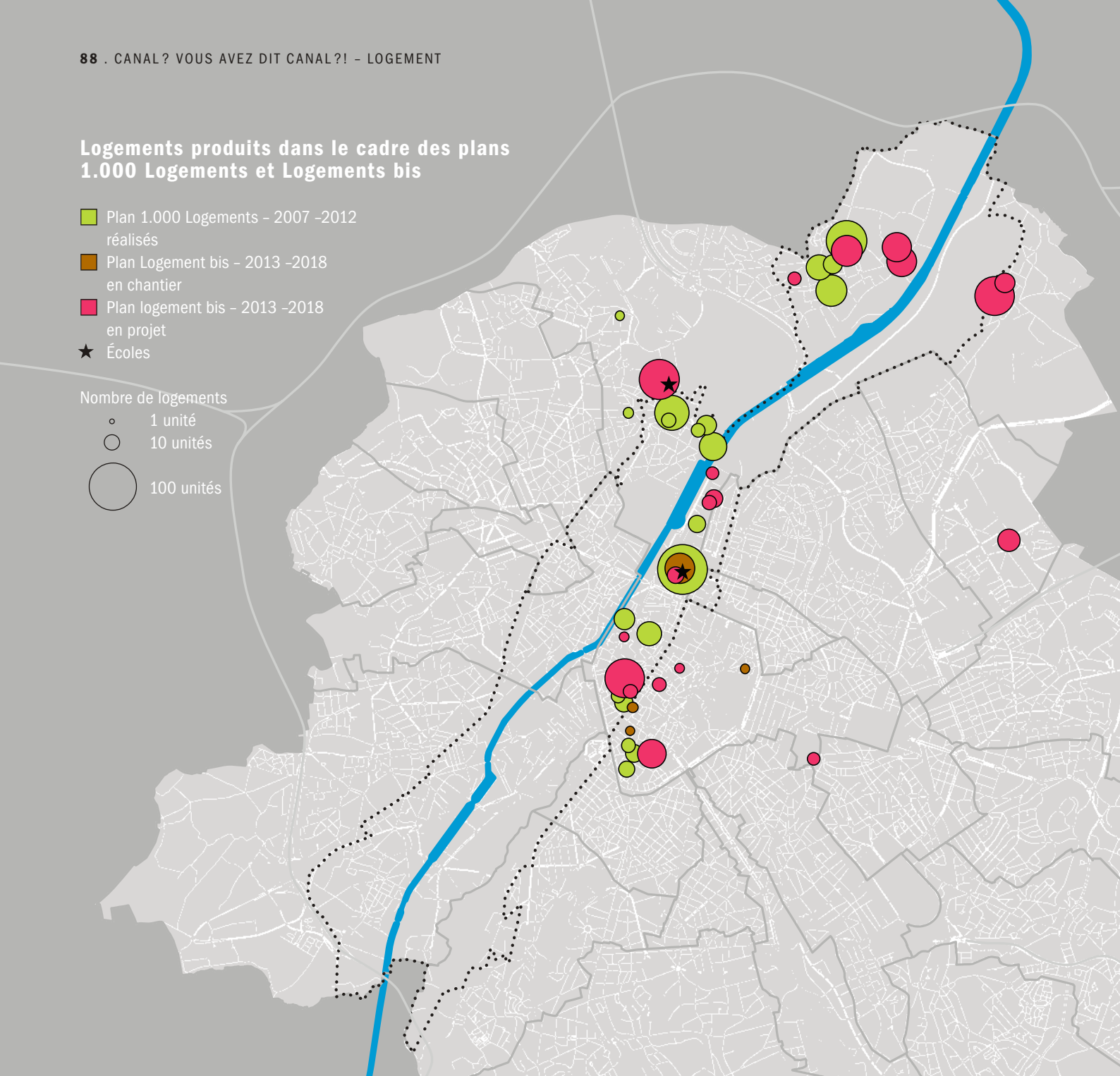
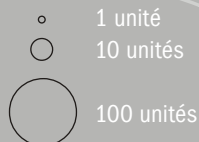
*En 2013, même si le Territoire du canal ne se caractérise pas par la présence de grandes unités de logements sociaux, ce type d'habitat y est toutefois relativement bien représenté du fait de la multiplication de plus petites opérations de logements assimilés au logement social, via notamment les Contrats de quartier et le Fonds du logement. Ce sont les quartiers de Molenbeek et de la Ville de Bruxelles qui concentrent le plus de logements sociaux. On retrouve aussi des taux supérieurs à la moyenne dans le quartier de Cureghem et au sud d'Anderlecht.*



## Logements produits dans le cadre des plans 1.000 Logements et Logements bis

- Plan 1.000 Logements - 2007 -2012 réalisés
- Plan Logement bis - 2013 -2018 en chantier
- Plan logement bis - 2013 -2018 en projet
- ★ Écoles

Nombre de logements



Source : Plan 1000 Logements et Plan 1000 Logements bis - Ville de Bruxelles

La carte ci-dessus reprend l'ensemble des opérations du plan 1000 logements (2007-2012) et du plan bis (2013-2018). Fin 2013, 614 ont été réalisés. 572 nouveaux logements sont prévus dans le cadre du plan bis, qui s'accompagne de plusieurs équipements.

## FOCUS : Plan 1.000 Logements de la Ville de Bruxelles

Lancé en 2006, le «Plan 1.000 Logements» de la Ville de Bruxelles a pour objectif d'accroître sensiblement le nombre de logements gérés par le secteur public afin de répondre au manque d'habitations pour les ménages bruxellois, en proposant des biens qui ne sont pas soumis à la spéculation. Fin 2013, 614 étaient finalisés.

Une partie de ces logements, réalisés dans le cadre de Contrats de Quartiers Durables sont produits par la régie des bâtiments et bénéficie d'un loyer à caractère social.

Le «Plan 1.000 logements» est complété, pour la période 2013-2018, d'un plan bis, prolongement du précédent, qui comptera 572 logements.

Le Plan ne se limite pas à la construction d'habitations puisqu'il prévoit en même temps la mise en place d'infrastructures collectives. Parmi celles-ci on note : une crèche et deux haltes-garderies, des commerces, une école, une maison de quartier, des locaux associatifs, des logements dédiés aux seniors et adaptés aux personnes handicapées, un restaurant social, des emplacements de parking, des espaces verts et des potagers individuels et collectifs.

L. N.



### Un attrait accru de la part du secteur privé

De plus en plus, les promoteurs privés – belges et étrangers – s'intéressent au Territoire du canal pour y développer de nouveaux logements.

La présence de nombreux bâtiments, friches et terrains industriels laissés à l'abandon (dont les coûts restent abordables) et leur localisation au centre de la Région contribuent à l'attractivité de ce territoire. Les prochaines années devraient voir naître plusieurs projets visant à revitaliser les cancrs et à accueillir de nouvelles populations.

Deux grands projets de tours de logements ont en outre récemment vu le jour. Il s'agit du projet « UP-site » (travaux démarrés en 2011), qui se présente désormais comme la plus haute tour de logement de la Région. Une tour d'habitation passive abritant une dizaine de logements, a en outre récemment vu le jour à côté de la Brasserie Bellevue.

## FOCUS : La dynamique immobilière observée sur le marché privé

**Consciente du potentiel immobilier de cette portion de la ville, l'agence immobilière ERA Fenix s'est installée à deux pas du canal, au quai à la Houille. Elle propose une offre immobilière variée, tant en logement qu'en commerce. Voici quelques observations sur la dynamique immobilière observée sur le Territoire du canal.**

Les quartiers qui longent le canal, et principalement ceux situés à proximité immédiate du Pentagone, ont gagné en attractivité et proposent un mix d'habitats intéressant : maisons anciennes, bâtiments rénovés d'inspiration haussmannienne, projets de constructions neuves à faible empreinte écologique. Il y a un réel intérêt de la part d'une population à la recherche d'un habitat confortable situé dans le centre-ville avec des facilités telles que l'accès aisé à de nombreux types de commerces, transports en commun, écoles, crèches, lieux culturels, horeca...

Le type de population à la recherche d'un logement via notre agence se divise principalement en deux groupes.

D'une part, des personnes habitant le quartier depuis un certain nombre d'années et qui cherchent à déménager, mais sans quitter leur quartier.

Nous constatons d'autre part une catégorie constituée de trentenaires et jeunes quadragénaires, au profil socioéconomique généralement élevé, qui sont venus s'installer il y a une dizaine d'années et dont les carrières et le pouvoir d'achat ont évolué, tirant le quartier vers le haut. Ainsi, de nouveaux types



Nicolas Delhove

Gérant de l'agence immobilière ERA Fenix

de commerces apparaissent et, parallèlement, la demande en espaces commerciaux a tendance à croître.

Ces derniers constituent une sorte de groupe de pionniers parmi les nouveaux habitants, de sorte qu'aujourd'hui, nous notons des demandes d'un public désormais très varié allant de l'étudiant(e) à la recherche d'un studio à proximité des transports en commun dans un quartier vivant, de jeunes célibataires à la recherche d'un appartement une chambre, ou encore d'expatriés souhaitant découvrir des quartiers de la Capitale européenne, le tout dans une relative mixité sociale. Nous enregistrons ainsi une demande croissante pour des appartements de 1 à 3 chambres.

Le parc immobilier locatif s'est fortement amélioré par le biais d'investissements tentant de répondre à cette demande croissante.

Malgré une érosion de l'augmentation des prix en Région bruxelloise, nous constatons ces dernières années une croissance constante des prix du logement aux abords du canal. Dans les quartiers prisés de Dansaert et Sainte-Catherine, les prix pour un logement neuf ou rénové de qualité atteignent désormais les 3.000 euros/m<sup>2</sup>.

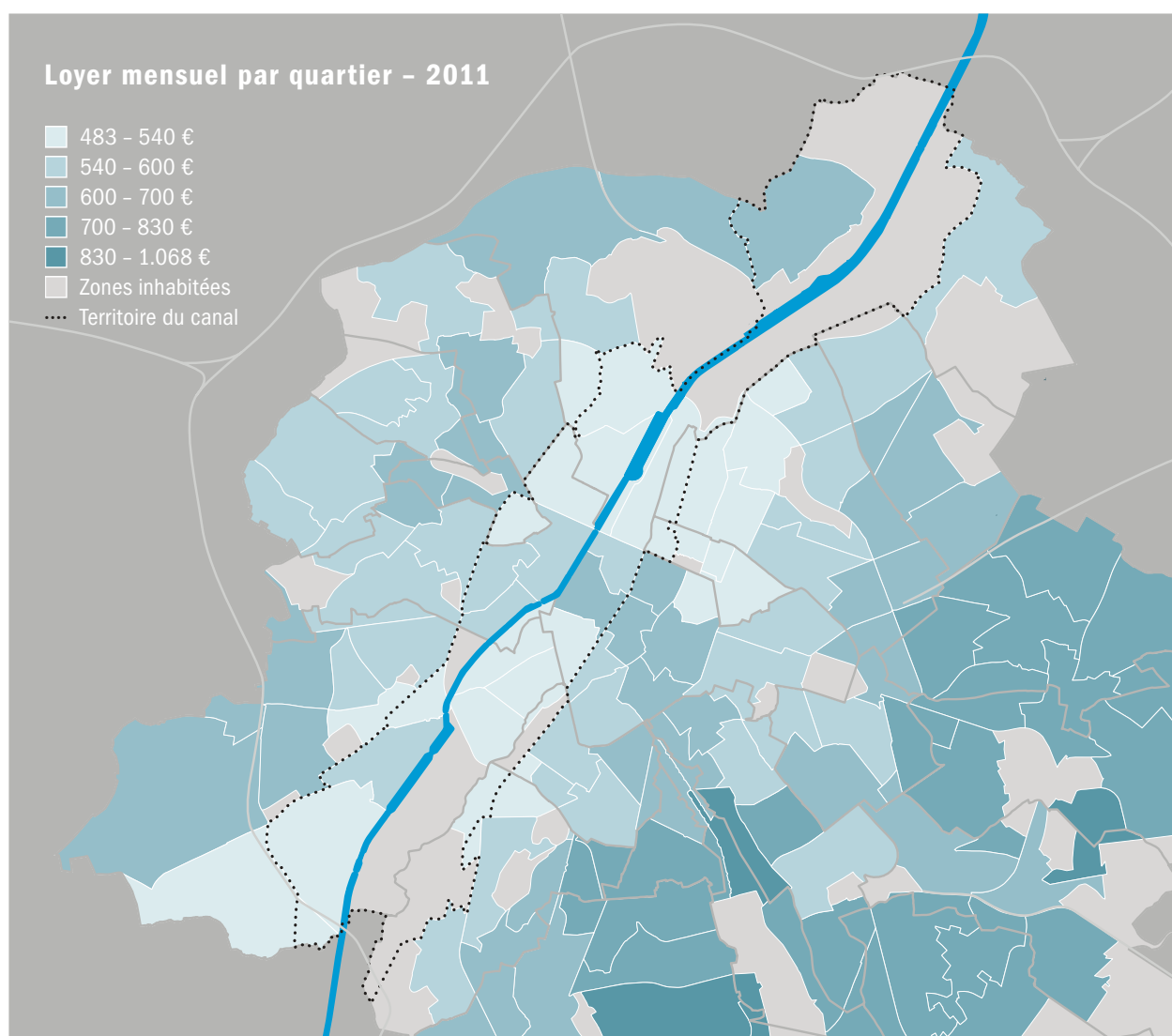
Enfin, la rénovation du parc immobilier de la zone du canal suscite l'intérêt des ménages à la recherche d'un logement aux dernières normes en matière d'isolation et de consommation énergétique, et amplifie le mouvement centripète vers le centre-ville et le Territoire du canal.

## ÉVOLUTION DES LOYERS

Les prix moyens de location d'un logement dans le Territoire du canal varient fortement d'un quartier à l'autre, voire d'un immeuble à l'autre, la plupart du temps en fonction de l'état de salubrité du logement.

D'un point de vue global, les prix pratiqués sont parmi les plus bas de la Région puisqu'ils dépassent rarement les 600 euros, voire les 500 euros par mois.

Deux quartiers du Pentagone connaissent cependant une situation sensiblement différente. En effet, contrairement au reste du territoire, les quartiers « Dansaert » et « Béguinage » présentent des loyers supérieurs à 600 euros par mois. Cette situation pourrait s'interpréter de la manière suivante : des investisseurs acquièrent des biens, les rénovent et les relouent à des revenus moyens. Ce processus a pour conséquence de modifier une partie de la sociologie de ces quartiers.

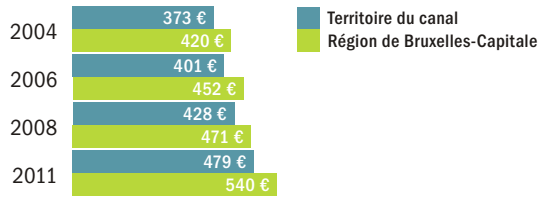


Source : Monitoring des quartiers/Observatoire des loyers

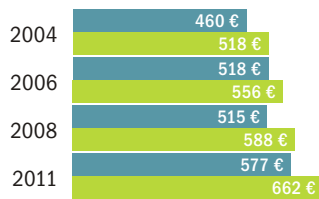
*Les loyers dans le Territoire du canal (en général en dessous de 545 euros mensuel) restent largement plus bas que pour le reste de la Région où le loyer moyen s'élève à 591 euros en 2010. Ces loyers inférieurs sont en partie liés à la vétusté des logements.*

## Évolution des loyers – Comparaison Territoire du canal et Région de Bruxelles-Capitale<sup>6</sup>

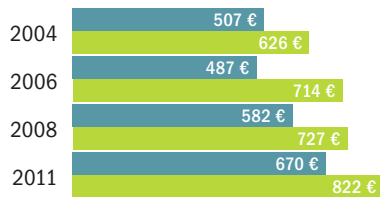
### Appartement 1 chambre



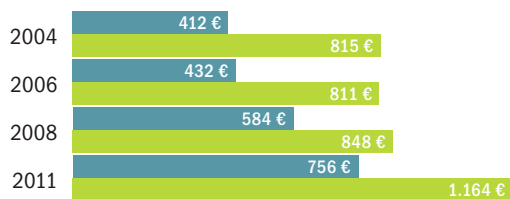
### Appartement 2 chambres



### Appartement 3 chambres et plus



### Maison



Source : Données d'enquête de la SLRB

Même si les loyers pratiqués au sein du Territoire du canal restent plus faibles en 2011 que ceux pratiqués dans le reste de la Région, on constate, d'une manière générale, que quel que soit le type de logements, le prix moyen des loyers a augmenté de manière constante depuis 2004, aussi bien pour la Région dans son ensemble que pour le Territoire du canal.

Au sein de ce dernier, plus le logement est grand, plus l'augmentation des loyers est importante. La demande pour les logements de grande taille est par ailleurs assez forte en raison de la taille des ménages.

## VERS PLUS DE MIXITÉ SOCIALE ET FONCTIONNELLE

Les opérations immobilières contribuent souvent à la qualité du développement du Territoire du canal. Bien souvent, elles sont un élément déclencheur d'opérations plus larges combinant création d'équipements, réaménagement et rénovation de l'espace public. De la sorte, elles favorisent progressivement la mixité sociale, architecturale et fonctionnelle du territoire.

Pourtant, si l'on observe les potentialités de production de nouveaux logements en Région bruxelloise<sup>7</sup>, force est de constater que le Territoire du canal n'offre pas de grandes possibilités, d'une part par un manque de terrains, d'autre part par une densité déjà élevée.

Néanmoins, des possibilités existent pour renforcer le logement le long du canal et répondre à l'essor démographique qui s'y observe.

Premièrement, de grandes zones stratégiques, comme Tour & Taxis et la zone de la Gare de l'Ouest, se distinguent de cette tendance en conservant à ce jour d'importantes réserves foncières.

Ensuite, les sites industriels délaissés, les entrepôts,... offrent de nombreuses opportunités de reconversion et de mise en valeur du patrimoine industriel. Ainsi, le Territoire du canal se distingue du reste de la Région par un taux élevé de logements produits via des opérations de reconversion de bâtiments existants : la transformation de bâtiments industriels en lofts ou en logements collectifs d'artistes s'y développent fortement.

De plus, ce développement immobilier favorise la diversification des formes architecturales : aujourd'hui, petites unités de logement social, anciens ateliers industriels reconvertis, logements moyens neufs, habitat du 19<sup>e</sup> siècle rénové,... cohabitent au sein du territoire. Ces formes d'habitat permettent par ailleurs d'attirer une nouvelle population issue de la classe moyenne et de favoriser par ce biais une certaine mixité sociale.

Enfin, le PRAS démographique entend répondre à l'enjeu de la mixité des fonctions en ouvrant certaines zones – notamment les Zones d'Industries Urbaines (ZIU) – à la fonction résidentielle. En créant les Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU), la Région souhaite encourager la mixité fonctionnelle au sein de zones jusqu'alors monofonctionnelles. L'essentiel des ZEMU est localisé le long du canal, à Anderlecht et au nord de Bruxelles.

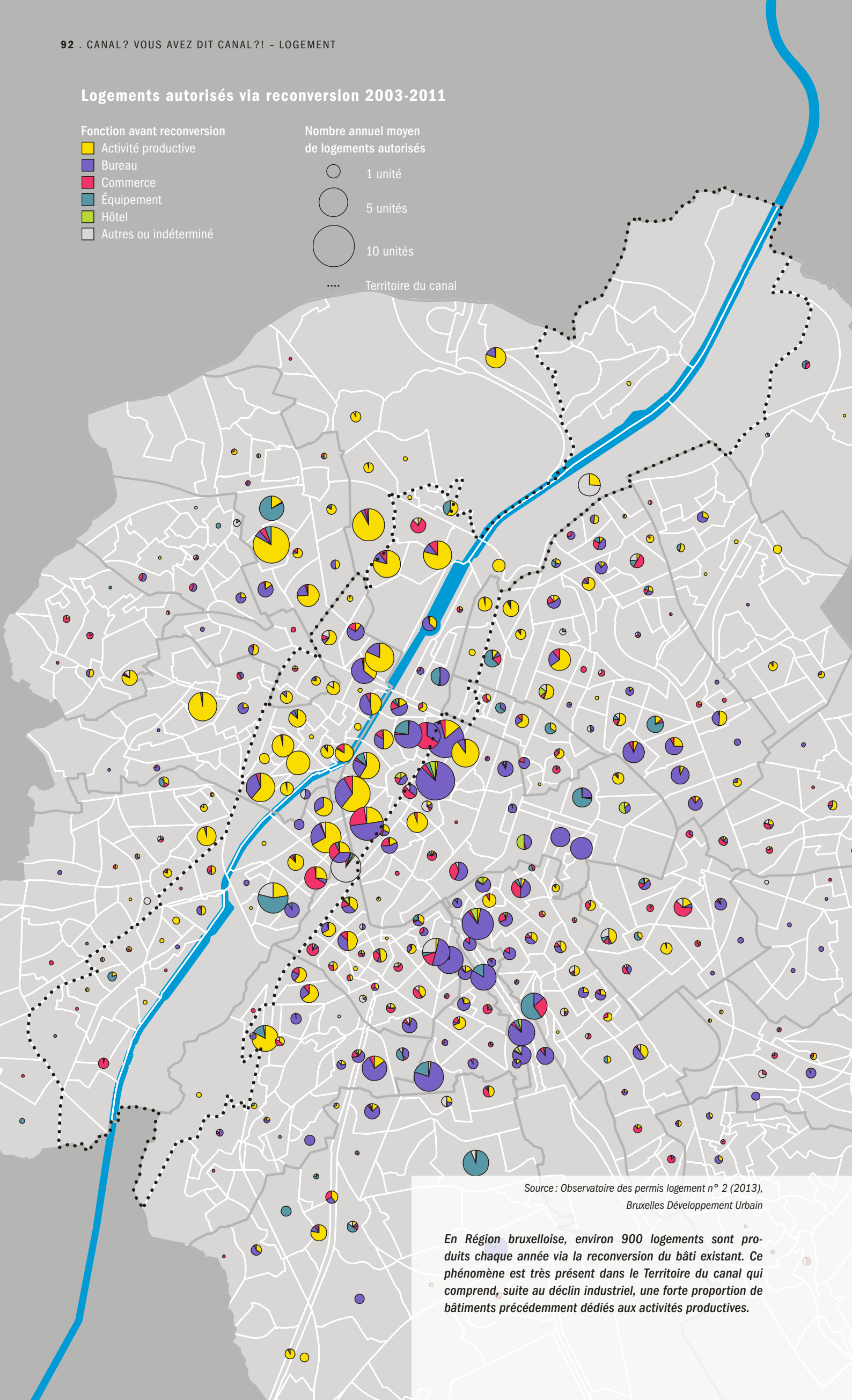
### Logements autorisés via reconversion 2003-2011

Fonction avant reconversion

- Activité productive
- Bureau
- Commerce
- Équipement
- Hôtel
- Autres ou indéterminé

Nombre annuel moyen de logements autorisés

- 1 unité
- 5 unités
- 10 unités
- .... Territoire du canal



Source : Observatoire des permis logement n° 2 (2013),  
Bruxelles Développement Urbain

*En Région bruxelloise, environ 900 logements sont produits chaque année via la reconversion du bâti existant. Ce phénomène est très présent dans le Territoire du canal qui comprend, suite au déclin industriel, une forte proportion de bâtiments précédemment dédiés aux activités productives.*



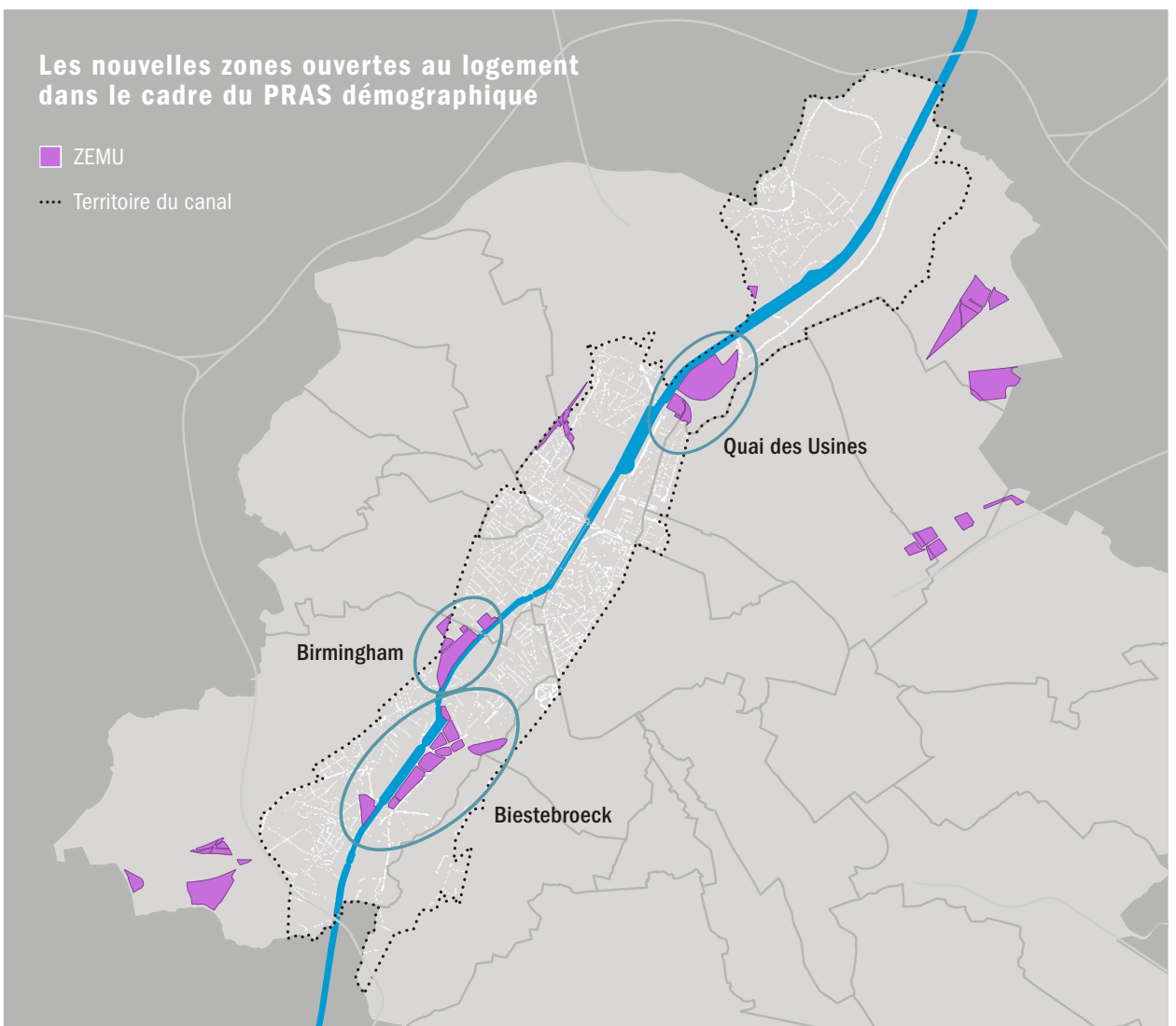
▲ ZEMU quai des Usines



▲ ZEMU Birmingham



▲ ZEMU Biestbroeck



Source: BDU - DEP

*Le Territoire du canal a vu la création, dans des zones précédemment à prédominance économique, de trois grandes ZEMU où la fonction logement est renforcée: le quai des Usines, le quartier Birmingham et le quai de Biestbroeck. Ces ZEMU implantées dans des quartiers déjà en grande partie ou partiellement bâtis répondent à l'enjeu de mixité des fonctions en promouvant la création de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements publics. ■*



## Concilier habitabilité, cadre de vie agréable et développement de fonctions économiques

Entretien avec Benjamin Cadranel

*Administrateur général de Citydev.brussels*

**La Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), aujourd'hui Citydev.brussels, existe depuis 1974. Institution publique pararégionale, elle concentre ses opérations sur l'expansion économique, sur le logement et sur des opérations mixtes.**

**Sa mission consiste à produire des logements destinés à des habitants à revenus moyens, dans des quartiers caractérisés par un déficit en construction résidentielle, dans le but d'y maintenir ou d'y ramener des habitants. La particularité de ces projets est qu'ils sont réalisés grâce à des partenariats entre les secteurs public et privé. Une attention particulière est également portée à la réalisation d'équipements, en cohérence avec la volonté régionale de créer des ensembles fonctionnels et agréables.**

***Citydev.brussels est un des principaux opérateurs fonciers publics de la Région. Dans ce contexte particulier, quelle sera la stratégie de Citydev.brussels, particulièrement au sein d'un territoire aussi complexe que celui du canal ?***

Le canal fait l'objet d'une attention toute particulière de la part des autorités régionales, parce que c'est un territoire qui est en pleine mutation. Il regroupe une série d'enjeux qui sont au centre des préoccupations de la Région : concilier l'habitabilité, un cadre de vie agréable et le développement de fonctions économiques historiquement propres au canal,...

Concernant nos objectifs, nous sommes actuellement dans un processus de réflexion des différentes potentialités qu'offre chaque portion du territoire, en gardant à l'esprit qu'entre la partie centrale et les deux extrémités nord et sud, des réponses différentes sont à apporter. Les projets plutôt orientés « logement » se situent, grosso modo, dans la partie centrale, entre le pont des Armateurs et les abattoirs-quai de Biestebroek. De part et d'autre, Bruxelles possède un terreau industriel où les potentialités de développement d'activités économiques sont très importantes.

La voie d'eau représente un véritable potentiel, tant en termes économiques, que sur le plan de l'habitabilité au centre-ville. Pour mettre en œuvre une politique cohérente, Citydev.brussels se positionne, en partenariat avec d'autres institutions comme le Port de Bruxelles, sur la nécessité d'avoir une meilleure maîtrise foncière. Des périmètres de préemption, déjà mis en place sur la partie nord du canal, et qu'il faut encore établir sur la partie sud, faciliteront cet objectif.

D'un autre côté, et j'insiste là-dessus, ce n'est pas parce qu'une zone est identifiée comme zone de logement privilégiée qu'il faut pour autant y éliminer toute activité économique. La mixité fonctionnelle est un élément essentiel de la stratégie régionale, et de ce fait de Citydev.brussels.

Le Territoire du canal a en outre pour caractéristiques de concentrer une forte main-d'œuvre non qualifiée et un haut taux de chômage : toute activité qui serait compatible avec le tissu urbain, tout en permettant de créer de l'emploi correspondant aux besoins socioéconomiques des populations locales, est à encourager. Citydev.brussels est un acteur bien placé pour pouvoir, dans le cadre de ses projets, développer des complémentarités entre les deux fonctions.

***Quels sont les grands enjeux du secteur du logement moyen sur le Territoire du canal ?***

Le logement moyen est le principal levier d'action de Citydev.brussels en matière de rénovation urbaine, et en tant qu'acteur de référence, elle doit pouvoir se positionner fermement sur cette question.

Au regard des statistiques, il est clair que les jeunes ménages au début de leur carrière professionnelle sont les plus enclins à quitter Bruxelles pour la périphérie. Les conditions offertes par Citydev.brussels s'adressent donc stratégiquement à ce type de ménages qui souhaitent accéder à la propriété mais qui n'ont pas forcément les moyens de financer l'acquisition d'un logement sur le marché libre. Une partie de la mission de Citydev.brussels consiste donc à fixer cette population sur le long terme par un projet d'achat lié à un subside public substantiel.

On parle d'une population dont le départ en dehors de la Capitale peut réduire la base fiscale nécessaire aux pouvoirs publics pour mener des politiques solidaires. Ce constat ne constitue toutefois qu'une facette des problèmes auxquels Bruxelles est confrontée, en termes de mobilité, d'environnement et de risque de concentration de la pauvreté que cet exode urbain entraîne.



▲ Les «Terrasses de l'Écluse», complexe de 109 logements développés par Citydev.brussels en 2007 sur un ancien site industriel, le long du quai de l'Industrie.

### **Le canal est-il plus intéressant à cet égard que d'autres zones de Bruxelles ?**

Le canal a des potentialités spécifiques, l'attractivité de la voie d'eau et un côté « urbain », industriel qui plaît beaucoup à une population de jeunes adultes.

Par ailleurs, pour répondre à la forte demande en logements, il présente des capacités foncières devenues rares, par exemple sur les sites d'anciennes activités industrielles qui offrent des possibilités de remembrement parcellaire.

### **Ces larges parcelles vont-elles être mises à profit dans un contexte de mixité des fonctions ?**

Citydev.brussels a déjà développé et va continuer à développer des projets mixtes. Ces développements ne doivent pas se faire au détriment d'une activité par rapport à l'autre, mais bien au bénéfice mutuel de l'une et de l'autre.

C'est aussi pourquoi le PRAS démographique a instauré de nouveaux outils : les ZEMU, les Zones d'Entreprises en Milieu Urbain.

Intégrer d'emblée cette mixité fonctionnelle sur des parcelles assez importantes permet de protéger un type d'activité économique urbaine, notamment celles qui produisent un minimum de nuisances pour les habitants. On crée des ensembles résidentiels où les gens qui travaillent déposent leurs enfants à la crèche ou à l'école, à proximité de leur lieu de travail.

Se crée alors un cercle vertueux : sur le plan environnemental et de la mobilité, sur la création d'emplois pour les Bruxellois, sur le plan de la fixation des revenus taxables, et donc des revenus disponibles pour la collectivité, sur la diminution des nuisances liées à l'activité économique et de leur perception par les riverains. En outre, la spéculation disparaît au profit de grands ensembles cohérents qui ont pour avantage de participer aux grandes fonctions urbaines. C'est le concept de « ville de proximité », qui repose précisément sur la mixité fonctionnelle du territoire. Cette stratégie est un peu la « pierre philosophale » de l'urbanisme bruxellois.

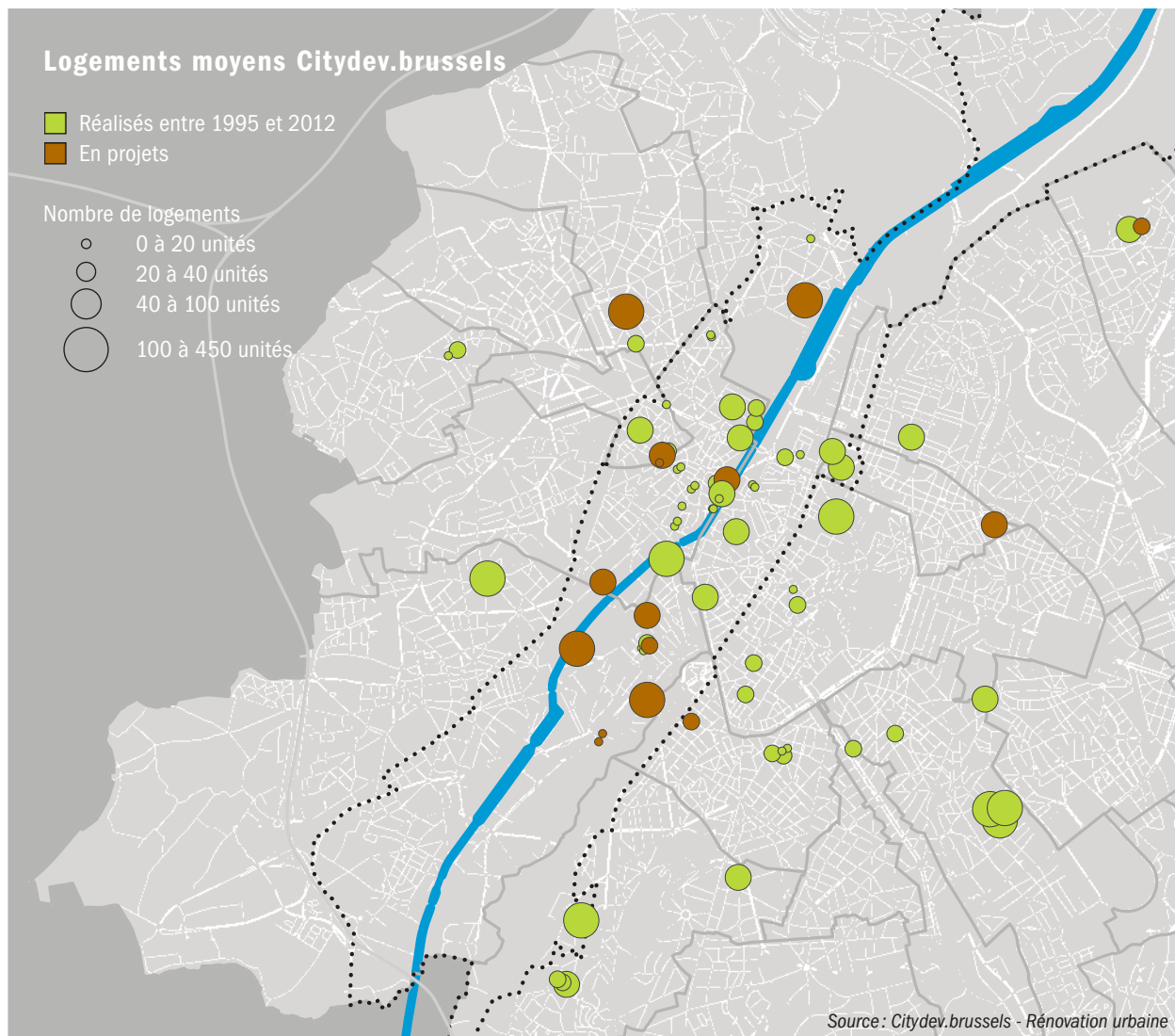
Je suis persuadé qu'elle peut être beaucoup plus efficace pour protéger l'activité économique que le maintien coûte que coûte de certaines affectations urbanistiques monofonctionnelles qui n'ont pas empêché la spéculation et la fragilisation de certaines industries urbaines. Il faudra cependant veiller à encadrer les changements d'affectation avec des mesures réglementaires si l'on veut véritablement garantir la mixité fonctionnelle et sociale dans les zones concernées. Le nouvel arrêté relatif aux charges d'urbanisme est un outil important à cet égard.

### **Dans le contexte d'une « ville de proximité », quelles sont les réflexions de Citydev.brussels et les actions qu'elle doit mener en termes d'équipements à créer à proximité de grands ensembles de logements ?**

Il y a plusieurs manières de répondre à la question : sur le plan urbanistique, les projets doivent d'office intégrer des équipements. C'est aux pouvoirs publics d'arrêter les programmes et de définir quels sont les besoins inhérents à chaque ensemble. Ce travail doit être effectué en concertation avec des opérateurs qui réfléchissent au développement de la ville, comme l'ADT, dont le rôle dans ce cadre est de mieux orienter les porteurs de projets dans les futures créations d'équipements et ce, d'un point de vue quantitatif et territorial.

Une fois identifié le type d'équipement nécessaire, il faut définir la source de financement. Comme ces équipements (crèches, écoles,...) n'ont pas la prétention d'être rentables économiquement, il faut donc que ce soient les pouvoirs publics qui portent le projet au niveau de l'encadrement.

La réussite d'un projet d'ensemble doit être favorisée par l'action d'un opérateur unique, garant de la cohérence du projet.



Sur les berges du canal, on travaille sur des grands projets d'ensemble qui devront comprendre des équipements d'envergure. Cela vaut tant pour le secteur privé que pour les pouvoirs publics. Les équipements (comme des crèches d'entreprises par exemple) sont donc complémentaires à la réalisation d'un projet mixte.

***Mettez-vous en place ou envisagez-vous des partenariats public-privé sur la zone où le secteur privé pourrait prendre en charge les équipements dans un projet global ?***

Qu'ils soient financés par le biais de charges d'urbanisme, et donc par le privé, ou que ce soit par l'intermédiaire d'un subside, c'est relativement neutre pour Citydev.brussels.

***Comment Citydev.brussels se positionne-t-elle aujourd'hui par rapport aux normes de durabilité ? Y a-t-il une certaine anticipation à les intégrer dans les différents projets que mène la société ?***

C'est une dimension qui aujourd'hui est devenue omniprésente, puisqu'elle participe à l'attractivité de la vie urbaine. Au-delà des performances énergétiques que nous intégrons aux bâtiments, nous avons engagé une vraie réflexion autour de la « convivialité ». Certains projets, comme Tivoli par exemple, offriront la possibilité d'une gestion participative des habitants, des potagers urbains, de jardins partagés, etc. C'est un des

gages de l'attractivité des projets, qui va au-delà de l'économie en matière de dépenses énergétiques et de subsides.

Il y a toutefois un arbitrage à opérer entre les besoins de construction d'unités de logements et les coûts qui sont générés par les améliorations que l'on y apporte, qu'elles soient énergétiques ou sur les équipements complémentaires. Être modèle en la matière, c'est donc un atout, mais il faut pouvoir arbitrer sur ce qui est soutenable financièrement pour les pouvoirs publics et pour la clientèle que l'on vise.

Citydev.brussels souhaite certes être un moteur et un modèle, mais il faut rappeler qu'elle n'a pas la vocation d'être rentable. Son activité économique rapporte de l'argent par la location des terrains, mais les logements qu'elle construit sont vendus à un coût inférieur à leur coût de production. On peut rêver de tout, mais il faut bien se souvenir qu'une partie de la production de logements est payée par les pouvoirs publics, et donc par le contribuable.

***Quelle est votre position face au discours qui soutient que les projets publics menés dans certains quartiers font fuir les habitants « historiques » qui sont en général dans des situations socioéconomiques plus difficiles ?***

L'effet d'entraînement produit par la concentration de nouvelles unités résidentielles et de nouvelles infrastructures ne signifie pas pour autant que nous sommes face à un phénomène de



«gentrification». Pour commencer, il faudrait que l'on puisse me démontrer objectivement ce constat. À mon sens, il relève plus de la pétition de principe que de la réalité bruxelloise. Les statistiques existantes, notamment dans les zones de Contrats de Quartiers Durables, ne montrent en tout cas pas un changement radical dans la sociologie des zones d'intervention. Cela ne signifie pas que le risque est inexistant. C'est pour cette raison que Citydev.brussels ne doit pas être le seul opérateur public à réaliser du logement. Il faut plusieurs intervenants, privés pour la réalisation de «logements libres», publics pour celle des logements moyens et sociaux.

Prenons l'exemple du site «Tivoli» où 400 logements vont être construits: un tiers seront des logements sociaux et deux tiers seront des logements acquisitifs Citydev.brussels. La «clientèle» de Citydev.brussels, que l'on qualifie de personnes à «revenus moyens» doit disposer d'un budget de près de 60.000 euros par an et par ménage (avec des majorations pour personnes à charge). On ne peut pas parler pour autant de hauts revenus.

Ce qui est néfaste dans une ville, ce sont les ghettos, tant sur le plan de l'homogénéité ethnique que sociale. C'est clair que si l'on arrive à instaurer cette mixité sur l'ensemble du territoire régional, voire de la zone métropolitaine, ce serait certainement profitable à tous, en premier lieu pour les populations socialement plus fragiles.

**Comment Citydev.brussels se positionne-t-elle par rapport à certaines volontés de densifier le Territoire du canal, dans un contexte morphologique particulier – recul en façade avant et quartiers denses, mais aux gabarits assez bas, à l'arrière ?**

Une chose est certaine, il faut densifier les abords du canal. La population augmente sans cesse, et on arrivera bientôt à saturation dans certains quartiers. Il faut donc se tourner vers les espaces ouverts. Cette densité est en outre une des conditions de la construction de la ville durable.

De quel genre de densité parlons-nous? Je ne suis pas du tout persuadé que le canal doit devenir un conglomérat de tours d'habitations. La localisation éventuelle de tours doit se faire selon des règles et des critères bien déterminés. Elles peuvent aussi être des repères urbains, telles des ponctuations du territoire et contribuer à créer un skyline bruxellois. Ces localisations doivent être étudiées avec précision et soumises à une série d'études d'impact.

La tour n'est pas non plus la réponse unique à la densification de territoires qui doit offrir une qualité de vie optimale. Le canal ne doit pas ressembler à la baie de Honk Kong. Dans les quartiers d'habitations se situant à proximité du canal, nous n'avons pas un bâti tellement dense. C'est donc plutôt dans ces parties du territoire qu'il faut travailler. Une alternative à la tour est le modèle du boulevard haussmannien qui, entrecoupé d'espaces verts, offre aussi une bonne qualité d'habitat en évitant le sentiment d'écrasement.

**L'idée que les Bruxellois se font de leur habitation est-elle conforme à cette vision de la densité ?**

Des études ont été menées pour cerner les attentes des Bruxellois en matière d'habitat. Il s'avère que la construction des tours dans les années 60-70 a été vécue comme un traumatisme. Les tours sont assimilées à quelque chose de différent du tissu urbain bruxellois, elles symbolisent la destruction du



▲ « Rive Gauche Les Quais », situé à l'angle du quai des Charbonnages et de la rue Sainte-Marie.

bâti qu'elles ont remplacé. Parallèlement, certains griefs, à l'encontre du quartier Nord notamment, tendent aujourd'hui à s'estomper. Et pour cause, l'utilité de concentration de bureaux à proximité des gares s'est progressivement imposée – c'était d'ailleurs un des objectifs du premier PRD – et il est admis que le «skyline» ainsi créé possède une logique urbanistique et architecturale.

En outre, au fur et à mesure que le mode de vie des Bruxellois évolue, il n'est pas impossible de penser que des immeubles hauts puissent rencontrer dans leur chef un certain succès. Actuellement, c'est le bâti ancien qui a la cote, mais les contraintes énergétiques pourraient faire évoluer ce modèle en offrant un avantage comparatif important sur le plan économique. C'est cet aspect qui, dans les années à venir, fera peut-être évoluer la mentalité des Bruxellois.

**Quelle est la position de Citydev.brussels au sujet de la qualité architecturale ? A-t-elle vocation à construire des «repères architecturaux» ?**

La qualité architecturale, c'est la cohérence environnementale, la qualité d'un programme, l'espace public environnant, et l'intégration dans l'espace, tout autant que la qualité des matériaux...

La qualité architecturale est une préoccupation que tout bâtisseur doit avoir à Bruxelles, à plus forte raison s'il s'agit d'inciter les gens à s'installer durablement. Certaines zones doivent faire l'objet de toutes les attentions et profiter d'une conjonction d'action de tous les opérateurs publics et privés pour réussir à créer un effet de seuil qui transforme véritablement le quartier. Citydev.brussels ne doit cependant pas avoir toute seule cette volonté. La Région a mis en place des outils lui permettant de se donner les moyens de son ambition, avec notamment la mise en place d'un Maître Architecte dont le rôle est d'aider en priorité les pouvoirs publics à viser et atteindre des objectifs de qualité pour leurs projets. ■

**Interview et retranscription L. N. et F. R.**



## Les AIS, un dispositif win-win pour les locataires et les propriétaires

Entretien avec Geert Van Snick

*Coordinateur général de l'AIS Baita*

**L'Agence Immobilière Sociale (AIS) Baita offre depuis 1998 des solutions de logement pour des familles à faibles revenus et propose des emplois à des personnes peu qualifiées.**

**Son action en termes de logements consiste à proposer sur le marché des habitations à prix modérés, tout en offrant à chaque propriétaire une certaine sécurité dans la gestion du bien et dans l'assurance que le loyer soit bien payé. Baita gère à l'heure actuelle environ 150 logements, ce qui est plus ou moins la moyenne pour le secteur.**

**L'AIS possède une bonne connaissance du marché du logement autour du Territoire du canal : son siège social s'est établi directement sur les berges, quai du Hainaut à Molenbeek, et la majorité de ses biens en location se situe dans les communes adjacentes.**

### **Comment fonctionne précisément une Agence Immobilière Sociale ?**

C'est très simple. Nous sommes contactés par des propriétaires qui veulent mettre leur habitation en location. Ils arrivent chez nous pour plusieurs raisons : parce qu'ils ont, par le passé, rencontré des difficultés avec la location de leur habitation, comme des dégâts locatifs ou des loyers impayés ; parce qu'ils ont entendu parler des garanties que nous pouvons offrir quant à l'état du logement et au paiement du loyer ; et enfin parce que nous pouvons leur donner accès aux primes à la rénovation les plus élevées. Les garanties que nous offrons sont claires : nous nous occupons de la gestion du logement sans demander de frais aux propriétaires – conclusion des contrats de location, état des lieux, règlement des comptes de charges,... – et nous nous portons garants de toutes les obligations du locataire – paiement du loyer, entretien du logement en bon père de famille – si ce dernier ne peut les remplir.

Les prix des loyers que nous pratiquons sont réglementés. Les montants que nous pouvons donner aux propriétaires et ceux que nous pouvons demander aux locataires sont limités par la Région, sur la base de barèmes fixés en fonction du nombre de chambres dont dispose le logement. Cela limite aussi notre marge de négociation. D'une part, nous ne payons pas des montants exagérément élevés au propriétaire mais, d'autre part, ce dernier doit pouvoir récupérer son investissement. Il faut savoir aussi que plus le loyer est faible, moins nous devons intervenir. Nous devons en effet compléter la différence entre ce que nous payons au propriétaire et ce que nous recevons du locataire. C'est comme si nous donnions, chaque mois, une sorte d'allocation-logement au locataire de l'habitation.

Nous recevons un soutien de la Région sous forme d'un subside calculé sur la base du nombre de logements que nous gérons. Nous utilisons cette somme pour payer notre personnel, pour garantir le loyer auprès des propriétaires, et pour intervenir dans différents postes qui incombent en réalité au locataire, mais qu'il ne peut pas ou plus assumer.

### **Comment les AIS gèrent-elles les différences qui existent entre les prix des loyers dans les différents quartiers ?**

C'est une réflexion difficile. On pense souvent qu'il y a des quartiers chers et des quartiers bon marché, mais la réalité est plus nuancée. Dans un même quartier, dans une même rue, on peut trouver des habitations chères et des habitations bon marché. On s'est servi de cette idée pour adapter les barèmes en fonction du quartier, dans le but de mieux pénétrer certains quartiers en payant éventuellement un loyer plus élevé au propriétaire. Ce qui signifie aussi une intervention plus importante de l'AIS, car les loyers pour les locataires sont partout pareils. Dans la deuxième couronne de Bruxelles, les habitations sont en moyenne plus chères, mais on y trouve aussi de nombreux logements en mauvais état. Il y a des cas où il existe une grande différence entre le rendement théorique du marché et les aides que nous pouvons accorder. C'est un sujet à mettre sur le tapis, étant donné que nous pouvons accélérer l'accès aux primes à la rénovation.



***Les gens, tous profils confondus, recherchent-ils ce type de localisation ?***

Nos locataires sont en premier lieu à la recherche d'un logement de qualité à prix abordable. La localisation a bien évidemment son importance. Le centre, y compris le Territoire du canal, est préférable pour bon nombre d'entre eux, étant donné la présence de nombreuses facilités – services d'encadrement pédagogique, écoles, magasins,...

***Faut-il craindre une « gentrification » du territoire qui chasserait les habitants actuels ou la présence de populations plus aisées pourra être bénéfique ?***

Je pense que personne n'a intérêt à maintenir des quartiers uniquement destinés aux populations pauvres, et pas davantage des quartiers réservés à la classe moyenne ou aux riches. C'est pourtant une réalité que nous ne voyons que trop souvent émerger. Les pouvoirs publics – Région, Communes, CPAS – doivent jouer leur rôle, en restant présents en tant que fournisseurs

publics de logements dans les quartiers en développement mais intégrés dans le tissu urbain. Un logement social ne doit pas en avoir l'apparence. Les AIS, pour leur part, sont essentiellement des initiatives privées qui, grâce au soutien des pouvoirs publics, peuvent réserver une partie du patrimoine privé aux familles à faibles revenus dans les quartiers. C'est selon moi, un important levier pour la mixité sociale du Territoire. ■

**Interview et retranscription L. N. et E. D.**



## Le pari d'un investisseur privé sur le renouveau de la ville

Entretien avec Stéphane Sonnevile

Administrateur délégué d'ATENOR GROUP

**140 mètres de haut, 42 étages, 252 appartements et 4 bâtiments de bureaux: ces chiffres sont ceux de la tour « UP-site ». Située entre le quai de Péniches et le quai de Willebroeck, en face de Tour & Taxis, elle se présente comme un véritable phare urbain, dessiné par les Ateliers Lion Architectes Urbanistes et le bureau d'architectes A2RC. Unique en son genre à Bruxelles, la tour UP-site ambitionne d'offrir à ceux qui la fréquentent, un environnement agréable, tendance et urbain.**

**Le projet, initié en 2007, a vu le jour sous l'impulsion de Stéphane Sonnevile, Administrateur délégué du groupe de promotion immobilière ATENOR.**

### Comment définiriez-vous le Territoire du canal ? Quelles sont ses spécificités et ses enjeux ?

Le Territoire du canal, je le définis d'abord en termes géographiques, et ensuite en termes d'enjeux.

En termes géographiques, je ne pense pas qu'il y ait un Territoire du canal : en fait je pense qu'il y en a au moins trois, avec des « entre-zones ». Il y a trois points forts qui sont le nord, le sud et le centre.

La première zone, au nord, avec toutes les industries, la réserve foncière de Schaerbeek Formation, qui va jusqu'aux alentours du pont Van Praet, est caractérisée par les activités logistiques et l'utilisation économique de la voie fluviale. Il me semble qu'il est indispensable de réserver un espace pour cela à Bruxelles. Je vois bien, avant le pont Van Praet, une zone uniquement réservée à des entrepôts, à la logistique, mais pas aux bureaux. La deuxième zone, autour de Bistebroeck, c'est celle en devenir, là où nous avons également investi. C'est la zone qui devra pouvoir offrir l'espace qui manque à Bruxelles pour absorber à la fois la croissance démographique et tout ce qui l'accompagne, c'est-à-dire la création d'emplois, d'équipements de loisirs, d'écoles, etc.

La troisième zone, c'est autour de Tour & Taxis. Elle est ce que j'appellerais une zone « croisée ». Le pont Van Praet et le projet Docks Bruxsel vont constituer un bon croisement pour amorcer un changement d'état d'esprit. Je pense que l'axe qui relie le Heysel, le palais du Belvédère jusqu'à la rue Royale, puis qui se prolonge jusqu'au Bois de la Cambre, constitue une voie structurante, « à droite » du canal. L'autre axe structurant commence à la Porte de Ninove, longe le canal, là où le Pentagone et le canal sont proches. Et au centre, il y a UP-site et Tour & Taxis. Cette zone est vraiment toute proche du centre-ville.

### En parlant d'enjeux, justement, quels sont les avantages de cette portion du territoire bruxellois ?

Je me renseigne, je vais à des séminaires, j'écoute ce qui se fait, je voyage et j'observe. Au fur et à mesure, il m'est apparu comme évident que ce territoire était le plus propice pour amorcer une renaissance et une nouvelle manière de penser la ville. Le canal sera-t-il un espace d'affrontement ou plutôt un lieu

où va naître une nouvelle cohésion sociale ? Va-t-il devenir une zone de rencontre ou rester une zone de rupture ? Si Bruxelles doit s'écarteler davantage, la ligne du canal risque de constituer la « fissure » du territoire.

Le Quartier Nord est le reflet de son temps : dans les années 70, on croyait à la mono-fonctionnalité. Et, ce qu'on en pense maintenant, c'est qu'on s'est peut-être trompé. On peut légitimement se demander si, aujourd'hui, on n'est pas aussi en train de se tromper. Mais quand on regarde l'évolution de la ville dans le temps, je pense qu'on ne peut pas dire que les gens ont raison ou tort, mais tout simplement que les choses évoluent.

En tant que promoteur, mais aussi en tant qu'habitant, ce qui m'intéresse dans le Territoire du canal, c'est qu'il est en quelque sorte un témoin des cycles que connaît la ville.

### Quels sont les choses à améliorer ?

Il y a un manque de confort, d'aménagement, d'accessibilité d'un quartier qui n'est pas encore abouti. Nous espérons modestement contribuer à l'aménagement de ce quartier avec UP-site. Mais nous ne pouvons pas vraiment nous plaindre : nous sommes précurseurs dans le quartier... Nous sommes donc pour le moment dépendants des aménagements qui se réalisent ou doivent se réaliser autour de nous, mais qui ne dépendent pas vraiment de nous.

### Pourquoi avez-vous décidé d'investir précisément dans cette zone ?

Je vais d'abord vous répondre comme un habitant, ensuite comme un promoteur.

Lorsque j'étais étudiant, j'ai vécu dans le quartier Anneessens, et je traînais souvent du côté de Dansaert. J'ai vu ces quartiers renaître. Je pense qu'avec le temps, des quartiers peuvent réellement se redéployer. J'aime bien cette idée, et j'aime aussi l'idée de participer à cette redynamisation.

En tant que promoteur, cela fait déjà quelques années que j'y vois des avantages, puisque ATENOR a acheté le terrain UP-site en 2005. J'ai commencé à m'y intéresser en 2004. Je suis parti



▲ UP-site, au bassin Béco, le long du quai des Péniches: 48.435 m<sup>2</sup> de surface de logement, 1.972 m<sup>2</sup> de surface commerciale et 29.615 m<sup>2</sup> de surface de bureau.

d'une constatation basique: l'eau dans une ville est un atout incroyable qu'il faut valoriser. Namurois d'origine, j'ai habité au bord de la Meuse et c'est là que j'ai forgé la conviction de l'intérêt de l'eau dans une ville.

Je me doutais bien qu'on s'intéresserait au canal malgré certains inconvénients, et qu'on évoluerait vers un intérêt marqué pour ce type d'environnement. Cette zone étant géographiquement trop restreinte pour imaginer pouvoir uniquement restaurer d'anciens bâtiments industriels et y loger des gens, il fallait y mettre de la densité. Donc, un, le bord de l'eau; deux, la densité; et, trois, je m'en suis vite aperçu, la nécessité de travailler sur la mixité des fonctions.

### **Comment envisagez-vous cette mixité ?**

Je veux faire du logement pour les Bruxellois. Ici, l'enjeu c'est de montrer qu'il n'y a pas des quartiers où on habite et des quartiers où on travaille. Dans la ville d'aujourd'hui, la manière moderne de vivre au quotidien est de concilier lieux de travail et de résidence. Toute une série d'activités sont compatibles avec l'habitat. On peut donc jouer à fond la carte de la mixité des fonctions, celle-là même qui existait au début du 20<sup>e</sup> siècle et qui se retrouve encore, mais à l'état de vétusté, voire d'abandon, dans certains quartiers.

### **Vous parlez là de mixité des fonctions, mais qu'en est-il de la mixité sociale ?**

Sur la mixité sociale, je préfère rester prudent: on ne peut pas d'un coup mettre un cinquième de l'habitat en logement social, et dire que l'on fait de la mixité sociale. Cela ne fonctionne pas, c'est beaucoup plus complexe et subtil que cela. Pour que cela marche, il faut que cela soit en partie naturel, pas forcé.

### **Pensez-vous que les tours soient un atout pour Bruxelles ?**

Pour moi, les tours sont un outil urbanistique, en tout cas à Bruxelles. Il n'en faut évidemment pas partout. C'est un outil à utiliser avec prudence. Dans les années 70, chaque Bourgmestre a mis sa tour autour de la Petite Ceinture... C'était une erreur. Les tours, pour s'insérer dans l'espace urbain, doivent être des grappes, des essais, autour des gares surtout: les tours doivent être des éléments structurants. La tour «UP-site»

a rencontré des difficultés pour se concrétiser: la raison de son acceptation doit se trouver dans sa fonction résidentielle.

La tour ne résoudra pas seule le problème du logement à Bruxelles. Elle n'y apporte qu'une réponse partielle, en offrant des logements à un type de population relativement aisée qu'on va garder ou ramener à Bruxelles. Ce qu'il faut éviter à tout prix, ce sont les tours pour les «riches», les barres pour les «pauvres».

### **Vous évoquez souvent l'espace public dans vos projets. Avez-vous réfléchi au-delà du bâtiment «UP-site» lui-même, aux alentours, aux liens avec le quartier ?**

Oui, ces aménagements, nous allons les réaliser. À Bruxelles, l'eau n'est pas très visible depuis les berges, c'est pourquoi je souhaite installer des quais qui permettent de se rapprocher de l'eau. Cet espace en escaliers sera un espace public ouvert à tous. Au pied de la tour, il y aura des espaces vitrés. L'idéal, c'est qu'il y ait des œuvres d'art... Je voudrais sponsoriser des activités, des concerts, des parcours d'artistes, ou inviter l'école du cirque. Il y aura aussi des petits commerces, de l'Horeca, à l'attention à la fois des habitants et des usagers de l'immeuble, mais aussi des gens de passage. Il faut amorcer une dynamique dans cet espace public pour le rendre vivant et agréable.

Penser à cet aspect-là, ça ne coûte rien et ça rapporte beaucoup en termes de bien-être.

### **Si vous deviez résumer votre vision du Territoire du canal et du projet «UP-site», qu'en diriez-vous ?**

Le Territoire du canal est une zone qui a un énorme potentiel et qui offre une occasion de mettre en œuvre un changement de politique, imposé par l'urgence. Cet aspect-là n'est pas dicté par une préoccupation liée à ma profession, mais par un réel besoin dans la ville. J'espère que ce développement urbain verra le jour, pour le meilleur de la zone et celui de ses actuels et futurs habitants. ■

**Interview et retranscription L. N. et A. G.**

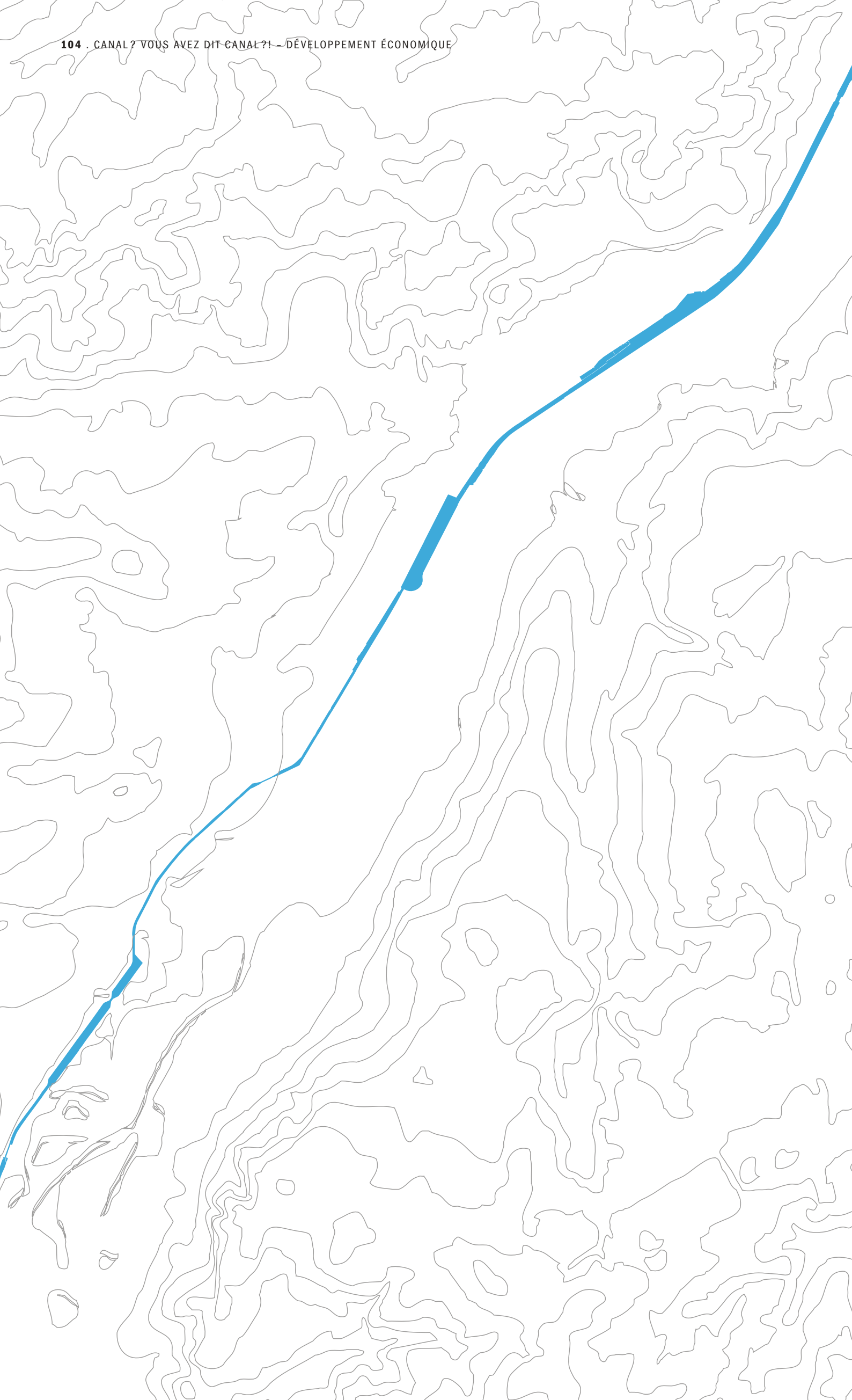


# DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le Territoire du canal connaît une dynamique économique qui, par la diversité des activités qui y sont installées, la distingue fortement du reste du territoire régional.

Connu pour être l'espace de l'activité industrielle, maritime et logistique, le Territoire du canal est également celui de deux centres d'affaires (Gares du Nord et du Midi), d'une dizaine de noyaux commerciaux spécialisés dans la vente de gros ou de détail, d'un marché fréquenté chaque semaine par plus de 100.000 personnes, et de très nombreuses start-up et PME, qui voient dans l'accessibilité des loyers et la bonne desserte en transport, un atout majeur.

