

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2013-2014

23 JANUARI 2014

VOORSTELLING

van het masterplan voor het Kanaalgebied

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Ruimtelijke Ordening,
de Stedenbouw en het Grondbeleid

door mevrouw Catherine MOUREAUX (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heren Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
mevr. Catherine Moureaux, mevr. Anne Dirix, mevr. Marie Nagy,
mevr. Gisèle Mandaila, mevr. Julie de Grootte, de heer Jef Van Damme.

Ander lid : de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

23 JANVIER 2014

PRÉSENTATION

du plan directeur pour le territoire du Canal

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de la Politique Foncière

par Mme Catherine MOUREAUX (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Mohammadi Chahid,
Mmes Catherine Moureaux, Anne Dirix, Marie Nagy, Gisèle Mandaila,
Julie de Grootte, M. Jef Van Damme.

Autre membre : M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

I. Uiteenzetting van Alexandre Chemetoff, belast met de opstelling van het masterplan voor het Kanaalgebied

De heer Alexander Chemetoff heeft voor de commissie-leden de volgende uiteenzetting gehouden :

« De opstelling van het richtplan voor de Kanaalzone, waarmee bijna een jaar geleden gestart is, is nog niet rond. Het is de bedoeling om langs de Kanaalzone en in de Zennevallei het hoofd te kunnen bieden aan de bevolkingsexplosie en tegelijk de functies van onderwijs en vrije tijd te ontwikkelen, om op die manier de gemengdheid van de stad langs die bepalende as die ons Gewest doorkruist te bevorderen.

Het eerste werkjaar bood de kans om een precieze inventaris te maken van het grondgebied en een aantal terreinen – de meeste openbaar – die samen het zogenoemde gewestelijk domein vormen vrij te maken. Daarbij moet voor ogen gehouden worden dat het Gewest niet rechtstreeks maar zijdelings betrokken is bij de ruimtelijke ordening, aangezien het tot nu toe meestal projecten van anderen begeleidt, private partners, de Haven en andere organen van hetzelfde type of gemeenten.

Vandaag ploegen wij voort om een en ander een concretere invulling te kunnen geven en thans zullen wij alleen toelichting geven bij de voorbereiding. De projecten zelf zullen eerst voorgesteld worden aan de opdrachtgevers, te weten het Gewest en de Minister-President.

Eerst hebben wij voorgesteld om een kaart te maken, als instrument voor het lezen van het gebied. De kaart is opgevat vanuit het idee dan men zich moet kunnen verplaatsen en is gedetailleerder dan de stadsplannen die in de handel aangeboden worden. De kaart bevat alle elementen die men kan zien.

Het idee bestond er vervolgens in om vanaf het Kanaal en de Zenne, die een bepalend element in de stad is (het is trouwens in de Zennevallei dat de iris groeit), op zoek te gaan naar de openbare terreinen die de gemeenschap in elk geval zou kunnen beheren, en aldus een domein te omschrijven waarbinnen de gemeenschap naar zijn hoofddoelstellingen zou kunnen streven, in de marge van de operaties die de enen en de anderen verwezenlijken.

Geleidelijk aan krijgt dan langs de Kanaalzone het netwerk van dat domein van meer dan 300 hectare vorm. Het is een onafgebroken strook langs het Biestebroekdok tot de Budabrug. Dat domein, dat soms openbaar is en soms door de Haven of door de GOMB of door andere organen van dat type beheerd wordt, zou het Gewest de kans bieden zijn voet tussen de deur te krijgen in projecten die anderen uitvoeren, maar ook het laken naar zich toe te trekken als een van de actoren voor de inrichting van dat gebied.

I. Exposé de M. Alexandre Chemetoff, chargé de l'élaboration du plan directeur pour le territoire du Canal

M. Alexandre Chemetoff a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« L'élaboration du plan directeur pour le territoire du Canal, qui a débuté il y près d'un an, est encore en cours. L'exercice vise à répondre, le long du territoire du Canal et de la vallée de la Senne, au grand enjeu que constitue l'essor démographique tout en développant les fonctions d'enseignement et de loisir, de manière à assurer la mixité de la ville le long de cet axe déterminant qui traverse la Région de part en part.

La première année de travail a permis de procéder à un repérage très précis du territoire et de dégager un certain nombre de terrains, pour la plupart publics, qui ensemble constituent ce qu'on a appelé le domaine régional, et ce en gardant à l'esprit que la Région n'agit pas directement mais indirectement sur l'aménagement du territoire, puisqu'elle accompagne jusqu'à présent le plus souvent des actions menées par d'autres, opérateurs privés, Port et autres organismes du même type ou communes.

Nous poursuivons actuellement le travail afin de lui conférer un caractère plus concret et nous nous contenterons aujourd'hui d'en exposer les préparatifs. Les projets en eux-mêmes seront prioritairement présentés aux commanditaires du plan, à savoir la Région et son Ministre-Président.

On a d'abord proposé de dresser une carte, comme instrument de lecture du territoire. Conçue de manière à ce qu'on puisse se déplacer et bien plus détaillée que les plans de ville en vente dans les boutiques, la carte reprend l'ensemble des éléments que l'on peut observer.

L'idée était ensuite de repérer, à partir du Canal et de la Senne, laquelle est un élément fondateur de la ville (c'est d'ailleurs dans sa vallée que pousse l'iris), les terrains publics ou, en tout cas, que la collectivité pourrait maîtriser, et de définir ainsi un domaine dans lequel la collectivité pourrait répondre à ses aspirations principales, en marge des opérations menées par les uns et par les autres.

Peu à peu, séquence par séquence, se constitue alors, le long de l'axe du Canal, le réseau de ce domaine de plus de 300 hectares, ininterrompu depuis le bassin de Biestebroek jusqu'au pont de Buda. Ce domaine, parfois public, parfois maîtrisé par le Port, par la SDRB ou par d'autres organismes de ce type, permettrait à la Région de donner son avis sur les projets menés par d'autres mais aussi et surtout de devenir l'un des acteurs de l'aménagement de ce territoire.

Er zitten natuurlijk nog andere projecten in de pijplijn : de vroegmarkt, Schaarbeek-Vorming, Thurn & Taxis, de slachthuizen van Anderlecht, de Ninoofsepoort, het Weststation ... Het Kanaalplan kan daar niet zomaar bovenop komen. De manco's of zelfs de tegenstrijdigheden tussen het plan en die projecten die reeds vastliggen, moeten daarentegen de nodige aandacht krijgen.

Wij hebben elk van die gebieden opgespoord en zijn het rijtje afgegaan. Wij hebben de terreinen gevonden waar het Gewest legitiem aanspraak kan maken op de ontwikkeling van een project.

Dat gebied bestaat uit grote assen zoals de Frans van Kalkenlaan of de Paepsemiaan, langs de Zenne, die in open lucht stroomt maar waar niemand op let. De vraag is of dergelijke ruimtes een afgewerkte staat van de stad vormen of enkel een eerste laag van de stad vormen waarbij dan de vraag rijst wat de tweede laag zou kunnen zijn. Hoe kan men het gebied heropbouwen of heraanleggen, misschien er een middel vinden voor de aanleg van de stad van de toekomst, aangezien het bediend wordt door het openbaar vervoer en voorzien is van uitrustingen en handelszaken ... ? Een ander voorbeeld waarbij men dezelfde soort vragen kan stellen : het Biestebroekdok, omgeven door grote ruimten die wel aangenaam zijn maar dat is dan ook alles. Ze vormen een soort speelterrein voor stedenbouwkundige pioniers.

Het Kanaalplan wil gebruik maken van die grondreserves voor woningen, sportterreinen, scholen, werkplekken enzovoort. Alle private terreinen die te koop staan zijn te duur voor het Gewest en kunnen niet aan zijn behoeftes voldoen. Men kan natuurlijk altijd een projectontwikkelaar advies geven en hem vragen in een bepaalde richting te werken, een school te bouwen of enkele goedkopere woningen, maar uiteindelijk beslist hij zelf. Het Gewest zit in een positie die niet is wat ze zou moeten zijn. Het Gewest kan hoe dan ook geen antwoord geven op de grote uitdagingen van vandaag.

Langs de Zenne, in de buurt van het Zuidstation, bieden verschillende terreinen van overheidsinstellingen of semi-overheidsinstellingen een kans om te bouwen of om in te richten. Men vindt er onder andere een heuvel die een mooi zicht biedt op het centrum van Brussel. Net zoals andere terreinen, gaat het over een braakliggend stuk met een zeer interessante ligging.

De Birminghamwijk, waarvan de naam aan industrie doet denken, is meer dan een ander gebied geschikt voor stedelijke gemengdheid. De stad van de industrie is kneedbaar en kan zich aanpassen aan de noden van de stad van vandaag, meer dan andere delen van de stad, die misschien wat statischer zijn en de sporen van de geschiedenis dragen en dus een zwaardere erfenis meeslepen.

Certes, plusieurs autres projets sont en cours : le marché matinal, Schaarbeek-Formation, Tour & Taxis, les abattoirs d'Anderlecht, la porte de Ninove, la gare de l'Ouest, ... Le plan Canal ne peut simplement s'y superposer. Les accroches, voire les contradictions, entre le plan et ces projets déjà engagés doivent au contraire être relevées.

Nous avons repéré précisément chacun de ces territoires en les parcourant et en identifiant parmi ceux-ci les terrains sur lesquels la Région pouvait légitimement développer un projet.

Ce territoire est composé de grandes artères à l'image de l'avenue Frans van Kalken ou du boulevard Paepsem, bordé par la Senne qui coule à ciel ouvert mais à laquelle pourtant personne ne porte attention. La question est de savoir si de tels espaces constituent un état terminé de la ville ou s'il ne s'agit que d'une première couche de la ville et, le cas échéant, quelle pourrait être la deuxième couche. Comment peut-on reconstruire ou réaménager le territoire, y trouver peut-être une ressource pour l'aménagement de la ville de demain, puisque desservi par un réseau de transports en commun, d'équipements, de commerces, ... ? Autre exemple pour lequel le même genre de questions se pose : le bassin de Biestebroek, bordé de grands espaces certes agréables mais peu constitués, formant une sorte d'urbanisme pionnier.

Le plan Canal vise à se servir de ces ressources foncières pour construire des logements, des terrains de sport, des écoles, des lieux de travail, etc., sachant que par ailleurs tous les terrains privés en vente sont négociés à des prix qui les rendent inaccessibles pour la Région et pour pouvoir satisfaire ses besoins. On peut évidemment toujours donner des conseils à tel ou tel promoteur, lui demander d'agir de telle ou telle sorte, de bâtir une école ou quelques logements à prix modéré, c'est lui qui décide. La Région se trouve dans une position qui n'est pas conforme à ce qu'elle devrait être, qui ne lui permet en tous cas pas de répondre aux grands enjeux du temps présent.

Le long de la Senne à proximité de la gare du Midi, plusieurs terrains relevant d'organismes publics ou para-publics représentent une ressource considérable pour construire et aménager. On trouve entre autres une butte qui offre une vue extraordinaire sur l'ensemble du cœur de Bruxelles. Comme d'autres terrains, il s'agit d'une friche dont la localisation est extrêmement intéressante.

