

LES QUAIS D'ANVERS

RÉAMÉNAGEMENT DES BERGES DE L'ESCAUT

Projets urbains : Etudes de cas concrets



Laura Campeny | Laurent Sevrin | Philippe Valentim

Université de Liège | MCUAT | 2012/2013

00_SOMMAIRE

01_INTRODUCTION	3
02. CONTEXTE GÉNÉRAL	4
2.1. LOCALISATION GÉNÉRALE	4
2.2. L'ESCAUT	6
2.3. ANVERS ET L'ESCAUT, UN DESTIN LIÉ	7
2.4. LE PLAN SIGMA	8
2.5. LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE	10
03 LE PROJET DES BERGES DE L'ESCAUT	17
3.1. HISTORIQUE ET ORIGINE DU PROJET	17
3.2. CONCEPTION DU PROJET	19
3.2.1. DÉMARCHE GÉNÉRALE	19
3.2.2. DIFFÉRENTES THÉMATIQUES	21
3.3. LES SÉQUENCES	26
3.3.1. DROOGDOKKENEILAND	26
3.3.2. RIJNKAAI	27
3.3.3. BONAPARTESLUIS & LOODSWEZEN	27
3.3.4. SCHIPPERSKWARTIER & BINNENSTAD	28
3.3.5. SINT-ANDRIES & ZUID	29
3.3.6. NIEUW ZUID	30
3.3.7. PETROLEUM ZUID	31
3.4. LES ACTEURS DU PROJET	32
3.4.1. MAÎTRISE D'OUVRAGE	32
3.4.2. MAÎTRISE D'ŒUVRE	32
3.5. LA PARTICIPATION DANS LE PROJET	33
3.5.1. LA PARTICIPATION CITOYENNE À ANVERS	33
3.5.2. LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LE PROJET DES QUAIS	34
3.6. LES OUTILS URBANISTIQUES	37
3.6.1. LE S-RSA (STRATEGISCH GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN)	37
3.6.2. LE MASTERPLAN	37
04 CONCLUSION	38
05 SOURCES ET RÉFÉRENCES	39

01_INTRODUCTION

Ces dernières années ont vu l'émergence de nombreux projets de requalification et de réaménagement de quais dans les centres urbains de grandes métropoles. Chacune, au cours de son histoire, avait tourné le dos à son fleuve ou se l'était approprié d'une manière actuellement inadéquate. Abandonnés, monopolisés par l'automobile, inaccessibles ces quais génèrent alors une image négative de la ville et enlèvent toute possibilité de vivre au bord de l'eau.

Les conditions de vie en ville permettent aujourd'hui de se rapprocher des quais et de profiter de leur agrément. Les exemples de Bordeaux et Lyon suffisent à montrer cet intérêt et le potentiel que peut offrir un aménagement d'espace public réussi.

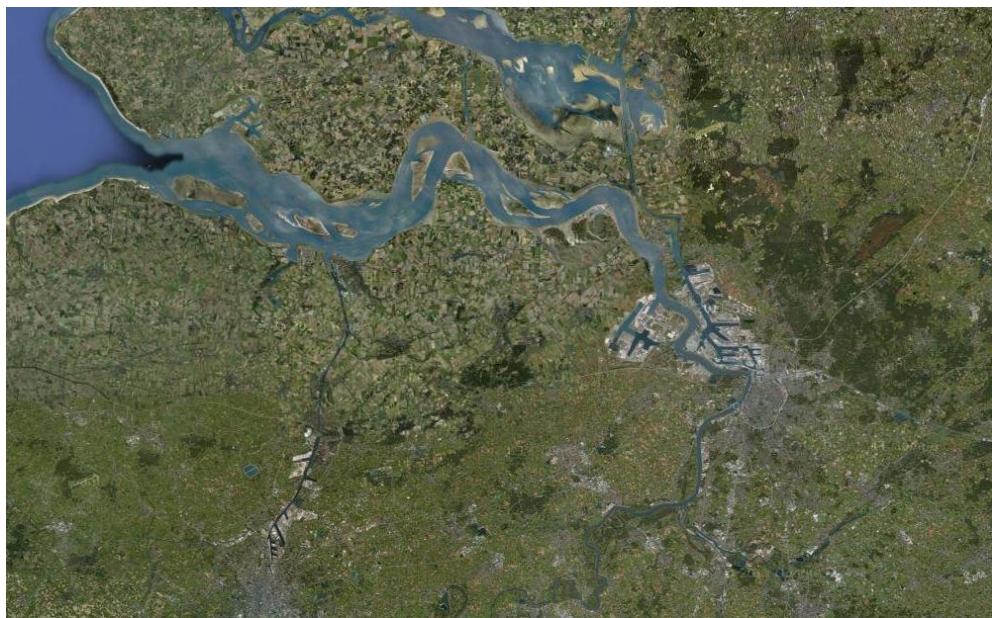
Ville portuaire par excellence, Anvers compte de vastes espaces de quais qui en font le plus grand espace public de la ville. Toutefois, ceux-ci sont abandonnés depuis de nombreuses années sans réel aménagement de qualité. La ville s'est ainsi décidée à exploiter le potentiel qu'offraient ses quais pour en faire un espace public de qualité permettant aux anversois de se rapprocher et de profiter de l'Escaut.

Après une présentation sur le contexte général de la ville d'Anvers, nous présenterons le projet de réaménagement des berges de l'Escaut. L'origine du projet, ses principes de conception ainsi que ses différentes séquences seront présentés. Nous nous attarderons quelque peu également sur le processus de participation citoyenne qui s'est tenu durant la conception du projet. Conséquent et exemplaire, nous en expliquerons quelques principes.

La construction du projet n'étant pas encore réalisée, les différentes explications ne seront illustrées que via des images de synthèses, des plans ou des schémas explicatifs.

02. CONTEXTE GÉNÉRAL

2.1. LOCALISATION GÉNÉRALE

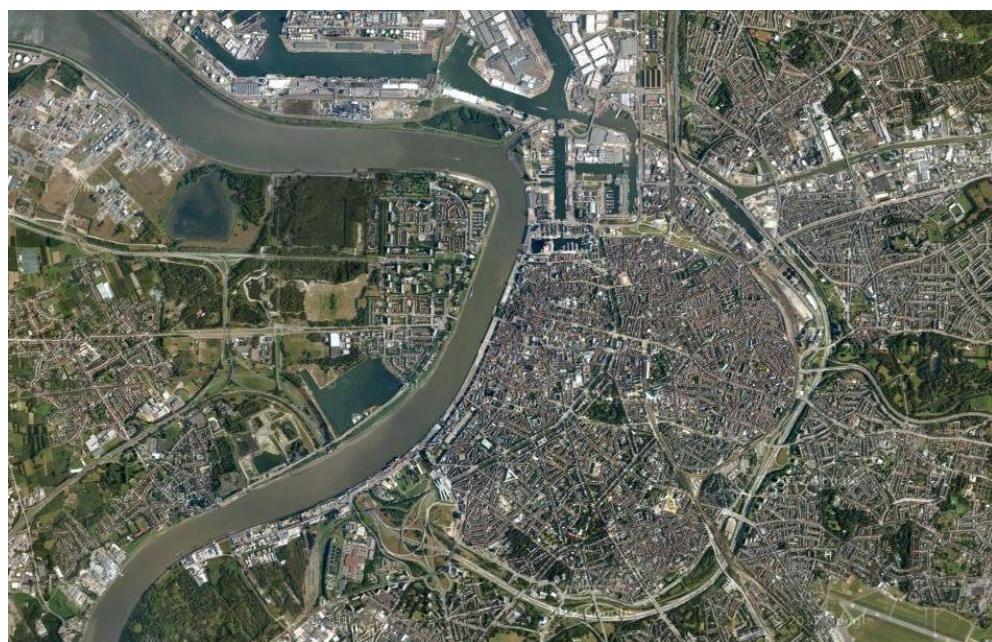


Vue aérienne d'Anvers et de l'estuaire de l'Escaut

Située au nord de la Flandre, la ville d'Anvers occupe une position stratégique du point de vue portuaire et stratégique au sein de l'Europe. Elle y occupe une position géographique relativement centrale qui lui a permis de développer son port et son économie.

Commune la plus peuplée de Belgique avec 472.000 habitants, Anvers est également la 3e plus vaste du pays avec 204,5 km². Deuxième ville de Belgique en terme d'importance, Anvers est le chef-lieu de la province du même nom.

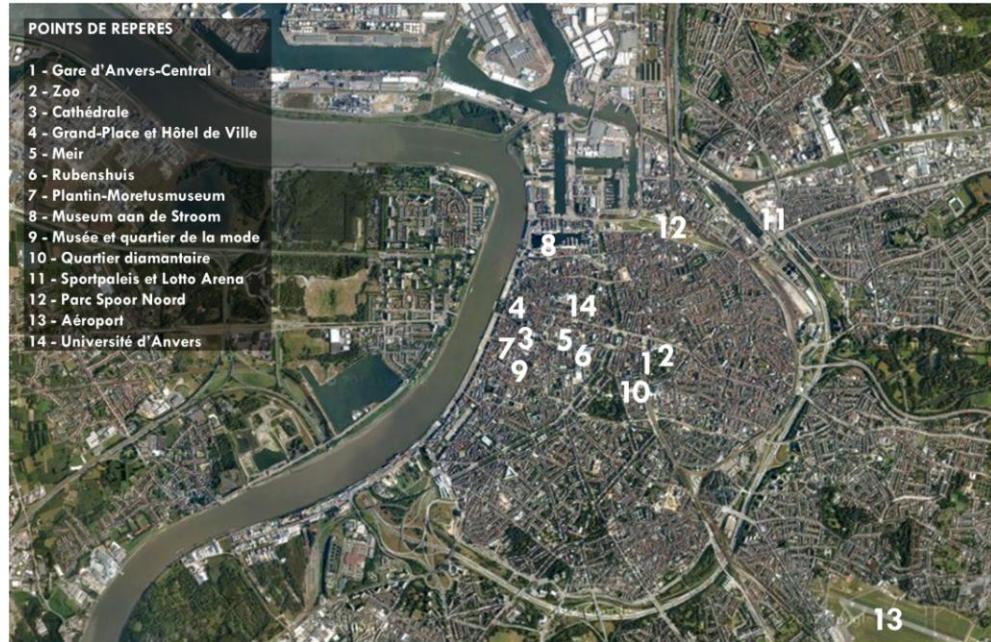
Élément majeur de la ville, l'activité portuaire permet à la ville de se classer à la 16e place mondiale des ports et à la 2e place européenne avec 189 millions de tonnes de marchandises et 15.600 bateaux par an.