La pression qui pèse sur les activités économiques dans ce territoire victime de la désindustrialisation est cependant de plus en plus forte. Induite par les mutations permanentes d'un système économique globalisé et par la tension entre activités productives et logements, elle requiert des pouvoirs publics la mise en place d'une série d'outils destinés à stimuler l'emploi, sans perdre l'ambition industrielle, historiquement et intrinsèquement liée au Canal et de ce fait, à la Région bruxelloise.





## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

# Les entreprises dans le Territoire du canal : spécificités et évolutions

Solange Verger et Elisa Donders

**Le Territoire du canal a toujours constitué une zone d'activités économiques importante pour la Région. À vocation industrielle, elle concentre aujourd'hui, en plus d'activités productives et logistiques, les plus importants pôles tertiaires de la Région, ainsi qu'une activité commerciale foisonnante.**

**Les abords du canal se segmentent et s'organisent de différentes manières en fonction de la spécificité des activités qui s'y développent: sites industriels et logistiques, PME dans les secteurs de la construction ou du service aux entreprises, commerces de gros et de détail, places de marchés, ateliers créatifs...**

Historiquement, le canal a tenu un rôle important dans le développement économique de Bruxelles, en particulier dans le développement industriel de la ville. Raccordé au canal de Charleroi et aux nouvelles voies de chemins de fer à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle, il constitue un des axes de transports majeurs autour duquel s'implantent les industries de l'époque : fonderies, industries mécaniques, puis industries de luxe. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, Bruxelles est la première ville industrielle du pays et l'une des plus importantes d'Europe.

Après la seconde guerre mondiale, face au déclin industriel et à l'ambition du Gouvernement national de faire de Bruxelles un centre de commerces et d'affaires, la vocation industrielle du Territoire du canal s'affaiblit et de grands projets de construction de bureaux sont menés autour des gares. C'est ainsi que les quartiers de bureaux de la Gare du Midi et de la Gare du Nord voient le jour. L'activité tertiaire fait alors son apparition aux alentours du canal.

Aujourd'hui, on peut distinguer trois grands segments ayant des caractéristiques économiques spécifiques: le Nord, le Centre et le Sud. Dans la partie nord, l'activité portuaire est bien implantée, tandis que la partie sud du Territoire reste en partie occupée par des zones industrielles et des activités tertiaires sous forme de zonings. Le centre se caractérise quant à lui par un tissu historique d'ateliers et d'habitations, auquel s'ajoutent les quartiers de bureaux autour des grandes gares: la tension entre les espaces pour l'implantation des fonctions industrielles, portuaires, tertiaires et résidentielles y est clairement visible. Un patrimoine industriel désaffecté ponctue ce territoire et contribue au potentiel de renouvellement de la zone, considérée dans son ensemble comme un pôle de développement à privilégier.

## DYNAMIQUE GÉNÉRALE

Tant dans la Région de Bruxelles-Capitale que sur le Territoire du canal, le nombre d'entreprises (de toutes tailles et dans tous les secteurs) a augmenté entre 2000 et 2011<sup>1</sup>: en 2000, le Territoire du canal comptait 5.408 entreprises, en 2011, 7.489 entreprises, soit une augmentation de 38,5%, avec cependant une augmentation considérablement ralentie pour la période 2009-2011. Sur une période de près de 10 ans, cette augmentation suit la dynamique générale que connaît la Région bruxelloise en termes de création d'entreprises. On constate cependant qu'entre 2000 et 2005, le Territoire du canal voit le nombre de ses entreprises augmenter plus vite que dans le reste de la Région, tendance qui s'inverse à partir de 2005.

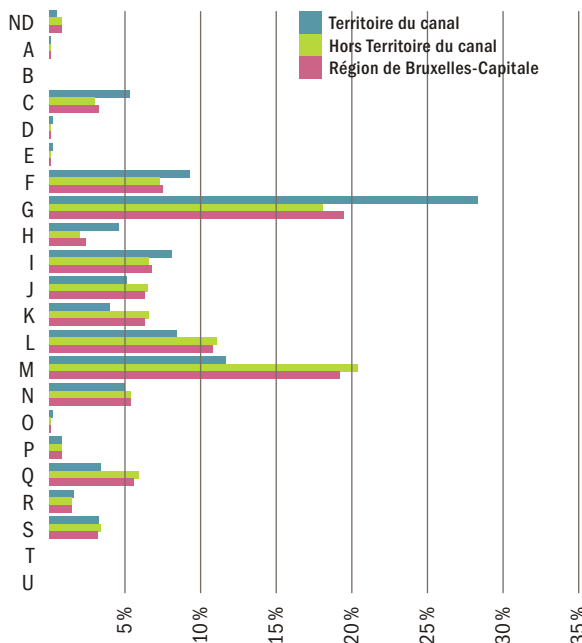


### Évolution du nombre d'entreprises

	Évolution				Croissance annuelle moyenne			
	2000-2005	2005-2009	2009-2011	2000-2011	2000-2005	2005-2009	2009-2011	2000-2011
Territoire du canal	17,8%	15,7%	1,5%	38,5%	3,6%	3,9%	0,8%	3,5%
Hors Territoire du canal	14,5%	18,8%	3,8%	41,2%	2,9%	4,7%	1,9%	3,7%
Total RBC	14,9%	18,4%	3,5%	40,8%	3,0%	4,6%	1,7%	3,7%

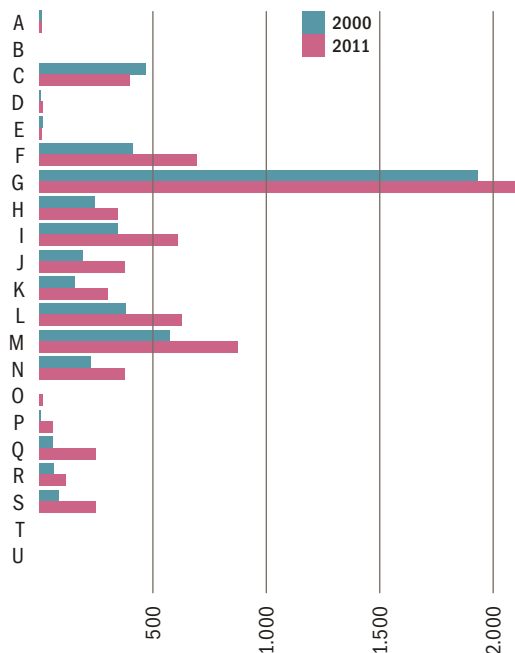
### Dynamique sectorielle 2011 - RBC / Territoire du canal

% de chaque secteur par rapport au nombre total d'entreprises



### Dynamique sectorielle 2000-2011 - dans le Territoire du canal

nombre d'entreprises par secteur



Source : BNB

- Section A: agriculture, sylviculture et pêche
- Section B: industries extractives
- Section C: industries manufacturières
- Section D: production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- Section E: production et distribution d'eau; assainissement, gestion des déchets et dépollution
- Section F: construction
- Section G: commerce de gros et de détail; réparation de véhicules automobiles et de motocycles
- Section H: transports et entreposage
- Section I: hébergement et restauration
- Section J: information et communication
- Section K: activités financières et d'assurance
- Section L: activités immobilières
- Section M: activités spécialisées, scientifiques et techniques
- Section N: activités de services administratifs et de soutien
- Section O: administration publique et défense; sécurité sociale obligatoire
- Section P: enseignement
- Section Q: santé humaine et action sociale
- Section R: arts, spectacles et activités récréatives
- Section S: autres activités de services
- Section T: activités des ménages en tant qu'employeurs; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre
- Section U: activités des organismes extra-territoriaux



▲ Activités logistiques et d'entreposage au quai de Biestebroek.

En termes de dynamique sectorielle, la Région de Bruxelles-Capitale et le Territoire du canal présentent des tendances similaires. En 2011, la plus grande part des entreprises se situe dans les secteurs du commerce (G), des activités spécialisées, scientifiques et techniques (M), ainsi que dans les secteurs de la construction (F) et de l'immobilier (L).

Le secteur du commerce est même plus important dans le Territoire du canal que dans la Région de Bruxelles-Capitale (28 % contre 19 % en 2011) en raison notamment de l'importance du sous-secteur de la réparation de véhicules à moteur.

En ce qui concerne les secteurs de la construction et de l'immobilier, le Territoire du canal et la Région de Bruxelles-Capitale accueillent approximativement la même part de ce type d'entreprises, à savoir entre 8 et 10 %. Le secteur de la construction est en légère expansion dans le Territoire du canal (+2 % entre 2000 et 2011).

Il est intéressant de signaler l'importance du nombre d'établissements d'hébergements et d'Horeca (I) au sein du Territoire du canal (8,1 % du nombre total d'entreprises en 2011 et 6,4 % en 2000) et son évolution positive constatée au cours de ces dix dernières années (+2 % entre 2000 et 2011, alors que l'on constate une stagnation de l'activité de ce secteur dans le reste du territoire régional).

Par ailleurs, on constate l'importance relative, par rapport à la situation que connaît la Région de Bruxelles-Capitale, des secteurs de l'industrie et du transport/entreposage (H), bien que le nombre d'entreprises soit en baisse constante au sein du Territoire du canal comme dans l'ensemble de la Région (-3 % entre 2000 et 2011). La valeur ajoutée produite par ces entreprises reste d'ailleurs importante malgré la diminution du nombre d'entreprises (d'après des données de la Banque Nationale, 46 % de la valeur ajoutée produite dans l'ancienne ZIP provient des secteurs du transport, du stockage et de l'artisanat industriel). La présence du Port et des Abattoirs, ainsi que le développement historique de divers secteurs productifs jouent probablement ici un rôle important.

## ANALYSE SECTORIELLE : LES SECTEURS D'ACTIVITÉS LES PLUS MARQUANTS <sup>2</sup>

### Vocation industrielle <sup>3</sup>

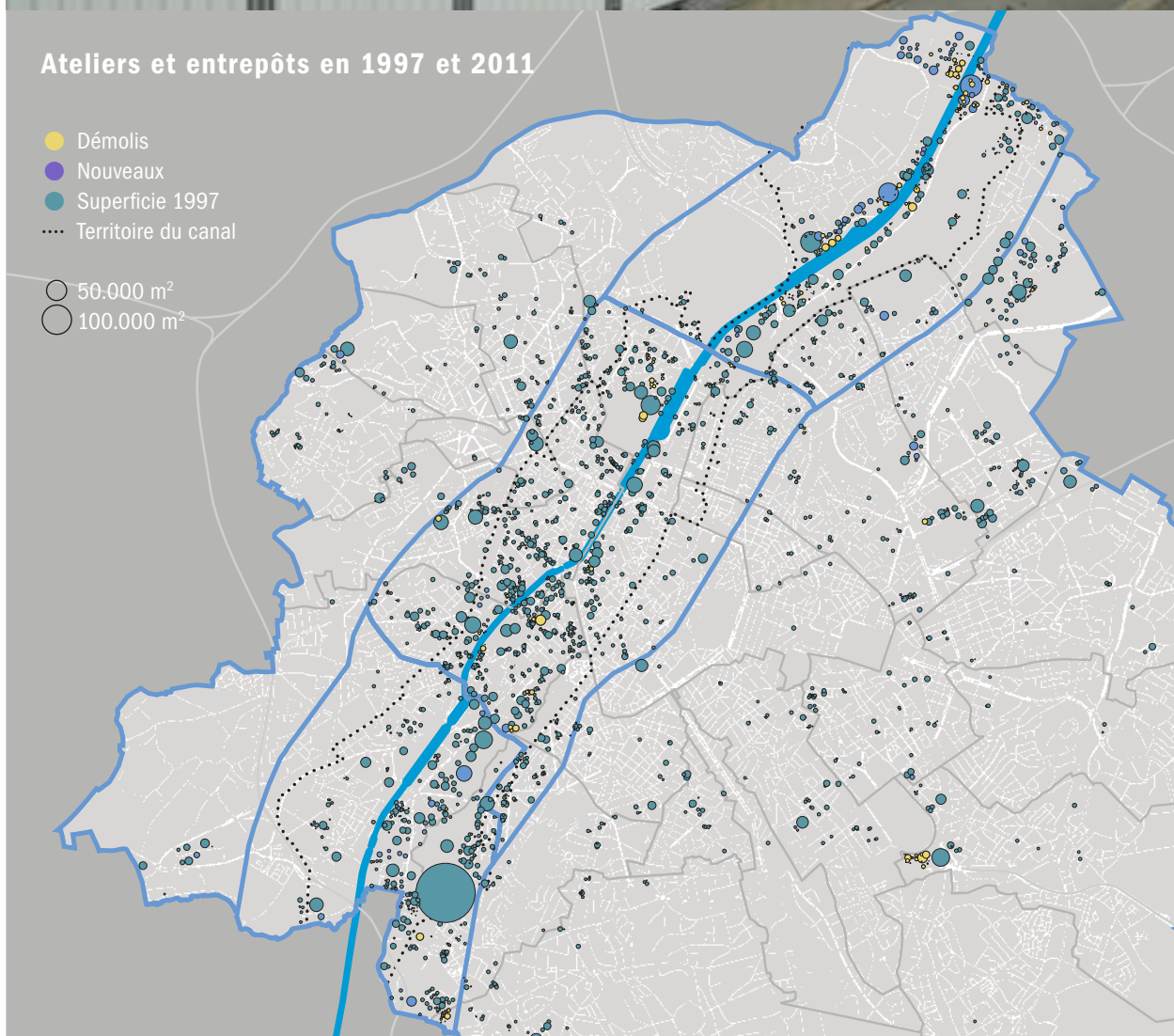
Aujourd'hui encore, même si le territoire qui entoure le canal n'est plus l'axe unique de développement économique, il continue de représenter une zone d'importance en termes d'activités productives au sein de la Région bruxelloise. C'est aux extrémités de l'axe du canal que se concentrent les plus grandes entreprises. S'il demeure encore de nombreuses implantations de grandes superficies dans la partie centrale, la tendance va à l'implantation d'entreprises de plus petite taille. Celles-ci connaissent des difficultés d'accès croissant, de parking et de cohabitation avec l'habitat. Seule la partie nord voit ses surfaces occupées par le secteur industriel s'étendre (+12 %), le centre connaissant entre 1997 et 2011 une forte diminution des surfaces allouées à cette fonction (-80 %), alors que le segment sud connaît une situation quasi stationnaire en termes de superficies occupées.

Ainsi, les activités productives subsistent mieux dans les zones industrielles, alors que leur présence s'estompe de plus en plus vite dans les zones dites mixtes. Globalement, la conversion a touché, en près de quinze ans, 25 % du parc immobilier, dont 45 % à destination résidentielle, 13 % en faveur du commerce (de détail), 23 % en tant que bureaux, 17 % en tant qu'équipements (des écoles, mais aussi de nombreux lieux de culte...) et 2 % en réaffectations diverses<sup>4</sup>.



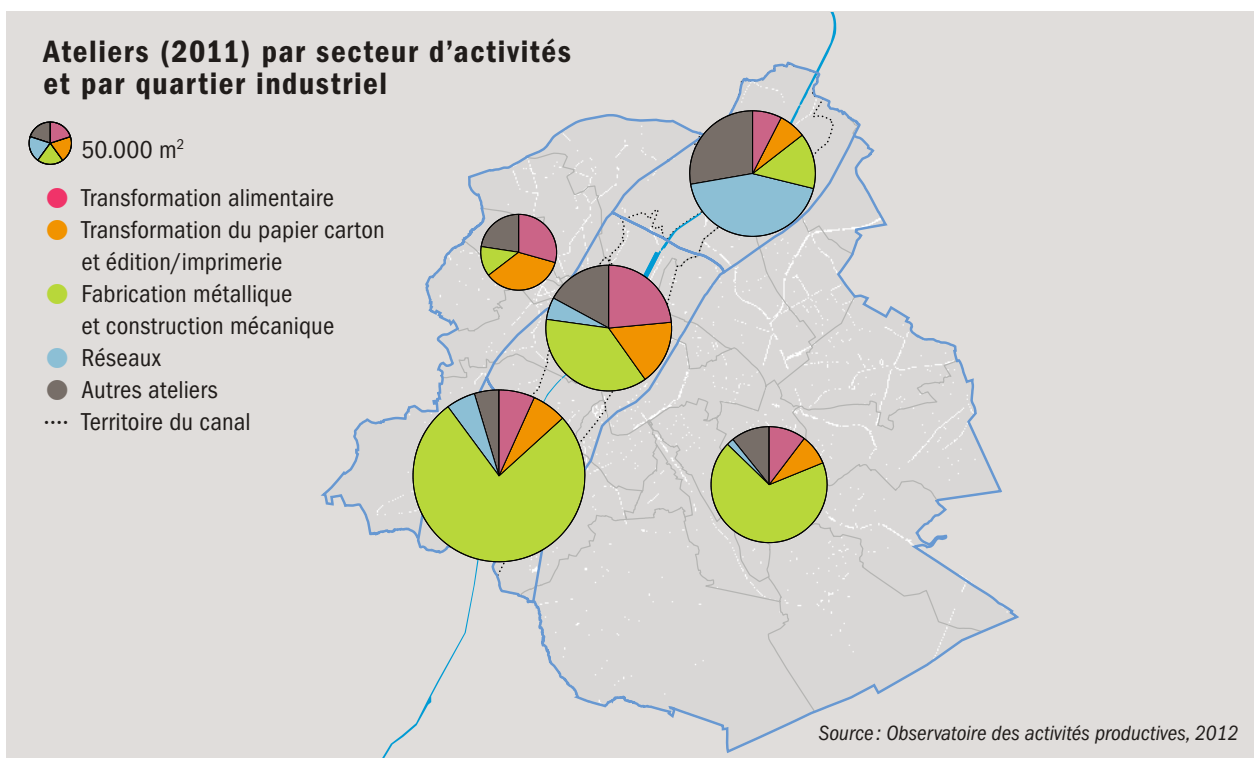
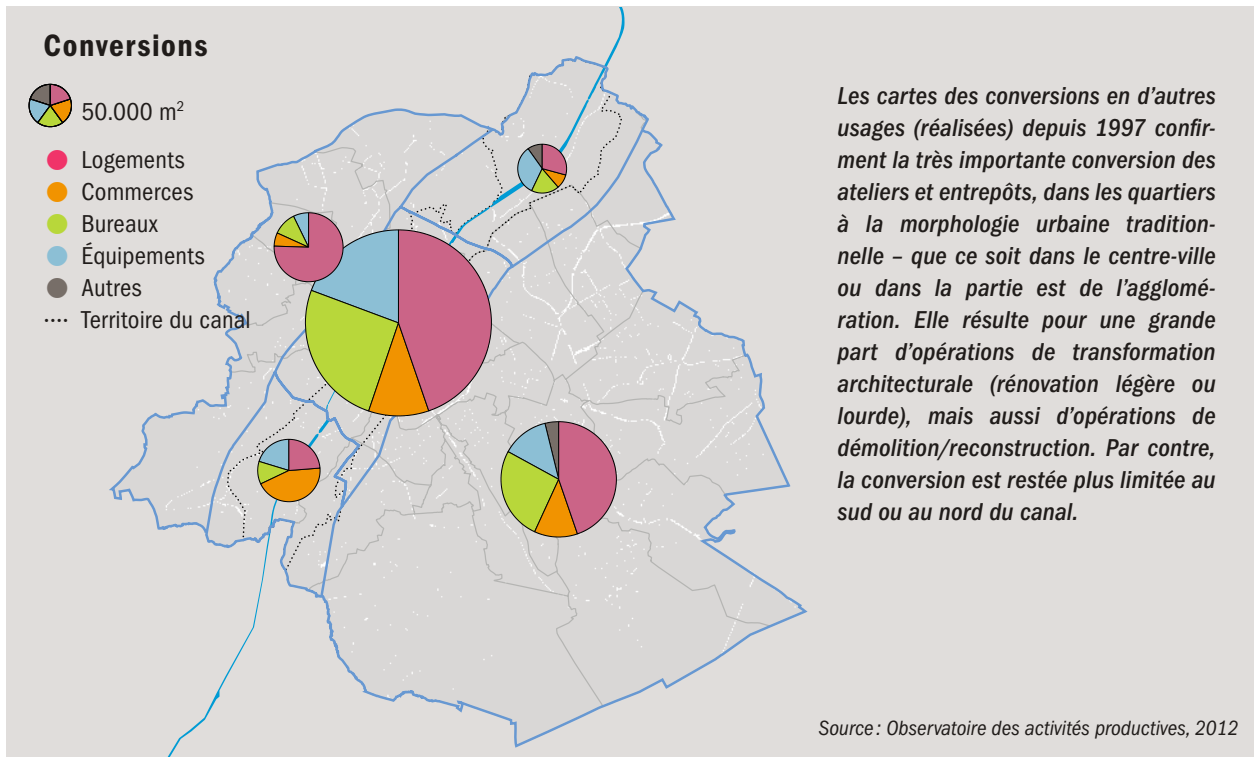
### Ateliers et entrepôts en 1997 et 2011

- Démolis
- Nouveaux
- Superficie 1997
- ⋯ Territoire du canal
- 50.000 m<sup>2</sup>
- 100.000 m<sup>2</sup>



Source : Observatoire des activités productives, 2012

*La carte des ateliers et entrepôts en 1997 et 2011 montre bien la prééminence d'une plus forte concentration des implantations à vocation productive ou logistique le long des grands axes (navigables, ferrés, routiers) de circulation sur une portion de territoire large de 1,5 km de part et d'autre de l'axe formé par la voie d'eau.*



Parmi les entreprises industrielles installées aux abords du canal, on trouve notamment des entreprises de fabrication métallique et de construction mécanique (carrosserie, montage,... secteur très marqué par la présence de l'usine Audi dans le sud-ouest de la Région), des usines de transformation alimentaire (meunerie Ceres, fabriques de pralines, confiseries...), des imprimeries ou encore des activités dites de « réseaux » (station d'épuration...). Ces activités se situent plutôt dans les quartiers d'Anderlecht, de Molenbeek, de Laeken et de Neder-Over-Heembeek.

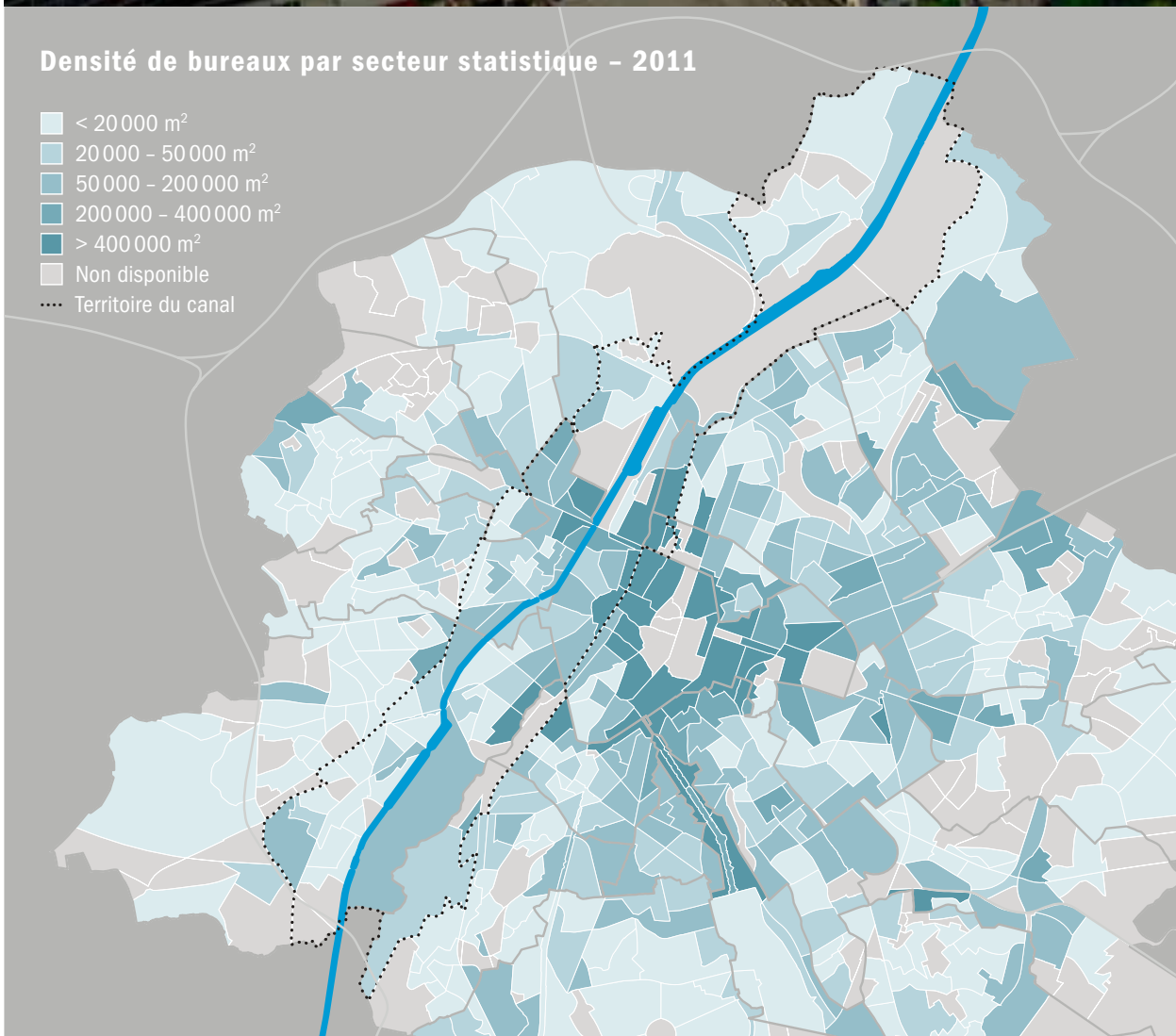
Les activités directement liées au transport et à la logistique (entrepôtage, services logistiques, activités portuaires, centre TIR,...) restent également nombreuses et principalement concentrées dans le quartier maritime et de l'avant-port.

Des organismes régionaux comme Citydev.brussels ou le Port de Bruxelles agissent afin de sauvegarder la vocation industrielle du canal, sachant que ce type d'activités est pourvoyeur d'emplois pour les Bruxellois. Des industries « vertes » (recyclage, écoconstruction,...) sont en train d'y être implantées, une de leurs caractéristiques étant la compatibilité avec les autres fonctions urbaines.



### Densité de bureaux par secteur statistique - 2011

- < 20 000 m<sup>2</sup>
- 20 000 - 50 000 m<sup>2</sup>
- 50 000 - 200 000 m<sup>2</sup>
- 200 000 - 400 000 m<sup>2</sup>
- Non disponible
- Territoire du canal



Source : Observatoire des bureaux

*La carte ci-dessus représente la densité de bureaux par quartiers pour l'année 2011. Il s'agit du rapport entre le nombre de m<sup>2</sup> en surface plancher dédié au bureau et la superficie totale du quartier. Seules les superficies de bureaux supérieures à 75 m<sup>2</sup> sont relevées tandis que certaines activités ne sont pas relevées comme les administrations communales, les CPAS, mutuelles, ambassades, etc., ce qui peut entraîner une information biaisée dans les quartiers où ces activités sont très présentes.*



▲ L'un des Centres d'Entreprise de Molenbeek, situé Place de la Minoterie, s'adresse aux indépendants, aux P.M.E. et aux sociétés désireuses d'être soutenues dans leur activité économique et commerciale.

### Pôles tertiaires

À côté de cette vocation industrielle historique, le Territoire du canal concentre plusieurs des plus importants pôles tertiaires de la Région, notamment autour de la Gare du Midi, de la Gare du Nord et de plus en plus, de Tour & Taxis.

Les deux quartiers de gare sont le résultat d'une politique volontariste d'aménagement de zones tertiaires par les pouvoirs publics. Ces projets, dont la mise en œuvre s'est révélée particulièrement longue, sont aujourd'hui à des stades d'avancement différents.

Le quartier Nord est aujourd'hui achevé et suit une logique mono-fonctionnaliste, même si quelques développements récents ont conduit à y intégrer, à ses marges, du logement.

Les quartiers jouxtant la Gare internationale de Bruxelles Midi les destinent à accueillir des activités tertiaires bénéficiant de la facilité d'accès permise par ce nœud transmodal (Eurostar, Thalys, Métro, tramway, bus toutes compagnies confondues) de grande importance.

Aux extrémités régionales du canal, des zonings (Carli, Meudon, Marty, Galilei, Mercator... au nord, Érasme, Bollinckx, Newton, Poxcat... au sud) accueillent de nombreuses PME et des grandes entreprises.

Le reste de l'activité tertiaire est dispersé sur l'ensemble du Territoire du canal, avec toutefois une certaine concentration des services aux entreprises, des secteurs de l'Horeca (I) et de l'information et de la communication (J) dans le quartier Dansaert. Par ailleurs, ces secteurs d'activités se caractérisent par un certain dynamisme puisque, entre 2000 et 2011, on note une augmentation de 2% du nombre d'entreprises dans le secteur de l'information et de la communication comme dans le secteur de la santé et de l'action sociale (Q).

### Industries créatives

De manière plus dispersée le long du canal, des activités liées au secteur créatif (architecture, design, mode, information et communication, arts et spectacles,...) se sont multipliées ces dernières décennies profitant de la disponibilité d'espaces spacieux et bon marché (souvent d'anciens locaux industriels).

Ce secteur à fort potentiel d'innovation et symbolique d'un renouvellement économique dans le Territoire du canal représente toutefois un nombre relativement limité d'entreprises et d'emplois (près de 1.700 entreprises, soit 1,5% du total des entreprises de la zone)<sup>5</sup>.

L'évolution positive du nombre d'entreprises du secteur des arts, du spectacle et des activités récréatives (R), bien qu'importante à souligner, reste aussi de l'ordre du symbolique (+0,5% entre 2000 et 2011).

Le secteur de l'information et de la communication, souvent associé également à la catégorie des activités créatives, est davantage marqué par l'augmentation du nombre de ses entreprises au sein du Territoire du canal, situation similaire à l'ensemble de la Région bruxelloise (+2% entre 2000 et 2011).

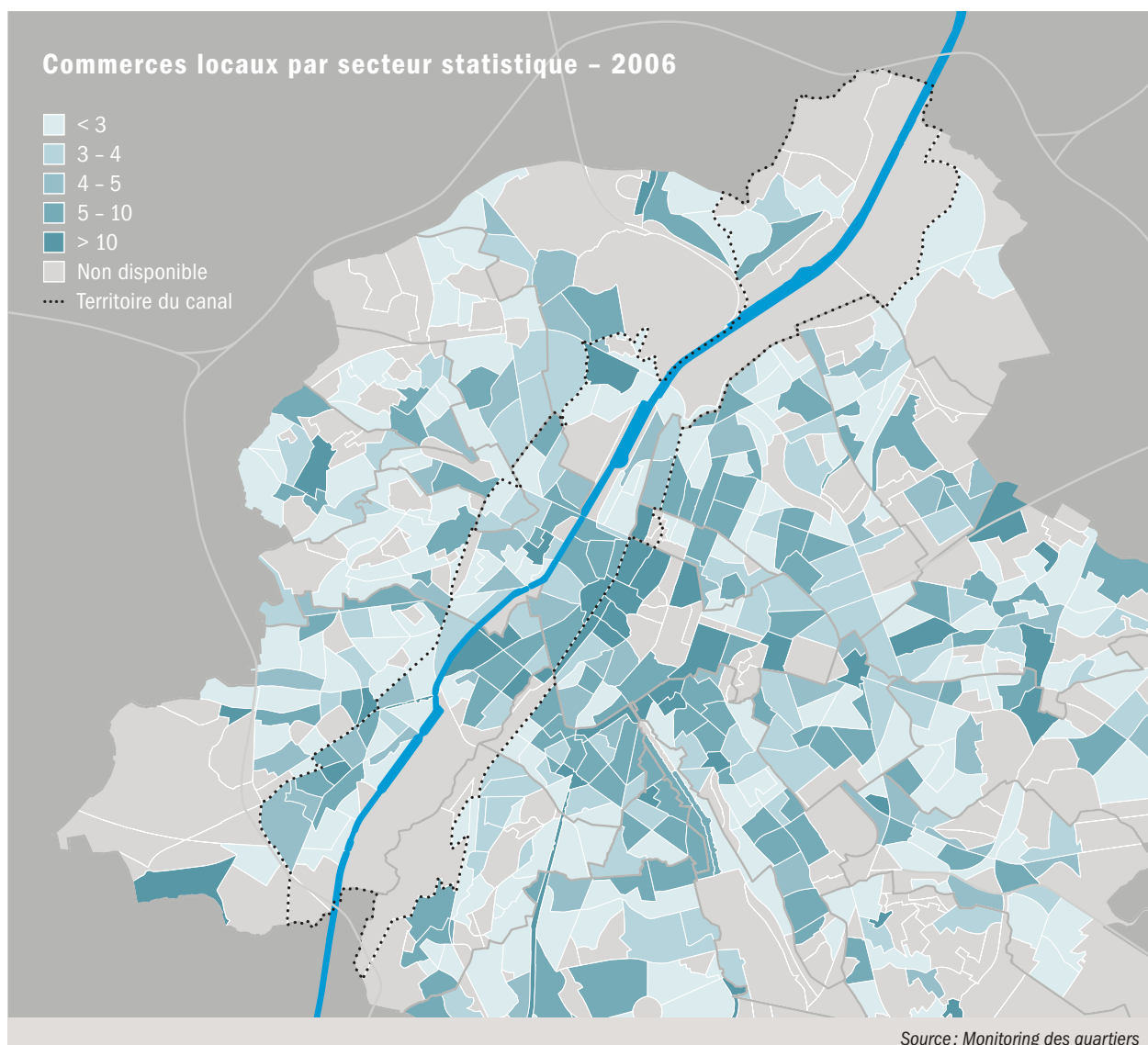
### Activité commerciale

Par ailleurs, le Territoire du canal regroupe un nombre important de commerces de toutes sortes. On y trouve aussi bien du commerce de gros que du commerce de détail et de l'Horeca. Le commerce de gros, au rayonnement suprarégional, se concentre majoritairement autour du pôle Midi-Cureghem pour les vêtements «à bon marché», dans la zone Dixmude-Yser, ainsi qu'à proximité du quai des usines (MABRU et le Centre européen de fruits et légumes), concernant l'alimentaire.



S'agissant du commerce de détail, on peut distinguer quelques pôles spécialisés, au rayonnement régional, voire suprarégional (commerces «ethniques» de la rue du Brabant, automobiles d'occasion dans le quartier de la rue Heyvaert<sup>6</sup>), des pôles plus mixtes (équipements de la personne, mode et création, Horeca dans les quartiers Dansaert-Orts et Lemmonier-Anspach) et des pôles secondaires à l'aire de chalandise locale (alimentaire et services, le long des grands axes de circulation, dans les quartiers «Dansaert», «Flandre», «Sainte-Catherine» ou à Molenbeek).

On peut également ajouter les pôles de transit à proximité et dans les gares qui fonctionnent actuellement au rythme des navetteurs. Dans la gare du Midi se développe une offre commerciale à destination de la clientèle internationale, touristique et d'affaires, tout en devenant de plus en plus une zone de consommation pour les riverains des quartiers environnant.





### Les marchés

Ancienne composante de l'activité économique urbaine, le marché demeure un élément important du paysage économique de la Région. Les marchés présents au sein du Territoire du canal possèdent, pour la plupart, des caractéristiques fort différentes des autres marchés de la capitale. Alors que la majorité des marchés de la Région ont un caractère local et présentent une offre de produits principalement dédiés à l'alimentaire, les marchés du Territoire du canal ont généralement une portée régionale, voire suprarégionale, complétés de marchés plus « locaux ». Ils sont très diversifiés dans la gamme de produits offerts et proposent des prix extrêmement attractifs.

Le Marché Matinal – le MABRU – le marché de gros de Bruxelles, existe depuis plus d'un siècle. Pendant des décennies il s'est tenu sur la Grand-Place et dans les rues avoisinantes. En 1973 il s'est installé au quai des Usines. Réputé pour l'importance de son choix, tant en produits du pays que de l'étranger, le Marché Matinal est devenu le lieu d'approvisionnement des professionnels. Il attire ainsi les petits comme les gros détaillants, les épiciers comme les supermarchés, des maraîchers, des acheteurs pour les collectivités, des traiteurs et des restaurateurs. Dans les halles du Marché Matinal, plus de 100 commerçants proposent un éventail complet de produits englobant les fruits et légumes, les primeurs, la boucherie, la charcuterie, la volaille, le gibier, le poisson et les crustacés, les fromages et autres produits laitiers, les produits d'alimentation générale et de grande consommation, les vins et autres boissons, les produits surgelés, les fleurs et les plantes proposés par des petits et des gros producteurs, des grossistes et importateurs.

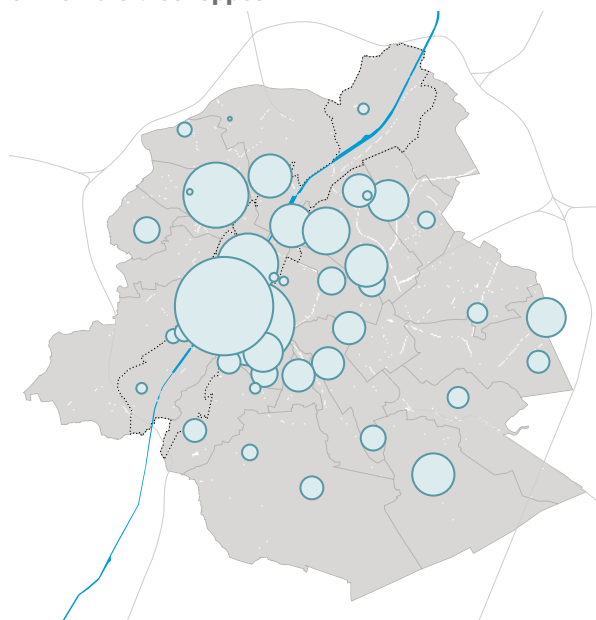
Le marché des abattoirs accueille 106.000 visiteurs durant ses trois jours d'ouverture hebdomadaire. Les marchands de chaussures côtoient les vendeurs de légumes et les vendeurs de matériel pour le bâtiment, d'appareils électroniques,... Il séduit un public provenant de divers horizons, bien au-delà des frontières régionales et même nationales. En outre, depuis peu, les Abattoirs organisent chaque jeudi, « le marché des producteurs », le Boeremet (traduction littérale en vieux patois brabançon), dans une ambiance festive d'« after-work ».

Le marché du Midi, qui se tient tous les dimanches aux alentours de la gare, propose de nombreux produits alimentaires méditerranéens, une vaste gamme de textiles dont une partie provient des commerces de gros et de détail de la place Bara. Il s'agit d'un des trois plus gros marchés d'Europe.

Deux rues plus loin, c'est le marché de la place de la Résistance qui s'offre aux riverains le samedi. À l'image de ce qui se fait un peu partout ailleurs à Bruxelles, ce marché est dédié à l'alimentaire de qualité et tente de créer une ambiance « village ». Plus au nord, le marché de Molenbeek propose également une gamme de produits qui dépasse l'alimentaire.



### Importance des marchés bruxellois en nombre d'échoppes



Source: Delvaux Esteban, 2012



# FOCUS :

## Le développement commercial du Territoire du canal

Adrien Dewez

Manager Atrium

**L'offre commerciale autour du canal attire une population locale, régionale et suprarégionale en raison de la nature à la fois très concentrée et très diversifiée de ses commerces. C'est le constat délivré par l'Agence Atrium. Cette dernière, par le biais de ses projets locaux, participe à la création d'un cadre commercial agréable, en développant pour chaque quartier une identité basée sur ses forces existantes. De la rue Antoine Dansaert à la chaussée de Mons, chaque quartier présente une particularité : création de mode, spécialités orientales, gastronomie ou tissus,...**

La mission d'Atrium est double : elle consiste à favoriser le développement et la pérennisation du commerce, qui est envisagé comme une aménité urbaine essentielle à la vie en ville, et un facteur de bien-être pour les citoyens.

Pour ce faire, l'Agence a développé une série d'outils analytiques performants et régulièrement mis à jour : par exemple, les passants des rues commerçantes sont dénombrés par les « flux piétons » ; des « enquêtes chalands » dégagent, de manière quantitative, les grandes tendances des consommateurs du quartier ; et le « panel » adopte la méthode de « l'insight consumer »<sup>7</sup> grâce à des psychologues professionnels qui interrogent un échantillon de clients.

Les flux piétons démontrent que la fréquentation des noyaux commerçants situés sur le Territoire du canal est beaucoup plus importante que dans le reste de la Région. Si la rue Neuve et la chaussée d'Ixelles sont les deux artères bruxelloises les plus fréquentées, la rue de Brabant en constitue la troisième avec 25.000 passants quotidiens en moyenne. La chaussée de Gand à Molenbeek accueille en moyenne 13.000 personnes par jour, la rue Marie-Christine à Bockstael 14.000, la chaussée de Louvain à Saint-Josse 12.000, Saint-Guidon et la chaussée de Mons à Anderlecht respectivement 11.000 et 10.000... Par rapport, à des noyaux très fréquentés et connus de la Région bruxelloise, on remarque que la zone canal dispose d'une grande force d'attraction à titre de comparaison, Saint-Gilles accueille 10.000 piétons en moyenne, Flagey 7.000 et le cimetière d'Ixelles un peu plus de 9.000.

La fréquentation importante de ces quartiers peut s'expliquer par une offre commerciale relativement bon marché mais, et surtout, internationale qui séduit des clients hors de la Région et même hors de Belgique. Des produits vendus à Bruxelles ne se trouvent pas toujours ni à Amsterdam, ni à Berlin, ni à Paris. Par exemple, l'offre textile de la rue de Brabant et du marché du jeudi de Molenbeek ou encore les denrées alimentaires africaines et moyen-orientales vendues à Cureghem.










D'autre part, les enquêtes livrent des résultats qui vont à l'encontre de certaines idées reçues qu'il convient dès lors de reconsidérer : à Bockstael et Saint-Guidon, plus de 10 % de la clientèle est étudiante. Il s'agit pourtant de deux quartiers qui ne disposent pas de commerces dédiés à ce type de clientèle, sans pour autant être dépourvus d'espace pour de nouvelles dynamiques commerciales.

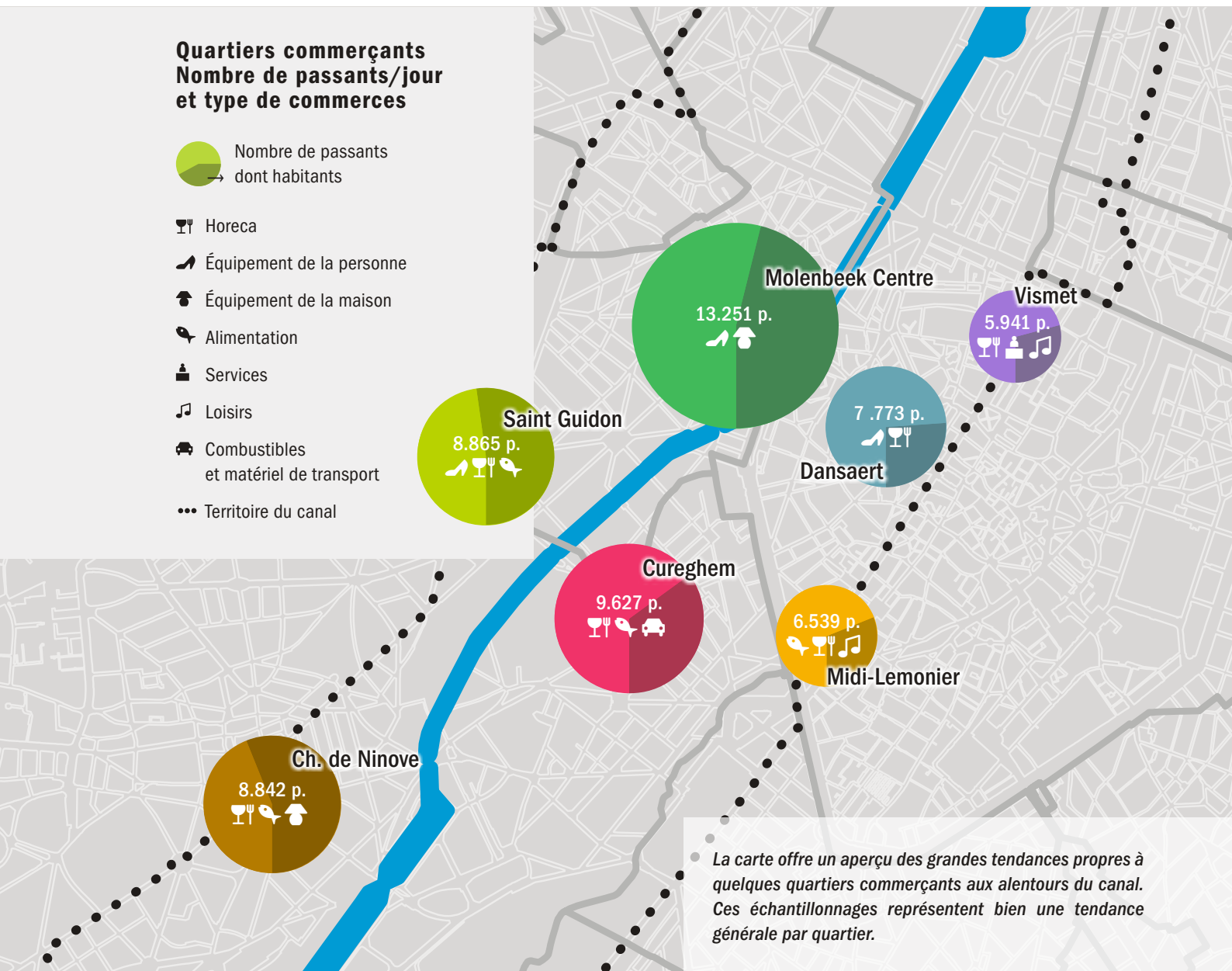
Notons que la fréquence des visites des noyaux commerçants au sein du Territoire du canal est stable (à l'exception notable de la rue de Brabant) : environ 30 % des clients les fréquentent quotidiennement tandis que 30 à 40 % les fréquentent de manière hebdomadaire.

La diversité commerciale est en partie dépendante de l'identité de chaque quartier : parmi ceux-ci, « Brabant » dispose d'une gamme textile du Moyen-Orient et du Maghreb doublée de magasins d'équipement de la maison, le quartier de la « Gare du Midi » accueille les Européens en visite dans la capitale, « Dansaert » attire les créateurs et des magasins vestimentaires de prestige, « Cureghem » dispose de tous les produits alimentaires du monde. De plus, le territoire du canal est le théâtre de marchés très fréquentés : le marché du Midi et ses 50.000 clients du dimanche, le marché des Abattoirs et ses 106.000 personnes sur 3 jours. Ces 2 marchés sont parmi les plus fréquentés d'Europe.

À côté de son analyse commerciale, Atrium réalise de nombreuses actions pour développer l'environnement commercial. Le « projet devanture », mené dans une série de quartiers commerçants finance une partie des travaux liés à la communication visuelle extérieure des commerces. Si le commerçant remet un travail de qualité (Atrium demande l'introduction d'un dossier comprenant le travail personnalisé d'un graphiste, les devis d'un enseignant et le respect des règles urbanistiques communales en vigueur), les primes montent jusqu'à 50 %, voire 70 % si son voisin direct se lance également dans le projet. Dans le quartier « Midi », la rénovation des abords (peu esthétiques) de la gare ont été confiés à plusieurs jeunes designers bruxellois. Le résultat est saisissant en termes d'ambiance mais aussi de respect de la propreté et du mobilier urbain.

### Quartiers commerçants Nombre de passants/jour et type de commerces

-  Nombre de passants  
dont habitants
-  Horeca
-  Équipement de la personne
-  Équipement de la maison
-  Alimentation
-  Services
-  Loisirs
-  Combustibles  
et matériel de transport
-  Territoire du canal



Source : Atrium, Baromètre 2014

Dans les quartiers de Saint-Jacques et de Cureghem, des illuminations artistiques sont visibles dans les rues commerçantes dès la tombée de la nuit. Atrium développe en outre un projet de signalétique urbaine sur plusieurs communes de la Région.

Les actions ne sont pas cantonnées à l'aménagement urbain : l'Agence porte aussi le projet d'Afterwork Shopping. Tous les jeudis, les commerces restent ouverts jusqu'à 20 heures, de quoi convaincre les travailleurs de flâner dans les quartiers commerçants bruxellois un peu plus longtemps.

En définitive, le Territoire du canal représente un ensemble de noyaux commerçants cohérents, dotés de dynamiques et de caractéristiques comparables. On y remarque une attractivité commerciale particulière au sein de la Région et une ouverture internationale qui participe, à côté d'institutions publiques et politiques, à développer Bruxelles comme « petite ville monde ».



## LA RÉGION MOBILISÉE AUTOUR DU RENOUEAU ÉCONOMIQUE DU CANAL

Le Territoire du canal connaît une offre très diversifiée d'activités économiques, qui reste toutefois difficile à mesurer de façon univoque.

La zone se caractérise notamment par une forte dynamique commerciale et le marché du bureau s'est fortement développé sur le territoire depuis la fin des années 1960.

Malgré le mouvement continu de désindustrialisation de la ville, les entreprises historiquement liées au canal et au Port (artisanat industriel, commerce de gros, transport et entreposage,...) jouent encore un rôle à ne pas sous-estimer dans l'organisation économique de la zone, et restent, toutes proportions gardées, en nombre plus important autour du canal que dans le reste de la Région bruxelloise.

Le départ des activités d'envergure ont cependant laissé un territoire parfois « abîmé » (chancres, présence de grandes parcelles, pollutions des sols, bâtiments vétustes ou abandonnés,...) avec un taux de chômage se situant largement au-dessus de la moyenne régionale : entre 23 % et 42 % selon les territoires considérés.

Au regard de cette situation difficile, le Gouvernement bruxellois a mis en place une série de dispositifs visant à soutenir les initiatives de développement économique. À cette fin, une grande partie des quartiers jouxtant le canal fait l'objet d'un « zonage » prioritaire (Zones leviers, Zones d'Intérêt Régional, Zone de développement économique, zone portuaire, et plus récemment Zone Économie Urbaine Stimulée). Dans une partie de ces périmètres, la Région bruxelloise octroie des aides publiques spécifiques afin de soutenir les créations d'entreprises, l'emploi de travailleurs locaux et/ou les activités existantes : ainsi, on compte 5 Guichets d'économie locale, 9 Centres d'entreprises et une série de PME et de micro-entreprises bénéficiant d'aides majorées. Par ailleurs, ATRIUM agit de manière volontariste sur le territoire afin de redynamiser l'offre et l'attractivité commerciales du quartier.

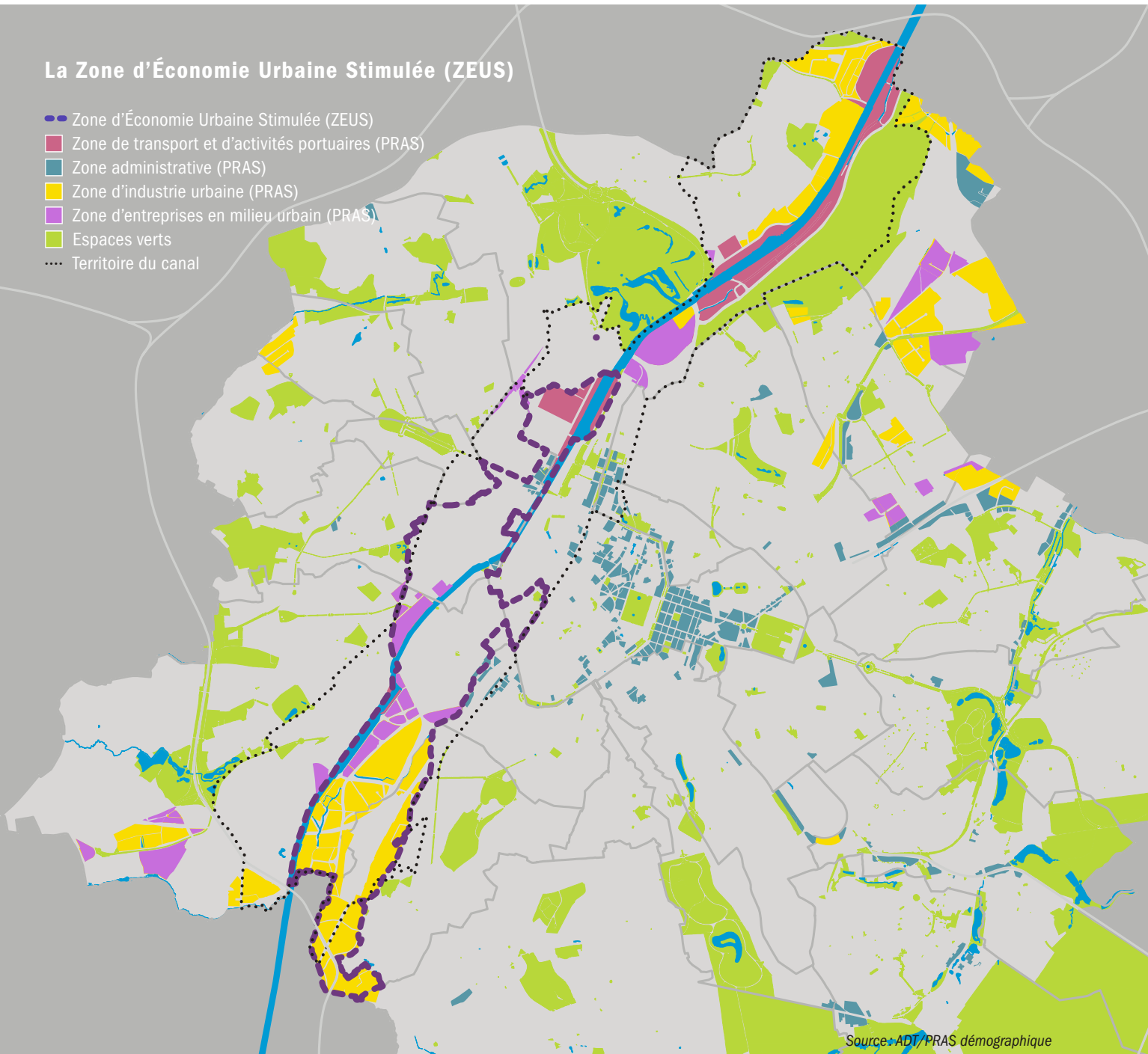
Le développement du secteur tertiaire pourrait encore résorber une bonne partie du chômage. Les secteurs de l'HORECA (8 % du nombre total des entreprises dans la zone), du tourisme et des loisirs, ainsi que les secteurs créatifs et les activités liés à la gestion de l'environnement constituent également des viviers d'emplois pour le futur.

Le territoire présente donc un énorme potentiel économique, tant sur le plan du foncier (reconversion du potentiel foncier industriel existant), qu'en termes de main-d'œuvre. Cela nécessite toutefois une attention particulière à la mise en adéquation du profil des travailleurs avec les attentes des secteurs économiques.

Par ailleurs, les politiques en faveur du développement économique au sein du Territoire du canal ne peuvent se réaliser sans agir sur la restructuration et la réhabilitation du tissu urbain afin de réintégrer le canal dans la ville. ■

## La Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS)

- Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS)
- Zone de transport et d'activités portuaires (PRAS)
- Zone administrative (PRAS)
- Zone d'industrie urbaine (PRAS)
- Zone d'entreprises en milieu urbain (PRAS)
- Espaces verts
- ⋯ Territoire du canal



Source: ADT/PRAS démographique

## FOCUS : La ZEUS

La Zone d'Économie Urbaine Stimulée (ZEUS), à l'élaboration de laquelle l'ADT a participé, est comprise dans la «zone de développement» approuvée par l'Union européenne dans le cadre des Fonds structurels pour la période 2007-2013.

Elle identifie un territoire au sein duquel est permis l'octroi d'incitants aux entreprises qui recrutent localement. Autrement dit, la Région a déterminé un périmètre d'incitation à l'embauche afin de stimuler l'implantation et le développement d'entreprises dans cette zone et de favoriser l'engagement de chômeurs résidant dans les quartiers compris dans la zone.

Il s'agit de revitaliser certains quartiers défavorisés qui présentent des caractéristiques de précarité, en encourageant des entreprises qui s'y installent ou qui y sont installées et qui engagent des travailleurs domiciliés dans ces quartiers.

Ce dispositif vise :

- > la diminution du chômage des résidents,
- > la lutte contre le travail en noir,
- > la stimulation de l'entrepreneuriat,
- > l'amélioration du contexte socioéconomique des quartiers.



## Aider les entreprises à se fixer en Région bruxelloise en favorisant l'emploi des Bruxellois

Entretien avec Philippe Antoine  
Directeur Général, Expansion Économique, Citydev.brussels

**Citydev.brussels, la Société de développement pour la Région bruxelloise (SDRB), propose aux entreprises différentes possibilités d'implantation et d'infrastructures d'accueil dans la Région de Bruxelles-Capitale. Elle gère notamment 25 parcs industriels, dont près de la moitié sont situés sur le Territoire du canal, 4 parcs de recherche et plusieurs immeubles pour entreprises, qu'elle met à la disposition des entreprises répondant à certains critères en matière d'emploi, d'activité et de valeur ajoutée.**

### **Citydev.brussels est un des acteurs économiques publics les plus importants de la Région. Quelle stratégie adopte la société pour favoriser le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale ?**

Un de nos deux métiers de base est de faciliter l'implantation d'acteurs économiques sur le sol bruxellois. Lors de la fondation de la SDRB, en 1974, cela se faisait de manière assez large, mais beaucoup trop passive : l'objectif était de développer des infrastructures, de créer des opportunités immobilières et puis de voir si les entreprises étaient intéressées. Depuis, nous avons beaucoup évolué.

En 2006, quand on a commencé à réfléchir sur la manière d'améliorer notre travail, nous avons élaboré un plan d'actions, que nous continuons d'ailleurs à mettre en œuvre. Celui-ci prévoyait la création d'un service d'« account manager », un service de gestionnaire clients, destiné à bien cerner les attentes des entreprises ou des acteurs économiques ayant un projet sur le sol bruxellois. Nous avons deux personnes à temps plein qui suivent 300 entreprises, réparties sur 45 sites, soit 200 hectares. Grâce à ce contact suivi et ce dialogue, nous percevons rapidement ce qui ne va pas et ce qui pourrait être amélioré en termes de sécurité, de mobilité, de propreté, d'entretien, etc. problèmes auxquels on essaye d'apporter des solutions. Cela veut dire qu'on essaye d'améliorer nos performances de manière à mieux évaluer nos sites, à les rendre plus accessibles, plus performants, en assurant un plus grand nombre de services aux alentours.

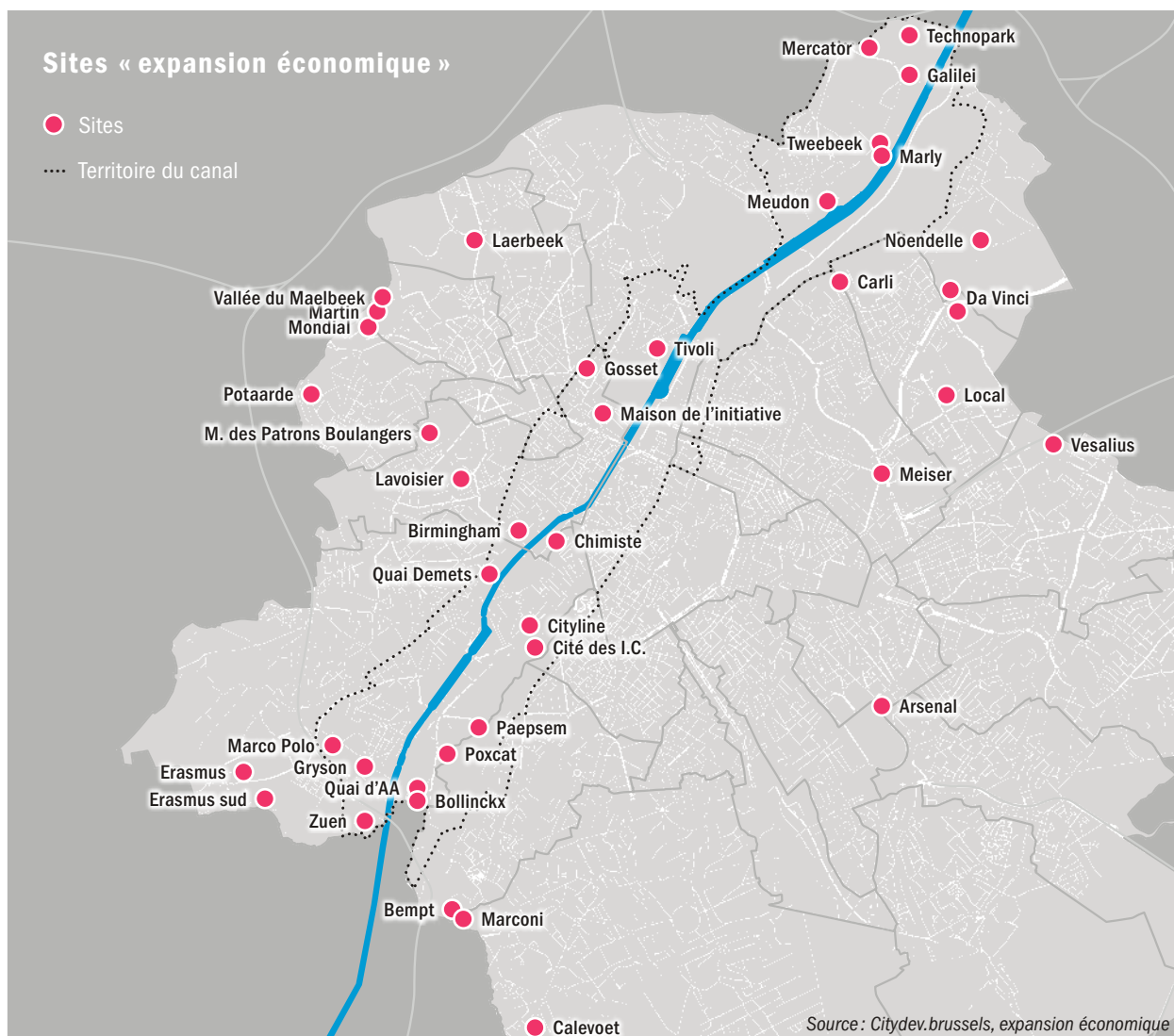
Par rapport aux nouveaux clients, nous essayons de les orienter dans une logique propre à répondre aux stratégies de développement urbain de la Région. Nous sommes, par ailleurs, également partenaires dans la mise en œuvre du « New deal » et de l'« Alliance Emploi Environnement ».



### **Essayez-vous d'orienter vos clients vers la zone du canal ?**

Actuellement 103 sociétés, réparties sur 9 sites, sont installées au sein du Territoire du canal.

Les attentes du client orientent fortement nos propositions. Si les attentes correspondent à des logiques de localisation sur le Territoire du canal, nous les proposons, car c'est une zone avec un potentiel énorme en termes de développement économique et autres. Lorsque cela s'y prête, on encourage les entreprises à s'installer à proximité de la voie d'eau et l'on soutient le Port dans toutes ses initiatives pour faire concorder nos objectifs respectifs.



**Dans quels cas précis orientez-vous les entreprises vers le Territoire du canal ? Quels types de projets y développez-vous ?**

Les entreprises ne cherchent pas juste une adresse, elles cherchent un lieu facilement accessible, tant pour leurs employés et leurs clients que pour le transport des marchandises. Le défi majeur consiste à offrir une mobilité optimale au fonctionnement de l'activité économique : les travailleurs doivent pouvoir arriver facilement sur les sites d'activités, les camions aller et venir sans encombre.

En effet, aujourd'hui, plus de 74 % des demandes que nous traitons sont des relocalisations intra-bruxelloises – 62 %, il y a trois ans – souvent dues au manque de place ou au trafic automobile trop dense pour assurer une bonne marche des activités. Ces relocalisations ont pour conséquence d'exercer de grosses pressions sur les zones de Citydev.brussels en tant que zone d'industrie urbaine.

Sur le Canal, il y a une forte segmentation en fonction du type d'activité, et l'on arrive donc vite à saturation des espaces disponibles. Heureusement, il y a un certain équilibre naturel qui s'établit puisque, grosso modo, 50 % des entreprises souhaitent se retrouver en parc d'activité économique – généralement, celles au-dessus de 2.000m<sup>2</sup> –, tandis que 50 % peuvent se retrouver dans un tissu urbain un peu plus dense – celles en-dessous de 2.000m<sup>2</sup>.

**Depuis un certain temps, Citydev.brussels participe à cette volonté de rendre la ville plus mixte. Quel est votre mode d'action à cet égard ?**

Nous accordons de plus en plus d'importance à la mixité des fonctions. Les projets sont certes plus denses, mais aussi, avec le temps, de mieux en mieux conçus. On multiplie la valeur ajoutée des projets en travaillant sur la qualité de l'espace public et de création d'espaces verts. Auparavant, on considérait que ces aspects ne nous concernaient pas. Cette manière de travailler nous demande d'être de plus en plus créatifs.

Nous offrons en effet des infrastructures situées dans un tissu urbain beaucoup plus dense, qui mêle secteurs d'activités économiques et fonctions résidentielles, localisées sur un même site, mais commercialisées séparément.