Le quartier de Birmingham, dont le nom évoque l'industrie, se prête quant à lui plus qu'une autre zone à la mixité urbaine. La ville de l'industrie a cette plasticité, cette capacité à se prêter à la transformation et à s'adapter aux besoins de la ville d'aujourd'hui, plus que d'autres parties de la cité, peut-être plus statiques, peut-être plus marquées par l'Histoire, dont l'héritage est peut-être plus pesant.

De MIVB-terreinen, op de helling en met een mooi panorama op Brussel, hebben bijzondere aandacht gekregen. Ondanks de ligging (in de buurt van de metrostations Jacques Brel, Delacroix en Aumale, het toekomstige GEN en verschillende tramlijnen), dient die locatie vooral voor het uitrichten en de opslag van de sporen. Die activiteiten zijn natuurlijk levensbelangrijk voor het onderhoud van het net maar overal elders zouden ze gecombineerd geweest zijn met andere functies. Ofschoon de site enorm goed bediend wordt door het openbaar vervoer, heeft men het gevoel dat men in een ver afgelegen voorstad is. Het gebruik van die ruimtes (sommige parkeergarages staan half leeg) geeft in elk geval niet de indruk dat men in het hart van een metropool is, terwijl de grondwaarde aanzienlijk is en de investeringen om die gebieden te ontsluiten van dezelfde orde zijn. De MIVB is een maatschappij die voor de gemeenschap werkt. Die terreinen moeten dus ingezet kunnen worden in plaats van enkel een technische bestemming te hebben. Men moet natuurlijk in open lucht aan de sporen kunnen werken en ze uitrichten, maar dat is combineerbaar met andere activiteiten.

Bepaalde wijken worden ook gekenmerkt door de handel in tweedehandsauto's, die een nieuw leven krijgen in Afrika. Die voertuigen worden niet meer op boten geladen maar op vrachtwagens. Die erfenis van de industriestad zou dus kunnen dienen als ankerpunt voor de nieuwe ontwikkeling van de stad van vandaag. Men moet niet enkel de herinnering bewaren maar ook denken aan de toekomst van een Gewest dat nieuw leven kan krijgen door een activiteit in het stadscentrum. Het zou een vooruitgang zijn mocht de industrieactiviteit plaats maken voor een activiteit met een bijna huiselijke dimensie (de 3 D-printer is maar één voorbeeld van een totale wijziging van de verhouding tussen de stad en de arbeidsplaats). De stad moet die evoluties met open armen ontvangen. Vanuit het verleden moet naar een toekomstig model voor de stadsactiviteiten gekeken worden en men mag niet bij de oplossingen van vandaag blijven hangen, ook al zouden die subsidies krijgen van de EU om enorme terreinen in gebruik te nemen voor functies die al bij al niet veel arbeidsplaatsen opleveren.

Aan Saintelette is de configuratie van die aard dat men bijna vergeet dat men zich in het verlengde van oude voorsteden bevindt. De grote infrastructuur snijdt werkelijk door het dok en de Antwerpsesteenweg en het stadscentrum. Er rijzen vragen omtrent de continuïteit en de verbindingen die vroeger bestonden.

Gebouwen op de Akenkaai, zoals de Citroëngarage en de boerderij in de buurt, zijn ook plaatsen met uitzonderlijke mogelijkheden. Er zijn toch wel andere mogelijkheden dan de installatie van de dienst van openbare netheid van de stad Brussel in die boerderij. Dat gebouw kan door zijn architectuur en ligging zeker andere functies vervullen.

Les terrains de la STIB, situés sur le coteau et offrant un panorama remarquable de Bruxelles, nous ont également particulièrement intéressés. Malgré sa situation (à proximité des stations de métro Jacques Brel, Delacroix et Aumale, du futur RER et de plusieurs lignes de tram), cet endroit sert principalement au cintrage et au stockage des rails. Ces activités sont certes indispensables à l'entretien du réseau mais auraient partout ailleurs été combinées à d'autres fonctions. Alors que le lieu est incroyablement maillé par les transports en commun, on a le sentiment de se trouver dans le fin fond d'une banlieue lointaine. La densité d'occupation de ces espaces (on y trouve des parkings à moitié vides) ne donne en tous cas pas l'impression d'être au cœur d'une métropole, et ce alors que la valeur foncière est considérable et que les investissements consentis pour desservir ces endroits le sont tout autant. La STIB est une société qui travaille pour la collectivité. Il est donc absolument nécessaire que ces terrains puissent être mobilisés au lieu de répondre à cette simple logique technique. Il est certes fondamental de cintrer les rails et de les poser en plein air mais il existe des solutions pour pouvoir combiner cette occupation avec d'autres.

Certains quartiers sont également marqués par le commerce des voitures d'occasion, recyclées pour une nouvelle vie sur le continent africain. Ces véhicules ne sont toutefois plus chargés sur des bateaux mais sur des camions. Cet héritage de la ville industrielle pourrait dès lors servir de support au redéploiement de la ville d'aujourd'hui. Il doit être utilisé, non seulement comme une mémoire, mais aussi comme l'idée que la Région pourrait être réinvestie par une activité de centre-ville. Il est un progrès qui consiste au déplacement de l'activité industrielle vers une activité qui prend une dimension quasi domestique (l'imprimante 3 D, pour ne prendre que cet exemple, modifie complètement la question du rapport entre la ville et le lieu de travail). La ville doit pouvoir accueillir ces évolutions. A partir de l'héritage du passé, il faut se projeter dans un modèle futur de l'activité en ville et ne pas rester figé sur des réponses immédiates, quand bien même elles seraient subventionnées par l'Union européenne pour occuper d'énormes terrains à des fonctions qui n'apportent finalement que peu d'emplois.

A Saintelette, la configuration est telle qu'on en oublie presque qu'on se situe dans la continuité d'anciens faubourgs. Les grandes infrastructures créent véritablement une coupure entre le bassin et la chaussée d'Anvers et le cœur de la ville. La question de la continuité ou des liens qui existaient se posent.

Par ailleurs, des bâtiments situés sur le quai des Péniches tels que le garage Citroën ou la ferme voisine sont aussi des lieux de ressources extraordinaires. Il y a sans doute mieux à faire dans la ferme que d'y installer le service de la propreté publique de la Ville de Bruxelles. A l'évidence, ce bâtiment, de par son architecture et sa localisation, peut remplir d'autres fonctions.

De aanwezigheid van het TIR-centrum doet de vraag rijzen naar de toekomst van de stedelijke logistiek. Welk soort voertuigen mag het stadscentrum in ? Onder welke voorwaarden ? De moeilijkheid van de denkoefening over de programmatie komt eerst en vooral voort uit het feit dat men nooit tot de eerste dag raakt en dat er vroeger beslissingen genomen zijn. Alras wordt een kritieke positie bereikt. Men moet natuurlijk een kritische blik durven werpen op dergelijke beslissingen maar zich ook die vragen stellen, aangezien wij niet meer in de tijd leven toen de remise gebouwd werd. De meer gespannen situatie waarin wij nu leven maakt die kritische functie onontbeerlijk, ook met betrekking tot de programma's die al gestart zijn.

Wanneer men bovendien de relatieve verwaarlozing van de trottoirs en de wegen in ogenschouw neemt, terwijl men nog altijd in het verlengde van de stad zit, kan men alleen maar vragen stellen bij de interacties tussen de beslissingen omtrent het TIR-centrum en het vrachtwagenverkeer op de Havenlaan, en de precieze rol van het Kanaal als as voor het vervoer langs de waterweg. Er lijken inderdaad meer vrachtwagens op de baan te zijn dan aken op het water.

Een soortgelijke vraag rijst over de cementbedrijven rond het Vergotedok. Zij hebben natuurlijk hun plaats in de stad, maar moeten zij zoveel plaats innemen zoals zij vandaag doen ? Mag men zich redelijkerwijze de vraag stellen of voor dergelijke activiteit, die ook in de stad thuishoort, de installatie op een manier georganiseerd wordt alsof men zich buiten de stad bevindt ? De voorwaarden van de stad moeten nageleefd worden opdat, wanneer de cementactiviteiten stoppen, de inwoners van de wijk hun zicht op het Kanaal niet verliezen, de sites onderhouden worden, de straten geveegd worden. Een en ander laat thans te wensen over.

De Groendreef, die deze naam eigenlijk niet verdient, ligt naast de Zenne. Men zou de rivier opnieuw kunnen ontdekken en er de grens van maken tussen de kaai en de weg, een manier vinden om de metalen beter op te slaan in harmonie met de andere activiteiten en de transversale relaties met de Antwerpsesteenweg herstellen. Men moet voorkomen dat een en ander dichtslibt tussen het oudijzerdepôt, de Groendreef als verkeersas en de Antwerpsesteenweg als leefomgeving van een wijk die afgesloten is van haar recreatieplekken. Wanneer men de weg inslaat naar de markt langs deze steenweg, begrijpt men de noodzaak om naar comfort en een evenwichtig leven te streven.

Het is ook verbijsterend vast te stellen dat het station van Schaarbeek, dat langs de stad toegankelijk is, geen enkele uitgang aan de kant van het Kanaal heeft, vanaf de vroegmarkt tot de Brussels Royal Yacht Club. Het spoor vormt een breuklijn tot de andere kant, kantoren schieten uit de grond, een project voor een winkelcentrum krijgt stilaan vorm net als de toekomst van grote terreinen voor de vroegmarkt. Dat gebied neemt een bevoorrechte positie tegenover het koninklijk domein in en biedt een potentiële

A l'évidence aussi, la présence du centre TIR pose la question de l'avenir de la logistique urbaine. Quel type de véhicules doit entrer au cœur de la ville ? A quelles conditions ? Pour y faire quoi ? La difficulté de l'exercice de programmation résulte d'abord du fait qu'on n'arrive jamais au premier jour et que des décisions ont été prises antérieurement. On se trouve dès lors assez rapidement dans une position critique. Il s'agit certes de poser un œil critique sur de telles décisions mais il s'agit aussi de se poser ces questions puisque que nous ne sommes plus au temps où l'entrepôt a été construit. La situation plus tendue dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui rend tout à fait nécessaire cette fonction critique, y compris sur des programmes déjà engagés.

En outre, lorsqu'on constate l'état de relatif abandon des trottoirs et des chaussées alors qu'on est encore dans la continuité de la ville, on ne peut que s'interroger sur les interactions entre les décisions relatives au centre TIR et à la circulation des poids lourds sur l'avenue du Port, et le rôle précis que joue le Canal comme axe de transport fluvial. Les camions semblent effectivement plus nombreux que les péniches.

Une question similaire se pose à propos des cimentiers présents autour du bassin Vergote. S'ils ont leur place en ville, doivent-ils pour autant occuper l'espace de la manière dont ils le font actuellement ? Est-il raisonnable d'imaginer qu'une activité de ce type, qui a sa place en ville, s'installe comme si elle se situait en dehors de la ville ? Elle ne peut le faire qu'aux conditions de la ville, de sorte que, lorsque l'activité du ciment s'interrompt, les habitants du quartier ne soient pas privés d'ouverture vers le Canal, que les lieux soient entretenus, que les chaussées soient nettoyées. Ces rapports sont à l'heure actuelle insuffisamment gérés.