Vue aérienne du centre-ville d'Anvers

Par ailleurs, la ville est également mondialement réputée dans le secteur diamantaire avec environ 80% de la production brute de diamant qui y transite pour être taillée. La mode est aujourd'hui devenue un autre secteur important de l'économie anversoise.

En plus de cela, Anvers est également une ville qui se visite et compte de nombreuses curiosités comme le zoo, la Gare-Centrale, la Maison de Rubens, le Museum Aan de Stroom, le Musée Plantin-Moretus, etc.



Principaux points de repères dans la ville

Anvers profite également d'un réseau autoroutier important afin d'accéder à de nombreux centres industriels et pôles urbains. Sa zone de chalandise est également fort étendue vu que plusieurs millions de personnes vivent dans un rayon de quelques centaines de kilomètres autour de la ville. Ce qui renforce la présence et le développement de son port.

La gare d'Anvers-Central est accessible en TGV depuis Bruxelles, Amsterdam, Rotterdam et Paris.



Une localisation au cœur de l'Europe



Le port d'Anvers

2.2. L'ESCAUT

L'Escaut est un des trois fleuves belges, prenant sa source en France et se jetant dans la Mer du Nord en territoire hollandais. Long de 355 km, c'est un fleuve lent et peu puissant dont l'influence de la marée peut se faire sentir jusqu'à 160 km de l'embouchure.

La longueur de son estuaire a permis le développement du port d'Anvers qui se trouvait à la base sur les quais face au centre-ville, objet du projet de réaménagement expliqué dans ce travail.

De nombreuses inondations ont d'ailleurs eu lieu au cours de l'histoire, aussi bien à Anvers qu'ailleurs le long du fleuve. Cette situation a poussé la Belgique à déployé un plan de protection contre les risques d'inondations, le Plan Sigma, que nous détaillerons par la suite.

Au niveau européen, il existe une directive cadre sur l'eau qui a pour objectif de retrouver un bon état écologique du bassin en 2015.



2.3. ANVERS ET L'ESCAUT, UN DESTIN LIÉ

La ville d'Anvers s'est construite à partir du **Xe** siècle mais n'a connu son âge d'or que vers le **XVIe** siècle en devenant la première bourse mondiale et la première ville des Pays-Bas. Cette période prospère survenant suite au déclin de Bruges et de l'ensablement de son port. Anvers devient ainsi la ville dominante, profitant de son port, pour atteindre 100.000 habitants en **1570** et se classer première ville d'Europe aussi grâce à son importance culturelle et artistique.

De la fin du **XVIe** siècle et jusqu'au milieu du **XIXe** la ville subit un déclin suite à des fermetures successives de l'estuaire de l'Escaut.

L'indépendance belge et la colonisation au **XIXe** permirent de relancer la ville encore une fois par la présence de son port.

C'est vers la fin du XIXe siècle que d'importants travaux furent réalisés afin de rectifier le tracé de l'Escaut. Une bande de quais, large de 100 mètres sur une longueur de 7 kilomètres, fut aménagée sur la rive droite. Pour ce faire, les constructions qui gênaient dans les quartiers voisins furent expropriées et détruites. D'importantes activités portuaires purent alors se développer mais en étant coupées de la ville.



La deuxième moitié du XXe siècle fut marquée par le développement du port et du commerce diamantaire. Les activités portuaires furent, cependant, déplacées au nord de la ville où l'espace libre était très vaste.

Les quais et les anciennes zones portuaires tombèrent peu à peu à l'abandon. La suite de l'histoire et de l'évolution des quais sera détaillée plus loin dans l'historique du projet.

Au cours du XXe siècle, Anvers accueillit les Jeux Olympiques en 1920 et fut Capitale Culturelle de l'Europe en 1993

2.4. LE PLAN SIGMA

Il s'agit d'un plan de protection de l'Escaut et de ses affluents dont le but principal est d'améliorer la sécurité des personnes et des biens contre les inondations dans le bassin de l'Escaut maritime.

Il a aussi pour but de renforcer l'écosystème, de mettre en valeur le paysage et de garantir la permanence de l'activité économique.



Carte du Plan Sigma actualisé

Le Plan Sigma a subit une forte évolution ces dernières années. A la base, en 1977, il consiste en un rehaussement des digues pour se mettre à l'abri des inondations.

"Le 3 janvier 1976, la combinaison de la marée d'équinoxe et d'une violente tempête du nord-ouest ont provoqué une forte hausse des eaux de l'Escaut maritime et de ses affluents. Le bassin de l'Escaut maritime a été victime de graves inondations [...] En réaction à cette catastrophe, les autorités belges ont rédigé le plan Sigma, par analogie au plan Delta néerlandais. Ce plan Sigma est valable pour toute la partie flamande de l'Escaut maritime et ses affluents sensibles à la marée. A l'origine, ce plan se composait de trois parties :

- la consolidation et la surélévation des 512 km de digues dans la totalité du bassin de l'Escaut maritime ;*
- l'aménagement de zones d'inondation contrôlées pour recueillir temporairement les crues importantes représentant une menace ;*
- la construction d'un barrage anti-tempête à Oosterweel (Anvers).*

L'aménagement de digues et de petites zones d'inondation contrôlées a rapidement démarré. Mais une étude menée sur les coûts et les avantages de la construction d'un barrage anti-tempête a démontré que les frais d'investissement seraient trop élevés par rapport aux gains escomptés d'une telle infrastructure. L'administration flamande prépare alors une actualisation du plan Sigma qui devra attendre des années avant d'être mis en place (2005). La nouvelle mouture devrait prévoir l'aménagement de 4.000 ha

supplémentaires de zones inondables, permettant ainsi d'atteindre le même niveau de sécurité¹."

" L'Autorité flamande a actualisé le Plan Sigma en 2005. A cette même époque, la ville planchait sur le projet stratégique du schéma directeur d'Anvers (s-RSA, 2006).[...]

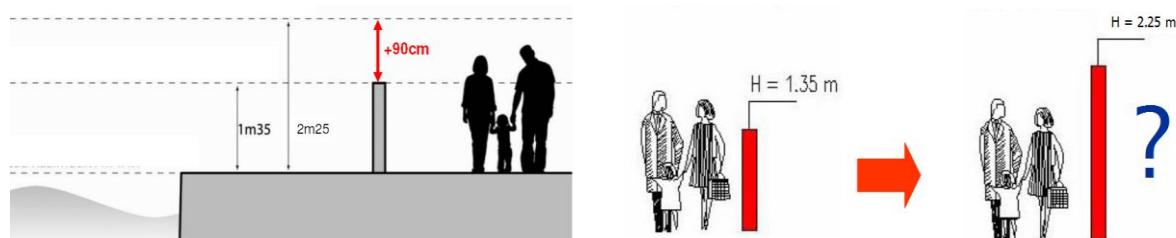
Pour Anvers, la nouvelle mouture du Plan Sigma signifie un rehaussement du mur de protection à 2m25 au dessus du sol au lieu de 1m35 actuellement. Pour la ville et pour la Flandre, la surélévation du mur est l'occasion de réaménager les quais: la ville d'Anvers et la SA Waterwegen en Zeekanaal ('Voies d'eau et canal maritime', chargée par l'Autorité flamande de l'exécution du Plan Sigma) cherchent ensemble des solutions pour l'adaptation du mur d'endiguement, la rénovation de l'espace public et la stabilisation de l'ancien mur de quai (des problèmes de stabilité sont apparus dès la construction du mur à la fin du 19e siècle). ²"



Le Plan Sigma actualisé permet plus d'espace pour le fleuve et c'est une combinaison de zones d'inondations contrôlées et digues rehaussées ou déplacées. Ces objectifs sont fixés sur 3 piliers : la sécurité, l'équilibre naturel et l'accessibilité.

Le coût du plan Sigma est de 880 millions €.

L'aménagement des quais d'Anvers fait partie du plan Sigma ; ainsi, la nouvelle version du plan impose une barrière permanente ou mobile de 2,25m (voir images ci-contre).



Le 22 juillet 2005 et le 28 avril 2006 se sont prononcés deux arrêtés du gouvernement flamand pour la fixation des objectifs de la 'Meest Wenselijk Alternatief' (c'est-à-dire choix des zones d'aménagement les plus souhaitables)

¹ "Participation publique à la politique de l'eau", dans Escaut sans Frontière. Info, Bruxelles, Escaut sans frontière, avril 2003, [en ligne, 2-1-2012] http://www.gs-esf.be/pdf/NBGS-FR-22-PC_def_web.pdf

² LORQUET Alix, Développement urbain à Anvers, Anvers, Christel BOGAERTS, septembre 2009.

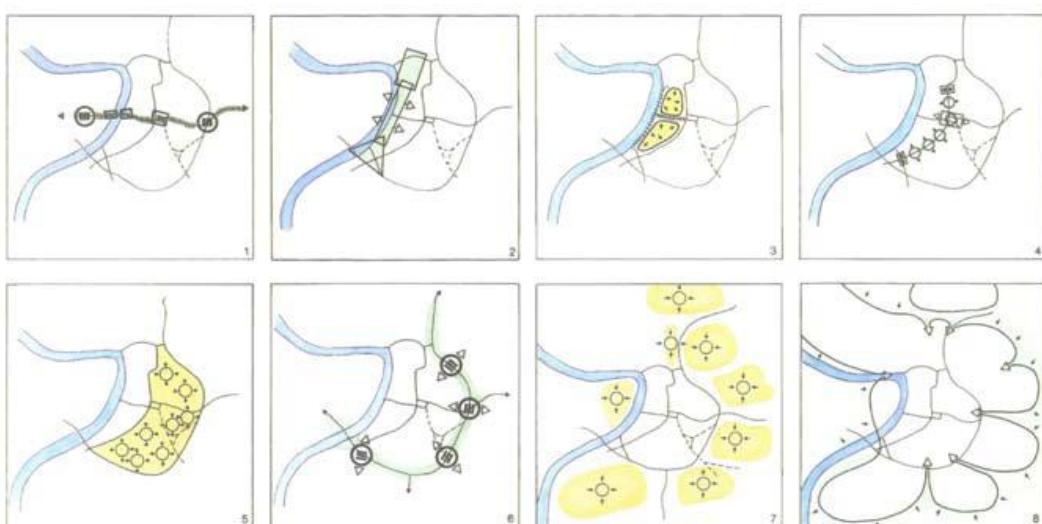
2.5. LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE

La ville d'Anvers a réalisé plusieurs grands projets ces dernières années. Certains sont en cours, d'autres terminés. Nous allons en reprendre les principaux et les plus connus ci-dessous. L'objectif du travail n'étant pas une présentation complète d'Anvers, nous présenterons ces projets de manière synthétique pour montrer les orientations et le développement de la ville dans ses grandes lignes.

