

ULg, Faculté des sciences appliquées

Master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire

Année académique 2013-2014

Etude de cas concrets

# **Le plan canal, Bruxelles**

J. TELLER

Adriana AMARO

Alice ERNIQUIN

Hajar HAJIB

Maxime PIN

Caroline PINON

## TABLE DES MATIERES

I.	INTRODUCTION .....	3
II.	CONTEXTE .....	4
III.	LE PLAN CANAL .....	7
1.	Une initiative de la Région de Bruxelles - Capitale .....	7
2.	La sélection du bureau d'étude .....	7
3.	Les particularités du plan retenu .....	8
4.	Lecture du plan canal .....	9
5.	Le mode de financement des projets .....	12
6.	Exemple d'un projet : Bistebroek .....	13
7.	La chronologie du projet .....	14
8.	Les acteurs .....	15
8.2.1.	<b>Fédéraux</b> .....	15
8.2.2.	<b>Régionaux</b> .....	15
8.2.3.	<b>Communaux</b> .....	15
8.2.4.	<b>Communautaires</b> .....	16
8.3.	<i>Privés</i> .....	16
8.4.	<i>Et les citoyens ?</i> .....	16
IV.	LES PROBLÈMES RENCONTRÉS DANS LA MISE EN PLACE DU PROJET .....	17
V.	REGARD CRITIQUE .....	18
VI.	BIBLIOGRAPHIE .....	19
VII.	ANNEXES .....	21
1.	L'avis de marché .....	21
2.	Document d'approbation de la phase I .....	25

## I. INTRODUCTION

Ce rapport porte sur le projet du Plan Canal développé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Enclanchée en 2011, la procédure est toujours en cours.

Nous aborderons tout d'abord le contexte dans lequel le Plan Canal s'inscrit afin de comprendre non seulement le site en lui-même mais également ses enjeux. Nous poursuivrons avec l'analyse proprement dite du Plan canal, avec ses principes et ses objectifs. Nous nous attarderons également sur les différents acteurs prenant part au projet et définirons leurs rôles. Nous dresserons ensuite une chronologie du projet et traiterons des moyens de financement privilégiés pour la conception des projets à venir. Avant de conclure, nous parlerons de l'outil Plan Canal et reviendrons sur les difficultés rencontrées pour l'élaboration du projet.

Pour réaliser cette étude, nous avons travaillé de manière itérative. Nous avons commencé par chercher à comprendre le territoire bruxellois en général et la zone du canal en particulier. L'information une fois filtrée et dégrossie, nous avons pu approfondir nos recherches notamment en posant des questions à Christine Mirkes, responsable à la direction des études et planification de la Région de Bruxelles-Capitale et à Valérie Tanghe, coordinatrice développement au port de Bruxelles.



Carrefour entre la place des Armateurs et le quai des Péniches



F Vue sur le pont Buda Budabrug

Carrefour entre la place des  
Armateurs et le quai des Péniches

## II. CONTEXTE

Le canal de Bruxelles traverse l'entièreté de la Région de Bruxelles-Capitale, du sud-ouest au nord-est. Il relie Dunkerque et Charleroi à Anvers et Liège. Le canal longe la limite ouest du Pentagone. La « zone » définie pour le projet du plan canal compte 3000 hectares - soit 9,2% de la surface de la Région de Bruxelles-Capitale - répartis de part et d'autre du canal sur 14 kilomètres de long. Le territoire couvre 7 communes : Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Bruxelles-Ville, Molenbeek, Schaerbeek et Koekelberg.<sup>1</sup>

Malgré plusieurs opérations de rénovation urbaine, cette zone rassemble les secteurs statistiques dans lesquels on recense le moins d'équipements (écoles, crèches...) et de logements mais où se concentrent les populations les plus défavorisées. Ces lacunes s'expliquent par le passé industriel du territoire. Les rives du canal sont, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, des espaces voués à l'industrie. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, le canal a été le premier moyen d'approvisionnement de la capitale. L'activité portuaire a ensuite décliné face au développement de la voie ferrée mais la construction d'infrastructures portuaires et d'une liaison directe avec l'Escaut a pu relancer l'activité. Bruxelles s'est en effet élevé au rang de port maritime. L'activité économique a à nouveau décliné tout au long du XX<sup>e</sup> siècle mais perdure encore aujourd'hui.<sup>2</sup>

Depuis une vingtaine d'années, le territoire du canal connaît un regain d'intérêt. Cette partie de la ville attire. C'est elle qui connaît la plus forte hausse démographique. 15 % de la population de la Région y réside actuellement. Plus de 50% de cette population a en outre moins de 30 ans.<sup>3</sup>

Bénéficiant du phénomène de la flurbanisation mais aussi d'un important potentiel foncier du fait de la fermeture d'industries, une série d'initiatives privées et publiques s'y sont multipliées.



Situation géographique, © Alexandre Chemetoff & associés, *PLAN – CANAL*, région Bruxelles-Capitale, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 07/03/2014, page 19

<sup>1</sup> Région de Bruxelles-Capitale, *Territoire du Canal*, (brochure), 2013, Bruxelles.

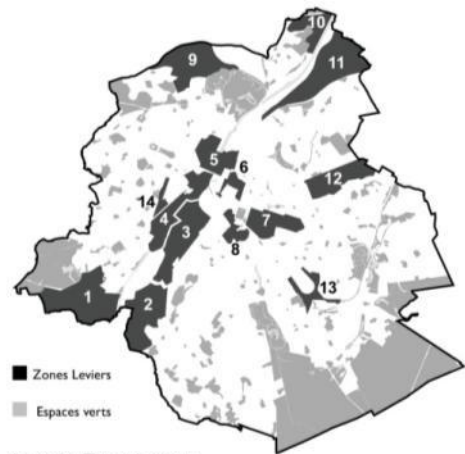
<sup>2</sup> T. LAFFINEUR, *Un canal inscrit dans l'histoire*, dans : ATENOR group, *Diversity*, n°3 (numéro spécial canal), avril 2012, La Hulpe, p. 16-17.

<sup>3</sup> Région de Bruxelles-Capitale, *Ibid.*

Aujourd'hui, de nombreux promoteurs privés se partagent le territoire avec un grand nombre d'acteurs publics (Le Port de Bruxelles, la STIB, la SNCB, le gestionnaire des routes régionales) bénéficiant chacun de ressources foncières importantes.<sup>1</sup>

Consciente des potentialités de ce territoire, la Région de Bruxelles-Capitale y a défini plusieurs zones leviers et des ZIR (zones d'intérêt régional).

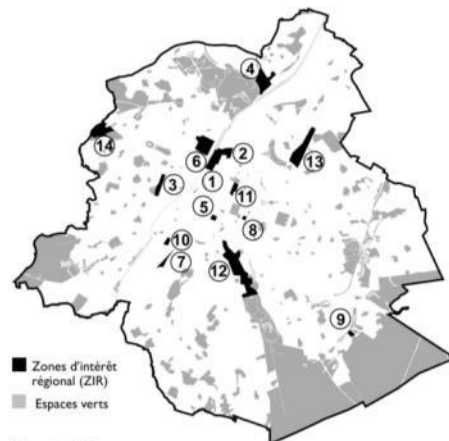
Les zones leviers, au nombre de 14, sont des aires déterminées par le plan régional de développement (PRD, aujourd'hui PRDD). Elles sont définies comme : « *nécessitant une attention plus particulière, soit qu'elles présentent un « retard de développement », soit qu'elles constituent une opportunité majeure de développement régional* »<sup>2</sup>. La mise en œuvre d'une zone levier se réalise à l'aide d'un schéma directeur.



Liste des Zones Leviers :

(1) Erasme ; (2) Forest ; (3) Midi ; (4) Canal ; (5) Tour et Taxis ;  
(6) Botanique ; (7) Europe ; (8) Toison d'Or ; (9) Heysel ; (10) Hôpital militaire ;  
(11) Schaerbeek-formation ; (12) RTBF-VRT ; (13) Delta ; (14) Gare de l'Ouest.

Les ZIR, également au nombre de 14, sont définies par le plan régional d'affectation du sol ( PRAS). Elles consistent en des zones « *présentant un fort enjeu urbanistique en terme de développement et de reconversion* ».<sup>3</sup>



Liste de ZIR :

(1) Héliport ; (2) Gaucheret ; (3) Gare de l'Ouest ; (4) Pont Van Praet ;  
(5) Prince Albert ; (6) Tour et Taxis ; (7) Van Volxem ; (8) Champ de Mars ;  
(9) Charle-Albert ; (10) Ecole vétérinaire ; (11) Cité administrative ;  
(12) Avenue Louise ; (13) Gare Josaphat ; (14) Porte de la ville.