L'allée Verte, qui porte relativement mal son nom, est longée par la Senne. On peut imaginer redécouvrir la rivière et en faire la limite entre le quai et la chaussée, trouver une manière de stocker les métaux plus en harmonie avec d'autres activités et faire en sorte que les relations transversales avec la chaussée d'Anvers voisine puissent se rétablir. Il faut en tous cas éviter que les systèmes soient totalement étanches, entre le dépôt de ferraille, l'allée Verte comme axe de circulation et la chaussée d'Anvers comme lieu de vie d'un quartier coupé de ses espaces récréatifs. Lorsqu'on se rend sur le marché qui se tient sur cette chaussée, on comprend la nécessité d'apporter des éléments de confort, des possibilités de mener une vie équilibrée.

Il est encore frappant de constater que la gare de Schaarbeek, accessible par la ville, ne comporte aucune sortie du côté du Canal, depuis le marché matinal jusqu'au Bruxelles Royal Yacht Club. Les voies ferrées constituent une coupure alors que de l'autre côté, des bureaux sortent de terre, un projet de centre commercial se concrétise peu à peu, l'avenir des grands terrains du marché matinal se précise. Cette zone occupe une position privilégiée face au domaine royal, avec une qualité potentielle de vie dont il faut tirer

levenskwaliteit waarmee men zijn voordeel moet doen, alsook opmerkelijke landschappen. Men vindt er zowel stukjes platteland, een afvalverwerkingsfabriek en het begin van Schaarbeek-Vorming ...

Ligt Schaarbeek-Vorming trouwens wel echt buiten de stad, « aan de grens »? Aan de grens van wat? De stad gaat daar gewoon verder. Men bevindt zich veeleer in het midden van een grote Europese metropool. Men ziet er eveneens de onoverdekte Zenne en kiepwagens op de hellingen. Als men niet oplet, bestaat het gevaar dat de rivier morgen weer overdekt wordt en aan het zicht onttrokken wordt. Aan de andere kant van het Kanaal zijn er buitengewone locaties, zoals de Bruxelles Royal Yacht Club en, vlakbij, het tegendeel: een tankstation, een carwash voor de voertuigen van Net Brussel.

Wat tot slot de Budazone betreft, komt men onvermijdelijk onder de indruk van het landschap wanneer men richting Meudonpark gaat. Wanneer men echter het hoofd iets naar links wendt, ziet men de nieuwe hangars van Artsen zonder Grenzen (AZG). Hoe heeft men zo iets kunnen laten gebeuren? Vanuit het park ziet men in welke mate het landschap om zeep is geholpen door het enorme dak, dat wellicht in het groen is geverfd om minder te storen.

Wanneer men zich naar de Budabrug tegenover de zuiveringsinstallatie begeeft, gaat men ervan uit dat die situatie zich niet kan voordoen in dat gebied, dat bekend is bij enkele amateurfotografen van vogels, te meer daar men zich opnieuw langs de Zenne begeeft (die evenwel dermate afgeschermd is door steunbalken die de oevers rechthouden dat ze bijna onzichtbaar is). Wanneer men dan het kleine café aan de hoek van de Kanaaldijk en de Budasesteenweg bemerkt, die op vrij normale wijze industriële functies met andere functies combineert, en dan de ring ziet die door het dal loopt, kan men zich inbeelden dat een en ander inderdaad nog mogelijk is.

De manier waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bezoeker langs het Kanaal onthaalt is daarentegen zeer verrassend, aangezien een paneel het volgende aankondigt: « privédoein van de Haven van Brussel » (men komt dus niet binnen in de stad, maar op een privédoein) en er zijn drie betonnen blokken die de doorgang belemmeren. Naar het centrum van Vilvoorde toe is de relatie met het Kanaal en de Zenne helemaal anders, aangezien de stad er gewoon verder gaat aan weerszijden van de grens.

Tot besluit is deze prospectieve analyse zowel een vaststelling als een project, een manier om te zien wat er gebeurt en zich de toekomst in te beelden. De analyse werd gedeeld met degenen die zijn ingegaan op de uitnodiging om een open werkmethode rond stedelijke kwesties voor te bereiden. Die open discussie kan verder gaan dan louter aanbevelingen en uitmonden in concrete acties op voorwaarde dat men de middelen vindt om een aantal voor-

avantage et des paysages remarquables. Or, on y trouve à la fois des morceaux de campagne, une usine de traitement des déchets, le début de Schaarbeek-Formation, ...

Par ailleurs, Schaarbeek-Formation est-il réellement en dehors de la ville, « au bout »? « Au bout » de quoi? Au-delà, cela continue malgré tout. On est plutôt au milieu d'une grande métropole européenne. On y aperçoit également la Senne à ciel ouvert avec, garés sur les berges, des camions-bennes. Si on n'y prend pas garde, on risque demain de recouvrir la rivière, de la faire disparaître. De l'autre côté du Canal, on trouve des endroits extraordinaires comme le Bruxelles Royal Yacht Club et, à quelques pas, tout le contraire: une station-service, une station de lavage pour les véhicules de Bruxelles Propreté.

Enfin, concernant la zone de Buda, on ne peut qu'être conquis par le paysage qu'offre la montée vers le quartier du parc Meudon, mais lorsqu'on tourne légèrement la tête vers la gauche, on découvre les nouveaux hangars des Médecins Sans Frontières (MSF). Comment a-t-on pu laisser faire une chose pareille? Comment peut-on gâcher une qualité de territoire aussi extraordinaire? On s'interroge encore sur le gâchis en termes paysagers qu'engendre l'énorme toiture, sans doute peinte en vert pour être plus acceptable, que l'on aperçoit depuis le parc.

Lorsqu'on se dirige vers le pont de Buda, face à la station d'épuration, on se dit que sur ces terrains, connus de quelques photographes amateurs d'oiseaux, on ne peut reproduire le même schéma, et ce d'autant plus qu'on se situe à nouveau le long de la Senne (quoique tellement protégée par les poutres qui en tiennent les rives qu'on ne la voit quasi plus). Et, quand on aperçoit le petit café au coin de la digue du Canal et de la chaussée de Buda, lequel associe assez naturellement des fonctions industrielles à d'autres, quand on aperçoit le ring qui franchit la vallée, on imagine que quelque chose est encore possible.

La façon dont la Région de Bruxelles-Capitale accueille le visiteur qui longe le Canal est par contre fort surprenante puisqu'un panneau annonce le « domaine privé du Port de Bruxelles » (on n'entre donc pas dans la ville mais dans un domaine privé) et que trois blocs de béton sont là pour empêcher le passage. Or, vers le centre de Vilvorde, le rapport au Canal et à la Senne est tout différent, alors qu'on se situe dans une continuité urbaine et naturelle de part et d'autre de la limite.

En conclusion, cette analyse prospective est à la fois un constat et un projet, une manière de regarder ce qui se passe pour se projeter et imaginer l'avenir. On l'a partagée avec ceux qui ont été invités et sont venus pour préparer une méthode de travail qui se veut ouverte autour des questions urbaines. La condition pour que cette discussion ouverte puisse se concrétiser au-delà de simples recommandations, est d'inventer les moyens de maîtriser un certain nombre

beeldprojecten, die de ambitie van het Kanaalplan concretiseren, te beheersen.

Men heeft een deur geopend, een aantal vragen gesteld en denkrichtingen aangereikt om die vragen te antwoorden, maar er moeten zware beslissingen worden genomen. ».

II. Gedachtewisseling

Namens de commissieleden dankt de voorzitter de heer Alexandre Chemetoff voor zijn uiteenzetting.

De heer Mohamed Azzouzi onderstreept dat er in de Kanaalzone veel op het spel staat. De heer Chemetoff heeft gesproken van de belangrijke rol van het Kanaal voor de Brusselse economie. Men kan zich de vraag stellen of die rol niet moet worden aangepast volgens de Brusselse realiteit. Misschien hebben de overheden belangrijke afspraken met de geschiedenis gemist.

De voorbeelden van industrieterreinen waarop de spreker de aandacht heeft gevestigd in verband met het evenwicht in de openbare ruimte, doen in elk geval de vraag rijzen welke rol de overheden moeten spelen en hoe ze zich moeten positioneren ten opzichte van het Kanaal.

Uit de analyse van de heer Chemetoff blijkt dat er nog veel werk voor de boeg is. Men moet terugkeren naar de essentie van gebruiksvriendelijkheid langs die structurerende ruimte van het Gewest.

Bijgevolg mogen de politici hun verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan en moeten ze van het Kanaal een strategische plaats maken voor de ontwikkeling van het Gewest in de komende jaren. Het gaat erom radicale veranderingen op stapel te zetten.

Het debat moet stedenbouwkundig en politiek zijn.

Mevrouw Anne Dirix wijst erop dat Brussel een stadsgewest is dat geografisch begrensd is. Hoe kan men een scheidsrechterlijke keuze maken tussen de herwaardering van het Kanaal als landschap en gebied met een hoog residentieel potentieel en de bestaande industriële functie van het Kanaal, als die functie niet buiten de gewestgrenzen mag worden voortgezet ?

Mevrouw Julie de Groote is het eens met de vaststellingen over de gemengdheid. Waarom heeft men geen gemengd stadsproject uitgewerkt ? Waarom heeft men de industriële erfenis van dat gebied niet geherwaardeerd ? Waarom zo'n grote janboel ?

Voorts is de spreekster ontgoocheld door de volgende fase en door de belangrijke projecten die er uitgevoerd moeten worden. Op zijn minst zouden de ijkpunten uitgezet moeten worden. Quid met de industriële erfenis ? Wordt enkel het architecturale erfgoed behouden en tegelijk een

de projets témoins, porteurs de l'ambition de ce plan Canal.

On a ouvert une porte, on a posé un certain nombre de questions, on a tracé des pistes pour y répondre mais des décisions, lourdes, doivent être prises. ».

II. Echange de vues

La présidente remercie, au nom des membres de la commission, M. Alexandre Chemetoff pour son exposé.

M. Mohamed Azzouzi souligne l'importance de l'enjeu que représente le Canal. M. Chemetoff a évoqué le rôle primordial qu'a joué le Canal dans l'économie de Bruxelles. On peut se poser la question de savoir si ce rôle ne doit pas être modulé en fonction de la réalité qui s'est imposée à la Région. C'est peut-être à ce niveau que les pouvoirs publics ont raté des rendez-vous majeurs.

Les exemples d'emplacements d'industrie mis en exergue par l'orateur sous l'angle de l'équilibre dans l'espace public posent en tous cas la question du rôle des pouvoirs publics et de leur nécessaire positionnement par rapport au Canal.

Il ressort de l'analyse de M. Chemetoff qu'il y a beaucoup à refaire. Il convient de revenir à l'essentiel en terme de convivialité le long de cet espace structurant de la Région.

Il faut dès lors que les politiques prennent leurs responsabilités de manière à faire du Canal un lieu stratégique pour l'évolution de la Région pour les années qui viennent. Il s'agit d'esquisser des changements radicaux.

Le débat doit être urbanistique et politique.

Mme Anne Dirix rappelle que Bruxelles est une ville-région limitée géographiquement par ses frontières. Comment procéder à l'arbitrage entre la valorisation du Canal en tant que paysage et lieu à haut potentiel résidentiel et la fonction industrielle du Canal telle qu'elle existe, dès lors qu'on ne peut exporter cette fonction au-delà des limites régionales ?