A. SCHÉMA DE STRUCTURE D'AMÉNAGEMENT GLOBAL (GSA) 1984

C'est le premier outil de réflexion sur l'avenir de la ville qui sort en 1984. Suite à la fusion des communes, Anvers veut se donner une vision ambitieuse. Trois concepts stratégiques ressortent :

- La banlieue : des centres de caractère
- Un bois périphérique avec de nouveaux ponts aux portes de la ville
- La ville sur le fleuve



Schémas provenant du GSA

Cependant, ce schéma fut limité par un manque de finances. D'autre part, la ville n'était pas prête à accueillir des projets de vision globale et à long terme.

B. RÉNOVATION URBAINE

Vers la fin des années 90, la Belgique et la Flandre reçoivent une aide financière de l'Europe pour la rénovation urbaine. Ainsi commence le développement d'une politique proactive et d'une stratégie à long terme.

De nombreuses mesures et interventions sont mises en place, comme la visibilité et disponibilité de la police dans la rue, la reconnaissance et le soutien de projets et initiatives de quartiers, la réhabilitation de sites et de bâtiments industriels désaffectés, des primes à la rénovation et une politique des taudis pour lutter contre l'inoccupation et le délabrement.



Schémas de la rénovation urbaine

Les projets développés sont celui du Quartier de la gare, de Schipperskwartier (Quartier des Marins, 1998) et de Spoor Noord (Voie Nord, 2000).

C. SCHÉMA DIRECTEUR STRATÉGIQUE (s-RSA) 1996 - 2006

En 1996 l'autorité flamande oblige chaque commune à rédiger un plan d'aménagement pour son territoire avec une vision à long terme.

Secchi & Vigano sont chargés de réaliser un Schéma directeur stratégique pour Anvers. Il sera finalement approuvé en 2006.

Le "Strategisch Ruimtelijk Structuur Plan van Antwerpen" (s-RSA) est une stratégie de développement territorial à l'échelle locale, qui peut être assimilé au schéma de structure communal en Wallonie. Il est donc un document d'orientation, d'évaluation, de gestion, de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal. Il est conçu comme un document souple et évolutif devant déterminer une vision stratégique. Celle-ci doit, par la suite, être concrétisée via des plans d'exécution.

De manière plus concrète, le schéma directeur invite à travailler suivant deux types de politique : la politique générique et la politique active. Elles doivent être complémentaires et ne peuvent être réfléchies et exécutées indépendamment l'une de l'autre.

La politique générique se structure autour de 7 images évocatrices s'appliquant à l'ensemble de la ville.



WATER CITY

- Relation eau – ville
- Les quais de l'Escaut
- Construction en hauteur



ECO CITY

- Structure des parcs
- Couverture du ring
- Qualité de l'air



PORT CITY

- Développer le port
- Améliorer le lien entre le port et la ville
- Réaménager le vieux port



POROUS CITY

- Optimisation de l'espace
- Travailler à l'échelle de l'îlot
- Subventions pour démolitions et interventions

MEGA-CITY

- Situation stratégique en Europe
- Toute l'agglomération comme un pôle fort



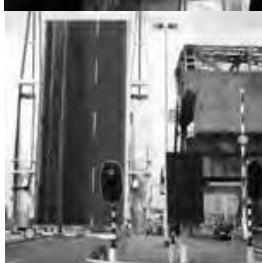
RAILWAY CITY

- Développer le réseau de tram
- Parkings-relais
- Prendre en compte différents niveaux d'accès



VILLAGES & METROPOLIS

- Polycentrisme
- Relations entre les quartiers et toute la ville
- Préserver l'héritage de la ville



La politique active est liée à 5 espaces stratégiques, définis précisément et s'applique donc dans l'espace plus concrètement. Ces 5 espaces jouent un rôle clé pour la rénovation et le développement de la ville.



EPINE DORSALE

- Principal élément structurant d'Anvers.
- Peut porter des programmes mixtes au niveau métropolitain et international.
- Rôle clé : rétablir et renforcer la relation entre la ville et l'Escaut.



EPINE DORSALE SOUPLE

- Optimisation d'un système écologique performant
- Une couronne de 5 parcs importants
- Un parc portuaire



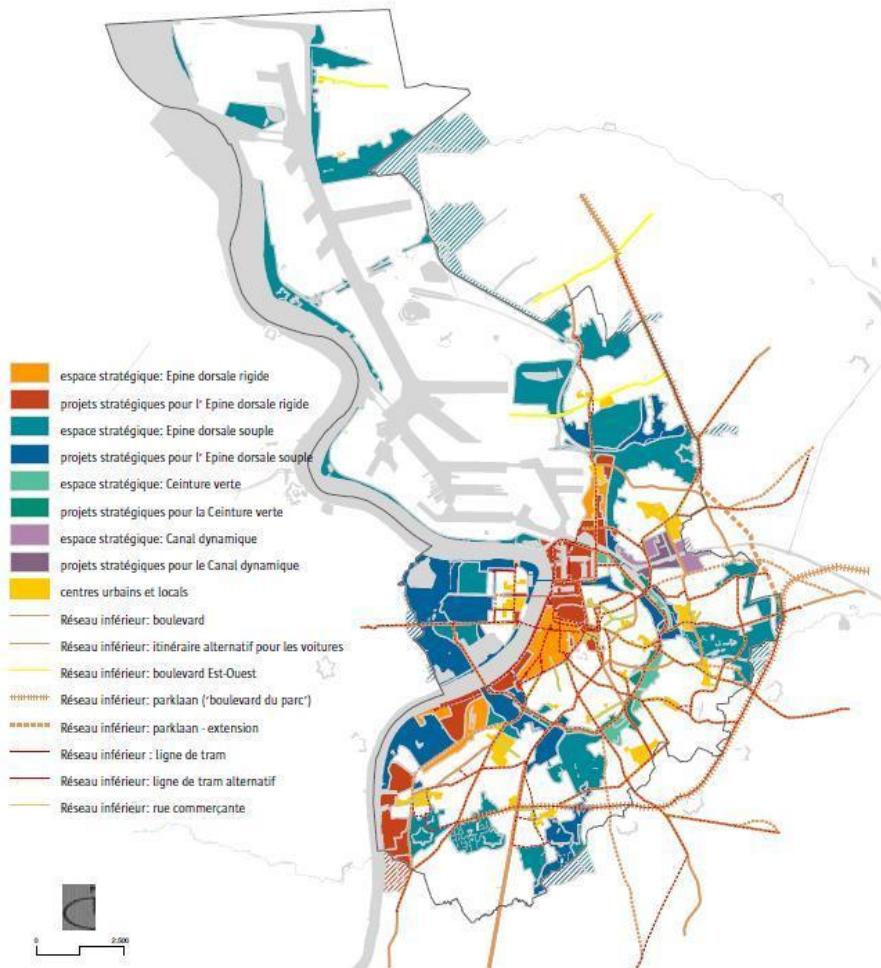
RESEAUX INFÉRIEURS ET CANAL DYNAMIQUE

- Séparation des circulations de transit et urbaines
- De nouveaux boulevards urbains avec fonctions
- De nouveaux réseaux de tram.

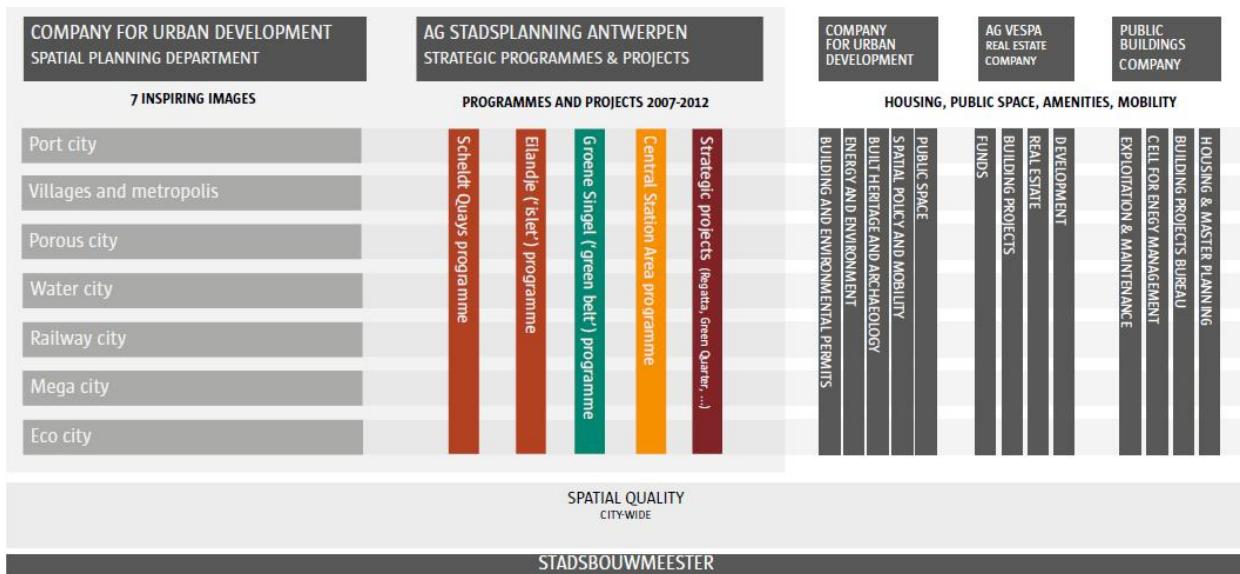
- Améliorer la qualité des zones le long des rives du Canal Albert

CEINTURE Verte

- Rôle de nouvelle centralité pour la ville : un espace urbain de grande valeur.
- Unir le centre et les faubourgs
- Corridor reliant les 5 parcs de l'Epine dorsale souple
- Réorganisation et séparation des flux.