<sup>1</sup> T. LAFFINEUR, *Ibid.*

<sup>2</sup> Inter-environnement Bruxelles asbl, ZONES LEVIER ET ZONE D INTERET REGIONAL (ZIR), Quel avenir pour votre quartier et pour votre ville ?, Bruxelles, adresse internet : [http://www.ieb.be/IMG/pdf/depliant\\_zonesleviers-zir-2.pdf](http://www.ieb.be/IMG/pdf/depliant_zonesleviers-zir-2.pdf), consulté le 12/05/2014

<sup>3</sup> *Ibid.*

Aussi, aujourd'hui, de nombreux projets privés et publics (initiés par les communes, par la Région ou par le Fédéral) parfois des plus ambitieux, ont été développés ou sont en cours de développement sur ce territoire. Parmi ces projets, citons :

- Tour & Taxis : création d'un éco-quartier (30 hectares)
- Abatan (Anderlecht) : rénovation des abattoirs et aménagement des abords
- Porte de Ninove : réaménagement des espaces publics
- Belle-vue : rénovation des brasseries en espace hôtelier
- Passerelle Picard : liaison entre le quartier nord et le centre-ville
- Up-Site : construction d'une tour de logements et bureaux (160000 m2)
- IBGE/BIM : construction du nouveau siège de Bruxelles-Environnement (15000 m2)
- BYRRH : rénovation d'un immeuble industriel en pôle d'activités économiques et en crèche
- Tivoli : création d'un éco-quartier
- Schaerbeek-Formation : création d'un nouveau quartier mixte comprenant des activités logistiques, économiques et portuaires avec l'aménagement d'un pôle logistique multimodal au service de la ville (30 hectares).
- Just Under the Sky : création d'un centre commercial et de loisirs
- Carcoke : développement d'activités logistiques (65000 m2)
- ...

Vingt-sept projets ont pu bénéficier d'un fond FEDER, preuve encore une fois du potentiel économique de ce territoire.

### III. LE PLAN CANAL

#### 1. Une initiative de la Région de Bruxelles - Capitale

Au vu de l'évolution que connaît le territoire du Canal et conscient de ses enjeux et potentialités pour lui-même mais également pour la région toute entière, en 2011, la Région de Bruxelles-Capitale a souhaité intervenir. Force a alors été de constater que les dispositifs réglementaires ou stratégiques définis dans le CoBAT étaient insuffisants. Ils ne permettent pas de rencontrer les problématiques d'un territoire si important. La Région a alors souhaité se munir d'un nouvel outil, spécifique à ce lieu. Elle souhaitait ce dernier flexible et à visées opérationnelles de manière à pouvoir prendre en compte les mutations permanentes de la zone du canal. Cet outil est le plan directeur pour le canal de Bruxelles, renommé Plan Canal.

*« Le Plan-canal est destiné à devenir un document de référence. Ce Plan-canal a-t-il pour objet de permettre à la Région de poursuivre son action de prescription de recommandations réglementaires, de cahiers des charges ou de conseils prodigués à des tiers ? Ou bien le Plan-canal initie-t-il une nouvelle manière d'envisager l'implication de la Région ? C'est ce que nous pensons, ce à quoi nous croyons et ce qui constitue le sens de notre proposition ».<sup>1</sup>*

Ce plan est donc un document stratégique à valeur indicative.

#### 2. La sélection du bureau d'étude

Pour sélectionner le bureau d'étude à qui confier la conception du plan, la Région de Bruxelles-Capitale a engagé un premier bureau d'architecte (Archi Workroom). Celui-ci avait pour mission de les aider à concevoir un cahier des charges précis et, ensuite, de les aider à sélectionner le lauréat.

Dans le cahier des charges, il a été décidé que le plan proposé par les candidats devrait être articulé en quatre points :

1. un diagnostic
2. des actions
3. une vision
4. une méthode

La sélection du bureau a eu lieu via un marché public passé sous procédure négociée. Un avis de marché a été publié par le Ministre-Président bruxellois le 19 juillet 2011. 17 candidatures régulières ont été réceptionnées. Après analyse et avis d'un comité d'experts, trois équipes (XGDA, Kanal Kanalsator et Chemtoff) ont ensuite été retenues et invitée à présenter, dans les trois mois, une brochure de présentation. Les trois équipes ont été rémunérées à hauteur de 50000€ pour effectuer ce travail.

---

<sup>1</sup> Alexandre Chemetoff & associés /Idea Consult / Ecorem, *Plan canal Synthèse*, Région de Bruxelles-capitale, sept 2013.

Cette rémunération permettait à la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoir utiliser les idées des équipes non-retenues. Le 4 octobre 2012, après avis du comité d'expert et négociation, la Région de Bruxelles-Capitale a désigné l'équipe lauréate : le groupement Alexandre Chemetoff et Associés.

Les bureaux XGDA et Kanal Katalysator ont été écartés pour plusieurs raisons. Le premier proposait un plan « trop interventionniste et violent » pour Bruxelles. Sa mise en œuvre exigeait en outre énormément de moyens publics. La Région ne dispose pas de tels moyens. Le second ne proposait rien d'innovant. Kanal Kanalisator prévoyait des systèmes de contrats de quartiers, méthode déjà mise en place à de nombreuses reprises à Bruxelles. La Région préférait une méthode plus innovante. Enfin, comme pour XGDA, la réalisation du plan de Kanal Kanalisator exigeait la mobilisation de fonds publics.

### **3. Les particularités du plan retenu**

La méthode de Chemetoff nécessitait peu de fonds publics, son plan consistant en une action sur l'ensemble du domaine public régional, sur le foncier public. Celui-ci est directement mobilisable et ne nécessite pas de rachat, d'expropriation ou de négociation avec le privé. Cet espace est appelé le Domaine régional. Il forme un réseau de 313 hectares, reliant tant les projets publics que privés. Ce domaine sert de ciment pour assurer une cohérence entre l'ensemble des projets à venir - dans un futur proche ou lointain - sur les parcelles privées, par des promoteurs privés. Chemetoff l'explique très bien : *« Le Domaine se glisse entre les projets, parfois les absorbe pour les reformuler, tire avantage des situations. C'est un réseau, à la fois un lien, à la manière d'un mortier qui tient ensemble les briques d'un mur. Ce qui est édifié, ce qui est aménagé devient le témoin vivant d'un projet d'ensemble : le Plan-canal »*<sup>1</sup>.

De manière à viser la cohérence entre tous les projets présents et à venir dans la zone, le plan ne se veut pas être un outil unificateur mais plutôt connecteur. Ce document n'est pas unificateur dans le sens où il ne cherche pas à homogénéiser les différents projets. Il est plutôt connecteur dans le sens où il les relie entre eux. Il préserve ainsi les caractéristiques de chacun en apportant par l'espace public qu'il transforme et adapte une vision cohérente globale.

La « zone » définie pour le projet du plan canal a donc été arrêtée sur base de la proposition d'Alexandre Chemetoff. Le périmètre a été délimité selon le foncier public disponible.

Le plan de Chemetoff ne prévoit donc aucun projet à proprement parler. Il prévoit uniquement de travailler sur les espaces publics et les espaces délaissés, sans toutefois aborder - volontairement - le volet mobilité.

---

<sup>1</sup> Alexandre Chemetoff & associés /Idea Consult / Ecorem, *Ibid.* p. 98



## 4. Lecture du plan canal

### 4.1. Le plan

L'essence du projet réside dans la méthode de conception et de décision de ce dernier ; dans son processus interne. Chemetoff rejoint ainsi Lacaze : « *Le mode de décision a finalement beaucoup plus d'importance que la nature de la décision* »<sup>1</sup>. C'est d'ailleurs un facteur important dans la sélection de l'équipe Chemetoff & associés.

Chemetoff travaille selon un urbanisme de projet : « *Nous avons proposé une philosophie, celle d'un urbanisme de projet fondé sur le canal et son territoire* »<sup>2</sup>. Ceci paraît contradictoire avec les discours tenus lors des présentations du Plan Canal selon lesquelles celui-ci ne prévoyait aucun projets à proprement dit. Le Plan Canal influence cependant concrètement des projets immobiliers et d'infrastructures, comme à Bistebroecq par exemple. Ce plan ne se définit pas non plus comme étant une stratégie de planification. Or, il y ressemble beaucoup. Il doit en réalité être considéré comme une démarche d'urbanisme entraînée par le pouvoir public. Cette démarche est une négociation entre tous les acteurs publics et les privés qui s'y inscrivent. L'auteur fait d'ailleurs évoluer le projet au fur et à mesure de ces négociations. Le Plan Canal n'est pas un document figé. Comme le souhaitait la Région, cet outil est flexible et adaptable dans le temps selon les nouveaux enjeux, besoins, contraintes...