Dans ce cadre, notre premier projet a été construit le long de la rue Bara sur un ancien site de la société de transport « De Lijn ». Les modules destinés aux activités économiques, dont la superficie est de 250 à 400 m<sup>2</sup>, ont rapidement été loués en raison de leur proximité avec la Gare du Midi et le Ring.



▲ Le nouveau Parc PME de Citydev.brussels, boulevard Paepsem à Anderlecht.

Par ailleurs, nous avons lancé un avis de marché au mois d'avril 2013 pour développer un projet pilote de logements étudiants et sociaux au-dessus d'espaces qui se trouvent à proximité du CORA d'Anderlecht, dédiés aux activités économiques sur lequel nous travaillons depuis 4 ans. Un autre projet se situe en face du CERIA, à Anderlecht. Citydev.brussels possède 9.000m<sup>2</sup> de parc PME qui sont consacrés aux métiers agro-alimentaires, les métiers de bouche, secteurs d'activités liés à l'enseignement du CERIA. L'accès aux logements se fait à front de rue, les activités liées à la logistique des modules économiques se font en intérieur d'îlot afin de bien séparer le quotidien des deux fonctions.

***Il existe un partenariat entre Actiris et Citydev.brussels pour accélérer la mise à l'emploi des Bruxellois. Comment envisagez-vous ce partenariat ?***

Citydev.brussels a en effet signé une convention de partenariat avec Actiris, que nous imposons aux entreprises hébergées sur nos sites. Sur base de cette convention type, ces entreprises privées sont tenues de s'adresser à Actiris pour recruter leur personnel, tandis que l'Office bruxellois pour l'emploi s'engage à trouver des gens qui correspondent aux profils recherchés.

Par ailleurs, la convention entre Actiris et Citydev.brussels prévoit un lien entre création d'emplois et superficies des activités économiques. Par exemple, il faut 50 emplois à l'hectare pour des activités productives de type matériel, production artisanale, industrielle, semi industrielle. Pour les activités liées au secteur tertiaire, pour lesquelles moins de m<sup>2</sup> au sol sont exigés - puisque l'activité peut s'exercer sur plusieurs étages - nous avons des exigences accrues de 75 emplois à l'hectare.

Nous nous rencontrons annuellement pour évaluer cette collaboration. Rien que sur l'année 2011, 75 entreprises ont collaboré étroitement avec Actiris, ce qui a généré la mise à l'emploi de près de 350 Bruxellois.

Plusieurs de ces entreprises installées sur les zonings de Citydev.brussels sont parties prenantes dans une série d'initiatives, comme par exemple le recrutement de jeunes qui suivront au sein de l'entreprise une filière de formation. Pour encourager ces initiatives, Citydev.brussels allège la charge du loyer de 10 %.

On offre également jusqu'à 25 % de réduction de loyer aux entreprises qui ont une collaboration scientifique avec des universités ou hautes écoles bruxelloises, ce qui permet d'alimenter des contrats de recherche, et donc a priori, de l'emploi bruxellois.

Pour l'avenir, Citydev.brussels cherche de nouveaux moyens juridiques et autres pour faire encore mieux correspondre l'offre d'emploi sur nos sites et la forte demande qui existe dans notre Région. ■

**Interview et retranscription L. N.**





## Un port dans la ville

Entretien avec Alfons Moens

Directeur général du Port de Bruxelles

**Le Port de Bruxelles est l'un des principaux ports intérieurs d'Europe - et est en même temps un port maritime. La zone portuaire bruxelloise s'étend sur 95 hectares, du nord au sud de la Région de Bruxelles-Capitale. Près de 350 entreprises y détiennent une concession en vue de l'utilisation de terrains, d'entrepôts et de bâtiments administratifs. Les principaux secteurs sont le commerce de gros, les services dans le domaine du transport et de la logistique, ainsi que le recyclage, qui sont proportionnellement davantage représentés dans la zone portuaire que dans le reste de la Région de Bruxelles-Capitale.**

**Ces entreprises génèrent une valeur ajoutée qui s'élève à 569,1 millions d'euros par an et fournissent 12.000 emplois directs et indirects, nécessitant en majorité peu de qualification. Le Port de Bruxelles, c'est aussi un projet d'intégration urbaine, qui s'appuie notamment sur un projet touristique ambitieux.**

**Dans un contexte de désindustrialisation, les activités du Port se caractérisent donc par l'installation de nouvelles activités économiques qui soulignent son rôle en tant qu'instrument vital d'un développement économique diversifié.**

### **Quelles sont les priorités du Port pour le Territoire du canal dans les prochaines années ?**

Bruxelles est une région de consommation, c'est inhérent à une ville. Nous ne produisons pas tellement, et il n'y a pas tellement d'activités industrielles. Par ailleurs, la croissance démographique implique de devoir assurer toutes sortes d'aménagements et l'approvisionnement de la ville. Le port joue un rôle important à cet égard pour l'acheminement des marchandises et l'évacuation de matériaux, en outre ceux des projets de construction.

Exploiter le canal est donc l'une des missions principales du port. Nos clients sont des personnes qui exploitent des terrains le long du canal, dont nous exigeons un tonnage (tonnes de marchandises transportées par les voies navigables) minimal. Nous ne louerons jamais de terrains sans imposer cette contrainte, c'est une condition sine qua non. Pour optimiser les terrains, nous avons inclus cette mesure dans un contrat de gestion.

Nous ne pouvons cependant pas l'imposer aux promoteurs de projets immobiliers qui construisent sur leur propre terrain. Lors de l'octroi des autorisations, la Région peut toutefois émettre des exigences pour obliger le transport par voie d'eau pour les grands projets de construction, et imposer une mobilité plus durable.

Divers grands projets planifiés (privés ou publics) dans le Territoire du canal, comme Tour & Taxis, Greenbizz, Tivoli, Abatan,... l'ont déjà indiqué dans leur cahier de charges pour le chantier. Nous essayons de sensibiliser les gens, ce n'est pas seulement un transfert vers d'autres modes de transport, c'est aussi un transfert de mentalité. Faisons en sorte que la Ville et la Région servent d'exemples en la matière.



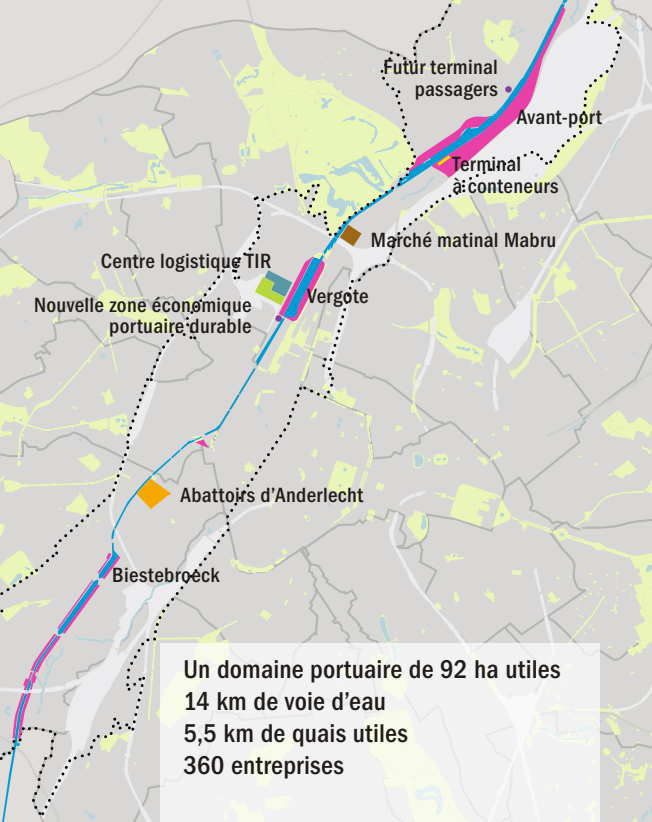
▲ Le siège de la société du Port, à la place des Armateurs

La construction d'un centre logistique à Schaerbeek-Formation tend à concrétiser cette vision : le but du centre logistique BILC (Brussels International Logistic Center) est de pouvoir stocker dans la ville les marchandises qui y arrivent par transport lourd (comme les camions et les bateaux) et de les transborder ensuite sur d'autres véhicules plus petits et mieux adaptés à la densité urbaine.

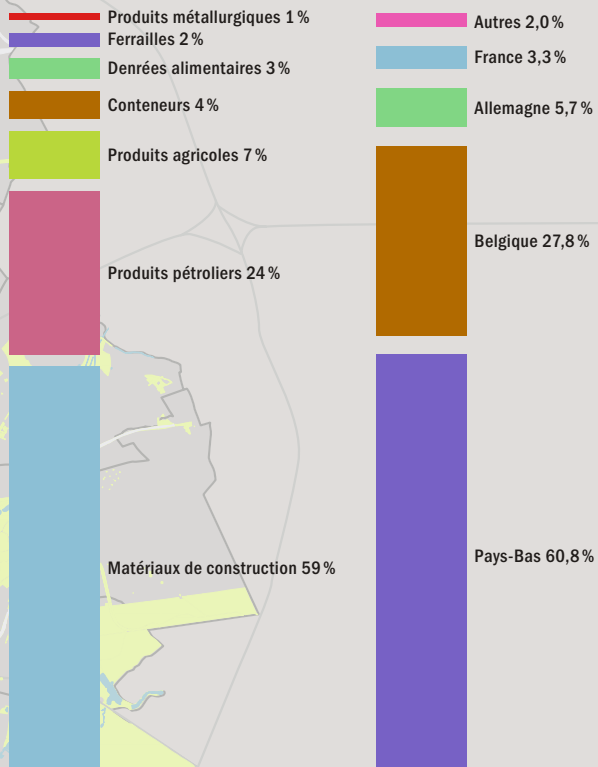
Nous devons aussi optimiser nos points de transbordement: par exemple, vous allez de l'usine de briques jusqu'au port, où vous pouvez déposer un stock temporaire, et vous effectuez ensuite des navettes de et vers votre stock temporaire vers votre lieu de livraison au moyen de camions plus petits. Vous avez ainsi une flexibilité beaucoup plus grande, car les gros camions génèrent beaucoup d'embarras en ville. En travaillant avec des camions plus petits, on assure également une bien meilleure ponctualité.

**Le domaine portuaire**

- Domaine portuaire
- .... Territoire du canal



**Répartition du trafic portuaire - 2012**



Source: Rapport annuel du Port de Bruxelles, 2012

De nombreux terrains portuaires indiqués comme zone industrielle le long du canal – par exemple MABRU et la station d'épuration – n'ont pas encore d'activité portuaire. Mais nous essayons de les sensibiliser et de les encourager à organiser une partie de leur transport par voie d'eau, comme par exemple, pour les boues générées par l'épuration des eaux. Il y a certainement un potentiel pour augmenter le transport par voie d'eau, méthode la plus ancienne et la plus durable de transporter des marchandises.

**Quelle est l'importance actuelle du canal en tant que voie de transport ?**

En termes de tonnage, le Port de Bruxelles fait partie du top 10 des ports fluviaux européens et ce, malgré sa surface limitée, en l'occurrence 95 ha. En termes de productivité, le port de Bruxelles est l'un des premiers d'Europe (quasiment comparable au port de Bâle en Suisse).

En 2013, 4,3 millions de tonnes de marchandises en trafic propre (les marchandises chargées et déchargées dans la capitale) et 6,6 millions de tonnes en trafic global, ont été transportées sur le canal, ce qui représente 618.000 camions par année en moins sur les routes (soit près de 2.000 par jour). Sans investissement ou adaptation supplémentaire, les voies navigables pourraient encore accepter le transport de 12 millions de tonnes en plus. Les voies d'eau n'ont donc pas encore atteint leur limite. Il y a un vrai potentiel de croissance.

Pour les volumes importants, il est plus intéressant d'utiliser les voies navigables. Pour les petites distances, les frais de transport sont souvent moins élevés que par la route, d'autant plus que le prix des produits pétroliers ne vont faire qu'augmenter dans les années à venir, engendrant des frais supplémentaires. Les éventuels coûts supplémentaires engendrés par le transport par eau par rapport aux coûts de transport par la route sont par ailleurs compensés par des subsides régionaux.

En outre, certaines entreprises font le choix du transport par l'eau par conviction. Elles veulent ainsi travailler sur leur image d'entreprise sensible aux problèmes environnementaux.

**Quel est le rôle du Port en matière d'emploi à Bruxelles ?**

Il ressort d'une étude sur l'influence socioéconomique du Port de Bruxelles, étude menée par l'Observatoire bruxellois de l'emploi d'Actiris en collaboration avec la Banque Nationale de Belgique, que l'emploi global direct et indirect généré par les activités portuaires à Bruxelles en 2008 est estimé à 12.000 postes. La zone portuaire reste d'ailleurs un important fournisseur d'emploi pour ouvriers non-qualifiés. Parmi le personnel des entreprises portuaires, 51,1% ont le statut d'ouvrier contre seulement 19,3% au niveau de la Région. De nombreuses activités, qui étaient auparavant réalisées manuellement, sont à présent automatisées – certaines machines exigent toutefois certaines compétences spécifiques acquises par les travailleurs des entreprises portuaires. Par ailleurs, 44% des ouvriers des entreprises portuaires habitent dans la Région de Bruxelles-Capitale.

**Quel est le rôle du Port de Bruxelles dans le contexte national et international ?**

Les principaux échanges avec le Port de Bruxelles se font via le nord de la Belgique, les Pays-Bas, et l'Allemagne. Il s'agit donc des pays les plus développés pour le transport par l'eau (principalement via le Rhin).

Au nord du pont Van Praet, se trouve la partie maritime, l'avant-port, où peuvent naviguer des bateaux jusqu'à 4.500 tonnes. Dans cette partie, il n'y a aucun problème de capacité de transport, la liaison avec Rotterdam et Anvers étant excellente. Par contre, la partie sud de le Territoire du canal ne peut accueillir que des petits gabarits (1.350 tonnes). Cela reste cependant conforme aux normes européennes et permet à Bruxelles de figurer sur les réseaux transeuropéens de transport.



▲ Activités logistiques et de stockage au bassin Vergote

**Quels sont, selon vous, les principaux atouts et points faibles du Port de Bruxelles et du canal en tant que voie de transport/voie d'eau ? Y a-t-il des points à améliorer ?**

Le Port de Bruxelles a, en tant que port intérieur, une bonne accessibilité à la mer, c'est l'une de ses principales qualités. Ses avantages sont ceux du transport par eau, à savoir qu'il respecte mieux l'environnement.

Ses points faibles sont la propriété portuaire limitée, les possibilités réduites d'extension en raison de sa localisation dans un environnement urbain et de la présence des frontières régionales.

La pression de la ville est vraiment forte, mais nous restons sincèrement convaincus que cette localisation représente également un atout important. C'est pourquoi le Port mène une politique d'intégration urbaine, tant sur le plan économique que sur le plan social, en créant de l'emploi de proximité pour les Bruxellois.

**Un accord a été conclu en décembre sur la construction d'un terminal pour passagers à Neder-Over-Heembeek. Quelle est la stratégie du Port à l'égard des activités touristiques ?**

Par le passé, le Port s'est principalement concentré sur son rôle économique, sans attacher assez d'importance au rôle touristique et récréatif que le canal peut avoir en tant que voie d'eau dans une ville.

À hauteur du Parc Meudon, le Port de Bruxelles prévoit la construction d'un nouvel embarcadère, en collaboration avec Visit Brussels. À l'initiative du Port et en association avec la Ville de Bruxelles et la Région, un espace d'accueil sera installé pour accueillir les touristes et curieux, faisant le lien entre le canal et le parc. Relier l'activité portuaire avec son environnement, et le mêler à l'activité urbaine fait désormais partie de nos ambitions. ■

**Interview et retranscription E. D.**



▲ La fête du Port, tous les deux ans le long du canal



▲ Projet du futur terminal passagers



## Vers une vision globale de développement pour le site des Abattoirs d'Anderlecht

Entretien avec Joris Tiebout

Administrateur Délégué de la SA Abattoir

Jo Huygh

Project manager Abattoir 2020 de Gut-t



**Situé entre le Canal et le centre « historique », desservi par la Gare du Midi, deux lignes de métro et plusieurs ligne de bus, le site des abattoirs d'Anderlecht jouit d'une situation stratégique au sein de la Région. La pression de l'habitat et la volonté de maintenir les activités économiques dans le quartier obligent cependant la structure à s'interroger sur son devenir.**

**Fort d'un domaine de 12 hectares, la société Abattoir SA, a donc pris l'initiative de développer et de présenter sa propre vision d'avenir. Élaborée en partenariat avec de nombreux acteurs, publics et privés, celle-ci mise sur le redéveloppement des fonctions existantes, une diversification des activités, et une ouverture du site sur les quartiers environnants.**

### **Pourriez-vous nous expliquer l'importance du site des Abattoirs à Anderlecht ? Tant du point de vue historique que de son évolution ?**

Les abattoirs d'Anderlecht voient le jour en 1890, sur le site de Cureghem, à l'initiative d'une entreprise privée, La société anonyme des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem. Elle reçoit de la Commune d'Anderlecht une concession pour développer un nouvel abattoir, qui doit remplacer les anciens abattoirs communaux. Ces derniers, fondés en 1842 à la Porte de Ninove pour alimenter la Ville de Bruxelles en plein essor, sont devenus totalement obsolètes. Le site de Cureghem est choisi en raison de sa proximité avec le canal, et de la possibilité d'acheminer rapidement les marchandises grâce à la récente Gare du Midi, toute proche.

Le lieu est alors traversé par un bras de la Senne, et occupé par une série de petites industries, teintureries, tanneries, fonderies, ateliers de peinture de voitures, etc. L'activité de ces industries, à une époque où les normes de sécurité environnementale n'existaient pas telles que nous les connaissons aujourd'hui, a fortement pollué les sols, ce qui pose évidemment pas mal de problèmes de nos jours. En effet, un sol pollué peut être vu comme un sol inutilisable... à moins de le dépolluer. Mais cela coûte cher !

En 1920, la gestion de l'abattoir est reprise par la Commune d'Anderlecht. Pour remédier aux sérieux problèmes économiques, elle cède le site en 1983 à une société coopérative de négociants et d'abatteurs. Le capital est apporté par quelques 150 personnes directement concernées, qui veulent voir assurée la survie de « leur » abattoir. La nouvelle SA « Abattoirs et Marchés d'Anderlecht » – qui deviendra plus tard Abatan SA, puis Abattoir SA – est fondée la même année.



▲ Perspective cavalière des Abattoirs et marchés de Cureghem par Eckert et Pflug, vers 1910.

La société entreprend la modernisation du site. En 1988, la grande halle est classée comme monument historique. On abat toujours des bœufs, des porcs, des veaux, des moutons et des équidés dans les abattoirs. Chaque année, quelques 230.000 animaux sont abattus à Anderlecht. Cela représente 2% de tous les animaux abattus en Belgique.

### **Comment se fait-il que le marché soit devenu si important ?**

Le marché du week-end est très populaire et connu dans la Belgique entière. Chaque vendredi, samedi et dimanche, plus de 100.000 personnes viennent y faire leurs courses. C'est un véritable lieu de rencontres, où plus de 700 marchands ambulants proposent leurs marchandises sur des étals. Les marchés sont très prisés en raison de l'offre très large en fruits et légumes, viandes, textiles et articles de brocante. L'âme et la réputation du site sont deux atouts importants.



Grâce à la structure ouverte du marché couvert, les marchands se sentent bien, ils sont à la fois à l'abri et à l'extérieur. L'ambiance des commerçants et l'ambiance conviviale qui règne ici sont des facteurs d'attractivité importants pour notre site.

La présence du marché aux viandes a permis au marché de grandir. Le marché de l'abattoir compte une équipe de 40 commerçants qui, durant le marché, vendent également leurs produits aux particuliers. Les principaux produits vendus sont cependant les fruits et les légumes, comme le révèlent les enquêtes biennales. Mais c'est la facilité d'accès du site qui est l'atout-clé (proximité de la Gare du Midi, de 2 lignes de métro et de plusieurs lignes de bus). La plupart des visiteurs sont des habitants du quartier et des Bruxellois. Mais on y rencontre également beaucoup de visiteurs étrangers.

En 2012, nous avons également lancé un nouveau marché, qui se tient le jeudi soir. Le « Boeremet » est une initiative dont l'ambition est d'accueillir sur le site des producteurs de produits alimentaires, en l'occurrence des produits de la région. Ce marché, plus petit, propose un éventail de qualité en produits artisanaux ou cultivés par les producteurs eux-mêmes. Le « Boeremet » débute à 15 h et se termine tard le soir, pour tous ceux qui voudraient encore faire quelques courses après les heures de bureau. En organisant ce marché, Abattoir tente de tracer une voie vers l'ouverture du marché aux denrées alimentaires couvert et ainsi faire connaître le site à un public plus large.

***Abattoir a proposé dans son Masterplan, une vision concrète pour le développement du site à l'horizon 2020. Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste cette vision et comment elle a vu le jour ?***

En 2007, nous avons répondu à un appel à projets FEDER, sans trop y croire. Normalement, l'appel à projets ne s'adresse pas au secteur privé, mais il a été décidé ici que les financements obtenus seraient redistribués aux marchands via une diminution des loyers. Contre toute attente, Abattoir obtient un financement Région-FEDER, et c'est à partir de là que tout s'accélère. Le premier Masterplan essuie la critique de nombreux acteurs qui nous reprochent de ne pas prendre en considération notre environnement immédiat et de créer ainsi un projet fermé sur lui-même. Cette critique n'était pas infondée, et c'est pourquoi nous avons amorcé un second Masterplan qui devait s'accompagner d'une démarche consultative auprès des marchands du site, d'organismes publics, d'académiques et de sociétés privées voisines du projet.



Ce second Masterplan développe une véritable vision urbanistique en partenariat avec la commune et nos voisins. Un constat important dans le développement de la vision est la situation centrale du site des Abattoirs au sein du « Pentagone élargi », entre les stations de métro des lignes 2 et 6. En outre, le site est facilement accessible à pied et à vélo au départ du centre touristique de Bruxelles. Il conserve un gros potentiel de développement car il est situé au cœur du quartier du canal, quartier en pleine transformation.

La démarche partenariale a porté ses fruits, puisque non seulement elle nous a permis de créer des liens avec une série de personnes clés intéressées au devenir du site et de ses activités. Elle a également permis de définir un périmètre identifié aujourd'hui comme celui de l'activité propre aux abattoirs, de l'activité économique maraîchère et de tout ce qui s'y rapporte. Cette perception du site et de ses fonctions, inexistante il y a une dizaine d'années, est l'un des aspects que nous souhaitons développer davantage.





▲ Le site des Abattoirs dans le Masterplan

### Quelles sont les grandes lignes directrices de votre projet de réaménagement ?

Ce Masterplan ambitieux propose d'aménager la partie centrale du site en une grande place urbaine de 60.000 m<sup>2</sup>, en y incluant le bâtiment du marché couvert, qui est classé. Il s'agit de réunir les espaces ouverts qui sont actuellement morcelés à travers tout le site. On aura ainsi un seul espace qui pourra, en plus des marchés, accueillir d'autres événements socioculturels.

Les bâtiments qui entourent la place devront accentuer la fonction de marché et de halle de marché. Ces nouveaux bâtiments prennent la forme d'entrepôts urbains, dont les fonctions seront modulables suivant les activités qui y sont organisées. Pour ce faire, nous réfléchissons à l'échelle urbanistique. Par exemple, nous souhaitons créer un lien direct entre le bassin de Biestbroeck et le site des abattoirs, ce qui demande de supprimer le bâtiment qui entrave la perspective entre les deux sites. Autre exemple, l'Erasmushogeschool, située le long du quai de l'Industrie, est actuellement complètement déconnectée du quartier. Notre site représente en effet un obstacle à la circulation des étudiants entre la station de métro et leur école. Nous souhaitons inviter les étudiants à traverser le site, en créant des accès agréables, loin du trafic des grandes artères, mais aussi en leur proposant des petits commerces HORECA où ils pourraient venir déjeuner le midi. La HUB, la VGC et nous-mêmes sommes associés pour mener une étude qui porte sur les liens possibles entre les deux sites, mais aussi avec le reste du quartier.



Cette ouverture doit se marquer dans l'espace, mais aussi dans les esprits. L'asbl Cultuureghem a ainsi été créée pour organiser des activités socioculturelles afin de susciter des liens entre le site des abattoirs et les habitants des quartiers environnants. Nous invitons par exemple des élèves des écoles primaires à venir au marché sélectionner des produits, qu'ils pourront ensuite préparer. Ils seront accompagnés d'un chef coq, dans une cuisine amovible située sous le marché. C'est ce genre d'initiative qui permet aux gens de découvrir le site, de s'y sentir à l'aise et de lui donner vie en dehors de sa fonction purement économique.



◀ Le site des abattoirs dans le Masterplan



***Cette diversité des fonctions fera, selon vous, la force du site des Abattoirs. Vous envisagez par exemple de compléter l'offre de la Halle alimentaire avec de l'offre Horeca, et d'installer une ferme urbaine sur le toit du bâtiment...***

Avec la halle alimentaire, notre premier objectif était de donner un caractère plus permanent aux activités de marchés, en ouvrant un nouveau bâtiment dans lequel les marchands ambulants pourraient obtenir un emplacement fixe.

Nous avons pour cela reçu des subsides de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de l'appel à projets FEDER. L'objectif du marché couvert aux denrées alimentaires, d'une superficie de 12.000 m<sup>2</sup>, est de vendre des aliments de façon durable. Nous nous sommes inspirés de marchés à l'étranger, comme le marché Santa Caterina à Barcelone, ou les nombreux marchés de la ville de Lyon,...

La halle alimentaire sera complétée d'un espace commercial de 592 m<sup>2</sup>. Les magasins proposeront, outre des fruits et légumes, de la viande provenant des abattoirs proches du nôtre, mais également de multiples commodités : espaces de réfrigération, installations sanitaires, télécommunications, etc. Des appartements seront construits au-dessus de ces magasins. Les travaux ont débuté durant l'été 2013. La halle alimentaire sera opérationnelle au début de 2015.

Dans le même esprit de mixité des fonctions, on nous a proposé, en 2011, un projet de ferme urbaine sur le toit de la Halle. À vrai dire, notre première réaction était un peu l'étonnement... Nous avons prospecté pour apprendre à connaître ce type de projet et nous avons finalement introduit un dossier auprès du Gouvernement bruxellois, qui nous a octroyé un budget supplémentaire à celui déjà reçu dans le cadre du FEDER. Ce projet de ferme urbaine sera un projet pilote en Région bruxelloise. Nous voulons montrer que l'agriculture urbaine peut constituer une véritable activité économique, même à Bruxelles !

Nous envisageons la culture de légumes ou de fruits avec une forte valeur ajoutée, comme des framboises, qui sont des condiments très durs à conserver et qui perdent leur saveur dans le transport. Il y a plusieurs restaurants bruxellois qui nous sollicitent déjà pour pouvoir s'approvisionner chez nous. Nous prévoyons 4.000 m<sup>2</sup> de potager et 1.000 m<sup>2</sup> de serre, ainsi qu'un restaurant.

L'investissement est important, mais nous le réaliserons parce que nous croyons que le projet a de beaux jours devant lui. ■

**Interview et retranscription L. N. et E. D.**

WIELEMANS  
CEUPPENS



Felix  
Gruzele-terres

WELS

Melvin Mixti  
Plus sur / Le Good

CRÈVE  
WIELE  
MANS  
TAXI

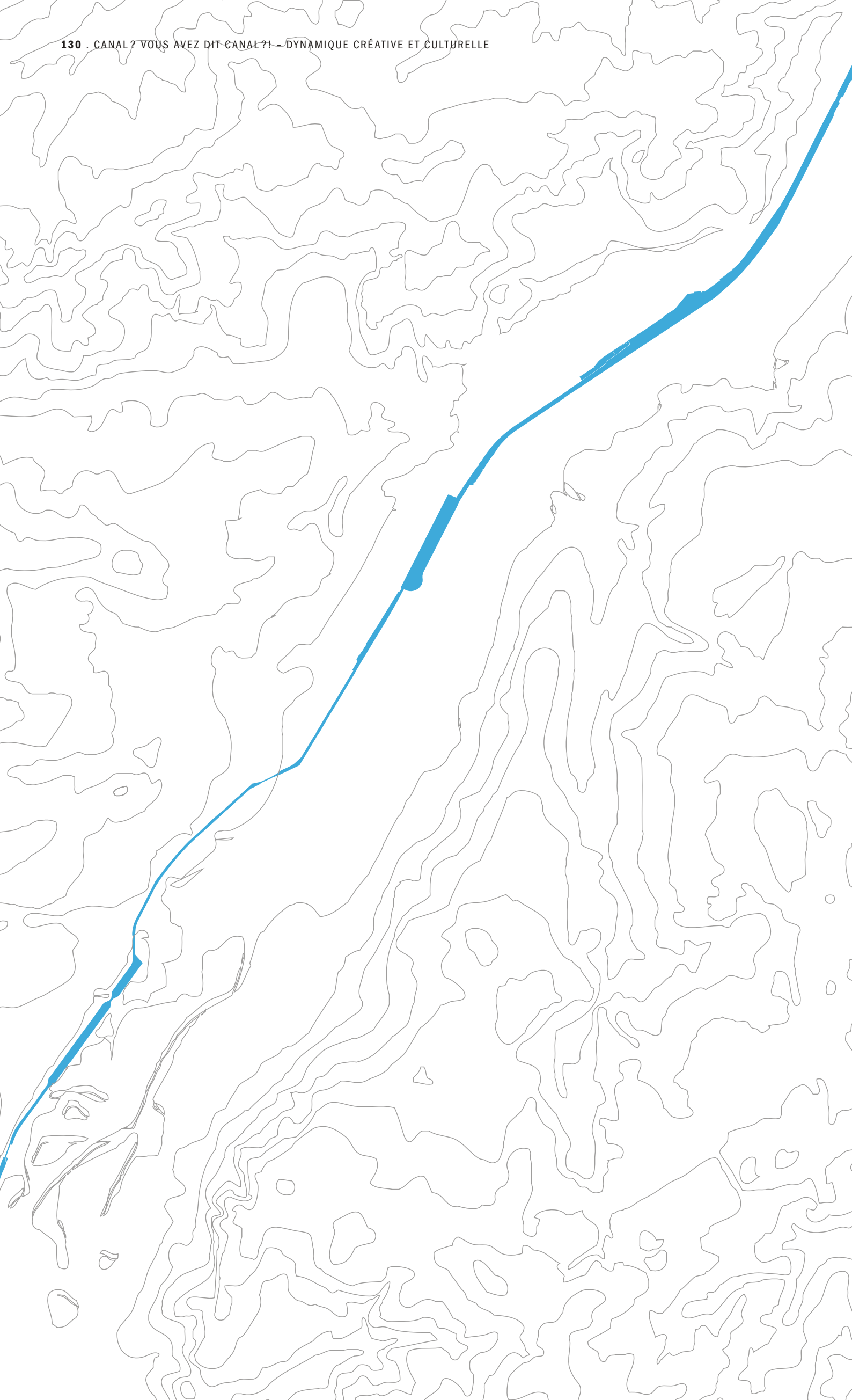


# DYNAMIQUE CRÉATIVE ET CULTURELLE

Le Territoire du canal s'est doté au fil du temps d'un réseau culturel et artistique important, porté par des institutions ou collectifs, publics ou privés, ayant un fort ancrage local.

Dès les années 60, les loyers modiques résultant de la désindustrialisation ont permis aux artistes d'investir de vastes infrastructures, pouvant accueillir une logistique importante. C'est ainsi que stylistes, designers, comédiens, musiciens, plasticiens... ont progressivement investi ce territoire où se croisent un nombre incroyable de cultures et de profils.

À cette pluralité d'acteurs et de publics correspond une offre dense et variée : musées, théâtres, salles de concerts, boîtes de nuit underground, cours de danse contemporaine, école du cirque, œuvres d'art élaborées par des enfants des quartiers, mises en scène éphémères d'artistes internationaux, design urbain ou spectacles de rue... Autant d'initiatives locales et supra locales qui mettent le Territoire du canal sur le devant de la scène.



## DYNAMIQUE CRÉATIVE ET CULTURELLE

# Le Territoire du canal, territoire de culture(s)

**Bruxelles est un carrefour international pour les différentes disciplines artistiques (audiovisuel, multimédia, graphisme, mode, design, arts de la scène, danse contemporaine, musique, arts plastiques...), mais aussi pour les différentes influences culturelles qui s'y croisent, s'y mélangent, et dont émerge une culture « zinneke » propre à la capitale européenne.**

**Le Territoire du canal représente à ce titre un échantillon incroyablement varié et dynamique d'initiatives culturelles en Région bruxelloise, menées par différents acteurs, institutionnels ou non, issus des mondes associatif ou privé. Le territoire s'est donc doté au fil du temps d'un réseau culturel important et d'une vie associative de plus en plus florissante.**

Le Territoire du canal présente certaines caractéristiques spécifiques en matière culturelle. Plusieurs musées sont tournés vers l'histoire industrielle ou sociale (Musée Bruxellois de l'Industrie et du Travail - La Fonderie, Musée des Chemins de Fer Belges, Musée de la Gueuze, Musée des Égouts...). L'art contemporain y tient également une place de choix, avec plusieurs galeries, lieux d'expérimentation ou écoles (WIELS, Fondation A Stichting, BRASS,...).



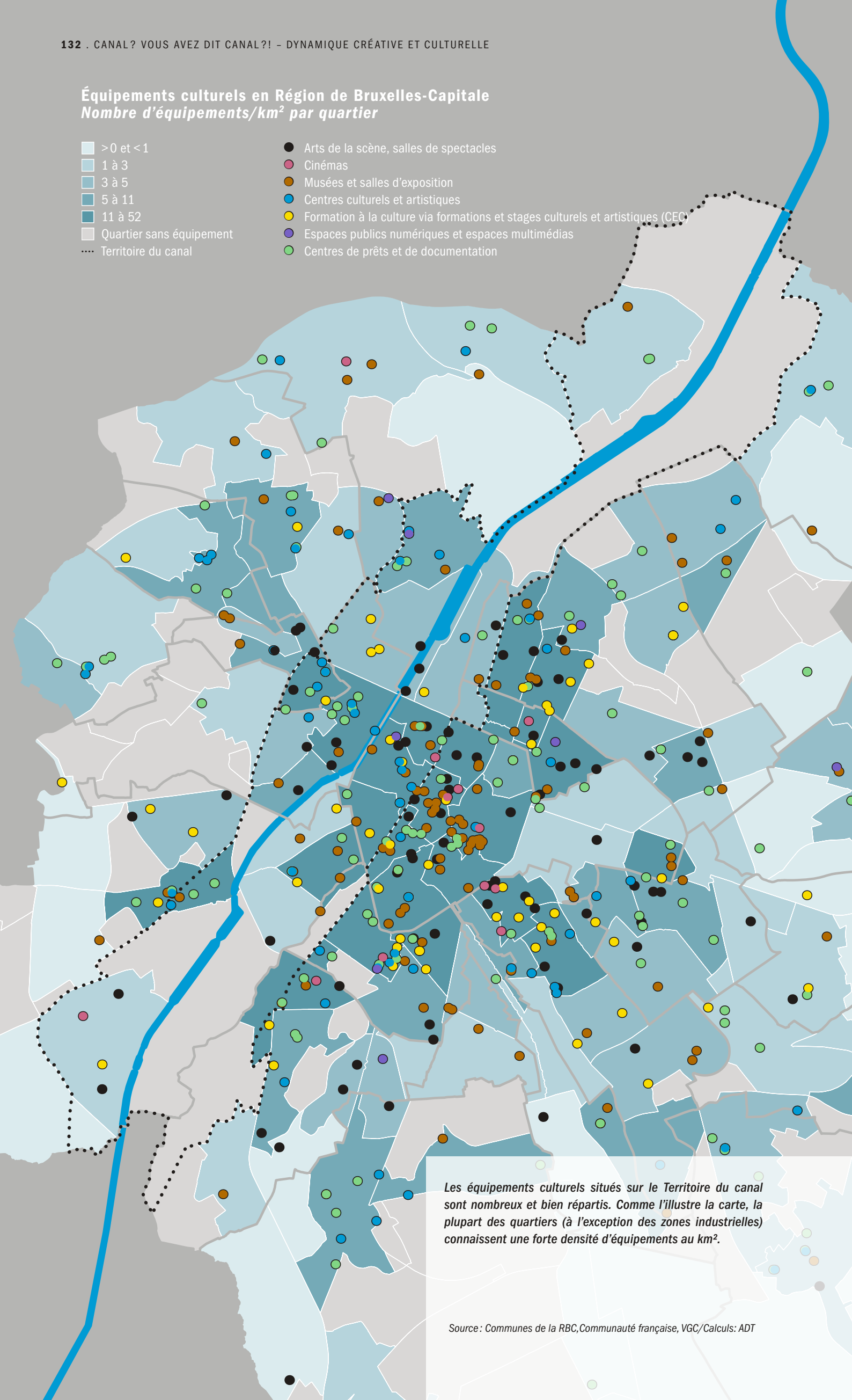
Les arts de la scène y sont bien représentés avec plusieurs théâtres (Kaaitheater, KVS, Charleroi Danses, Beursschouwburg,...), mais également des écoles d'art de renommée internationale (ROSAS, École du cirque,...).



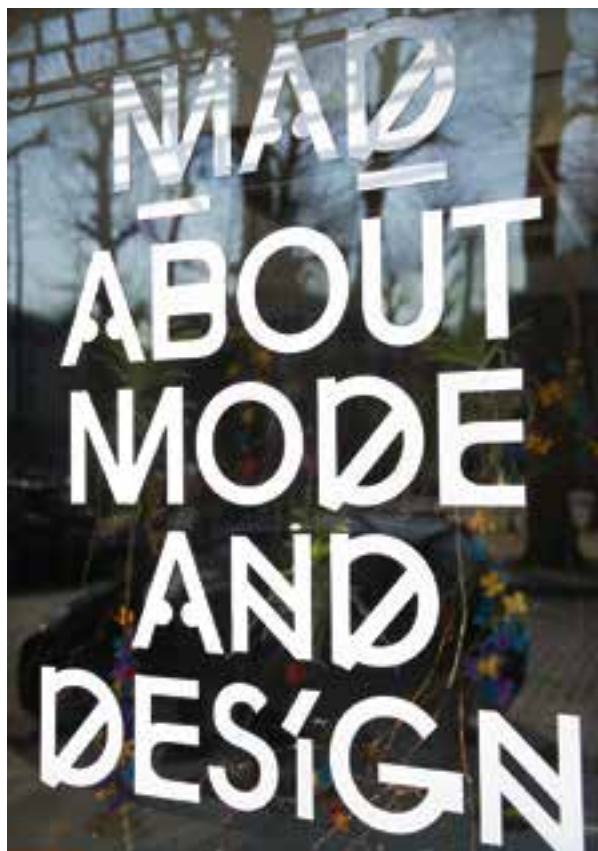
Plusieurs clubs « historiques » (Magasin 4, La Bodega, Atelier Claus, La Chocolaterie, VK\*,...) ont également leurs quartiers le long du canal. Tout cela sans oublier les très nombreux cafés-concerts (dont le plus ancien est le Café de la Rue, à Molenbeek), et autres événements annuels qui attirent une foule impressionnante de férus de musique (Couleur Café...).

## Équipements culturels en Région de Bruxelles-Capitale Nombre d'équipements/km<sup>2</sup> par quartier

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e0f2f1; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> &gt;0 et &lt;1</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #cfe2f3; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> 1 à 3</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #a2c4c9; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> 3 à 5</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #7db8c2; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> 5 à 11</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #4db6ac; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> 11 à 52</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f5f5f5; border: 1px solid #ccc; margin-right: 5px;"></span> Quartier sans équipement</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-top: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Territoire du canal</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Arts de la scène, salles de spectacles</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e91e63; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Cinémas</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e67e22; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Musées et salles d'exposition</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #00bcd4; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Centres culturels et artistiques</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #ffeb3b; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Formation à la culture via formations et stages culturels et artistiques (CEC)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9c27b0; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Espaces publics numériques et espaces multimédias</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #8bc34a; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Centres de prêts et de documentation</li> </ul> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



Les équipements culturels situés sur le Territoire du canal sont nombreux et bien répartis. Comme l'illustre la carte, la plupart des quartiers (à l'exception des zones industrielles) connaissent une forte densité d'équipements au km<sup>2</sup>.



La filière des industries créatives et culturelles (design, mode, multimédia, architecture, cinéma,...) s'impose en outre progressivement en prenant ses quartiers le long du canal («The EGG» à Anderlecht, le «Mode and Design Centre» - MAD Brussels,...).

Les projets culturels développés dans le Territoire du canal se présentent aujourd'hui comme des éléments fédérateurs de la



population bruxelloise. Les projets tels que «Corsaires TV», «la Zinneke Parade», «Festival Kanal» et «Park Design» en sont des exemples. Ces projets démontrent la manière dont les pratiques artistiques peuvent être au service de la population locale dans une dynamique participative, qui fédère autour d'un projet commun artistes, habitants et curieux. ■

L. N.

## FOCUS : Molenbeek Métropole Culture 2014

En 2014, Molenbeek est «Métropole Culture», et ce, durant 1 an. Ce titre, ainsi que les soutiens budgétaires de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Commission Communautaire Française qui l'accompagnent, permettent la mise en exergue de la vitalité culturelle d'une ville ou d'une commune de Wallonie ou de Bruxelles tous les deux ans. Après Liège en 2010, après La Louvière en 2012, la Région de Bruxelles-Capitale était pressentie pour accueillir la «Métropole Culture». Une demi-douzaine de communes (certaines en groupes) avaient répondu à l'appel à projets de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Molenbeek l'a emporté devant le jury, avec un dossier programmé par le Service des travaux subsidiés, la Maison des cultures, le Service culture et le Musée. Notons que ce sera la dernière édition.

Pour Pierre-André Itin, le coordinateur de l'opération molenbeekoise, l'objectif est avant tout de positionner l'évènement à la croisée des chemins événementiel, culturel et citoyen, à travers la rencontre entre les gens, tous les gens de tous les

genres. Son mot-clé, c'est «convergences : entre tous ces gens qui travaillent dans leur coin ; entre les objectifs de Molenbeek 2014 et toutes ces associations ; et entre les échevins.»

«On ne crée pas un "machin" pour l'occasion, explique Pierre-André Itin, on met en valeur ce qui existe, tout ce que la commune a de riche, d'ouvert, de multiple, de fédérateur. Comme il y avait 300 associations à rencontrer, ce fut un travail de fourmi pour canaliser et organiser beaucoup d'énergies.»

Forte et fière de ce titre, Molenbeek veut concrétiser non seulement un projet culturel, mais aussi et surtout vivre une expérience humaine enrichissante dont la finalité est de fédérer l'ensemble des composantes de la population. Favoriser l'émergence d'un dialogue et d'une compréhension mutuelle, voilà l'énergie motrice de cette Métropole Culture !

L. N.

[www.molenbeek2014.be](http://www.molenbeek2014.be)



## La mode et le design comme facteurs de développement culturel et économique

Entretien avec Alexandra Lambert

Directrice du Centre bruxellois de la Mode et du Design - MAD BRUSSELS

**Plateforme de référence pour les stylistes et designers bruxellois, le Centre bruxellois de la Mode et du Design (MAD) assure à la fois des missions de promotion, de consultance et de coaching dans le secteur de la mode et du design. Il soutient les talents locaux et accompagne les professionnels dans le développement économique et créatif de leurs activités.**

**Le MAD est actuellement établi au Centre d'entreprises Dansaert mais emménagera Place du Nouveau Marché aux Grains en 2015. Le Centre est attentif à participer au dynamisme du Territoire du canal.**

### Comment le Centre bruxellois de la Mode et du Design est-il né ?

Mode et Design Bruxelles a vu le jour en 2006, à l'initiative des pouvoirs publics bruxellois qui souhaitaient mettre en valeur la thématique choisie, cette année-là, pour valoriser l'attractivité touristique de la ville. Cette année à thème n'avait malheureusement pas bénéficié de beaucoup de préparatifs en amont, mais un budget relativement important avait été alloué. En effet, la Ville de Bruxelles et la Région avaient libéré 1,4 million d'euros pour faire un focus sur ce secteur. C'est dans ce cadre qu'a été créé un outil qui a pérennisé cet investissement public important et qui a jeté les bases d'une politique à long terme : le Centre bruxellois de la Mode et du Design, rebaptisé Mode and Design Brussels ou MAD Brussels au printemps 2012.

Le Gouvernement m'a chargée de réfléchir à ce que devrait être un tel centre. Et il a été décidé de soumettre un dossier au Fonds Européen de Développement Régional, le FEDER, afin de mettre le design et la mode au service des quartiers les plus fragilisés. Nous avons été sélectionnés par le Gouvernement bruxellois dans la programmation FEDER 2007-2013, avec le soutien de la Ville de Bruxelles, qui en a assuré le cofinancement.

### Quels sont les principaux objectifs de MAD Brussels ?

Nos objectifs principaux se situent sur cinq axes.

Premièrement, l'axe « économique » : nous travaillons sur tous les outils économiques d'accompagnement à l'entrepreneuriat. Nous souhaitons être une sorte de guichet unique qui a le « know how » suffisant pour orienter et accompagner les créateurs et designers dans tout le montage de leurs dossiers.

Deuxièmement, un axe « emploi ». De nombreux créateurs et designers ne souhaitent pas créer directement leur propre entreprise mais postulent en tant que chercheurs d'emploi dans le domaine de la mode. Le Centre a développé un centre d'excellence partenaire de l'Office régional de l'emploi, Actiris, afin que les employeurs privilégient de communiquer leurs offres à une structure qui est en contact permanent avec les professionnels du secteur.

Troisièmement, le Centre se veut la « vitrine bruxelloise » de la mode et du design. Il ne s'agit pas juste de soutenir des stylistes et des designers, mais d'étendre notre action à tous les niveaux de qualification et à tous les métiers de ces deux secteurs. Nous avons donc réalisé un inventaire qui dénombre quatre-vingts métiers dans les filières de la mode et du design. MAD Brussels souhaite devenir un outil de promotion de ces métiers.

Quatrièmement, nous désirons devenir un « pôle évènementiel et touristique » incontournable dans la Région. L'idée, c'est d'offrir aux créateurs et aux stylistes une plateforme évènementielle pour se faire connaître, mais aussi être un « facilitateur » d'événements internationaux à Bruxelles. Nous souhaitons également créer un lien entre les créateurs de nos secteurs et des opérateurs, bruxellois et internationaux, actifs dans d'autres domaines. Par exemple, pour le Parcours Mode 2013, nous avons créé une thématique qui mettait en lien la mode et le cinéma.

### Y a-t-il un lien avec les habitants du quartier ?

J'y arrivais justement. Notre cinquième axe d'activités concerne précisément le « secteur de la résidence » et notre implication dans les programmes de revitalisation des quartiers. Nous souhaitons en effet mettre en place des résidences créatives pour de jeunes créateurs qui débute et pour des créateurs internationaux, dans un bâtiment de 1.000 m<sup>2</sup> que le Centre possède à proximité de la place Fontainas. Le contrat de location prévoit qu'ils sont tenus de réaliser quelque chose en interaction avec le quartier : élaborer un projet avec une école, des habitants ou une association. Nous avons d'ailleurs déjà rentré un dossier dans le cadre du Contrat de Quartier Jardin aux Fleurs, pour mener un projet autour du design dans l'espace public, avec les créateurs en résidence. Ce travail sera mené en partenariat avec la Commission Locale de Développement Intégré, la CLDI, les habitants et les ateliers d'insertion socioprofessionnels Fabrik de Recyclart. Ce projet peut prendre plusieurs formes : par exemple, dans le cadre d'un travail sur le logement social, un designer textile pourrait refaire tous les rideaux ; des étudiants pourraient sillonner la zone et réfléchir à des aménagements qui pourraient se concrétiser : cour d'une école, centre commercial...



▲ Chaque année depuis 2000, le MAD BRUSSELS organise un « mode parcours », qui emmène professionnels de la mode et curieux à la découverte de jeunes créateurs de talent, installés pour l'occasion dans les environs de la Place du Nouveau Marché aux Grains, à quelques centaines de mètres du canal.

### Quelles sont vos réalisations concrètes ?

Nous avons mis en place un studio de création avec la Ville de Bruxelles pour revoir les uniformes des neuf métiers de la ville qui sont en contact avec le public : le personnel qui s'occupe des parcs publics ou du pavage, les agents qui gèrent les horodateurs, etc. Ils vont être rhabillés par des créateurs de mode. Le projet consiste à retravailler les prototypes des uniformes de travail selon les codes couleurs propres à chaque métier : les puéricultrices en rose, les jardiniers en vert fluo, etc. Nous avons également revisité le logo de la Ville de Bruxelles dans le but de présenter quelque chose de beaucoup plus moderne. Nous souhaitons aussi nous occuper des poubelles publiques. Si vous regardez le tracé royal, entre l'Église de Laeken et le Palais de Justice, il y a 116 poubelles différentes, car elles sont installées par les communes, qui les choisissent sans tenir compte de l'uniformité. Avec le même budget que celui utilisé aujourd'hui pour les poubelles, si les pouvoirs publics chargeaient un designer bruxellois de redessiner les poubelles et s'ils les installaient de manière uniforme, ils amélioreraient l'image de la ville et aideraient en même temps la création à se promouvoir économiquement, sans surcoût.

Ces actions peuvent sembler dérisoires ou futiles, mais elles permettent pourtant d'intégrer dans la ville et dans l'activité quotidienne de ses occupants, l'art et le design. Ce sont des détails, mais ils ne sont pas anodins dans le message qu'ils renvoient.

### Quels sont les points faibles et les points forts du Territoire du canal sur le plan de la mode et du design ?

Ce quartier a été promu comme le quartier de la mode. Un grand nombre de créateurs sont déjà venus s'y installer et beaucoup y ont leur atelier, qu'il s'agisse de design graphique, de design produit, de mode... La mode a davantage pignon sur rue et nous travaillons à développer la notoriété du volet design du quartier. Cependant, les gens ne traversent pas encore assez le canal. Ils restent souvent du côté Dansaert, même si de l'autre côté du canal se trouve depuis des années le « Dépôt Design ». Nous sommes clairement intéressés d'agir

sur le Territoire du canal, et pas seulement au début de la rue Dansaert, déjà très connue du grand public, mais aussi dans la rue Barthélémy, la rue de Flandre, le quartier des Chartreux, ou encore la rue du Vautour près de Fontainas où nous avons notre autre bâtiment, ainsi que dans le quartier du Jardin aux Fleurs qui est à proximité.

Nous pouvons amener un input créatif incroyable. La difficulté se situe au niveau de l'image de la mode et du design qui semble si élitiste que nous sommes obligés de la modifier pour permettre les échanges. Nous menons donc un travail de démocratisation avec les habitants sans nécessairement nous profiler comme un lieu « tendance » qui ne travaille qu'avec des créateurs élitistes impayables. L'objectif est d'ouvrir notre activité aux gens qui viennent découvrir toutes les filières, tous les métiers des secteurs de la mode et du design.

### Comment voyez-vous l'avenir du Territoire du canal ?

Nous avons les meilleurs ambassadeurs à notre porte, mais ils ne sont pas assez valorisés : des tas de gens travaillent avec des artisans qui ont un savoir-faire incroyable. Il est temps de capitaliser ce savoir-faire. L'échange doit se faire entre générations, entre différents milieux sociaux, entre les niveaux local et international. La zone du canal est un terrain idéal : jeune, dynamique... Elle possède un potentiel de créativité et d'expression immense, et a encore beaucoup de choses à montrer. ■

Interview et retranscription E. D. et L. N.



## « Kanaliser les forces ! »

### Entretien avec Wim Embrechts

Fondateur de ART2WORK et coordinateur général de Platform Kanal.  
Il est également directeur du Recyclart (1998),  
et était coordinateur de BRXLBRAVO 2007

**Depuis 2007, ART2WORK a lancé un projet innovant et porteur d'avenir dans le domaine culturel à destination de jeunes chercheurs d'emploi peu qualifiés.**

**Parallèlement, l'association est étroitement liée à Platform Kanal, réseau ouvert de personnes et plateforme citoyenne, dont l'ambition est de « faire ville ensemble » dans les quartiers centraux autour du canal. La Platform Kanal a organisé – entre autres – le Festival Kanal en 2010 et en 2012.**

#### Comment est née Platform Kanal ?

La création de Platform Kanal remonte à 2007, lorsque j'ai lancé ART2WORK. Qu'y a-t-il de vraiment important à Bruxelles ? C'est la problématique du développement socioéconomique, et plus particulier le chômage chez les jeunes. Dans ce cadre, on parle surtout des quartiers proches du canal. Celui-ci ne doit plus être considéré comme une ligne de séparation symbolique, une barrière qui limite les individus à tel ou tel quartier. La question est de savoir : « Comment la ville peut-elle gérer ce défi ? ». D'une part je voyais dans le secteur de la culture, vu mon expérience professionnelle personnelle, un potentiel pour répondre à cette question. D'autre part il y avait la volonté du secteur culturel de se promouvoir comme acteur socioéconomique. Des jobs dans ce secteur pouvaient fonctionner comme un miroir pour une situation réelle. Le secteur culturel se retrouve ici valorisé en tant que secteur créateur d'emplois : les employeurs culturels proposent leur entreprise comme un fournisseur de missions, pour lesquelles ART2WORK offre ses services techniques, combinés à un projet de formation à l'attitude professionnelle. Nous souhaitons que le secteur culturel engrange une image positive propre à stimuler et à encourager la motivation des jeunes.

En été 2008 naît, dans l'ancienne brasserie Belle-View, le nouveau mouvement citoyen Platform Kanal, suite à une série de rencontres et de soirées de discussions. Le besoin est exprimé d'ouvrir le débat à un large niveau, un débat couvrant toute la zone du canal, abordant la conversion post-industrielle de vieux quartiers industriels. L'asbl Platform Kanal voit le jour fin 2009.

#### Quels sont les objectifs et les ambitions de Platform kanal ?

L'ambition de Platform Kanal peut être brièvement résumée comme suit : FAIRE VILLE ENSEMBLE dans les quartiers centraux autour du canal, dans la perspective d'une vision intégrée largement soutenue et d'un projet urbain inspiré.

La Platform cherche à faire du canal une zone de connexion dans une ville partagée et à intégrer ces quartiers dans une réalité métropolitaine. Elle cherche des manières innovantes à y faire participer différentes cultures et elle souhaite laisser profiter au maximum la population locale de cette nouvelle centralité en cherchant des activités économiques qui doivent

être développées et qui doivent soutenir le développement et la réalisation personnels.

Platform Kanal souhaite créer une valeur ajoutée en réunissant, en reliant et en renforçant des idées, des dynamiques et une créativité dans la principale zone de rupture de Bruxelles, les quartiers de la ville de demain. L'input des acteurs culturels, la collaboration avec eux, sont d'une grande importance ici. Nous cherchons des nouvelles façons de regarder et d'agir.

#### Quel rôle joue le secteur créatif sur le Territoire du canal ? De quelle manière ce secteur peut-il aider à répondre aux questions socioéconomiques de ce territoire ?

C'est principalement la partie centrale que je considère comme le centre créatif du canal. La partie nord et la partie sud de la zone ont en effet deux identités différentes. Les quartiers centraux du canal regorgent d'architectes, d'agences graphiques... essentiellement des petites structures regroupant des professions créatives. Il y a également une grande présence historique du secteur culturel : diverses structures culturelles néerlandophones et francophones se situent dans ces quartiers autour du canal.

Platform Kanal veut se servir de la force de ces organisations et lancer un processus collectif. C'est dans cette optique que s'inscrit le Festival Kanal, essentiellement comme instrument de Platform Kanal, dont l'objectif est relativement clair : participer à la construction d'une vision, fournir des idées et, à la suite de cette réflexion, gérer un processus de développement précis, en relation avec tous les acteurs, dont les pouvoirs publics. Le Festival n'est donc pas un événement purement culturel ; il a aussi pour objectif de mettre en place des connexions entre les différents secteurs et acteurs.

Platform Kanal, c'est une plateforme où les idées se rencontrent et pour laquelle nous ne souhaitons pas émettre, en tant que plateforme, une seule et même opinion. Ce n'est pas toujours une position facile, car on est mis au défi de prendre position. L'intervention artistique « Checkpoint Charlie » n'était pas quelque chose d'innocent, on se positionne pour que le débat soit mis à l'ordre du jour.





**Checkpoint Charlie**: pour Festival Kanal, édition 2010, l'artiste Emilio López-Menchero a reproduit une copie du célèbre Checkpoint Charlie (qui fut durant la guerre froide le poste de contrôle entre les zones américaine et soviétique de Berlin) sur le pont entre la Rue Dansaert et la Chaussée de Gand. Le canal comme mur de Bruxelles? Faut-il un passeport pour passer de l'autre côté?

Par le biais de ces manifestations, le Festival Kanal rejoint parfaitement son objectif de confronter les acteurs et habitants du quartier, tout en posant de manière ludique et humoristique une série de questions, aux réponses pas toujours évidentes...



Autre action de la plateforme: les «Café Kanal». Chaque Café Kanal développe dans un lieu particulier, un thème et est l'occasion d'ouvrir un débat, de provoquer les discussions, d'attirer l'attention sur une problématique et de rechercher, ensemble, des solutions innovantes. ■

**Interview et retranscription E. D.**



▲ «Bodies in urban spaces»

Après Paris, Philadelphie et Londres, c'est à Molenbeek que la vingtaine de danseurs a investi des «lieux hautement improbables», pour présenter une chorégraphie de l'Autrichien Willi Dorner «Bodies in Urban Spaces», qui construit dans l'espace public des sculptures humaines éphémères.

## DYNAMIQUE CRÉATIVE ET CULTURELLE

# Rock the Canal ! Le Territoire du canal, berceau de la scène artistique underground

Yves Rouyet

« Manchester », « Birmingham », des noms de rues, hérités de la période industrielle du canal qui, comme les villes anglaises auxquelles elles rendent hommage, furent pendant près de 40 ans un extraordinaire laboratoire artistique underground. Celui de toutes les découvertes et, au final, de belles réussites.

Partout le long du canal, des lieux enthousiasmants se sont créés, portés à bout de bras par des bénévoles motivés par un idéal social et une passion pour la culture. Ces lieux furent des espaces de rencontres intimes inouïes entre artistes internationaux et bruxellois et offrirent l'opportunité de croisements expérimentaux entre disciplines artistiques.

Au cours du temps, les anciens entrepôts transformés en centres culturels borderline se sont rénovés, équipés, modernisés. Les festivals se sont étoffés et leur notoriété s'est accrue. Avec comme résultat, une densité exceptionnelle de l'offre culturelle dans l'ouest du Pentagone, à Molenbeek, à Cureghem.

### DES USINES TRANSFORMÉES EN CENTRES CULTURELS « ALTERNATIFS »

Durant les années 70, 80 et 90, une des seules motivations qui pouvait pousser la population aisée des quartiers du sud-est de la Région à franchir le canal était la curiosité pour la culture alternative qui s'y développait.

L'ancienne Raffinerie Graeffe de la rue de Manchester à Molenbeek fut une des premières usines reconverties en lieu culturel. Fondée en 1850, cette raffinerie de sucre (c'est là qu'on fabriquait la fameuse cassonade bruxelloise) employait plus de 2.000 ouvriers. Utilisée un temps comme dépôt de peinture, la raffinerie cessa toute activité industrielle en 1958.

En 1977, après vingt ans d'abandon, le bâtiment est occupé par la troupe de théâtre du **Plan K** dont le directeur est Frédéric Flamand. Le bâtiment est rapidement aménagé de manière sommaire en théâtre, cinéma, studio de danse. L'immense immeuble de cinq étages, aux vastes plateaux libres et innombrables pièces rythmées par les colonnes de fonte, offrait des espaces intéressants pour une programmation éclectique tournée vers la création avant-gardiste. On retiendra notamment cette soirée de 1979 organisée à l'occasion du passage à Bruxelles de l'écrivain américain William Burroughs, figure emblématique de la *Beat Generation* : le set musical, programmé par les journalistes Michel Duval et Annick Honoré, est assuré par le groupe *Joy Division*. On n'est pas rue de Manchester pour rien ! La prestation de la division post-punk mancomunienne marquera d'ailleurs le début d'une longue histoire d'amour entre le Plan K et le label *Factory Records* de Tony Wilson.

Pendant dix ans, se croisèrent à la Raffinerie des artistes renommés ou débutants – dont les groupes new wave *Human League* et *Eurythmics*, le metteur en scène américain *Bob Wilson*, les danseurs et chorégraphes *Philippe Decouflé* et *Pierre Droulers*, ou encore le musicien *Michael Nyman*.

Mais même la culture « alternative » s'institutionnalise. C'était indispensable pour sauver le bâtiment qui se délabrait et assurer la pérennité des activités. En 1992, Frédéric Flamand est nommé à la tête du Centre chorégraphique de la Communauté française, rebaptisé *Charleroi/Danses*. En 1994, la Raffinerie reçoit un subside pour se rénover, se développer et accueillir des chorégraphes en résidence (dont Michèle Anne de Mey, elle aussi future directrice de *Charleroi/Danses*) dans ce que le Ministre de la Culture de l'époque appellera une « *Maison de la Danse* ». Et de danse, il en sera question sous toutes ses formes : des dance floors avec DJ programmés par le festival de musique contemporaine *Ars Musica* (!) jusqu'aux méga soirées « gays, hétéros friendly » de la **Next**.

Les héritiers des pionniers de Manchester, la vague britpop indie des années 90, trouveront d'autres semi-garages pour plaquer leurs premiers accords. Parmi ceux-ci, le **VK** (acronyme de Vaartkapoen) : situé rue de l'École 76, à côté du parvis Saint-Jean Baptiste de Molenbeek, ce petit centre culturel communal flamand est constitué d'une buvette et d'un espace de concert. L'après-midi, les pensionnés molenbeekoïses y tapent la belote ou y font de la gym. Des excursions, des activités familiales et extra-scolaires y sont organisées par une poignée de bénévoles. Mais le soir, c'est là que le public bruxellois peut découvrir *Blur*, *Suede*, *Supergrass*,  *Rage against the Machine*, *Therapy ?*, *The Gossip*,...

## Lieux culturels emblématiques de spectacles vivants

(danse, musique, théâtre, performances,...)

Avant 1970

- 1 **KVS** (1883), rue de Laeken 146 - B-1000
- 2 **Beursschouwburg** (1885/1947), rue A. Orts 20-28 - B-1000
- 3 **Ancienne Belgique** (1906/1931), boulevard Anspach 110 - B-1000
- 4 \***La Luna (> Kaaitheater)** (1932-1958), square Sainctelette 20 - B-1000
- 5 \***Garagetheater** (dates exactes inconnues), quai aux Pierres de Taille 3 - B-1000
- 6 \***Waltratheater (> Bar Bik)** (dates exactes inconnues), quai aux Pierres de Taille - B-1000
- 7 \***Théâtre National** (1961-1999), Centre Rogier - B-1210

Années 70

- 8 **La Raffinerie** (1977), rue de Manchester 21 - B-1070
- \*\***Kaaitheaterfestival** (1977)
- 9 **De Markten** (1978), Vieux Marché aux Grains 5 - B-1000

Années 80

- 10 **La Bellone** (1981), rue de Flandre 46 - B-1000
- 11 **Kaaitheater studio's** (1989), rue Notre-Dame du Sommeil 81 - B-1000
- 12 **VK** (1989), rue de l'École 76 - B-1080

Années 90

- 13 \***Fool Moon** (1992-2001), quai de Mariemont 26 - B-1080
- 14 **Kaaitheater** (1993) - \***AB Luna** (1993-96), square Sainctelette 20 - B-1000
- 15 **Alibi** (1993), rue du Progrès 323 - B-1030
- 16 **Couleur Café** (1994), site de Tour & Taxis
- 17 \***Magasin 4** (1994-2008), rue du Magasin 4 - B-1000
- \*\***KunstenFestivaldesArts** (1994)
- 18 **La Tentation** (1997), rue de Laeken 28 - B-1000
- 19 **La Bodega** (1998), rue de Birmingham 30 - B-1080

Années 2000

- 20 **MAP/OKNO/FOAM** (2000) /**IMAL** (2007), quai des Charbonnages 30-34 - B-1080
- 21 **De Bottelarij - Brussels Event Brewery** (2001), rue Delaunoy 58 - B-1080
- 22 \***Beurs Bis** (2001-2004), rue de la Caserne 37 - B-1000
- 23 **new Théâtre National** (2004), boulevard Émile Jacqmain 111 - B-1000
- 24 \***Zone Urbaine Théâtre** (2004-2010), rue Ransfort 81 - B-1080
- 25 **K-nal** (2005), avenue du Port 1 - B-1000
- 26 **Les Ateliers Claus** (2006), rue de Brabant 23a - B-1210
- 27 **La Chocolaterie** (2007), rue Van Malder 27 - B-1080
- 28 \***La Compilothèque** (2007-2013), quai des Péniches 50 - B-1000
- 29 **Belle Vue Live Music Pub** (2008), quai du Hainaut 43 - B-1080
- 30 **BRONKS** (2009), rue du Marché aux Porcs 15-17 - B-1000
- 31 **new Magasin 4** (2009), avenue du Port 51B - B-1000

Années 2010

- 32 **Madame Moustache** (2010), quai au Bois à Bruler 5-7 - B-1000
- \*\***Festival K-nal** (2010)
- 33 **The Egg** (2011), rue Bara 175 - B-1070
- 34 **Mister Wong** (2011), rue de la Vierge Noire, 10-12 - B-1000
- 35 **H63** (2013), rue du Houblon 63 - B-1000
- 36 **La Parfumerie** (2013), Porte de Ninove - B-1080
- \*\***Molenbeek 2014**

(\*) lieux disparus

(\*\*) dans divers lieux

.... Territoire du canal



Source : Sélection ADT

Aujourd'hui encore, le VK propose une programmation rock, metal, reggae, dub, rap qui oscille entre grands groupes internationaux et découvertes. Selon la notoriété des artistes, il se délocalise dans des salles voisines : au **Beursschouwburg** (rue Orts), à la **Chocolaterie** ou au **Belle-Vue Café**.