Plan général du s-RSA



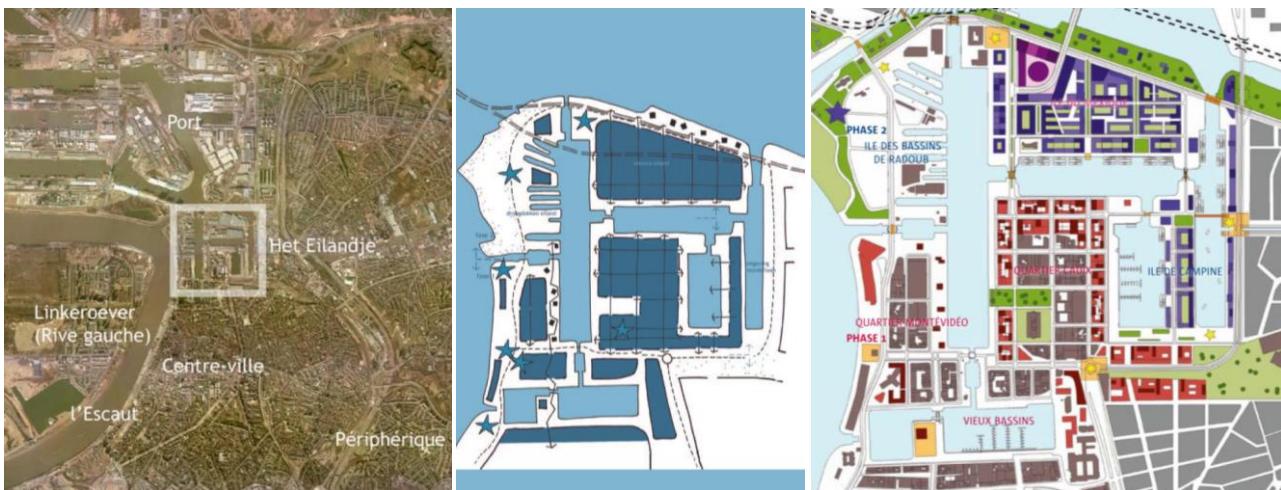
Fonctionnement de la politique urbaine à Anvers

Le 'Stadsbouwmeester' est 'le maître architecte'. Son rôle est de veiller à la qualité de toute intervention spatiale dans la ville.

D. HET EILANDJE (« LA PETITE ÎLE »)

Située au nord de la ville, cette ancienne zone portuaire de 172 ha marque le début du projet des quais. Ce quartier, entre le centre-ville et le port, a été prospère jusqu'au XXe siècle avec le développement de l'activité portuaire. Suite au déplacement de ces activités plus au nord, le quartier décline et est abandonné progressivement.

En 1997, un premier document officiel de réhabilitation de l'Eilandje est réalisé par BuroMaastricht. Il dresse une vision du développement du quartier par secteurs et divise le projet en deux phases de mise en œuvre. Il s'agit de projets intégrés comme Epine dorsale rigide du s-RSA. Ainsi, il compte de nombreux projets d'espaces publics, de réhabilitations-transformations et de nouvelles constructions.



Plusieurs plans sont compris dans la réalisation du quartier afin d'amener qualité et cohérence

- 1 plan de qualité visuelle espace ouvert (Beeldkwaliteitsplan Buitenruimte, 2002, atelier JPLX, architecte paysagiste Michel Desvigne et Rob Cuyvers)
- 1 plan de qualité visuelle architecture (Beeldkwaliteitsplan Architectuur 2004, JPLX)
- 1 plan eau (Waterplan, 2004, Urhahn Urban design & Rob Vrolijks)
- 1 plan vert (Groenplan, 2005, Michel Desvigne)

E. LE PARC SPOOR NOORD

Le parc Spoor Noord est un ancien terrain de la SNCB de 24 ha. qui a été réaffecté en parc paysager urbain par Secchi & Vigano. La phase de développement débuta en 2001 et l'aménagement du parc fut terminé en 2005.



Le projet doit être vu comme un jardin pour le quartier très dense et un parc pour toute la ville. L'espace étant très ouvert, il remplit une fonction sociale de place.

Sa conception a été réfléchie en y intégrant de fortes composantes écologiques (matériaux recyclés, gestion des eaux, collecte sélective, ...).

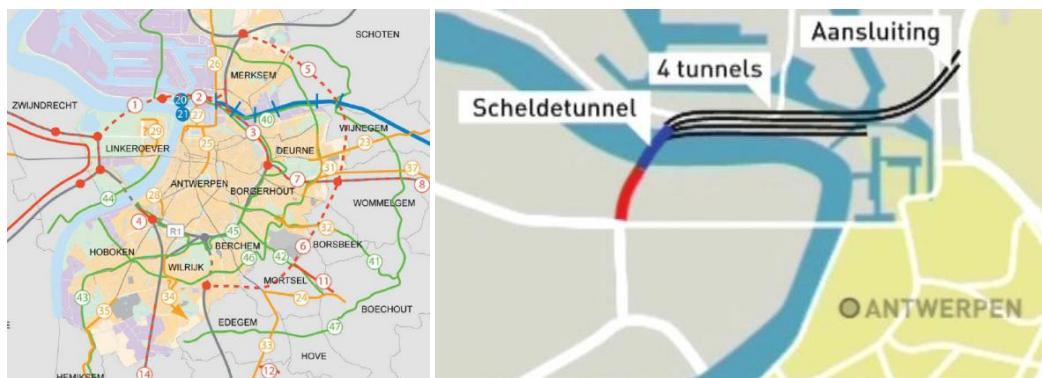
Il se compose de 2 zones différentes, une à l'ouest conçue pour les loisirs et la culture et une autre à l'est, conçue pour la pratique du sport.



F. MASTERPLAN 2020

Cet outil s'attache à la mobilité, qui est très problématique à Anvers et dans son agglomération. Plusieurs objectifs y sont repris dont l'un des principaux est de chercher à fermer le ring autour de la ville. D'autres sont d'amélioration de l'accès aux transports publics, l'augmentation et

l'amélioration du transport fluvial de fret, la mise en place de nouvelles infrastructures pour les piétons et les cyclistes ainsi que réaménager les grands boulevards urbains.



G. GROENE SINGEL

Ce vaste projet de ceinture verte autour de la ville est un projet de mobilité et de développement d'espaces stratégiques. Ambitieux et étendu le projet s'articule autour du ring et comprend 5 pistes de recherche : une étude de mobilité, une étude fonctionnelle, une étude de conception, une étude écologique et enfin une stratégie de développement.

Faute de pouvoir approfondir l'explication de cette vaste étude, nous ne reprendrons ci-dessous que les 11 concepts de base, représentés graphiquement.



03_ LE PROJET DES BERGES DE L'ESCAUT

3.1. HISTORIQUE ET ORIGINE DU PROJET

Dans l'historique de la ville, nous avions mentionné une première étape dans l'évolution des quais, leur réaménagement en une bande de 7 kilomètres de long sur 100 mètres de large. Cette intervention avait alors coupée la ville de son accès au fleuve.

Suite au déplacement des activités portuaires au nord de la ville dans la 2e moitié du XXe siècle, ces quais tombèrent peu à peu en ruine.

Outre cet abandon, un autre paramètre important a marqué l'histoire et fondé l'origine du projet : les inondations.

En 1953, une inondation des polders aux Pays-Bas, due à l'action conjointe de la marée et d'une tempête, fait environ 1.800 victimes aux Pays-Bas et une dizaine en Belgique. Les Pays-Bas décident alors de se doter d'un plan de protection contre les inondations, le Plan Delta.



En 1976, une nouvelle inondation a lieu dans la région anversoise et la Belgique décide de se doter également de se doter d'un plan de protection, le Plan Sigma (voir point 2.4.).

Ce plan aboutit en 1978 à la construction de l'actuel mur de protection contre les crues présent le long des quais à Anvers. L'imposante hauteur du mur créant une nouvelle barrière entre la ville et l'eau.



L'abandon des quais voit toutefois diverses occupations spontanées des lieux comme espace de promenade, de pique-nique, d'événements mais aussi de parkings. Une asbl, Stad aan de Stroom, se chargea au début des années 90 de travailler sur un rapprochement entre la ville et l'Escaut. Plusieurs actions furent entreprises dont la réalisation d'un projet de réaménagement de la zone nord "Het Eilandje", des berges de l'Escaut et des quais au sud de la ville. Ce projet fut toutefois abandonné par les autorités communales.

En 2006, les quais sont repris dans l'épine dorsale rigide (Harde Ruggen graat) du s-RSA comme l'espace public le plus vaste et le plus important d'Anvers. Son aménagement lié à la réactualisation du Plan Sigma en 2005 demande une réflexion pertinente et poussée sur l'avenir de ces quais.

C'est ainsi qu'une compétition internationale est lancée en 2006, à l'initiative de la ville d'Anvers et de l'administration des eaux flamandes (Waterwegen en Zeekanaal N.V.).

Celles-ci, en concertation avec le Vlaamse bouwmeester, désignent l'équipe lauréate : l'association momentanée PROAP - WIT architecten -D-RECTA. PROAP étant un bureau d'architectes paysagistes portugais, WIT architecten un bureau d'architectes-urbanistes belges et D-RECTA un bureau d'architecture et urbanisme italien.

A partir de 2007, cette équipe se met à approfondir ses propositions du concours et à concrétiser les plans du projet. Le tracé préliminaire de ceux-ci est réalisé en 2008 pour se poursuivre avec l'achèvement d'un masterplan préliminaire en 2009. Le masterplan directeur sera lui terminé en 2010 et approuvé par la ville d'Anvers et l'administration des eaux flamandes.

Si les différentes procédures suivent correctement leur cours et si les délais projetés sont tenus, les premiers travaux de rénovation de l'espace public et de construction du dispositif de protection contre les inondations devraient débuter en 2014.

3.2. CONCEPTION DU PROJET

Cette partie du travail profite du travail réalisé par Anne-Michèle Zeevaert dans le cadre de son mémoire de fin d'études en architecture, à la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège³.

3.2.1. DÉMARCHE GÉNÉRALE

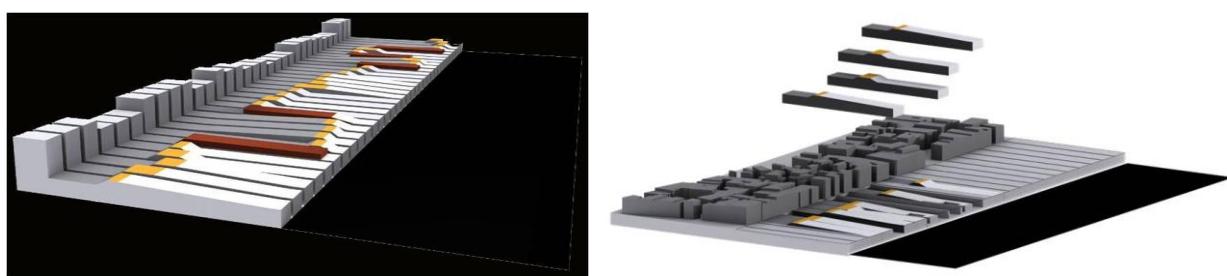
Au départ, les auteurs de projet ont voulu baser leur démarche sur base de références (images, texte, avis de la population, etc.) des quais de l'Escaut et ce qu'elles représentent pour la ville et ses habitants.