« *En effet, il ne s'agit pas ici, par un règlement d'urbanisme ou un programme, de traduire le contenu de Plan-canal comme une stratégie de planification, mais plutôt de développer, d'infléchir les projets en cours et d'imaginer de nouveaux pour que le Plan-canal devienne un outil de transformation de la réalité. Il s'agit pour la Région d'engager avec le Plan-canal une grande opération de transformation de la ville, ces projets opérationnels devenant les projets témoins, vitrines de la politique urbaine régionale. Certains d'entre eux seront réalisés sur des terrains maîtrisés par la collectivité dans l'emprise du Domaine, d'autres seront conduits par des opérateurs privés adhérant à la démarche et qui en adoptent les objectifs et les méthodes. Tous ces projets seront accompagnés par la maîtrise d'œuvre urbaine du Plan-canal. Certains feront l'objet de réalisation à titre d'exemple, d'autres, plus nombreux, seront suivis et encadrés par la même équipe depuis les études de faisabilité jusqu'à la réalisation* »<sup>3</sup>.

Le projet est donc un prétexte à la négociation, même plus, à la coproduction. L'outil des discussions est la carte, ou plutôt, les cartes. Imprimées les plus larges possibles - au 1/5000 - elles permettent à tous les acteurs autour de la table d'avoir sous les yeux le territoire, de le comprendre et de dessiner directement dessus. Elles sont le lieu démocratique du débat et de l'information.

---

<sup>1</sup> J-P Lacaze, *Les méthodes de l'urbanisme* (Que sais-je ?), PUF, 6<sup>e</sup> éd., 2012, Paris 1990, p.5.

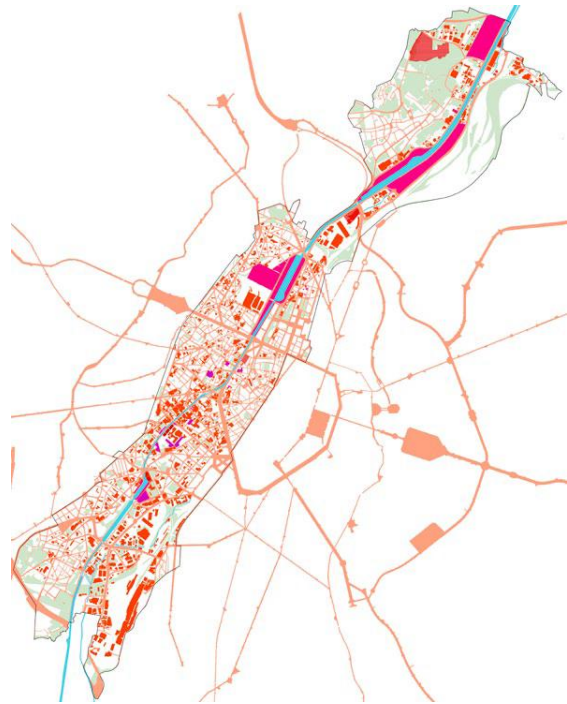
<sup>2</sup> Alexandre Chemetoff & associés, *PLAN-CANAL, région Bruxelles-Capitale*, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 07/03/2014, p.15.

<sup>3</sup> Alexandre Chemetoff & associés, *Ibid.*, p.133

#### 4.2. La méthode

Tout projet commence par la compréhension du site, par un diagnostic. En plus des données classiques (plans, cartes, statistiques,...), Alexandre Chemetoff a réalisé un reportage photographique exhaustif. Celui-ci lui a permis de parcourir - et donc de vivre le territoire dans son entièreté<sup>1</sup> - mais aussi d'identifier des lieux particuliers, porteurs d'identité(s). Ces photos n'ont pas été prises pour être simplement classées dans un dossier. Elles sont en permanence présentes dans l'atelier. Elles sont les outils d'aide à la projection. Plusieurs ateliers participatifs ont également été organisés sur place avec l'agence de développement territorial.

Grâce à cette lecture fine du territoire, Chemetoff a mis en évidence six niveaux de lectures du territoire : le *canal et le port* ; les *espaces publics* ; les (espaces) *délaissés* ; les *situations d'exception* ; le *patrimoine industriel* ; la *nature en ville*. Chacun de ces six thèmes a fait l'objet d'une carte. Dans un même temps et au travers des thèmes, six lieux ont été sélectionnés comme sites témoins : Buda - Armateurs-Birmingham-Van Praet - Saintelette - Biestebroek. Pour chacun des sites, des cartes détaillées de l'état de fait et de la définition du domaine régional ont été dressées car tous sont amenés à devenir des exemples pour le développement de la zone du canal et en même temps des déclencheurs d'un nouveau dynamisme. Ces 6 projets témoins doivent « *garantir l'effectivité de la mise en œuvre du Plan Canal, et donc l'adhésion de tous à sa dynamique* ».<sup>2</sup>



Le domaine régional, © Alexandre Chemetoff & associés, *PLAN – CANAL*, région Bruxelles-Capitale, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 07/03/2014, page 23

L'exercice de projection s'est déroulé de deux manières imbriquées l'une dans l'autre. Les auteurs de projet travaillaient tantôt en chambre, et tantôt présentaient leur vision aux acteurs publics. Acteurs publics qui, lors des séances de présentation et de « coproduction », devenaient à leur tour les auteurs du Plan, celui-ci y étant incrémenté et corrigé selon les ambitions, besoins et visions de chacun. Le point d'orgue de ces séances a été les « 48h Canal » organisée début juillet 2013. Ce workshop a rassemblé des représentants des cabinets des ministres concernés, les bourgmestres, le monde associatif, des acteurs économiques et le secteur immobilier. L'objectif de ces deux journées était la conception d'un projet consensuel.

<sup>1</sup> Il ne l'a évidemment pas vécu à tous les moments de la journée et de l'année, ce qui serait impossible.

<sup>2</sup> Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, *Prise d'acte du rapport intermédiaire-sélection des projets témoins*, 26 septembre 2013, Bruxelles (document d'approbation de la phase I) .

#### 4.3. Les objectifs

Suite aux 48h Canal, sept projets témoins ont été définis, non plus six - Bistebroek ; Birmingham, quai Demets ; Ferme des boues, parc Maximilien, quai de Willebroek ; Allée verte, bassin Vergote ; Centre TIR, route d'accès au ring ; Garde de Schaarbeek, Bruxelles royal yacht club ; Pont de Buda – de même que deux transversaux : La Senne et le canal.

Le tout est régit par douze idées directrices :

*-La valeur du domaine est la même partout.* L'attention portée aux différents projets doit être identique en tout lieu. Les quartiers défavorisés, délaissés ne doivent pas être oubliés.

*-Pérenniser l'activité portuaire en ville en l'adaptant aux conditions de la ville.* L'enjeu est d'allier cette activité historique avec l'habitat. Comment développer une activité portuaire au service de la ville, dans la ville ?

*-Valeur des sites et économie du sol.* La zone du canal n'est pas suffisamment mise en valeur, elle possède pourtant un potentiel foncier très important et qualifiable. Le sol est une donnée limitée, il sera donc nécessaire de ne plus s'enfermer dans des typologies de « boîtes à chaussures ».

*-Mixité.* Mixité est un terme générique et large et même « à la mode ». On parle ici tant de mixité des fonctions et d'activité que d'une mixité de population qui serait censée découler de la première.

*-Se servir des investissements passés, l'état des lieux comme ressource.<sup>1</sup>* L'objectif du projet n'est pas de faire table rase du passé mais plutôt de se servir de ce qui existe, le transformer, l'adapter, le rénover pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

*-Adaptation au lieu.* Il est indispensable de préserver l'identité des quartiers. C'est ce qui est expliqué quand on dit que le plan ne doit pas avoir d'effet unificateur. Par essence, le projet s'adapte au site, à ses contraintes et potentialités (qui d'ailleurs sont parfois identiques).

*-Construction progressive du projet.* Il n'est pas question ici d'un master plan à implémenter dans un certains laps de temps. Le Plan Canal est flexible et adaptable. Il suit les évolutions physique, démographique, économique,...du site. Sa mise en œuvre, si l'on peut utiliser ce terme, se réalise au grès des opportunités, des moyens,... Il faut voir le plan comme une ligne de conduite, une base de discussion des projets.

---

<sup>1</sup> C'est la notion italienne développée lors du projet de ville de Bologne : *recupero* ( récupérer ce qui existe, partir de ce qu'il y a ). Patrizia Ingallina, *Le projet urbain* (Que sais-je ?), PUF, Mayenne, 2010.

*-Revenir sur la place cédée à la voiture.* Le tout à la voiture a déstructuré la zone du canal, comme il l'a fait dans une grande partie des villes. Il est nécessaire de repenser la place de la voiture en milieu urbain sans forcément tomber dans le travers inverse du rien à la voiture. Il est particulier que ce plan s'attache à cet aspect sachant qu'il n'intègre pas de plan de mobilité.

*-La nature comme élément de cohésion.* Le cadre de vie passe également par le maillage vert, une tendance forte dans les projets urbains contemporains. De plus, la zone du canal bénéficie de grands espaces en friches aptes à devenir des parcs, zones écologiques,...

