

# La zone du canal veut devenir



Beaucoup de projets existent ou sont en passe de l'être le long du canal. Une zone de la capitale dont tout le monde s'accorde à dire qu'elle présente un extraordinaire potentiel. © PERSPECTIVE.BRUSSELS



© PERSPECTIVE.BRUSSELS

## La partie sud

Il s'agit du secteur dit de « Biestebroek », le plus opérationnel jusqu'ici. Un PPAS (plan particulier d'affectation du sol) est sur le point d'être approuvé par le collège d'Anderlecht, puis par le gouvernement. Il autorise une densité de maximum 610.000 m<sup>2</sup>, dont 415.000 m<sup>2</sup> de logements.

Les projets en cours (ou à venir) sont légion. Citons City Dox (Atenor), Rivand (Boghossian), Citygate (Citydev et la SLRB) ou encore Nautilus (Eaglestone). Un autre grand enjeu est le centre Iris TL, vaste hangar de 67.000 m<sup>2</sup> (où s'est déroulé le dernier salon Culinaría) pour lequel BPI a un grand projet de rénovation.

PAL



© BELIRIS

## La porte de Ninove

Situé à quelques encablures de la gare du Midi, le secteur dit « de la porte de Ninove » comporte essentiellement trois gros projets. Baptisé pour l'instant Mo-Ka, le premier est porté par Besixred et concerne 30.000 m<sup>2</sup> de logements privés (entre 270 et 300 appartements avec des parkings en sous-sol). Besix Red souhaite construire trois tours et espère pouvoir introduire le permis pour la fin de l'année. Le deuxième est porté par la SLRB (Société du logement de la région de Bruxelles-Capitale) et concerne la construction d'une centaine de logements publics sur une parcelle située dans l'îlot de l'Institut des arts et métiers. Quant au troisième projet, actuellement en chantier, il s'agit de l'aménagement par Beliris d'un parc de 4 hectares.

PAL



- ▶ Le « plan canal » regorge de projets qui s'étendent sur 14 kilomètres le long du canal, à Bruxelles.
- ▶ Une zone qui va changer de visage d'ici à 2025.

Il n'existe aucune autre zone de Bruxelles qui a autant fait parler d'elle que celle dénommée par cinq lettres : le canal. Une zone dont tout le monde s'accorde à dire qu'elle regorge d'innombrables possibilités socio-économiques.

Du canal, on en parle et reparle plus ou moins régulièrement, dans la presse et ailleurs, mais beaucoup s'accordent à dire que si les choses avancent, la progression est lente, trop lente. Et pourtant lorsqu'on franchit les portes de Perspective.brussels, l'entité qui chapeaute avec d'autres acteurs (lire par ailleurs) l'avancement des constructions, on se rend un peu mieux compte de l'immensité de la tâche qui occupe depuis des années les différents opérateurs concernés par la bande voisinant cette voie d'eau longue de 14 kilomètres.

Dans une salle de réunion, Tom Sanders, le directeur de la stratégie territoriale, a pris la peine de déployer une multitude de documents sur lesquels on aperçoit différentes formes et couleurs qui correspondent chacune à un projet en cours ou à venir. Impératif pour mieux comprendre les enjeux énormes qui sont regroupés dans une

zone portée jadis à bout de bras par Charles Picqué, puis par Rudi Vervoort, l'actuel président de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'activation du « plan Canal », le guide de conduite sur lequel repose l'ensemble des travaux, remonte à 2013 lorsqu'a été déclenché le Pras, le plan régional d'aménagement du sol. « Le boom démographique a été le moteur de tout », explique en guise de préambule Tom Sanders. Lorsqu'on a compris que Bruxelles allait devoir construire 100.000 logements d'ici à 2025, les choses se sont accélérées. Beaucoup de personnes estiment qu'on a perdu beaucoup de temps avec le développement du canal. Moi, je ne suis

fin des espaces publics de qualité. « On s'est battu pour que des entreprises comme Interbeton, située juste en face de Tour et Taxis, l'entreprise de matériaux de construction Gobert ou les ferrailleurs Stevens présents dans le bassin Vergote restent dans la zone, insiste à ce sujet Tom Sanders. C'est impératif si l'on veut faire du canal une nouvelle centralité urbaine où l'on pourra se promener et passer du bon temps dans le futur. Nous aimerions changer l'image de ce territoire de 700 hectares pour le rendre à nouveau attractif. Bien sûr, il reste du chemin à parcourir, mais nous sommes en train de démontrer qu'on peut y arriver. »