"Les différentes attitudes conceptuelles sont :

- **Les quais, un paysage urbain dynamique** : Il faut vivre les quais comme un paysage territorial et urbain unique. C'est une qualité fondamentale qui doit être préservée et renforcée.
- **Les quais appartiennent à tout le monde et à personne** : Il s'agit d'un espace public et, par définition, libre d'appropriation par tous.
- **Les quais, pour se protéger de la rivière** : Une nouvelle digue protègera la ville d'Anvers des eaux de crues. Cette digue pourra être utilisée pour toutes sortes d'appropriations publiques.
- **Les quais, le plus grand domaine public d'Anvers** : Le dispositif prévu pour la protection contre les eaux est appropriable et laisse ainsi toute la surface des quais au domaine public et à son activité.
- **Les quais, un showroom pour Anvers** : Les quais soulignent l'image de la ville comme une vitrine de la vie passée et présente de toute une population. Il s'agit aussi d'une des images évocatrices d'Anvers pour les touristes et les autres villes.⁴

Afin de répondre au mieux aux exigences du concours, l'équipe lauréate a mis en place une série d'instruments souples, les "sections". Celles-ci correspondent au concept principal et doivent permettre d'adopter une réponse et une attitude différentes mais pertinentes en fonction des contextes.

L'espace des berges se voit ainsi réparti en sections transversales successives de 6 mètres de large. En fonction de leur localisation dans le quartier (face à du logement, des bureaux ou encore de l'activité industrielle), ces sections recevront un traitement spécifique.



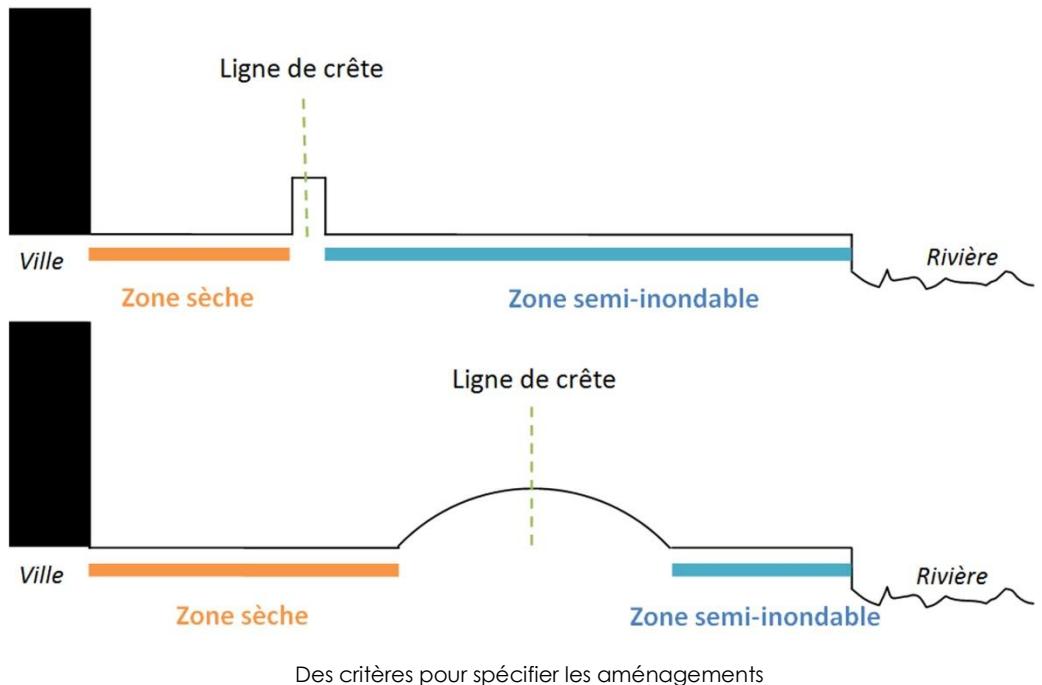
Un traitement des berges par sections transversales successives

³ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

⁴ ZEEVAERT A.-M., *ibid.*

Pour permettre cette flexibilité, deux critères ont été définis. Le premier spécifie que les sections doivent se différencier en fonction de l'espace réservé à la zone semi-inondable et de l'espace réservé à la zone sèche. Le premier devant accueillir l'eau en cas d'inondation tandis que l'autre espace doit rester protéger des eaux et être en relation avec la ville. La protection entre les deux, la ligne de crête est spécifiée par le deuxième critère. Celui-ci permettant de distinguer les sections par la nature de la ligne de crête. Par rapport à sa position dans le quartier, la ligne de crête pourra consister en un muret, en un parc urbain ou encore en une digue large et accessible.

Le choix des natures et des espaces a pu être précisé par les auteurs lors de leurs rencontres avec les autorités, les citoyens et les techniciens.



Ces lignes directrices restent toutefois quelque peu abstraites et ne sont pas encore totalement concrétisées. Pour mieux y parvenir, les auteurs de projet ont défini des thématiques qui doivent permettre de mieux se positionner dans le dessin des quais



3.2.2. DIFFÉRENTES THÉMATIQUES

Cette seconde étape du projet a fait ressortir six rubriques thématiques qui concernent l'ensemble des quais mais qui envisagent aussi certaines réflexions liées à un contexte précis.

Les 6 thématiques sont : la retenue des eaux, le kaléidoscope, la mobilité, le port actif, le palimpseste et le programme des berges.

3.2.2.1. La retenue des eaux

Thème principal et primordial du projet, il doit permettre de maintenir la continuité et la cohérence du projet.

"Le thème de la retenue des eaux couvre une sélection stratégique de solutions. Une digue mobile ou un ponton flottant crée des possibilités et restrictions pour l'espace public autres que celles créées par une digue, une levée ou un bâtiment. L'emplacement de la protection contre les eaux est crucial également. Plus elle est éloignée de la rivière, plus on crée des zones de quais inondables. Plus elle est proche de la rivière, plus on a de zones de quais sèches."⁵

Ainsi, la ligne de crête, suivant sa proximité avec le quartier ou avec l'eau, suivant le quartier en face duquel elle se trouve se verra conçue et vécue de manière différente afin de permettre diverses utilisations.



Ligne de crête de protection contre les eaux d'inondations

3.2.2.2. Kaléidoscope

La ville d'Anvers souhaite faire des quais un espace public ouvert et accessible à tous. Dans ce but, une figure globale de kaléidoscope est utilisée et basée sur trois caractères spécifiques : naturalité, portuarité et urbanité.

-Naturalité : la pente douce de l'ensablement des berges naturelles et écologiques apparaît dans la zone Droogdokkeneiland.

-Portuarité : les quais actuels sont une plate-forme minérale qui peut être inondée lors des crues. Pour être capable de subir les eaux de crues, l'espace public minéral doit y être adapté. Ainsi, sa matérialité, son équipement et les plantations doivent être choisis en fonction de ces crues exceptionnelles. L'utilisation de ce lieu inondable restera par définition temporaire et le caractère typique (historique) des quais de l'Escaut dans tous ses aspects sera respecté.

⁵ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

Urbanité : Il y a un espace urbain protégé des inondations en bord de ville. Il varie en fonction des nuances et des teintes de son atmosphère. L'utilisation de cette zone ne doit pas être obligatoirement temporaire, elle peut s'adapter à des utilisations précises et permanentes.⁶

Les deux derniers caractères doivent se transformer progressivement l'un vers l'autre, leur limite étant marquée par la ligne de crête qui se différencie selon le quartier et leur forme.



Au niveau de la continuité longitudinale à travers les sections et les quartiers, celle-ci doit être marquée par les matériaux. De grands pavés en béton pour la zone sèche et de petits pavés, soulignant le caractère portuaire, pour la zone inondable. Ces matériaux se retrouveront ainsi tout au long des berges.

La simplicité des quais est ainsi mise en valeur et préservée mais permet à chaque quartier et secteur d'adopter sa "couleur locale" et proposés un aménagement spécifique aux besoins des lieux (plus de végétation, de tranquillité ou plus d'espace pour des évènements, etc.)



3.2.2.3. Mobilité

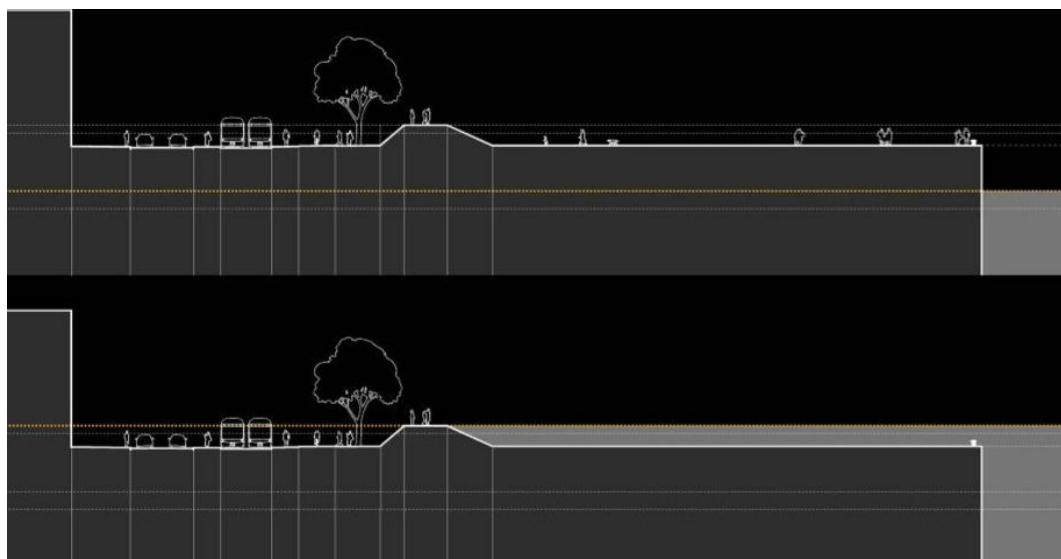
Les quais sont actuellement longés par un trafic automobile très important qu'il est primordial de diminuer afin de permettre une meilleure accessibilité et traversée entre la ville et les berges. Le but est donc de désengorger voire supprimer les quais du trafic incessant.