Entre-temps, en octobre 1992, à quelques centaines de mètres en amont le long du canal, le quai de Mariemont s'anime : le **Fool Moon** a ouvert ses portes au numéro 26. Créé par Laura Bainvol et Daniel Sanfeld, le Fool Moon est un lieu unique à Bruxelles : à la fois salle de concerts, boîte de nuit et galerie d'art ! Le lieu met à disposition des espaces de répétitions, ce qui est très rare à Bruxelles et pourtant important pour les disciplines de la scène. Les soirées (deux samedis par mois) sont des OVNIS dans le paysage des clubs bruxellois. On y explore la transversalité des disciplines artistiques et des genres musicaux : musiques africaines, sud-américaines (les rappers cubains d'*Orishas* en 2002), jazz (*Aka Moon* s'y produira souvent), funk, musique classique, danse, contes et arts plastiques... parfois tout le même soir !



▲ Affiche du concert de Joy Division au Plan K, 1980, auteur anonyme.



En 1994, une bande de punks, parmi lesquels on trouve Éric Lemaître (guitariste de *Contingent*, *PPZ30*, décédé en 2012), atterrit dans un entrepôt abandonné situé au n°4 de la rue du Magasin dans le Pentagone. Baptisée « **Magasin 4** », le lieu fonctionne sans subsides et uniquement avec l'aide de bénévoles. Malgré cela, très rapidement, la boîte deviendra le point central de ralliement des groupes rock et punk de talent mais non soutenus par des majors.

En 2008, après 14 ans de bons et loyaux services et plus de 3.500 groupes, le propriétaire envisage de rentabiliser son bien et jette le Magasin 4 à la rue. Un an plus tard, le phœnix renaît de ses cendres et perpétue la tradition en occupant un ancien entrepôt le long du canal sis 51 avenue du Port, en face de Tour & Taxis. Un bien pour un mal, c'est l'occasion de disposer d'une salle plus grande, modulable avec un son de qualité. Ce qui permet au Magasin 4 une programmation plus ambitieuse, tout en conservant sa vocation de salle « tremplin ». Mais, comme le dit un des gestionnaires du lieu: « *Qui dit programmation plus importante, dit aussi cachets plus importants et emmerdes plus importantes...* ». Dorénavant soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles, le Magasin 4 intègre le réseau *Club Plasma* et reçoit un petit subside annuel.



## NIGHTCLUBBING, WE'RE NIGHTCLUBBING...

En plus des centres culturels et des clubs, le Territoire du canal est le haut lieu des soirées récurrentes et/ou itinérantes. À titre d'exemple, citons les soirées de la **Crema e gusto** à la **Bodega** rue de Birmingham dans les années 90 et, dans les années deux mille, les soirées électro à Tour & Taxis. Last but not least, les soirées **Bulex**, fondées par Dominique Speeckaert, gagnent le pompon du « tourisme clubbing alter ». Le concept (proche des raves parties) est unique en 1989 à Bruxelles : chaque mois, la soirée se tient dans un lieu tenu secret. De petits autocollants apposés sur les bancs publics ou les poteaux de signalisation routière renseignent un numéro de téléphone. En téléphonant le jour même, on tombe sur un répondeur donnant une adresse. Quand on s'y rend, on découvre un lieu inédit, extraordinaire, où rarement une soirée avait été organisée. Régulièrement, les lieux et les quartiers ainsi découverts étaient situés le long du canal. Anti-sélect, le Bulex a su conserver pendant près d'un quart de siècle ses valeurs sociales d'origine : multi-ethnisme, mixage socioculturel, pas de dress code et prix démocratiques. Reprises en main en 2012, après 3 ans d'absence, par Jonathan Giacomelli, les soirées se sont professionnalisées. Elles s'exportent même dans des festivals européens renommés. Parmi ceux-ci, le célèbre *Paléo Festival* de Nyon en Suisse.



### UN MOT D'ORDRE : « URBAIN » ET « COSMOPOLITE »

Drôle de retour des choses, c'est justement le festival suisse de Nyon qui servit de modèle à un autre événement musical majeur du Territoire du canal : **Couleur Café**. C'est là, en effet, que Patrick Wallens (asbl *Zig Zag*) et Mirko Popovitch (centre culturel *La Vénerie* et *Africalia*) découvrent le concept d'un festival se voulant un espace de rencontre des musiques du monde et urbaines. Aux yeux des initiateurs, l'urbanité ne trouvait son sens que si la manifestation se tenait en ville, au cœur des quartiers denses et métissés (contrairement à la tendance de l'époque de s'installer dans une plaine à la campagne). C'est ainsi qu'il s'implantera en 1990 aux Halles de Schaerbeek pour rapidement migrer vers Tour & Taxis en 1994. En vingt ans, le festival va acquérir une notoriété internationale, accueillir les plus grandes stars du raï, du hip-hop, de la soul, du reggae, de la musique latino, s'ouvrant petit à petit à l'électro et faisant toujours la part belle aux groupes belges. Si, en 1990, la première édition fut directement un franc succès avec 5.300 spectateurs, que dire de la dernière édition (2013) qui a rassemblé plus de quatre-vingt mille personnes dans le site de Tour & Taxis transformé pour l'occasion en « village world ». Particularité : outre la musique, le festival propose également des expos, de la restauration de toutes les origines, des cours de danse.... Par ailleurs, le village offre la possibilité aux ONG actives dans l'aide au développement de se faire connaître.



### MÊME LES INSTITUTIONS DEVIENNENT ROCK & ROLL

Parallèlement à ce foisonnement « alternatif », il est bon de rappeler que si, dans la vallée de la Senne, la culture institutionnelle traditionnelle est peu présente, elle n'est pas totalement inexistante. Essentiellement flamande (KVS, Kaaitheater, Beurschouwburg, AB-Luna,...) elle fut, elle aussi, influencée – voire révolutionnée – par les caractéristiques singulières du Territoire du canal : la désindustrialisation, l'urbanité, la multiculturalité.

Sur les franges ouest du Pentagone, le long des anciens docks, qui pénétraient dans le centre-ville, s'implantent deux institutions culturelles majeures : le **KVS**, théâtre royal flamand, créé en 1877 entre la rue de Laeken et le quai du commerce, et **la Luna**, théâtre art déco qui abritera l'Ancienne Belgique et le Kaaitheater.

Fin des années 90, la rencontre du **KVS** – scène classique – avec la réalité sociale et culturelle de cette partie de Bruxelles, va lui servir d'électrochoc salutaire. En effet, en 1999, l'intendant Franz Marijnen obtient les financements pour transformer le lieu de fond en comble. Il est question de réaliser, d'une part, une grande salle moderne dans l'enveloppe d'origine à l'architecture néo-renaissance, protégée et très contraignante. D'autre part, une série de fonctions (studios, bureaux, espaces de répétition, ateliers, entrepôts,...) est externalisée à quelques mètres de là dans un nouveau bâtiment fonctionnel construit au 7-9 quai aux Pierres de Taille. Les deux lieux sont reliés par un tunnel.

Durant le long chantier qui s'est déroulé de 1999 à 2004, le KVS doit chercher un lieu disponible pour poursuivre ses activités. Il trouve son bonheur au numéro 58 de la rue Delaunoy, en plein cœur du Molenbeek historique: la **Bottelarij**. Cette ancienne brasserie des Lambics *Vos Kina*, transformée en 1943 en usine d'embouteillage pour les brasseries *Belle-Vue*, venait de cesser ses activités en 1996.

L'occupation de la Bottelarij sera un échec relatif: le public traditionnel du KVS ne suivra pas. Comme l'explique la dramaturge Hildegard De Vuyst: «*les fondations sur lesquelles reposait le KVS étaient les idéaux bourgeois de l'émancipation flamande et l'autodétermination culturelle. Le refus – par manque de volonté ou d'audace – du public flamand homogène et peut-être d'un certain âge de quitter la Flandre ou la périphérie pour se rendre au Far West de Molenbeek signe le coup de grâce du KVS vieux style. Le foyer de la Bottelarij a peut-être trop des allures de bistrot pour vraiment passer pour un bastion de la culture flamande à Bruxelles.*» De surcroît, le KVS n'arrive pas à attirer de nouveaux publics locaux, malgré quelques timides expériences multiculturelles.

Cette confrontation entre le monde culturel officiel flamand et la réalité des quartiers ne laissera personne indemne. En 2001, Marijnen jette l'éponge, et est remplacé par deux jeunes de moins de trente ans: le directeur Jan Goossens et son assistant à la direction Danny Op de Beeck. Plus jamais le KVS n'envisagera l'art de la scène de la même manière. Son séjour underground au sein du Territoire du canal aura réussi à moderniser radicalement la principale institution théâtrale flamande de Bruxelles.

Construit en 1929-32 sur le site d'un ancien lunaparc du square Saintelette, le fantastique bâtiment multifonctionnel art-déco de **La Luna**, a abrité jusque dans les années 50 un théâtre de variétés. Fermé suite aux nuisances du viaduc de Koekelberg, utilisé un temps par un marchand de tapis, puis totalement abandonné suite aux travaux du métro, il fut racheté par la s.a. Immobilière Moderne en 1988. En 1991, la Communauté Flamande a conclu un bail de trente ans avec l'immobilière pour rénover le théâtre, pour l'équiper afin d'accueillir temporairement l'**Ancienne Belgique (AB)** dont les locaux du boulevard Anspach devaient être rénovés et isolés acoustiquement et le **Kaaitheater**. Entre-temps, le viaduc avait été démonté et le boulevard réaménagé. Durant les travaux de l'AB, les stars du rock des années 90 se succédèrent donc en bord de canal: *Noir Désir, Björk, Robert Plant, Nick Cave, Oasis, Radiohead, Placebo, Foo Fighters, Portishead, Texas,...*

## FESTIVALS : MISE EN RÉSEAU LOCAL, OUVERTURE SUR L'INTERNATIONAL

En 1996, l'AB réintègre ses murs et La Luna est mise entièrement à disposition du **Kaaitheater**.

Le Kaaitheater asbl démarra en 1977, comme son nom l'indique, dans une tente installée sur les anciens quais derrière le KVS. L'idée d'Hugo De Greef (ex-Beursschouburg) et Walter Moens (fonctionnaire à la *Nederlandse Commissie voor de Cultuur van de Brusselse Agglomeratie*) est de créer un festival du Nouveau théâtre à l'occasion des 100 ans du KVS en 1977, un peu en réaction au théâtre plus traditionnel qui se pratique encore dans la grande institution. En 1979, pour leur seconde édition, les deux protagonistes vont profiter de l'élan du Millénaire de Bruxelles pour mettre en place un festival de théâtre contemporain de niveau mondial qui réunira 19 troupes de 11 pays qui assureront 55 spectacles en 10 lieux dont le KVS, le Beursschouwburg et le Théâtre 140. Outre les grands noms du théâtre contemporain comme Bob Wilson, on retiendra le spectacle dirigé par Salvador Tavora, le directeur et fondateur du groupe espagnol la Cuadra de Sevilla. Celui-ci mettra en scène des travailleurs immigrés espagnols de Bruxelles de manière à mettre en lumière leurs conditions de vie et de travail.

À partir de 1985, le Kaai va occuper les anciennes brasseries L'Étoile (1850-1957) rue Notre-Dame du Sommeil, rachetées en 1984 par l'association d'artistes **Schaamte**.

L'institution va cependant rapidement se trouver à l'étroit rue Notre-Dame du Sommeil pour accueillir sa programmation propre de très haut niveau en danse contemporaine (Jan Fabre, Anne Teresa de Keersmaeker), de théâtre (Wooster Group NY, Josse De Pauwe...), de performances et de musique classique. Retour en bord de canal avec l'occupation de La Luna qui sera d'ailleurs rebaptisée Kaaitheater en 2001. L'immeuble d'origine, dénommé désormais «*Kaaistudio's*», est néanmoins conservé comme lieu de répétition et pour les productions nécessitant une jauge moins importante.

Quant au festival de théâtre, dans la mesure où le Kaai dispose désormais de deux lieux, il sera moins éclaté à travers la ville. Cependant, le **BRONKS** sera souvent mis à contribution. Le Bronks (acronyme de BRussel ONderwijs KunSt) est une maison des arts fondée en 1991 par Oda Van Neygen, la responsable du théâtre jeune public du Beursschouwburg, et qui propose une programmation théâtrale et des ateliers aux enfants et adolescents. Après dix-sept ans de nomadisme, le BRONKS dispose depuis 2009 d'un espace propre rue Marché-aux-Porcs.



Dans le même temps, depuis 1994, un autre festival d'art contemporain multidisciplinaire et de créations va s'imposer dans le paysage culturel bruxellois: le **KunstenFESTIVALdesArts**. Créé et dirigé jusqu'en 2006 par l'ancienne directrice du Singel d'Anvers, Frie Leysen, ce festival se veut urbain, cosmopolite et... bilingue (FR/NL). Preuve de l'authentique identité bicommunautaire du projet, depuis 2007, c'est Christophe Slagmuylder, un francophone, qui dirige un navire que la Communauté française trouvait un peu trop flamand... Le Kunst mobilisera des lieux dans tout le Territoire du canal: Beursschouwburg, De Markten, Tour & Taxis, La Luna et divers lieux inédits.

## LA TRADITION SE PERPÉTUE JUSQU'À NOS JOURS

La vocation «garage» du canal se poursuit: la boîte le **K-nal** située avenue du Port réussit le pari audacieux de servir à manger aux banquiers de la KB à midi et dédier ses espaces à la musique électro le soir.

De manière générale, le Territoire du canal reste un haut lieu d'implantation des clubs électros ou des espaces de musique live: **Madame Moustache**, quai aux Bois à Brûler; **Mister Wong**, depuis 2011 rue de la Vierge Noire; **Magic Mirror**, à Tour & Taxis; **Les ateliers Claus**, depuis 2006 rue de Brabant.

Dans les années 2000, l'héritier le plus fidèle de la démarche artistique underground du Territoire du canal est sans doute **La Compilothèque**, un vieux bistrot désaffecté du quai des Péniches qui a su admirablement remplir la niche délaissée par ses aînés. Animé par des passionnés, le lieu servait d'abri à des concerts alternatifs pointus. Sans site internet, ni Myspace, ni page Facebook... , il était cependant assez difficile de connaître ses activités. Fermé en mai 2013, certaines de ses activités se sont déplacées vers **La Parfumerie**, autre lieu alternatif de la scène musicale bruxelloise situé aux alentours de la Porte de Ninove et offrant un espace pour concerts et soirées en tout genre.

Quant à **La Chocolaterie** elle perpétue, depuis 2007, la tradition de récupération de lieux industriels désaffectés. Elle met les espaces polyvalents de l'ancienne chocolaterie Neuhaus de la rue Van Malder à Molenbeek à disposition des artistes et organisateurs d'évènement.

En 2011, **The Egg** a fait de même à Cureghem, en reconvertissant un immeuble industriel de la rue Bara en complexe multisalles avec une vocation clairement affirmée d'être un lieu de rencontre entre les mondes culturel, des médias et de l'entreprise. **The Egg** accueille par ailleurs en résidence la compagnie de théâtre La Comédie de Bruxelles, dirigée par le comédien et metteur en scène Daniel Hanssens.

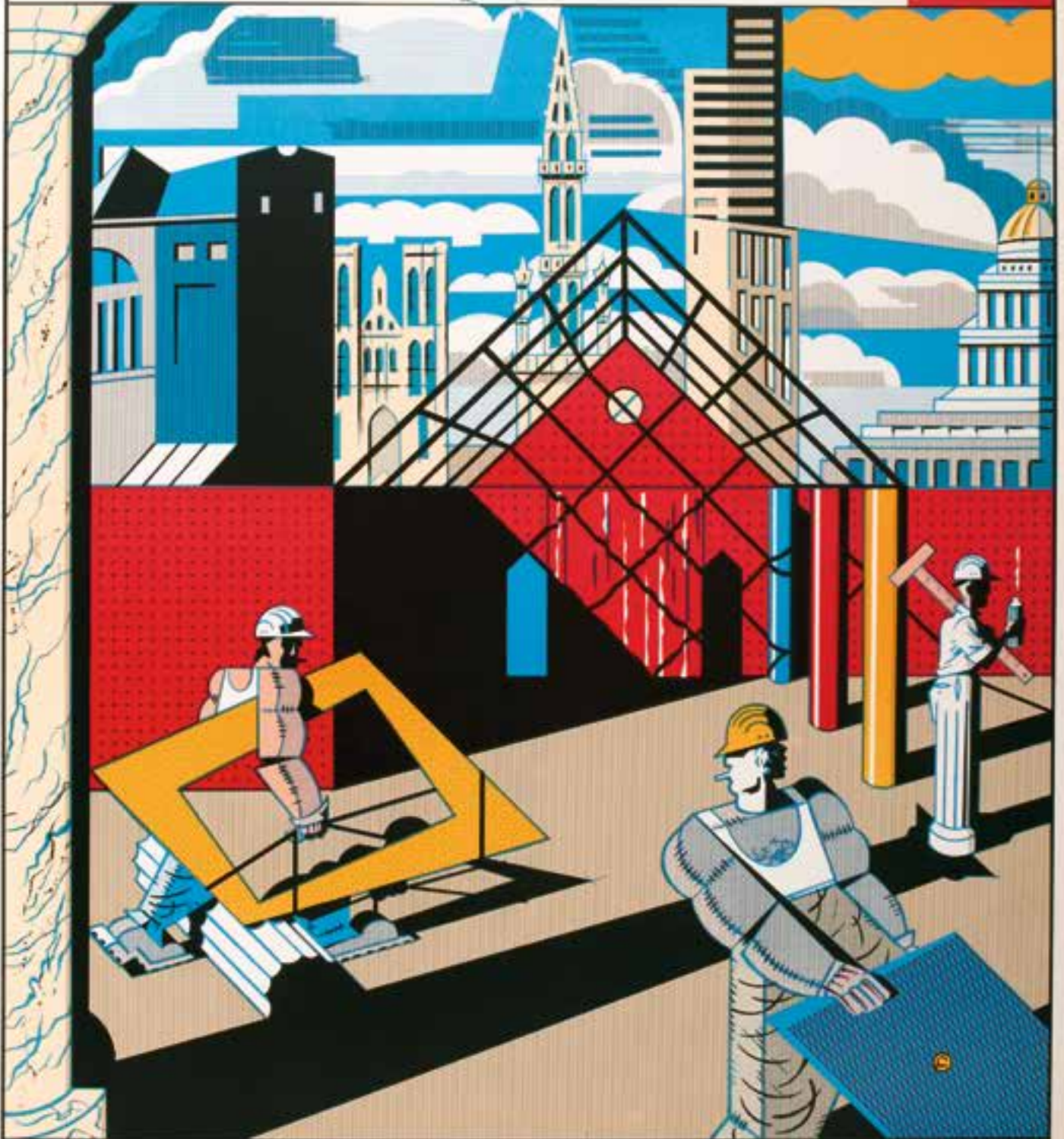
Dans la catégorie «théâtres avant-gardistes vivant parfois sur la corde», citons encore du côté flamand le collectif **Alibi**, laboratoire théâtral nomade installé depuis 1993 rue du Progrès 323 à Schaerbeek dans une ancienne fabrique d'édulcorants rebaptisée «Flavoria» et, du côté francophone, l'éphémère collectif **ZUT**, Zone Urbaine Théâtre, créé en 2004 et déjà disparu en 2010, qui aura proposé une scène tremplin de grande qualité dans un lieu de la rue Ransfort à Molenbeek.

# KAAITHEATER

# 81

INTERNATIONAAL THEATERFESTIVAL BRUSSEL 24 APRIL - 3 MEI 1981

INFO: 02/511 3391  
ANSPACHLAAN 114  
1000 BRUSSEL



EVER MEULEN  
1000 BRUSSEL



## CONCLUSION

Ce mouvement bruxellois n'est pas exceptionnel. À New York, à Londres, les artistes sont souvent, malgré eux, les chevaux de Troie de la mutation d'un quartier qui, une fois réellement enclenchée, aura tôt fait de les évincer. Sauf qu'ici, dans le Territoire du canal, bon nombre d'initiatives culturelles ont survécu en se professionnalisant, en s'institutionnalisant, en devenant propriétaires (ou leur pouvoir public subsidiant) des lieux qu'elles occupent.

Densité étonnante en regard du statut socioéconomique des quartiers concernés, au point qu'artistes et lieux (grosses institutions comme espaces plus confidentiels) se sont mis en réseau autour d'une **Platform Kanal** qui organise notamment un festival du même nom.

La vocation « garage » du canal se perpétue à travers une série d'initiatives, pérennes ou éphémères, portées à bout de bras par des passionnés.

La rencontre entre des artistes et ce territoire si particulier a nourri la création (et même les institutions déjà implantées) de ses caractéristiques fortes : l'urbanité, la désindustrialisation et le cosmopolitisme.

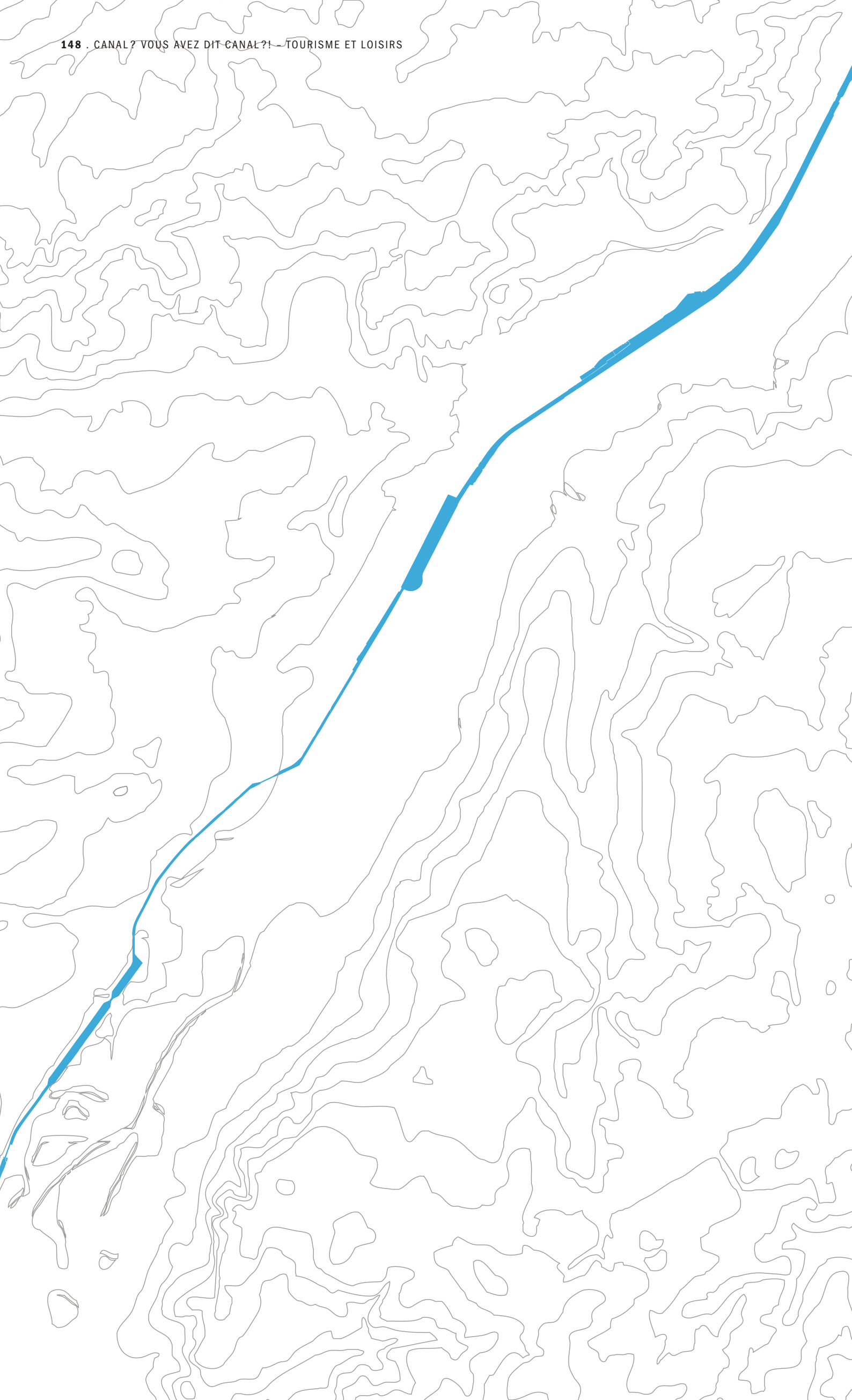
Finalement, l'organisation de l'évènement **Molenbeek, Métropole culturelle 2014**, trouve tout son sens dans la logique de l'histoire. ■



# TOURISME ET LOISIRS

Foires et évènements annuels, loisirs nautiques, espaces de conférence au sein d'un riche patrimoine, hébergements originaux, cuisines du monde et restaurants étoilés,... Le Territoire du canal présente un potentiel d'attractivité grandissant en matière de tourisme et de loisirs. Bien que la Grand-Place et Manneken Pis occupent toujours la première place dans le programme des touristes, ils sont de plus en plus nombreux à prévoir un détour sur les berges du canal et une excursion sur les eaux bruxelloises.

Le Territoire du canal occupe en outre une place grandissante dans l'espace de loisirs des Bruxellois, qui tout au long de l'année profitent des nombreuses activités, ponctuelles ou permanentes, qu'il offre aux curieux, aux festifs, aux sportifs, aux amoureux de la musique ou de la détente.



## TOURISME ET LOISIRS

# Faire la fête sur les quais

Assez récents ou plus anciens, les événements festifs attirent des dizaines, voire des centaines de milliers de personnes aux abords du canal. Culturels, événementiels, conviviaux..., ils sont de plus en plus nombreux et ont des portées locale, régionale ou supra-régionale.



Depuis les années 90, les événements festifs et conviviaux se multiplient sur les berges du canal.

Le plus fréquenté, Bruxelles-les-Bains, transforme pendant plus de cinq semaines, chaque année en juillet et août, le quai des Péniches en une véritable plage urbaine, qui accueille habitants du quartier, familles bruxelloises venues d'autres communes, travailleurs des environs profitant d'un moment de détente au bord de l'eau, touristes, noctambules... En 2013, sa 11<sup>e</sup> édition a battu un record d'affluence, avec quelque 400.000 visiteurs, contre 150.000 à 300.000 les années précédentes.

Nés avant Bruxelles-les-Bains, les deux autres principaux événements organisés de longue date à proximité ou le long du canal ont une durée nettement plus courte: le festival musical Couleur Café, qui a investi le site de Tour & Taxis en 1994, y draine plus de 75.000 visiteurs en trois jours au début de chaque été; et les animations nautiques de la Fête du Port, organisée sur les quais tous les deux ans, ont attiré environ 30.000 personnes en une seule journée pour sa 12<sup>e</sup> édition, au printemps 2012.

Le Brussels Light Festival a fait aussi bien dès sa toute première édition, à l'automne 2013, avec 85.000 personnes en quatre soirées pour assister à ses animations lumineuses sur le quai des Péniches.

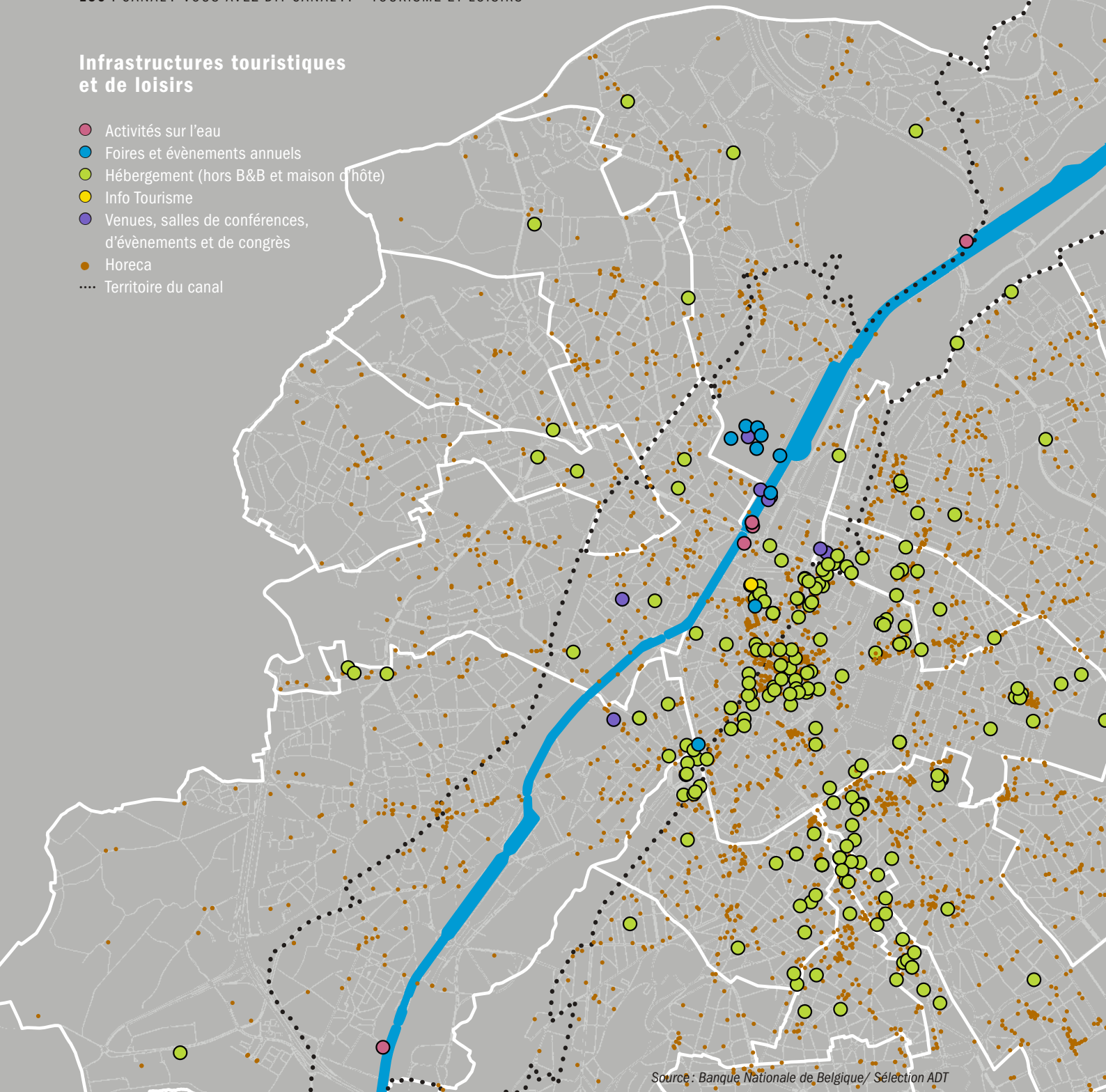
L'ensemble de ces événements se déroulent le long de la partie nord du canal, en aval de la place Sainctelette. Mais c'est la partie centrale, entre Porte de Ninove et place Sainctelette, que l'opération «Molenbeek, Métropole culturelle 2014» mettra en valeur à travers diverses manifestations tout au long de l'année 2014.

La partie sud du canal, en amont de la Porte de Ninove, n'est pas en reste. Les animations originales se multiplient en effet depuis quelques années sur le site des Abattoirs d'Anderlecht, en marge de ses activités historiques (marché, commerce de gros...) qui y attiraient déjà la grande foule. Ainsi, tous les jeudis de 17h à minuit, le Boeremet réunit des centaines de personnes sous la grande halle classée pour un mélange de marché de produits fins estampillés «bio» et d'«after work» avec DJ, jeux de lumières, bars tendance, stands de restauration... ■

P. Sa.

## Infrastructures touristiques et de loisirs

- Activités sur l'eau
- Foires et événements annuels
- Hébergement (hors B&B et maison d'hôte)
- Info Tourisme
- Venues, salles de conférences, d'évènements et de congrès
- Horeca
- ⋯ Territoire du canal



Source : Banque Nationale de Belgique / Sélection ADT



La carte des infrastructures touristiques et de loisirs donne un aperçu des nombreuses activités qu'offre le Territoire du canal. Parmi celles-ci, les foires et les événements annuels, tels que Bruxelles-les-Bains ou la Foire du Midi, les salles disponibles pour l'organisation de conférences ou d'évènements, les activités sur l'eau ou encore les centres d'information touristique.

La plupart des événements annuels sur le Territoire ont une portée supra régionale, voir nationale, et attirent un public très varié.

Les lieux d'hébergement, de l'hôtel de luxe à l'auberge de jeunesse, se concentrent principalement dans le centre historique et sur la rive droite du canal.

Enfin, la carte illustre la densité des établissements de restauration, cafés, bars et restaurants, sans faire de distinction entre le snack de restauration rapide et le restaurant étoilé.

# FOCUS : Sport et détente sur la voie d'eau

## DÉCOUVRIR BRUXELLES AU FIL DE L'EAU

Les croisières organisées régulièrement sur le canal à Bruxelles permettent aux Bruxellois, navetteurs et touristes de découvrir Bruxelles depuis l'eau et de voir le Territoire du canal en pleine mutation.

Les croisières étant guidées, les passagers reçoivent des explications sur les multiples fonctions jouées par le canal : transport de marchandises, développement de la ville au bord de l'eau, corridor écologique, axe sûr et plat pour la mobilité cycliste, bassin d'orage géant utile dans la prévention des inondations, lieu de développement de la ville, zone de loisirs nautiques,...

Les croisières donnent une dimension nautique aux manifestations grand public qui se déroulent sur les quais, comme Bruxelles-les-Bains, et elles participent à la mise en valeur du canal comme un lien dans la ville.

Les croisières touristiques permettent également de valoriser le canal et d'en faire un lieu de loisirs, de rencontres et de détente tant pour les habitants que pour les touristes. Ceci contribue à l'affirmation de Bruxelles en tant que ville et Région au bord de

## Brussels by Water



l'eau, ce qui représente une image intéressante et spécifique en termes touristiques.

Un rôle éducatif et touristique : les croisières touristiques et éducatives guidées permettent aux Bruxellois, écoliers, navetteurs et touristes de découvrir Bruxelles depuis l'eau et de faire connaissance avec le canal. Ce rôle est essentiel pour mieux le faire apprécier.

[www.waterbus.eu](http://www.waterbus.eu) - [www.brusselsbywater.be](http://www.brusselsbywater.be)

## UN SPORT NAUTIQUE AU CŒUR DE LA VILLE

Le Cercle des Régates de Bruxelles (CRB)<sup>1</sup> est un des clubs d'aviron au passé prestigieux, et plus que jamais actif, situés le long du canal.

Né en bordure de l'Allée Verte en 1878, le CRB organise à partir de 1881 des régates internationales à Bruxelles. Le 10 juin 1886, il est à l'origine des premières courses comprenant des bateaux de 8 rameurs en Belgique. Par la suite, le CRB s'installera dans les locaux du Centre Nautique d'Anderlecht pour déménager définitivement le 22 juin 2002 dans ses propres locaux situés au 65 quai de Veeweyde, à proximité de l'écluse d'Anderlecht.

L'aviron, sport généralement peu pratiqué en milieu urbain, demande une bonne concentration sur l'eau et procure ainsi au pratiquant une merveilleuse détente.

Le CRB a un palmarès sportif particulièrement brillant. Ses rameurs et rameuses ont remporté au fil des années de nombreux titres nationaux et internationaux. Certains d'entre eux ont représenté la Belgique aux Jeux Olympiques. Par ailleurs, le Cercle est le seul club francophone à avoir remporté une médaille au championnat du Monde Senior à Tampere (Finlande, en 1995). Régulièrement, ce club bruxellois remporte les championnats de la ligue francophone de Belgique et obtient de très bons classements pour ses équipages lors des compétitions nationales. Il vise ainsi à poursuivre son existence dans la lignée prestigieuse de son histoire et de ses traditions. De ce club d'aviron sont issus d'autres groupements sportifs et philanthropiques, comme par exemple «Le Brussels Royal

## Le Cercle des Régates de Bruxelles



Club», «Les Berceaux Princesse Paola», (anciennement «Le Conservatoire Africain», aide à l'enfance socialement défavorisée), «Le Royal Brussels Poséidon» ou «La Société Nautique Universitaire de Bruxelles» (club d'aviron de l'ULB).

Les lieux où sont situés le club sont particulièrement agréables, au bord de l'eau, le long d'un chemin de halage, à l'écart de la circulation routière, dans un endroit préservé qui semble loin de l'agitation de la ville. Le restaurant «La Marina», situé juste à côté du club, offre une terrasse au soleil avec vue sur le canal. Le CRB se présente donc à Bruxelles comme un excellent moyen de pratiquer un sport nautique dans un environnement urbain et accessible. Il offre en outre l'occasion de découvrir le canal de Bruxelles sous un autre angle, celui du sport, du loisir, de la détente.

[www.aviron-crb.be](http://www.aviron-crb.be)



## Bruxelles, sa Grand-Place, son Manneken Pis et son canal

Entretien avec Patrick Bontinck

CEO visit.brussels

**En mars 2011, l'office du tourisme de loisirs et d'affaires de la Région de Bruxelles-Capitale a pris pour nom «visit.brussels». Cette structure a pour vocation d'assurer la promotion de la Région bruxelloise auprès des touristes, des organisateurs d'évènements et de congrès, mais aussi des Bruxellois curieux de découvrir les nombreuses activités qu'offre leur ville.**

**Pour ce faire, elle propose une série de services, aux particuliers comme aux entreprises: informations touristiques sur les musées, les attractions, les restaurants, les boutiques, la vie nocturne, des guides, des promenades et des plans de Bruxelles et de ses pôles d'attraction, ainsi qu'un agenda culturel dynamique consacré à la promotion d'évènements.**

### **Quels sont selon vous les atouts du Territoire du canal, et son importance, dans le cadre de la politique et des initiatives de développement du tourisme menées par visit.brussels ?**

Visit.brussels ne peut effectivement se prononcer sur le Territoire du canal que dans une optique touristique. En sachant, bien entendu, que l'attractivité touristique d'un lieu a aussi des conséquences sur la cohésion sociale, la convivialité, l'économie, l'emploi...

Il faut avoir à l'esprit que le tourisme est le premier pourvoyeur d'emplois en Région de Bruxelles-Capitale, avec 35.000 emplois directs et 15.000 emplois indirects en 2010. L'ambition de visit.brussels est de doubler la fréquentation touristique de Bruxelles à l'horizon 2020. C'est-à-dire, concrètement, de doubler le nombre de nuitées, et donc de contribuer à l'augmentation de l'emploi dans la Région.

Le canal est une des parties de la ville qui pourra nous aider à atteindre ces objectifs. En effet, ce territoire – que nous limitons, en ce qui concerne le tourisme, aux abords du canal proprement dits – présente des espaces encore libres, idéaux pour des activités de loisirs à conforter ou à développer. Et il recèle un potentiel d'attractivité très intéressant: la proximité de l'eau a, sans conteste, une influence bénéfique sur l'attraction qu'un lieu opère auprès des visiteurs. Ainsi, le premier hôtel bruxellois avec vue sur le canal, le Meininger Hotel Brussels City Center, a ouvert ses portes au printemps 2013 et a connu, d'emblée, un gros succès de fréquentation dès sa première saison estivale. Il sera bientôt rejoint, juste à côté, par l'Espace Hôtelier Belle-Vue. Même s'il existait bien sûr déjà une offre hôtelière autour de la Gare du Midi et entre celle-ci et le canal, ce nouveau pôle hôtelier avec vue sur la voie d'eau, en partie public et en partie privé, constitue un signe évident de l'évolution touristique de cette partie de Bruxelles. Ceci même si cette portion du territoire régional comptait déjà des atouts touristiques: les nombreuses activités évènementielles développées sur le site de Tour & Taxis (foires, salons, concerts, colloques, etc.); une auberge de jeunesse non loin du canal; des clubs basés sur ses berges où il est possible de pratiquer l'aviron ou le kayak; une offre de croisières touristiques en bateaux; un yacht club – le Bryc – qui

compte des centaines de membres et propose notamment des cours de voile; le développement d'un secteur Horeca original et de qualité, qui va de nombreux bistrot typés à quelques enseignes étoilées, qui s'est par exemple étendu de plus en plus du quartier Dansaert vers le canal... Il existe également une offre culturelle importante dans ces quartiers: Raffinerie de Charleroi Danses, Kaaitheater, iMAL, La Fonderie, Maison des cultures de Molenbeek, Festival Couleur Café, etc. Et toute une activité évènementielle qui s'est développée autour des Halles Saint-Géry puis, plus récemment, autour des Abattoirs.

### **Y a-t-il d'autres projets pour l'avenir ?**

Effectivement. De nombreux projets vont encore renforcer cette offre. Ainsi, visit.brussels est partie prenante du grand projet de nouveau terminal pour passagers, développé par le Port de Bruxelles. Nous accompagnons les équipes du Port dans leur réflexion afin que ce terminal, dont l'ouverture est prévue en 2015, présente toutes les qualités essentielles à l'accueil des visiteurs qui font escale à Bruxelles. Visit.brussels y ouvrira d'ailleurs un guichet d'accueil touristique, qui délivrera aux voyageurs toute l'information utile sur Bruxelles.

Je pense aussi aux améliorations de l'espace public, qui sont déjà nombreuses et qui continuent un peu partout le long du canal comme dans les quartiers riverains, avec notamment la création d'un grand parc régional sur le site de Tour & Taxis, ainsi que d'un parc plus petit, sur le quai de la rive gauche, qui reliera celui de Tour & Taxis à la place Saintelette. Par ailleurs, du côté privé, je pourrais aussi citer la future terrasse panoramique et les futures berges en gradins de la Tour Upsite, en construction à la jonction des bassins Béco et Vergote. Toutes ces initiatives devraient contribuer à dynamiser encore davantage les quartiers riverains du canal, à jeter les ponts essentiels entre habitants et visiteurs, à y créer de l'activité économique... Preuves que ce territoire aiguise les imaginations depuis quelques années, y sont même apparus un projet privé de cinéma flottant et un projet public d'auberge de jeunesse flottante. Ils semblent tous deux moins avancés pour le moment, mais une dynamique est lancée.





**Quelle est l'implication de visit.brussels dans les évènements organisés dans des lieux de loisirs, tels que Tour & Taxis et les Caves de Cureghem ?**

Visit.brussels est très actif dans la zone. Nous travaillons en partenariat avec les infrastructures existantes dans le cadre de salons, congrès, concerts ou d'autres activités à potentiel touristique. Visit.brussels assure la promotion tant nationale qu'internationale de ces évènements et infrastructures via divers canaux: son site internet, des brochures, la communication auprès des « clients » de Bruxelles, des tours opérateurs, ou encore des organisateurs de congrès.

**Bruxelles-les-Bains reste-il une des initiatives majeures pour l'animation du Territoire du canal ?**

Effectivement, Bruxelles-les-Bains a un peu joué les précurseurs, en attirant chaque été des centaines de milliers de personnes pendant plusieurs semaines sur le quai des Péniches. C'est un incontournable, qui dope la fréquentation touristique de Bruxelles. Mais les évènements festifs et conviviaux se multiplient sur les berges: le Brussels Light Festival a connu un gros succès dès sa première édition, fin 2013; la Fête du Port draine une foule importante tous les deux ans; Molenbeek, Métropole culturelle 2014 a beaucoup misé sur la mise en valeur de la voie d'eau... Et il ne faut pas oublier que les Plaisirs d'Hiver se déroulent aussi en partie dans le quartier de l'ancien port, non loin du canal actuel.

**Quelles sont les faiblesses actuelles de cette zone ?**

En ce qui concerne le tourisme, je citerais le fait que beaucoup de ses atouts restent encore méconnus de beaucoup de gens, l'absence d'une véritable promenade balisée, l'insuffisance des infrastructures piétonnes conviviales menant vers les berges du canal, ainsi que le fait que l'eau soit très en contrebas des berges. Mais plusieurs projets vont améliorer cela dont certains, que j'ai évoqués, à assez court terme. ■

**Interview et retranscription P. Sa.**



▲ Plaisirs d'Hivers, chaque année aux abords de la place Saint-Catherine



## Chambres avec vue sur le canal

**Premier hôtel bruxellois avec vue sur le canal, le Meininger Hotel Brussels City Center a ouvert ses portes en mai 2013, dans un des bâtiments de l'ancienne Brasserie Belle-Vue, à Molenbeek. Le site en pleine reconversion accueillera aussi l'Espace hôtelier Belle-Vue, axé sur la formation, dont l'ouverture est programmée par étapes en 2014 et 2015.**

Qui n'a jamais entendu parler un jour de la Brasserie Belle-Vue ? Sa Gueuze et sa Kriek sont bien connues. Ses publicités à l'accent bruxellois (« *Au plus que tu la gouttes, au mieux que ça te goutte* ») ont marqué les esprits. Son emblème figurait jadis bien en vue sur les maillots du Sporting d'Anderlecht et il trône toujours sur le long mur de briques rouges de son siège historique, typique de l'architecture industrielle du début du 20<sup>e</sup> siècle, situé en bordure du canal, près de la Porte de Ninove.

### ASPECT INDUSTRIEL PRÉSERVÉ

L'activité brassicole ayant été relocalisée, le site est en pleine reconversion depuis le début 2012. Il est si vaste qu'il a été scindé en trois grandes parties. L'une d'elle deviendra, sous la houlette de la commune de Molenbeek, l'Espace Hôtelier Belle-Vue, dédié à la formation hôtelière, dont l'ouverture est programmée par étapes en 2014 et 2015.

Les deux autres ont été acquises par un promoteur immobilier, Jean-Paul Pütz, qui a parié sur le renouveau en cours du quartier et sur le potentiel d'attractivité des rives du canal. Un potentiel moins exploité jusque-là à Bruxelles que dans d'autres villes

européennes. S'il planche encore sur le destin d'un des bâtiments qu'il a acquis, Jean-Paul Pütz a finalisé la reconversion de l'autre. La première pierre de sa rénovation en profondeur avait été posée en janvier 2012, sous le nom de Nelson Canal, mais c'est sous le patronyme de son exploitant allemand, la chaîne hôtelière internationale Meininger, qu'il est désormais connu, depuis son inauguration en mai 2013. Le Meininger Hotel Brussels City Center est alors devenu le premier hôtel bruxellois avec vue sur le canal, à quelques minutes de marche de la Grand-Place.

Pour la rénovation, Jean-Paul Pütz et le bureau d'architectes A2M ont opté pour le maintien de l'aspect industriel de l'édifice, avec plafonds bruts de décoffrage, tuyauteries qui courent à vue, préservation des façades de briques, des murs massifs, des larges couloirs et de la forêt de pilastres. Avec toutefois de hauts standards en matière de construction durable. Quant à la décoration, elle est résolument « street art ».



▲ Projet pour l'Espace Hôtelier Belle-Vue, par l'Association Momentanée L'Escaut-MSA-Grontmij

## GROS SUCCÈS POUR L'HÔTEL « LOW COST »

Jean-Paul Pütz et ses associés ont accordé l'exploitation des lieux pour 20 ans au groupe Meininger, qui compte une quinzaine d'hôtels « low cost » en Allemagne, Autriche, Hollande, Espagne, Grande-Bretagne,... Et le succès a été d'emblée au rendez-vous avec 19.000 nuitées et un taux d'occupation de 86% pour les 719 lits dès le mois d'août. Son public est varié : en mai et juin, il a accueilli principalement des familles et des groupes. Mais il a accueilli également un grand nombre de backpackers, les routards avec sac-à-dos. Et pour la suite, il compte aussi sur les groupes, les écoles et les businessmen attirés par les prix abordables et la convivialité des lieux.

Si Jean-Paul Pütz croit beaucoup à l'attractivité du canal et au potentiel des quartiers environnants, Tom Debrabandere, le Directeur du Meininger Brussels, estime lui que le succès de son hôtel est principalement dû à l'offre nouvelle qu'il propose, pour un type de touristes qui, souvent, passait à Bruxelles sans y loger. Il considère également que la proximité du centre historique et le renouveau du quartier Dansaert, qui s'est progressivement étendu de Saint-Géry jusqu'au canal attirent les touristes dans son hôtel. Cela dit, Tom Debrabandere estime qu'*« il y a des choses à voir à Molenbeek, parfois magnifiques, qui ont un intérêt pour les touristes qui cherchent à sortir des sentiers battus »*. Mais il ajoute que ce potentiel devrait être mieux mis en valeur, comme la commune a d'ailleurs annoncé vouloir le faire.

## DE L'ART DE LA BRASSERIE AUX MÉTIERS DE L'HÔTELLERIE

À côté du Meininger Hotel Brussels City Center, au coin du quai du Hainaut et de la rue Evariste Pierron, la commune de Molenbeek développe une infrastructure dédiée aux métiers de l'hôtellerie et du tourisme : l'Espace hôtelier Belle-Vue.

Les anciennes écuries de la Brasserie Belle-Vue accueilleront un petit hôtel de 29 chambres, où les étudiants pourront mettre leurs acquis en pratique dès l'été 2014. Quant à l'ancienne malterie, elle abritera, début 2015, un espace de formation, la Mission locale chargée de la formation, un restaurant d'économie sociale et une antenne du CPAS.

Ce projet est porté par la commune, avec l'aide du Fonds européen de développement régional (FEDER), de l'État fédéral et de la Région de Bruxelles-Capitale. ■

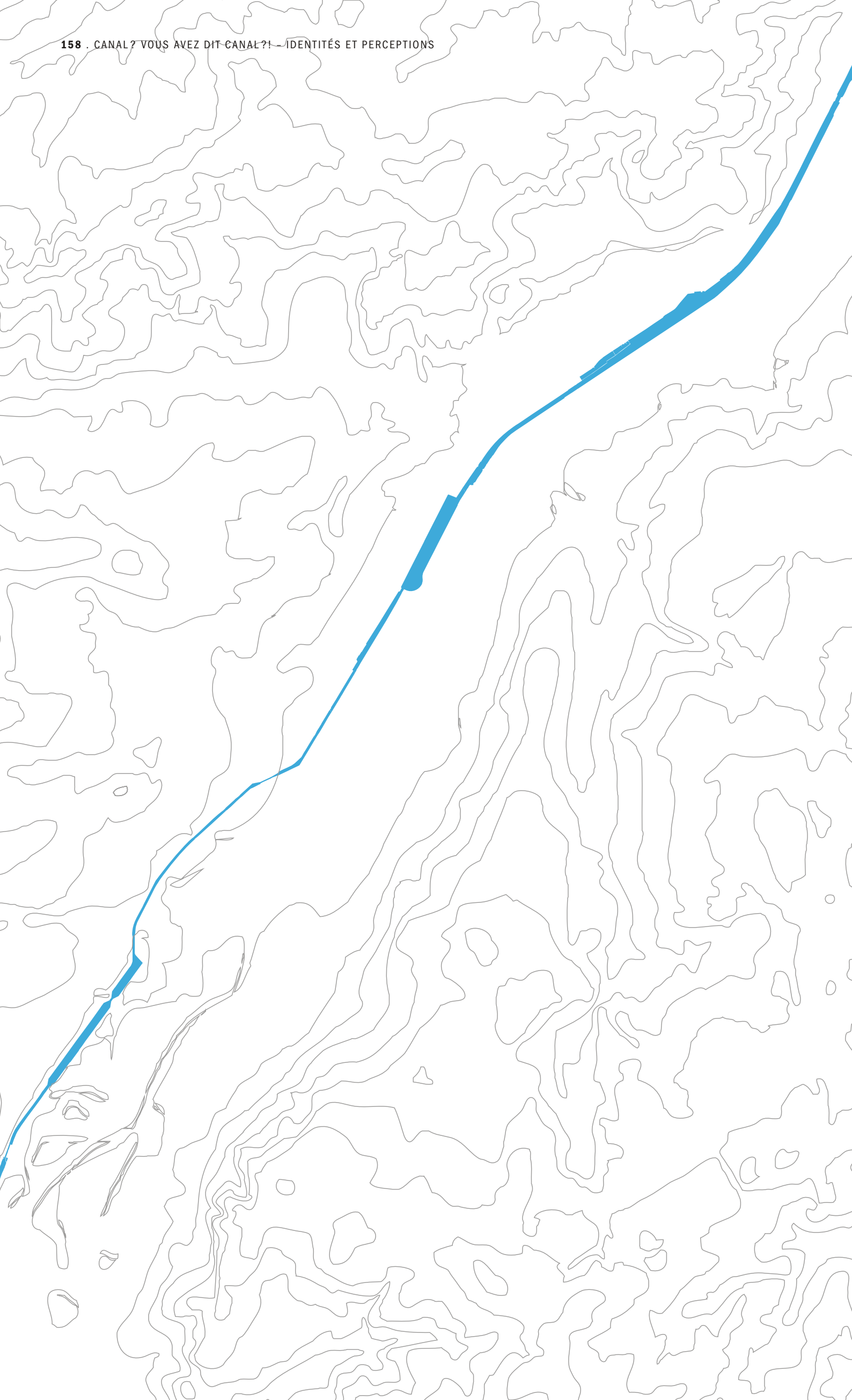
**P. Sa.**



# IDENTITÉS ET PERCEPTIONS

Durant de longues années, le Territoire du canal a eu mauvaise presse dans les médias et auprès de nombreux Bruxellois, réticents à franchir ses ponts. Considérés comme sales, insécurisés, et dépourvus d'intérêts, ces quartiers ont longtemps fait les frais des séquelles de leur passé. Pourtant, de leur côté, les habitants portent un regard optimiste sur leurs quartiers : la variété des nationalités qui s'y côtoient, son caractère urbain et industriel, la diversité de ses espaces, ses lieux insolites, son dynamisme culturel,... sont autant d'atouts, reconnus et appréciés.

Ces atouts, la Région travaille à les faire connaître, à les valoriser, à destination des habitants du Territoire, mais aussi auprès des Bruxellois dans leur ensemble, des visiteurs du reste du pays et des visiteurs étrangers. Le présent chapitre vous propose de revenir sur le travail identitaire mené par l'ADT en 2010, et sur les différentes actions menées depuis pour valoriser le Territoire du canal et ses habitants.



## IDENTITÉS ET PERCEPTIONS

# Regards multiples sur des quartiers en pleine évolution

Alfredo Corbalan et Pascal Sac

**Il y a l'identité perçue du Territoire du canal, son image, ce qu'en pensent ceux qui ne le connaissent pas, ce qu'en disent les médias. Et puis il y a son identité vécue, celle que ressentent et décrivent ses habitants, voire certains de ses usagers habituels. Entre les deux: un gouffre...**

Pour beaucoup de Bruxellois, le canal a longtemps été perçu comme une « barrière urbaine », et les quartiers qui l'entourent, comme une « zone à problèmes », malgré les quelques lieux phares (Marché du Midi, Abattoirs, Chien Vert,...) connus de tous. La grande majorité de ceux qui ont toujours vécu de part et d'autre de cet axe n'imaginaient en général pas de migrer un jour sur l'autre rive. Et rarissimes étaient, jusqu'il y a quelques années encore, les Bruxellois des classes moyennes ou supérieures qui décidaient de s'installer à proximité immédiate de la voie d'eau.

L'identité perçue du Territoire du canal s'est, certes, sensiblement améliorée au fil du temps, mais elle a longtemps pâti (et elle pâtit encore souvent) aux yeux des médias comme de très nombreux Bruxellois, des séquelles de son passé. Lors de la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, les anciens quartiers centraux industriels cumulaient en effet les défis dans bien des domaines: nombreux sites post-industriels en attente de réaffectation; mauvais état du bâti, des espaces publics, du patrimoine architectural; statistiques peu flatteuses en matière de pauvreté, de chômage, de scolarité, de sécurité,...

### ÉVOLUTION POSITIVE

Depuis un quart de siècle, les initiatives publiques (locales, régionales, fédérales, européennes) se multiplient pour remédier à cette situation, sans parvenir à corriger cette identité généralement perçue négativement. Malgré les résultats manifestes des efforts récurrents et convergents des pouvoirs publics, malgré les initiatives et les investissements associatifs ou privés qui en résultent et/ou les confortent, malgré l'arrivée d'une population plus aisée, cette partie de la Région de Bruxelles-Capitale souffre toujours (aujourd'hui encore) d'un déficit d'image, lié en général à des actualités négatives dans certaines portions spécifiques de ce vaste territoire.

Pourtant, une amélioration sensible se fait sentir depuis le début de l'année 2012. À l'époque, quelques médias se sont livrés à une remise en question qui les a conduits à publier des reportages de fond sur ces quartiers, pour dépasser la simple narration de faits divers et pour évoquer davantage la diversité de ce territoire, dont ses aspects positifs. Depuis lors, plusieurs médias importants se sont également intéressés aux évolutions du marché immobilier aux abords du canal, au gré

de l'émergence et de la concrétisation de projets ambitieux, notamment résidentiels.

Mais le Territoire du canal reste souvent perçu (dans le meilleur des cas) comme « en devenir » ou « exotique », voire (dans le pire des cas) comme « insécure ».

### PROCESSUS PARTICIPATIF

Néanmoins, l'identité vécue et décrite par les habitants des quartiers du canal et par beaucoup d'usagers habituels de ce territoire est, depuis longtemps, nettement plus positive.

C'est ce qui ressortait par exemple d'une étude identitaire pilotée, en 2010 et 2011, par l'ADT. Cette étude portait sur la Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP)<sup>1</sup>, qui couvre toute la partie centrale de la Région. Pour la mener, un prestataire désigné à l'issue d'un appel d'offre européen, avait proposé à l'ADT une démarche participative originale: rencontres avec des témoins-clés de la zone dans divers secteurs (créatif, économique, environnemental); sondage auprès de centaines d'usagers (touristes, navetteurs,...); ateliers thématiques avec des acteurs locaux; groupes de travail avec des dizaines d'habitants (dans des maisons de quartier, dans un parc, ou une association de femmes...).

Basée sur un processus participatif et qualitatif plutôt que scientifique ou même quantitatif, elle a permis de dresser un portrait très nuancé de l'axe central de la Capitale: des quartiers plein d'espoir et de dynamisme; un espace fort d'une population très jeune; un morceau de ville empli de talents et en plein bouillonnement; un canal ressenti certes encore comme une frontière, mais qui dispose des atouts pour devenir un axe stratégique de développement de la Région; des habitants avec un regard réaliste mais volontariste sur leur cadre de vie, dont ils veulent surmonter les défis...

Alors que certaines études montrent que l'augmentation du niveau socioéconomique des habitants des quartiers centraux entraîne souvent leur exode, les ateliers avec les habitants organisés par l'ADT ont au contraire révélé un réel attachement de ces derniers à leur quartier: souvent, ils ne souhaitent pas le quitter et, s'ils le font, c'est entre autres pour des raisons liées au parcours personnel.

## ONZE TRAITS IDENTITAIRES

Grâce à cette approche, l'étude a livré des conclusions nuancées. Elle n'a pas mis en exergue « une » identité univoque pour les quartiers centraux de la Région bruxelloise, mais elle en a dégagé les caractéristiques principales. Le panel de participants a en effet identifié onze traits identitaires du Territoire du canal. Issus d'une vision provenant des habitants et des acteurs de la zone considérée, plusieurs de ces caractéristiques corroborent les propos tenus dans la présente publication.

La **grande diversité** du Territoire du canal a été épinglée par les participants du panel: il est vu comme un espace bigarré, inclassable, avec une grande diversité de réalités mais dépourvu d'identité d'ensemble. Les habitants ont une vision très nuancée de leur quartier, parfois d'une rue à l'autre. Ils expriment aussi une forte **demande de cohabitation durable**: ils sont conscients des problèmes, des défis, de la réputation de leur cadre de vie, mais ils en sont fiers, du fait notamment de sa mixité culturelle. Ce regard réaliste ne s'avère pas fataliste pour autant, comme en attestent une intense vie associative, la volonté d'une mixité sociale et culturelle accrue, de ponts entre communautés, pour éviter le repli sur soi. D'ailleurs, parmi les personnes interrogées, 73 % se sentent bien dans cette partie de la Région, avec même un pic de 83 % chez les promeneurs, qui citent sa convivialité comme premier atout.

**Le canal peut devenir un lien s'il est mieux mis en valeur**: les riverains ne le citent pas spontanément comme élément structurant, mais il est perçu comme un vecteur d'identité et de développement par les experts et acteurs-clés. Dès lors, certains considèrent le Territoire du canal comme le futur axe central de la Région, ce qui est confirmé par le projet de Plan Régional de Développement Durable. D'autant que son passé industriel a laissé un potentiel foncier qui peut accueillir un nouvel essor économique, mais aussi **un riche patrimoine architectural** dont les éléments principaux constituent des points de repère aux yeux des habitants. Ils peuvent donc, une fois réaffectés et valorisés, devenir des signaux urbains attractifs. Les habitants sont aussi demandeurs d'**espaces publics et d'espaces verts à valoriser comme lieux de rencontre**, pour résorber le déficit constaté au sein du Territoire du canal en la matière, même s'il recèle déjà de petits espaces verts méconnus.

L'enquête auprès des passants fréquentant le Territoire du canal a par ailleurs montré que 80 % d'entre eux aiment faire leurs courses dans ses **rues commerçantes et marchés qui « mettent le monde à portée de main »** et qui ont un rayonnement local, régional, national, voire international. Le panel de l'étude a aussi mis l'accent sur le **creuset où se côtoient talents créatifs et esprit d'entreprise** que constitue le Territoire du canal.

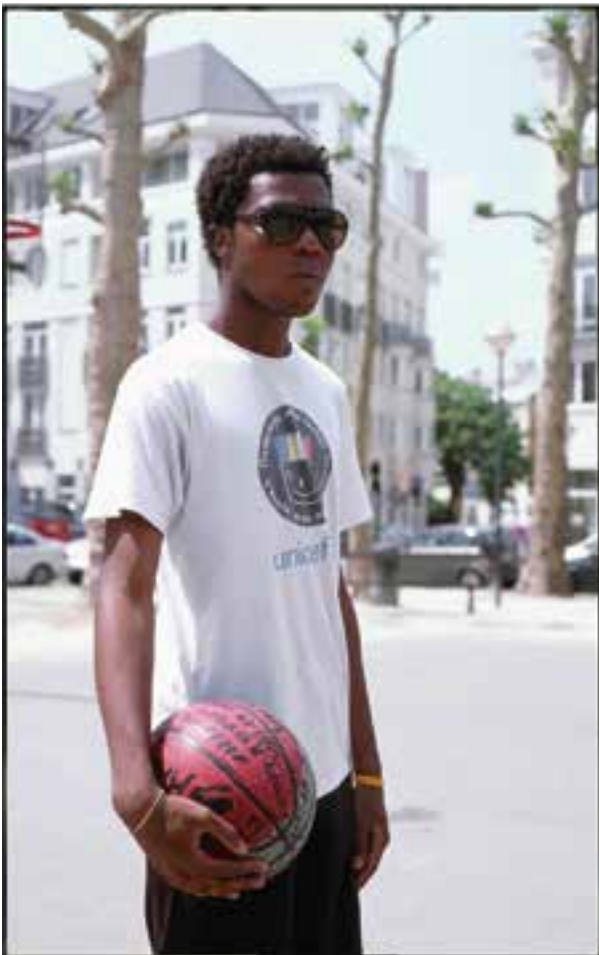
Quant aux **grands projets urbanistiques** (Tour & Taxis, Gare de l'Ouest, Schaerbeek-Formation, Botanique, Quartier Midi...), ils sont considérés par les habitants comme des opportunités d'impulsions très positives pour leur environnement, pour autant qu'ils soient en interaction avec les quartiers et répondent à leurs besoins: emplois, espaces verts et publics, logements abordables, équipements,... L'enquête n'a en effet pas laissé transparaître d'hostilité de la part de la population vis-à-vis des grands projets, auxquels elle est plutôt ouverte. Elle a cependant montré que la question du lien entre ces projets et les quartiers est essentielle.

Le panel de l'étude a par ailleurs souligné que le Territoire du canal est, d'une part, une **zone de transit, antichambre ou « hall d'entrée de Bruxelles, voire de la Belgique »**, pour les individus comme pour les activités, notamment au regard des vagues successives d'immigration. D'autre part, il est un **lieu de passage extrêmement fréquenté**, tant par les navetteurs et par les chalands, compte tenu de la concentration de grandes gares, infrastructures, évènements culturels et noyaux commerciaux importants dans son périmètre.