Le directeur stratégique en veut



« Nous sommes en train de prouver que l'on peut changer l'image du canal » TOM SANDERS, DIRECTEUR DE LA STRATÉGIE TERRITORIALE CHEZ PERSPECTIVE.BRUSSELS

pas aussi catégorique. Si on avait avancé plus vite, on aurait commis des erreurs. Disons que ce retard nous permet aujourd'hui de tirer les leçons des erreurs du passé. Voyez ce qui a été fait le long de la Tamise, à Londres, où l'on a évacué toute trace d'activité économique pour ne se concentrer que sur le seul logement ! »

L'aménagement de la zone du canal repose sur trois piliers fondamentaux : répondre au besoin en logements suite au boom démographique que connaît la capitale, garder l'activité économique comme moteur de la zone en maintenant les entreprises existantes et en créant d'autres, et prévoir en

pour preuve l'excellente coopération qui préside aux réunions entre les différents intervenants. « Auparavant, certains promoteurs déposaient un permis avant d'entamer les discussions, poursuit notre interlocuteur. Aujourd'hui, les discussions ont lieu en amont. Cela veut dire beaucoup... »

Des mastodontes comme Besix, BPI, AGRE ou encore Atenor (dont la tour Upsite démontre à elle seule l'intérêt porté depuis longtemps par ce promoteur pour le canal) n'hésitent plus à injecter des dizaines de millions d'euros, voire bien davantage, dans une zone de Bruxelles encore très souvent considérée comme glauque et malfamée.



« Tout le monde est aujourd'hui conscient des enjeux. Ce qui reste encore parfois compliqué, c'est de convaincre les promoteurs d'inclure l'activité économique dans leurs projets. Ils sont d'accord pour construire du logement, des bureaux et des commerces, mais ça coince encore en ce qui concerne les entreprises, même si nous avons énormément progressé sur ce point. Pour reprendre une expression utilisée par un grand architecte, il faut savoir rester poli et gentil avec le tissu urbain existant », sourit Tom Sanders.

Conçu par l'architecte-urbaniste français Alexandre Chemetov, personnage au caractère bien trempé à qui l'on doit notamment la reconversion de l'île de Nantes et dont la mission bruxelloise s'est achevée il y a deux ans, le plan canal poursuit aujourd'hui lentement mais sûrement sa navigation en eaux désormais claires. « Chemetov était un personnage clivant qui ne s'est pas fait que des amis, mais il a le mérite d'avoir fait bouger les choses, conclut Tom Sanders. Il a amené autour de la table des débats de fond passionnants sur le développement du canal et, par-delà, de Bruxelles. Je suis désormais persuadé que les choses vont progresser vite et bien et que le canal va devenir un modèle de développement pour d'autres villes européennes. Ce n'est pas un hasard si nous avons déjà reçu deux prix ces deux dernières années. »

Il reste huit ans au plan canal pour réussir son pari. Une misère pour certains, une vie pour d'autres...

PAOLO LEONARDI



# un exemple en Europe



Canal Wharf (projet d'AG Real Estate) et City Dox (Atenor) sont deux des plus gros projets qui concernent la partie sud du canal. © D.R.



**Le site de Tour et Taxis**  
S'étendant de Saintelette à Detrooz, c'est le secteur le plus connu du canal. Les projets pullulent avec, notamment, le futur musée d'art contemporain sur l'ancien site Citroën, Canal Wharf (projet porté par AGRE portant sur la construction de 300 logements), le projet « Q8 » sur le terrain d'Extensa (150 logements) ainsi que l'édification, dans le prolongement du boulevard Simon Bolivar, de la passerelle Picard (le permis a été obtenu) qui prévoit dorénavant le passage d'un bus (et non plus d'un tram) qui ira de la gare du Nord à Bockstael en passant par Tour et Taxis. Ce dernier (lire par ailleurs) est sans doute LA zone qui va le plus évoluer d'ici à 2025.