*-La senne*

*-Le canal*

La Senne, comme le canal sont deux éléments structurant la ville de Bruxelles. Ils offrent un potentiel de redéveloppement urbain inégalable dans la région bruxelloise. Revalorisés, ils pourraient offrir un cadre de vie plus que confortable. Hélas, ils sont sous-exploités. Leurs abords sont constitués de quartiers défavorisés souvent dans un état vétuste.

## **5. Le mode de financement des projets**

Pour le financement des projets, un système semblable aux IBA allemand a été choisi à l'instar d'autres systèmes comme la création d'une société de droit public <sup>1</sup>ou encore la réalisation du Plan-canal via les politiques régionales existantes<sup>2</sup>.

De plus, l'objectif est de parvenir à capter à la revente une partie de la rente foncière induite par le changement d'affectation (par exemple industrie vers logements) des parcelles appartenant aux acteurs régionaux (STIB, SNCB et Port entre autres). Cependant, cela ne pourra se faire qu'une fois la 6<sup>ème</sup> réforme de l'État achevée. Une autre possibilité est d'user du droit de préemption et d'expropriation.

---

<sup>1</sup> « La structure est financée par le biais d'une dotation régionale en fonctionnement et en investissement. Selon les projets, des moyens additionnels peuvent être mobilisés (un accord cadre portant sur plusieurs années de fonctionnement peut être envisagé entre le gouvernement bruxellois et cette structure) ». (C. Mikes, 2014)

<sup>2</sup> « L'IBA allemande se préfigure comme un outil léger d'accompagnement des maîtres d'ouvrages habituels. Elle est très efficace dans un système où les engagements de principe et de financements sont pris au niveau de l'Etat. La création d'une société d'économie mixte, potentiellement ouverte aux partenaires privés, est missionnée par le gouvernement régional pour réaliser les projets témoins en tant qu'aménageur urbain transversal. Cette solution peut passer par l'élargissement des missions d'une structure existante. » (C. Mikes, 2014)

## 6. Exemple d'un projet : Bistebroek

Le projet Bistebroek, sur le site du même nom est plus abouti et concret à l'heure actuelle. De plus, par les différents acteurs qui y prennent place, il a une valeur d'exemple concret du Plan Canal. Le quartier se situe à l'amont du projet, dans le sud de Bruxelles. L'acteur principal est le Port de Bruxelles qui souhaite garder et développer ses activités de logistiques urbaines. Il souhaite également la construction d'un pont pour une meilleure accessibilité. Le gabarit de cette infrastructure fait débat. Le port vise la rentabilité de ce pont et propose un ouvrage de type quasi autoroutier tandis que les auteurs de projet imaginent plutôt un élément urbain à échelle humaine. Des acteurs privés comme ATENOR sont désireux de développer des projets. Il y a deux projets de nouveaux quartiers et un projet de cinéma.



Le domaine régional, Bistebroek, © Alexandre Chemetoff & associés, *PLAN –CANAL*, région Bruxelles-Capitale, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 07/03/2014, page 43

Le site dans l'état actuel. Nous pouvons observer l'importance des espaces vides. (image : Le bassin de Bistebroek, état des lieux, Alexandre Chemetoff & associés, *PLAN –CANAL*, région Bruxelles-Capitale, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 07/03/2014, page 182)



Le développement de Bistebroek selon les initiatives privées et individuelles du Port de Bruxelles, et des promoteurs privés. (image : Le bassin de Bistebroek, projets programmés, Alexandre Chemetoff & associés,, op.cit. page 183)



Le projet tel qu'imaginé selon le Plan Canal. . (image : Le bassin de Bistebroek, proposition, Alexandre Chemetoff & associés,, op.cit. page 185)



Nous le voyons, le principe du Plan Canal n'est pas de programmer de l'habitat, des infrastructures, superstructures ou autres. Les intentions et programmes existaient au préalable. Le Plan Canal est un outil de discussion qui doit permettre de mettre tous les acteurs autour de la table afin de développer la zone du canal de manière cohérente et globale tout en respectant l'identité de chaque lieu. Il n'est donc pas non plus un outil « bête et méchant » à appliquer de manière systématique ni un programme ou une stratégie à mettre en place. Il ne vise pas un état futur souhaitable figé. Il est une ligne de conduite qui s'adapte à l'évolution du lieu.

## **7. La chronologie du projet**

La première phase du Plan Canal, celle du diagnostic, a débuté en novembre 2012 pour se terminer en octobre 2013. Cette première phase consistait à imaginer une vision stratégique et « rassembleuse » pour ce territoire. Alexandre Chemetoff a présenté publiquement sa vision et sa méthode de travail en janvier 2013. Pour réaliser ce diagnostic, en plus des données classiques (plans, cartes, statistiques,...), Alexandre Chemetoff a réalisé un reportage photographique exhaustif. Plusieurs ateliers ont également été organisés lors de cette phase, entre septembre 2012 et mai 2013. Une journée d'atelier a été organisée par site, avec l'agence de développement territorial. Un rapport a été remis en juin 2013. Les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2013, se sont ensuite tenues les « 48h Canal ». Ce workshop a rassemblé des représentants des cabinets des ministres concernés, les bourgmestres, le monde associatif, des acteurs économiques et le secteur immobilier. Alexandre Chemetoff y a présenté les premières idées. Les acteurs ont pu ensuite en discuter, à l'aide d'une carte géante. Une véritable synergie s'est créée entre les différents acteurs.

La seconde phase, celle de l'opérationnalisation, a débuté en octobre 2013. Elle se terminera en mai 2014. Il s'agit de la mise en œuvre concrète des idées formalisées sur papier. En décembre 2013, deux ateliers ont à nouveau été organisés avec les acteurs-clés. Lors du premier atelier, Chemetoff a présenté ses propositions. Les acteurs se sont peu à peu crispés. Lors du second atelier, les acteurs sont venus avec des contre-arguments. La synergie créée lors des « 48h Canal » envolée, Chemetoff a claqué la porte. Ce dernier travaille dorénavant seul, avec la Région. Il ne présentera le plan abouti aux autres acteurs qu'une fois celui-ci finalisé.

Le 13 mars 2014, Alexandre Chemetoff et le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale ont présenté les options de développement de la zone du Canal - en particulier des sites Biestebroek, Birmingham et Vergote – à l'occasion du MIPIM.

Une exposition consacrée au Plan canal a également eu lieu fin avril à Bruxelles. Celle-ci conclut la première phase d'étude.



## **8. Les acteurs**

### *8.1. Les auteurs de projet*

L'atelier Chemetoff - en consortium avec Idea Consult et Ecorem - a, grâce à une méthode de travail innovante, remporté le marché. Le bureau lauréat n'est pas un novice dans les questions de visions stratégiques et de plans guides. Alexandre Chemetoff est connu et reconnu pour avoir réalisé plusieurs projets du même type, principalement en France : le schéma directeur du Plateau de La Haye à Nancy (2014), le développement d'un quartier de 50.000 logements à Bordeaux (2008) ainsi que sur Saint-Etienne (2012), mais son projet phare est sans nul doute le Plan Guide lié à la reconversion de l'Île de Nantes débuté en 2010.

### *8.2. Les acteurs publics*

#### **8.2.1. Fédéraux**

Bien que le plan prévoit d'utiliser le domaine régional, la SNCB reste un des acteurs principaux dont dépend le bon déroulement des projets. En effet, la SNCB possède une grande réserve foncière au sein du périmètre défini par le plan. Chemetoff inclut ses propriétés au sein du domaine public qu'il entend valoriser. Sans le consentement de cet acteur, la vision d'ensemble du plan ne pourra être respectée.

#### **8.2.2. Régionaux**

Le plan canal concerne uniquement le domaine public. Sa mise en œuvre dans un état centralisé ne poserait aucun problème. Cependant, nous sommes en Belgique, à savoir un état fédéral. Les matières ayant trait à l'occupation du territoire au sens large ont été régionalisées<sup>1</sup>. Les compétences de chaque région sont en outre prises en charges par une série d'institutions d'utilité publique. On ne dénombre pas moins de 23 institutions subdivisées en 7 catégories (Prestation de services publics au citoyen [4], Rayonnement et promotion [1], Economie, entreprise et travail [5], Recherche, innovation et TIC [4], Energie et environnement [3], Développement urbain [4], Organisation de la Région et de ses institutions [2])<sup>2</sup>. Parmi ces institutions, celle du Port de Bruxelles et de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) sont particulièrement intéressées par le projet, tous deux possédant plusieurs terrains situés dans le territoire du Canal.

#### **8.2.3. Communaux**

Le périmètre défini pour le plan s'étend sur le territoire de 7 communes (Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Ville de Bruxelles, Molenbeek, Schaerbeek et Koekelberg). Ces sept communes sont donc directement concernées par ce projet global.