Mme Julie de Groote dit partager les constats dressés au niveau de la mixité. Pourquoi n'a-t-on pas développé un projet de ville qui soit un projet de mixité ? Pourquoi n'a-t-on pas valorisé l'héritage industriel de cette zone ? Pourquoi autant de gâchis ?

L'intervenante dit par ailleurs rester sur sa faim quant à l'étape suivante et aux projets forts à mener. Il s'agirait d'au moins en poser les balises. Quid de l'héritage industriel ? En préserve-t-on le seul patrimoine architectural tout en construisant une nouvelle ville où primerait le logement

nieuwe stad gebouwd waar huisvesting de overhand zou krijgen of worden er, integendeel, industriële activiteiten behouden die vandaag verdwijnen wegens de verstedelijking ?

Men heeft in de Kanaalzone allerhande activiteiten toegelaten, soms zonder ordening. Het gebruik van de gronden is zeer anders verlopen dan bijvoorbeeld in het zuiden van Brussel. Kan men morgen het evenwicht in de Kanaalzone en het noorden van het Gewest herstellen ?

Is het Kanaal bovendien echt een grens ? Er bestaan weliswaar stromen, maar veel Brusselaars beschouwen het Kanaal als een grens.

De heer Alexandre Chemetoff legt uit dat het gebied niet bewust verwaarloosd werd.

Politiek gezien handelt de discussie over de manier waarop de overheden controle houden over de uitvoering van hun plannen en over de interactie tussen een plan, de uitvoering ervan en de controle erop. Dat is de betekenis van de voorbeeldprojecten.

Vervolgens verduidelijkt de stedenbouwkundige dat men niet hoeft te kiezen tussen huisvesting en activiteiten : ze staan allebei op het spel. Aangezien er niet veel terreinen zijn waarop activiteiten kunnen worden ontwikkeld, mag de op die terreinen uitgeoefende activiteit evenwel niet ter discussie worden gesteld.

De kwestie is echter veel ruimer. De beslissing om de industriële activiteiten enerzijds in Biestebroeck en anderzijds aan Schaarbeek-Vorming te concentreren en zware activiteiten te bevoorrechten op Schaarbeek-Vorming en een meer stedelijke oriëntatie te geven aan de zone van de vroegmarkt tegenover het koninklijk domein betekent niet dat Schaarbeek-Vorming wordt opgeofferd, ook al kan dat zo geïnterpreteerd worden.

De vraag is waarvoor het project dient. Gaat het om aanbevelingen, beleidskeuzes of planning ? Wie heeft de echte planningsbevoegdheid ? De planning zou effect moeten sorteren en van hogerhand opgelegd moeten worden. De huidige situatie is echter omgekeerd, maar zijn we daarom veroordeeld tot een starre of wanordelijke ruimtelijke ordening onder het voorwendsel dat de macht niet gecentraliseerd en autoritair is ? Neen, de complexe situatie waarin het Gewest en het land zich bevinden leidt niet *ipso facto* tot wanorde. Men moet daarentegen de instrumenten vinden die dat causaal verband tegengaan. Dat is weer eens de betekenis van de voorbeeldprojecten. Aanbevelingen aan het management van de Haven volstaan niet om te voorkomen dat het de fouten uit het verleden opnieuw begaat. Men moet kritisch zijn voor het project, maar ook voor het bestuur en de relatie tussen het project en de projectdrager.

ou, au contraire, maintient-on des activités de type industriel qui tendent aujourd'hui à disparaître avec l'urbanisation ?

On a laissé s'installer sur le territoire du Canal toutes sortes d'activités, de manière parfois négligée. L'occupation du terrain s'y est développée d'une façon très différente dont s'est par exemple développé le sud de Bruxelles. Peut-on demain faire basculer l'équilibre vers le Canal et le nord de la Région ?

Le Canal constitue-t-il en outre réellement une frontière ? S'il existe des flux, nombre de Bruxellois le considèrent comme une limite.

M. Alexandre Chemetoff explique que le territoire n'a pas été négligé volontairement.

Posée en termes politiques, la question porte sur la manière dont les pouvoirs publics maîtrisent la traduction qui est faite de leurs intentions, sur l'interaction entre une intention, sa réalisation et la manière de la contrôler. C'est le sens des projets témoins.

L'urbaniste précise ensuite qu'il n'y a pas à choisir entre habitat et activité; ils sont deux enjeux. Toutefois, dans la mesure où les terrains sur lesquels on peut développer de l'activité ne sont pas très nombreux, l'activité présente sur ces terrains ne doit pas être mise en cause.

La question va au-delà de ça. Prendre la décision de concentrer l'activité industrielle vers Biestebroeck d'un côté et vers Schaarbeek-Formation de l'autre et de privilégier l'activité lourde sur Schaarbeek-Formation en donnant une orientation plus urbaine à la zone du marché matinal en face du domaine royal, ne veut pas dire que Schaarbeek-Formation est sacrifié, même si cela peut être interprété de la sorte.

La question est de savoir à quoi sert le projet. S'agit-il de recommandations, d'orientations, de planification ? Qui a le pouvoir de planifier véritablement ? La planification devrait être suivie d'effets, elle devrait être le fait d'un pouvoir régalién. Or, la situation actuelle est inverse. Mais est-on pour autant condamnés à un aménagement du territoire hiératique ou disparate sous prétexte que le pouvoir n'est pas centralisé et autoritaire ? Non, la situation, complexe, dans laquelle se trouve la Région, le pays, ... n'entraîne pas *ipso facto* un aménagement incontrôlé. Par contre, il faut trouver les outils qui empêchent que cette relation de cause à effet ne s'établisse. C'est encore une fois le sens des projets témoins. Il ne suffit pas de faire des recommandations aux responsables du Port pour qu'ils ne répètent pas les erreurs du passé. Il faut se poser la question du projet mais aussi de la gouvernance, du rapport entre le projet et celui qui le porte.

Men moet zeggenschap hebben over wat er gebeurt, niet over de beslissing, maar over de uitvoering. Het gaat om de verhouding tot de werkelijkheid. Beslissingen hebben een virtueel aspect. Ze zijn algemeen. Bij de uitvoering geeft men zich pas echt rekenschap van de draagwijdte en zou men eventueel het vermogen of de wil moeten hebben om ze bij te sturen.

De politici kunnen degene die ze belast heeft met het scheppen van economische activiteit niet verwijten dat hij het contract niet nakomt als de activiteit wordt gecreëerd. Indien ze de opdracht delegeren, is de kans groot dat ze van de kaart zijn wanneer ze vaststellen dat het eindresultaat helemaal niet beantwoordt aan hun verwachtingen. Om een project te kunnen bijsturen voordat het te laat is, moet het Gewest er de opdrachtgever van zijn en het project kunnen bespreken en aan een kritisch onderzoek onderwerpen. Concreet gezien moeten er vragen gesteld worden tijdens elke fase van de uitvoering : hoe zal het project eruitzien ? Hoeveel zal het kosten ? Is het redelijk om zoveel te investeren voor dat resultaat ? Wat gebeurt er als men minder investeert, als men minder grond gebruikt of als men er andere functies aan toevoegt (huisvesting bovenop werkgelegenheid) ? Als de MIVB rails langs het Kanaal legt, doet ze dat omdat ze een dienst moet leveren. Net als de Haven werkt de MIVB volgens een model dat niet gemakkelijk aangepast kan worden. De vraag is hoe men daar weer een project van kan maken waarover de politici, die de stad moeten besturen, weer zeggenschap krijgen.

Wat is vandaag de rol van een stedenbouwkundige ? Moet hij gewoonweg een groot plan uitwerken en aanbevelingen formuleren ? Moet hij ook betrokken worden bij de uitvoering ? Tussen de besluitvorming en de uitvoering verloopt enige tijd. Men moet er dus voor zorgen dat de projecten tijdens de uitvoeringsfase kunnen worden bijgestuurd om ze up-to-date te houden en aan te passen aan de vereisten van onze tijd. Dat alles moet besproken en aan een kritisch onderzoek onderworpen kunnen worden in het kader van een proces dat men kan sturen.

Het Gewest zou sterke projecten moeten kunnen ontwikkelen die als voorbeeld dienen. Het bevindt zich evenwel niet in een machtspositie en kan zijn rol niet goed spelen. Het is ertoe verplicht keuzes te maken die natuurlijk gevolgd worden, omdat iedereen binnen de lijntjes kleurt, maar de duivel zit in de details. De verschuiving en de manier om het obstakel te omzeilen zit precies in de manier waarop men de instructies volgt. Het is precies dat proces dat in goede banen moet worden geleid. Een overheid die de lopende projecten tijdens de uitvoering niet kan bijsturen, mist de boot.

Mevrouw Catherine Moureaux vindt de term « planning » goed gekozen. Zoals mevrouw Dirix benadrukte, is Brussel een stad die van alle kanten ingesloten is. Het is dus noodzakelijk om een reflectie over zijn grondgebied te houden.

Il faut avoir la maîtrise de ce qui se passe, non pas en termes de décision, mais en termes de mise en œuvre. La question porte sur le rapport à la réalité. Il y a quelque chose d'un peu virtuel dans les décisions prises, elles revêtent un caractère général. C'est dans la phase de leur traduction qu'on réalise véritablement leur portée et qu'on aurait éventuellement la capacité ou la volonté de les corriger.

Le politique ne pourra reprocher à celui qu'il aura chargé de créer de l'activité économique de ne pas remplir le contrat dès lors que l'activité est créée. Par contre, en déléguant cette mission, il risque fort d'être catastrophé lorsqu'il s'apercevra que le projet fini ne correspond nullement à ses attentes. Pour qu'un projet puisse être infléchi avant qu'il ne soit trop tard, il importe que la Région en soit maître d'ouvrage et qu'elle fasse du projet un espace de discussion, un espace critique. Concrètement, des questions doivent être posées à chaque étape de son élaboration : que cela va-t-il devenir ? Combien cela va-t-il coûter ? Est-ce qu'il est raisonnable d'investir autant pour ce résultat ? Que se passe-t-il si on investit moins, si on occupe moins le terrain ou si on y adjoint d'autres fonctions (l'habitat en plus de l'emploi) ? Evidemment, la STIB qui entrepose ses rails le long du Canal, le fait parce qu'elle a un service à rendre. A l'image du Port, elle évolue dans un modèle peu commode à faire évoluer. La question est de savoir comment remettre ça dans un espace de projet, qui permette au politique, en charge des affaires de la cité, d'avoir prise là-dessus.

Quel est le rôle de l'urbaniste aujourd'hui ? Doit-il simplement élaborer un grand plan et rédiger des recommandations ? Doit-il aussi intervenir en phase de réalisation ? Entre le moment où la décision est prise et celui où le projet se concrétise, il s'écoule un certain temps. Il faut donc s'autoriser, au moment où les choses vont se concrétiser, de les infléchir pour qu'elles soient de notre temps et répondent aux nécessités de notre époque. Il s'agit de ramener cela dans un espace de projet, un espace critique, un espace qu'on arrive à maîtriser.