Pour ce faire, différents systèmes sont prévus :

- **Le contournement de la ville** : faire en sorte que le trafic de transit contourne la ville plutôt que de la traverser via les quais.

⁶ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

- **Des parkings de rotation** : en lien avec le contournement de la ville, des parkings doivent être installés dans le centre et le long des quais et pratiquement obliger les automobilistes à les utiliser.
- **Des parkings-relais hors du centre-ville** : ceux-ci doivent être reliés au réseau de transport en commun et permettre de se rendre en ville sans voiture.
- **Une ligne de tram** : une ligne de transport en commun doit être installée entre les deux parkings de rotation et les moyens de transport alternatifs doivent être améliorés. En fonction de la densité de circulation, la ligne de tram sera en site propre (trafic dense) ou partagera la voirie avec les voitures (trafic faible) pour libérer de l'espace aux piétons et cyclistes.
- **Transports fluviaux** : le but est de relier les deux rives par différents moyens de transport sur le fleuve (ferries, vaporetto, etc.)

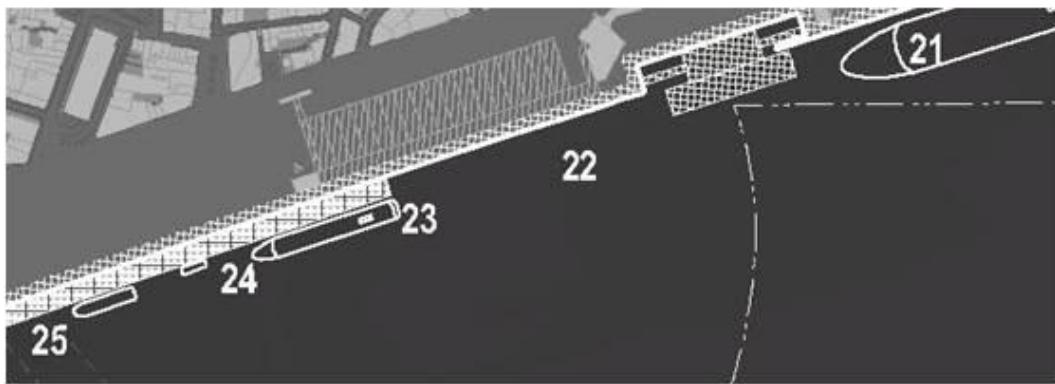


3.2.2.4. Port actif

"La plupart du temps abandonnées, les infrastructures des vieux ports deviennent ainsi de nouveau disponibles pour la ville. [...] Préserver et améliorer cette richesse, la réutiliser et la requalifier après le déménagement des activités de l'ancien port, est un objectif évident.

D'où, une ligne directrice très pragmatique : la récupération maximale de l'infrastructure des quais, et sa réorientation vers les activités portuaires en milieu urbain. Le mur de quai lui-même comme un dispositif d'amarrage est méticuleusement préservé, stabilisé et restauré. Mais aussi les bornes, les grues, et les pavés de rue seront conservés."⁷

⁷ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.



Permettre aux bateaux d'accoster pour avoir un port actif

Les futurs aménagements prévoiront ainsi de nouveaux pontons pour différentes tailles de bateau et différentes utilisations. Des bateaux de croisière pourront venir accoster et maintenir le caractère portuaire des lieux. Une pente douce permettant de marcher jusqu'à l'eau sera également aménagée à un endroit.



3.2.2.5. Palimpseste

Les quais font partie du patrimoine d'Anvers et de nombreuses couches de l'histoire s'y superposent. Plusieurs éléments sont ainsi à préserver tandis que d'autres seront peut-être découverts durant les travaux et demanderont des fouilles archéologiques.

"Le gros de l'héritage des quais date du XIX^{ème} siècle parce que c'est l'époque à laquelle ils ont été aménagés tels qu'on les connaît aujourd'hui. Le masterplan tente de garder un maximum de toutes ces couches et ajoute celle du XXI^{ème} siècle : la protection contre les eaux de crues. Les architectes essayent de garder un équilibre entre ce qui est conservé et ce qui doit être démolie. La conservation des hangars du 19^{ème} siècle est une des raisons pour laquelle les architectes ont choisi de faire un mur de protection mobile, c'est-à-dire qui n'est pas équidistant du mur de quai. Ainsi les hangars du XIX^{ème} siècle au centre pourront être maintenus car, à cet endroit, la ligne de crête est très proche de la ville, laissant les hangars sur une zone plane semi-inondable comme à l'origine. Malheureusement, les autres hangars devront soit être évalués ou même directement démolis car le masterplan prévoit une digue en pente verte qui s'étend sur une bonne partie du quai. Les architectes justifient ce choix au nom de l'équilibre à trouver entre ancien et nouveau, ce qui est prévu par le masterplan mais actuellement la ville d'Anvers est en confrontation avec le service flamand des monuments et sites qui demande de tout protéger."⁸

⁸ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.



3.2.2.6. Programme des berges

On retrouve de nombreux bâtiments importants le long des quais que le projet de réaménagement doit pouvoir valoriser.

"La plupart des monuments historiques sont aujourd'hui abandonnés ou le seront dans un avenir proche. Cela signifie que de nouveaux programmes de réutilisation des monuments doivent être considérés. Ces programmes sont de préférence liés à l'eau et dans le but d'un usage public avec une grande variété d'utilisateurs. Ils doivent bien sûr être compatibles avec les caractéristiques spatiales existantes et l'architecture historique. Ils doivent inclure une valeur ajoutée pour le patrimoine concerné."⁹

Outre la valorisation et réappropriation du patrimoine existant, la ville souhaite également construire de nouveaux bâtiments en bordure des quais afin de dynamiser les lieux. Un nouveau musée, un hôtel, un futur stade de football sont envisagés. Dans la partie sud où les quais occupent 100 mètres de largeur, il est prévu de marquer cet aboutissement car actuellement, la zone est abandonnée et faiblement construite. De nouveaux bâtiments pourraient alors venir en bord de quai avec des gabarits importants et ainsi rapprocher la ville du fleuve.



⁹ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.3. LES SÉQUENCES

Le masterplan préliminaire de 2009 a défini 7 séquences caractéristiques des berges de l'Escaut. Superposées aux 6 thématiques, elles doivent amener continuité, cohérence et identité aux berges. Ces séquences sont généralement liées au quartier face aux quais qui se différencient par leur tissu bâti, leurs fonctions, leur population ou encore leur densité d'habitation.



3.3.1. DROOGDOKKENEILAND

"Grâce à la densification de la région de Rijnkaai, [...], Droogdokkeneiland devient une réelle charnière entre la métropole d'Anvers et son célèbre port. Il est défini par son paysage unique dans la courbe de l'Escaut, par son écrasante existence et par les infrastructures projetées. Cet endroit a toutes les cartes pour devenir un parc métropolitain. Le nouveau parc Droogdokken pourrait éventuellement être un endroit merveilleux pour une fonction singulière. "¹⁰



¹⁰ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.3.2. RIJNKAAI

Ce secteur doit permettre de recréer un nouveau front bâti à la ville portuaire. Il fait partie de la zone Het Eilandje. La protection contre les crues sera assurée par des bâtiments avec une hauteur limitée et un accès public à l'eau.

"Rijnkaai forme une courbe caractéristique du quai. Elle peut améliorer la transformation des docks en une ville portuaire avec des énormes carres d'eau."¹¹



3.3.3. BONAPARTESLUIS & LOODSWEZEN

Cette partie des quais doit être conçue comme un jardin de marée et permettre un arrêt pour les transports fluviaux.

"Au nord du centre de la zone de quais, la configuration dense autour de Bonapartedok et Loodswezen forme une charnière claire vers les bassins d'"Eilandje". Bonapartedok couronné par le nouveau MAS interrompt l'uniformité de la bande de 100 m de quai. Il laisse Loodswezen et ses environs comme un lieu plus intime sur les quais. Un arrêt de transport fluvial se situera à cet endroit et sera connecté à la piste cyclable régionale à travers le parc Spoor Noord."¹²



¹¹ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

¹² ZEEVAERT A.-M., *ibid.*

3.3.4. SCHIPPERSKWARTIER & BINNENSTAD

Les quais à hauteur du centre-ville offriront des activités pour lesquelles il n'existe pas d'espace dans le centre-ville lui-même. La zone de quai près du Quartier des marins peut ainsi devenir un carré d'activités en plein air. Au centre historique, un mur mobile de protection contre les inondations sera construit à proximité du fleuve. Il y sera possible d'organiser des activités sur les quais et sous des hangars, tels que des marchés ou des foires.

*"La zone centrale offre une immense plate-forme urbaine à la ville surchargée. Minérale et horizontale, elle peut à tout moment et immédiatement accueillir des activités urbaines à grande échelle. La zone peut être conçue comme une infrastructure urbaine : en plein air ou avec des structures temporaires, parfois couvertes et avec des équipements de base, parfois équipés d'un espace intérieur à remplir. Néanmoins, cette zone ne doit pas seulement être en attente pour de grands événements. Ce domaine peut être réclamé pour la vie quotidienne des activités qui aujourd'hui ne peuvent pas trouver place dans le centre-ville dense. Ces deux activités, de grande et petite échelle peuvent coexister facilement : l'une à côté de l'autre, l'une sur l'autre."*¹³



¹³ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.3.5. SINT-ANDRIES & ZUID

Près des quartiers de Sint-Andries et Zuid, la solution de protection contre les inondations aura la forme d'un remblai situé à proximité de la ville. Derrière ce talus un vaste espace indéfini par l'eau est créé. Il y aura également un parking souterrain. Un nouveau bâtiment au nord de ZuiderSluis («Southern lock») deviendra l'un des points les plus importants de l'espace public.

"Sint-Andries et Zuid est une vaste zone non-programmée et un vide ouvert, hors de vue de la ville, un lieu où rien et tout peut arriver, banale et pourtant unique, paysage urbain chargé d'histoire. [...] Les bords de la ville secs et étroits peuvent être traités comme une bande allongée verte, qui se poursuit en direction de Nieuw Zuid et de Petroleum Zuid. La bande est une frontière, ainsi qu'une zone de transition entre ville et rivière. Dans l'avenir, cette bande pourrait ponctuellement accueillir des aménagements urbains."¹⁴



¹⁴ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.3.6. NIEUW ZUID

Le site de l'ancienne gare de Nieuw Zuid sera à moyen terme transformé en un quartier résidentiel équipé d'une combinaison d'installations et d'une bande verte. Le quai sera dépouillé pour être porté au niveau requis pour la protection contre les inondations tout en préservant la vue sur l'Escau. Le nouveau quartier s'étendra jusqu'à l'eau à certains endroits, mais le caractère public des quais sera toujours garanti.