Enfin, le panel a considéré que **les jeunes constituent la clé du futur de ce territoire**, pour autant que l'enseignement et la formation puissent répondre tant à leurs attentes qu'à celles du marché de l'emploi: la population de ce territoire est jeune et offre un grand potentiel, notamment pour le marché du travail, mais elle souffre d'un déficit de formation, qui handicape fortement l'accès à l'emploi. D'où l'intérêt des projets soutenus par les pouvoirs publics et les Fonds européens de développement régional (FEDER), qui développent l'esprit d'entreprise dans ces quartiers, notamment en valorisant le potentiel d'emplois dans les domaines de l'environnement, de l'énergie, de l'éco-construction, etc.

Les nombreuses réalisations et les multiples projets en cours, publics comme privés, tout comme la mixité sociale progressive de populations et l'évolution récente des médias permettent de penser que l'image du Territoire du canal, son identité perçue, va continuer à s'améliorer dans les prochaines années pour correspondre davantage à l'identité vécue par ses habitants. ■





## IDENTITÉS ET PERCEPTIONS

# Des actions concrètes pour valoriser le potentiel et la diversité du Territoire du canal

Pascal Sac

**L'ADT mène depuis plusieurs années diverses actions pour valoriser le Territoire du canal et soutenir son redéploiement socioéconomique. Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la programmation FEDER 2007-2013. Elles sont réalisées en partenariat avec une vingtaine d'institutions publiques locales et régionales bruxelloises.**

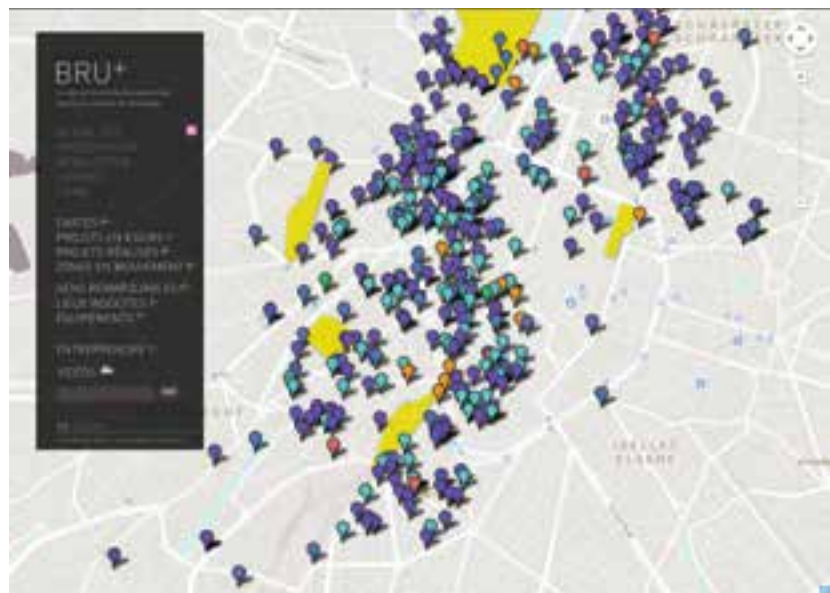
**Basées sur une approche participative inédite avec les habitants des quartiers concernés, ces actions s'adressent à divers publics (habitants, jeunes, investisseurs...), avec comme objectif la mise en valeur des atouts et des potentiels (souvent méconnus) de cet axe stratégique pour la Région.**

### WWW.BRUPLUS.EU, LA VITRINE DU TERRITOIRE DU CANAL ET DES QUARTIERS CENTRAUX DE BRUXELLES

Destiné à un large public, Bru+<sup>1</sup> est un site de référence pour tout ce qui se passe dans le Territoire du canal et dans les quartiers centraux de Bruxelles qui le bordent.

BRU+, qui est géré par l'ADT, invite à (re)découvrir l'abondante actualité de ces quartiers, les nombreux projets en cours, les endroits insolites, les personnalités remarquables, les possibilités d'entreprendre... notamment grâce à son système de géolocalisation.

Lancé mi-2011, Bru+ a vu sa fréquentation augmenter au gré des diverses actions de l'ADT, dont le lancement, début 2013, de la newsletter liée au site<sup>2</sup> et la mise en ligne, mi-2012, d'une page «Territoire du canal» sur Facebook<sup>3</sup>.



Site internet Bru+  
[www.bruplus.irisnet.be](http://www.bruplus.irisnet.be) ►





▲ Inauguration Foto Kanal 2012 - ICONS

## DONNER UN VISAGE AUX HABITANTS DU TERRITOIRE DU CANAL

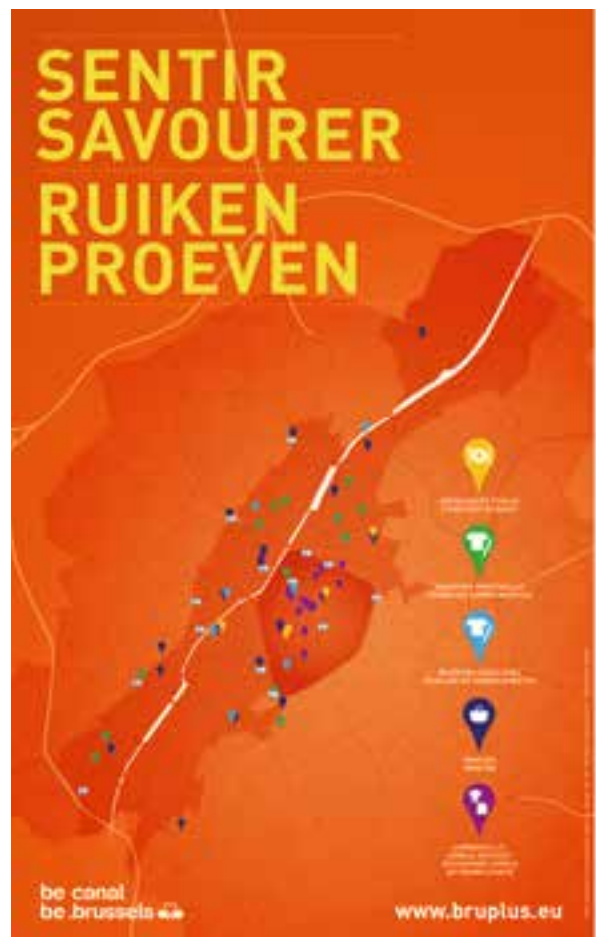
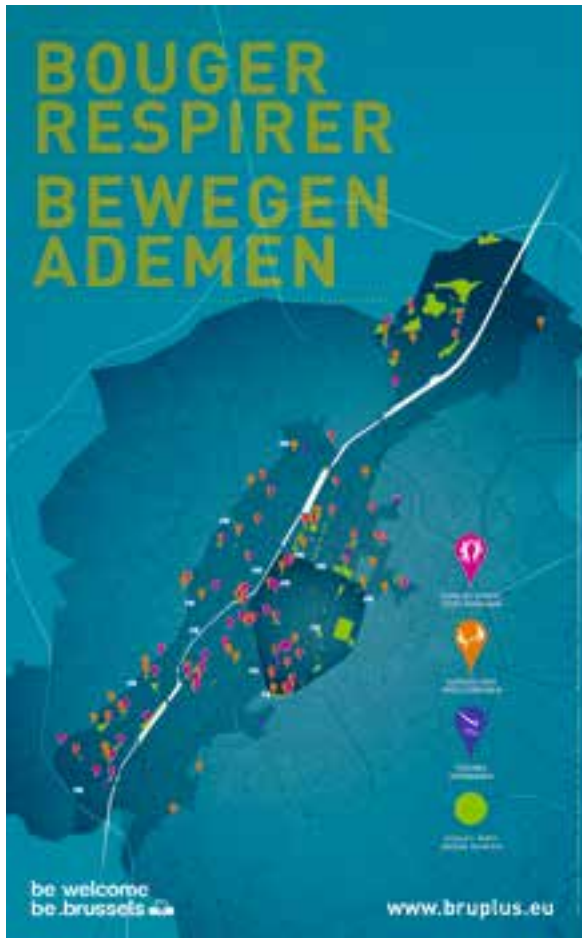
Les actions de l'ADT s'appuyant sur une approche participative, une place en vue a été donnée aux habitants dans le cadre d'un parcours photographique. En 2010, « Foto Kanal 2010 – Je suis le plus beau du quartier » a mis en scène dans l'espace public des portraits grand format des jeunes habitants du Territoire du canal. En 2012, une exposition monumentale « Foto Kanal 2012 – Icons » a présenté des photographies sur le thème des icônes, réalisées avec les jeunes de ces quartiers, sur quatre sites stratégiques (Abattoirs, Porte de Ninove, Saintelette, Bruxelles-les-Bains).

L'opération était complétée par une série de vidéos intitulées « Visages des quartiers »<sup>4</sup>, dans lesquelles les habitants expriment leurs visions et leur implication dans les quartiers du Territoire du canal, loin des clichés et des préjugés.

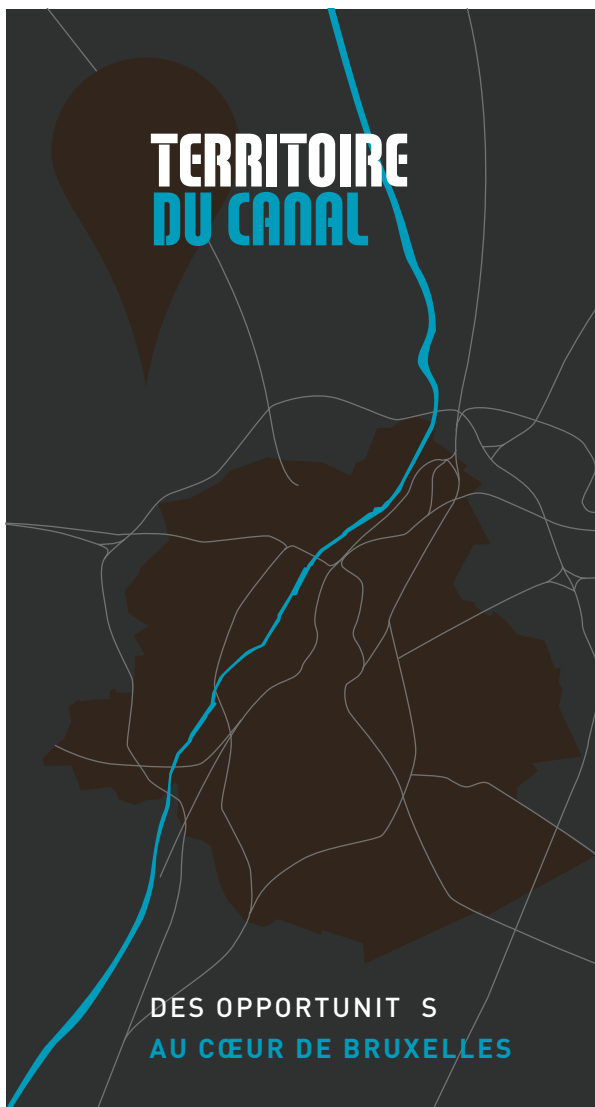
## LES ATOUTS DU TERRITOIRE DU CANAL À L'AFFICHE

Mi-2013, l'ADT a lancé une campagne d'affichage, articulée en quatre vagues saisonnières, pour valoriser les atouts méconnus du Territoire du canal : espaces verts, patrimoine, lieux culturels, événements... Ces affiches, visibles notamment dans des lieux publics (administrations...), dans l'espace public (vitrines de commerces, abribus...) et dans les véhicules de la STIB, se déclinent également en sets de tables et cartes postales, distribués partout dans les quartiers du canal.

Le concept graphique est simple : un fond coloré, une myriade de points de repère multicolores et, en toile de fond, les rues de Bruxelles, le tracé du canal, les contours du Territoire du canal. Thèmes et couleurs évoluent au fil des saisons, avec chaque fois une affiche présentant des événements (« Sortir ») et une autre reprenant des centres d'intérêts (« Bouger-Respirer », « S'amuser-S'étonner », etc.). Tous les visuels renvoient pour plus de détails au site Bru+.



▲ Campagne d'affichage - 2013-2014



◀ Brochure « Des opportunités au cœur de Bruxelles » - 2013-2014

▼ Publication « Images et réalités d'une jeunesse à Bruxelles » - 2011-2012



## UN POTENTIEL FONCIER EN QUÊTE D'INVESTISSEURS

L'ADT a édité une brochure et une vidéo pour sensibiliser des investisseurs au potentiel foncier du Territoire du canal.

Ces outils de communication, qui mettent également l'accent sur les nombreux investissements publics dans ce territoire depuis la création de la Région (valorisation de terrains; amélioration des infrastructures, du bâti, des espaces publics; construction et rénovation de logements, etc.), ont notamment été diffusés lors de salons immobiliers, en Belgique et en France, ainsi que par les partenaires publics de l'ADT.

## CE QUE LES JEUNES « DU CANAL » ONT À DIRE...

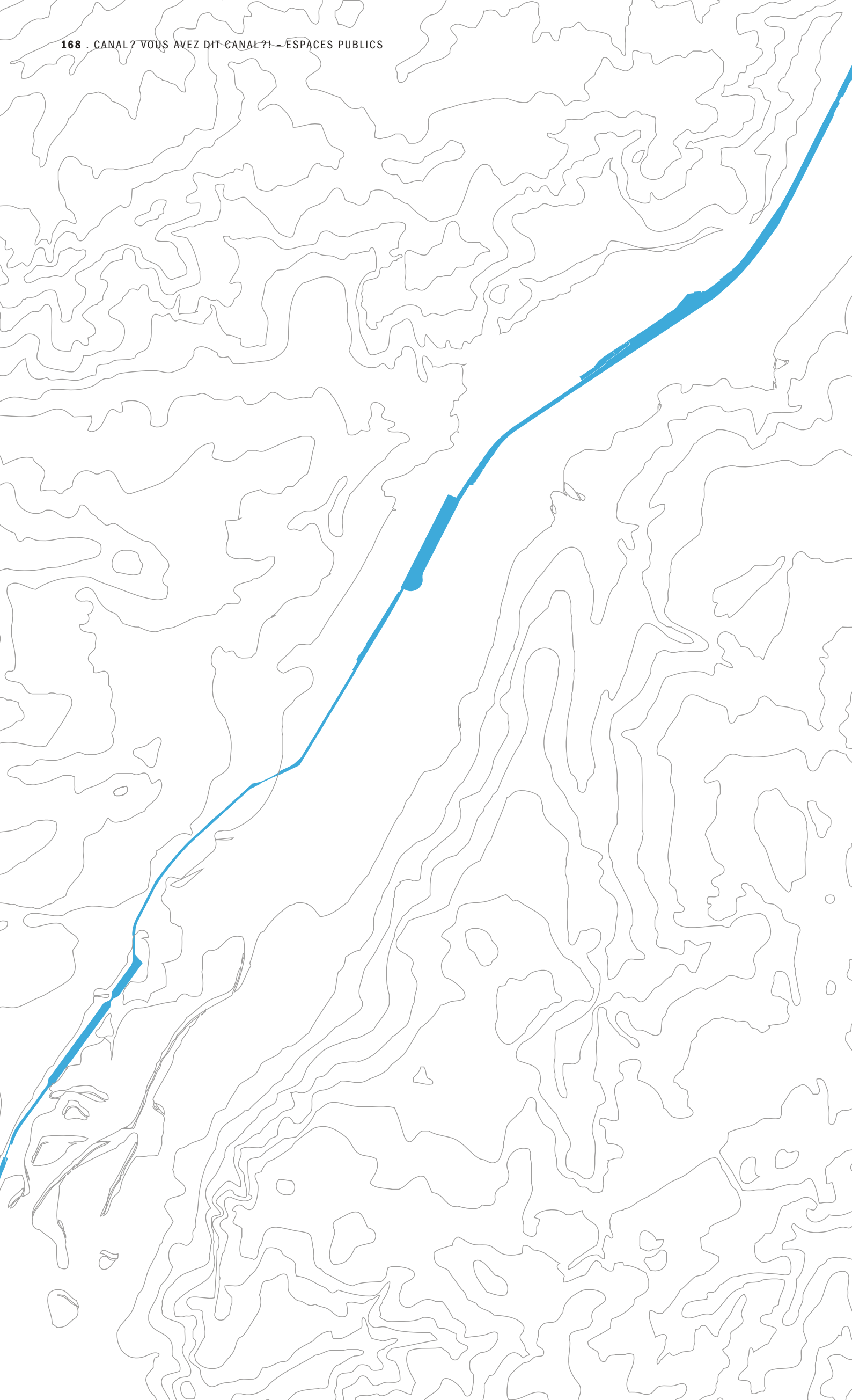
Dans le cadre de sa démarche participative, l'ADT a souhaité donner plus longuement la parole à une dizaine de jeunes du Territoire du canal. C'est ainsi que le livre « Foto Kanal 2010-2012 - Images et réalités d'une jeunesse bruxelloise », co-édité avec Platform Kanal, a vu le jour en 2012. À travers leurs témoignages, textes poétiques, photographies, dessins, balade hors des sentiers battus..., l'ouvrage présente leurs perceptions de leurs quartiers, avec leurs envies et leurs peurs, leur énergie et leur créativité... Une vue partielle et subjective d'une jeunesse plurielle, à l'image de la réalité urbaine où elle évolue. ■



# ESPACES PUBLICS

En traversant la Région bruxelloise, le canal rencontre des espaces très divers nés de l'environnement géographique et des évolutions économiques et sociales. Celles-ci s'expriment entre autres à travers les projets urbains du 19<sup>e</sup> siècle, et par la succession des équipements et des infrastructures portuaires. Ces spécificités ont donné naissance à un espace public contrasté et complexe, qu'il est difficile de saisir dans son ensemble.

Le présent chapitre se focalise d'une part sur les différents éléments constitutifs de l'espace public sur le Territoire. Il explore d'autre part comment l'infrastructure fonctionnelle qu'est le canal peut évoluer pour devenir un axe structurant, intégré à son environnement, et valorisant son principal atout : l'eau.





## ESPACES PUBLICS

# Une multitude d'espaces et d'usages

Pierre Van Wunnik  
*Ingénieur-urbaniste*

**Le Territoire du canal héberge des dynamiques urbaines qui donnent sens aux espaces publics. La perception, l'ambiance et le souvenir qu'ils laissent en font partie intégrante. En effet, l'espace public n'est pas seulement un espace matériel, composé de trottoirs, de places ou de rues, c'est aussi un lieu de représentation immatériel, fait d'impressions et de ressentis. Comprendre les éléments constitutifs d'une portion de territoire permet de mieux l'appréhender, ouvrant ainsi sur l'apparition de concepts nouveaux.**

**Le présent article propose des observations relatives à ces divers champs de l'espace public au sein du Territoire du canal; il ne se présente donc pas comme un inventaire mais comme une vue globale, composée d'espaces spécifiques, mis en perspective par leur position dans le Territoire et dans le contexte historique.**

### LA VALLÉE DE LA SENNE ET SES AMÉNAGEMENTS SUCCESSIFS

La Senne et ses affluents ont creusé cette grande vallée qui est devenue la matrice de Bruxelles. À travers les marais, la rivière Senne se divisait en bras et dessinait le plan de la ville originelle. Les habitants y ont tracé des chemins de gué à gué, de pont à pont. C'est ainsi que les bras de la Senne, ses berges et les sentiers ont constitué les premiers espaces publics de Bruxelles.

Les manufactures qui avaient besoin d'eau en grandes quantités s'approvisionnaient dans la Senne ou dans l'un de ses bras. La gestion de l'eau est une tâche permanente qui s'étend sur toute la vallée et qui la marque durablement: déviation des cours d'eau, moulins, chemins de halage, barrages, lieux de déchargements, bassins,... impriment dans le paysage une série d'empreintes qui participeront à la structuration de la ville.

La construction des bassins intérieurs, puis du canal de Wilbroeck au 16<sup>e</sup> siècle, influenceront fortement l'agencement de l'espace urbain, en créant des espaces, vides ou construits dont la présence se fait encore sentir de nos jours.

Avec la construction du canal de Charleroi, d'autres industries, plus dépendantes de l'arrivée du charbon, s'installent dans la partie nord de la vallée. Se forme alors progressivement ce long ruban de manufactures et d'entrepôts qui traverse le territoire du nord au sud.

Le voûtement de la Senne, aménagement technique qui s'est mué en un acte haussmannien de «restructuration» de la ville, marque une étape décisive dans la composition urbaine. La ville s'articule désormais autour de grands axes, ferroviaires et routiers, effaçant la structure médiévale et les espaces imbriqués qui la caractérisent.

Les évolutions techniques et technologiques, ainsi que les mutations économiques conduiront par la suite à un abandon progressif de la filière industrielle dans la ville.



Des infrastructures industrielles disparates sont encore visibles aujourd'hui et marquent les contours du canal de leurs étranges fonctions. Les mutations successives de l'infrastructure du canal ont donné lieu à des nouvelles formes urbaines.

Les changements qui s'opèrent actuellement sur le Territoire du canal constituent une nouvelle étape dans ce processus de transformation.

## LES ESPACES DE L'URBANISME

### Le port dans la vieille ville

Vers 1920, les cinq bassins intra-muros du port sont remblayés. Les surfaces d'eau sont devenues des surfaces de terre. Bassins et quais sont transformés en nouvel espace public. Ces places offrent des surfaces dans le centre-ville qui accueillent parvis, marchés, parcs, espaces de jeu. Le souvenir d'un grand port avec cinq bassins et son activité intense, en plein cœur de la ville, s'estompé, mais ne disparaît pas totalement. Le nom des voiries témoigne de son existence : quais aux Briques, au Bois à Brûler, à la Houille, à la Chaux, aux Pierres de Tailles,... Les nombreux restaurants spécialisés en produits de la mer nous rappellent qu'il y a un siècle, le produit de la pêche en mer du Nord arrivait ici. Les cinq nouveaux espaces publics ont toujours les formes d'un bassin avec ses quais. Ils gardent les dimensions qui furent nécessaires à leur fonction portuaire initiale, beaucoup plus larges que celles des rues de la ville. Malgré la densification de celle-ci, ces espaces n'ont jamais été bâtis. Seuls l'église Sainte-Catherine (édifiée entre 1854 et 1874), et le Théâtre Flamand (premier bâtiment en 1773) ont occupé une petite partie de deux bassins portuaires. Le quartier est donc structuré par les espaces de l'ancien port et est par conséquent fondamentalement différent des autres espaces de la ville historique.



▲ Place de la Duchesse de Brabant à Molenbeek

### Les espaces publics du 19<sup>e</sup> siècle

La croissance démographique forte et rapide des quartiers urbains extra-muros du 19<sup>e</sup> siècle exigeait une planification urbanistique. Celle-ci a vu le jour sous la forme d'un urbanisme de grands axes, de monuments, de perspectives, de places au centre d'une étoile de rues et des îlots fermés. À l'Est de la ville, des grandes extensions voyaient le jour, destinées à accueillir des maisons bourgeoises (quartier Louise, avenue Léopold,...). Autour du canal, l'espace s'organisait d'abord pour permettre l'installation de nouveaux entrepôts, ateliers, fabriques et ensuite pour accueillir des logements ouvriers.



BRUXELLES. — Quai aux Pierres de Taille. Canal avec Barques



▲ Plan de l'inspecteur voyer Charles Vanderstraeten qui prévoit dans ses plans de 1840 la création d'un hippodrome situé en rive gauche du canal, sur les communes d'Anderlecht et Molenbeek.

Les nouveaux quartiers furent dessinés très formellement mais avec une grande conscience de la qualité de l'espace public. L'administration des « Hospices de Bruxelles » nous livre un exemple. Leur plan de lotissement (AR 1846) prévoyait la création d'une longue rue (actuelle rue de Birmingham) avec un hippodrome et une grande place entourée de rues formant une étoile (place de la Duchesse de Brabant). La place de la Duchesse de Brabant illustre la recherche de monumentalité, à la mode de cette époque. L'actuel aménagement de la place, qui s'est écarté du projet initial, reflète plutôt une attitude purement technique.



▲ Bassin de l'entrepôt, actuel quai aux Pierres de Taille, avec vue en perspective vers le théâtre flamand vers 1900-1914 AVB, F-701



### Un profil de canal et de quais

Au 19<sup>e</sup> siècle, c'est dans la zone actuellement la plus dense des rives du canal (entre le square Émile Vandervelde et le pont Van Praet) que se situaient les grandes entreprises. Ces entreprises recevaient des matières premières surtout par baquet (petite péniche de vingt tonnes) et s'implantaient donc en bordure du canal. Les quais, qui constituent à la fois un accès terrestre et une surface de manutention et de stockage, forment, avec le canal, un ensemble fonctionnel indissociable.

Le bâti riverain du canal est né de dizaines d'initiatives, industrielles pour la plupart. Entre ensemble de logement fonctionnel à l'usage de la classe ouvrière et grande opération de logement de style, à l'attention des patrons d'industries, la genèse du bâti est bien différente de celle des grands boulevards. Ces derniers, avec leurs façades éclectiques, furent le résultat d'un concours d'architecture, initié par le bourgmestre de la Ville de Bruxelles Jules Anspach, qui espérait, par des formes urbaines modernes et esthétiques, attirer de nouveaux habitants aisés dans la capitale.



### « Waterfront »

Dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, parallèlement à l'accroissement du tonnage des bateaux et à l'amélioration des techniques de manutention (notamment l'arrivée des conteneurs), les activités portuaires se sont progressivement déplacées vers la mer. Les équipements, désormais obsolètes, deviennent alors de grandes zones en friche, parfois occupées par des activités marginales, entraînant un déclin de l'emploi.

Dans les grands ports maritimes d'Europe et d'Amérique du Nord, des usages nouveaux de l'espace et des bâtiments abandonnés voyaient le jour. Transformation des entrepôts en « lofts », développement de terrasses, cafés, commerces, bureaux... À partir de 1980 chaque ville portuaire se devait d'avoir son projet de « waterfront », considéré parfois comme un puissant instrument de « City Marketing ».

À Bruxelles, l'intérêt pour le panorama du canal existait déjà quand le bassin du Commerce fut remblayé (1920) et ceint de grands immeubles avec vue sur le canal. Le nouvel aménagement des bassins du port est exemplatif des modifications que peuvent subir des espaces dédiés à une fonction bien précise : des espaces à l'origine dimensionnés pour la navigation, la manutention et l'industrie peuvent renaître avec une fonction différente et ainsi créer de nouvelles typologies d'espaces publics.



▲ Perspective depuis la Place Saintelette vers la Porte de Flandre

La présence de l'eau et les grandes dimensions de façade à façade donnent au profil du canal son caractère, sa force et son attrait. Des ajouts d'arbres, de réverbères ou autres fantaisies sur le bord des quais ont été effectués, au détriment parfois du caractère « épuré » du canal. En effet, l'implantation de grands éléments sur le bord de l'eau divise le profil en trois petits espaces qui n'ont plus qu'un sens décoratif.

Le canal avec ses quais est l'infrastructure déterminante pour la perception de la vallée. Les quais à gauche et à droite du bassin Beco offrent à ce titre l'exemple d'un espace public nouveau. Le bassin de Batelage, dont l'eau effleure les berges réaménagées pour la promenade, témoigne d'une attention particulière portée au confort des usagers et à l'intégration des aménagements dans le paysage.

### Zones semi-urbaines

Les viaducs du Ring à Vilvorde et à Anderlecht sont des espaces marquant l'entrée et la sortie du territoire du Port. Entre ces « portes » et le bâti urbain (du pont Van Praet au square Vandervelde) s'étendent au nord et au sud des espaces présentant la structure typique que l'on trouve dans les franges des métropoles : espaces de stockage et de logistique, zones d'activité industrielle ou commerciale,...

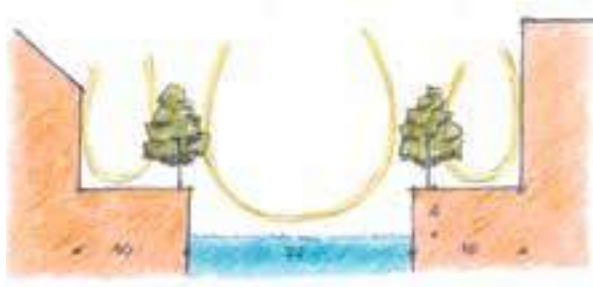
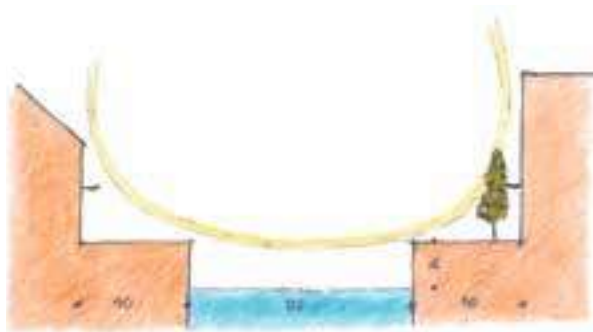
Dans sa partie nord, le canal révèle des éléments logistiques liés à la navigation fluviale contemporaine : silos, réservoirs d'hydrocarbures, collines de matériaux de recyclage sont ici les témoins d'un port en activité.

La rive droite est dominée par la gare de Schaerbeek Formation qui laisse cependant un petit ruban de terrains portuaires.

Au sud, la situation du canal est différente. À partir du bassin de Biestebroeck, le canal est entouré de grands alignements d'arbres. Le bassin du Batelage (ou des Bateliers), avec la digue du canal et le quai de Biestebroeck constituent un ensemble paysager de grande envergure, d'une forme simple mais impressionnante. Le long des berges du bassin, une vingtaine de péniches transformées en logement flottant sont amarrées et forment un étrange village dans la ville.

Entre le boulevard Industriel et la digue du Canal, des entreprises diverses sont installées dans des rues ombragées par des alignements d'arbres. Les espaces et les rues boisés présentent ici un environnement agréable pour les entreprises bruxelloises.

Plus loin vers le sud, le canal houiller continue vers Halle dans un paysage semi-rural, bordé d'une piste cyclable récemment aménagée.





## ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES : LES OBJETS DANS L'ESPACE PUBLIC

Les objets présents dans l'espace public déterminent grandement la perception du passant. Comme outil fonctionnel, comme souvenir, comme signe de déclin. Ces excroissances du passé sont une clef pour la compréhension de l'espace, elles dialoguent avec les objets plus récents.

### Les écluses

Les deux écluses, d'Anderlecht (n° 10) et de Molenbeek (n° 11) assurent le changement de niveau en passant de bief en bief (le bief est le tronçon d'un canal de navigation entre deux écluses). Elles gagnent en présence et visibilité et deviennent des points de repères qui, à l'instar des ponts, ponctuent l'espace public en rappelant la présence de la voie d'eau.

### Les ponts et passerelles

Les vingt ponts et passerelles sur le canal sont d'une grande diversité: ponts fixes, ponts levant, pont-rails, passerelles piétonnes. Ils constituent les structures indispensables aux mouvements inter-quartiers, aux relations d'une rive à l'autre. Ces derniers sont présents dans l'imaginaire et les représentations mentales des Bruxellois: pont Van Praet, pont de Buda, pont des Armateurs, pont de Saintelette, pont Delacroix,... Ces espaces de croisements entre l'espace terrestre et la voie d'eau sont des composantes fortes de l'espace public virtuel, de la « carte mentale » que chaque habitant ou visiteur de la ville se fait. Ils présentent cependant une image brocantesque de style, de signalisation, d'éclairage,...



Certains ponts témoignent de choix, technique ou esthétique, originaux: les ponts métalliques « vierendeel » (ponts basés sur une structure en échelle métallique) de Laeken et d'Anderlecht, peu construits en dehors de la Belgique, le pont hydraulique qui prolonge la rue de Liverpool, le pont levant hydraulique de Buda,...

### Les grues et autres appareils de levage

De nombreux engins de levage, ponts roulants et grues, désormais inutilisés, sont encore présents le long des berges. Les transbordeurs impriment leur silhouette dans les images du canal tandis que l'ancien passe câble porte toujours les lignes électriques qui alimentent les trams. Ces engins donnent réalité et consistance au travail des ouvriers qui ont fait vivre le port. Malgré leur apparent anachronisme, ces objets peuvent connaître une seconde vie. Sur le quai Béco, par exemple, les rails des grues portent maintenant de grands abris mobiles, et témoignent par leurs nouvelles fonctions de leur insertion dans l'espace contemporain.



## DES ESPACES PUBLICS EN CONSTANTE ÉVOLUTION

La structure actuelle des espaces publics est marquée par les nombreuses fonctions, chacune monopolisant une part de l'espace global. Ces fonctions évoluent au cours du temps, mais chaque époque laisse sa marque. Ces composantes historique, technique, économique et sociale sont indispensables à la compréhension de l'espace, et par extension à une bonne imbrication des éléments qui le composent. À ce titre, les opérateurs en charge du réaménagement de l'espace public tentent de concilier tous les aspects : entre nécessité fonctionnelle, qualité esthétique, respect du patrimoine et contraintes financières, les tensions sont parfois palpables. Le conflit qui émergea en 2013 autour du réaménagement de l'avenue du Port présente à ce titre un exemple flagrant, où s'opposent partisans d'un espace public moderne et fonctionnel et ceux d'un espace public comme produit d'une évolution historique.

De nombreux espaces publics sont cependant réaménagés tout au long de l'année sans susciter tant d'émotion : pistes cyclables le long de la voie d'eau, espaces partagés, voirie laissant plus d'espace aux piétons, places publiques ouvertes... impriment à leur tour dans l'espace urbain une vision de la ville : celle d'une ville qui tend doucement vers une mobilité douce, des espaces multifonctionnels et des espaces publics invitant à la rencontre. ■





## ESPACES PUBLICS

# Des espaces publics rénovés

Lise Nakhlé

**Consciente des divers enjeux qui sous-tendent la bonne qualité des espaces publics, la Région investit massivement dans leurs (ré)aménagement. Le Territoire du canal, négligé durant de nombreuses années bénéficie à ce titre d'investissements particulièrement importants, qui s'accompagnent d'une réflexion approfondie sur les fonctions et la qualité des espaces créés ou réaménagés.**



Depuis sa création, le Région bruxelloise investit, via les programmes de Contrats de Quartiers et de Quartiers Durables, les interventions de Beliris (programme de coopération entre l'État fédéral belge et la Région de Bruxelles-Capitale) et les interventions de Bruxelles Mobilité (l'opérateur régional en charge de la stratégie de mobilité dans la Région, qui gère les projets d'aménagement, de renouvellement et d'entretien des espaces publics et des voiries régionales ainsi que les infrastructures de transport en commun) dans la rénovation de l'espace public aux alentours du canal.

Ces aménagements ont pour objet trois aspects essentiels :

- > La valorisation de l'espace public comme espace de sociabilité urbaine par la création de lieux favorables à la rencontre et au partage (places publiques accueillantes, parcs, aires de jeux, allées aérées...), mais aussi d'espaces sécurisants (éclairages, aménagements provisoires des friches, propreté,...).
- > Un meilleur partage des espaces publics avec diminution de l'emprise de la voiture au profit des autres modes de déplacement (tram et bus en sites propres, trottoirs élargis, extension des traversées piétonnes, aménagements de pistes cyclables,...).
- > L'idée d'« embellissement » de la ville (attention portée au mobilier urbain, au revêtement de sol, à l'architecture, installation d'œuvres d'art,...).

Au fil des ans et des programmes de rénovation urbaine, les espaces publics du Territoire du canal se transforment. Très marqué par ses fonctions industrielles ou maritimes et par la prédominance d'infrastructures de déplacement, le territoire évolue progressivement vers un aménagement d'espaces mixtes au sein desquels fonctions et usagers sont amenés à se côtoyer.

Une attention particulière est portée aux boulevards et aux axes principaux, ainsi qu'aux traversées du canal, par l'installation ou l'adaptation des ponts. Ces aménagements s'accompagnent désormais d'infrastructures destinées aux transports publics et aux usagers faibles : sites propres, trottoirs élargis et pistes cyclables.

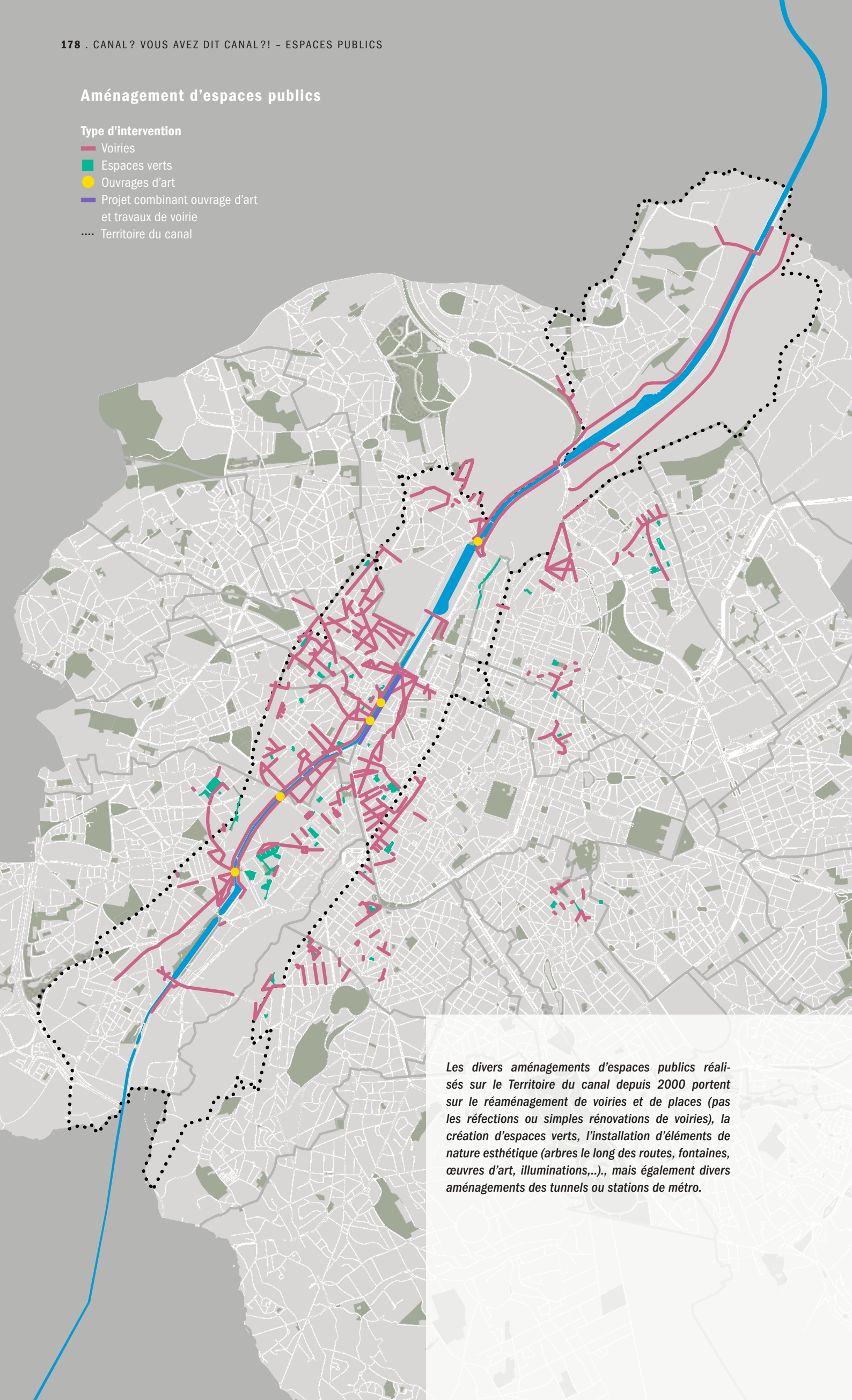
Les parcs, plaines de jeu et terrains de sport bénéficient également de nouveaux aménagements. Le Territoire du canal, connu pour sa densité et son déficit en espaces verts, fait l'objet d'attentions particulières en matière de verdisation. Sans devoir entreprendre de grands travaux, l'ajout d'arbres, de pelouse, de plantes, l'installation d'espaces récréatifs pour les enfants ou les adolescents, l'utilisation de matériaux durables (bois, pierre,...) permettent de renforcer le maillage vert et contribuent au sentiment d'aération et de détente dans l'espace public.

L'outil de revitalisation que constituent les Contrats de quartier a une importance particulière sur l'évolution des espaces publics. Si, dans un premier temps, les pratiques d'aménagements concernaient principalement des projets qui visaient à un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public sous-exploité, elles évoluent désormais vers des projets intégrant des questions d'usage et de qualité architecturales.

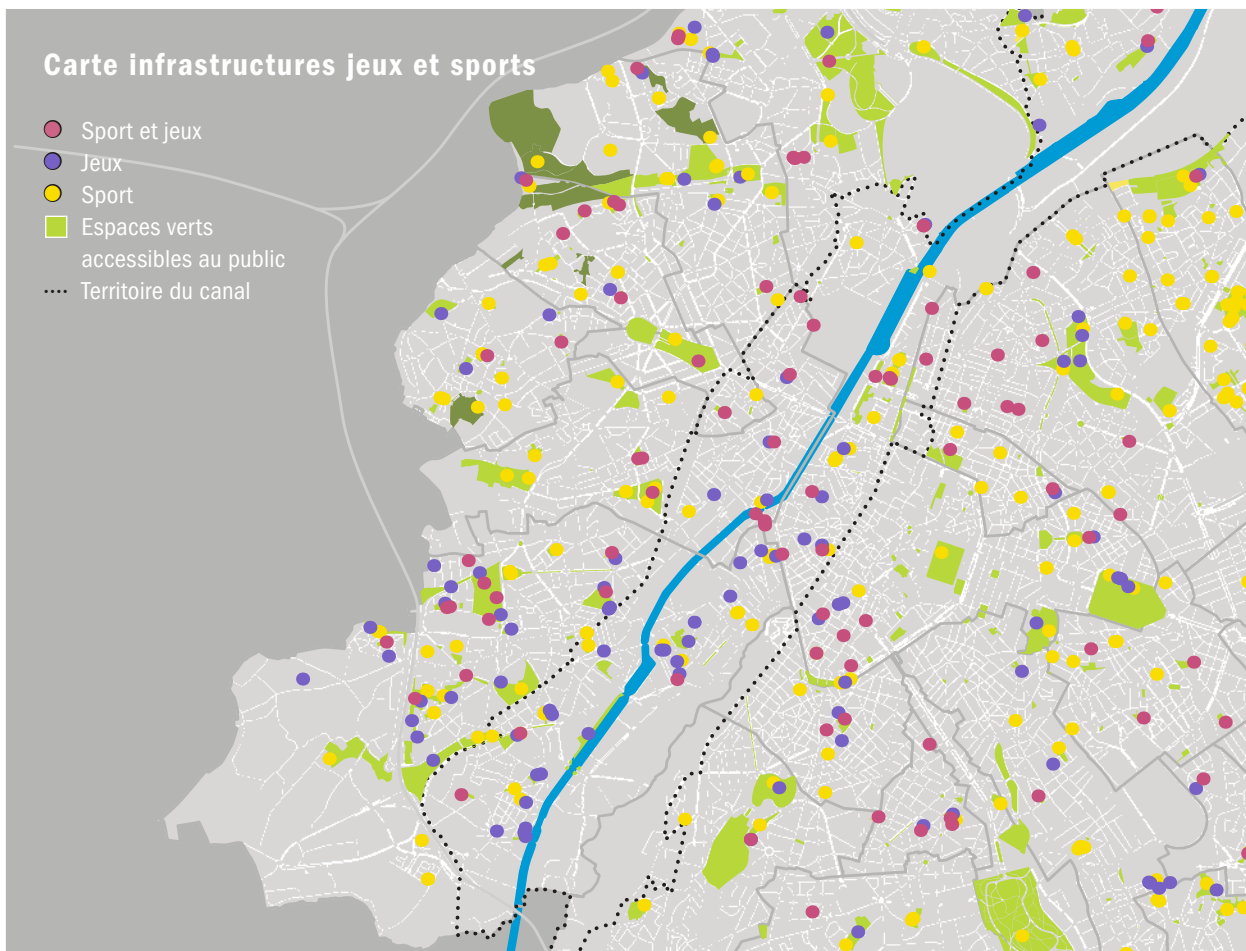
## Aménagement d'espaces publics

## Type d'intervention

- Voiries
- Espaces verts
- Ouvrages d'art
- Projet combinant ouvrage d'art et travaux de voirie
- - - Territoire du canal



Les divers aménagements d'espaces publics réalisés sur le Territoire du canal depuis 2000 portent sur le réaménagement de voiries et de places (pas les réfections ou simples rénovations de voiries), la création d'espaces verts, l'installation d'éléments de nature esthétique (arbres le long des routes, fontaines, œuvres d'art, illuminations,...), mais également divers aménagements des tunnels ou stations de métro.



En parallèle, des projets tels que le festival Parckdesign interrogent les manières d'inventer les nouveaux espaces publics de la ville. Les trois premières éditions de Parckdesign, en 2006, 2007 et 2008, proposaient une approche du design par le mobilier urbain dans les parcs et jardins de la ville. L'édition 2012 était dédiée aux interventions d'artistes internationaux et Belges dans les friches du quartier du canal à Anderlecht, tandis que Parckdesign 2014 invite à co-produire un nouveau parc bruxellois à Tour & Taxis en revisitant la notion de ferme urbaine.

Aux abords du canal, ces nombreuses réflexions conduisent forcément à la notion de l'eau dans la ville et à la préoccupation grandissante qu'elle (re)prenne sa place dans l'espace urbain. Si, à l'heure actuelle, ce rapport est encore sous-exploité, le réaménagement de certains tronçons de quais en espaces de délasserment offrant un rapport visuel avec l'eau témoigne de cette ambition de renforcer la présence de l'eau dans la ville. ■





▲ Vue sur le bassin Vergote, depuis le parc du Monument au Travail, à l'intersection de la rue Claessens et de l'avenue de la Reine.

## ESPACES PUBLICS

# La relation entre l'eau et les espaces publics

Marco Renzato – ]pyblik[ – team

**Pensé à l'origine comme une infrastructure fonctionnelle, le canal est parfois considéré comme une barrière, une rupture douloureuse dans le tissu urbain. La qualité paysagère lui fait défaut en de nombreux endroits, et le rapport à l'eau n'est pas explicite... Par la diversité des lieux qu'il traverse, le canal représente pourtant l'opportunité de reconnecter les quartiers de la ville autour d'un axe structurant et agréable. Il offre une ouverture, une aération dans une ville qui, au fil des années, se densifie.**



La position centrale conquise par le canal Bruxelles-Charleroi dans le contexte urbain bruxellois, en constante expansion, remet en question la façon dont cette infrastructure est intégrée dans le paysage urbain et la façon dont elle contribue à la viabilité de la ville.

Ces questions gagnent en pertinence lorsqu'on considère que le canal est l'une des dernières voies d'eau à ciel ouvert de Bruxelles.

Le canal Bruxelles-Charleroi est conçu comme une infrastructure fonctionnelle dédiée à la navigation. L'idée de doter la ville de nouveaux espaces publics liés à l'eau ne faisait pas partie des objectifs majeurs.

Une lecture précise de la relation actuelle entre le canal et les espaces publics avoisinants demande d'identifier d'abord les conditions spatiales qui influencent sa relation avec le tissu urbain.

Quatre éléments déterminent les situations changeantes qui caractérisent la relation entre l'eau et les espaces publics :

- > La section transversale du canal
- > La zone d'échange : l'espace ouvert entre le canal et la première ligne de bâtiments
- > Le niveau d'eau
- > La densité des quartiers environnants

En fonction de ces critères, le canal peut être divisé en 4 zones ayant chacune leur propre identité et révélant une relation spécifique entre l'eau et l'espace public.



A



C



B



D

**SECTION 1**

Écluse n° 10 – Rue Wayez (environ 2 km)

Ce segment se caractérise par :

- > Une large section transversale du canal
- > Une large zone d'échange
- > Un niveau d'eau élevé
- > Une densité urbaine moyenne

Ces éléments définissent une zone très paysagée accueillant des espaces publics à haut potentiel. Le parc linéaire situé le long du quai de Biestebroeck (B), le terrain vague et les jardins potagers collectifs sur la rive droite du canal à proximité de l'écluse, et le début de la passerelle le long de la branche qui relie la Senne au canal (A) entretiennent tous une relation visuelle forte avec l'eau. La suppression de quelques barrières de construction serait suffisante pour établir une relation plus solide entre les espaces publics (ici, sous la forme d'espaces verts) et l'eau.

**SECTION 2**

Rue Wayez – Square Saintelette (environ 2 km)

Ce segment se caractérise par :

- > Une étroite section transversale du canal
- > Une étroite zone d'échange
- > Un faible niveau d'eau
- > Une forte densité urbaine

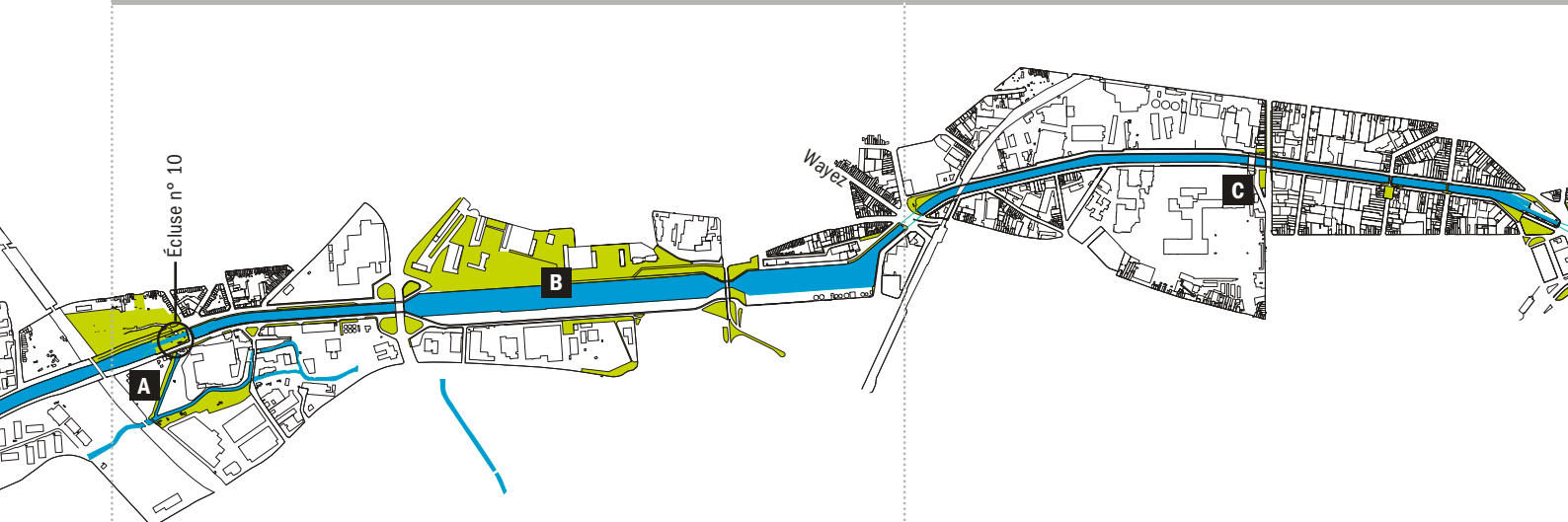
Cette segmentation a pour résultat de faibles connexions visuelles et physiques de l'espace ouvert avec le canal.

La piste cyclable/le sentier de promenade linéaire le long du canal se concentre sur un mouvement direct avec très peu de « poches » pour se reposer. Cependant, 4 espaces publics peuvent être aménagés en zones pertinentes ayant une relation potentielle avec l'eau.

En partant du sud, sur la rive gauche du canal, une petite place au bout de la rue de Liverpool (C) a le mérite – malgré un design médiocre – d'avoir coupé le trafic et offre une relation visuelle avec l'eau.

**SECTION 1**

**SECTION 2**





Au nord, la place du Triangle (D) est l'une des rares « poches » vertes le long du canal, mais elle n'invite pas à la détente en raison de sa position confinée.

Plus loin, une tentative réelle d'établir une connexion visuelle avec le canal se matérialise à la Porte de Flandre (E) : l'ancien abri du tram et sa toiture miroir reflète l'eau de manière figurative et l'amène au niveau de la ville. Malheureusement, cette petite place publique a récemment perdu sa fonction originale depuis que l'arrêt de tram a été déplacé et que les usagers ne s'attardent plus pour profiter des reflets de l'eau. La rénovation a réorganisé la circulation des trams et des voitures et intégré un large boulevard piétonnier sur cette rive du canal. Cette rénovation peut malgré tout être considérée comme une opportunité manquée de créer une relation de proximité immédiate avec l'eau.

Enfin, une petite place, située tout près du pont au croisement du boulevard Léopold II et du quai des Charbonnages mérite que l'on s'y attarde. Malgré sa situation chaotique, il s'agit de l'une des rares places qui donnent aux piétons la possibilité de se rapprocher de l'eau (F).

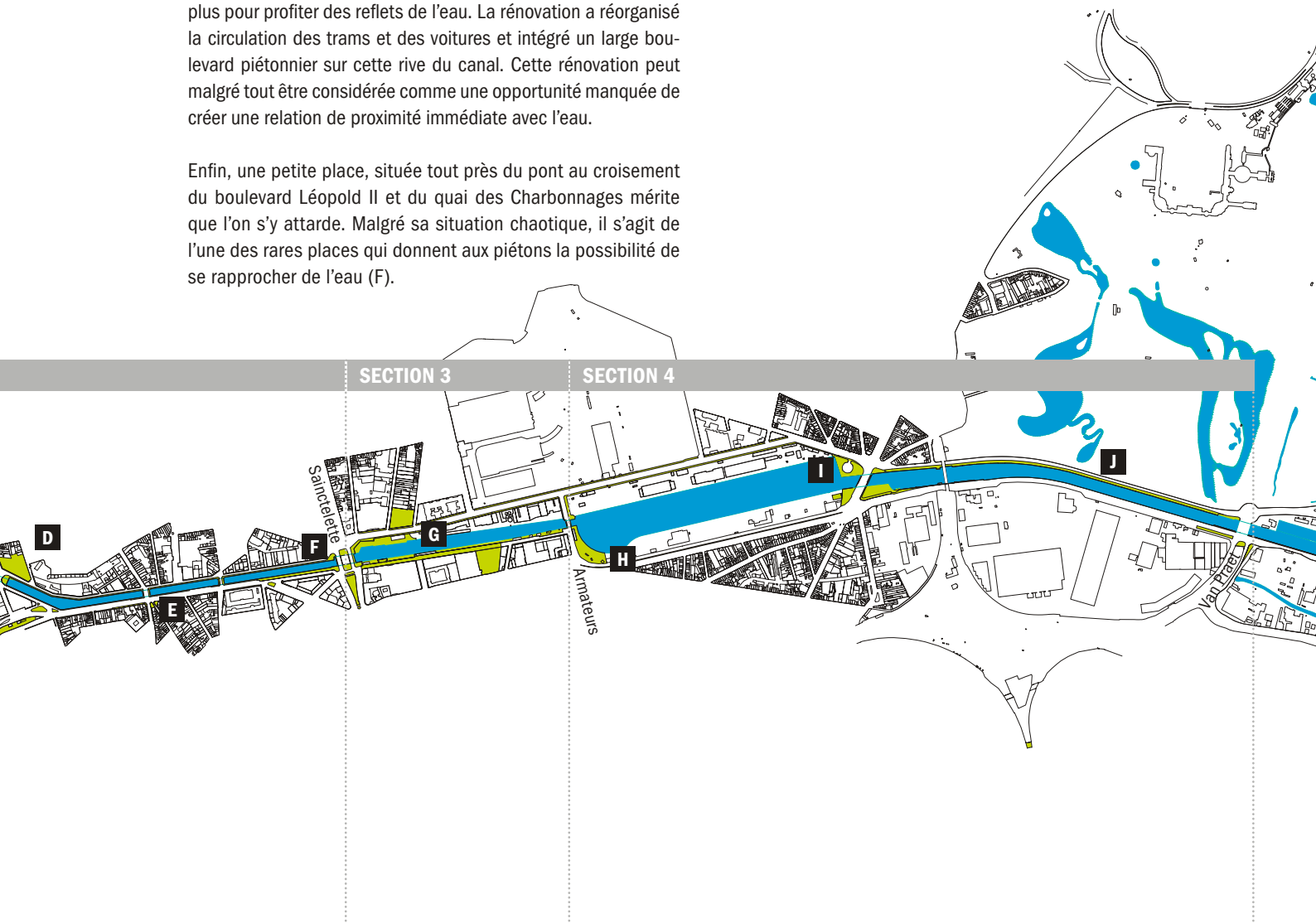
### SECTION 3

Square Saintelette – Place des Armateurs (environ 0,5 km)

Ce segment se caractérise par :

- > Une large section transversale du canal
- > De larges zones d'échanges
- > Un faible niveau d'eau
- > Une forte densité urbaine

Ces conditions donnent lieu à une forte connexion visuelle et physique de l'espace ouvert vers l'eau. Sur le quai des Péniches, une large zone d'échanges consacrée aux piétons est reliée directement au niveau de l'eau par de larges escaliers (G). Durant l'été, elle accueille « Bruxelles-les-Bains », où les habitants peuvent profiter de la plage urbaine pendant quelques semaines, grâce à la présence temporaire de sable sur la rive du canal. La relation avec l'eau se révèle même plus forte sur la rive opposée du canal, là où se situe l'espace d'événements le K-nal. Cet espace événementiel est situé sur une vaste place piétonne en relation directe avec le canal. Une terrasse permet aux passants de prendre un repas ou un café tout en regardant, par exemple, passer les bus fluviaux.





▲ La Senne, à quelques mètres du canal, à hauteur de l'écluse d'Anderlecht





#### SECTION 4

Place des Armateurs – pont Van Praet (environ 1,5 km)

Le dernier segment qui traverse le centre-ville se caractérise par :

- > Une large section transversale du canal
- > Des zones d'échanges relativement étroites
- > Un faible niveau d'eau
- > Une forte densité urbaine

Ce dernier segment donne une relation visuelle explicite de l'espace ouvert avec le canal. Dans la première partie du segment, deux places de deux ponts différents, respectivement dans la rue des Armateurs (H) et la rue Claessens (I), offrent de magnifiques vues dégagées sur l'étendue d'eau. Avec un mobilier urbain adéquat, on pourrait créer un espace de détente et de repos pour les passants qui aiment avoir vue sur l'eau. Mais, en raison de la présence de deux longs bandeaux industriels, la relation avec le canal est totalement mise de côté entre ces deux systèmes de places-ponts et des deux côtés de la voie d'eau. Tandis que dans la dernière partie, le chemin linéaire le long de la chaussée de Vilvorde permet aux usagers de la mobilité douce de se balader le long du canal (J).

Nous retiendrons de ce bref voyage le long du canal Bruxelles-Charleroi que les espaces publics ont une relation forte avec le canal. Ils sont situés là où la section transversale du canal et les zones tampons sont suffisamment larges pour offrir de vrais espaces de respiration, et où le niveau d'eau est suffisamment élevé pour permettre une relation directe avec l'eau.



On conclura également que les espaces publics qui ont potentiellement une forte relation avec l'eau sont plus souvent situés à proximité de ponts et d'écluses. C'est peut-être dû au fait que la plupart des ponts et des écluses correspondent à des axes pénétrant dans les quartiers environnants, d'où le fait que ces espaces sont davantage connectés au tissu urbain.

Ces constatations nous permettent d'affirmer que les espaces publics situés le long du canal à Bruxelles pourraient être perçus comme problématiques, mais ils cachent en réalité des potentialités réellement fortes. ■



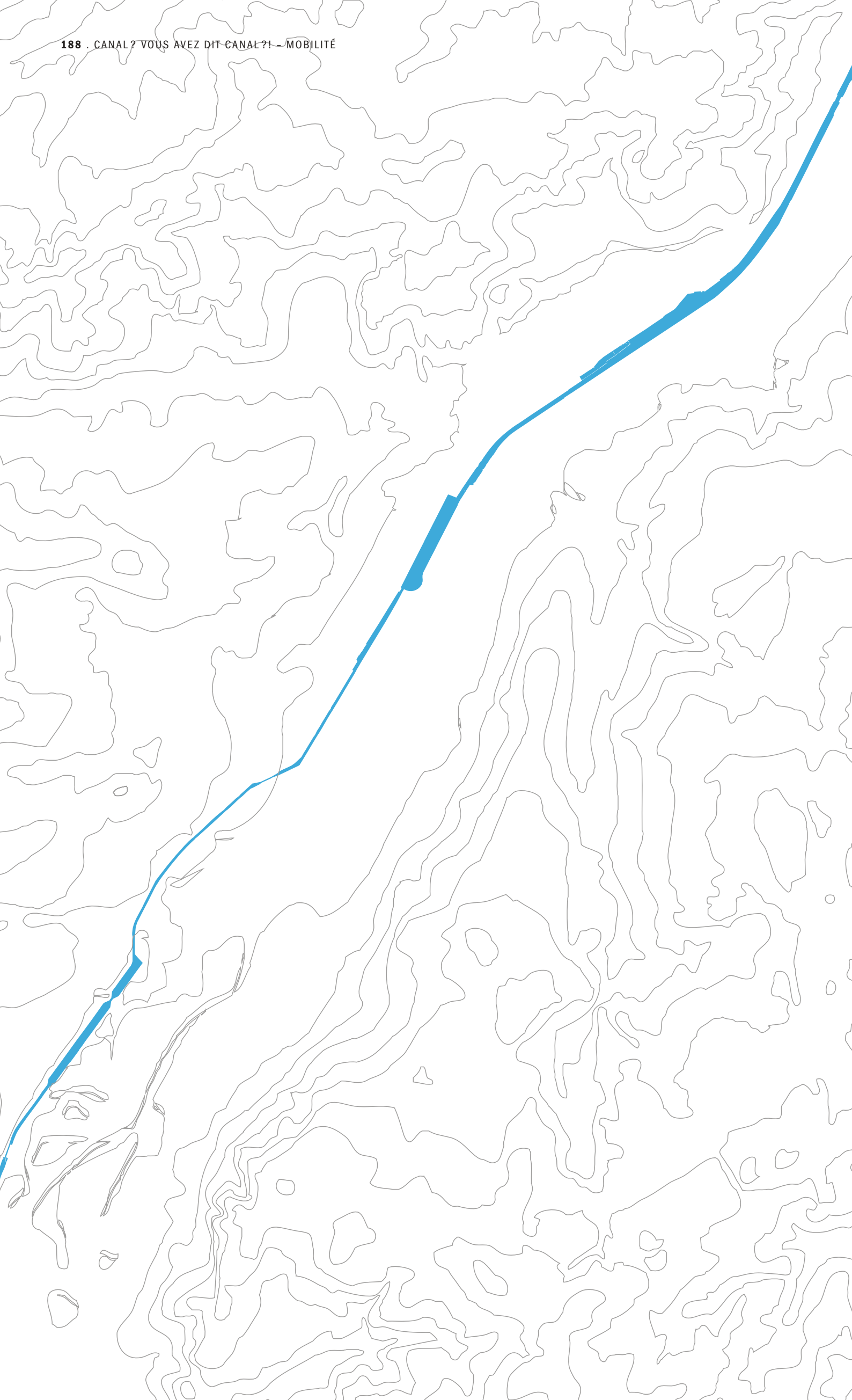
# MOBILITÉ

Avant tout consacré aux activités économiques et logistiques, le canal et le territoire qui l'entoure ont progressivement connu une diversification de leurs fonctions et de leurs usages.

La mobilité de proximité, liée à l'activité résidentielle et dominée par la marche, les transports en commun et le vélo, doit coexister avec un trafic intense de poids lourds, lié à l'activité économique, et une circulation automobile dominée par des véhicules en transit.

Sur le plan des déplacements piétons, les abords du canal sont marqués par une grande intensité des déplacements au sein des quartiers et, paradoxalement, par la relative faiblesse des relations inter-quartiers.

Le développement et l'intégration des voies cyclables le long du canal dans un vaste réseau dévolu à la mobilité douce ouvre cependant vers de nouvelles formes de mobilité.



## MOBILITÉ

# Le canal, un axe de communication structurant pour une mobilité durable

Christophe de Voghel

Attaché à la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité

**Parler de la mobilité dans le Territoire du canal s'avère difficile tant, il est vrai, qu'il n'y a pas *une* mobilité, mais des mobilités. Il n'y a pas non plus un territoire uniforme, mais une mosaïque de quartiers rattachés au canal avec chacun leur logique propre.**

**Dans un premier temps, la mobilité des personnes sera analysée de manière globale, mais en distinguant les différents modes de déplacement. Une attention particulière sera ensuite portée au transport de marchandises. Souvent oublié dans les études de mobilité, il s'agit pourtant d'un des défis majeurs de la mobilité urbaine.**

### LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Au niveau du transport des personnes, force est de constater que l'axe du canal ne constitue pas un axe de mobilité à l'échelle régionale, sauf pour les cyclistes auxquels les berges du canal offrent un itinéraire direct, avec peu de feux de circulation à franchir et relativement protégé du trafic automobile.

De nombreux tronçons du canal sont également attractifs pour les déplacements à pied. Il faut néanmoins remarquer le manque de continuité de l'itinéraire, dû notamment aux barrières que représentent certains carrefours comme le square Van de Velde, la Porte de Ninove ou la place Saintelette. En revanche, aucune ligne de transport en commun ne parcourt un tronçon significatif du canal, à l'exception peut-être des bus 57 et 58 vers le nord. Ces lignes ne sont cependant pas « structurantes » dans le réseau de la STIB.