La Région devrait développer des projets forts qui feraient office d'exemples. Elle n'est toutefois pas en position de force, elle ne peut pas exercer son rôle de la bonne manière. Elle est obligée de donner des orientations qui sont évidemment suivies parce que personne ne désobéit, mais le diable est dans les détails. C'est dans la manière d'obéir que se situe très exactement le glissement et la façon de contourner l'obstacle. C'est précisément cet espace qui doit être apprivoisé. Une collectivité qui ne peut infléchir les projets en cours, les coups partis, rate le train.

Mme Catherine Moureaux dit apprécier particulièrement le terme de planification. Comme le soulignait Mme Dirix, Bruxelles est une ville enfermée; il est donc nécessaire de repenser ses territoires.

De volksvertegenwoordigster wenst hier hulde te brengen aan de vorige Minister-President, Charles Picqué, die het initiatief heeft genomen voor dit project, dat getuigt van een ambitie op maat van een zeer grote stad, en aan zijn team, dat ervoor heeft gezorgd dat het vandaag kan worden besproken.

De manier waarop mevrouw de Groote de stad benadert, lijkt te negatief, ook al deelt de spreekster haar bekommernissen. Mevrouw Moureaux ziet in het plan de ambitie om nog beter te doen en vooruit te lopen op nieuwe uitdagingen.

Dat soort projecten maakt het mogelijk in te spelen op verandering of, in ieder geval, de voorbereidende vragen te stellen om met verandering om te gaan. De behoefte aan woningen is toegenomen en de industriële activiteiten, en dus de behoeften op het vlak van werkgelegenheid, zijn aanzienlijk geëvolueerd. Naast de 3D-printer kan men spreken van telewerk of de verschuiving van de primaire en de secundaire naar de tertiaire sector. Dat zijn ingrijpende veranderingen die zich niet in vijf jaar voltrekken – de volksvertegenwoordigster is het niet helemaal eens met de stedenbouwkundige – maar iets langzamer.

Mevrouw Moureaux dankt de heer Chemetoff nog voor zijn ambitie voor de stad en voor de manier waarop hij Brussel als een grote stad ziet. Dat doet haar genoegen.

De volksvertegenwoordigster is ook onder de indruk van het gewijzigde paradigma van het gewestelijk beleid. Het Gewest zou niet langer enkel een begeleider van andere operatoren en van zijn eigen projecten mogen zijn, maar zou de organisatie van de ruimtelijke ordening veel krachtadiger naar zich toe moeten trekken, zowel wat de keuzes als de timing van de projecten betreft.

Waarschijnlijk zal dat in de toekomst haalbaarder zijn, al was het maar dankzij de laatste intra-Brusselse institutionele hervormingen, die het Gewest meer bevoegdheid inzake grote werken verlenen. Vooral de termijnen moeten korter. Dat is zeker een knelpunt en een van de moeilijkste punten om op te lossen.

De volksvertegenwoordigster formuleert nog het idee om de twee uiteinden van stad met elkaar te verbinden, om opnieuw een transversaliteit tot stand te brengen en de huidige breuken die het samenleven, de verbindingen tussen de wijken en de gemengdheid bemoeilijken, weg te werken. Dat is zeer relevant en interessant.

Tot slot stelt de volksvertegenwoordigster drie vragen :

1. Indien dergelijke projecten worden opgestart, moet dat vooraf met de burgers worden besproken. Is er al gedacht aan een vorm van burgerinspraak ? Hoe zou die georganiseerd kunnen worden ?

La députée veut ici rendre hommage au précédent Ministre-Président M. Charles Picqué qui a été à l'initiative de ce projet derrière lequel il y a l'ambition d'une très grande ville, et à son équipe qui a fait en sorte que ce soit possible d'en parler aujourd'hui.

La façon dont Mme de Groote aborde la ville, même si l'intervenante partage ses interrogations, semble trop négative. Mme Moureaux perçoit au travers de ce plan l'ambition de faire encore mieux et d'aller au devant de défis nouveaux.

Ce type de projet permet d'appréhender le changement ou, en tous cas, de se poser les questions préliminaires à appréhender le changement. Les besoins de logements se sont accrus et l'activité industrielle, et donc les besoins en terme d'emploi, ont considérablement évolué. A côté de l'imprimante 3D, on peut évoquer le télétravail ou le glissement du primaire et du secondaire vers le tertiaire. Ce sont des mutations profondes qui ne se font pas – la députée n'est pas tout à fait d'accord avec l'urbaniste – à l'aune de cinq ans, mais un peu plus lentement.

Mme Moureaux remercie encore M. Chemetoff pour l'ambition mise dans la ville et la façon dont il la voit comme une grande ville. Cela fait plaisir à entendre.

La députée se dit également marquée par ce changement de paradigme sur la politique régionale. Plutôt que de n'être qu'un accompagnateur d'autres opérateurs, voire de ses propres projets, la Région devrait véritablement prendre la main sur l'organisation de l'aménagement du territoire de manière beaucoup plus volontaire, tant dans le choix que dans la temporalité des projets.

Ceci sera probablement à l'avenir plus faisable ne fût-ce que grâce aux dernières réformes institutionnelles intra-bruxelloises qui confèrent davantage de pouvoir à la Région sur tout ce qui concerne les grands travaux. La temporalité doit en particulier revêtir une dimension plus courte. C'est certainement un point critique et un des points les plus difficiles à résoudre.

La députée relève encore l'idée de relier deux extrémités de la ville, de rétablir une transversalité, de gagner sur des coupures qui existent aujourd'hui et qui sont dommageables au « vivre ensemble », aux liens entre les quartiers et à la mixité. C'est tout à fait pertinent et intéressant.

Enfin, la députée pose trois questions :

1. De tels projets, s'ils sont initiés, nécessitent probablement d'en parler aux citoyens. Une forme de mobilisation citoyenne a-t-elle été pensée jusqu'ici ? Comment pourrait-elle être organisée ?

2. Werd de heer Chemetoff al geconfronteerd met specifieke bezwaren tegen het project ?
3. Wat de meerlagige of concentrische stad betreft, spreekt de stedenbouwkundige van een definitieve toestand van de stad. Wat verstaat hij daaronder ?

Mevrouw Gisèle Mandaila is eveneens teleurgesteld. Ze hoopte dat het plan vandaag zou worden voorgesteld. De uiteenzetting van vandaag is echter niet meer dan vaststellingen over het tracé van het Kanaal en de omgeving.

De spreker vermeldt een aantal negatieve aspecten vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Die opmerkingen zaaien onvermijdelijk onrust. Hoewel er veel werk voor de boeg is, verlopen de zaken nog altijd traag. De volksvertegenwoordigster heeft de indruk dat er weinig vooruitgang is geboekt. De Minister-President zal een stand van zaken van de verschillende projecten moeten maken.

Mevrouw Mandaila begrijpt dat het niet noodzakelijk over een opeenstapeling van een aantal programma's gaat, maar in de praktijk worden verschillende projecten tegelijk uitgevoerd. Hoe kan men er dan voor zorgen dat al die systemen die vandaag naast elkaar bestaan, geharmoniseerd worden om een levenskwaliteit te garanderen op de gebieden die met de demografische boom geconfronteerd worden ?

Voorts heeft de spreker vooral gesproken over de industriële en economische ontwikkeling. Waar bevinden de woningen zich in dat gebied ? De kwestie van de mix van stedelijke en industriële activiteiten is aan de orde gesteld. Hoe kunnen die activiteiten gecombineerd worden met huisvesting, winkels en infrastructures die garant staan voor levenskwaliteit ?

Mevrouw Marie Nagy apprecieert de fijnzinnige en subtiële benadering van de stad van de heer Chemetoff.

De volksvertegenwoordigster had de stedenbouwkundige bij het begin van het proces gehoord en stelt vast dat zijn benadering, die aanvankelijk toegespitst was op de woonomgeving, vandaag vollediger is en beter strookt met een politiek project waarover sommigen het eens zijn, namelijk een stad die behoefte heeft aan woningen, maar ook aan voorzieningen (scholen, groene ruimten, sportinfrastructuur, ...) en waarin de werkgelegenheid van groot belang is, aangezien de werkloosheid en sociale ongelijkheden sinds vijftientig jaar toenemen.

De timing van de stedenbouwkundige projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft evenwel totaal onrealistisch : vijftig jaar voor het Noordstation, dertig tot vijftig jaar voor Thurn & Taxis, twintig tot vijftientig jaar voor de wijk aan het Zuidstation ... De omvang van de taak is enorm en het lijkt bijzonder onwaarschijnlijk dat Schaarbeek-Vorming vóór 2050-2060 operationeel zou zijn.

2. M. Chemetoff a-t-il jusqu'à présent rencontré des réticences particulières au projet ?
3. Concernant la ville en couches ou en cercles concentriques, l'urbaniste évoque un état définitif de la ville. Qu'entend-il par là ?

Mme Gisèle Mandaila dit également rester sur sa faim. La députée espérait que soit aujourd'hui présenté le plan. Or, l'exposé de ce jour se limite aux constats faits sur le tracé du Canal et ses alentours.

L'orateur dégage nombre d'aspects négatifs d'un point de vue urbanistique. Ces observations ne peuvent mener qu'à l'inquiétude. En effet, s'il y a beaucoup à faire, on se trouve toujours dans une phase de lenteur. La députée a l'impression qu'on a peu progressé. Il reviendra au Ministre-President de faire part de l'état d'avancement des différents projets.

Mme Mandaila comprend bien qu'il ne s'agit pas nécessairement de superposer un ensemble de programmes. Toutefois, dans la réalité, plusieurs projets coexistent. Comment dès lors faire en sorte que tous ces systèmes qui aujourd'hui cohabitent se fassent en adéquation pour garantir une qualité de vie sur ces territoires confrontés à l'essor démographique ?

Par ailleurs, l'urbaniste s'est fort penché sur le développement industriel et économique. Où se situe la part de l'habitat dans cette zone ? La question de la mixité ville – activités industrielles est posée. Comment l'envisager, en termes d'habitations, de commerces, d'infrastructures garantes de la qualité de vie ?

Mme Marie Nagy apprécie la finesse et la subtilité de l'approche de M. Chemetoff dans la compréhension de la ville.

La députée avait entendu l'urbaniste au début du processus et constate que son approche, au départ centrée sur l'habitat, se veut aujourd'hui plus complète et plus en phase avec un projet politique que d'aucuns partagent, à savoir celui d'une ville qui a certes besoin de logements mais également d'équipements (écoles, espaces verts, infrastructures sportives, ...) et dans laquelle la question de l'emploi est prégnante puisque chômage et inégalités sociales s'accroissent depuis vingt-cinq ans.

Cependant, les temporalités des projets urbains demeurent en Région de Bruxelles-Capitale complètement irréalistes : cinquante ans pour la gare du Nord, trente à trente-cinq ans pour Tour et Taxis, vingt à vingt-cinq ans pour le quartier de la gare du Midi, ... L'ampleur de la tâche est énorme, il semble en particulier difficile d'être opérationnel à Schaarbeek-Formation avant 2050-2060.