"A Nieuw Zuid toutes les possibilités sont encore ouvertes. L'ancien chemin de fer est considéré comme une extension urbaine avec un programme mixte de logements et de bureaux. Tant que la continuité du quai est garantie, la surface le long de l'eau n'a pas besoin d'être identique à celle le long du centre-ville. Avec l'articulation de l'autoroute dans le dos, cette extension de la ville est plutôt étroite. D'autre part sa qualité va dépendre totalement d'une orientation préférentielle vers la rivière, considérant une solution simple et économique (donc fixe) pour le dispositif de protection contre les inondations, augmenter légèrement le niveau du sol existant crée une solution intégrée: pas plus élevée qu'un parapet, la protection contre les inondations ne dérangera pas les vues du nouveau quartier. Le bord vert de Sint-Andries et Zuid peut devenir une bande de parc urbain plantée, en accueillant des fonctions publiques urbaines."¹⁵



¹⁵ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.3.7. PETROLEUM ZUID

Un plan directeur a été élaboré par Bernardo Secchi et Paola Viganò pour ce nouveau quartier : la Porte bleue d'Anvers, (Blue Gate) sera une zone d'entreprise de haute qualité avec des soucis liées à l'eau, ou comme centre de distribution. Un nouveau stade de football sera également situé sur le quai de cette bande. Un corridor vert ou coulée verte avec une piste cyclable constitue la connexion entre le parc de Nieuw Zuid et les polders de Hoboken. Le quai est réservé pour la navigation intérieure.

"Les études pour Petroleum Zuid, intègrent une vision où toute l'activité économique n'est pas bannie de la zone de quais. Une nouvelle plate-forme logistique pour le transport fluvial est projetée, avec un centre de distribution d'eau régional lié à la ville. En concevant cette plate-forme de façon séparée, la continuité historique du quai peut être préservée. La transformation éventuelle de Petroleumcluster prendra plus de temps à cause des concessions actuelles, mais l'emplacement pourrait favoriser une ville d'extrême avant-garde pour laquelle le Petroleumcluster rénové pourrait être un point puissant d'attraction avec une splendide perspective sur la ville. Pour le moment, le masterplan négocie avec la situation réelle. Ponctuellement et prudemment cela met en œuvre un jardin inondable qui étend l'atmosphère de la rivière à la route et à la piste cyclable régionale."¹⁶



¹⁶ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.4. LES ACTEURS DU PROJET

3.4.1. MAÎTRISE D'OUVRAGE

□ 3.4.1.1. Au niveau communal

- **Ville d'Anvers.** Les compétences de la ville d'Anvers en matière de planification urbaine sont presque totalement confiées à une régie autonome communale, **l'Autonomo Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen** (AG Stadsplanning Antwerpen). Le conseil d'administration est toutefois dominé par les élus communaux qui prennent les décisions finales tandis que l'exécution est laissée à la régie.
- **Autonomo Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen** (AG Stadsplanning Antwerpen) : société autonome de planification urbaine. Elle a été mise en place en 2008 et est chargée d'élaborer, mettre en œuvre et gérer les projets stratégiques de la ville.
- **Le Stadsbouwmeester** : Kristiaan Borret. Le bourgmestre de la ville est nommé pour 5 ans. Il fait partie de l'administration communale et a pour mission de superviser la qualité de l'architecture et de l'urbanisme.

3.4.1.2. Au niveau régional

- **N.V. Waterwegen & Zeekanaal** (voies d'eau et canal maritime), Administration des eaux. Celle-ci est chargée par l'autorité flamande d'exécuter et gérer le Plan Sigma. Avec la ville d'Anvers, elle a lancé le concours lié au projet des quais.
- **Le Vlaams Bouwmeester** : Peter Swinnen. La création de ce poste remonte à 1995 dans le but de contribuer à améliorer la politique architecturale de la Communauté flamande et de faciliter la mise en place d'un cadre de vie architectural de qualité.

3.4.2. MAÎTRISE D'ŒUVRE

Equipe lauréate :



- **PROAP** : bureau d'architecture du paysage (Lisbonne)
- **WIT Architecten** : bureau d'architecture et urbanisme (Leuven)
- **D-recta** : bureau d'architecture et urbanisme (Trévise)
- **Idroesse** : bureau d'ingénierie (Padoue)

3.5. LA PARTICIPATION DANS LE PROJET

Outre les acteurs publics et officiels, la population citoyenne a également pu participer à la conception du projet de manière importante et multiple.

Nous allons ci-dessus présenter la manière dont la participation se déroule à Anvers et comment elle a été mise en place pour le projet des quais. L'objectif de ce travail n'étant pas de décrire l'ensemble du processus, nous nous limiterons à en expliquer les grandes lignes et les étapes importantes.

3.5.1. LA PARTICIPATION CITOYENNE À ANVERS

Un service communal en charge de la participation existe à la ville d'Anvers depuis 2002. Sa mission est d'informer les habitants à propos des projets en cours dans la ville ainsi que des procédures de consultation et de participation existantes. Grâce à un subside important du gouvernement flamand, la ville décida de développer la participation citoyenne et de créer un service communal à part entière.

"Au cours des dernières années, plusieurs projets s'inscrivant dans la dynamique du s-RSA ont été mis sur pied ou poursuivis. Au sein de Stadsontwikkeling¹⁷ les départements aménagement du territoire, domaine public, mobilité, entretien du patrimoine, permis, l'AG VESPA¹⁸ et l'AG Stadsplanning concluent quotidiennement des accords de coopération interdisciplinaires. Cependant, et c'est le message important que l'administration de la ville souhaite diffuser, tout le monde est concerné par le développement urbain.

Le service "Samen Leven" (vivre ensemble) s'engage dans chaque projet à assurer une large participation des habitants. Les habitants sont associés dès la phase de conception et sont invités à formuler leurs avis et souhaits aux concepteurs. Ils ont l'opportunité de "vivre" le site du projet de façon originale et attrayante avant et pendant les travaux : expositions, projets photos, fêtes, événements sportifs et culturels... On compte pour ce faire sur l'appui des régies Cultuur, Sport et Loisir, et Lerende Stad (ville apprenante). En outre, les riverains sont toujours au premier rang à l'inauguration de projets réalisés. Souvent, le quartier participe d'ailleurs de près à l'organisation."¹⁹

Le service de participation intervient lors de chaque projet, petit ou grand et principalement lorsqu'il s'agit de projets dans le domaine public.

Malgré le fait que rien n'oblige la ville à mettre en place de la participation citoyenne pour tous les projets, celle-ci le fait par conviction envers les bénéfices qu'elle peut en retirer.

¹⁷ Le "stadsbedrijf Stadsontwikkeling" est l'entreprise de la ville de développement urbain chargée de surveiller l'exécution du Strategisch Ruimtelijk Structuur Plan.

¹⁸ L'AG VESPA, Autonomo Gemeentebedrijf voor Vastgoed en Stadsprojecten in Antwerpen, régie communale autonome pour l'immobilier et les projets urbains à Anvers, est chargée de la mise en œuvre de la politique foncière et immobilière urbaine et de toutes les transactions immobilières de la ville. Elle accompagne également des projets spécifiques développés en partenariat public-privé et est responsable du recrutement et de la gestion des fonds supra-locaux (excepté ceux gérés par l'AG Stadsplanning elle-même)

¹⁹ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.5.2. LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LE PROJET DES QUAIS

L'importance du projet des quais a nécessité l'implication de nombreux acteurs d'horizons différents avec des attentes et compétences très variées. Si le projet a été lancé au départ sans participation, les auteurs de projet se sont directement rendus compte qu'elle était inévitable et ont donc commencé à réfléchir en sachant qu'ils devraient intégrer cette dimension participative.

Leur travail d'écoute a débuté avec les différents services administratifs communaux et régionaux liés au projet qui avaient chacun une responsabilité ou un intérêt dans le projet.

Jusqu'en 2008, aucune participation citoyenne n'a été faite. C'est à ce moment que des associations se sont réunies pour demander aux citoyens s'ils étaient favorables à une participation dans le projet. L'avis fut positif et la procédure participative débute en collaboration entre la ville et les 3 associations demandeuses de la démarche.

Il fut rapidement décidé de baser la procédure sur trois niveaux de communication : information, inspiration et participation.

"Ces trois niveaux de participation citoyenne se sont manifestés sous différentes formes à différents moments. La ville a utilisé différents moyens d'implication des citoyens de manière à mobiliser le plus de monde possible et ainsi partager un maximum. Ainsi, la procédure de la participation se ferait selon 3 niveaux de communication tout en se coordonnant à la chronologie des phases d'évolution du projet.

- **Information** : Son but est d'informer la population de la naissance d'un projet, de son évolution et de ses résultats ainsi que d'inviter cette population à participer au projet urbain.
- **Inspiration** : Son but est de préparer les citoyens pour la participation en créant une appropriation "mentale" des lieux et ainsi les inspirer pour participer. L'inspiration se trouve entre information et participation.
- **Participation** : Son but est par définition de faire participer les citoyens au projet en les impliquant dans des discussions sur le devenir des quais et en récoltant leurs avis, suggestions, commentaires, etc.²⁰

3.5.2.1. Description du déroulement

C'est aux alentours de mars 2008 que commencèrent les premières démarches de participation citoyenne. Plusieurs étapes, évènements et moyens furent utilisés. Nous allons en décrire brièvement certains ci-dessous.

- **Enquêtes** : Enquêtes internet d'Antwerpen aan't Woord lancées en mars 2008. Au total, 3282 personnes ont rempli le questionnaire et plus de 60% des réponses étaient favorables à une participation citoyenne.