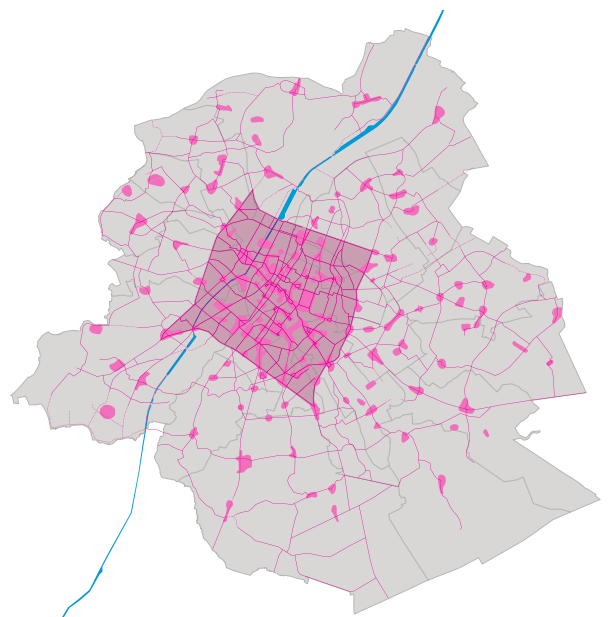
De même, pour le trafic automobile, aucune continuité n'apparaît le long du canal dans la hiérarchie des voiries définie dans le PRD et reprise par le plan Iris 2<sup>1</sup>. Certes, certains tronçons comme le boulevard Industriel ou l'Allée Verte sont des voies métropolitaines mais, quantitativement, ils accueillent des trafics inférieurs à ceux des grandes voies pénétrantes (rue de la Loi, avenue Louise, etc.) et des petite et moyenne ceintures.

Ainsi, le rôle du canal comme axe structurant de la mobilité régionale n'est que partiel et varie en fonction des modes de déplacements. La suite de cette analyse s'attachera donc plutôt à décrire la mobilité non plus le long du canal, mais dans les quartiers qui composent notre territoire d'étude.

### Les piétons

L'étude identitaire sur la Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) qui recouvre une grande partie des quartiers du canal a montré toute l'importance de la vie de quartier dans cette portion de la ville : proximité et accessibilité sont citées dans les atouts de ces quartiers. Les commerces et les équipements y sont proches des logements, les déplacements sont courts et aisément réalisables à pied ou éventuellement à vélo. La part modale de la marche est donc ici encore plus importante que celle que l'on constate à l'échelle régionale (32%)<sup>2</sup>.

### Le maillage de centralités accessibles à pied

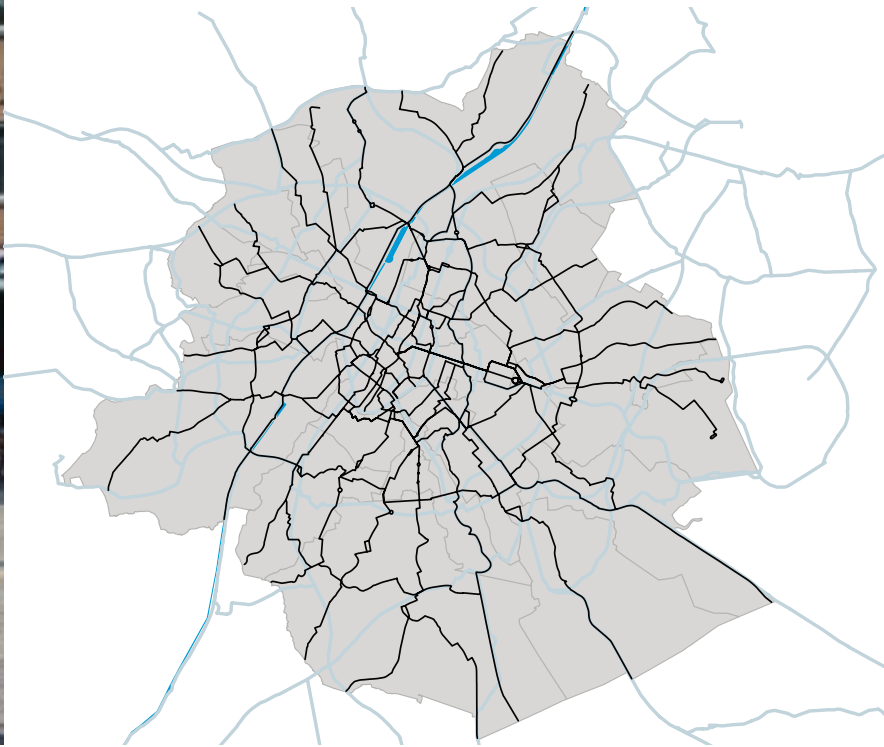


Source : Projet de PRDD, 2013



Pour illustrer ce constat, il est intéressant de se pencher sur les modes de transports utilisés par les Bruxellois pour se rendre dans les commerces. Une étude de Bruxelles-Mobilité, en partenariat avec Atrium, a analysé les habitudes de déplacements des clients de 4 noyaux commerciaux bruxellois : le goulet de l'avenue Louise, la rue Weyez, la rue des Fripiers et la place Dumont. De façon générale, la marche et les transports en commun sont les deux modes de déplacement principaux des bruxellois pour se rendre dans un commerce, puisqu'ils sont choisis par 40 % de la clientèle. Le noyau de la rue Weyez, situé au cœur du Territoire du canal, est assez représentatif d'autres noyaux commerciaux de ce territoire comme la rue Marie-Christine ou la chaussée de Gand. 95 % de la clientèle provient en effet de la commune d'Anderlecht, ce qui confirme ces lieux comme des noyaux de proximité. La part de la marche s'y élève à 52,3 %, viennent ensuite les transports en commun avec 38,5 %, puis seulement la voiture avec 9 % et enfin le vélo avec une part modale très faible de 0,2 %. Il est également intéressant de remarquer le décalage important entre ces parts modales observées et celles estimées par les commerçants. Dans la rue Weyez, la plupart des commerçants surestiment la part de la voiture et avancent une part modale de la voiture en moyenne 4 fois supérieure à la réalité.

### L'itinéraire cyclable régional - ICR



Source : Projet de PRDD, 2013

Si la marche est au cœur de la vie des quartiers, elle ne participe par contre que très peu aux déplacements inter-quartiers. Cela s'explique par les distances plus importantes mais aussi par un « effet barrière » créé par les grands axes, les carrefours complexes et bien évidemment le canal. La marche étant un important facteur de cohésion dans la ville, ces barrières ont pour conséquence de fragmenter le territoire en quartiers distincts, entretenant très peu de relations entre eux. En ce sens, le bouclage de la ligne 2 du métro (réalisé en 2009) ne permettra d'englober réellement la zone centrale du canal dans le centre-ville que si les deux rives peuvent dialoguer via des traversées créées dans la continuité des cheminements piétons. De même, le projet de passerelle Picard permettra au quartier maritime et à Tour & Taxis d'être situés à moins de 10 minutes de marche de la Gare du Nord et donc d'être accessible tant à l'échelle régionale que nationale.

### Les cyclistes

L'axe du canal est un itinéraire privilégié par les cyclistes pour circuler rapidement du nord au sud de la ville. La Région ne s'y est pas trompée : elle a aménagé un itinéraire cyclable régional longeant le canal sur l'entièreté de son tracé bruxellois, à l'exception notable de l'avenue du Port dont le projet de réaménagement est actuellement à l'enquête publique (février 2014). Cet itinéraire est fortement emprunté, y compris pour des déplacements utilitaires puisque les comptages effectués en 2012 par Provélo<sup>3</sup> recensent en moyenne une bonne centaine de cyclistes entre 8h et 9h au sud du canal, environ 170 au Nord et plus de 300 au niveau de la Porte de Flandre.



Axe cycliste majeur et intégré comme tel dans le réseau vert européen REVER<sup>4</sup> et dans le projet de RER vélo, la vallée de la Senne est appelée, dans les années à venir, à jouer un rôle fondamental dans l'important développement du vélo comme mode de déplacement.

Pour les déplacements orientés est-ouest, l'effet « barrière » du canal est cependant important. Les cyclistes convergent vers les ponts où l'espace limité crée des points de conflits importants entre les différents modes de transport dans lesquels le cycliste est souvent le plus vulnérable.

Quant aux déplacements longeant le canal, ils se heurtent à plusieurs endroits à des carrefours particulièrement complexes : pont Van Praet, square Jules De Trooz, place Saintelette et Porte de Ninove. Le square Émile Vandervelde présente, lui, un aménagement qui devrait être réalisé partout : un passage cycliste sous le pont routier.

Si de nombreux cyclistes sont observés dans le Territoire du canal, ceux-ci sont bien souvent en transit car le vélo est paradoxalement très peu utilisé par les habitants des quartiers. Une enquête de Provélo datant de 2009 indique que les cyclistes bruxellois habitent principalement les communes de la partie est de Bruxelles. La plupart sont issus de catégories socio-économiques aisées et occupent des postes de cadres, de spécialistes ou d'employés de bureaux. La pratique du vélo est néanmoins en train de percoler vers les catégories socio-économiques moins aisées, plus représentatives de la population des quartiers considérés. Aidé par la topographie favorable du fond de la vallée, nul doute que, s'il est bien encadré par des infrastructures attractives et par une promotion active, le vélo a toutes les chances de connaître dans l'avenir un développement important dans cette partie de Bruxelles.

### Les transports en commun

L'importance des déplacements de proximité au sein des quartiers implique la nécessité d'une desserte fine des quartiers par les transports en commun de surface. Le mode « tram », par sa grande capacité et son effet structurant sur les quartiers traversés, trouve ici une demande en transport leur correspondant spécifiquement.

Plusieurs lignes de tram traversent le Territoire du canal. Le tram 81 structure efficacement les quartiers de Curreghem et Wayez, tout en jouant un rôle de liaison entre les quartiers d'Anderlecht. Les autres lignes que sont les trams 3, 4, 51, 82, et 94 jouent un rôle fort entre les quartiers, mais sont situées sur des axes périphériques aux quartiers eux-mêmes, voire sur des axes formant des barrières urbaines fortes telles que la Petite Ceinture ouest, la chaussée de Ninove ou la rue du Progrès.

Heureusement, le rôle de proximité des transports publics de surface est compensé par une offre dense en lignes de bus dont certaines ont un rôle structurant important. Ainsi, le bus 89 dessert efficacement les quartiers de Birmingham, Molenbeek-Centre et Maritime, devenant une sorte d'épine dorsale de la partie dense de la commune de Molenbeek. La ligne 47 a un rôle similaire à Neder-over-Heembeek.



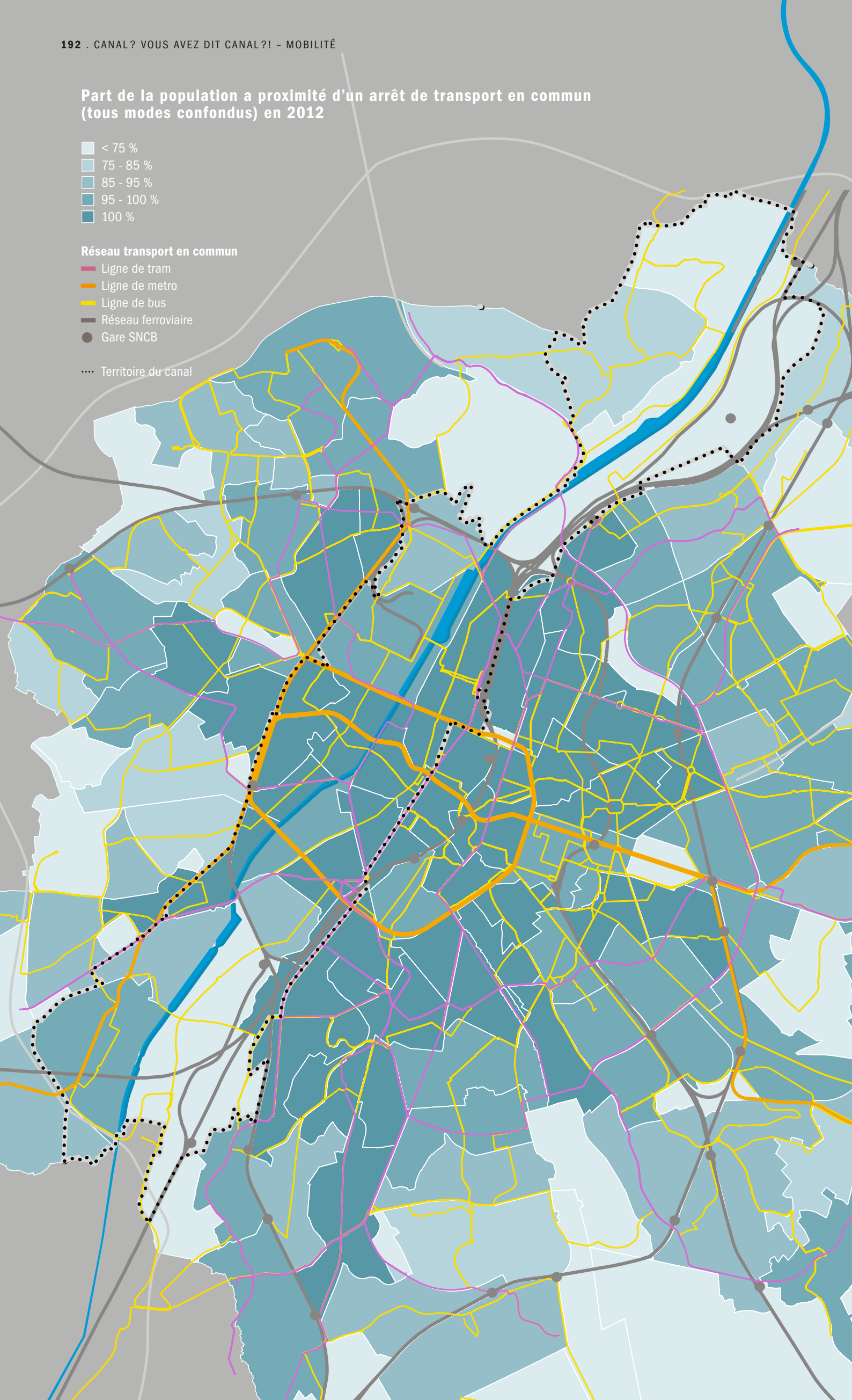
### Part de la population a proximité d'un arrêt de transport en commun (tous modes confondus) en 2012

- < 75 %
- 75 - 85 %
- 85 - 95 %
- 95 - 100 %
- 100 %

#### Réseau transport en commun

- Ligne de tram
- Ligne de metro
- Ligne de bus
- Réseau ferroviaire
- Gare SNCB

..... Territoire du canal







▲ La station de métro Gare de l'Ouest

L'attractivité du Territoire du canal au niveau régional est assurée par le réseau métro et prémétro, particulièrement dense dans cette partie de la ville. Le bouclage de la ligne 2 du métro a, d'une certaine manière, élargit le centre de Bruxelles à la zone centrale du Territoire du canal puisque celle-ci se trouve à présent au cœur de la boucle. Au sud et au nord de la boucle centrale, les lignes 5 et 6 desservent utilement les quartiers situés à l'ouest du canal, à pied pour les quartiers les plus proches ou via des bus de rabattement pour les quartiers plus lointains.

Dans la zone centrale, le métro permet trois traversées est-ouest du territoire et présente une réserve de capacité importante, contrairement à l'est de la ville où le réseau est saturé. Lorsqu'on s'éloigne un peu au nord ou au sud, des axes trams assurent les liaisons entre les deux rives mais sont pénalisées par les conditions de circulation à l'approche des ponts et sur les ponts. Pour renforcer ces liaisons, la prochaine passerelle Picard permettra de créer une nouvelle ligne de tram entièrement en site propre entre les quartiers de Bockstael, les nouveaux développements dans et autour du site de Tour & Taxis et la Gare du Nord, en passant au cœur de ces quartiers. Au nord et au sud, les zones industrielles et portuaires, installées sur de vastes portions du territoire, limitent considérablement les connexions entre les quartiers situés sur chacune des rives, rendant les liaisons à pied très difficiles. De bonnes liaisons en transports en commun devraient être davantage étudiées et mises en œuvre.



Enfin, le Territoire du canal dispose d'une accessibilité supra-régionale potentiellement très importante avec la présence de la ligne ferroviaire 28. Cette ligne offre actuellement 2 trains par heure depuis Termonde vers les gares de Simonis et de l'Ouest, mais un seul continue vers Bruxelles-Midi. À moyen terme, cependant, il semble évident que cette ligne sera plus fortement utilisée, notamment dans le cadre du RER. Des gares devraient alors être également en service à Pannenhuis et à Cureghem, créant ainsi de véritables pôles multimodaux.

# FOCUS : Mobilité douce

## LE WATERBUS, LE BATEAU QUI VA FACILITER LA MOBILITÉ LE LONG DU CANAL

Depuis juillet 2013, un nouveau transport en commun alternatif, interrégional et agréable, est en circulation sur le « Canal de la Senne » entre Bruxelles et Vilvorde : le Waterbus.

Ce bateau-bus améliore la mobilité cycliste en permettant d'embarquer avec son vélo, et encourage une nouvelle mobilité piétonne en raccourcissant les distances.

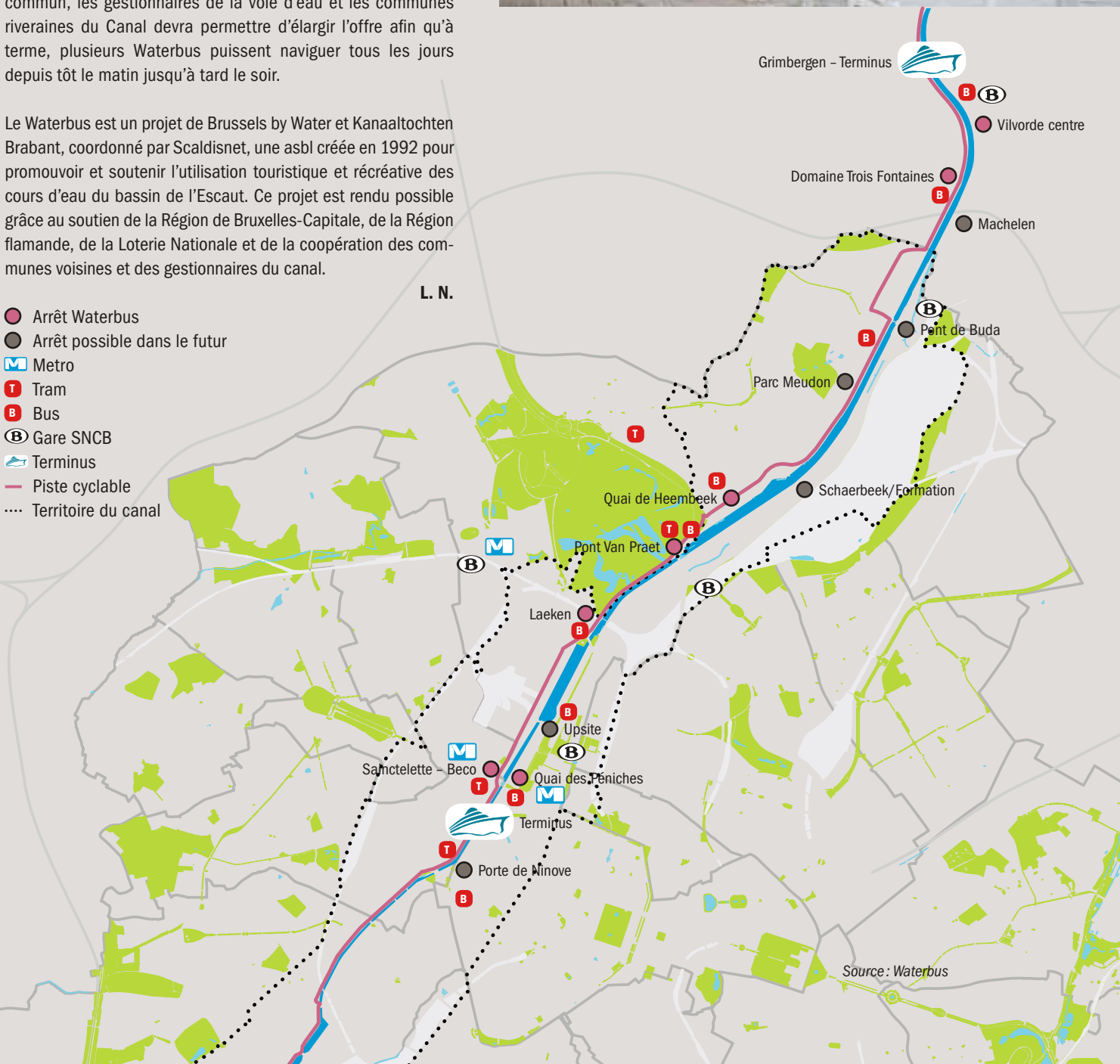
En circulation les mardis et jeudis, du mois de juillet au mois d'octobre, le Waterbus fait la navette entre les deux villes six fois par jour. Huit arrêts, connectés aux transports en commun classiques, permettent d'embarquer et de débarquer à proximité des zones d'habitation, centres commerciaux, zones de loisirs, de tourisme ou de bureaux existants et à venir.

Une bonne collaboration avec les sociétés de transport en commun, les gestionnaires de la voie d'eau et les communes riveraines du Canal devra permettre d'élargir l'offre afin qu'à terme, plusieurs Waterbus puissent naviguer tous les jours depuis tôt le matin jusqu'à tard le soir.

Le Waterbus est un projet de Brussels by Water et Kanaaltochten Brabant, coordonné par Scaldisnet, une asbl créée en 1992 pour promouvoir et soutenir l'utilisation touristique et récréative des cours d'eau du bassin de l'Escaut. Ce projet est rendu possible grâce au soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Région flamande, de la Loterie Nationale et de la coopération des communes voisines et des gestionnaires du canal.



- Arrêt Waterbus
- Arrêt possible dans le futur
- M Metro
- T Tram
- B Bus
- B Gare SNCB
- 🚢 Terminus
- Piste cyclable
- ⋯ Territoire du canal



Source: Waterbus

## L'ITINÉRAIRE CYCLABLE RÉGIONAL CANAL, UNE TRAVERSÉE AISÉE DU NORD AU SUD

Le succès rencontré par le RAVeL (appellation wallonne de la voie verte réservée à la mobilité douce) et le Fietsnetwerk (appellation flamande de la voie verte réservée à la mobilité douce) met en avant les nouveaux rôles que peuvent jouer les voies d'eau pour le tourisme doux et la mobilité active. C'est pourquoi depuis quelques années, la Région développe les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR).

Les itinéraires cyclables sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à moyenne et longue distance, soit à travers plusieurs communes (itinéraires cyclables régionaux), soit au sein d'une même commune (itinéraires cyclables communaux). Ils sont réalisés en collaboration avec les communes bruxelloises et sont totalement financés par la Région. En règle générale, ces itinéraires empruntent des voiries locales, où le trafic est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales. Mais le franchissement de certains obstacles naturels ou artificiels (pont franchissant une vallée, un canal, une autoroute, un passage sous une ligne de chemin de fer, etc.) ramène parfois les itinéraires sur les grands axes. Dans ces conditions, un itinéraire cyclable de qualité longeant le canal à Bruxelles représente un double avantage : d'une part, favoriser la mobilité douce en offrant aux cyclistes un axe sûr et plat pour leurs déplacements quotidiens dans une région vallonnée et, d'autre part, renforcer



la fonction touristique et récréative du canal en le liant aux réseaux cyclistes flamand et wallon existants.

L'ICR Canal/Kanaal (CK) fait partie du Réseau Vert Européen (REVER), du réseau européen de pistes cyclables (EuroVélo), et est raccordé au RER Vélo, le réseau vélo d'environ 400 km entre Bruxelles et la périphérie, ainsi qu'à la Promenade verte qui borde toute la Région.

les itinéraires du Canal (CK), de la Senne (SZ) et du Maelbeek (MM) sont calqués sur la topographie des vallées, permettant des déplacements à travers la Région qui minimise les pentes. La majeure partie du tracé le long du canal est déjà aménagée et reliée aux tracés radiaux.

Pour l'ensemble du trajet bruxellois, le projet opte pour un aménagement cohérent, garantissant autant que possible une infrastructure continue pour les cyclistes via des pistes cyclables bidirectionnelles situées le plus proche de la voie d'eau, sur la rive gauche du canal.

- ICR existant
- En exécution
- Permis d'urbanisme à exécuter
- Permis d'urbanisme en cours
- En étude, exécution 2013-2014
- ICR balisé, aménagement provisoire
- ICR à baliser, aménagement provisoire
- Extension réseau ICR/liaisons inter-régionales
- Pas d'étude en cours
- Territoire du canal



L. N.

### La circulation automobile

Comme partout en Région de Bruxelles-Capitale, le Territoire du canal semble dominé par l'automobile avec des espaces publics fortement orientés pour la circulation et le stationnement des voitures. Pourtant, lorsqu'on y regarde de plus près, on s'aperçoit bien souvent que les pratiques de mobilité à Bruxelles sont plus variées qu'il n'y paraît. De plus, la mobilité dans les quartiers du canal s'écarte parfois fortement des moyennes régionales. Ainsi, il est frappant de remarquer que près d'un ménage sur 2 habitant dans ces quartiers ne possède pas de voiture alors que la moyenne régionale est d'un ménage sur 3<sup>5</sup>.

Mais alors, d'où proviennent toutes ces voitures qui circulent et stationnent aux alentours du canal ? La réponse est multiple.

D'une part, il est évident que si la moitié des ménages ne possède pas de voiture, l'autre moitié en possède au moins une. Dans les quartiers densément peuplés, un faible taux de motorisation des ménages représente tout de même un nombre quantitativement important de véhicules, ces véhicules circulant et stationnant dans des voiries souvent étroites.

Par ailleurs, si les parts modales pour tous les déplacements dans le Territoire du canal semblent s'écarter des moyennes régionales, il n'en est pas forcément de même pour les parts modales des déplacements domicile-travail. En fonction des quartiers et de l'efficacité de leur desserte en transports en commun, les travailleurs domiciliés dans la zone utilisent fréquemment la voiture pour se rendre au travail. Il en est de même pour les travailleurs des entreprises situées dans le territoire, qui n'habitent pas forcément la Région de Bruxelles-Capitale. Ceux-ci choisissent la voiture en raison de l'accessibilité limitée du transport public vers les zones d'activités économiques.

Enfin, le Territoire du canal est également un espace de transit entre la périphérie et le centre-ville où sont situés la plupart des emplois, des commerces et des équipements de la Région.

En théorie, la hiérarchie des voiries est supposée séparer le trafic automobile, à l'origine ou à destination des quartiers du territoire, de celui de transit. Le transit à longue distance doit

emprunter les voies métropolitaines et principales. Au sud, ce sont donc le boulevard Industriel, et l'axe des boulevards depuis Maurice Carême jusqu'à Paepsem qui supportent ce trafic. Dans la partie centrale du canal, c'est la petite ceinture ouest qui remplit ce rôle, tandis qu'au nord, il est assumé par l'avenue Van Praet, le boulevard Lambermont, l'avenue de Vilvorde, l'avenue du Parc Royal, la rue de la Reine, l'Allée verte et le quai de Willebroeck. La circulation à moyenne distance est dite « inter-quartiers » et emprunte des axes réservés à cette fonction tels que la chaussée de Mons, la chaussée de Gand ou encore le boulevard Émile Bockstael. Toutes les autres voiries sont reprises dans le réseau local et ne doivent servir qu'à la circulation interne aux quartiers.

Dans les faits, le réseau manque souvent de lisibilité et les axes inter-quartiers subissent une pression automobile équivalente au réseau principal. La congestion est généralisée et est renforcée par le nombre limité de ponts qui forment de véritables entonnoirs pour les flux de circulation. Les automobilistes recherchent alors des itinéraires de fuite à travers les quartiers.

Une étude de Bruxelles Mobilité s'est penchée sur ce phénomène en analysant le trafic dans 10 quartiers résidentiels témoins. Parmi ceux-ci, 3 sont proches du canal. Il s'agit des quartiers de la Roue à Anderlecht, Van Huffel à Koekelberg et Marie-Christine à Laeken.

Si les situations rencontrées sont différentes dans ces trois quartiers, les statistiques globales y sont cependant très proches. Un peu plus de 70 % des véhicules observés sont des véhicules en transit, c'est-à-dire entrant et sortant du quartier sans s'y être arrêtés. Il est intéressant de remarquer que ces trois quartiers sont ceux les plus soumis au trafic de transit parmi les dix quartiers témoins. L'étude montre cependant une diminution globale du trafic de transit entre les précédentes observations datant de 2006 et les dernières datant de l'automne 2011. Ceci prouve que le transit au travers des quartiers n'est pas une fatalité et que des mesures telles que les mises en zone 30 et l'adoption de plans de circulation contraignants portent leur fruit et doivent être encore renforcées.

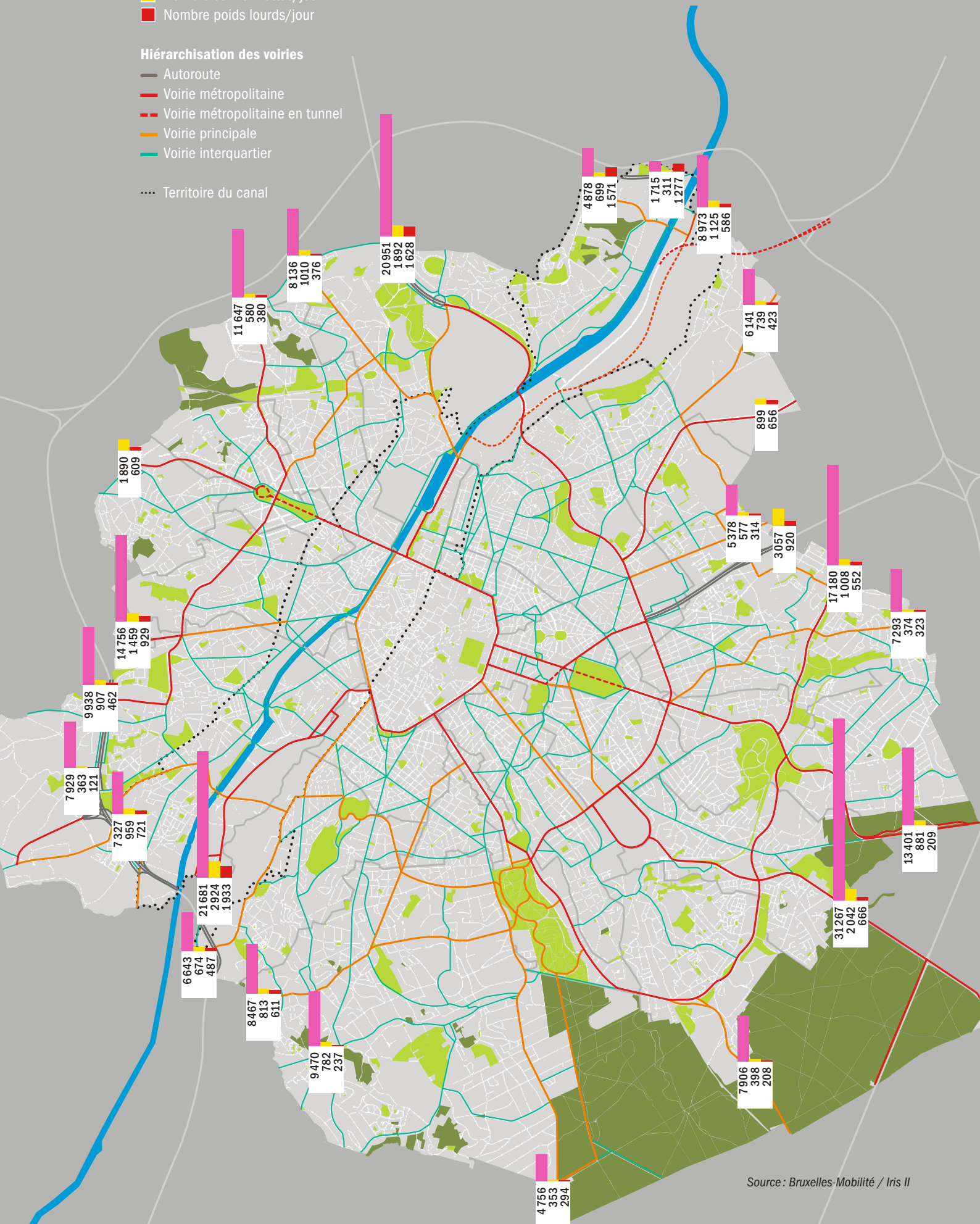


### Comptages des véhicules aux principaux points d'entrée de la Région de Bruxelles-Capitale - 2012

- Nombre voitures/jour
- Nombre camionnettes/jour
- Nombre poids lourds/jour

#### Hiéarchisation des voiries

- Autoroute
- Voirie métropolitaine
- - - Voirie métropolitaine en tunnel
- Voirie principale
- Voirie interquartier
- ⋯ Territoire du canal





## TRANSPORT DE MARCHANDISES

Lorsqu'on parle de transport de marchandises dans le Territoire du canal, on pense évidemment au trafic fluvial. Celui-ci est effectivement assez conséquent: en 2012, plus de 4,6 millions de tonnes<sup>6</sup> ont été chargées ou déchargées au Port de Bruxelles, dont une très grande majorité dans les installations de l'avant-port. Par ailleurs, 1,8 million de tonnes ont transité sur le canal sans s'arrêter en Région bruxelloise.

En raison de la présence de la voie d'eau, les abords du canal sont historiquement le lieu d'implantation privilégié des activités industrielles et logistiques. Les plus importantes sont les entreprises concessionnaires du Port de Bruxelles, y compris celles du Centre TIR situé à côté de Tour & Taxis, le pôle du marché Matinal et du Centre Européen de Fruits et Légumes (CEFL), les Abattoirs d'Anderlecht et les zonings de Citydev.brussels établis en rive gauche sur le territoire de Neder-over-Heembeek et en rive droite à Anderlecht. À cela, il faut ajouter un important tissu de PME établies dans les quartiers de Schaerbeek, de la Ville de Bruxelles, de Molenbeek et d'Anderlecht.

Bien que le transport fluvial ne soit pas forcément approprié pour tous les types de marchandises, il convient cependant de répéter que la voie d'eau est cruciale pour l'approvisionnement actuel de la Région de Bruxelles-Capitale. Son rôle est appelé à grandir d'une part par l'effet conjugué d'une meilleure prise en compte des coûts externes dans les modes de transport des marchandises et, d'autre part, par l'augmentation des volumes transportés due à une croissance démographique. Les chargements et déchargements se font actuellement principalement à l'avant-port et au bassin Vergote. La montée en puissance d'une réelle distribution urbaine par voie d'eau nécessitera toutefois des plateformes de transbordement dans les parties centrale et sud du canal, au plus proche des destinataires finaux.

Cette stratégie nécessite l'aménagement des ponts afin de permettre autant que possible l'exploitation des voies navigables dans le cadre du réseau européen. Actuellement, la capacité de transport est limitée aux péniches jusqu'à 1.350 tonnes, les conteneurs étant limités à une couche par la faible la hauteur

de certains ponts dans la traversée de Bruxelles. Le gabarit établi dans le cadre du réseau fluvial européen prévoit un tirant d'air (auteur libre permettant le passage des bateaux sous les ponts) d'un minimum de 7 mètres permettant le passage des bateaux de gros tonnage.

Outre la voie d'eau, les activités de la zone génèrent un charroi de marchandises par la route, plus important que le trafic fluvial. En 2008, rien que pour les entreprises du Port de Bruxelles, le transport routier présentait un tonnage quatre fois supérieur à celui du trafic fluvial<sup>7</sup>. Les autres activités telles que celles des PME, des services et les commerces sont uniquement approvisionnées par route.

En 2012, Bruxelles Mobilité a effectué des comptages des véhicules de marchandises (camions et camionnettes) aux différentes entrées de la Région. On observe très nettement que les abords du canal concentrent les principaux points d'entrée des marchandises dans la Région pour les camionnettes, mais surtout pour les camions. En effet, sur 25 postes de comptage, on a observé, entre 6h et 22h d'une journée représentative (à savoir un mardi hors vacances scolaire), un total d'environ 26.700 camionnettes et 16.500 camions entrant dans Bruxelles. Sur ces 25 postes de comptages, les 6 qui sont situés à proximité du canal<sup>8</sup> concentrent 25% des camionnettes et 40% des camions. Le caractère industriel des abords du canal est marqué par le fait que le nombre de camionnettes est inférieur à celui des camions, alors qu'il se produit l'inverse dans les autres quartiers bruxellois. Plus spécifique encore, les entrées au nord de la Région, au niveau de l'avant-port concentrent près de la moitié des semi-remorques circulant à Bruxelles



Le nombre de camions augmente de façon constante au cours de la matinée et diminue de manière similaire au cours de l'après-midi, tandis que le nombre de camionnettes atteint son maximum en pleine heure de pointe le matin, reste élevé la journée entière et redescend en soirée.

Par définition, les flux routiers sont plus diffus et donc plus difficiles à appréhender. En 2008, Bruxelles Mobilité a fait réaliser une enquête « origine-destination » des véhicules de fret dans la zone nord-est du canal, zone comprise entre la place Saintelette et le pont de Buda. Des points d'observation étaient placés aux endroits stratégiques le long du canal et sur les principales voies d'accès à cette zone. Le mode opératoire de l'enquête par reconnaissance des plaques des véhicules a permis de définir leurs origines, leurs destinations, ainsi que les itinéraires utilisés. On observe des origines assez diversifiées pour rejoindre le Territoire du canal. Les flux ne sont pas uniquement dus à quelques gros générateurs/attracteurs de trafic, mais bien à la concentration d'activités au sein de cette zone. Certains équipements comme MABRU et le CEFL sont la principale origine des flux. Le bassin Béco est également le point de départ de nombreux camions de chantier. Les principales destinations des camions observés dans la zone ne sont toutefois pas uniquement les entreprises du Territoire du canal, mais l'ensemble des activités urbaines. Les zones de destinations sont en effet le Pentagone, la moyenne ceinture vers Meiser et les destinations mixtes quartiers urbains / accès au Ring que sont Neder-over-Heembeek et Laeken.

Les itinéraires empruntés varient. Ils peuvent même varier entre des véhicules partageant pourtant la même origine et la même destination, ce qui indique un manque de lisibilité du réseau routier. L'itinéraire prioritaire préconisé par la Région pour accéder à la zone nord du canal est d'emprunter la sortie n°6 du Ring et de se diriger ensuite vers l'avenue de Tyras, l'avenue Van Oss, la chaussée de Vilvorde et l'avenue du Port. Il s'avère cependant que cet itinéraire est encore peu utilisé en entrée de ville par les poids lourds malgré la signalisation directionnelle mise en place en amont sur le Ring. Il l'est un peu plus dans le sens de la sortie de ville.

Cette étude exploratoire ne couvre qu'une partie du Territoire du canal mais ses principales conclusions restent probablement opportunes pour les parties situées au centre et au sud de la Région. Il est en effet fort probable que l'on observe également dans ces parties un trafic diffus généré par une activité économique de quartier. Ces flux diffus sont généralement une spécificité des villes et présentent souvent d'autres caractéristiques typiquement urbaines : il s'agit principalement de petits colis, les commandes sont faites en fonction des besoins, les livraisons sont irrégulières ou occasionnelles et entraînent un manque important d'optimisation des activités de transport. On estime que 45% des livraisons sont des livraisons occasionnelles, mais que celles-ci génèrent 80% du trafic de marchandises<sup>9</sup>.

Compte tenu de la croissance démographique à Bruxelles d'une part et de la croissance des échanges induits par l'évolution actuelle et future de l'économie d'autre part, les flux de marchandises sont appelés à augmenter dans des proportions considérables à moyen et long termes. Ceci est susceptible de mettre à mal tant l'accessibilité et l'approvisionnement de Bruxelles que la qualité de vie de ses habitants. Pour répondre à ce nouvel enjeu de la mobilité, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté en juillet 2013 un Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises en Région de Bruxelles-Capitale. Il prévoit 36 actions regroupées en 5 axes pour atteindre l'objectif d'un approvisionnement de la ville plus intelligent et plus respectueux de l'environnement.





Un axe important de ce plan est d'organiser progressivement une structure de distribution urbaine permettant de grouper les marchandises pour optimiser le chargement des véhicules et d'organiser le transport de manière plus propre, tout en tenant compte des spécificités des chaînes logistiques. Concrètement, cette structure se basera sur un ensemble d'infrastructures logistiques, dénommées Centres de Distribution Urbaine (CDU) où les marchandises sont réceptionnées, triées et reconditionnées pour être distribuées lors de tournées optimisées en fonction de leur destination. Ce réseau intégrera aussi bien des plates-formes existantes que de nouvelles infrastructures.

Grâce à sa position centrale vis-à-vis des flux existants, à ses équipements déjà présents (tels que le Centre TIR, les abattoirs d'Anderlecht ou MABRU), ainsi qu'à ses disponibilités foncières, le Territoire du canal sera appelé à jouer un rôle important dans l'organisation future de la distribution urbaine à Bruxelles.

### Les nouvelles connexions piétonnes et cyclables à créer



Source : Projet de PRDD, 2013

## CONCLUSIONS

Plus que partout ailleurs dans la Région, la mobilité dans le Territoire du canal a un caractère multiple. La mobilité de proximité (liée à l'activité résidentielle et dominée par la marche et les transports en commun), doit coexister avec un trafic intense de poids lourds, lié à l'activité économique, et à une circulation automobile dominée par les véhicules en transit.

La mobilité des personnes est marquée par une grande vitalité des déplacements de proximité au sein des quartiers et, paradoxalement, par la relative faiblesse des déplacements inter-quartiers.

Les éléments ci-dessus démontrent le besoin impératif de repenser l'espace public dans ces quartiers au bénéfice des usagers principaux que sont les piétons. Les déplacements automobiles de transit au sein de ces quartiers doivent être combattus pour apaiser le trafic et augmenter ainsi la qualité de vie des habitants. Ceci permettra, par ailleurs, le développement de l'usage du vélo, encore hésitant aujourd'hui, mais appelé à une forte croissance, à condition que les voiries le permettent.

Enfin, la problématique des ponts sur le canal est centrale. D'une part, l'aménagement de ces derniers doit permettre autant que possible l'exploitation des voies navigables dans le cadre du réseau européen, en augmentant le tirant d'air pour permettre aux bateaux de gros tonnage d'arriver au cœur de la ville.

D'autre part, les ponts constituent des points de passages stratégiques vers lesquels convergent tous les modes de transport, devenant ainsi des goulets d'étranglement pour les transports en commun et la circulation automobile, ainsi que de véritables barrières pour les modes actifs. En ce sens, le projet de passerelle Picard est d'une importance cruciale. Elle permettra une liaison rapide et sécurisée pour les piétons, cyclistes et transports en commun entre deux quartiers en plein développement, complémentaires quant à leurs fonctions, et pourtant fortement séparés à l'heure actuelle.

Au niveau des marchandises, nous retiendrons d'une part l'importance du trafic lourd et d'autre part le caractère très diffus des flux de transport. Ces deux effets sont générés par la multitude des activités économiques et par leur imbrication dans les quartiers de la zone. Une meilleure lisibilité du réseau et une mise en œuvre effective de la hiérarchie des voiries permettraient néanmoins de mieux canaliser les flux de marchandises sur les axes les plus aptes à les recevoir.

Les besoins de consommation de la Région se développant en permanence, il convient à la fois de renforcer le rôle de la voie d'eau dans l'approvisionnement et la distribution des marchandises en ville et de prévoir dans le Territoire du canal les équipements permettant de mutualiser les flux. Ceci augmenterait l'efficacité de la distribution urbaine et limiterait les impacts sur l'environnement tout en assurant la qualité de vie de tous les Bruxellois. ■

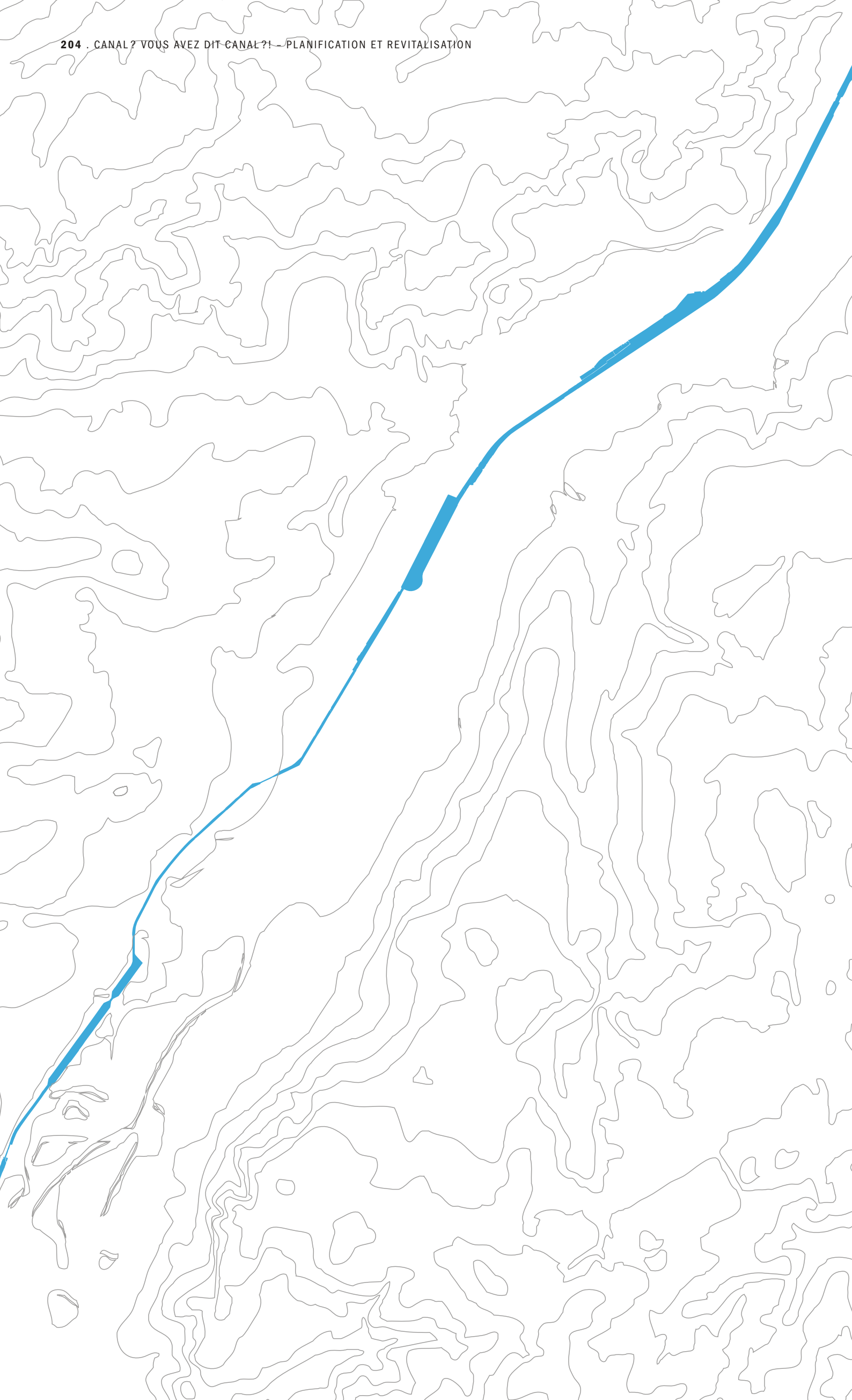


# DE LA PLANIFICATION À L'ACTION

Depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, de multiples initiatives publiques contribuent à la revitalisation du Territoire du canal. Si une vision d'ensemble planifiée n'a jamais pu se concrétiser jusqu'ici, ce territoire a, en revanche, tiré parti d'actions convergentes, réalisées à différentes échelles: celle très locale des dispositifs de Contrats de Quartiers et celle, plus régionale, des « zones stratégiques ».

Les travaux de planification visent à mieux articuler les politiques sectorielles et les multiples échelles d'intervention, pour mettre en cohérence les enjeux métropolitains avec les enjeux plus locaux. Le développement conjoint de la planification territoriale, des politiques de revitalisation urbaine et des politiques sectorielles a permis d'enclencher des dynamiques vertueuses entre des intérêts parfois contradictoires, de concentrer l'action publique sur des espaces spécifiques, d'organiser une maîtrise foncière publique de certains terrains et, enfin, de garantir une élaboration cohérente des projets publics et privés.

Le présent chapitre propose, dans un premier temps, de revenir sur les différentes initiatives mises en œuvre sur le Territoire du canal depuis plus de 20 ans. Il aborde ensuite les dynamiques de revitalisation urbaine dans leur diversité avant d'exposer, dans un second temps, les différents plans qui donnent aujourd'hui une vision assez cohérente et partagée de l'avenir de ce territoire stratégique.



## PLANIFICATION ET REVITALISATION

# Une vision d'ensemble nécessaire : petite histoire de la planification autour du canal

Benoît Moritz

*Architecte-urbaniste, bureau MS-A et enseignant Faculté d'architecture ULB/La Cambre-Horta*

**Depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, de multiples initiatives publiques contribuent à la revitalisation du Territoire du canal. Au départ, pas de réelle vision d'ensemble planifiée et partagée pour cette partie de Bruxelles, mais des actions convergentes produisant des effets cumulés, renforcés depuis quelques années par diverses initiatives privées.**

Comme bien souvent en Région de Bruxelles-Capitale, quand il s'agit d'aborder une thématique relevant de l'urbanisme ou de l'aménagement du territoire, il est difficile de se faire une image d'ensemble à l'égard d'un projet ou de disposer d'informations exhaustives au sujet d'une situation urbaine. Les transformations actuellement en cours le long du tracé du canal n'échappent pas à cette règle: jusqu'il y a peu, il n'existait aucun plan ni document officiel présentant une vision globale de ces mutations. Pour les non-initiés, seule la réalisation d'importants chantiers – tels que le réaménagement de la Petite Ceinture Ouest ou la construction d'une tour de logements privés au bassin Béco – permettent de pressentir les évolutions déjà en cours et encore à venir.

Il existe pourtant un consensus pour souligner le caractère stratégique du Territoire du canal dans le développement de la Région bruxelloise. Ce caractère stratégique, notamment mis en exergue dans le cadre de la réflexion « Bruxelles-Métropole 2040 », se concrétise progressivement dans l'élaboration d'un « Plan Canal » dont l'objectif est d'articuler entre eux les différents outils d'intervention sur le Territoire du canal.

Cette volonté d'élaborer une vision à long terme pour le territoire n'est cependant pas la première à voir le jour: en effet, dès le lendemain de sa création, la Région de Bruxelles-Capitale avait déjà tenté de relancer les dynamiques autour du canal. Entre temps, que s'est-il passé ?

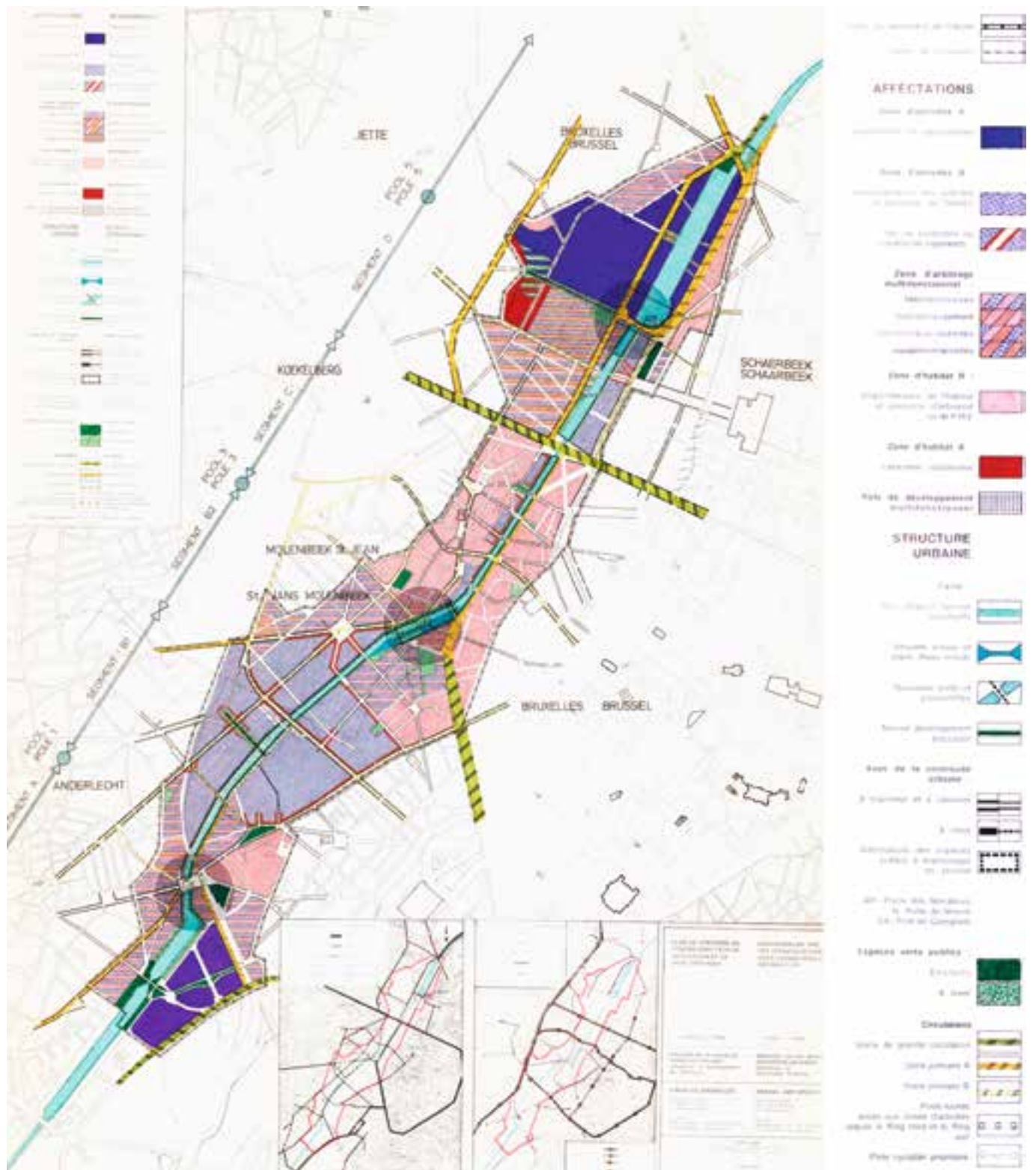
### UN PREMIER « SCHÉMA DIRECTEUR CANAL »

En remontant dans le temps, au tout début de la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, il est possible d'identifier un document permettant d'expliquer les mutations actuelles: il s'agit du « Schéma directeur Canal », élaboré à la demande du premier Exécutif régional bruxellois et rendu public au cours d'une conférence de presse donnée par le Ministre-Président et le Ministre de l'Économie de l'époque, le 1<sup>er</sup> mars 1991. Celui-ci englobe un territoire s'étendant du pont Paepsem (à Anderlecht) jusqu'au square Jules de Trooz (au Nord). Ce périmètre sera par la suite étendu aux zones industrielles et portuaires à hauteur de Schaerbeek-Formation.

Fortement imprégné par l'imaginaire londonien des Docklands, le « Schéma directeur Canal » tente de réaliser une synthèse entre des questions liées au logement, à l'économie et au cadre de vie. Son intérêt principal réside dans le fait de décliner une vision régionale claire tant sur le devenir du canal en tant que voie d'eau que par rapport au devenir des quartiers situés de part et d'autre de celui-ci.

Rétrospectivement, on peut considérer cette étude comme une sorte de manifeste des mutations urbaines que connaissent aujourd'hui les territoires bordant le canal. En effet, le « Schéma directeur Canal » proposait un modèle spatial d'actions et d'interventions très clair, qui permet de comprendre les modalités d'actions actuelles des acteurs publics et privés faisant la Région. Ce modèle spatial peut être caractérisé de la manière suivante :

- > abandon du projet d'élargissement du canal, qui avait engendré un progressif abandon du bâti aux abords de celui-ci ;
- > abandon du projet de route industrielle Nord-Sud et aménagement des berges du canal comme axe paysager structurant Nord-Sud ;
- > multiplication des continuités urbaines transversales au canal de manière à réduire la rupture qu'il constitue ;



▲ Plan de synthèse du « Schéma directeur Canal » de 1991

- > création à front de canal d'une nouvelle façade urbaine continue, c'est-à-dire sans chancres, ni dents creuses et si possible avec un front bâti cohérent, (quelle que soit la nature des affectations) et marquée par trois pôles de développement multifonctionnels: square Émile Vandervelde, Porte de Ninove, place Saintelette;
- > densification et remaillage urbain, tant des quartiers existants que dans des nouveaux quartiers à créer (Biestebroek, Abattoirs, Porte de Ninove, Tour & Taxis, Nord) suivant une organisation par îlots et espaces publics locaux;
- > création d'une mixité entre activités économiques et habitat, tant sur les friches ferroviaires ou portuaires que dans les quartiers industriels ou mixtes existants;
- > attention particulière aux éléments de patrimoine industriel.

Cependant, l'ambitieux projet urbain promis par le «Schéma directeur Canal» n'a pu se concrétiser effectivement, faute de volet opérationnel performant. Pourtant, un important bureau d'étude privé fut désigné pour ce faire. Mais, en l'absence de moyens financiers clairement identifiés, ainsi qu'à défaut de concertation préalable et de partenariats établis entre la Région et les communes concernées, le «Schéma directeur Canal» proprement dit ne fut que très timidement, voire pas du tout, mis en œuvre.

## UN PROJET CONSTRUIT PAR PARTIES ?

Le «Schéma directeur Canal» n'en a pas moins insufflé des valeurs urbaines simples qui, face à une pression immobilière forte qui n'existait pas au début des années nonante, s'expriment aujourd'hui partiellement à travers toute une série de projets. Ceci suivant une sorte de «répartition des tâches» implicite entre acteurs privés et publics, chaque catégorie d'acteurs s'appropriant ces valeurs conformément à ses propres interprétations.

Ainsi, les pouvoirs publics prirent en charge les projets de réaménagement des berges du canal et la création de continuités urbaines transversales (nouvelles passerelles), via l'Accord de Coopération État-Région «Beliris» ou sur fonds régionaux propres.

Le remaillage et la densification des quartiers existants sont, eux, principalement assumés par les dispositifs des Contrats de Quartiers qui établissent un partenariat entre la Région et les Communes. Ils agissent tant sur le bâti (à travers des programmes d'équipements locaux et de logements) que sur les aménagements d'espaces publics. Depuis 1994, pas moins de 70 Contrats de Quartiers ont ainsi été réalisés ou sont en cours de réalisation.

Citydev.brussels est, quant à elle, l'opérateur régional en charge du développement de projets à vocation économique, résidentielle et mixte.

Bruxelles-Environnement (IBGE) intervient, lui, sur le maillage des espaces verts à vocation locale ou régionale, et contribue de manière significative à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Si l'on fait la somme des interventions portées depuis une vingtaine d'années par ces différents acteurs, c'est un véritable projet urbain qui s'est progressivement construit, pièce par pièce, à l'intérieur des quartiers.

De leur côté, les acteurs privés se sont principalement concentrés sur les questions de formalisation d'une nouvelle façade urbaine, ainsi que sur la reconversion des grandes friches. Ces interventions concernèrent dans un premier temps le tronçon du canal compris entre la Porte de Ninove et le site de Tour & Taxis, puis, aujourd'hui, l'ensemble du périmètre couvert par le «Schéma directeur Canal» (de Biestebroek au Marché Matinal et à Schaerbeek-Formation). Dans leur chef, la mixité fonctionnelle prônée par le «Schéma directeur» s'est traduite par une très forte pression sur les activités logistiques ou industrielles. Leur abandon progressif s'est d'abord exprimé en faveur de programmes de bureaux (tels que les développements immobiliers réalisés dans le courant des années 90 place de l'Yser et le long de l'avenue du Port) et, ensuite, de programmes résidentiels (plus haute tour de logements du pays en construction au bassin Béco, premier hôtel avec vue sur le canal ouvert en mai 2013 près de la Porte de Ninove,...). Des opérations privées au sein des tissus urbains (telle que la reconversion d'espaces industriels en «lofts») constituent aussi une interprétation propre de la notion de mixité fonctionnelle.

À la différence des opérations publiques citées précédemment, les grandes opérations privées se caractérisent souvent par une forte résistance à leur mise en œuvre, soit parce que leur programmation urbaine incite à l'émergence de tensions entre acteurs (publics, privés, associatifs, habitants), soit pour des raisons liées au caractère architectural et urbanistique spécifique à ces interventions (immeubles-tours par exemple). À titre d'exemple, la reconversion du site de Tour & Taxis est en débat depuis une vingtaine d'années. Plusieurs bâtiments y ont toutefois été rénovés et réaffectés. Le nouveau siège de Bruxelles-Environnement, dont la construction doit s'achever au cours de l'année 2014, y a en outre vu le jour.



## LE RETOUR D'UNE VISION RÉGIONALE

Telle qu'elles ont été menées jusqu'à présent, ces différentes opérations ont le mérite d'avoir conservé une continuité d'action et une constance dans les objectifs poursuivis par la Région. À l'heure actuelle, un résultat globalement cohérent émane finalement de la succession des différents programmes. Ainsi, la reconversion des quartiers aux abords du canal est en marche, d'abord portée par les pouvoirs publics régionaux et communaux, puis accompagnée depuis peu par le secteur privé.

S'insérer dans une dynamique à long terme qui engage de nombreux acteurs prend du temps. Malgré les avantages de cette logique, ses limites se ressentent. C'est pourquoi de nouvelles initiatives sont prises par les pouvoirs publics, et particulièrement par la Région, au regard des enjeux sociaux spécifiques liés aux mutations urbaines actuellement en cours.

Ainsi, une série de projets soutenus par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre de la programmation 2007-2013 répond au risque de voir se figer dans la pierre l'image d'une ville duale : une ville bâtie par les investisseurs privés, caractérisée par une nouvelle façade urbaine qui masquerait des quartiers paupérisés mais « soignés » par les pouvoirs publics. Ces projets, cofinancés par le FEDER, prévoient notamment l'implantation à front du canal d'importants équipements liés à l'économie et à l'emploi, à des endroits stratégiques tels que la Porte de Ninove (Espace de formation hôtelière Belle-Vue), le quai Demets (COOP - Port Sud) et le site des Abattoirs d'Anderlecht (halle alimentaire).

La Région a, en outre, élaboré un « Plan guide pour la rénovation urbaine durable », qui induit un saut d'échelle quant à la nature et à la taille des interventions régionales menées dans l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation

(EDRLR). Pour cela, le Plan-guide propose de nouveaux outils et de nouveaux partenariats pour amplifier la politique de rénovation urbaine de la Région, en particulier dans une nouvelle Zone de Rénovation urbaine (ZRU), inscrite dans le projet de PRDD, qui recouvre en grande partie le Territoire du canal.

Les objectifs du Plan-guide peuvent se résumer en trois points :

- > faire évoluer les dispositifs existants et coordonner les acteurs publics et privés autour d'une vision régionale stratégique commune ;
- > concentrer les moyens sur la partie de la Région la plus précarisée ;
- > intégrer les enjeux de connectivité entre quartiers, en prenant davantage en compte les questions de mobilité.

Enfin, la Région est à l'initiative de l'élaboration d'un nouveau « Plan directeur pour la Zone du Canal », qui définit « les articulations possibles entre les grandes composantes du territoire et les initiatives et projets en cours ». Il vise à « répondre au besoin d'une cohérence dans les projets et dans les actions ». Avec ce Plan Canal, la Région ambitionne donc de se doter de la vision d'ensemble qui lui faisait défaut jusqu'ici pour cette portion de son territoire.

Avec ces deux derniers instruments, la Région devrait pouvoir envisager la mise en œuvre de nouvelles approches méthodologiques guidant les différentes interventions publiques et privées dans le Territoire du canal. En effet, leur élaboration devrait non seulement offrir l'occasion de clarifier le débat sur les fonctions et les programmes urbains à développer, en particulier en sortant de la seule logique du zonage horizontal. Ils devraient également poser ouvertement la question des plus-values potentielles créées par les nouveaux développements urbains sur la qualité de vie des Bruxellois. ■



# De la revitalisation à la planification : stratégie intégrée pour le Territoire du canal

Solange Verger et Dirk Van de Putte

Le développement du Territoire du canal (son redéploiement, sa revitalisation), s'est opéré jusqu'à présent de manière graduelle, progressive, incrémentale. Si depuis la création de la Région, ce dernier est identifié par les responsables bruxellois comme une entité spécifique exigeant un traitement particulier et un investissement public important, son évolution est davantage le fruit de dispositifs ciblés, d'initiatives sectorielles et d'opportunités privées, qui, mises bout à bout, ont su donner un nouveau souffle à cette zone en difficulté. Ainsi, si l'on considère uniquement l'action publique, il semble pertinent de dire que ce sont les opérations de revitalisation, qui, par leurs actions concrètes, ont ouvert la voie à une réflexion transversale et à une planification stratégique pour le Territoire du canal.

En matière de revitalisation, ce sont tout d'abord les outils de rénovation urbaine et particulièrement, les Contrats de Quartiers, qui ont constitué et constituent encore le fer de lance des transformations engagées sur le Territoire du canal au niveau des quartiers. Parallèlement, une série d'acteurs régionaux ont investi et développé des projets de développement économique et de cohésion socioterritoriale, dont un nombre important a été soutenu dans le cadre du FEDER.