Bovendien is er in Brussel niet echt een openbaar domein, zoals de heer Chemetoff benadrukte. Er zijn een groot aantal eigendommen van verschillende overheidsoperatoren die samengevoegd moeten worden. Het Gewest heeft een benuttings- en planningsproces opgestart, maar heeft de terreinen vooraf niet aangekocht noch zich de middelen gegeven om ze tegen een redelijke prijs te kopen. De economische actoren volgen vandaag hun eigen logica en trachten er zoveel mogelijk geld uit te slaan. Dat is al het geval in de Heyvaertwijk, waar het wijkcontract wordt uitgevoerd.

Heeft de stedenbouwkundige tot slot, in afwachting van de uitvoering van het project en de operationele middelen, dringende aanbevelingen die het Gewest onmiddellijk kan toepassen om latere voorstellen mogelijk te maken ?

De heer Alexandre Chemetoff had voorgesteld om met de verschillende overheidsgronden een terrein van 300 hectare aan te leggen dat het Gewest onmiddellijk zou kunnen gebruiken voor zijn projecten. Als er een project is, moet er ook de nodige ruimte voor zijn. Dat is echter niet het geval.

Er moet dus ruimte, het domein, gecreëerd worden, opdat de ambitie van de overheid ergens onmiddellijk concreetiseerd kan worden. Het Gewest zal dan op verschillende manieren kunnen optreden. Het Gewest kan natuurlijk advies aan derden geven, maar kan dat enkel doen als het over zijn eigen experimenteergebied beschikt waarin het concreet gestalte kan geven aan de noodzaak van die ordening die de verschillende gemeenten en de verschillende domeinen overstijgt. Dat is evenwel niet mogelijk met de huidige benadering van de ruimtelijke ordening. Het is nooit op de goede plaats, nooit op het juiste moment en nooit met de meest aangewezen personen. De spreker is kritisch, maar wil niet negatief zijn.

De parlementsleden wilden de conclusies van de studie horen, maar de heer Chemetoff wil niet op een of andere manier schoonmoeder spelen. Men moet projecten zoeken die het Gewest in goede banen kan leiden en waarmee het kan uitpakken.

Zo komen wij terug bij de kwestie van het delen met de bevolking en met elke geïnteresseerde persoon. Als er geen ruimte is om het project te realiseren, bestaat het gevaar dat de discussie enkel nog gaat over de adviezen die aan deze of gene ontwikkelaar gegeven zijn en dat de uitvoering ervan enkel nog een statement wordt van de overheid. Zo is de toren op de UP-site niet zozeer het resultaat van een visie, maar eerder van een compromis, een discussie, tal van goede adviezen ... De toren is in elk geval niet het resultaat van het beleid van het Gewest.

Het plan moet niet vastliggen en niet opleggen wat er de komende 15 jaar moet gebeuren. De geesten zijn thans niet rijp voor dit soort grote projecten. Het is eerder de bedoeling om een domein uit te kiezen waar het Gewest een aan-

En outre, comme le soulignait M. Chemetoff, le domaine public n'existait pas vraiment à Bruxelles; on est en présence de multiples propriétés de différents opérateurs publics qu'il faut mettre en commun. Or, la Région a maintenant lancé un processus de valorisation et de planification sans préalablement avoir acquis les terrains ou s'être donné les moyens de les acquérir à un prix raisonnable. Les acteurs économiques obéissent aujourd'hui à leur logique et essaient d'en tirer un maximum de profit. C'est déjà le cas dans le quartier Heyvaert où a été lancé le contrat de quartier.

Enfin, dans l'attente de la mise en place du projet et des outils opérationnels, l'urbaniste a-t-il des recommandations d'urgence que la Région puisse appliquer dans l'immédiat de manière à rendre possibles les propositions ultérieures ?

M. Alexandre Chemetoff dit avoir proposé la création, au départ des multiples domanialités, d'un terrain de 300 hectares qui puisse être directement utilisé par la Région pour faire projet. Le projet implique qu'il y ait un espace sur lequel il s'applique. Or, cet espace n'existe pas.

Il faut donc constituer un lieu support, le domaine, pour que l'ambition de la collectivité puisse se projeter directement quelque part. Ainsi la Région pourra agir de différentes manières. La Région peut bien sûr conseiller les autres, mais elle ne peut le faire que si elle dispose elle-même de son propre terrain d'expérience dans lequel elle peut exprimer la nécessité de cet aménagement, transverse par rapport aux différentes communes, aux différentes domanialités. Or, la culture générale actuelle de l'aménagement ne permet pas d'agir de la sorte. Ce n'est jamais au bon endroit, jamais au bon moment et jamais avec les bonnes personnes. L'orateur se veut certes critique mais pas pour autant négatif.

Les députés souhaitent entendre les conclusions de l'étude mais M. Chemetoff se refuse d'une certaine façon à donner des conseils. Il faut identifier des projets que la Région prendra en main pour qu'ils constituent une sorte de vitrine.

Cela rejoint la question du partage avec la population et toute personne intéressée. Sans lieu où réaliser le projet, la discussion risque de ne porter que sur les seuls conseils donnés à tel promoteur et dont la réalisation ne pourra être l'expression de la puissance publique. A titre d'exemple, la tour UP-site est moins l'expression d'une volonté que le résultat d'un compromis, d'une discussion, de multiples conseils, ... Elle n'est en tous cas pas une traduction de la politique de la Région.

Le plan ne doit pas être figé, il ne doit pas imposer ce qui se fera les quinze prochaines années. L'époque ne se prête pas à ce genre de grand dessin. Il s'agit plutôt de présenter un domaine dans lequel la Région pourrait mener un certain

tal projecten tot een goed einde kan brengen en die, naast andere projecten die het Gewest zou blijven begeleiden, een echt uitstalraam vormen waarmee het Gewest zichzelf in de kijker werkt.

Wanneer de steden openbare ruimten, tuinen, binnenhoven, straten aangelegd hebben, hebben zij niet anders gewerkt. Het openbaar gezag laat van zich horen op hetzelfde moment dat de private operatoren gebouwen optrekken. Vandaag moet deze verdeling opnieuw bekeken worden en moeten er vragen gesteld worden bij de manier waarop het Gewest, dat van plan is te voldoen aan zijn behoeften op zijn grondgebied, op de honderden hectaren langs het Kanaal en de Zenne, het voorbeeld geeft en een stad kan sturen die het wil bouwen.

Op de kaart is het domein geen vlek maar een netwerk. Het netwerk vormt een soort openbare ruimte uitgebreid met een aantal terreinen, oppervlaktes, ruimtes die een inzet vormen voor de algemene dienstverlening van de stad via voorzieningen, openbare ruimtes, huisvesting, activiteiten en werkgelegenheid. Met het oog op een dergelijke ontwikkeling is er een breuk nodig.

De heer Chemetoff neemt akte van de verwijten over de trage gang van zaken. Maar de afbakening van het domein op de ongeveer 300 hectare lijkt vandaag vanzelfsprekend, maar dat was niet zo in het begin. Deze manier om het probleem aan te pakken, is niet de gewone manier. De vergelijking tussen het Kanaalplan en het plan voor de lopende projecten toont een groot verschil : het gaat vandaag over een doorlopend netwerk terwijl er tot nu toe enkel perimeters en geïsoleerde eilanden bestonden. Als men ervan uitgaat dat de Zenne en het Kanaal verbindingstukken vormen en dat het domein dus een eenheid vormt, beschikt het Gewest vandaag over een netwerk waarin het kan optreden, niet via andere actoren, maar rechtstreeks. Op het vlak van bestuur, neemt het Gewest een aantal van zijn rechten terug en beschikt het over de capaciteit om de gevolgen te meten van wat het uitvoert in een reële wereld die verandert.

Deze verandering is natuurlijk ambitieus, maar wel realistisch en binnen handbereik. Het is niet abnormaal dat wat zal gebeuren bij de Haven of de MIVB of bij de oude industrie ... gecontroleerd zal worden door het Gewest. Uiteindelijk geeft het Gewest de nodige financiering voor de uitvoering van de projecten en bepaalt het Gewest het programma.

Het huidige systeem is vandaag echter zo ontworpen dat anderen, aan wie het Gewest stapsgewijs de sleutels van dit domein gegeven heeft, elk apart belast worden met de uitvoering van projecten die, eenmaal afgewerkt, onherkenbaar zijn. De investering die in het begin een eenmalige investering was, is uiteindelijk in dergelijke mate versnipperd dat wie dit geld gegeven heeft niet meer weet waaraan of waarom.

nombre de projets qui, aux côtés d'autres projets qu'elle continuerait à encadrer, deviendraient véritablement la vitrine, le lieu d'excellence dans lequel la Région pourrait se reconnaître.

Lorsque les villes ont aménagé des espaces publics, des jardins, des cours, des rues, elles n'ont pas agi différemment. La puissance publique s'exprime en même temps que des opérateurs privés construisent des immeubles. Il faut aujourd'hui repenser ce partage et s'interroger sur la manière dont la Région, qui entend satisfaire ses propres besoins sur son propre territoire, sur les centaines d'hectares sis le long du Canal et de la Senne, donne l'exemple et maîtrise la ville qu'elle a envie de construire.

Sur la carte, le domaine ne figure pas une tache mais un réseau. Ce réseau est une sorte d'espace public augmenté d'un certain nombre de terrains, de surfaces, d'espaces d'enjeux sur lequel le service général de la ville pourra s'exprimer, au travers d'équipements, d'espaces publics, de logements, de lieux d'activité et de travail. Pour permettre un tel développement, il est nécessaire qu'il y ait un moment de rupture.

M. Chemetoff entend les reproches sur la lenteur du processus. Toutefois, si la définition du domaine sur les quelques 300 hectares apparaît aujourd'hui comme une évidence, ce n'était pas le cas au départ. Cette manière de considérer le problème n'est pas habituelle. La comparaison du plan Canal avec celui des projets en train de se faire montre une grande différence : on est maintenant en présence d'un réseau continu alors que, jusqu'ici, il n'y avait que des périmètres, des îles sans lien entre elles. En admettant que Senne et Canal sont des éléments de lien et que le domaine constitue dès lors une unité, la Région dispose désormais d'un réseau sur lequel appliquer son action, non par l'intermédiaire d'autres acteurs mais directement. En termes de gouvernance, elle se réapproprie un certain nombre de ses droits et dispose de la capacité de mesurer les effets de ce qu'elle fabrique sur une réalité qui se voit transformée.

Cette transformation, certes ambitieuse, est tout à fait réaliste, à portée de main. Il n'est pas anormal que ce qui va se passer sur le domaine du Port ou de la STIB, sur d'anciennes emprises industrielles, ... soit maîtrisé par la Région. Après tout, c'est aussi la Région qui apporte les financements nécessaires à la réalisation des projets et en détermine la programmation.

Le système actuel est toutefois tel que d'autres, auxquels la Région a confié les clés de ce domaine par petits morceaux, sont chargés chacun pour leur compte de réaliser des projets, qu'une fois réalisés, on ne reconnaît plus. L'investissement, qui est au départ un investissement unique, se retrouve tellement éparpillé qu'*in fine*, celui qui a donné cet argent ne sait plus ni où ni pourquoi.