---

<sup>1</sup> [http://www.belgium.be/fr/la\\_belgique/pouvoirs\\_publics/regions/competences/](http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/regions/competences/)

<sup>2</sup> <http://www.bruxelles.irisnet.be/a-propos-de-la-region/les-organismes-regionaux>

#### **8.2.4. Communautaires**

Les matières ayant trait aux personnes sont gérées par les communautés (germanophone, flamande, francophone). Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, les communautés française et flamande sont toutes deux présentes. Notons, cependant, qu'en Flandre, les institutions communautaires et régionales sont fusionnées. Il y a donc un seul parlement et un seul gouvernement<sup>1</sup>. Le siège du parlement flamand se situe d'ailleurs au cœur de la ville de Bruxelles. Le plan canal prévoit la création de morceaux de ville par les promoteurs. Ces morceaux de villes comprendraient entre autres des écoles et des crèches. Or ces compétences dépendent des communautés. La communauté flamande a d'ores et déjà intenté des procès contre la Région de Bruxelles-Capitales pour la mise en œuvre de tels projets intégrés.

#### **8.3.Privés**

Les acteurs privés sont également les bienvenus sur le territoire. Le groupe ATENOR, par exemple, initiateur de la tour mixte Up Site - en face du site de Tour & Taxi – et du Projet City Docks à Anderlecht (Bassin de Biestebroek) a fait part de sa volonté de s'intégrer au Plan Canal. ATENOR est prêt à s'adapter et à concevoir ses projets futurs en cohérence avec le Plan Canal.

#### **8.4.Et les citoyens ?**

D'après les informations que nous avons recueillies, les tables-rondes organisées n'incluent pas les citoyens. Mettre autour de la table les différents acteurs publics semble déjà bien assez difficile. Cela ne signifie pas que la population ne soit pas prise en compte. Si nous observons les projets de Chemetoff réalisés ailleurs, comme à Nantes par exemple, l'information à la population a joué un grand rôle. Pour le Plan Canal nous ne possédons aucune information à ce sujet, si ce n'est la réticence explicite de Madame Mirkes vis-à-vis du recours à la participation citoyenne.

---

<sup>1</sup> [http://www.belgium.be/fr/la\\_belgique/pouvoirs\\_publics/regions/region\\_flamande/](http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/regions/region_flamande/)



#### IV. LES PROBLÈMES RENCONTRÉS DANS LA MISE EN PLACE DU PROJET

La multiplicité des acteurs publics ne facilite pas la mise en place du plan.

Certains acteurs, comme la SNCB, conscients de la plus-value dont bénéficient leurs terrains, ne comptent pas les céder à la Région pour une somme symbolique. La SNCB souhaite garder la totale maîtrise de ses terrains et est peu encline, selon nos sources, à modifier et à adapter ses projets.

Le port souhaite quant à lui conserver des activités industrielles sur ses terrains et développer l'activité logistique. Sa volonté, contraire au plan, bloque les négociations et ralentit son opérationnalisation. Toutefois, la demande en terrain étant tellement forte au sein du périmètre qu'au sud du canal (partie néerlandophone) les habitations ont déjà remplacé l'activité industrielle. Cette dernière s'est dès lors reportée au nord du canal mais la pression s'y fait également peu à peu ressentir. Si le port ne réagit pas très vite, il n'y aura plus du tout d'activité industrielle le long du canal. En effet, si les propriétés privées jusqu'à présent affectées à des activités en rapport avec le port et l'industrie sont vendues et affectées à du logement, les activités industrielles ne seront plus que résiduelles et le port perdra sa raison d'exister. Les logements de luxe installés le long du canal feront en outre pression pour que le décor alentour change. A l'inverse, si le port prend les devants et rassemble ses activités là où l'activité industrielle persiste et favorise le développement du transport fluvial au sein de la capitale, il a plus de chance de résister au mouvement de désindustrialisation.

Pour finir, le plan concerne le territoire de sept communes. Chacune d'elle a mis en place une série de plans et prévoit pour la partie du canal un certain nombre de projets. Chacune possède en outre des règlements urbanistiques parfois contradictoires entre communes.

Le manque d'outils adéquats au sein de la Région bruxelloise freine également le développement du projet. La Région ne dispose pas d'outils comme le PRU mis en place en Région wallonne.

Le PRDD a été approuvé par le gouvernement mais celui-ci risquant de changer après le 25 mai, son avenir reste incertain. Or, de cet outil dépend la mise en place du plan.

Le PRAS vient également d'être modifié. Si l'on veut que des terrains publics non constructibles deviennent constructibles, il faut le réformer à nouveau.

Enfin, Chemetoff souhaite une vision partagée et une adhésion au plan de l'ensemble des acteurs concernés. Cela n'a pu être réalisé. Chemetoff ne collabore actuellement plus qu'avec la Région de Bruxelles-Capitale.

## V. REGARD CRITIQUE

La zone du canal concentre les populations les plus fragiles, reléguées dans des quartiers dont personne ne veut. Cette zone est également (dé)structurée par de grands espaces et bâtiments laissés à l'abandon. Nous l'avons vu, à l'heure actuelle, la population n'est pas intégrée au projet et il n'y a d'ailleurs pas, dans ce plan, de volet dédié au développement et à la cohésion sociale. Les promoteurs privés quant à eux sont les bienvenus pour construire leurs projets, souvent des logements de standing. Nous posons alors cette question, comme un avertissement ; Ne risque-t-on pas une gentrification de la zone du canal ? Elle aurait pour conséquence une relégation des plus pauvres un peu plus loin, hors de Bruxelles.

Il incombera aux autorités publiques et plus particulièrement à Citydev de s'assurer de la mixité prônée dans les idées directrices du Plan.

Une autre attention doit être portée à la participation. Différents degrés existent, de la simple information à la coproduction. Nous avons vu que le Plan Canal est une quasi coproduction, dirigée par Chemetoff et de ce fait par la Région et les acteurs publics, (communes, le Port de Bruxelles, la STIB, Citydev, la SNCB,...). Les habitants quant à eux ne sont représentés que par les autorités communales. Leur implication dans le projet se limite à l'information. Il serait impossible d'impliquer autant de personnes pour un tel projet. Nous pourrions nous attendre à une méthode similaire à l'île de Nantes où était exposé le Plan guide, en permanence et mis à jour. Il est à souligner que l'information, bien que nécessaire peut s'avérer un outil de manipulation. La concrétisation des projets, zoom par zoom pourrait intégrer la population locale afin qu'elle s'approprie le projet et le reçoive d'autant mieux.

## VI. BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL, *Nouvelle centralité. Alexandre Chemetoff va dessiner l'avenir du territoire du canal*, s.d. <http://www.adt-ato.be/fr/zones-stratégiques/territoire-du-canal> (24 mai 2014).
- ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS, *PLAN – CANAL. Région Bruxelles-Capitale*, Les éditions du bureau des paysages Gentilly, 7 mars 2014.
- ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS /IDEA CONSULT / ECOREM, *Plan canal Synthèse. Région de Bruxelles-capitale*, septembre 2013.
- ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS /IDEA CONSULT / ECOREM, *ZONE-CANAL/KANAALZONE Bruxelles/Brussels*, 10 janvier 2013.
- ARCHITECTURE WORKROOM BRUXELLES, *Bruxelles Plan directeur Canal*, s.d. [http://www.architectureworkroom.eu/fr/work/brussels\\_canal\\_guide\\_plan/](http://www.architectureworkroom.eu/fr/work/brussels_canal_guide_plan/) (24 mai 2014).
- CABINET DU MINISTRE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Prise d'acte du rapport intermédiaire-sélection des projets témoins*, 26 septembre 2013, Bruxelles (document d'approbation de la phase I).
- COULEE (PH.) et VANDERNOOT (C.), *Bruxelles : le canal, épine dorsale du renouveau urbain*, dans : Le Vif, 21 mai 2012. <http://trends.levif.be/economie/actualite/immo/bruxelles-le-canal-epine-dorsale-du-renouveau-urbain/article-4000099287343.htm> (24 mai 2014).
- Ingallina P, *Le projet urbain* (Que sais-je ?), PUF, Mayenne, 2010.
- LACAZE (J.-P.), *Les méthodes de l'urbanisme* (Que sais-je ?), PUF, 6<sup>e</sup> éd., 2012, Paris.
- MIRKES (C)., *Plan canal* (présentation PowerPoint), Bruxelles Développement Urbain, 2014.
- LAFFINEUR (T.), *Un canal inscrit dans l'histoire*, dans : ATENOR group, *Diversity*, n°3 (numéro spécial canal), avril 2012, La Hulpe.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Territoire du Canal*, (brochure), 2013, Bruxelles.