Face à la pluralité et à la dispersion des interventions locales, la révision de la politique de rénovation urbaine, entamée dès la législature 2004-2009, vise à améliorer la cohérence et le lien entre les opérations et entre les quartiers. Le Plan-guide de la rénovation urbaine, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2013, concrétise ces ambitions en proposant de nouveaux outils et de nouvelles méthodes partenariales, afin de mieux répondre aux enjeux de développement durable des quartiers et de couture du tissu urbain.

La revitalisation du Territoire du canal tient aussi beaucoup au développement de grands « pôles stratégiques » par leur potentiel foncier et leur effet-levier pour l'ensemble de la Région. La présence de plusieurs de ces pôles (Schaerbeek-formation, Tour & Taxis, Gare du Midi...) sur le Territoire du canal constitue une des opportunités essentielles pour le développement de ce territoire. Leur aménagement entre dans une logique de « grand projet urbain » qui prend en compte la complexité des enjeux et des acteurs impliqués.

Si ces « pôles stratégiques » requièrent, en amont de la mise en œuvre des projets, une planification opérationnelle, c'est l'ensemble du Territoire du canal qui réclame depuis quelques

années un nouveau plan de développement global. C'est ainsi qu'à partir des expériences et projets présents et passés, la Région a lancé une série de réflexions, d'études, et a finalement élaboré deux plans pour penser l'avenir du canal et intégrer l'ensemble des opérations et dispositifs en vigueur: le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et, plus spécifiquement, le Plan Canal.

Ce processus de planification a débuté par l'étude « Bruxelles-métropole 2040 », réalisée dans le cadre des travaux préparatoires au projet de PRDD. Trois équipes internationales ont travaillé à cette étude en vue d'élaborer une vision territoriale métropolitaine à long terme et de proposer des stratégies à mettre en œuvre à court et moyen termes. Les trois équipes ont indiqué la vallée de la Senne, ou autrement dit, le Territoire du canal, comme un axe stratégique tant aux niveaux local et régional qu'à l'échelle métropolitaine.

Le projet de PRDD accorde une place centrale au Territoire du canal, sur les aspects liés au développement économique et au potentiel de création d'emplois mais aussi matière de restructuration urbaine, d'amélioration du cadre de vie, et de réorganisation de la mobilité.

Pour prendre en compte et traiter l'ensemble des enjeux et des potentialités du Territoire du canal, le projet de PRDD réaffirme, met en cohérence et complète une série de dispositifs existants: schémas directeurs des pôles stratégiques, Contrats de Quartiers, opérations Citydev.brussels, contrat de gestion de la STIB....

Le projet de PRDD intègre et introduit également de nouveaux outils ou plans sectoriels, élaborés concomitamment au plan, notamment :

- > le Plan-guide de la rénovation urbaine, accompagné de la nouvelle Zone de Rénovation Urbaine (ZRU) ;
- > la Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS) comme zone de stimulation de l'emploi local ;
- > la nouvelle programmation FEDER 2014-2020 ;
- > la définition de pôles de développement prioritaires dont le Territoire du canal ;
- > et enfin le Plan Canal, comme vision opérationnelle transversale.

Autant de nouveaux instruments qui concernent très largement, voire exclusivement, le Territoire du canal et qui témoignent d'une stratégie régionale de plus en plus intégrée, précise et explicite.

## PLANIFICATION ET REVITALISATION LA DYNAMIQUE DE REVITALISATION DU TERRITOIRE DU CANAL

# Les Contrats de Quartiers, instruments historiques de la rénovation urbaine

Fabienne Lontie

*Attachée à la Direction de la Rénovation urbaine (DRU) pour la Région de Bruxelles-Capitale*

**Les Contrats de Quartiers sont des programmes spécifiques menés conjointement par la Région de Bruxelles-Capitale et les communes. Ils ont été instaurés en 1994 avec pour objectif la revitalisation des quartiers rencontrant une série de difficultés d'ordre socioéconomique. Leur particularité et leur force résident dans le fait qu'ils ciblent plusieurs axes à la fois : le logement, l'espace public, les équipements, la cohésion sociale ou encore les mesures d'insertion socioprofessionnelle.**

**Depuis 2010, ils intègrent la dimension environnementale et on les appelle désormais Contrats de Quartiers Durables. Leur action est limitée dans le temps : quatre ans, qui peuvent être prolongés de deux ans pour finaliser les travaux.**

Ces processus ont pour principe d'associer activement les habitants et les usagers d'un quartier afin de mettre en évidence des besoins concrets et de dégager les priorités touchant directement à la vie quotidienne des habitants.

Depuis 1994, pas moins de 70 Contrats de Quartiers ont été réalisés ou sont en cours de réalisation. La grande majorité de ceux-ci se situent dans le périmètre du Territoire du canal.

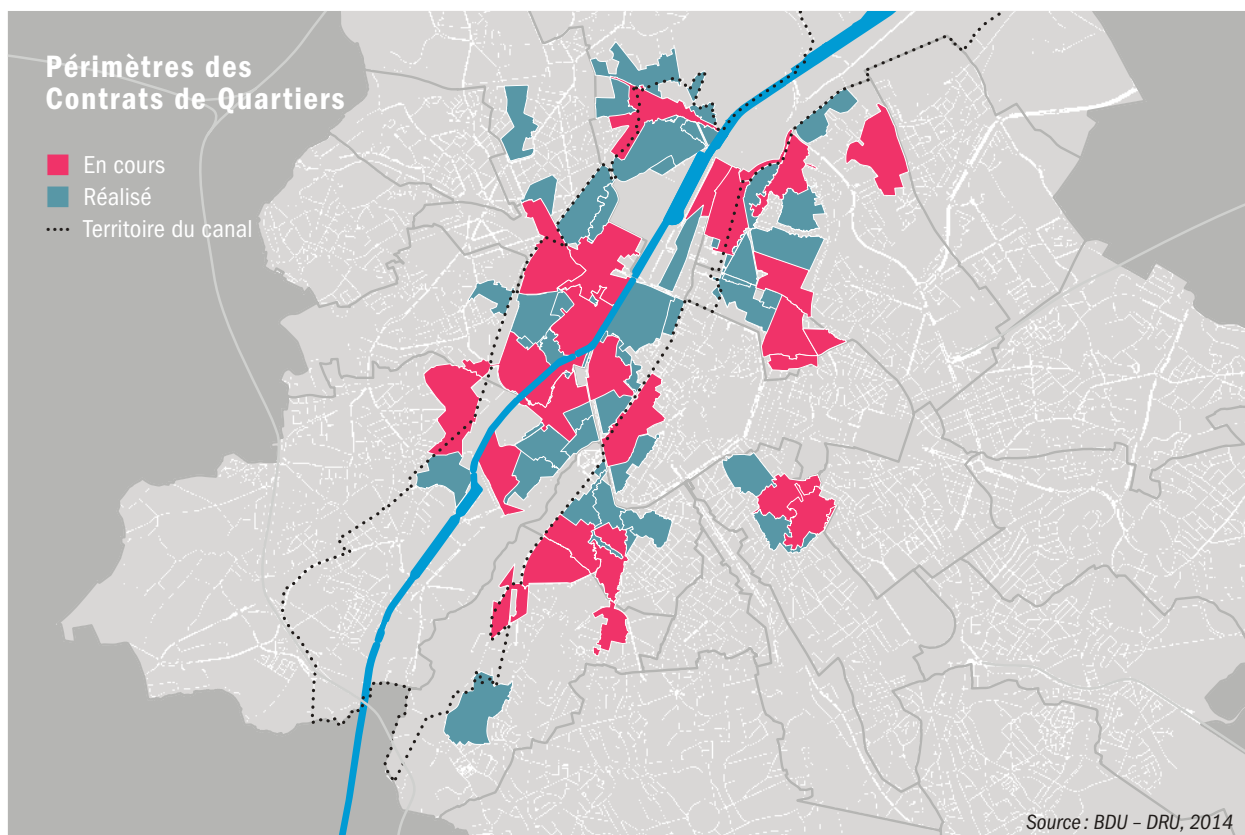
En 1994, la zone d'intervention des Contrats de Quartiers se concentre sur les quartiers fragilisés du centre. Elle est définie en tenant compte du nombre important de handicaps que cumulent certains quartiers : logements insalubres, espace public dégradé, forte densité de population, taux de chômage important. La jeune Région bruxelloise continue alors à perdre ses habitants dont le chiffre officiel est descendu à 950.000 habitants. Les effets de la désindustrialisation s'inscrivent sur le territoire, en multipliant les entrepôts vides, les friches et les chancres.

Les interventions immobilières portées par ce dispositif sont souvent de taille modeste mais stratégiques à l'échelle du quartier, en agissant sur des parcelles d'angle ou sur des situations urbanistiques difficiles et délaissées par les autres opérateurs. Elles se combinent à un travail de remise en état de l'espace public et prennent le parti de construire des équipements collectifs ouverts sur le quartier et au service de ses habitants. Ceux-ci sont mobilisés et intégrés au processus d'élaboration et de suivi du Contrat, en même temps que les associations et les forces vives du périmètre. En se multipliant, ces opérations ont contribué, en 20 ans, à changer le visage de certains quartiers.



▲ Contrat de Quartier Maison Rouge (2007-2011) - Centre de jeunes

C'est cette métamorphose qui est à l'œuvre notamment dans le cœur historique de Molenbeek. Au fil des Contrats successifs, l'action s'est déplacée pour agir aussi à front de canal, afin de créer des liens entre cet espace à vocation supra-locale et les quartiers habités. Plusieurs projets d'équipements locaux et de logements publics sont déjà construits ou en chantier sur le territoire molenbeekois, le long des quais de Mariemont et de l'Industrie ou dans le tissu urbain proche des quais (ancien lit de la petite Senne).



▲ Contrat de Quartier Cinéma-BelleVue (2009-2013) - Espace Pierron

De Contrat en Contrat, ces mêmes espaces sont réexaminés, revisités et retravaillés en tenant compte des intérêts locaux, des expériences passées et des défis particuliers qui s'imposent aux quartiers proches du canal. En retissant ainsi la trame locale et en s'attachant à la question de la cohésion sociale, de l'emploi et de la formation, ils constituent l'indispensable contrepartie aux opérations de plus grande envergure qui se mettent en place le long du canal.

Le Plan-guide de la rénovation urbaine affiche quant à lui l'intention d'agir sur certaines barrières persistantes, qu'elles soient physiques, mentales ou administratives. ■



▲ Contrat de Quartier Jardin aux Fleurs (2011-2015) - Projet Fontainas. Projet par B12 Associates

*Le projet Fontainas prévoit, parmi d'autres projets, la reconfiguration en profondeur de l'îlot Fontainas dans une logique d'exemplarité sur le plan environnemental. Le projet prévoit le réaménagement d'un grand parc urbain pour en faire un réservoir de biodiversité, et la création de logements ouverts sur le parc, intégrant des critères stricts en matière d'éco-construction et de performance énergétique.*

## PLANIFICATION ET REVITALISATION

### LA DYNAMIQUE DE REVITALISATION DU TERRITOIRE DU CANAL

# Le Plan-guide de la rénovation urbaine : vers une politique régionale intégrée autour du canal

Annabelle Guérin et Solange Verger

Après 20 ans de mise en œuvre des Contrats de Quartiers, et face à de nouveaux défis, la Région bruxelloise a souhaité évaluer et réviser en conséquence sa politique de rénovation urbaine.

Le renouvellement des pratiques de rénovation urbaine a déjà été partiellement amorcé par l'évolution de la réglementation pendant la législature 2004-2009 (introduction dans les textes d'action socioéconomique et d'un plus grand partenariat entre acteurs) et en 2010 (introduction des thématiques environnementales et du développement durable au sein des Contrats de Quartiers). L'élaboration d'un « Plan-guide » s'inscrit dans ce processus de révision et d'actualisation des dispositifs de rénovation urbaine en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Plan-guide, approuvé par le Gouvernement en décembre 2013, définit un cadre régional d'intervention en matière de rénovation urbaine permettant à la fois de dépasser les limites des outils de rénovation urbaine en vigueur jusqu'ici et de répondre aux nouveaux défis qui se posent à la Région (croissance démographique, montée des prix de l'immobilier,...).

Le principe central consiste à articuler les interventions de rénovation urbaine à différentes échelles, depuis la micro intervention jusqu'aux projets d'ampleur régionale (tel que le projet Tivoli de Citydev.brussels). Cela implique de renforcer les partenariats entre les acteurs publics, mais aussi entre les acteurs publics et les acteurs privés actifs sur les zones les plus fragilisées du territoire.

Ces objectifs s'inscrivent dans la perspective de l'élargissement des territoires concernés par la politique de rénovation urbaine, en y intégrant particulièrement :

- > la problématique des grandes friches à urbaniser,
- > le bâti industriel ancien situé en intérieur d'îlot à restructurer,
- > le réseau vert à intégrer au tissu urbain,
- > la percolation des ruptures urbaines dures/persistantes,
- > les grands ensembles de logements sociaux datant de l'après-guerre.

Pour ces types de territoire, il s'agira ainsi non plus seulement de « restaurer les fonctions urbaines, économiques, sociales et environnementales dans le respect des caractéristiques architecturales et culturelles propres » (tel que le postule l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine), mais aussi de définir de nouvelles formes d'articulations programmatiques, spatiales et fonctionnelles entre les quartiers habités existants et les particularités urbaines décrites ci-dessus.

Une seconde forme d'élargissement concerne l'intégration des enjeux de connectivité entre les quartiers, en prenant plus particulièrement en compte l'intégration des infrastructures de transports dans leurs interactions avec les quartiers habités (points d'arrêts, tracés et lieux d'intermodalité, en lien avec l'espace public), ainsi que des éléments de connectivité liés aux modes actifs (piétons, cyclistes).

Au-delà du cadre initial de la rénovation urbaine qui tendait à renforcer le tissu urbain alors fragilisé des quartiers, il s'agit aujourd'hui de non seulement poursuivre cet effort mais de le compléter par une réflexion sur la porosité des marges des quartiers, de même que sur le désenclavement et l'amélioration des connectivités et des articulations entre quartiers.

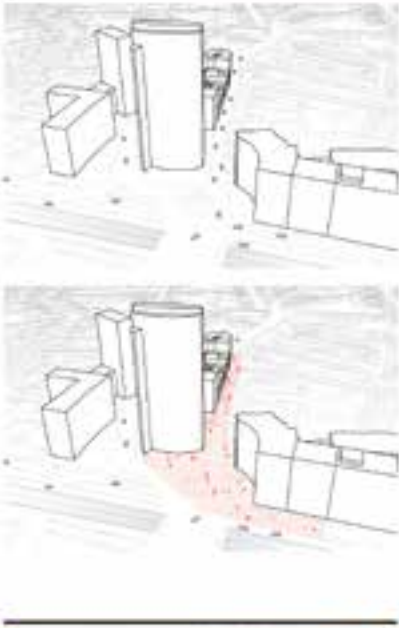
La nouvelle stratégie d'intervention en matière de rénovation urbaine, prenant potentiellement en compte un volume plus important de projets, doit être aussi l'occasion de mettre en avant l'exigence de la qualité architecturale et urbanistique que les pouvoirs publics doivent se donner lorsqu'ils interviennent sur le territoire.

Les principes du Plan-guide se traduisent au travers de nouveaux outils :

- > « le schéma opérationnel » qui indique les actions et les interventions à entreprendre dans les zones prioritaires de la ZRU ;
- > « le contrat de Quartier Durable multi-communal » pour intervenir sur des zones stratégiques à l'articulation de plusieurs communes ;
- > « le contrat d'Îlot Durable » pour mener une action intégrée à l'échelle d'un îlot en intervenant à la fois sur le logement, les équipements, l'espace public et la dimension socioéconomique ;
- > « le contrat d'Axe Durable » pour répondre de manière transversale aux enjeux liés à des axes dégradés et ce, dans une logique de « soudure » et d'articulation entre les quartiers ;
- > « l'équipement inter-quartier » visant, en partenariat avec les communautés, à développer de nouveaux équipements ayant pour objectif d'offrir un niveau d'équipement diversifié restant à destination immédiate des habitants des quartiers mais qui s'ouvre également à une aire d'influence plus importante.

**schéma**  
3 sur 26

### Reconquête et transformation provisoire de l'espace public



**Exemple de programme(s) urbain(s) mobilisé(s)**

☑ ☑ ☑

**Exemple d'outil(s) de mise en œuvre**


Outils	Acteurs
CGO	Communes
CAB	Communes / Bruxelles-Mobilité
Appel à projet	Communes / Acteurs externes (Stb, Bruxelles-Mobilité)

**Cadre(s) logique(s) d'intervention(s)**


Coûter le moins cher possible même forme

Créer ou restaurer des espaces publics adaptés au rôle du quartier





1. Avant / Après  
«Reborn» København (Denmark), 2011  
Kairos & Overgaard Architects / UFFE



2. Avant / Après  
«Hugo Block», Bruxelles (Belgium), 2020  
Muelbaert & Architecten

Pérennité : à l'issue de l'acte de l'acte classique de l'infrastructure, des opérations de reconquête de l'espace public peuvent être envisagées de manière provisoire et autour des principes d'une participation citoyenne active. Il s'agit alors de créer habitats, associations, commerces et acteurs techniques autour de la table pour imaginer des solutions alternatives dans le sens d'un partage plus important des voiries et autres espaces publics auparavant largement réservés aux voitures. Cette action correspond à un type de CAD misé par la DRU en collaboration avec Bruxelles-Mobilité et éventuellement le STB et Bruxelles-Environnement. Elle peut également prendre place dans un CGO classique. L'appart de la DRU se situe ici au niveau de la participation, via d'un financement ponctuel. Dans le cas de l'appel à projet, les Communes restent des acteurs privilégiés au niveau de la coordination mais aussi de partage des projets.

◀ Extrait du Plan-guide, 2014

La politique de rénovation urbaine s'applique au sein d'un périmètre spécifique. Jusqu'à présent, il s'agissait de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR), défini dans le 2<sup>e</sup> PRD (2002). Dans le cadre du projet de PRDD et concomitamment à l'évolution de la politique de rénovation urbaine via le Plan-guide, une nouvelle zone d'intervention prioritaire a été établie.

Cette nouvelle zone, appelée Zone de Rénovation Urbaine (ZRU), a été définie à partir d'une actualisation des données socioéconomiques de l'ancien EDRLR (revenus, taux de chômage, densité de population) et de données actualisées sur l'état du logement.

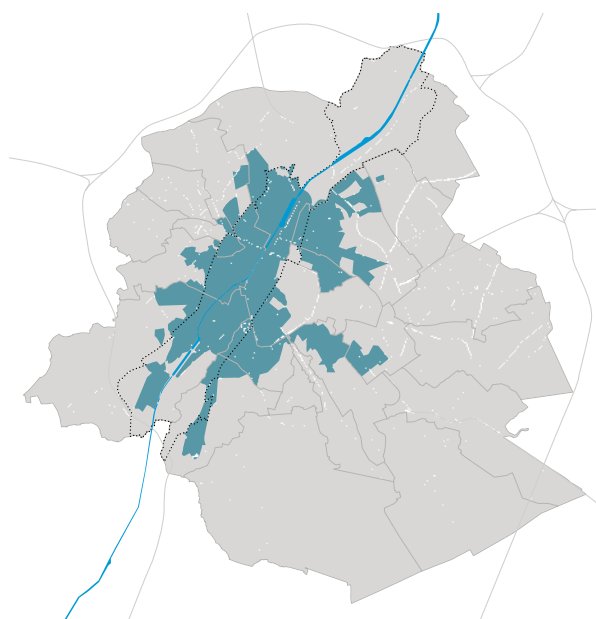
Des critères socioéconomiques simples et actualisables ont été retenus pour la définition de la nouvelle zone, sur base des données par secteur statistique :

- > les revenus (statistiques fiscales), inférieurs au revenu médian par déclaration ;
- > le taux de chômage (Actiris) supérieur à la moyenne régionale ;
- > la densité de population supérieure à la moyenne régionale.

Des secteurs peu peuplés à l'heure actuelle mais destinés à voir leur population augmenter, tels que le secteur des Abattoirs ou Tour & Taxis, ont été ajoutés.

En définitive, la superficie de la zone prioritaire éligible aux politiques de rénovation urbaine passe de 1.429 à 1.886 ha. ■

### Zone de Rénovation Urbaine (ZRU)



Source : ADT

## PLANIFICATION ET REVITALISATION LA DYNAMIQUE DE REVITALISATION DU TERRITOIRE DU CANAL

# Les investissements et partenariats pour la revitalisation urbaine : l'exemple du FEDER

Lise Nakhlé et Dirk Van de Putte

La contribution des instances publiques à la revitalisation du Territoire du canal, a pu se concrétiser par la concentration des moyens disponibles, rendue possible par les partenariats entre pouvoirs publics (comme Beliris, entre l'État et la Région; les Contrats de Quartiers Durables, entre la Région et les communes). Cette concrétisation s'est réalisée grâce à l'activation de politiques dans le cadre de programmes communs (le réaménagement des berges du canal, les travaux d'infrastructures, les programmes d'équipements locaux, de logements et d'aménagements d'espaces publics,...), mais grâce aussi aux investissements de pararégionaux tels que Citydev.brussels (projets à vocation économique résidentielle ou mixte) ou Bruxelles-Environnement (projets de maillage des espaces verts à vocation locale ou régionale). Ces différents acteurs ont massivement contribué à cet effort de concentration de moyens.

Un outil essentiel, résultant également de partenariats, est celui du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). Ces fonds structurels de l'Union Européenne sont destinés à renforcer la cohésion économique et sociale, en corrigeant les déséquilibres régionaux au sein de l'UE. Le FEDER a largement contribué au renforcement de partenariats et à la dynamique de revitalisation du Territoire du canal. En effet, compte tenu de leurs indicateurs socioéconomiques, les quartiers situés dans l'axe central de la Capitale européenne, de part et d'autre de la voie d'eau, ont été retenus comme lieux où des projets publics, privés et mixtes peuvent bénéficier de cofinancements assurés par la Région et l'Union européenne.

Dans ce cadre, une première Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) a été définie. Cette dernière a ainsi bénéficié des programmes Urban I (entre 1994 et 1999) et Urban II (entre 2000 et 2006) destinés à favoriser la « revitalisation économique et sociale des villes et des banlieues en crise », ainsi que du programme Objectif 2 (entre 2000 et 2006), destiné à soutenir la « reconversion économique et sociale des régions en difficultés structurelles », dont « les quartiers urbains en difficulté ».

Pour la programmation 2007-2013, il a été proposé d'étendre cette zone vers le Nord et le Sud pour y intégrer des espaces susceptibles d'accueillir de l'activité économique pourvoyeuse d'emploi. Ce zonage permet de concentrer les moyens sur la partie de la Région bruxelloise la plus fragilisée socioéconomiquement. La majeure partie du Territoire du canal a bénéficié de 150 millions d'euros apportés par l'Union européenne, la Région de Bruxelles-Capitale et des partenaires privés et ce, au profit de 33 projets.

Ces derniers sont le résultat de la mise en œuvre d'un Programme Opérationnel (PO), document visant à définir les grandes orientations des investissements européens, dénommé « Objectif 2013: Investissons ensemble dans le développement urbain ! ». Ce document a été élaboré par la Région avec l'appui de différents experts et de nombreux partenaires régionaux et approuvé par le Gouvernement en 2007.

Le programme opérationnel 2007-2013 a pris l'option de se concentrer sur un nombre limité de thématiques, structurant son intervention autour de deux axes.

Le premier axe concerne la compétitivité territoriale et porte sur le développement et la création d'activités économiques (la mise en place de vastes espaces dédiés aux entreprises en phase de croissance, le soutien au démarrage de 640 projets de création d'entreprises, la sensibilisation des jeunes à l'esprit d'entreprise, d'innovation et à la culture du risque). Il porte également sur l'émergence d'un pôle spécialisé dans les secteurs économiques de l'environnement en milieu urbain, fédérant des acteurs-phares dans les domaines de la performance énergétique des bâtiments et celui du traitement, de la valorisation et du recyclage des déchets.

Le deuxième axe concerne la cohésion territoriale et entend agir, d'une part, sur le renforcement des infrastructures en lien avec l'emploi et la formation et, d'autre part, sur l'attractivité et l'image de la ZIP en vue de remédier à l'image négative qui lui est continuellement associée.

Ce programme, qui arrive à échéance fin 2014, a donc pour ambition d'améliorer le quotidien des habitants des quartiers fragilisés, des demandeurs d'emploi et des entrepreneurs des quartiers ciblés, en créant une logique vertueuse induite par des investissements ciblés et la revalorisation du territoire.

La concentration thématique et géographique va de pair avec une concentration financière, et poursuit le même objectif: au vu de l'enveloppe disponible, un nombre limité d'opérations a été sélectionné de manière à concentrer les moyens sur les problématiques les plus importantes.

À ce titre, les projets possédant un effet de levier ou d'entraînement d'envergure régionale ont été privilégiés, de même que les projets issus d'un partenariat territorial et intersectoriel. La dynamique partenariale étant un gage de pérennisation du projet au-delà de la période de programmation FEDER 2007-2014.



## L'Europe et la Région de Bruxelles-Capitale investissent dans votre avenir

### Europa en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest investeren in uw toekomst

**Projets dispersés dans toute la ZIP - Projecten over heel de PIZ**

**Structes d'accueil - Sticht van leefbaar Brussel - Brussels Overheids, Village Fronte**

**Sensibilisation des jeunes - Jongeren sensibiliseren**

**Ateliers de développement économique - Nieuw en economische ontwikkeling Brussel - Economische Opbouw**

**Image - Imago**

**Marketing urbain, Pôle d'intervention commerciale**

**Projets en Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) - Projecten in de Prioritaire Interventiezone (PIZ)**



**Groupes d'opérations - Groepen concrete acties**

- Plan de développement et à la création d'activités économiques - Plan van Ontwikkeling en de oprichting van economische activiteiten**
- Plan de développement et à la création d'activités économiques - Plan van Ontwikkeling en de oprichting van economische activiteiten**
- Amélioration de l'attractivité et de l'image de la zone - Verbetering van de commerciële afbeelding en het imago van het gebied**
- Amélioration de l'attractivité et de l'image de la zone - Verbetering van de commerciële afbeelding en het imago van het gebied**

# 2013

Objectif - Doelstelling

L'Europe et la Région investissent dans votre avenir









Le programme FEDER 2014-2020 s'inscrit dans la continuité de la précédente programmation, dans la mesure où il vise également à concentrer les moyens sur certaines thématiques et sur certains territoires. Quant aux axes thématiques retenus, ils s'inscrivent dans la logique de la politique européenne de cohésion, ainsi que dans la perspective du Plan Régional de Développement Durable. Ils concernent :

- > le soutien à la Recherche, Développement & Innovation, ainsi que la création et le développement des PME dans les secteurs porteurs ;
- > le développement d'une économie circulaire et l'utilisation rationnelle des ressources ;
- > la réduction de la dualisation sociale, économique et environnementale.

Un des principes généraux est de favoriser la logique de filière dans des secteurs identifiés comme porteurs en termes d'emploi pour les Bruxellois et en termes de développement économique régional.

D'un point de vue territorial, une des évolutions de ce programme est qu'il n'envisage pas une concentration des projets au sein d'une seule et même zone. Seuls les projets d'infrastructures devront être localisés dans les zones les plus fragilisées, c'est-à-dire dans la Zone de Rénovation Urbaine inscrite dans le projet de PRDD, et/ou dans les zones stratégiques.

Ainsi, le Territoire du canal, même s'il ne fait plus l'objet exclusif du FEDER, est à nouveau au cœur de nombreux projets développés dans ce cadre. ■

## PLANIFICATION ET REVITALISATION

### LA DYNAMIQUE DE REVITALISATION DU TERRITOIRE DU CANAL

# Les « pôles de développement » du canal : passer de la planification à l'action

Yves Rouyet

**Le Territoire du canal recouvre une grande diversité de situations urbaines. Aussi, sa planification et l'organisation de sa transformation nécessitent d'avoir recours à différents types d'outils adaptés à des contextes, tissus urbains et acteurs très variés.**

**Parmi ces situations urbaines figurent certains territoires d'exception du fait de leur emplacement stratégique au cœur du réseau de transports (gares du Midi, de l'Ouest et du Nord), ou par l'ampleur du foncier disponible à la reconversion (Tour & Taxis, Schaerbeek Formation,...). Le développement de ces sites revêt dès lors une importance régionale, voire métropolitaine, qui demande une approche spécifique.**

C'est pourquoi, au cours des 2 dernières décennies, 4 sites du territoire du canal (Tour & Taxis, la Gare du Midi, la gare de l'Ouest et Schaerbeek-Formation) ont été inscrits (avec des zonages particuliers) dans les documents stratégiques d'aménagement du territoire : « zones d'intérêt régional » (dans le PRAS de 2001), « zones leviers » (dans le PRD de 2002), « zones stratégiques » (dans le PDI de 2009), « pôles de développement prioritaire » ou « pôle de renforcement de la centralité métropolitaine » (dans le projet de PRDD - 2013). La succession de ces zonages, malgré les changements de vocable, met en évidence la volonté permanente de la Région d'opter pour un traitement différencié de ces espaces. En effet, ces derniers, par leur taille et les enjeux qu'ils recouvrent, requièrent des outils de planification et de mise en œuvre opérationnelle qui s'inscrivent dans le long terme, tout en ayant une certaine capacité d'évolution.

## LA PLANIFICATION VIA UN SCHÉMA DIRECTEUR

En créant le « schéma directeur », le PRD de 2002 a initié un changement de méthode pour le développement des grands sites stratégiques. Le schéma directeur a permis d'identifier clairement les pouvoirs publics, et en première ligne la Région, comme les pilotes du devenir de ces sites.

Le schéma directeur constitue un projet urbain négocié avec tous les acteurs concernés en définissant la stratégie de développement à long terme. Il permet aux autorités publiques de définir des orientations d'intérêt général et de bon aménagement des lieux, sur des sites dont elles ne maîtrisent pas forcément le foncier.

À ce jour, un schéma directeur a été adopté pour deux pôles compris dans le Territoire du canal : Tour & Taxis en 2008 et Schaerbeek-Formation en 2013. Un schéma directeur pour le quartier Midi a été initié fin d'année 2013.

La maîtrise d'ouvrage des schémas directeurs est assurée par Bruxelles Développement Urbain, l'administration régionale en charge de la planification.

L'ADT est, quant à elle, en charge de leur mise en œuvre opérationnelle.

## LA MISE EN ŒUVRE

L'un des défis majeurs pour le développement du Territoire du canal est le passage de la planification à la réalisation concrète des objectifs sur ces pôles de développement. Car s'ils diffèrent les uns des autres par leurs enjeux, leur programmation, le choix du mode opérationnel ou leur état de réalisation des projets proprement dits, ces pôles partagent la caractéristique d'être de « grande ampleur ». En cela, leur mise en œuvre est rendue plus complexe par la multiplicité des acteurs, les différents niveaux de pouvoirs qui y interviennent et l'importance des investissements qui doivent y être réalisés.

Il s'agit, dès lors, pour l'ADT

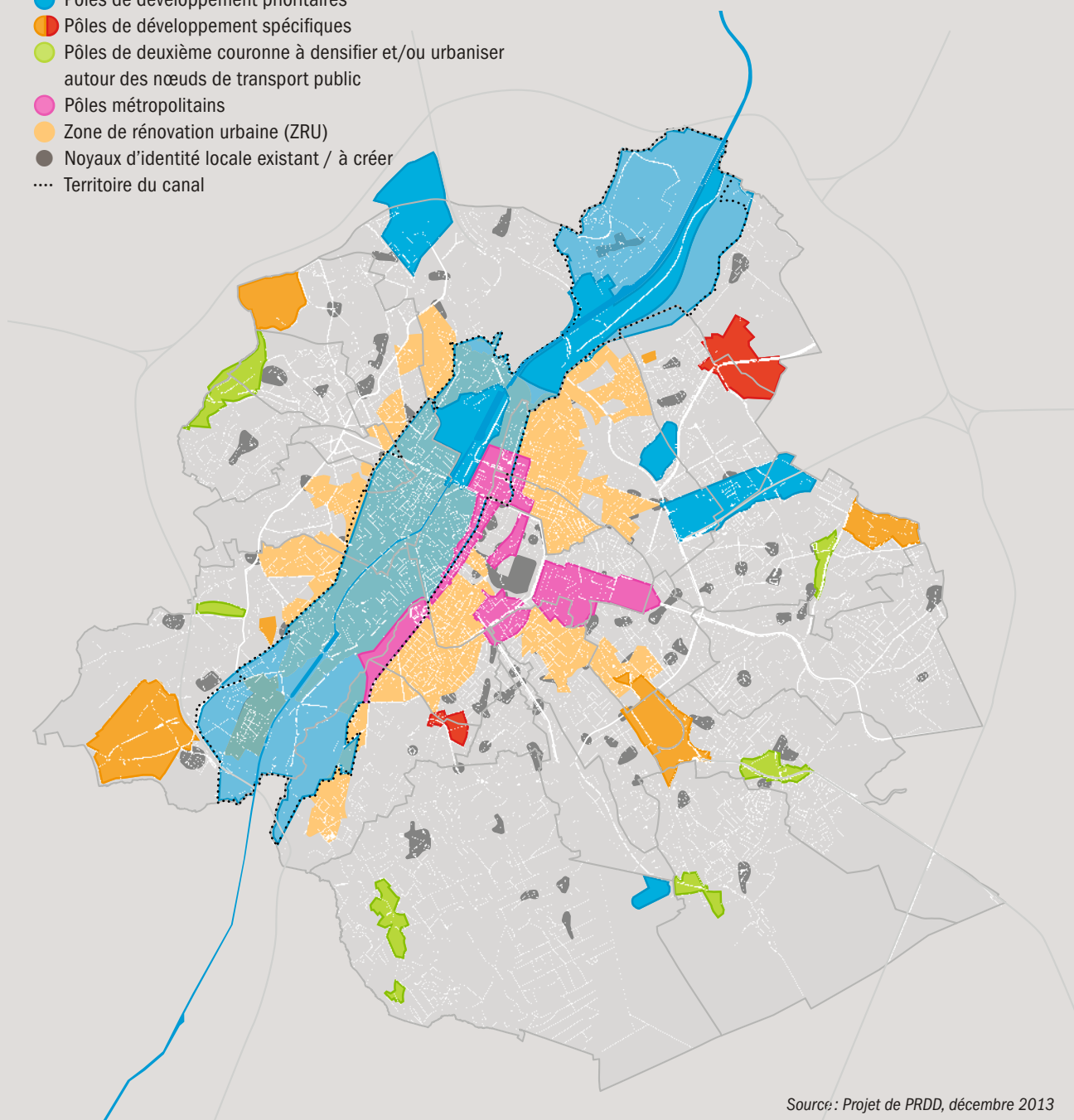
- > De coordonner les acteurs publics et privés concernés ;
- > De construire des partenariats ;
- > D'adapter le cas échéant le cadre réglementaire qui doit accompagner le projet urbain et non le fixer ;
- > De garantir la transposition des lignes directrices du projet urbain dans les projets au cas par cas ;
- > D'assurer les relais techniques et politiques.

Le contexte très mouvant des projets, les nouvelles opportunités qui peuvent apparaître, l'arrivée de nouveaux acteurs, conduisent sans cesse à réinterroger le projet.



## La ville multipolaire, de l'échelle locale à l'échelle métropolitaine

- Pôles de développement prioritaires
- Pôles de développement spécifiques
- Pôles de deuxième couronne à densifier et/ou urbaniser autour des nœuds de transport public
- Pôles métropolitains
- Zone de rénovation urbaine (ZRU)
- Noyaux d'identité locale existant / à créer
- .... Territoire du canal



Source: Projet de PRDD, décembre 2013

Aujourd'hui, l'administration régionale et l'ADT collaborent de façon plus étroite encore pour lancer des marchés conjoints de maîtrise d'œuvre de projet urbain. Cette collaboration permet d'inscrire dans les missions du maître d'œuvre :

- > L'élaboration du projet urbain (type schéma directeur) ;
- > L'accompagnement à sa mise en œuvre sur le temps long (pouvant aller jusqu'à 10 ans).

Elle permet aussi de construire des projets plus intégrés, avec par exemple, des volets mobilité approfondis (grâce à l'intégration dans la maîtrise d'ouvrage conjointe de Bruxelles Mobilité). Dans ce cadre, chaque acteur continue à jouer le rôle qui lui est dévolu. Mais cela permet surtout que le concepteur du projet urbain accompagne aussi la transformation du quartier. Cela permet également que le projet urbain soit réinterrogé, réorienté, amendé en fonction des évolutions du contexte et de la vie même du projet, tout en conservant une cohérence d'ensemble.



▲ Schéma Directeur Tour &amp; Taxis - Ateliers Lion - MS

## TOUR & TAXIS

(Ville de Bruxelles / Molenbeek)

Situé à proximité du centre-ville de Bruxelles, face au bassin Béco, l'ancien site ferroviaire et entrepôt des douanes de Tour & Taxis constituait une vaste enclave non urbanisée au sein des quartiers densément habités de Molenbeek et de Laeken. Sa plus-value: un patrimoine industriel remarquable datant du début du 20<sup>e</sup> siècle. Sa vocation est de devenir un nouveau quartier urbain s'articulant autour d'un grand parc avec des fonctions mixtes (habitat, tertiaire, équipements) devant interagir avec les quartiers avoisinants. Le site appartient en grande partie à un groupement d'investisseurs privés. Le site de Tour & Taxis jouxte le centre de *Transport International Routier* (TIR) et le quai des Matériaux qui font également l'objet de projets urbains. En face, le long du quai des Péniches, le complexe UP-site à récemment vu le jour.

### Caractéristiques

- > **Surface:** 45 ha
- > **Affectation PRAS:** ZIR n°6a et 6b + zone d'activités portuaires
- > **Propriétaires:** société T&T Project (64,5%) + Port de Bruxelles (34,5%) + État fédéral (Sopima) (0,8%) + SNCB (0,3%)
- > **Ancienne vocation:** station portuaire et centre douanier
- > **Éléments patrimoniaux:** bâtiment des Douanes, Entrepôt Royal et Magasins, Gare maritime, ainsi qu'une série de bâtiments de dimensions plus modestes mais à la conception très soignée représentative de l'architecture industrielle du début du XX<sup>e</sup> siècle et de la puissance industrielle de la Belgique à cette époque.
- > **Élaboration du schéma directeur:** 2006-2008 - maître d'œuvre Ateliers Lion - MSA - maître d'ouvrage: BDU-DEP
- > **Date d'approbation définitive du Schéma Directeur par le Gouvernement:** 4 décembre 2008

### Principaux enjeux du projet urbain

- > Relier les quartiers Maritime et Marie-Christine;
- > Assurer l'ouverture d'un site jadis totalement fermé vu sa fonction douanière;
- > Créer un parc d'ampleur régionale;
- > Améliorer la desserte en transport public;
- > Créer de la mixité fonctionnelle (logement - bureaux - activités - équipements);
- > Favoriser la mixité sociale;
- > Valoriser le patrimoine existant;
- > Conserver, voire amplifier, la vocation événementielle et culturelle du site;
- > Assurer un aménagement de haute qualité architecturale et environnementale.

### Traduction urbaine de ces enjeux

- > Création d'un vaste parc constitué en réalité d'une « chaîne d'espaces verts » pour un total de 17,5 ha reliant la place Bockstael au canal dans la continuité de la vallée ferroviaire avec des ramifications perpendiculaires pour irriguer tout le site;
- > Création d'un axe central nord-sud permettant de relier le quartier Maritime au quartier Marie-Christine;
- > Développement sur 370.000 m<sup>2</sup>, dont 40% de logements, 40% de bureaux, 10% d'équipements et le solde en commerces et activités productives;
- > Ouverture au public de la Gare maritime;
- > Préservation des talus plantés;
- > Reconversion de l'ensemble des bâtiments présentant un intérêt patrimonial;
- > Création d'une ligne de tramway reliant le site à la Gare du Nord et à Bockstael.



▲ Schéma Directeur Schaerbeek-Formation – Studio 014 (Studio Associato Bernardo Secchi Paola Vigano)/Idea Consult/Mint/Ecorem

## SCHAERBEEK-FORMATION

(Ville de Bruxelles)

Située le long de la rive droite du canal, cette vaste zone englobe notamment des équipements (incinérateurs, gare de Schaerbeek-Voyageurs...), des espaces portuaires et d'activités économiques, ainsi qu'une gare de triage en partie désaffectée. Il s'agit d'un lieu offrant un grand potentiel d'intermodalité entre la voie d'eau, le rail et la route et qui peut, en outre, bénéficier de la proximité de l'aéroport international de Bruxelles.

### Caractéristiques

#### > Surface :

- périmètre d'étude du schéma directeur = 594.3 ha, dont 342 ha d'infrastructures ferroviaires, routières ou navigables
- périmètre opérationnel = +/- 180 ha, dont
- 61,9 ha de zone d'aménagement d'intérêt régional à aménagement différé (ZIRAD)
- 80,1 ha de zone d'activités portuaires et de transport (ZPT)
- 27 ha de zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)
- 7 ha de zone d'industrie urbaine (ZIU)

#### > Propriétaires :

- ZIRAD (61,9 ha) : FIF ( 66,5 % - 41,2 ha), SNCB ( 33,5 % - 20,7 ha)
- ZPT : Port de Bruxelles, Régie foncière régionale, Bruxelles-Propreté, Infrabel, Sibelgas, Elia, secteurs privés
- ZEMU : Ville de Bruxelles
- ZIU : Ville de Bruxelles et secteur privé

> **Élaboration du schéma directeur** : 2008-2013 - maître d'œuvre : association momentanée Studio 012 (Bernardo Secchi et Paola Vigano), IDEA Consult, Mint, Ecorem, 3E-maître d'ouvrage : BDU-DEP

> **Date d'approbation du Schéma Directeur par le Gouvernement** : 28 novembre 2013

### Principaux enjeux du projet urbain

- > Développement et restructuration des activités économiques de la zone ;
- > Implantation d'équipements de grande envergure ;
- > Renforcement de la fonction résidentielle, en veillant à protéger l'habitat existant et en étudiant la possibilité d'implantation d'un nouveau quartier ;
- > Amélioration de la mobilité sous l'angle du développement durable, en donnant la priorité aux transports collectifs, tout en développant une accessibilité intermodale ;
- > Amélioration radicale de l'image de la zone, par la verdurisation du site et la qualité des aménagements.

### Traduction urbaine de ces enjeux

- > Connecter la ville : le développement de Schaerbeek-Formation peut jouer un rôle dans l'intégration urbaine de 2 territoires « isolés » de la Ville : Neder-over-Heembeek, une zone en forte croissance avec le Plan Logement et la zone de Haren ;
- > Renforcer le paysage de la vallée de la Senne : réconcilier la ville avec sa topographie et son paysage peut être un moteur de structuration fort pour le développement urbain ;
- > Profiter du potentiel de Schaerbeek-Voyageurs : l'infrastructure de la gare de Schaerbeek-Voyageurs comme levier de transport pour le développement de la zone avec la volonté d'y réaliser un équipement, et pour améliorer l'accessibilité d'autres pôles de développement sur le Canal ou la Moyenne Ceinture ;
- > Créer une plateforme multimodale au Nord du périmètre d'études ;
- > Développer un « campus d'équipements » au centre du périmètre d'études, à proximité de l'incinérateur, et y implanter un équipement d'ampleur régionale (sur la base d'une étude d'impacts socioéconomiques) ;
- > Régénérer la zone Mabru (sud du périmètre d'étude) et y développer un nouveau quartier urbain mixte, majoritairement dédié à la fonction résidentielle.



▲ *Projet Gare du Midi, maquette de travail - l'AUC*

## QUARTIER DE LA GARE DU MIDI (Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Ville de Bruxelles)

Le quartier de la Gare du Midi est l'objet, depuis le début des années 1990, d'un important processus de renouvellement urbain. Les pouvoirs publics ont accompagné l'arrivée des trains à grande vitesse par la création de surfaces de bureaux et de logements, afin de tirer parti de l'excellente accessibilité de la zone.

Le quartier rentre aujourd'hui dans une deuxième phase de développement, due notamment à la volonté de reconfigurer la gare et son pôle intermodal pour lui donner une plus grande lisibilité. Ceci s'accompagne d'un fort réinvestissement du groupe SNCB à travers plusieurs projets dont la réorganisation de leur implantation dans le quartier. La Région souhaite accompagner cette dynamique de projets, tant publics que privés, pour créer un quartier mixte autour du grand équipement qu'est la gare, en améliorant la qualité des espaces publics du quartier et les connexions avec les quartiers voisins.

La Région est assistée par une équipe d'architectes-urbanistes et d'experts en mobilité ayant une mission d'élaboration d'un schéma directeur et d'accompagnement à sa mise en œuvre.

### Caractéristiques

- > **Surface** : périmètre opérationnel d'environ 150 ha
- > **Propriétaires** : SNCB et propriétaires privés
- > **Maîtrise d'ouvrage conjointe du SD** : ADT (mandataire), BDU – Direction Études et Planification, Bruxelles Mobilité – Direction de la Stratégie
- > **Maîtrise d'œuvre du SD** : l'AUC (architecture et urbanisme, mandataire) l'AUC AS (architecture), NFA architects (urbanisme et architecture), Bureau Bas Smets (paysage), EGIS (mobilité), EGIS Conseil (programmation urbaine et expertise immobilière), Transsolar (développement durable), BG (stabilité, techniques spéciales), 8-18 (conception lumière) et Encore (graphisme, signalétique urbaine)
- > **Élaboration du schéma directeur** : septembre 2013-printemps 2014.

### Principaux enjeux du projet urbain

- > Renforcer le statut et l'image de porte d'entrée internationale du quartier ;
- > Renforcer le pôle d'emplois autour de la gare en s'inscrivant dans une stratégie urbaine d'ensemble, alliant mixité sociale et fonctionnelle ;
- > Tirer parti de l'excellente accessibilité du quartier en transports publics pour viser un développement urbain exemplaire en termes de mobilité et respectant les objectifs régionaux de diminution de l'utilisation de la voiture individuelle ;
- > Améliorer le fonctionnement du pôle intermodal ;
- > Améliorer la qualité des espaces publics de la zone et leur capacité à créer des liens avec les quartiers avoisinants et le centre-ville ;
- > Veiller à une animation continue du quartier.

### Traduction urbaine de ces enjeux

- > La « Gare Habitante » : considérer la gare et son quartier comme un lieu ouvert à tous, en permettant parallèlement à la fonction résidentielle de se développer. Les objectifs sont : 40-50 % de logements, 40-50 % de tertiaire, 10-20 % de commerces et équipements ;
- > La « surface d'échanges » : un espace public qui est l'élément fédérateur du projet et relie aux quartiers voisins. Un espace public qui est aussi un « sol facile » approprié à tous les usages et usagers ;
- > La « double skyline » : une ville qui est pensée d'une part à l'échelle du piéton et où les rez-de-chaussée deviennent des « socles actifs » qui accueillent des fonctions ouvertes au public et en interaction avec l'espace public. Et une ville qui s'inscrit également dans le paysage bruxellois grâce à un skyline « haut » marquant le territoire. ■

## PLANIFICATION ET REVITALISATION LE CANAL AU CENTRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE

# Bruxelles Métropole 2040, l'étude qui replace le Territoire du canal dans son contexte métropolitain

Yves Van de Castele

*Coordinateur de la cellule stratégie à la Direction Études et Planification,  
Bruxelles Développement urbain*

**L'étude « Bruxelles-Métropole 2040 », réalisée entre 2010 et 2012, avait pour objet l'élaboration d'une vision territoriale métropolitaine à long terme (2040), et la définition de propositions stratégiques de mesures à mettre en œuvre à très court terme (fin de la législature 2009-2014), ainsi qu'à court et à moyen termes (horizon 2020).**

**Dans les projets des trois équipes sélectionnées, le Territoire du canal apparaît comme un axe stratégique, tant au niveau local, régional qu'à l'échelle métropolitaine.**

Trois équipes pluridisciplinaires (51N4E, KCAP et STUDIO 010 Secchi/Vigano) ont été sélectionnées dans le cadre de l'étude « Bruxelles-Métropole 2040 » et ont travaillé pendant plusieurs mois pour établir :

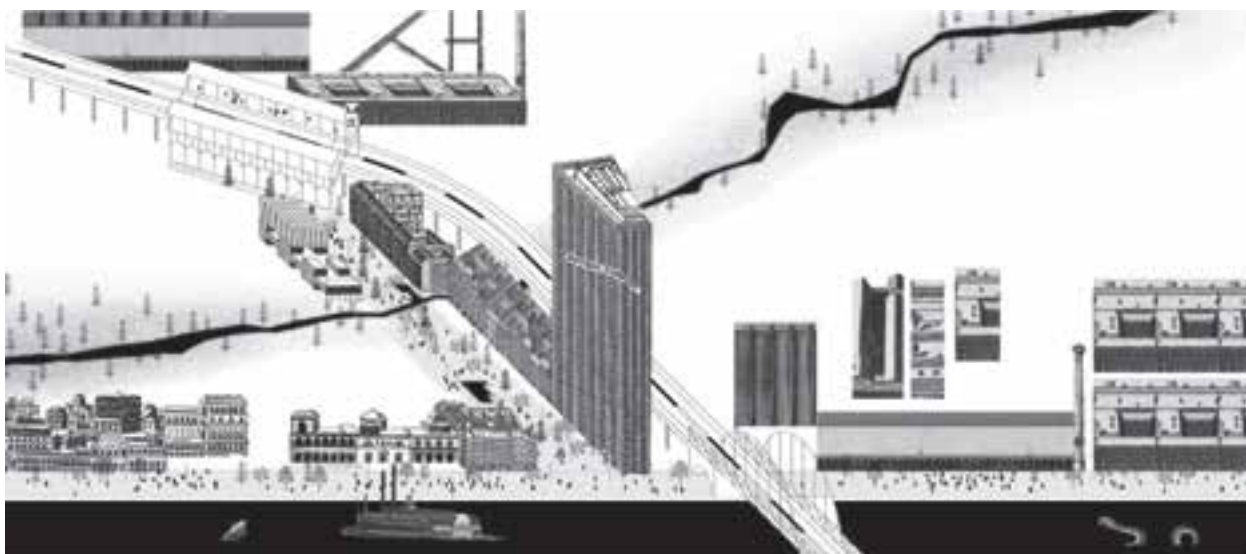
1. un état des lieux de l'espace métropolitain bruxellois ;
2. une vision territoriale à l'horizon 2040 et à l'échelle de l'espace métropolitain bruxellois ;
3. des propositions de mesures concrètes à court, moyen et long termes pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Les trois équipes sélectionnées ont toutes mis l'accent sur le caractère stratégique du Territoire du canal comme lieu d'importance métropolitaine tant au niveau du transport des marchandises que des potentiels de redéveloppement, de densification et de mixité qu'il offre à l'intérieur de la Région.

### 51N4E

Pour l'équipe du bureau bruxellois 51N4E, le canal s'intègre dans une vision globale de structuration de la zone métropolitaine par les vallées, qu'elles soient d'importance métropolitaine (Dyle, Dendre et Senne) ou régionale. Pour cette dernière, le canal reprend le rôle historique joué par la Senne, aujourd'hui voûtée : celui de « rivière » urbaine.

Le Territoire du canal offre d'importantes potentialités de densification à condition de prendre en compte le développement et la restructuration des réseaux de transports publics métropolitains et l'intégration de la thématique des espaces publics dans la construction d'une vision métropolitaine. C'est notamment le cas pour la zone qui s'étend autour des Abattoirs d'Anderlecht, rebaptisée « Place de l'Europe ».



Cette place reprend l'ensemble du triangle Cureghem, Gare de l'Ouest, Clémenceau et s'envisage sous la forme d'un gigantesque espace public d'importance métropolitaine, majoritairement minéralisé et connecté avec la Gare du Midi et les parcs Duden et de Forest. Ce nouvel espace public de type « megaform » participe à un rééquilibrage d'espaces publics de ce genre au profit de l'ouest de la Région et permet, à la fois, la densification de ce quartier, sa mixification et l'amélioration générale du cadre de vie. Le canal sert en quelque sorte de « fil conducteur » à ce nouvel ensemble.

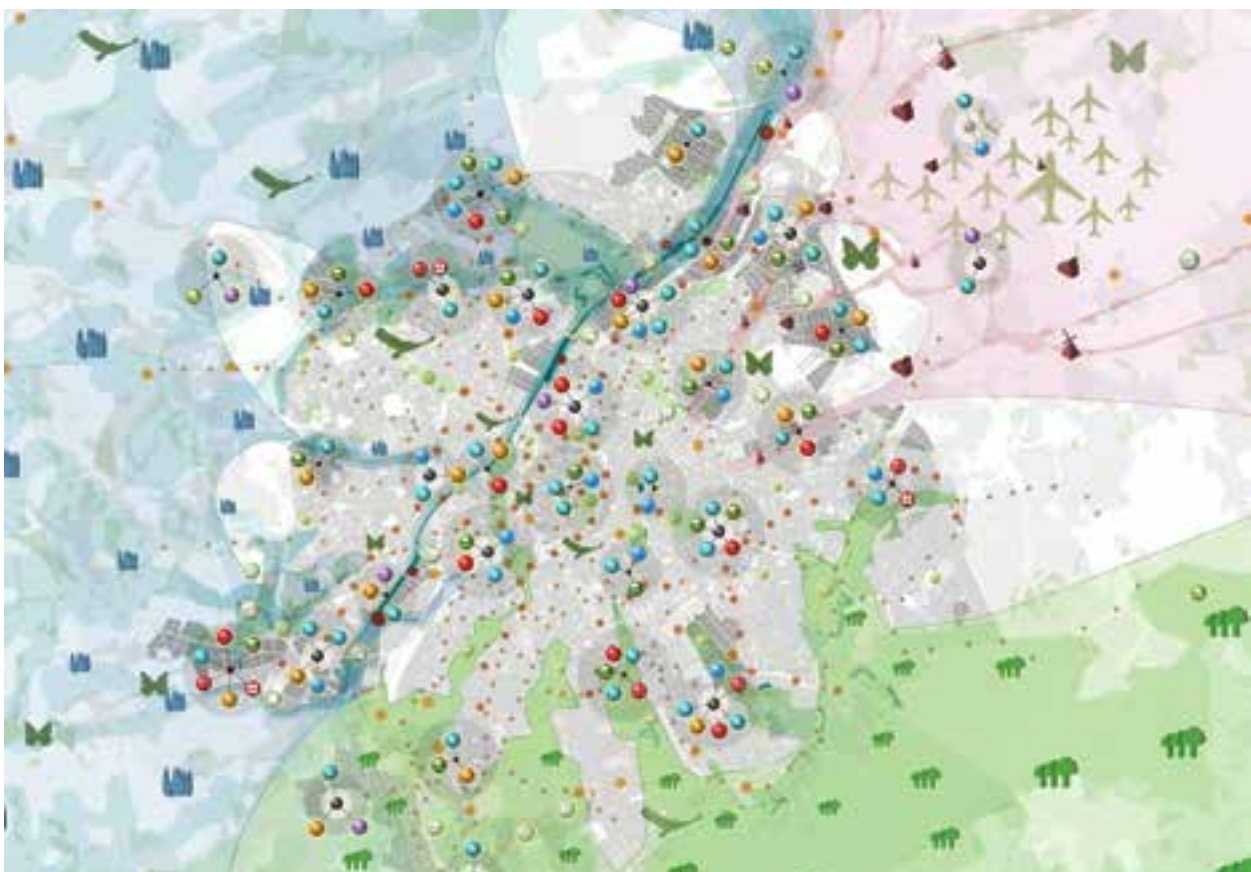
En parallèle, la fonction logistique du Territoire du canal reste fondamentale. Dans le cadre métropolitain, le canal est également une infrastructure d'importante capacité (en plus de la route et du rail) qui pourrait permettre le transport logistique, non seulement à l'échelle globale et industrielle (au nord de Bruxelles, jusqu'au quai des Péniches), mais aussi à l'échelle locale (vers le Sud). Réutiliser ou profiter des quais existants (par exemple à proximité des abattoirs, mais aussi dans la zone industrielle sud) peut offrir des solutions de coproduction logistique stratégiques.

## KCAP

Partant de la nécessité de reconquérir la ville, l'équipe KCAP maximalise l'utilisation de l'ensemble du Territoire du canal selon des principes de densification forte et de mixification, y compris des zones industrielles et logistiques existantes. L'objectif est également de briser la barrière dans la ville, constituée par le canal, et de rétablir des continuités, non seulement en termes de déplacements par le biais de modes actifs, mais également par des continuités vertes, grâce à la création de nouveaux parcs et autres développements de maillage vert. Dans la même logique de reconquête de la ville et de ses infrastructures, un travail doit être mené afin de contrer l'effet « canyon » actuel et donc, d'adoucir les berges pour permettre un accès visuel et physique plus aisé à l'eau.



Pour tester ses hypothèses, l'équipe s'est penchée entre autres, sur la zone Biestebroek-Battelage. Elle propose une mutation progressive dans l'ensemble de la zone industrielle au sud de Cureghem, sur une période de trente ans, amenant à une mixité fonctionnelle en bordure du canal au sein de laquelle le logement est majoritaire et les industries urbaines subsistantes sont compatibles avec la fonction résidentielle. La monofonctionnalité industrielle est maintenue le long du boulevard Industriel et le développement du pôle logistique existant (Bpost) est encouragé (éventuellement sous la forme d'une bi-modalité rail-route).





## STUDIO 012

Cette équipe propose comme postulat de base, de briser la logique du canal ABC (Antwerpen-Bruxelles-Charleroi). Elle n'est plus adaptée au développement de Bruxelles et au fonctionnement de l'espace métropolitain. Elle propose la mise en place progressive d'un axe AB (Antwerpen-Bruxelles) vers le Nord d'une part, limitant les activités portuaires métropolitaines au pont Van Praet, et d'un axe BC (Bruxelles-Charleroi) d'autre part, depuis le bassin de Biestebroek. Des centres de distribution urbaine doivent être implantés aux « terminus » de ces deux axes. Pour cette équipe, les sites de Schaerbeek-Formation et du bassin de Biestebroek sont à privilégier.

La zone du canal comprise entre le pont Van Praet et le bassin de Biestebroek peut alors être totalement dédiée aux besoins de la ville, que ce soit sous la forme de nouvelles densifications (mixités fonctionnelle et sociale), de développement d'équipements communautaires, culturels et collectifs ou du maintien d'activités industrielles et logistiques utiles au bon fonctionnement du centre-ville.

STUDIO 012 insiste également sur la nécessité de redécouvrir l'élément « vallée » dans lequel s'inscrit le Territoire du canal et de ne plus en voir uniquement les aspects infrastructurels. Pour ce faire, elle prône la remise à l'air libre de la Senne et la création de nouvelles continuités vertes. Elle multiplie également les liaisons par-dessus le canal et crée des ouvertures (au moins visuelles) des îlots, afin d'aérer la zone (espaces verts, zone de recul, perspectives,...). Les nouvelles densifications s'implantent dès lors dans un quartier au cadre de vie amélioré dans lequel le rôle joué par le canal se transforme et devient davantage un élément de participation et d'animation de la ville plutôt que de voie de transport de marchandises. ■



## PLANIFICATION ET REVITALISATION LE CANAL AU CENTRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE

# Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), une planification stratégique qui met le canal au cœur du développement régional

Solange Verger

**Le projet de PRDD, adopté par le Gouvernement le 5 décembre 2013, détermine une vision globale du développement de la Région bruxelloise aux horizons 2020 et 2040. Le canal y est identifié comme un des 6 pôles de développement prioritaires, en le positionnant comme une centralité attractive pour la Région et son espace métropolitain. Il recèle, en effet, de grandes potentialités de développement, tant en termes d'emplois et d'activités économiques que d'accueil de nouveaux habitants, tout en étant un lieu où s'exprime une forme de dualisation.**

**Son importance est d'autant plus marquée que deux autres pôles de développement prioritaires sont directement englobés dans le Territoire du canal (Tour & Taxis et Schaerbeek-formation).**

**À ce titre, il doit faire l'objet d'une concentration des moyens régionaux dans les 10 prochaines années. Afin d'agir de manière spécifique sur ce territoire, le projet de PRDD prend en compte les recommandations opérationnelles du « Plan Canal », dont l'objectif est de définir une vision claire, ambitieuse et partagée pour l'avenir de cet axe central de la Région.**

L'objectif du projet de PRDD est d'amener le Territoire du canal à se développer comme un nouveau lieu de centralité métropolitaine. À ce titre, en plus de faire du canal un pôle de développement prioritaire en soi, le projet de plan prévoit le renforcement et le réaménagement de trois « pôles de renforcement de la centralité métropolitaine » situés sur le Territoire du canal : la Gare du Midi et la Gare du Nord, ainsi qu'une partie des Boulevards du centre.

Afin de répondre à ces objectifs, le projet de PRDD définit plusieurs options stratégiques pour le développement du Territoire du canal tant dans le domaine économique qu'en termes d'intégration socio-urbaine, de mobilité, de gestion environnementale ou de coopération métropolitaine.

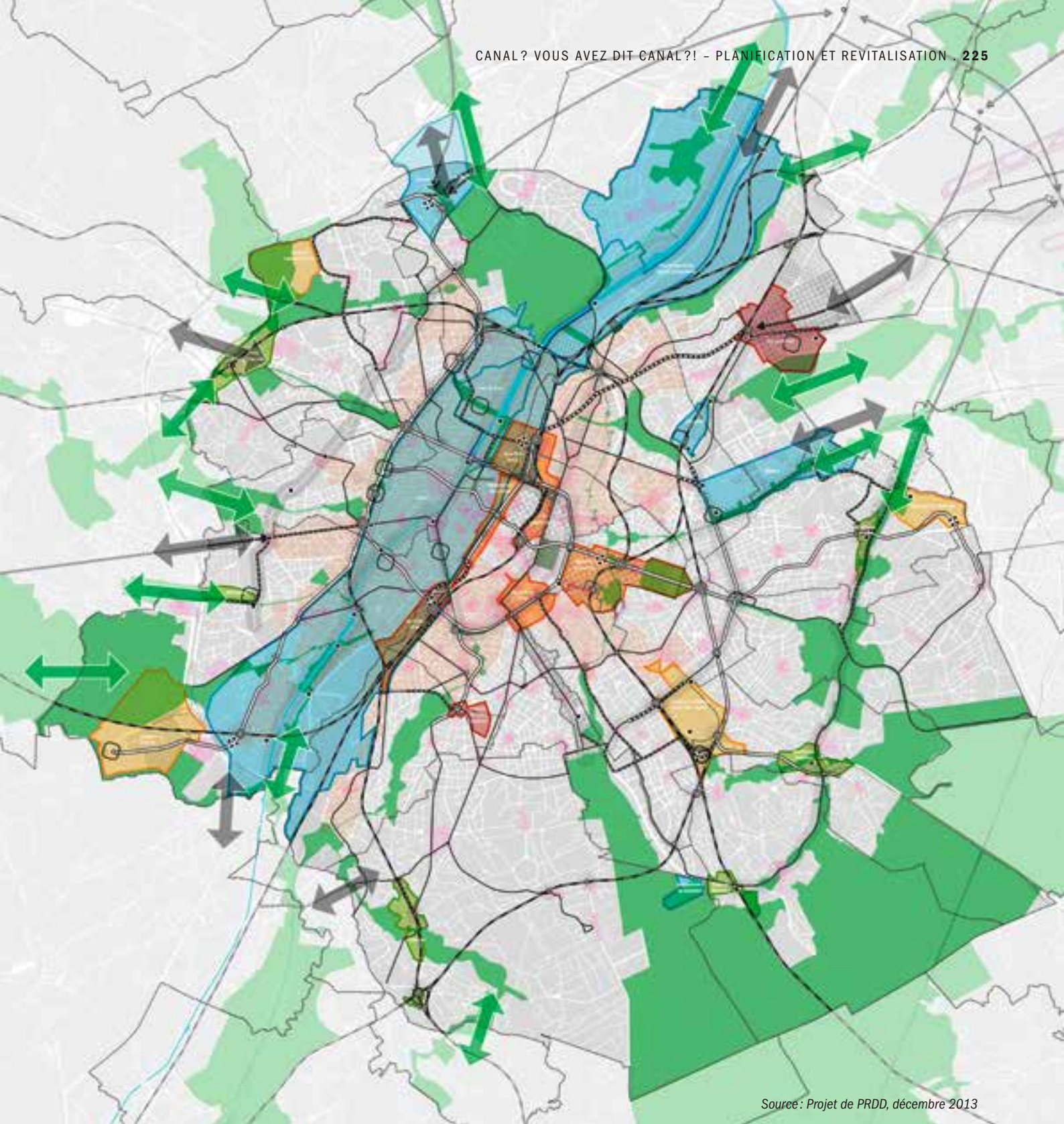
### MAINTENIR LE CANAL COMME AXE MAJEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LOGISTIQUE

Le canal doit s'affirmer comme un des axes de développement économique majeurs de la Région, reliant plusieurs pôles aux activités diversifiées. Le problème de l'emploi étant particulièrement aigu dans le Territoire du canal, le projet de PRDD souligne la nécessité de maintenir dans cette zone des activités économiques qui offrent des emplois adaptés au profil des demandeurs d'emploi bruxellois.