Deze kwestie is niet enkel een stedenbouwkundige kwestie, maar vooral een kwestie van haalbaarheid en goed bestuur. Dat wil niet zeggen dat men moet dromen van een ander systeem. De spreker is afkomstig van een land, Frankrijk, dat zeer centralistisch denkt en waar andere kankers de ruimtelijke ordening aantasten, en vindt de problematiek zeer interessant. De situatie van Brussel is in zekere zin moderner en stimulerender vanuit de denkoefening over het project. Daarmee wordt ook meteen de vraag scherper gesteld hoe, in een gebied gekenmerkt door de vertegenwoordiging van iedereen, het algemeen belang nagestreefd moet worden en hoe eenieder zich kan terugvinden in deze ruimte zonder dat die een fantasmagorische wereld van koninklijk recht of extreem radicalisme wordt.

De heer Chemetoff vindt het extreem interessant dat er, in de plaats van een domaniaal systeem met grenzen, een rizomatisch denken komt met een netwerk op het grondgebied en een uitbreiding van het idee van de openbare ruimte. De vorm van het domein is op zich een antwoord. Het gaat niet meer om een nevenschikking van taken maar om een netwerk van plaatsen waar de collectiviteit initiatief moet nemen. Deze plaatsen mogen niet het volledige grondgebied bestrijken; het Gewest is niet overal aanwezig maar wel van de ene tot de andere kant van het grondgebied.

Een ruimte uitvinden die niet begrensd is maar wel een soort netwerk dat het grondgebied irrigeert om tegemoet te komen aan de functies inzake wonen, werk ... het centrum van een Europese metropool bekijken als een plaats waar er werk moet zijn en niet alleen vertier en huisvesting, is iets bijzonder. Deze uitdaging tot een goed einde brengen is moeilijk want het gaat om tienduizenden woningen, honderdduizenden vierkante meters activiteiten ...

Het project moet een nieuwe ruimte voor discussie vormen, niet zomaar voor compromissen, en, naargelang de uitvoering, rekening houden met de technische voorwaarden, de economische aspecten, de identiteit van de plaatsen ... Vandaag lijken de lopende projecten geen verband te houden met elkaar en lijden ze aan hokjesdenken. Nochtans vreten die energie en geld. De postbode zal niet twee keer bellen : zodra die projecten uitgevoerd zijn, is er een kans verkeken. Men moet op de lopende projecten invloed trachten uit te oefenen. Er is een moment – en dat is nu – dat men de indruk heeft dat de zaken slabakken. De spreker meent dat ze integendeel veel preciezer geworden zijn en op het punt staan opgelost te worden, maar men bevindt zich dan in een periode waarin de zaken kantelen. Men kan het inderdaad hebben over een verandering van paradigma.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven komt terug op het probleem van de temporaliteit. De zuidwijk is vanuit die invalshoek treffend. De aankondiging wekt nieuwsgierigheid, van de investeerders maar ook van de bevolking die wanneer zij de overheid en de experts bezig hoort, een

Cette question n'est pas seulement une question d'urbanisme, elle est une question de faisabilité et de gouvernance. Il ne s'agit pas pour autant de rêver un autre système. Venant d'un pays – la France – centralisateur à l'extrême où d'autres maladies rongent l'aménagement du territoire, l'orateur trouve la problématique très intéressante. La situation dans laquelle se trouve Bruxelles est, d'une certaine façon, plus moderne et plus stimulante du point de vue de l'exercice du projet. Cela pose de manière plus aiguë la question de savoir, dans un territoire marqué par la représentation de tous, comment exprimer l'intérêt général et comment faire pour que chacun se reconnaisse dans cet espace sans qu'il ne devienne un espace de fantasme régalien ou jacobin à l'extrême.

M. Chemetoff estime extrêmement intéressant qu'au système de domanialités, avec ses frontières, se substitue un système rhizomatique qui maille le territoire et étend l'idée d'un espace public. La forme du domaine est en soi une réponse. Il ne s'agit plus d'une juxtaposition de tâches mais d'un réseau avec des lieux sur lesquels doit se porter l'action de la collectivité. Il est important que ces lieux ne recouvrent pas l'intégralité du territoire; la Région n'est pas présente partout mais d'un bout à l'autre de ce territoire.

Inventer un espace qui ne soit pas une frontière mais constitue au contraire une sorte de réseau qui irrigue le territoire pour répondre aux fonctions d'habitat, de travail, ..., penser le centre d'une grande métropole européenne comme un lieu dans lequel il doit y avoir du travail et pas seulement du loisir et de l'habitat est tout à fait singulier. Réussir ce défi est tout à fait considérable car les enjeux se chiffrent en dizaines de milliers de logements, en centaines de milliers de mètres carrés d'activités, ...

Le projet doit être un nouvel espace de discussion, pas simplement de compromis, de manière à prendre en compte, au fur et à mesure de sa réalisation, les contingences techniques, les aspects économiques, l'identité des lieux, ... Aujourd'hui, les projets en cours semblent déçus, procéder de logiques parcellaires, et pourtant ils consomment énergie et financement. Le facteur ne sonnera pas deux fois; dès que ces projets seront réalisés, on aura raté une occasion. C'est sur les projets en cours de réalisation qu'il faut se donner le pouvoir d'agir. Il y a un moment – et nous sommes exactement à ce moment-là – où on a l'impression que les choses n'avancent pas. L'orateur pense au contraire qu'elles se sont considérablement précisées, éclaircies, qu'elles sont sur le point de trouver une solution mais que, comme toujours dans ces situations-là, on est dans une période de basculement. Oui, on peut parler de changement de paradigme.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven revient sur le problème de la temporalité. Le quartier du Midi est de ce point de vue interpellant. L'annonce suscite l'intérêt, celui d'investisseurs mais aussi d'une population qui, lorsqu'elle entend le message des pouvoirs publics et des experts, est appe-

zekere vorm van vertrouwen krijgt. Wanneer een project wereldkundig gemaakt wordt, is het voor de gewone sterveling moeilijk te vatten dat binnen 25 of 30 jaar dit project nog niet af zal zijn, of zelfs nog niet gestart is. Het is belangrijk, in het bijzonder voor een bevolkingsgroep die in een achtergestelde wijk leeft en in voorkomend geval de inspanning gedaan heeft om zich achter een of ander project te scharen, dat men weet waaraan zich te houden. Brussel is ingewikkeld, maar het is ook waar dat een aantal uitdagingen voor de stad volgens het parlementslid antwoorden vereisen binnen aanvaardbaarder termijnen.

Er zijn overigens projecten in de Kanaalzone met betrekking tot het stockeren van tweedehandsvoertuigen, bijvoorbeeld in de Heyvaertwijk, waarover nog altijd gedebatteerd wordt en waarvoor nog stedenbouwkundige en milieuvieringen afgegeven worden. De stad blijft in beweging, soms in goede zin, soms in slechte zin.

Een aantal zaken nemen een wending die niet makkelijk omkeerbaar is in de toekomst.

De volksvertegenwoordiger heeft de heer Chemetoff horen zeggen dat controle op de komende stappen nodig is. Dat er stappen komen is zeker, want de stad evolueert en sommigen hebben misschien de thans verwoorde ontwikkelingen niet goed begrepen. Promotoren hebben nieuwe rechten ontwaard in de bedrijfszones in de stadsomgeving, en het is niet geheel denkbeeldig dat zij de overheden vragen zullen stellen over het nut, de kwaliteit en eventueel over de integratie van hun projecten.

Het is dus belangrijk geleidelijk te werken. Het werkgebied is zo immens dat alles niet in één fase kan gebeuren, sommige projecten zullen van start gaan voor andere. Nochtans werd juist gezegd dat het belangrijk is een aantal projecten te bepalen die snel verwezenlijkt kunnen worden. Dat is fundamenteel, want men moet ook een klimaat van vertrouwen creëren ten aanzien van de bevolking, tonen dat de Kanaalzone leeft, dat ze niet in een oneindig proces gaat belanden, dat de problemen een oplossing zullen krijgen binnen aanvaardbare tijd voor een medeburger die wil deelnemen aan een stap. Hoe kan men begeleiding geven aan iets dat thans nog maar start zonder de algemene samenhang van het project in het gedrang te brengen ?

Respect voor sommige actoren is geboden. De Haven spartelt tegen, maar er moet een bestek opgesteld worden en de Regering heeft haar een opdracht toevertrouwd. Er moet ook gestreefd worden naar samenhang tussen de verschillende operatoren en de prioriteiten moeten worden verduidelijkt met iedereen. Aanwijzingen krijgen van alle kanten zonder te weten waaraan zich te houden, leidt tot spanningen en tot scepticisme. Dat is uiteraard slecht, want die zone heeft net nood aan vertrouwen en duidelijkheid.

De Kuregembrug is een typische plek voor een project dat redelijk snel kan worden gepland, want ze is redelijk

lée à avoir une certaine forme de confiance. Il est clair que lorsqu'on annonce un projet, il est difficile pour le commun des mortels de s'imaginer que dans vingt-cinq ou trente ans, ce projet n'aura pas encore abouti, voire même débuté. Or, il est important, particulièrement pour une population qui vit dans un quartier très fragilisé et qui, le cas échéant, a fait l'effort de porter l'un ou l'autre projet dans une zone, de savoir à quoi s'en tenir. Il est vrai que Bruxelles est complexe mais il est vrai aussi qu'un certain nombre d'enjeux qui concernent la ville nécessitent, au sens du député, des réponses dans des temporalités plus accessibles.

Par ailleurs, des projets portant sur la zone du Canal, concernant des lieux de stockage de voitures usagées dans le quartier Heyvaert notamment, continuent à être discutés, à se voir octroyer des permis d'urbanisme et d'environnement. La ville continue à évoluer, parfois en bien, parfois en mal.

Un certain nombre de choses prennent des tournures qui seront par la suite difficiles à contrecarrer.

Le député a entendu M. Chemetoff dire qu'il faut contenir les coups qui sont en train de partir. Il y en a puisque la ville évolue et que certaines personnes n'ont peut-être pas tout à fait intégré les évolutions aujourd'hui exprimées. Des promoteurs ont vu dans les ZEMU (zones d'entreprises en milieu urbain) de nouveaux droits. Il n'est pas totalement irraisonnable de penser que ceux-ci interrogeront les pouvoirs publics sur l'intérêt, sur la qualité et éventuellement sur l'intégration de leurs projets.

Il est donc important de s'inscrire dans une démarche progressive. L'immensité du domaine est telle qu'on ne pourra pas travailler dans une temporalité unique, certains projets commenceront avant d'autres. Or, il a justement été signifié qu'il était important d'établir un certain nombre de projets qui pourraient rapidement voir le jour. C'est fondamental parce qu'il faut aussi établir à l'égard de la population un climat de confiance, montrer que la zone du Canal est vivante, qu'elle ne va pas s'enfermer dans un processus interminable, que les problèmes ont une solution dans un temps abordable et acceptable pour un concitoyen qui veut s'inscrire dans une démarche. Comment peut-on dès lors accompagner ce qui aujourd'hui est en train de frémir sans mettre en cause la cohérence globale du projet ?

Il y a des acteurs qu'il faut respecter. Le Port renâcle mais il a un cahier des charges à remplir et une mission qui lui est confiée par le Gouvernement. La cohérence doit aussi être recherchée entre les différents opérateurs et les priorités doivent être clarifiées avec tout un chacun. Le fait d'avoir des consignes issues d'un peu partout sans trop savoir à quoi s'en tenir, crée des tensions et forcément du scepticisme. Or, c'est naturellement mauvais parce que cette zone a précisément besoin de confiance et de clarté.