-[http://www.belgium.be/fr/la\\_belgique/pouvoirs\\_publics/regions/region\\_flamande/](http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/regions/region_flamande/), consulté en mai 2014

-<http://www.bruxelles.irisnet.be/a-propos-de-la-region/les-organismes-regionaux>, consulté en mai 2014

-[http://www.belgium.be/fr/la\\_belgique/pouvoirs\\_publics/regions/competences/](http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/regions/competences/), consulté en mai 2014

-[http://www.ieb.be/IMG/pdf/depliant\\_zonesleviers-zir-2.pdf](http://www.ieb.be/IMG/pdf/depliant_zonesleviers-zir-2.pdf), consulté le 12/05/2014

- <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/le-plan-canal-s-enfonce-dans-la-paralysie-52ddf9ef3570ba3e183f348e>, consulté en mai 2014

- <https://urbanisme.irisnet.be>

## VII. ANNEXES

### 1. L'avis de marché.

#### **Kanal : Avis de marché**

#### **Compléments techniques**

##### **II.1.1) Intitulé**

Elaboration d'un Plan Directeur pour la zone du canal en Région de Bruxelles-Capitale

##### **II.1.5) Description**

Le marché porte sur l'élaboration d'un Plan Directeur pour la zone du canal en Région de Bruxelles-Capitale.

Le canal qui relie Bruxelles à Anvers et à Charleroi traverse la Région bruxelloise du Nord au Sud en passant à proximité immédiate du centre historique de la Région. Le territoire situé le long de ce canal correspond majoritairement aux anciens quartiers industriels développés au XIX<sup>ème</sup> siècle. Ces quartiers ont subi au XX<sup>ème</sup> une désindustrialisation fragilisant fortement leur tissu urbain (patrimoine abandonné, friches, ...) et leur tissu socio-économique. Aujourd'hui ces quartiers, très divers dans leur composition urbaine et dans leur rapport au canal, concentrent les difficultés : population dense, jeune et cosmopolite issue de l'immigration, taux de chômage élevé, faible niveau de qualification, parc de logement vieilli, larges besoins en équipements de santé, d'enseignement de culture, manque d'espaces verts, etc.

Ils offrent en conséquence de nombreuses possibilités de réinvestissement (espaces libres à réaffecter, espaces publics à restructurer, tissu urbain à recoudre, etc.) un paysage urbain et un patrimoine architectural à revaloriser. L'axe que représente le canal, généralement vécu comme une frontière, peut devenir un axe structurant pour le future de la région bruxelloise.

Les quartiers le long du canal font l'objet depuis une vingtaine d'années d'importants investissements publics dans le cadre notamment de programmes de rénovation urbaine. Ils comprennent également plusieurs grandes zones de projets urbains à dimension métropolitaine (le site des Abattoirs, la Gare de l'Ouest, Tour et Taxis, Schaerbeek-Formation). Les dynamiques positives de transformation urbaine mises en place sur certains sites contribuent à générer un nouvel intérêt des investisseurs le long du canal.

La zone du canal s'étend sur près de 1500 ha, soit un peu plus de 9% du territoire régional. Elle compte plus de 15% de la population bruxelloise et passe par plusieurs communes. Elle présente une diversité importante d'organisations urbaines. De ce fait, de nombreux acteurs sont impliqués sur ce territoire.

Le constat actuel est que d'une part, toutes les dynamiques qui se manifestent dans la zone ne forment pas encore un projet commun au territoire du canal. D'autre part, les outils habituels d'aménagement que ce soit au niveau régional ou pour des zones spécifiques ne sont pas adaptés pour appréhender l'échelle du territoire du canal. En appui et en complément des initiatives existantes, une vision urbanistique structurante doit être définie. Cette vision d'ensemble permettrait de répondre à la nécessité d'assurer une cohérence dans les projets et dans les actions sur ce territoire.

C'est pourquoi la Région bruxelloise a décidé de réaliser un « plan directeur pour la zone du canal » et de se faire accompagner dans sa mise en œuvre. C'est l'objet du présent marché.

Ce plan directeur permettra d'apporter des réponses aux grands enjeux de la zone : réponse à la croissance démographique, requalification du cadre de vie, lutte contre la dualisation sociale avec le reste de la Région, mixité fonctionnelle, renforcement des activités économiques régionales, place du port dans la ville, valorisation paysagère du canal et de la vallée de la Senne, valorisation du patrimoine industriel bruxellois, etc.

Ce faisant, il répondra également aux défis régionaux qui ont dicté la nécessité de réaliser un Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ; il viendra nourrir le processus d'élaboration de ce PRDD.

En effet depuis sa mise en place, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est attaché à la réalisation d'un Plan Régional de Développement Durable afin de se donner les moyens de répondre aux 5 défis majeurs auxquels le Région fait actuellement face : l'essor démographique, une économie au service des Bruxellois, l'amélioration de l'environnement, la lutte contre la dualisation de la ville, l'internationalisation de Bruxelles.

Plus que dans tout autre territoire, ces 5 défis sont présents dans la zone liée au canal et leur résolution nécessite sur ce territoire une démarche d'aménagement intégré, liant cohésion territoriale et cohésion sociale, pour arriver à une vision claire et partagée de l'avenir de cette zone qui puisse être intégrée à ce PRDD.

Le marché comporte une tranche ferme et des tranches conditionnelles.

Tranche ferme :

Elaboration du Plan Directeur de la zone du canal ; ce sera une vision stratégique d'ensemble pour accompagner un développement harmonieux de la zone du canal. Ce plan :

- intégrera les dynamiques du territoire et montrera les directions à suivre pour le développement de cette zone ;
- suggérera les actions et les interventions stratégiques à mettre en œuvre ;
- servira de cadre d'évaluation pour accompagner le développement de la zone, et l'ensemble des initiatives publiques et privées

Tranches conditionnelles :

La mission d'accompagnement à la mise en œuvre du plan directeur fera l'objet de tranches conditionnelles portant sur

- l'actualisation du Plan Directeur ;
- la formulation d'avis sur les projets importants de la zone.

### **II.2.1) Quantité :**

Le marché comprend une mission ferme d'élaboration du Plan Directeur pour la zone du canal pour un montant maximum de 200.000€ et une durée estimée à 9 mois à partir de la notification du marché.

Le marché comprend également des tranches conditionnelles estimées à 3 ans d'accompagnement du développement de la zone. Dans ce cadre l'adjudicataire pourra être amené à réactualiser le Plan Directeur et à formuler un avis relatif aux projets importants de la zone.

### **III.1.2) modalités de paiement :**

Les paiements seront exécutés selon les modalités reprises dans le cahier des charges.

- Les CV des personnes effectivement concernées par le marché seront joints.
- Pour des missions comparables ou pouvant par leur nature constituer une expérience bénéfique pour ce marché, une liste des références professionnelles des 3 dernières années de l'équipe candidate, où figurent une illustration, les coordonnées du maître d'ouvrage, le type de mission confiée au prestataire, le montant et la durée de ces références, leur date de réalisation et s'il s'agit de concours, les suites données.
- Pour un maximum de 3 références réalisées au cours des 5 dernières années que le candidat jugera pertinentes par rapport au marché, il établira une note synthétique (maximum 2 pages de texte recto-verso A4 + maximum 2 pages recto-verso A4 d'illustrations par référence) justifiant son choix par rapport à l'objet du présent marché, et mettant en évidence :
  - le lien entre les pratiques utilisées et l'objet du marché,
  - sa capacité à appréhender, à gérer et/ou à accompagner un territoire en mutation urbaine,
  - sa capacité à intégrer les données socio-économiques et culturelles, à lier cohésion sociale et cohésion territoriale
  - son aptitude en matière de communication (graphisme, présentation,...)

#### **IV.1.2) critères à réduire le nombre de candidats :**

Seules les candidatures régulières seront évaluées. Cette évaluation se fera par un Comité d'Avis sur base du savoir-faire, de l'expérience et des compétences du candidat (voir III.2.3).

#### **VI.3) Autres informations**

La candidature sera présentée suivant l'ordre du présent avis de marché.

Trois dossiers de candidature complets seront introduits sous format papier auprès du pouvoir adjudicateur. Une version électronique de la candidature (dans un format exploitable sous Microsoft Windows et Mac OS) sera jointe sur cd-rom.

Une lettre de candidature datée et signée par le candidat ou le mandataire sera jointe au dossier de candidature.

Seuls les candidats sélectionnés seront invités à remettre une offre. A cette fin le cahier des charges leur sera remis au moment de la sélection.

Le pouvoir adjudicateur fera appel à un comité d'avis pour analyser les candidatures et les offres. Ce comité sera composé de responsables de l'Administration et d'experts extérieurs. Le maître d'ouvrage sélectionnera de 3 à 5 soumissionnaires parmi les candidatures introduites, sur base de l'évaluation de la capacité du candidat à réaliser le présent marché.