²⁰ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

- **Symposium** : octobre 2008, une conférence de 3 jours a été organisée par la ville, ouverte à tous, pour présenter le masterplan préliminaire.
- **Kant & Wal** : premier événement d'inspiration appelé "Kant&Wal" (rive et mur) qui se déroulait du 19 octobre au 31 décembre 2008. Cet événement a accueilli 1200 visiteurs. Il s'agissait d'une exposition sur les quais en 10 thèmes. Des promenades guidées gratuites étaient organisées tous les dimanches. La possibilité existait aussi de le faire sans guide avec une petite brochure.
- **Soirées de formation** : ont été organisées à l'intention des citoyens, les 21 octobre et le 9 décembre 2008. A ces dates, ont été distribuées les premières brochures d'information "Vers un plan directeur pour les quais".
- **Charte de participation** : Une charte a été signée, le 2 décembre 2008, par les différents acteurs de la participation. Elle définit les accords mutuels sur la communication et la participation autour des berges de l'Escaut jusqu'à l'achèvement des plans préliminaires du 21 mars 2009.
- **Campagne générale** : La Ville a lancé une grande campagne générale du 16 février au 24 mars 2009 pour, entre autre, inviter les citoyens à participer aux "Kaaien op tafel". Des slogans ont été créés pour une campagne d'images pour des affiches à placer dans l'environnement urbain comme les arrêts de bus, etc. et une campagne d'information sur la télévision régionale.
- **"Kaaien op tafel"** : Du 1 au 7 mars 2009 ont été organisées des tables de discussion dans tous les districts d'Anvers. Ces tables ont été organisées par les différents acteurs de la participation qui en ont signé la charte. 97 tables (ouvertes ou fermées) de 8 à 12 participants accompagnés d'un modérateur ont été organisées, ce qui représente un total d'environ 800 participants. Chaque table était animée par un modérateur formé lors des soirées de formation de 2008. Lors des séances, les participants avaient la possibilité de remplir un questionnaire posant des questions plus précises. 700 enquêtes ont été récoltées dont les résultats ont pu être pris en compte.
- **"Dagen van de Kaaien"** : Les 19, 20 et 21 mars 2009, ont été organisés les jours des quais. Il s'agissait de réunir citoyens et spécialistes pour regarder les nouveaux plans et réagir. En plus de la présentation des plans, se déroulaient des tables rondes et, à cette occasion, ont été présentés les résultats des "Kaaien of tafel". On pouvait remarquer la présence des concepteurs et de plus de 1000 participants.
- **"Kaailand"** : Un événement qui a duré du 19 mars au 21 juin 2009 et qui a été fréquenté par plus de 1000 visiteurs. Il comptait une exposition, des ateliers à thèmes, des promenades guidées, des croisières sur l'Escaut,...
- **"Droom je kaaï"** : Il s'agit d'un site Internet qui regroupe toutes les suggestions faites sur l'aménagement des berges de l'Escaut. Sur la page "Rêve ton quai" ont été comptabilisés quelques 300 messages explicitant des idées, des propositions, des suggestions et commentaires

Si le masterplan définitif est aujourd'hui terminé, le processus participatif n'est pas terminé car les états d'avancement, secteur par secteur continuent à impliquer la population.

Par ailleurs, le projet des quais a remporté le concours *Thuis in de Stad* en 2009. Ce concours, organisé par le gouvernement flamand, récompense des projets innovants en matière d'urbanisme et de rénovation urbaine. Le projet des berges de l'Escaut a été lauréat dans la catégorie "L'initiative des habitants, des quartiers et de la commune" pour un montant de 25.000€. Ce prix récompense ainsi tout un travail et met en évidence la qualité du processus de participation citoyenne à Anvers.

3.5.2.2. Les résultats

Vu l'importance de la démarche de participation et l'ampleur du projet, il semble difficile de dégager clairement des résultats par rapport à l'apport des citoyens et la prise en compte de leurs avis. Le projet n'étant pas terminé, il est probable que certaines considérations seront intégrées à plus long terme et que de la participation sera encore réalisée.

"Il ressort de l'analyse des résultats de la procédure participative des berges de l'Escaut que le processus a bel et bien influencé l'élaboration du projet mais que la proportion tangible de cette influence n'équivaut pas à la proportion attendue par une procédure participative de cette envergure.

En effet, malgré la bonne volonté des concepteurs de vouloir prendre en compte les propositions citoyennes, ils se sont vus confrontés aux exigences des différents partenaires d'ordre économique, technique et politique ainsi qu'au fait que les souhaits des participants étaient trop concrets pour le masterplan.

Les citoyens ont, cependant, bien réorientés les concepteurs sur la manière de voir les quais et les concepteurs ont pu faire apparaître cela plus explicitement dans les plans définitifs. Ce sont les seuls changements tangibles que les concepteurs peuvent nous montrer réellement parce que les autres sont pris en compte de manière plus abstraite et difficiles à distinguer.²¹

²¹ ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

3.6. LES OUTILS URBANISTIQUES

3.6.1. LE s-RSA (STRATEGISCH GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN)

Le "Strategisch Ruimtelijk Structuur Plan van Antwerpen" (s-RSA) est une stratégie de développement territorial à l'échelle locale, qui peut être assimilé au schéma de structure communal en Wallonie. (voir p.12) Il est donc un document d'orientation, d'évaluation, de gestion, de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal. Il est conçu comme un document souple et évolutif devant déterminer une vision stratégique. Celle-ci doit, par la suite, être concrétisée via des plans d'exécution.

Le projet des berges de l'Escaut y est repris comme faisant partie de l'épine dorsale rigide.

3.6.2. LE MASTERPLAN

Le masterplan est un outil de planification stratégique et opérationnelle. Il ne relève d'aucune législation spécifique et s'étend généralement sur plusieurs hectares. Son objectif est de définir les grandes lignes directrices, les différents objectifs liés au territoire et au programme demandé. Ces lignes directrices et objectifs peuvent être plus ou moins précisés et débouchés sur la réalisation d'un plan général d'aménagement de la zone étudiée.

En ce qui concerne le projet des berges, le masterplan est assez poussé dans ses objectifs afin de bien cadrer le projet vu son ampleur.

04_CONCLUSION

En guise de conclusion, nous tâcherons de mettre en évidence les points positifs et négatifs du projet.

En ce qui concerne les points positifs, il est intéressant de souligner la manière dont le projet a été réfléchi au niveau de sa conception pour intégrer les inondations. La flexibilité qui en ressort est très certainement un des atouts du projet et va permettre à celui-ci de pouvoir évoluer. Le fait de définir des séquences, même si on ne perçoit pas toujours le passage de l'une à l'autre, est également une bonne chose dans le projet car cela va permettre une meilleure intégration dans le tissu urbain local et une meilleure appropriation par les habitants.

Un autre point positif du projet est, sans conteste, le lien qui peut être recréé entre la ville et le fleuve. Rendre l'entièreté des quais en un vaste espace public est généreux et ambitieux mais véritablement nécessaire pour redonner un cadre de vie de qualité et supprimer les ruptures.

On ne peut oublier de rappeler comme point positif, l'important processus de participation qui s'est mis en place. Même s'il n'a pas toujours débouché sur des changements et des propositions concrètes dans les aménagements, il peut être pris comme exemple à suivre pour de nombreux autres projets urbains.

Par ailleurs, notons comme point positif, l'importante communication qui existe à Anvers sur les différents projets urbains. Plusieurs publications existent, même en français et les sites Internet sont généralement bien fournis et agréables.

Si l'on regarde maintenant les aspects négatifs du projet, on peut tout d'abord émettre quelques craintes sur l'utilisation du projet. Comment un espace aussi large, aussi vaste va pouvoir vivre ? Qui va réellement l'utiliser et comment ? Le fait que les éléments du projet dont nous avons pris connaissances ne sont que des schémas, des plans ou des images de synthèse ne permettent pas de se faire une réelle idée de l'aménagement concrètement prévu. Il est possible que certaines ne soient pas encore définies mais la question reste ouverte de savoir si l'entièreté de l'espace va pouvoir être aménagée de manière qualitative.

Au vu de la taille de l'espace, des questions d'entretien, de gestion des infrastructures, des équipements mais aussi de propreté des lieux peuvent se poser. Est-ce la ville qui va gérer et financer cela ? En a-t-elle les moyens ?

Au niveau des moyens et des finances justement, cela reste flou au niveau des budgets et subsides alloués. Car vu l'étendue du projet et les nombreux autres qui doivent suivre dans les quartiers bordant les quais, on peut se demander s'il va être possible pour les autorités de concrétiser tout ce qui a été proposé. On peut alors craindre de ne voir aboutir le projet qu'à long terme ou de ne jamais aboutir complètement. Surtout que par rapport à cela nous ne connaissons pas les risques liés à de possibles inondations et les conséquences qu'elles pourraient avoir.

De plus, des questions au niveau du phasage des chantiers peuvent être émises. Faut-il tout réaliser en une ou deux phases assez rapidement ? Est-ce possible techniquement et financièrement ? Et si l'on concrétise en plusieurs phases, le financement sera-t-il plus facile ?

Enfin, il n'est pas évident de comprendre si l'argent investit provient uniquement de fonds publics ou si des investissements privés sont prévus et possibles. Cela pourrait peut-être offrir certaines perspectives pour concrétiser le projet car nous supposons bien que l'argent public ne coule pas plus à flots à Anvers que dans le reste de la Belgique.

05_SOURCES ET RÉFÉRENCES

DOCUMENTS

- Masterplan 2020. Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, mars 2010.
- LESAGE Brice, *Het Eilandje. Renouvellement urbain à Anvers*, travail réalisé dans le cadre du cours *Etudes de cas concrets*, Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire, Université de Liège, Faculté des Sciences Appliquées, 2009-2010.
- LORQUET Alix, *Développement urbain à Anvers*, Anvers, Christel BOGAERTS, septembre 2009.
- LORQUET Alix, *De Groene Singel. Oser rêver d'une Rivière verte*, Anvers, septembre 2010.
- ZEEVAERT A.-M., *La participation citoyenne, facteur de réussite d'un projet urbain ou moyen de rassurer la population ? La participation citoyenne dans le projet des berges de l'Escaut à Anvers*, mémoire de fin d'études patronné par Sophie Dawance, Université de Liège, Faculté d'Architecture, 2011-2012.

SITES INTERNETS

- <http://www.antwerpen.be/>
- <http://www.onzekaaien.be/sitepages>
- <http://www.sigmaplan.be/nl/projectgebieden/antwerpse-scheldekaaien>
- http://www.proap.pt/site/L_eng/projectos/antuerpia_d.html
- <http://www.wit-architecten.be/projecten/alle/masterplan%20Scheldekaaien%20-Antwerpen%20-%202006>
- <http://www.d-recta.it/masterplan-del-waterfront-di-anversa-en.htm>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_d'Anvers
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_bourses_de_valeurs#Anvers.2C_premi.C3.A8re_place_mondiale.2C_relie_l.27Inde_.C3.A0_l.27Am.C3.A9rique

COURS, SYLLABUS

- Dawance, S., (2011), Démarches du projet urbain et du territoire : stratégies, outils, acteurs, ULg.