Un endroit typique d'une action qui pourrait s'envisager relativement vite, parce qu'assez problématique et symp-

problematisch en symptomatisch voor een hele reeks moeilijkheden, maar ook mogelijkheden. Het is niet geheel onterecht te denken dat een aantal signalen en vorderingen binnen enkele jaren kunnen worden opgenomen in een duidelijk voor de burgers zichtbare stap, want zij gaan zich steeds meer buigen over de kwestie van het Kanaal en houden daarbij voor ogen dat een aantal zones, zoals rond het Noord- of het Zuidstation, werkelijk hebben aangetoond of alleszins doen vermoeden dat alle vormen van grote planning ontsnapten aan de betrokkenheid van de burgers, gewoonweg omdat projecten die worden aangekondigd voor over dertig jaar ook betekenen dat men ze niet zal zien.

Uiteindelijk veronderstelt de betrokkenheid van de burgers dat een aantal vorderingen worden omschreven en worden verwezenlijkt binnen een aanvaardbare termijn, zodat een vertrouwensband tot stand kan komen tussen de actoren, de bewoners en alle personen die iets te maken hebben met de Kanaalzone.

De heer Alexandre Chemetoff gelooft niet dat het de bedoeling is een plan te bepalen voor wat over dertig jaar gaat gebeuren. Hoewel de levensverwachting toeneemt, is dat niet de bedoeling. Men moet veel sneller een ruimte vinden.

De spreker hoort de heer Van Goidsenhoven pleiten voor een soort realisme dat berust op een mateloze zin voor compromis. Het volstaat niet dat iets gebeurt, dat de Haven bijvoorbeeld een hangar bouwt opdat iedereen terug vertrouwen krijgt en zegt dat het Kaneel herleeft. Dat kan het allerergste zijn. Op een gegeven moment moet de vraag rijzen of het project waarin iedereen geloofde nog altijd kan verwezenlijkt worden, of de economie niet achterloopt op de werkelijk verschaft dienst.

De stedenbouwkundige is het eens met het standpunt van de volksvertegenwoordiger over de Kuregembrug : het is nu dat iets moet gedaan worden. Daarvoor zijn echter middelen nodig en moet anders gewerkt worden aan een aantal aspecten.

De stedenbouwkundige is het echter niet eens met het standpunt van de volksvertegenwoordiger over de actoren van dat grondgebied, die een vaag spel spelen. De concessie aan de Haven en de verantwoordelijkheid om de toekomst van een stad te beheren kunnen niet op gelijke voet geplaatst worden. Men verwacht een technische dienst met een politieke verantwoordelijkheid. Op dat moment geeft een actie geen blijk meer van een politieke wil, maar vloeit ze gewoon voort uit afspraken van personen die een gebied beheren. De autonomie van de Haven en de wijze waarop zij de aanvragen van de politieke overheid interpreteert zijn problematisch. Op een gegeven moment moet de overheidsactie tot uiting komen in de aanleg van het grondgebied. De Haven vervult die functie echter niet, en de MIVB en andere actoren doen dat evenmin. Ondertussen wordt overheidsgeld uitgegeven.

tomatique de toutes une série de difficultés mais aussi de potentialités, est le pont de Cureghem. Il n'est pas tout à fait illégitime de penser qu'un certain nombre de signaux, d'avancées puissent être dans un temps de quelques années, inscrits dans une démarche d'évolution claire et perceptible par les concitoyens, de plus en plus amenés à se pencher sur la question du Canal et qui gardent en mémoire un certain nombre de zones, telles que la gare du Nord ou la gare du Midi, qui ont effectivement montré ou en tout cas laissé supposer que toutes les formes de grande planification échappaient à leur implication de citoyens, tout simplement parce qu'annoncer des projets dans trente ans signifie aussi qu'on ne les verra pas.

En conclusion, l'implication de la population suppose qu'un certain nombre d'avancées soient définies et se concrétisent dans une temporalité acceptable de manière à établir ce contrat de confiance entre l'ensemble des acteurs, des habitants et de toutes les personnes qui ont un rapport avec la zone du Canal.

M. Alexandre Chemetoff ne croit pas que l'exercice vise à définir un plan pour ce qui va se passer dans trente ans. Quand bien même l'espérance de vie irait s'accroissant, la question n'est pas là. La question est de trouver un espace beaucoup plus immédiat.

L'orateur entend M. Van Goidsenhoven plaider pour une sorte de réalisme fondé sur un goût immodéré pour le compromis. Il ne suffit pas qu'il se passe quelque chose, qu'il y ait un aménagement, que le Port construise un hangar pour que tout le monde reprenne confiance et se dise que le Canal revit. Cela peut être pire que tout. A un moment donné, il fait se poser la question de savoir si le projet auquel chacun croyait, peut toujours se faire, si son économie n'est pas décalée par rapport au service véritable qu'il rend.

L'urbaniste partage le point de vue du député sur le pont de Cureghem; c'est maintenant qu'il faut agir. Mais il faut s'en donner les moyens et travailler autrement sur un certain nombre d'aspects.

L'urbaniste ne partage par contre pas le point de vue du député sur les acteurs de ce territoire, dont le jeu est malsain. On ne peut mettre sur un même pied la concession faite au Port et la responsabilité de gérer l'avenir d'une ville. On confond un service technique avec une responsabilité politique. L'action n'est plus à ce moment-là emblématique de la volonté politique, elle résulte simplement des arrangements de gens qui gèrent un domaine. L'autonomie du Port et la façon dont il interprète les demandes qui sont faites par le pouvoir politique sont problématiques. A un moment donné, il faut que l'action publique puisse s'incarner dans l'aménagement du territoire. Or, le Port ne remplit pas cette fonction, pas plus que la STIB sur le coteau, pas plus que d'autres acteurs. En attendant, l'argent public est dépensé.

Moed houdt in dat gezegd wordt wat gedaan moet worden en dat men daarvoor de middelen neemt. Men kan zich niet tevreden stellen met het feit dat de zaken gebeuren, ze moeten ook nut hebben. Zij moeten werkelijk iets bijbrengen aan de crisissituatie, die duidelijk zichtbaar is langs het Kanaal. Een dergelijke zienswijze is geen fantasme.

Als men snelle vooruitgang wil, moet beslist worden het anders aan te pakken. Het is niet aangenaam dat te horen, maar dat is wel noodzakelijk. De zaken kunnen snel, economisch en doeltreffend gaan, maar ze moeten onder controle zijn. Het is erger door te gaan zoals vroeger dan gewoonten te doorbreken. Dat vat de ganse problematiek van het Kanaalplan samen. Op deontologisch vlak is het de verantwoordelijkheid van de stedenbouwkundige dat te zeggen, zelfs als men dat niet wil horen.

Het Kanaalplan is niet enkel een stuk papier, het is een actieplan dat omgezet wordt in daden. Het gaat niet over nog een reglement of een nieuwe kwalitatieve blik op de werken die plaatsvinden, maar over het bekijken van de wijze waarop het project wordt uitgevoerd. De elementen waarvoor het Gewest het programma, de financiering, de ambitie verschaft, moeten niet noodzakelijk ontsnappen aan het Gewest wegens de structuur van de fabricagewijze. Het noodlot bestaat niet. Dit plan wil kritiek zijn, maar eindeloos optimistisch. Kritiek is niet negatief, het is een manier om aan te sporen tot het opbouwen en het voortzetten van een werk. Dat kan van Brussel een model maken op het vlak van stadstransformatie, net als Barcelona of Berlijn. Vanuit dit zeer complex, maar ook zeer modern bestuursstelsel moeten we komen tot geheel voorbeeldig werk. De grens doorheen het Gewest kan het centrum ervan worden.

Een andere aanpak is echter nodig, en wel nu. Er is nog niets onherstelbaar gebeurd; alles kan rechtgezet worden, alles waarvan gesproken wordt is een voorstel tot verbetering. Het gaat erom deze stad een bijzondere dimensie te verschaffen, met de bestaande dynamiek.

De voorzitter vindt het besluit prachtig. Iedereen deelt de ambitie van de stedenbouwkundige. Mevrouw Nagy zegt evenwel dat zij de verzoeken van de commissieleden begrijpt en vraagt hen ze tot de minister-president te richten wanneer hij het vervolg van de gesprekken en uitwisselingen komt onthullen.

III. Sluiting van de debatten

De commissie beslist de gedachtewisseling af te ronden en een verslag te publiceren.

Le courage est de dire qu'il faut faire les choses autrement et s'en donner les moyens. On ne peut se satisfaire du seul fait que les choses se fassent. Il faut qu'elles soient pertinentes. Ce n'est pas bien parce que cela s'est fait mais parce que cela apporte véritablement quelque chose par rapport à la situation de crise, laquelle apparaît clairement lorsqu'on longe de part en part le territoire du Canal. Ce n'est pas un fantasme que de le voir de cette manière.

Si l'on veut que ça aille vite, il faut décider de faire autrement. Certes, la question n'est pas forcément agréable à entendre mais elle est nécessaire. Les choses peuvent être rapides, économiques, efficaces mais il faut qu'elles soient maîtrisées. Il faut les reprendre en main. Il est bien plus grave de continuer à agir comme avant que de froisser des gens dont on bouscule les habitudes. C'est toute la problématique à laquelle on est confrontés et qui a été soulevée avec le plan Canal. D'un point de vue déontologique, la responsabilité de l'urbaniste est de le dire même si on ne veut pas l'entendre.

Le plan Canal n'est pas qu'un plan de papier, c'est un plan d'actions qui se traduit dans les faits. Il ne s'agit pas d'un règlement de plus ou d'un nouveau regard qualitatif porté sur les ouvrages qui se font. Il s'agit de voir comment on fait projet. Les éléments pour lesquels la Région apporte le programme, le financement, l'ambition ne doivent pas nécessairement lui échapper du fait de la structure du mode de fabrication. Il n'y a pas de fatalité. Ce plan se veut critique mais infiniment optimiste. La critique n'est pas négative, elle est une manière d'inciter à la construction et à la poursuite d'une œuvre. Cela peut faire de Bruxelles un modèle du point de vue de la transformation de la ville, à l'instar de Barcelone ou de Berlin. Il faut, à partir de ce système de gouvernance d'une complexité très particulière mais aussi très moderne, faire quelque chose de tout à fait exemplaire. Cette frontière qui traverse la Région peut en devenir le centre.

Mais il faut faire autrement et c'est maintenant. Rien d'irréversible n'a encore été fait; tout est amendable, tout ce dont on parle est une proposition pour amender. Il s'agit, avec la dynamique en place, de conférer à cette ville une dimension particulière.

La présidente estime la conclusion magnifique. L'ambition de l'urbaniste est partagée par tous. Mme Nagy dit toutefois comprendre les demandes des commissaires et les invite à les adresser au Ministre-Président lorsqu'il viendra dévoiler la suite des entretiens et des échanges.

III. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Catherine MOUREAUX

De Voorzitter,

Marie NAGY

– Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Catherine MOUREAUX

La Présidente,

Marie NAGY