Le même comité sera également amené à rendre un avis sur les offres introduites par les soumissionnaires. L'étape de production des offres et de négociation sera considérée comme une consultation, un pré-marché essentiel à l'élaboration du Plan Directeur. Un travail conséquent sera demandé aux soumissionnaires, estimé à près de 4 mois de travail. Les soumissionnaires dont l'offre n'aura pas été retenue au terme de la procédure d'attribution recevront chacun (si leur offre est régulière et complète, et qu'ils ont obtenu un minimum de 50% des points) un dédommagement de 50.000€ TVAC et ce, sur base d'une facture introduite auprès du pouvoir adjudicateur.

### **III.1.3) forme juridique :**

Lorsque le candidat est une association sans personnalité juridique, formée entre plusieurs personnes physiques ou morales, la candidature et l'offre est signée par chacune d'entre elles. Celles-ci s'engagent solidairement et conjointement à exécuter correctement le marché, tant au niveau financier que technique et désignent parmi elles le mandataire qui sera chargé de représenter l'association vis-à-vis du pouvoir adjudicateur.

### **III.2.1) situation propre :**

Le candidat doit avoir son siège dans un Etat membre de la C.E. ou dans un pays cité à l'article 78 de l'A.R. du 08.01.1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services, et aux concessions de travaux publics, tel que modifié.

En souscrivant à ce marché, le candidat produit une déclaration sur l'honneur qu'il ne se trouve pas dans une situation d'exclusion, telle que prévue à l'art 69 de l'Arrêté Royal du 8 janvier 1996 concernant les marchés publics pour le marché de travaux, fournitures et services et les concessions pour travaux publics.

Le service adjudicateur est limité à la vérification du statut du seul soumissionnaire dont l'offre est soit la moins chère, soit la plus intéressante. A cet effet, il demande au soumissionnaire concerné de fournir par le moyen le plus rapide et dans le délai fixé, les informations ou les documents qui permettent de vérifier sa situation personnelle, et ceci pour chaque décision concernant la passation du marché.

Le pouvoir adjudicateur est tenu de vérifier l'exactitude de la déclaration sur l'honneur implicite et utilise la voie électronique (Telemarc / digiflow) pour obtenir les attestations.

### **III.2.2) capacité économique :**

Le candidat justifie sa capacité économique et financière par des références attestant qu'il est capable de mener à bien le marché. A cette fin, il produit une déclaration du chiffre d'affaires global et du chiffre d'affaires concernant les services auxquels se réfère le marché pour les 3 derniers exercices.

### **III.2.3) Capacité technique**

Conformément à l'article 71 de l'A.R. du 08/01/1996, l'équipe devra démontrer au minimum des compétences en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'architecture, de paysage, d'analyse financière, économique et environnementale, de gestion de projet ainsi que sa capacité à intégrer les dimensions sociale et économique d'un territoire. Des capacités sont attendues également en matière de communication (présentation orale, qualités graphiques) et de langue (idéalement bilinguisme français/néerlandais, obligatoirement une des 2 comme langue de travail).

La capacité technique du candidat est à démontrer par un dossier composé des éléments suivants :

- Une note (maximum 2 pages recto-verso A4) dans laquelle l'équipe candidate expose ses motivations pour ce marché, sa compréhension des objectifs de la mission, les qualités qu'elle offre pour répondre au marché.
- La composition et l'organigramme de l'équipe candidate d'où il apparaît que le mandataire a des compétences en matière d'urbanisme, et que l'équipe dispose au minimum de l'ensemble des compétences requises pour assurer la mission.  
Ne figureront dans l'organigramme que les personnes effectivement affectées à la mission si le candidat est retenu. Les compétences des sous-traitants ne peuvent être prises en considération que si une lettre d'engagement figure dans le dossier.

La tranche ferme du marché, à savoir la réalisation du Plan Directeur pour la zone du canal en Région de Bruxelles-Capitale, sera attribué au soumissionnaire le mieux classé par le Maître d'Ouvrage, après négociation. La négociation portera également sur les tranches conditionnelles de mise en œuvre de ce Plan Directeur. (voir II.1.5)

### **VI.4.2) Introduction des recours**

Les recours seront conformes à l'article 65/23 de la loi belge du 23 décembre 2009 introduisant un nouveau livre relatif à la motivation, à l'information et aux voies de recours dans la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services.



## 2. Document d'approbation de la phase I

(pages :2, 4,5,6,7,8, le reste du document est un répétition des pages annexée en néerlandais)



GOVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bruxelles, jeudi 26 septembre 2013

### GOVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE NOTIFICATION DE LA REUNION DU DU JEUDI 26 SEPTEMBRE 2013

#### POINT 2

Plan Canal – Prise d'acte du rapport intermédiaire – Sélection des projets témoins

(GRBC-RV-30.301)(GRBC-2013-07-18) pt 31

(GRBC-RV-30.301)(GRBC-2013-09-05) pt 5

(GRBC-RV-30.301)

#### Décision:

Accord

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- prend acte du rapport intermédiaire du Plan Canal.
- approuve les principes de développement du territoire du canal repris au point 2 de la présente note.
- approuve la liste des projets témoins dont la mise en œuvre est considérée comme de nature à impacter favorablement et durablement le territoire du canal ;
- approuve la sélection des 6 projets témoins à mettre en œuvre de manière prioritaire pour garantir l'effectivité de la mise en œuvre du Plan Canal, et donc l'adhésion de tous à sa dynamique.
- Charge le Ministre-Président de l'exécution de la présente décision.

Le Secrétaire,

Yves GOLDSTEIN



**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**  
LE MINISTRE-PRESIDENT

TS/cv/ZONE CANAL/GRBC 26.09.2013

**NOTE AUX MEMBRES DU GOUVERNEMENT DE LA  
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Objet : Plan Canal – Prise d'acte du rapport intermédiaire – Sélection des projets témoins**

**1. Introduction – Ambitions du Plan Canal**

Le Plan Canal a formellement démarré en novembre 2012 par la désignation d'une équipe construite autour du Bureau des Paysages et d'Alexandre Chemetoff ainsi que des bureaux d'études Idea-Consult et Ecorem à l'issue d'une compétition internationale.

Le Plan Canal a été imaginé comme un moyen de réponse opérationnel aux défis auxquels la Région bruxelloise est et sera confrontée dans les 20 ans à venir : celui du logement, celui de l'emploi et de l'économie en général, celui de la mobilité, celui de la qualité de vie.

Aussi, l'élaboration de cette stratégie doit permettre à terme d'apporter des réponses concrètes à ces défis pour répondre à un triple objectif :

- celui du renforcement de la fonction résidentielle et des équipements au bénéfice de tous;
- celui du renforcement de l'emploi et de l'économie, en travaillant à une meilleure intégration urbaine de l'activité économique et à la mise à l'emploi des bruxellois, notamment ceux qui vivent sur ce territoire;
- celui de la qualité des espaces publics, notamment au profit des modes actifs, en faisant en sorte de relier les quartiers que le canal continue aujourd'hui de diviser, afin que le canal fasse lien et non barrière.

Les éléments du diagnostic qui caractérise ce territoire qui couvre environ 2.850 ha et traverse 7 communes (Anderlecht, Forest, Saint-Gilles, Ville de Bruxelles, Molenbeek, Schaerbeek et Koekelbergh) sur 14 km du nord au sud de la Région dont elle représente 17,5 % de la surface sont connus et partagés.

L'objectif de la première phase du Plan Canal, prévue sur une durée de 9 mois, était de mettre en évidence le potentiel de développement de la zone et de développer une méthodologie et une approche pour que le gouvernement puisse relever les défis qui s'y présentent de façon concentrés.

A l'issue de 6 workshops (Biestebroek, Birmingham, Saintelette, Armateurs, Van Praet et Buda) et des 48h du Plan Canal organisés les 1 et 2 juillet dernier, un Domaine Régional de 313 ha a été identifié et représenté sur quatre documents cartographiques fondamentaux et évolutifs qui figurent en annexe informatique de la présente note :

- **Le plan de l'état des lieux** représentant la ville telle qu'elle est,
- **Le plan des projets en cours** représentant la ville telle qu'elle bouge,
- **Le plan des propriétés publiques dans la zone,**
- **Le plan du domaine régional** représentant 313 ha environ d'espaces majoritairement publics.

Dans la mesure où le Plan Canal n'a pas de vocation réglementaire et se situe dans une logique de projets, il s'agit désormais de :

- confirmer que le Plan Canal est un projet prioritaire, dont la RBC se dote pour intensifier et accélérer sa réponse aux grands enjeux de la région et du territoire du canal en particulier;
- faire le choix d'une série de projets témoins de nature à impacter favorablement, à court terme, le devenir du territoire du canal.

Il s'agit également d'approuver, au préalable, une série de principes transversaux qui doivent fonder l'action de la Région et des pouvoirs publics sur ce territoire.

## **2. Objectifs transversaux de développement du territoire du Canal**

Une des préconisations ressortant de la première phase du Plan Canal consiste à faire reconnaître le caractère urbain de l'ensemble du territoire du canal même si, considérée 'isolément', chaque zone de celui-ci revêt une nature particulière.