Le débat sur l'opportunité ou non de maintenir et/ou de développer la vocation productive et logistique du Canal trouve une réponse inhérente à chacune des différentes parties du Territoire du canal.

> Dans la zone centrale, il s'agira de privilégier les activités compatibles avec l'habitat et au service de la ville, et de mettre un terme aux activités qui produisent des nuisances importantes et n'apportent qu'une faible valeur ajoutée en termes d'emplois pour la Région. Des nouvelles formes urbaines de cohabitation entre fonctions économiques et fonctions résidentielles devront être déployées, notamment dans le cadre des nouvelles Zones d'Entreprises en Milieu








Source : Projet de PRDD, décembre 2013


## Projet de ville

### Périmètres stratégiques



Stratégie 1: le développement multipolaire

-  Pôles de développement prioritaires
-  Pôles de développement spécifiques
-  Pôles de 2<sup>e</sup> couronne à densifier et/ou urbaniser autour des nœuds de transport public

Stratégie 2: le renforcement de la centralité métropolitaine

-  Pôles métropolitains









Stratégie 3: le rééquilibrage du territoire

-  Zone de rénovation urbaine (ZRU)
-  espaces ouverts structurants (EOS)









Stratégie 4: la ville de proximité

-   Noyau d'identité locale existant / à créer

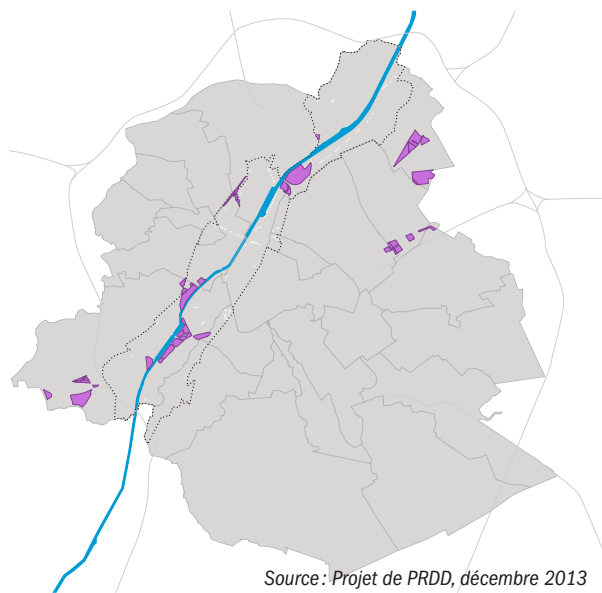
### Développement urbain

-  Densification autour des nœuds de catégorie 1, 2 et 3
-  Site potentiel pour bâtiment élevé iconique
-  Site potentiel pour bâtiments élevés iconiques groupés
-  Restructuration en fronts bâtis le long des EOS
-  Reconversion du stock de bureaux
-  Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)
-  Axe transrégional de coopération économique
-  Axe transrégional de coopération paysagère

### Mobilité 2020

-  Réseau ferroviaire existant
-  Réseau (pré-)métro existant
-  Réseau de tram existant
-  Ligne tram projetée
-  Ligne (pré-)métro projetée (voir variantes carte 3)
-  Nœud de transport de catégorie 1
-  Nœud de transport de catégorie 2
-  Nœud de transport de catégorie 3

### Zones d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU)



Source : Projet de PRDD, décembre 2013

Urbain (ZEMU), instaurées via l'adoption le 3 mai 2013 du PRAS dit « démographique », résultat d'une révision partielle du PRAS.

- > Dans les zones plus éloignées du centre-ville, les activités productives et logistiques seront préservées et optimisées. Au nord du Pont Van Praet et à l'avant-port seront notamment maintenues des zones d'activités monofonctionnelles pour accueillir les activités incompatibles avec l'habitat mais toutefois utiles au fonctionnement de la ville.

De nouvelles activités seront également fortement encouragées au sein du Territoire du canal, notamment celles liées à la gestion de l'environnement (« secteur vert » : Ecopole, Emovo, GreenBizz ), mais aussi celles dans les domaines touristique et culturel (Brasserie Bellevue, Musée d'Art moderne et contemporain, Terminal Passager...).




En matière logistique, le Plan insiste sur le rôle du canal qui doit être renforcé et optimisé. Il s'agit pour cela de définir un modèle de distribution urbaine pour Bruxelles.

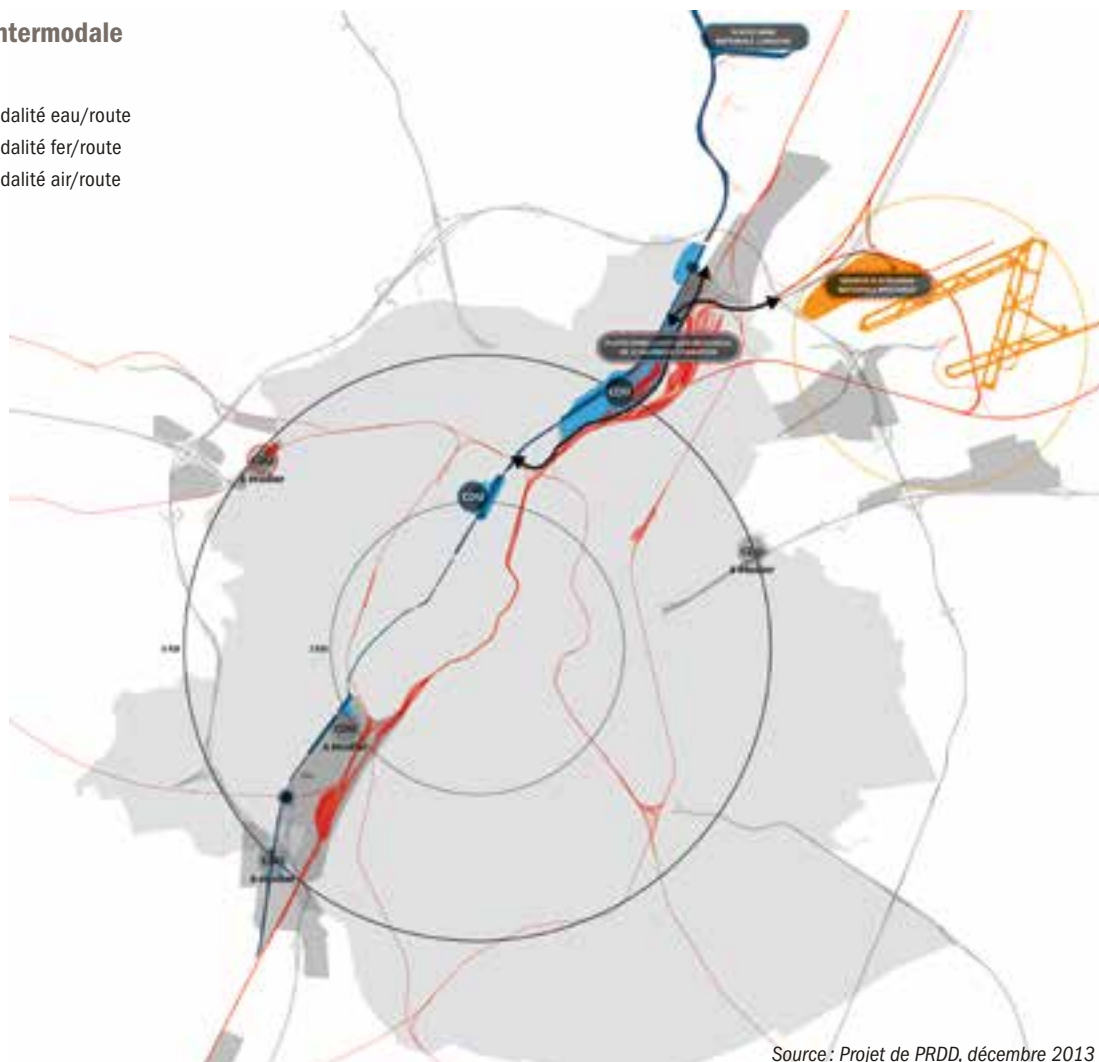
La fonction logistique s'organiserait autour d'une distribution en plusieurs pôles :

- > Une plate-forme régionale multimodale à Schaerbeek-Formation, dédiée prioritairement aux activités logistiques et aux livraisons à destination de l'industrie productive de la ville et qui accueillerait également le Marché Matinal et le Centre européen de Fruits et Légumes ;
- > Un centre de distribution urbaine (CDU) à l'emplacement du centre TIR réaménagé ;
- > D'éventuels autres CDU (notamment à Biestebroek ou Batelage) en veillant à leur bonne accessibilité (à la voie d'eau et aux accès routiers), ainsi qu'à leur intégration urbaine.

Le canal doit être organisé comme un véritable axe d'approvisionnement urbain organisant une chaîne de plateformes de transbordement.

### Logistique intermodale

-  Intermodalité eau/route
-  Intermodalité fer/route
-  Intermodalité air/route



Source : Projet de PRDD, décembre 2013

## RÉINTÉGRER LE CANAL DANS LA STRUCTURE SOCIO-URBAINE

Le Territoire du canal recèle aussi d'importantes potentialités foncières qui doivent être mises à contribution pour répondre à l'enjeu démographique auquel est confronté Bruxelles, et particulièrement le Territoire du canal (des estimations y prévoient une augmentation de la population de 27 % d'ici 2020). De nombreux projets de logements sont déjà programmés et continueront d'émerger.

L'activation de la fonction résidentielle dans cette zone doit être l'occasion de penser et d'améliorer l'intégration urbaine de ces quartiers, c'est-à-dire de gérer au mieux la nécessaire mixité fonctionnelle (cohabitation activités économiques/fonctions résidentielles), ainsi que la mixité sociale. Les projets urbains actuels sont d'ores et déjà orientés vers cet objectif de mixité (quai des Matériaux, Abattoirs, Tour & Taxis, Tivoli ), notamment via les projets de Citydev.brussels et aux dispositions réglementaires que constituent les ZEMU.

Le projet de PRDD pointe la nécessité de densifier le tissu urbain là où il est possible de le faire, sans dégrader ni le patrimoine ni la qualité de vie des habitants. Dans cette perspective, les nœuds de transport public constituent, à cet égard, des lieux privilégiés pour accueillir de nouvelles constructions (bureaux, logements, équipements). Ces nœuds sont hiérarchisés en relation avec l'importance des lignes qui se croisent (dans l'ordre: chemin de fer, métro, trams à haut niveau de service,...). Plus un nœud de transport en commun est important, plus la densité peut être augmentée.









Des projets de densification ponctuels sont ainsi prévus à proximité des nœuds de communication, notamment par la construction d'immeubles élevés, dont la position dépendra de leur agencement dans l'espace paysager bruxellois.

Dans ce cadre, la vallée de la Senne est identifiée comme un des 5 axes favorables à l'implantation de «tours iconiques». Dans tout projet, la construction de logements doit s'accompagner d'équipements, de services, de commerces, ainsi que d'espaces publics/verts, et d'une bonne accessibilité en modes actifs et en transports en commun afin d'assurer un cadre de vie attractif et viable.

Par ailleurs, le Territoire du canal concentre une population en grande partie défavorisée sur le plan socioéconomique. Dans cette perspective, le projet de PRDD entend poursuivre les programmes de rénovation urbaine pour les quartiers les plus précarisés, sachant que la nouvelle «Zone de Rénovation Urbaine» (ZRU) couvre très largement le Territoire du canal.

### Mode de densification, différentes opportunités pour la ville (2020/>2020)

-  Densification autour des nœuds de catégorie 1, 2 et 3
-  Site potentiel pour bâtiment élevé iconique
-  Site potentiel pour bâtiments élevés iconiques groupés
-  Restructuration en fronts bâtis le long des EOS
-  Reconversion du stock de bureaux
-  Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)



Source : Projet de PRDD, décembre 2013



Dans cette même optique de soutien au développement socio-économique et en particulier à l'emploi local, le PRDD instaure une « Zone d'Économie Urbaine Stimulée » (ZEUS), outil qui permet de soutenir les entreprises qui favorisent l'emploi de proximité dans les quartiers où l'exclusion sociale est un risque majeur.

Il est prévu d'accorder trois types d'aides financières aux entreprises qui désirent s'installer ou se développer dans cette zone : des aides liées aux investissements généraux, des aides à l'embauche et des aides à l'implantation (à destination des micro, petites et moyennes entreprises dont au moins 30 % des salariés sont domiciliés dans la ZEUS).

Cette zone a été délimitée en tenant compte des espaces à vocation économique, d'indicateurs socioéconomiques (taux de chômage, niveau de formation, niveau de revenu) et de critères de couverture géographique (zone d'un seul tenant comportant 20.000 à 50.000 habitants). Elle s'étend sur une partie importante du Territoire du Canal.

De manière générale, le Plan insiste sur les conditions d'intégration urbaine qui doivent guider l'ensemble des opérations sur le Territoire du canal dans un objectif d'amélioration du cadre de vie. Cela suppose notamment la construction de passerelles, en particulier dans la zone centrale du canal ainsi, que l'aménagement et la multiplication d'espaces publics de qualité, à l'instar du parc de Tour & Taxis déjà programmé.

## DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS DANS UNE LOGIQUE DE CONFORT ET DE DENSIFICATION

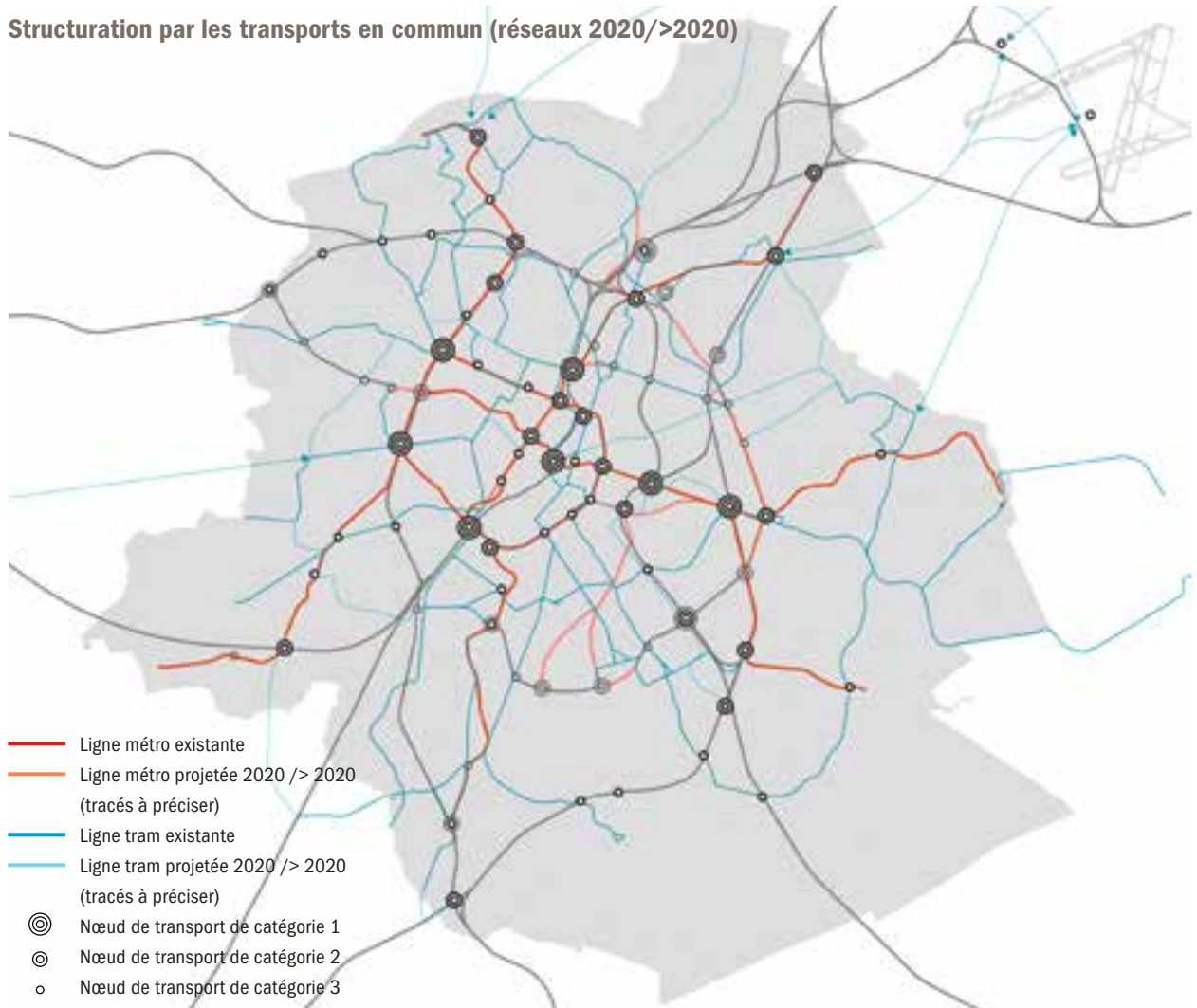
Au cours des prochaines années, la desserte en transports publics du Territoire du canal sera renforcée et améliorée. Il est prévu, d'une part, d'y augmenter les fréquences de passage, mais également d'y créer de nouvelles lignes de métro, tram et RER, ce qui devrait engendrer, à l'horizon 2020, une diminution du trafic automobile d'au moins 20 % par rapport à 2001. La mise en œuvre de toutes les mesures du plan Iris 2 diminuera la pression sur les grands axes, de même que la tendance à utiliser des itinéraires « de fuite » dans les quartiers habités. La vitesse commerciale des transports publics, ainsi que la sécurité et le confort des piétons et cyclistes s'en trouveront améliorés, rendant ces moyens de transport encore plus attractifs.

Le Territoire du canal verra également se développer le nœud de transports constitué par la Gare du Midi. Celle-ci est, en effet, bien connectée au réseau de transports urbains, point d'arrêt pour tous les TGV internationaux et assure les correspondances avec la plupart des trains nationaux IC/IR et futurs RER.

Au niveau métropolitain, le projet de RER consiste à instaurer, pour tous les trains concernés par la convention RER, des fréquences de quatre trains par heure, avec de larges amplitudes horaires (y compris en soirée et le week-end), ainsi qu'une plus grande utilisation de la L26 et la L28, la Jonction Nord-Midi étant prioritaire pour les trains rapides.

Dans une logique vertueuse, ces nœuds de transports publics assureront les besoins d'intermodalité engendrés par les infrastructures qui voient le jour au sein de ce territoire. Par là même, ils constituent des lieux privilégiés pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines. Les nœuds de transport public constituent en effet à moyen terme des lieux privilégiés pour accueillir de nouvelles constructions.

### Structuration par les transports en commun (réseaux 2020/>2020)



Source : Projet de PRDD, décembre 2013

**Le projet de PRDD planifie un Territoire du canal particulièrement bien desservi par le métro à l'horizon 2040 :**

> sur son flanc Ouest, les lignes 5 (vers Ceria-Érasme au Sud) et 6 (vers Bokstael-Heysel au Nord) du métro seront automatisées, ce qui permettra d'augmenter les fréquences de passage ;

> au fur et à mesure que des nouvelles lignes de transport public seront mises en service, les nœuds suivants peuvent être identifiés du Sud au Nord d'ici 2040 : Ceria (2), Veeweyde (3), Saint Guidon (3), Cureghem (3), Midi (1), Ouest (1), Simonis (1), Belgica (3), Ribeaucourt (3), Yser (3), Nord (1), Detrooz (3), Schaerbeek (1).

## ACTIVER LES POTENTIALITÉS DU CANAL EN TANT QUE VOIE DE TRANSPORT

Le projet de PRDD conforte le canal comme infrastructure de mobilité dans la mesure où les déplacements par voie d'eau (transport de marchandises, approvisionnement de la ville) sont amenés à croître dans les prochaines années. La fonction portuaire et l'accès fluvial de la ville se verront donc renforcés afin de favoriser un transfert modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau, en vue de désengorger la ville.

Par ailleurs, il est important de développer les potentialités en matière de mobilité des personnes (soit dans un cadre touristique et de loisirs, soit pour d'éventuels flux de travailleurs), ainsi que de valoriser les quais pour en faire des lieux de pro-

menades et des pistes cyclables (RER-vélo déjà programmé sur une partie des berges).

Enfin, au niveau métropolitain, le projet de Plan souligne la nécessité de veiller à la cohérence entre les zones logistiques le long du canal et les stratégies de transport multimodal des 3 Régions (ce qui implique une coordination des différents projets logistiques en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles).



### **RESTAURER LA FONCTION ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGÈRE DU CANAL**

Le projet de Plan régional met en évidence le Territoire du canal comme axe structurant du paysage régional dans la mesure où il correspond très largement à la vallée de la Senne. La (re)mise en valeur de sa fonction paysagère permettra d'affirmer son rôle au sein des maillages bleu et vert.

Le projet de PRDD entend aussi réhabiliter la fonction écologique du Territoire du canal. Il convient, en effet, de permettre à la Senne et au canal de recouvrer les services écologiques que toute voie d'eau rend à une ville : protection et valorisation de la biodiversité, gestion des eaux pluviales, ventilation de la ville,...

### **FAIRE DU CANAL UN SUPPORT DE COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE**

Le canal est un des axes qui relie la Région à sa périphérie, appelé dans le projet de PRDD « espace ouvert structurant ». Dans la perspective de la Communauté métropolitaine, les coopérations inter-régionales se concentreront essentiellement sur les thématiques de l'économie (et de la logistique), de l'environnement et de la mobilité. Au regard de ces 3 thématiques, le canal (en tant qu'axe de développement économique, armature logistique, corridor écologique, structure paysagère et infrastructure de mobilité) devrait se trouver au cœur des négociations visant à l'opérationnalisation de la Communauté métropolitaine. ■

## PLANIFICATION ET REVITALISATION LE CANAL AU CENTRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE

# Le Plan Canal, un « domaine régional » au service de l'action

Claire Heughebaert

**Afin de créer du lien entre les diverses initiatives entreprises sur le Territoire du canal, la Région de Bruxelles-Capitale a entrepris une réflexion opérationnelle devant déboucher sur une série d'actions concrètes, via la mise en œuvre d'un Plan Canal. Son objectif: définir une vision claire, ambitieuse et partagée pour l'avenir de cet axe central de la Région, afin d'en améliorer la cohésion territoriale et sociale. Le Plan Canal n'a cependant pas pour objet une planification globale de la zone, ni une remise en question des projets déjà à l'œuvre comme Tour & Taxis ou les Abattoirs. Il vise à les stimuler par une dynamisation efficace du « domaine public ».**



▲ Carte du Domaine régional – Source: Plan Canal, 2014

En 2012, la Région décide de se doter d'une vision et d'une stratégie d'intervention cohérente sur l'ensemble du Territoire du canal.

Suite à une consultation, la Région désigne en novembre 2012 une équipe pluridisciplinaire internationale, pilotée par l'architecte-paysagiste français Alexandre Chemetoff, reconnu notamment pour une intervention similaire sur l'ancien site fluvial de l'île de Nantes.

L'approche proposée repose sur le postulat de créer une dynamique vertueuse à partir de l'exemple. Concrètement, les pouvoirs publics doivent développer une activité d'aménageur leur permettant de faire la démonstration qu'il est possible de faire coexister différentes fonctions urbaines (notamment le logement avec les activités portuaires), de créer de l'habitat abordable et de qualité, de valoriser le rapport au canal et à la Senne, ainsi que de tirer parti de sites considérés comme du foncier résiduel ou peu qualitatif.

Pendant 9 mois, l'équipe Chemetoff a arpenté le territoire pour en connaître les spécificités et les opportunités. Elle a donné à voir sur certains sites des qualités paysagères jusqu'alors quasi méconnues. L'équipe a également constitué avec l'aide de l'ADT, un fonds documentaire sur le territoire et sur les différents projets (tant publics que privés) qui y sont développés.

Ce travail a permis de cartographier le Territoire du canal en situation réelle sous différents angles (patrimoine, paysage, topographie, pleins et vides) et en situation projetée (recellement de tous les périmètres de projets). Un relevé du foncier appartenant aux instances publiques a permis de compléter cette lecture du territoire par l'identification d'un foncier aisément mobilisable.

### Projets autour du site témoin « bassin Biestebroeck »



▲ Zoom sur la carte du Domaine régional



▲ Projets programmés réexaminés par le Plan Canal



▲ Proposition Plan-canal : logistique urbaine, entrepôts et compagnies, logement, loisirs, espaces verts, commerces...  
des projets imbriqués pour une meilleure intégration urbaine



Parallèlement à ce travail de constitution d'un fonds cartographique mis à jour, une mobilisation des acteurs publics concernés sur des portions du Territoire du canal a été entreprise à travers des ateliers. Ces ateliers, animés par Alexandre Chemetoff et son équipe, ont permis de (re)découvrir un territoire d'une grande richesse souvent peu connu dans sa globalité. Mais ils ont également permis de démontrer que ce territoire, notamment à ses extrémités nord et sud, est souvent « oublié » en raison de ses caractéristiques moins urbaines. Ces portions du Territoire du canal accueillent ou accueilleront des activités non souhaitées si une réflexion d'ensemble n'est pas menée.

C'est là notamment où sont ou seraient reléguées les activités peu désirables. En effet, l'insertion urbaine et paysagère de ces activités est rarement prise en compte. Or, il s'agit, à travers la démarche du Plan, d'apporter un même soin à toutes les portions du Territoire du canal car il se situe, dans sa totalité, dans une zone convoitée au centre d'une aire métropolitaine beaucoup plus vaste.

Les ateliers avaient également pour objectif d'amener les acteurs à construire une vision commune du territoire par une approche mutualisée des ressources existantes.

L'ensemble de ce processus a permis d'aboutir à :

- > une cartographie précise de la situation existante, des potentiels de la zone et des projets ;
- > la définition d'un « domaine régional », territoire d'environ 313 hectare maîtrisés par le secteur public. C'est sur ce domaine que la Région peut prendre position et développer une nouvelle façon de construire la ville ;
- > l'identification de « sites pilotes », qui par leurs enjeux, leur position constituent des territoires stratégiques d'intervention pour la Région. Douze « sites pilotes » ont été identifiés ainsi que deux « axes de développement » : la Senne et le canal.

Parmi ces 12 sites pilotes, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a fait le choix, en septembre 2013, de six « projets témoins » sur lesquels il est demandé une mise en œuvre opérationnelle du Plan Canal. Il s'agit des sites suivants :

- > Pont de la Petite île, bassin de Biestebroek ;
- > Rue de Birmingham, quai Demets ;
- > Quartier Heyvaert, îlot de la halle Libelco ;
- > Bassin Vergote ;
- > TIR ;
- > Pont de Buda, rives droite et gauche (sites Citydev.brussels-Solvay, RoRo-Carcoke).

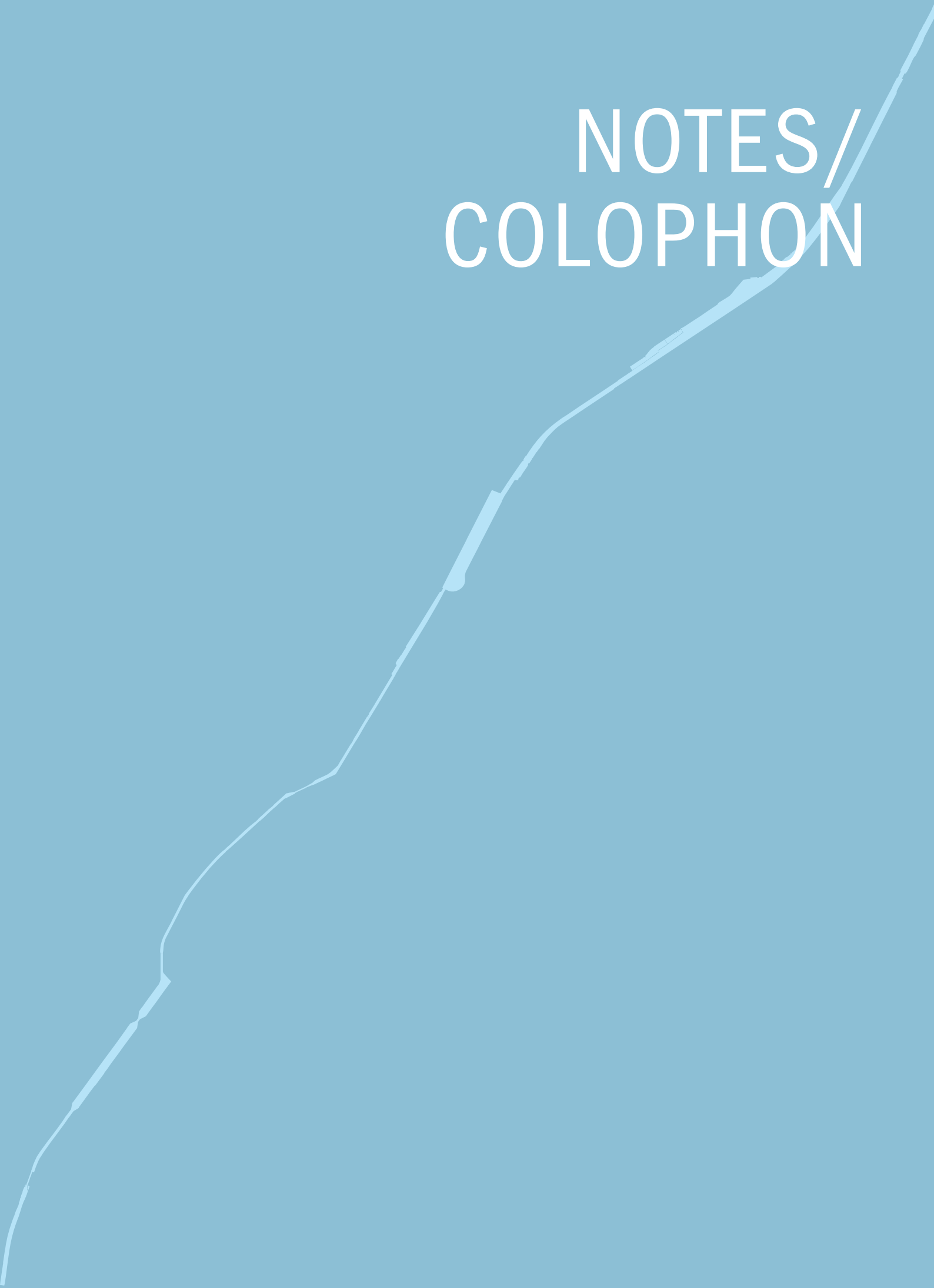


Les projets témoins doivent être l'occasion de tester les grandes orientations du Plan tant en termes de construction du projet que de contenu de celui-ci :

- > mettre en place des ateliers pour partager et construire ensemble le projet avec les différents acteurs concernés, en premier lieu des acteurs publics et l'équipe de maîtrise d'œuvre ;
- > permettre la coexistence des fonctions, créer les conditions pour que les fonctions économiques ne soient pas contraintes de migrer aux extrémités de la ville ;
- > créer du logement accessible sur des sites où le foncier est à ce jour sous utilisé, en favorisant l'élaboration de projets mixtes, de manière horizontale et verticale (fonction économique aux rez-de-chaussée, fonction résidentielle aux étages) ;
- > préserver et valoriser les qualités paysagères et urbaines des sites (vues sur le canal, sur la Senne remise à l'air libre, préservation du patrimoine industriel, etc.) ;
- > améliorer la qualité des espaces publics, afin de donner une véritable identité au territoire et qu'ils bénéficient au plus grand nombre. ■



# NOTES/ COLOPHON



# Notes et sources

Les notes et sources sont présentées par article, telles que communiquées par les auteurs.

## Un espace marqué par sa topographie

### Des cours d'eau complémentaires

Les textes présentés dans ces deux chapitres sont inspirés de divers documents publiés par les organismes suivants :

AQUIRIS – Station d'épuration de Bruxelles-Nord – <http://www.aquiris.be>

Bruxelles Environnement – <http://www.bruxellesenvironnement.be>  
(dont Projet de Plan régional Nature en Région Bruxelloise, septembre 2013)

Commission de l'Environnement de Bruxelles et ses Environs – <http://www.cebe.be>

Coordination Senne – <http://www.coordinationsenne.be>

Institut géographique national – [www.ngi.be](http://www.ngi.be)

Les États Généraux de l'Eau à Bruxelles – <http://www.egeb-sgwb.be>

Natagora – <http://www.natagora.be>

## Le canal au cœur des transformations urbaines

- M. DE BEULE, « Bruxelles une ville industrielle méconnue » in *Dossiers de la Fonderie*, I, Bruxelles, 1994.
- C. DELIGNE, *Bruxelles sortie des eaux. Les relations entre la ville et ses cours d'eau du Moyen Âge à nos jours*, n°7, Musée de la Ville de Bruxelles, 2005.
- C. DELIGNE, *Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècle)*, Brepols, Turnhout, 2003.
- T. DEMEY, *Un canal dans Bruxelles, bassin de vie et d'emploi*, Bruxelles, Badeaux, 2008.
- T. DEMEY, *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, T.1: Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi*, Bruxelles, Éd. Paul Legrain/C.F.C.-Éditions, 1990.
- C. DESSOUROUX, *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*, CIRHIBRU (ULB) – Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 2008.
- S. JAUMAIN et al... dir., *Histoire et patrimoine des communes de Belgique. La Région de Bruxelles-Capitale*, Dexia-Racine, Bruxelles, 2009.
- « Bruxelles, ville industrielle. Hier, aujourd'hui et demain » in *Cahiers de La Fonderie*, n° 41 et 42, Bruxelles, 2009-2010.
- Coll. d'auteurs, *Le Patrimoine monumental de la Belgique: Bruxelles*, Volume 1, Administration du patrimoine culturel, Ministère de la culture française, Éditions Mardaga, 1989.

## Un espace jeune et cosmopolite

- 1 L'auteur remercie chaleureusement Carole Thays, responsable du Monitoring des Quartiers à l'IBSA, pour son aide précieuse concernant les données et la cartographie. Cette contribution s'est largement nourrie de discussions fructueuses avec Xavier Dehaibe, responsable de la cellule « Territoire et Population » de l'IBSA, et des connaissances pointues d'Anne Henau, en charge de la thématique « Démographie » à l'IBSA.
  - 2 Pour cette partie, on consultera utilement les sources suivantes :  
  
Bogaert-Damin A.M et L. Maréchal (1978), « Bruxelles, développement de l'ensemble urbain 1846-1961 Analyse historique et statistique des recensements », Presses Universitaires de Namur, 1978, 335 p.  
  
INS (196X), « Evolutie van het bevolkingscijfer van de Belgische gemeenten tijdens de periode 1831-1961 », volkstelling 31 december 1961, deel 1, Bruxelles
  - 3 Soit 184.541 habitants.
  - 4 À l'exception des secteurs à fonction principalement économique et logistique.
  - 5 Abstraction faite ici de l'âge des membres des ménages en question, commenté plus haut.
  - 6 Rappelons que cette définition nécessite de recourir aux secteurs statistiques, le Territoire du canal n'étant pas compatible avec les limites communales, ni tout à fait compatible avec les limites des Quartiers du Monitoring.
  - 7 Le solde naturel se calcule en retranchant les décès des naissances. Il est dit relatif lorsqu'il est divisé par la population totale.
  - 8 Ce constat de faible émigration vers le reste de la Belgique est recoupé pour une sélection de quartiers centraux de la Région par : Van Crielingen M. (2006), « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? Des migrations sélectives au départ des quartiers bruxellois en voie de gentrification », *Brussel Studies* N°1.
  - 9 Celles-ci sont bâties sur plusieurs scénarios de natalité et de soldes migratoires par âge traduisant l'incertitude entourant un tel exercice. Le contenu de cette section doit être considéré avec toute la prudence habituelle entourant des perspectives démographiques en présence de flux migratoires intenses, tout particulièrement dans notre cas d'une population restreinte pour laquelle l'information est incomplète.
  - 10 Dehaibe X. et B. Laine (2010), « Projections démographiques bruxelloises 2010-2020 », *Cahiers de l'IBSA* n°1, Éditions IRIS, Bruxelles.
- Des besoins spécifiques pour la petite enfance**
- 11 <http://www.adt-ato.irisnet.be/fr/enjeux-urbains/equipements/étude-écoles>

## Politiques pour l'emploi et la formation

- 1 Banque Nationale de Belgique. On parle ici des emplois directs et indirects. Pour plus d'informations, voir L'Observatoire Bruxellois de L'Emploi, *Poids socioéconomique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*, novembre 2010, Actiris. Dans le cadre de cette étude, une enquête sur échantillon menée en 2009 sur 270 entreprises a permis notamment d'évaluer la répartition sectorielle des entreprises portuaires: 37,1% des sociétés étaient actives dans le commerce de gros, 18,2% dans le transport et la logistique, 18,9% dans les services, 6,8% dans la production et la transformation et 6,8% dans la récupération de matériaux (ainsi que divers).
- 2 L'estimation du taux de chômage par secteur statistique a été réalisée à partir des données de 2011 (population active occupée auprès de la Banque Carrefour). L'analyse des demandeurs d'emploi se base sur le nombre de demandeurs d'emploi inscrits en moyenne annuelle (2011).
- 3 Taux de chômage réalisé avec les données de 2011 (population active occupée auprès de la Banque Carrefour).
- 4 À titre de comparaison, la population présente au sein du Territoire du canal représente 17% de la population régionale totale, soit 184.541 habitants.
- 5 Étude réalisée par l'Observatoire bruxellois de l'Emploi à l'échelle des quartiers monitoring. Les quartiers monitoring sont un agrégat de secteurs statistiques qui permettent de croiser plus de variables (âge, durée d'inactivité et quartier). À l'échelle des secteurs statistiques, l'effectif désagrégé par le croisement de ces différentes variables rendait l'analyse peu pertinente.
- 6 Au sens de « mise en œuvre au niveau local d'une politique régionale ».
- 7 T. Berthet, P. Cuntigh, *Politique d'emploi et territoires*, Céreq Bref n°182 – janvier 2002
- 8 Bureau d'études de la FGTB-Bruxelles, *Une municipalisation de l'emploi risquée*, Hors-série de la revue Politique, n°HS19, Mai 2012.
- 9 Outre le fait que le FSE a permis le développement et la mise en œuvre du Réseau ACTIRIS des Partenaires pour l'Emploi (RPE), il cofinance également certaines des actions des partenaires RPE qui visent essentiellement un public fragilisé (les moins de 25 ans qui ont plus de 6 mois d'inoccupation et les plus de 25 ans qui ont plus de 12 mois d'inoccupation).
- 10 Réseau ACTIRIS des Partenaires pour l'Emploi (RPE). Les partenaires issus de l'insertion professionnelle, de la formation et de l'emploi sont : les 19 CPAS de la Région de Bruxelles-Capitale; 22 partenaires agréés de recherche active d'emploi (dont 4 néerlandophones); 11 opérateurs d'insertion socioprofessionnelle (9 Missions locales et 2 partenaires néerlandophones); Bruxelles-Formation et 45 opérateurs d'insertion socioprofessionnelle en interface emploi – formation francophones (OISP); VDAB-RDBB et 6 opérateurs de formation néerlandophones; 6 centres d'enseignement en alternance francophones; 5 opérateurs d'insertion pour les élèves de l'alternance néerlandophone (CE(B)O, CDV); 15 opérateurs de guidance spécifique, dont 3 néerlandophones; 6 partenaires conventionnés pour l'Accompagnement à la Création d'Emploi (demandeurs d'emploi désirant créer leur propre emploi) – ACE; 6 opérateurs dans le cadre de l'accompagnement à l'élaboration d'un projet professionnel (AEPP, dont 1 néerlandophone).
- 11 Les Missions Locales et les Lokale Werkwinkels sont des structures paracomunales s'organisant et se répartissant sur six zones d'action (couvrant chacune plusieurs communes) qui ont été déterminées selon des critères socioéconomiques (taux de chômage, statut socio-professionnel et structure des populations,...).
- 12 Commission consultative Formation – Emploi – Enseignement (CCFEE), *États des lieux de la formation professionnelle à Bruxelles 2005-2006*, décembre 2007, Bruxelles.
- 13 L'article 60 des CPAS leur donne la mission de prendre toutes les dispositions nécessaires afin de mettre à l'emploi un bénéficiaire, lorsque celui-ci doit justifier d'une période de travail pour obtenir le bénéfice complet de certaines allocations sociales (en général, il s'agit des allocations de chômage) ou afin de favoriser l'expérience professionnelle des intéressés. Le cas échéant, le CPAS fournit cette forme d'aide sociale en agissant lui-même comme employeur, bien que le travailleur ainsi engagé par le CPAS puisse travailler pour un autre employeur.
- 14 Bureau d'études de la FGTB-Bruxelles, *Une municipalisation de l'emploi risquée*, hors-série de la revue Politique, n°HS19, Mai 2012.
- 15 Les ILDE et les EI, acteurs de l'économie sociale d'insertion, sont des structures productives qui créent des biens ou des services avec une utilité collective et qui poursuivent des finalités d'insertion socioprofessionnelle.
- 16 Il existe en Région bruxelloise cinq autres CDR créés dans les secteurs porteurs de l'économie bruxelloise (TIC, Industrie technologique, HORECA, métiers de la ville et de la fonction publique, Construction).
- 17 Monitoring des quartiers, SPF Finances, Registre National, 2010.

### Caractéristiques, évolutions et dynamiques de l'habitat dans le Territoire du canal

- 1 Christian DESSOUROUX, Alice ROMAINVILLE, « La production de logements en Belgique et à Bruxelles – Acteurs, dynamiques, géographie » in *EchoGéo* [En ligne], 15 | 2011, mis en ligne le 11 avril 2011.
- 2 SLRB, Observatoire des loyers, 2008
- 3 L'EDRLR, pour « Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation », concentre les quartiers où une action renforcée du secteur public est menée (Contrats de Quartiers, primes majorées à la rénovation de l'habitat et à l'embellissement des façades, majoration de l'abattement des droits d'enregistrement, calcul de la Dotation générale aux communes, travaux subsidiés...).
- 4 Calculs effectués pour les opérations menées dans le cadre des Contrats de Quartiers entre 1995 et 2013 dans le Territoire du canal. De nombreux logements ont par ailleurs été réalisés juste aux abords de la zone et ne sont donc pas pris en compte dans ce calcul. Les réalisations du Fonds du Logement reprennent les logements réalisés dans le cadre des activités de l'Aide Locative (AL). Il s'agit d'une part de tous les logements acquis et construits par le Fonds entre 1995 et 2012 et qui font l'objet d'une location par le Fonds, et d'autre part, des logements réalisés par le Fonds pour être vendus.
- 5 Les AIS sont des agences reconnues, agréées et subsidiées par la Région de Bruxelles-Capitale. Grâce à un travail de médiation entre propriétaires et locataires, elles permettent à des personnes à revenus modestes d'accéder à des logements de qualité, à loyer modéré, en leur ouvrant une partie du parc locatif privé bruxellois.
- 6 Les données sur les lofts et les studios n'ont pu être exploitées, soit à cause de la taille trop réduite des échantillons (moins de 10) ou parce que ces catégories ne sont pas reprises pour chaque année. En outre, les chiffres indiqués pour les maisons sont également à prendre avec prudence, l'échantillon pour l'année 2011 étant réduit (9 maisons).
- 7 Stock de logement et besoins des ménages – ULB-Igeat, B. Wayens – Sources : Les Cahiers de l'IBSA n° 1- mai 2010.

#### Sources

- ADT, *Bruxelles change... ! 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale*, Novembre 2007
- Christian DESSOUROUX, Alice ROMAINVILLE, « La production de logements en Belgique et à Bruxelles – Acteurs, dynamiques, géographie » in *EchoGéo* [En ligne], 15 | 2011, mis en ligne le 11 avril 2011.
- Christian VANDERMOTTEN, Denis JORISSEN, « Le logement social à Bruxelles depuis 1919 » in *Espace, populations, sociétés*, 1986-1. Logement et différenciations sociales dans les villes européennes – pp. 137-144.
- Citydev.brussels – <http://www.Citydev.be>
- Portail de l'Aménagement du Territoire et l'Urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale – <http://www.urbanisme.irisnet.be>
- Portail régional du logement – <http://www.logement.irisnet.be>
- SLRB – Observatoire régional de l'habitat (2004-2012) – <http://www.slrbr.irisnet.be>

### Caractéristiques, évolutions et dynamiques économiques dans le Territoire du canal

- 1 Calculs effectués à partir des données de la Banque Nationale de Belgique. Demande effectuée pour les années 2000, 2005, 2009 et 2011. Les données réceptionnées concernent l'année, le n° d'entreprise, le nom, l'adresse, la forme juridique, le code d'activité Nace-bel, la date de création de l'entreprise, le nombre de personnes occupées en ETP, le chiffre d'affaires si publié et la valeur ajoutée. Les trois dernières catégories étant souvent lacunaires, nous n'avons pu exploiter les chiffres.
- 2 L'activité économique dans le Territoire du canal est analysée à partir de données sur le nombre d'entreprises, sur la surface occupée (en m<sup>2</sup>) par ces entreprises, et parfois sur la valeur ajoutée fournie. Les indicateurs en termes d'emploi, qui ne sont ici pas pris en compte, pourraient apporter un éclairage complémentaire.
- 3 Basé sur l'étude de l'Observatoire des activités productives, Évolution 1997-2011, AATL-BROH/SDRB-GOMB, 2012.
- 4 Les conversions comprennent aussi les projets qui ont reçu un permis même s'ils ne sont pas encore finalisés. Les chiffres sont donc légèrement surestimés par rapport à la réalité observable sur le terrain mi-2011. Voir Observatoire des activités productives, n°1/2012, Évolution 1997-2011, SDRB-RBC.
- 5 Calculs effectués à partir des données de la Banque Nationale de Belgique. Demande effectuée pour les années 2000, 2005, 2009 et 2011.
- 6 Une décision politique a toutefois été prise pour le commerce de voitures d'occasion localisé dans le quartier Heyvaert qui devrait être relocalisé dans les prochaines années, sous l'impulsion des pouvoirs publics régionaux à proximité du pôle de Schaarbeek-Formation (plateforme Ro-Ro) afin d'offrir des espaces plus adaptés à cette activité économique. De plus, ce déménagement permettra de libérer le quartier Heyvaert de certaines nuisances dues à ce type de commerce pour en faire de nouveau lieu de vie.
- 7 Emprunté au langage psychologique, l'« insight consommateur » peut se définir comme la perception par le consommateur d'un problème ou d'un dilemme irrésolu par rapport à une catégorie de produits. L'étape qui suit la validation de cet « insight » est la réalisation d'un concept de produit que l'on va proposer aux consommateurs.

#### Sources

- M. DE BEULE, Boswell R. & al., Observatoire des activités productives. Évolution 1997-2011,1/2012, Région de Bruxelles-Capitale et Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale, 2012.
- G. ORIGER, « Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012) », Courrier Hebdomadaire du CRISP, 2013
- Ch. VANDERMOTTEN, « L'état de l'économie bruxelloise vingt ans après la création de la Région » in *Bruxelles [dans] 20 ans*, ADT, 2009.
- Observatoire des activités productives, n°1/2012, Évolution 1997-2011, SDRB-RBC.
- Observatoire des bureaux, n°32/2013, Permis 2012, Bruxelles développement urbain.
- Atrium.brussels, « Baromètre 2014 », 2013 – <http://www.atrium.irisnet.be>
- Port de Bruxelles, « Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015 » – [http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3326/Master\\_Plan\\_Fr.pdf](http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3326/Master_Plan_Fr.pdf)
- Port de Bruxelles, « Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030 » – [http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3336/masterplan\\_PB\\_fr.pdf](http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3336/masterplan_PB_fr.pdf)

- Citydev.brussels/SDRB, «Rapport d'activité 2012», 2013 - <http://www.citydev.be>
- Abattoirs, «Projet de développement global des Abattoirs», juin 2013 - [http://www.abattoir.be/sites/files/content/page/fields/downloads/ABATTOIR\\_update%20Juin%202013\\_FR\\_small\\_0.pdf](http://www.abattoir.be/sites/files/content/page/fields/downloads/ABATTOIR_update%20Juin%202013_FR_small_0.pdf)

## Rock the Canal !

### Publications et articles

- ANCION L. (2004), Zut, un nouveau théâtre à Bruxelles, In Le Soir, 13 août 2004.
- BOSSELER J., LIBERT G. (1998), Du vin, de la guitare et des pas de flamenco : c'est « La Bodega » ! La «noche» espagnole réanime un morne quartier. Derrière, le Plan K redansera, In Le Soir, 12 septembre 1998.
- BRINKHUIS F. (2008), Les Disques du Crépuscule - history in <http://lesdisquesducrepuscule.com>
- DAVIS B., Are Artists to Blame for Gentrification? Or would SoHo, Chelsea, and Williamsburg have gentrified without them? , 15 octobre 2013, site www. Slate.com [http://www.slate.com/articles/life/culture-box/2013/10/are\\_artists\\_to\\_blame\\_for\\_gentrification\\_or\\_would\\_soho\\_chelsea\\_and\\_bushwick.html](http://www.slate.com/articles/life/culture-box/2013/10/are_artists_to_blame_for_gentrification_or_would_soho_chelsea_and_bushwick.html)
- DEBROUX T. (2013), Dans et hors la ville. Esquisse d'une géographie des artistes plasticiens à Bruxelles (19e-21e siècles), Brussels Studies, Numéro 69, 8 juillet 2013, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)
- DEGAN C. (1992), Le Plan K quitte la Raffinerie. Quand Charleroi danse, Bruxelles fait tapisserie In Le Soir, 3 septembre 1992.
- DE VUYST H., Une histoire du KVS, Notre répertoire 2001-2012, KVS, [http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire\\_2001-2012\\_Fr.pdf](http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire_2001-2012_Fr.pdf)
- DUPLAT G. (2005), Frie Leysen quitte le Kunsten en 2006 In La Libre, 23 septembre 2005
- PROUVOST C. (1994), Bruxelles/danses à la Raffinerie, enfin ! In Le Soir, 17 juin 1994
- PEROTTI C. (2010), ZUT, c'est fini ! « Mais sans amertume » In La Libre, 15 mai 2010
- REBUFFAT J. (1992), Une asbl qui veut allier la culture et l'animation In Le Soir, 10 octobre 1992
- VAN CRIEKINGEN M. (2006), « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? » In Brussels Studies n°1, 12 décembre 2006, [http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/FR\\_27\\_BS1\\_francais.pdf](http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/FR_27_BS1_francais.pdf)
- n.c. (2012), Bulex revient, vive le Bulex ! In Le Soir, 2 mars 2012
- n.c. (1979), Le Festival du Kaaitheater accueillera 19 troupes de 11 pays à Bruxelles In La Libre, 1er février 1979
- EMILIO-LOPEZ MANCHERO - <http://www.emiliolopez-menchero.be/spip.php?article74>
- KAAITHEATER - <http://www.kaaitheater.be/fr/p252/batiments>
- KVS - [http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire\\_2001-2012\\_Fr.pdf](http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire_2001-2012_Fr.pdf)
- MADAME MOUSTACHE - <http://www.madamemoustache.be/>
- MISTER-WONG - [http://visitbrussels.be/bitc/BE\\_fr/nightclub/8063/mister-wong.do](http://visitbrussels.be/bitc/BE_fr/nightclub/8063/mister-wong.do)
- PLATFORMKANAL - <http://www.platformkanal.be/>
- REALITYSTUDIO - <http://realitystudio.org/biography/william-s-burroughs-and-joy-division/>
- VK CONCERT - <http://www.vkconcerts.be/#/general>

## Des actions concrètes pour valoriser le potentiel et la diversité du Territoire du canal

- 1 <http://www.bruplus.eu>
- 2 <http://www.bruplus.eu/content/newsletter>
- 3 <http://www.facebook.com/TerritoireDuCanal>
- 4 <http://www.bruplus.irisnet.be/>, rechercher « Visages des quartiers »

## Des espaces publics rénovés

- M. DEMANET et J.-P. MAJOT, Manuel des espaces publics bruxellois, Région de Bruxelles-Capitale, éd.AAM, Bruxelles 1995.
- B. MORITZ, « Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles », Brussels Studies, Numéro 50, 21 juin 2011, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)
- Bruxelles-Mobilité - <http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/>
- ]pyblik[ - <http://www.pyblik.be/>

## Le canal, un axe de communication structurant pour une mobilité durable

- 1 Le Plan Iris 2 est un plan stratégique qui reprend les principales orientations stratégiques concernant la mobilité en Région bruxelloise à l'horizon 2015-2020.
- 2 Source : INS 2001
- 3 Source : Beldam 2011.
- 4 Source : Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, rapport 2012. Provélo 2012
- 5 Le "Réseau Vert Européen" REVER développé pour le Nord Ouest de l'Europe (dans le cadre du programme interreg IIC AMNO). L'objectif premier de REVER est de mettre en place l'épine dorsale d'un réseau autonome de transport non motorisé, constitué principalement de voies vertes.
- 6 Source : Port de Bruxelles - Rapport annuel 2012.
- 7 Source : Port de Bruxelles
- 8 Avenue de Vilvorde, Chaussée de Vilvorde et Avenue de Tyras au Nord ; Boulevard Industriel, Chaussée de Mons et Boulevard de la Deuxième Armée Britannique au Sud.
- 9 Source : Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale. Gouvernement de la RBC 2013.

### Sites internet

- ALIBICOLLECTIF - [http://www.alibicollectif.be/index\\_fr.htm](http://www.alibicollectif.be/index_fr.htm)
- LES ATELIERS CLAUS - <http://www.lesateliersclaus.com/archive2013>
- BRONKS - [http://www.bronks.be/page.jsp?ref=over\\_mission](http://www.bronks.be/page.jsp?ref=over_mission)
- BRU+ - <http://www.bruplus.irisnet.be/>
- COULEUR CAFE - [http://2013.couleurcafe.be/fr/couleur\\_cafe/historique-370.html](http://2013.couleurcafe.be/fr/couleur_cafe/historique-370.html)
- LES DISQUES DU CRÉPUSCULE - <http://lesdisquesducrepuscule.com/history.html>

# Colophon

---

**Le présent ouvrage est le fruit d'un travail collectif qui n'aurait pas vu le jour sans la bonne volonté de nombreuses personnes : les auteurs externes, les personnes interviewées, les rédacteurs de l'ADT, les relecteurs, les traducteurs, les nombreux fournisseurs de données ainsi que nos courageux graphistes.**

## Conception et réalisation :

Lise Nakhlé (L. N.)  
*Chargée de mission*

Frédéric Raynaud (F. R.)  
*Responsable du Département Connaissance territoriale*

## Rédacteurs externes :

Véronique CLETTE,  
*Chercheuse à l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, Actiris*

Christophe DE VOGHEL,  
*Géographe, attaché à la direction  
Stratégie de Bruxelles Mobilité*

Nicolas DELHOVE,  
*Gérant de l'agence immobilière ERA FENIX*

Stéphane DEMETER,  
*Historien, premier attaché à la Direction des Monu-  
ments et Sites, Bruxelles Développement urbain*

Adrien DEWEZ, *Manager Atrium*

Sharon GECZYNSKI,  
*Chercheuse à l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, Actiris*

Benoît LAINE,  
*Responsable de la cellule « Méthodes et Statistiques »  
de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse*

Fabienne LONTIE,  
*Attachée à la Direction Rénovation Urbaine,  
Bruxelles Développement urbain*

Benoît MORITZ,  
*Architecte-urbaniste, bureau MS-A, enseignant  
Faculté d'architecture ULB/La Cambre-Horta*

Jean PUISSANT,  
*Spécialiste en histoire sociale, professeur  
émérite à l'Université libre de Bruxelles*

Marco RENZATO,  
*]pyblik[ – team*

Yves VAN DE CASTEELE,  
*Coordinateur de la cellule stratégie à la Direction Études  
et Planification, Bruxelles Développement urbain*

Yannik VAN PRAAG,  
*Historien, chargé de mission à la Fonderie*

Pierre VAN WUNNIK, *Ingénieur-urbaniste*

Guido VANDERHULST,  
*Président de Bruxelles Fabriques, fondateur de la Fonderie*

Brussels by Water

Le Cercle des Régates de Bruxelles

## Interviews :

Philippe ANTOINE,  
*Directeur général,  
Expansion Économique, Citydev.brussels*

Patrick BONTINCK,  
*CEO VISITBRUSSELS*

Benjamin CADRANEL,  
*Administrateur général de Citydev.brussels*

Wim EMBRECHTS,  
*Fondateur de ART2WORK  
et coordinateur général de Platform Kanal*

Jo HUYGH,  
*Project manager Abattoirs 2020 de Gut-t*

Alexandra LAMBERT,  
*Directrice du Centre bruxellois de la Mode et du Design*

Alfons MOENS,  
*Directeur du Port de Bruxelles*

Stéphan SONNEVILLE,  
*CEO ATENOR GROUP*

Joris TIEBOUT,  
*Administrateur délégué de la SA Abattoir*

Geert VAN SNICK,  
*Coordinateur général de l'AIS Baita*

## Rédacteurs ADT :

Alfredo CORBALAN,  
*Chef de projet – Cellule Marketing urbain – FEDER*

Elisa DONDEERS,  
*Chargée de mission – Cellule Marketing urbain – FEDER (E. D.)*

Annabelle GUÉRIN,  
*Chargée de mission – Département Connaissance territoriale*

Claire HEUGHEBAERT,  
*Chargée de projet – Département Développement territorial*

Lise NAKHLÉ,  
*Chargée de mission –  
Département Connaissance territoriale (L. N.)*

Yves ROUYET,  
*Responsable du Département Développement territorial*

Pascal SAC,  
*Chargé de mission en communication –  
Cellule Marketing urbain – FEDER (P. Sa.)*

Solange VERGER,  
*Chargée de mission –  
Département Connaissance territoriale (S. V.)*



**Fournisseurs de données**

Actiris

Archives de la Ville de Bruxelles

Atrium

Banque Nationale

BDU, DEP/DRU/DMS

Beliris

Bruxelles Environnement

Bruxelles Mobilité

Citydev.brussels (SDRB)

FEDAIS

Fonds du Logement

IBSA

Institut géographique national

La Fonderie

Observatoire bruxellois de l'emploi

Observatoire des activités productives

Observatoire des bureaux

Observatoire des loyers

Observatoire des permis logement

SLRB

STIB

SPF Économie

**Récolte et traitement des données**

BRAT-sprl, Michel Breton, Elisa Donders, Lise Nakhlé

**Cartographie**

BRAT-sprl, Michel Breton, Annabelle Guérin

**Comité de relecture**

Vincent Carton, Laurie Daffe, Lionel de Briey,  
 Frank Gilson, Martine Gossuin, Caroline Grillet,  
 Anne-Françoise Hustin, Rita Janssens, Nicolas Joschko,  
 Luc Maufroy, Denis Mertens, Christine Mirkes,  
 Jeanine Najman, Lise Nakhlé, Claude Raynaud,  
 Frédéric Raynaud, Tom Sanders, Dirk Van de Putte,  
 Solange Verger.

**Traduction**

Blablabla sprl

**Design, cartographie et production**

Kaligram sprl

**Coordination communication**

Caroline Piersotte

**Crédits photographiques (page)**

ADT-ATO/Elena Asbert-Sagasti (82, 95, 97, 99, 153, 176, 227)

ADT-ATO/Claire Huyghebaert (105)

ADT-ATO/Lise Nakhlé (12, 13, 16, 26, 41, 42, 82, 85, 93, 107,  
112, 150, 171, 173, 177, 180, 181, 184, 196)

ADT-ATO/Caroline Piersotte (163)

ADT-ATO/Reporters (6, 12, 13, 22, 23, 42, 61, 64, 65, 66, 68,  
82, 102, 108, 110, 111, 113, 116, 118, 120, 121, 125, 126,  
128, 131, 141, 143, 154, 155, 166, 169, 172, 173, 174, 175,  
176, 179, 186, 190, 191, 193, 195, 198, 199, 200, 201, 228,  
230, 234)

Abattoirs (124, 125)

Aquiris (27)

Atenor (100, 101)

Baita (98)

Margaux Bolle (135)

Bruxelles les Bains (149)

Vincent Carton (173)

Christophe Chapel (29)

Citydev.brussels (94, 118)

Nicolas Delhove (89)

Kurt Deruyter (156, 161)

Vincent Duseigne (25)

Global View (9, 12)

MAD.brussels (133)

Magasin 4 (140)

Meininger Hotel (154)

Natagora (26)

Natalie Nizet (140-141)

ORG (126, 127)

Platform Kanal (133, 137)

François Point (46, 78)

Pyblik (182, 183, 185)

SPRB (211)

Oliver Van de Kerkove (150)

Marcel Vanhulst (71, 123, 151, 208, 233)

Pierre Van Wunnik (170)

Visit.brussels (146, 150, 151, 152, 153)

Waterbus (194)



# Liste des acronymes

<b>AATL</b>	Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement	<b>INBO</b>	Instituut voor Natuur-en Bosonderzoek
<b>ACTIRIS</b>	Office Régional Bruxellois de l'Emploi	<b>ISP</b>	Insertion socioprofessionnelle
<b>AIS</b>	Agence Immobilière Sociale	<b>MAD Brussels</b>	Centre bruxellois de la Mode et du Design
<b>ALE</b>	Agences Locales pour l'Emploi	<b>MABRU</b>	Marché Matinal de Bruxelles
<b>ATRIUM</b>	Agence Régionale du Commerce	<b>OISP</b>	Organisme d'insertion socioprofessionnelle
<b>BDU</b>	Bruxelles Développement urbain (anciennement AATL)	<b>PME</b>	Petite et moyenne entreprise
<b>BELIRIS</b>	Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale	<b>PRAS</b>	Plan Régional d'Affectation du Sol
<b>BRYC</b>	Brussels Royal Yacht Club	<b>PRD</b>	Plan Régional de Développement
<b>CCFEE</b>	Commission Consultative Formation Emploi-Enseignement	<b>PRDD</b>	Plan Régional de Développement Durable
<b>CDR</b>	Centre de Référence Professionnelle Bruxellois pour le Secteur de la Construction	<b>RBC</b>	Région de Bruxelles-Capitale
<b>CDU</b>	Centre de distribution urbaine	<b>REVER</b>	Réseau Vert Européen
<b>CEFA</b>	Centre d'Éducation et de Formation en Alternance	<b>RPE</b>	Réseau Actiris des Partenaires pour l'Emploi
<b>CEFL</b>	Centre européen de fruits et légumes	<b>SDRB</b>	Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (Citydev.brussels)
<b>Citydev.brussels</b>	Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (anciennement SDRB)	<b>SLRB</b>	Société de Logement pour la Région de Bruxelles-Capitale
<b>COCOF</b>	Commission Communautaire Française	<b>SPF</b>	Service public fédéral
<b>CPAS</b>	Centre public d'action sociale	<b>SPRB</b>	Service public régional de Bruxelles (anciennement MRBC)
<b>CQ(D)</b>	Contrats de Quartiers (Durables)	<b>SRIB</b>	Société Régionale d'Investissement de Bruxelles
<b>CRB</b>	Cercle des Régates de Bruxelles - club d'aviron	<b>STIB</b>	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
<b>DGSIE</b>	Direction générale Statistique et Information économique du SPF Économie	<b>UE</b>	Union Européenne
<b>EDRLR</b>	Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation	<b>Visit.brussels</b>	Office du tourisme de loisirs et d'affaires de la Région de Bruxelles-Capitale
<b>EGEB-SGWB</b>	Les États Généraux de l'Eau à Bruxelles	<b>ZEMU</b>	Zones d'Entreprises en Milieu Urbain
<b>EOS</b>	Espace Ouvert Structurant	<b>ZEUS</b>	Zone d'Économie Urbaine Stimulée
<b>FEDER</b>	Fonds Européen de Développement Régional	<b>ZIP</b>	Zone d'Intervention Prioritaire
<b>FSE</b>	Fonds Social Européen	<b>ZIU</b>	Zones d'Industries Urbaines
<b>FWB</b>	Fédération Wallonie-Bruxelles	<b>ZRU</b>	Zone de Revitalisation Urbaine
<b>IBGE</b>	Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (Bruxelles Environnement)		
<b>ICR</b>	Itinéraire Cyclable Régional		
<b>IEB</b>	Inter-Environnement Bruxelles		
<b>ILDE</b>	Initiatives Locales de Développement de l'Emploi		

**Canal ? Vous avez dit canal ? !...**

**Cette question, teintée d'étonnement, pourrait surprendre.**

**Depuis quelques années, le canal fait l'objet d'une grande attention, tant de la part des pouvoirs publics que du secteur privé. Identifié comme un « pôle de développement prioritaire », il connaît d'importantes mutations socioéconomiques et urbanistiques.**

**Pour autant, peut-on affirmer que ce territoire, complexe et contrasté, est connu dans toutes ses dimensions ? Faisant encore l'objet de stéréotype ou d'a priori, le Territoire du canal est rarement abordé à la lumière de ce qui le caractérise le mieux : son potentiel, sa diversité et son dynamisme.**

**La présente publication a pour ambition de comprendre et d'expliquer les différents enjeux et dynamiques à l'œuvre sur ce territoire. À travers une série de chapitres thématiques, rédigés par l'ADT et par des experts externes, cet ouvrage rend compte du travail de nombreux acteurs de la ville qui, chacun à leur manière, façonnent ce territoire et influencent son devenir.**

**Il en résulte un ouvrage abondant et pluridisciplinaire, proposant de nombreuses cartes, des données chiffrées et des images inédites. Il s'adresse à tous ceux qui souhaitent appréhender ce territoire sous un angle neuf.**

**be canal**  
**be .brussels** 