PAL

## COORDINATION

### Une seule et même voix

Le « plan canal » est mené depuis février 2015 par une structure informelle qui regroupe différents acteurs : Perspective.brussels, la Société d'aménagement urbain (SAU), Bruxelles urbanisme et patrimoine (BUP) ainsi que le maître-architecte de Bruxelles-Capitale, Kristiaan Borret. Au total, cela représente une dizaine de personnes.

Le but est d'avoir une direction commune face aux différents et nombreux projets qui sont soumis et de parler d'une même voix. Les réunions sur le canal ont lieu tous les quinze jours. Outre les acteurs précités, on retrouve régulièrement autour de la table des représentants des communes, de Citydev.brussels ou encore de Bruxelles-Environnement.

On précisera encore que trois contrats de rénovation urbaine en cours à Bruxelles concernent certains périmètres du canal, ce qui représente une enveloppe budgétaire de quelque 66 millions d'euros pour les cinq années à venir. Un joli petit pactole qui permet aux acteurs de voir les choses en grand...

PAL



### L'avant-port

La partie la plus au nord du canal est celle qui s'étend au-delà du nouveau centre commercial Docks Brussel, situé juste à côté du pont Van Praet. Elle concerne quant à elle le site Solvay (qui veut évoluer mais on ne sait pas encore comment), le site de Schaarbeek Formation ainsi que le Yacht Club et Euroveiling. Au total, lorsqu'on parle de la zone du canal, on évoque un espace de 14 kilomètres de long qui s'étend du ring de Bruxelles au pont de Buda (photo).

PAL

## Tour et Taxis Les fonctionnaires flamands débarquent

Tout un chacun qui se rend plus ou moins régulièrement sur le site de Tour et Taxis ne peut à chaque fois que constater les travaux qui s'y enchaînent à vive allure. Dernier sorti de terre : le bâtiment Herman Teirlinck qui accueillera, d'ici à la fin de l'année, 2.600 fonctionnaires flamands, et ce pour une durée d'au moins 18 ans. Avec sa façade en briquettes jaunes qui rappellent les années 30 ainsi que la gare du Nord voisine (comme pour les autres édifices du site, on aime ou on n'aime pas...), le nouveau centre administratif de la Communauté flamande s'érige en bâtiment incontournable du site. Il a nécessité 30 mois de chantier et offre 50.000 m<sup>2</sup> de bureau répartis sur 14 étages (avec la tour).

Avec cette arrivée massive de fonctionnaires, le site de T&T (pour lequel le PPAS a été définitivement approuvé) abritera bientôt un total qui frôlera les 5.000 personnes.

Les autres bâtiments déjà existant sur le site sont celui de l'IBGE (appelé « le grille-pain » en raison de sa forme qui est loin de plaire à tout le monde...), l'Entrepôt royal et la Gare maritime (où avait lieu jusqu'à l'an dernier le festival musical Couleur Café).

Notons aussi le parc paysager (qui évolue en fonction de l'avancement des travaux des bâtiments prévus sur le site) de 10 hectares. Lorsqu'il sera achevé, il sera le plus grand parc créé en Europe.

On l'a dit : les travaux ne sont pas terminés pour autant. Dans les cartons se trouve encore la construction prévue d'environ 900 logements (90.000 m<sup>2</sup>) dans la zone située entre la Gare maritime et le talus molenbeekois pour lequel un permis a été introduit. D'autres logements ont été autorisés le long du parc, mais ils doivent encore être attribués à un promoteur.

Au total, ce sont près de 1.800 logements qui sont prévus sur le site dans les dix années à venir. Les 115 premiers viennent d'être inaugurés. Deux écoles et une maison de repos (200 lits) sont également prévues à terme. Dès 2019, la Gare maritime accueillera un mélange de bureaux et de commerces.

Au niveau des activités économiques et leur maintien souhaité dans la zone, on signalera la nouvelle implantation de la concession Citroën, qui quitte la place Saintelette pour laisser place au futur musée d'art contemporain, ainsi que d'autres entreprises qui s'intégreront au tissu urbain. Parmi celles-ci, le célèbre bar à bières Moeder Lambic, qui prévoit de s'y installer.

PAL



Avec sa façade en briquettes jaunes, le nouveau siège administratif de la Communauté flamande ressemble à la gare du Nord voisine. © D.R.