Dès lors, de manière générale, sur l'ensemble de ce territoire, il convient de tendre vers les objectifs de densité, de mixité et d'intégration urbaines.

Par ailleurs, une autre prise de conscience s'impose. Aujourd'hui déjà, la fonction économique est sous pression dans la zone du canal. Ce phénomène ne peut faire que s'amplifier compte tenu du boom démographique. Or, il est évident que pour favoriser la mise à l'emploi des bruxellois, il convient de maintenir l'activité en ville. Ceci ne pourra se faire qu'en renforçant l'intégration urbaine de l'économie, en l'ancrant dans son contexte aux conditions de la ville.

Ainsi, pour éviter l'effet centrifuge (hors RBC) à l'œuvre en ce qui concerne certaines activités économiques, portuaires, logistiques ou de gestion publique des déchets par exemple, dont toute ville a besoin, il convient que ces activités fassent l'objet de la plus grande intégration urbaine possible. Ces activités doivent dès lors répondre aux conditions de la ville, profiter à celle-ci et fonctionner de manière performante dans un contexte urbain.

Ceci ne doit pas empêcher, sans s'éloigner des objectifs de densité et d'intégration urbaine, et conformément aux accords d'Ostende des 24 et 25 mai 2013, de lancer une réflexion sur le regroupement à terme des activités industrielles et portuaires à l'avant-port.

En synthèse les principes à respecter de manière transversale dans le cadre de l'aménagement du territoire du canal sont donc les suivants :

- 1) A l'échelle du canal, les projets doivent tendre vers le renforcement du logement, le renforcement de l'économie et le renforcement de la qualité des espaces publics;
- 2) De manière générale, les projets immobiliers doivent respecter les objectifs de densification, d'intégration urbaine et de mixité;
- 3) Au sein du Domaine régional identifié, la Région de Bruxelles-Capitale et les opérateurs publics régionaux mobilisent leur foncier en respectant les principes précités;
- 4) Sur le territoire du canal, la Région de Bruxelles-Capitale et les opérateurs publics régionaux tenteront de fédérer les autres acteurs publics (communes, Etat fédéral, ...) autour des principes précités;
- 5) Au moment de l'approche opérationnelle du Plan Canal, il convient de fédérer les acteurs publics en pérennisant la méthodologie des workshops dans le cadre de la mise en œuvre des projets témoins;

6) Tous les projets du Plan Canal devront se faire dans une logique d'exemplarité environnementale, en respectant des critères élevés de durabilité (haute performance énergétique et environnementale – matériaux, gestion de l'eau, biodiversité).

7) Les projets organisent une intégration urbaine des activités économiques et portuaires autour du canal, qui gardent toute leur importance, et sans en entraver l'exploitation globale.

### **3. Le Domaine régional et les projets témoins**

L'analyse très détaillée du territoire du canal, ainsi que les échanges à l'issue des workshops et des 48h du Plan Canal, ont permis à l'équipe d'Alexandre Chemetoff de constituer une proposition de Domaine régional qui s'étend sur toute la longueur du territoire du canal du nord au sud.

La force du Domaine régional identifié à l'issue des workshops et des 48h du Plan Canal est qu'il se constitue très majoritairement de propriétés publiques. Il en découle une opportunité à ne pas rater, c'est à dire une capacité d'action renforcée dans le chef de pouvoirs publics qui ne doivent pas acquérir le foncier préalablement à la mise en œuvre de projets.

Avec le domaine régional comme territoire de projet, le Plan Canal se présente comme un projet régional ambitieux qui permet de sortir de la position de juge des différents développements (PPAS, permis, ...), pour activement travailler sur la transformation d'une des zones les plus dynamiques de la RBC. A travers le Plan Canal, la RBC pourra concrétiser, intensifier et accélérer sa réponse aux grands défis qui se superposent dans la zone du canal.

Ce domaine est par ailleurs suffisamment grand pour que les projets qui y seront développés puissent impacter favorablement, à relativement court terme, le développement du territoire du canal.

Comme dit précédemment, le Plan Canal n'a pas de vocation réglementaire. Il se situe directement dans une logique de projets. Cette approche nécessite que les principes mis en évidence dans le cadre de la première phase du Plan fassent directement l'objet d'une concrétisation au travers de projets témoins ayant valeur d'exemples.

C'est le sens de la phase de mise en œuvre de 3 ans explicitement prévue par le cahier des charges du Plan Canal.

Le Plan Canal définit donc les objectifs stratégiques du développement du territoire du canal à travers les projets qu'il estime prioritaires.

Il cadre en ce sens les premières conclusions de l'étude Plan Guide de la rénovation urbaine telles qu'elles sont reprises au PRDD. Ces premières conclusions peuvent donc constituer un levier de mise en œuvre du Plan Canal.

Par ailleurs, le pôle Canal fait l'objet d'une des 7 zones prioritaires définies par le PRDD et son développement devra être porté par la plate-forme territoriale opérationnelle lorsqu'elle sera mise en place en vue de disposer d'un assemblage pour la mise en œuvre de la vision stratégique de cette zone.

En annexe électronique à la présente note figure une liste reprenant les projets dont la mise en œuvre est considérée comme de nature à impacter favorablement et durablement le territoire du canal. Le programme que cette liste indique par projet n'a qu'une valeur indicative et ne vise qu'à mettre en évidence les potentialités qui se dégagent à ce stade pour chaque site.

Pour garantir l'effectivité de la mise en œuvre du Plan Canal, et donc l'adhésion de tous à sa dynamique, il est proposé de sélectionner sur cette liste 6 projets à mettre en œuvre en priorité. Cela ne veut pas dire que les 6 autres projets ne seront pas appréhendés dans les 3 ans prévus pour la mise en œuvre du Plan.

La sélection des projets témoins prioritaires est opérée sur base des critères suivants :

- le caractère déterminant du site visé par rapport à son rôle et sa localisation sur le territoire du canal;
- la visibilité du site et des changements qu'il peut subir;
- la rapidité avec laquelle ces changements peuvent survenir.

Les 6 projets dont le développement est considéré comme prioritaire sont :

- **PROJET PILOTE 02 - Pont de la Petite Ile, bassin de Biestebroek;**
- **PROJET PILOTE 03 - rue de Birmingham – Quai Demets (ZEMU STIB);**
- **PROJET PILOTE 04 - Quartier Heyvaert, îlot de la halle «Libelco»;**
- **PROJET PILOTE 07 - Bassin Vergote;**
- **PROJET PILOTE 08 - Centre TIR;**
- **PROJET PILOTE 12 - Pont de Buda – rive droite – rive gauche (sites SDRB-Solvay, RORO-CARCOKE).**

La qualité de projet témoin implique deux éléments :

- en fonction de l'état d'avancement du projet sélectionné, la mise en œuvre de celui-ci dans le cadre du Plan Canal implique, sous forme de workshop opérationnel impliquant tous les acteurs concernés, la finalisation du programme, le choix des procédures, la rédaction des documents de marché, le suivi de la mise en œuvre;
- le caractère exemplaire du projet au niveau de la densité, de l'intégration urbaine, des qualités urbanistiques et architecturales afin de démontrer la pertinence de la démarche du Plan Canal.

Dans un premier temps donc, dès l'approbation de la présente note, la mise en œuvre des projets témoins consistera dans la définition précise du périmètre d'intervention et de la programmation des projets témoins et la recherche de l'accord de tous les acteurs concernés sur le montage (pouvant inclure éventuellement la constitution de sociétés mixtes ad hoc). Ce travail sera coordonné par le Cabinet du Ministre-Président en charge du Plan Canal.

A l'image de ce qui a été réalisé à l'occasion de 48h du Plan Canal à l'issue de la première phase, la mise en œuvre du Plan et des projets témoins comprendra un important volet dédié à la communication et à la participation.

Enfin, il conviendra également d'imaginer et de mettre en œuvre rapidement des actions temporaires sur certains sites en vue d'initier un changement de perception de la zone.

#### **4. Accompagnement des projets privés**

Il ressort de la présentation de certains projets privés reçue à l'occasion des 48h qu'un accompagnement de ces projets dans le cadre du Plan Canal s'impose. Un dispositif de veille et d'accompagnement sera imaginé pour ce faire en faisant appel à l'ADT, chargée de la coordination de la mise en œuvre du Plan.

#### **5. Proposition de décision**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- prend acte du rapport intermédiaire du Plan Canal.
- approuve les principes de développement du territoire du canal repris au point 2 de la présente note.
- approuve la liste des projets témoins dont la mise en œuvre est considérée comme de nature à impacter favorablement et durablement le territoire du canal ;
- approuve la sélection des 6 projets témoins à mettre en œuvre de manière prioritaire pour garantir l'effectivité de la mise en œuvre du Plan Canal, et donc l'adhésion de tous à sa dynamique.
- Charge le Ministre-Président de l'exécution de la présente décision.



Rudi VERVOORT

