

PARIS 1 PANTHÉON - SORBONNE

---

**IB** **XX** **IL**  
**23/27** **oct.** **2017**

---

ATELIER INTERNATIONAL

MASTER D'URBANISME



---

**MASTER D'URBANISME  
& AMÉNAGEMENT**

---



UNIVERSITÉ PARIS 1  
**PANTHÉON SORBONNE**

---



Vue du canal Bruxelles-Charleroi depuis le pont de la Porte de Flandre, P. Geneste, oct. 2017





PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE

# B X I L

**23/27**

**oct.**

**2017**

ATELIER INTERNATIONAL  
MASTER D'URBANISME

# / PRÉFACE

## *Le Plan Canal à Bruxelles : regard universitaire sur cinq sites en projet*

Cette réflexion sur l'urbanisme du Canal à Bruxelles est proposée par des étudiants du Master 2 Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Elle s'inscrit dans le cadre d'un atelier international mené du 23 au 27 octobre 2017. Le principe de l'atelier international mené chaque année dans notre formation est de faire découvrir aux étudiants les pratiques d'urbanisme dans une ville européenne, et de les amener à travailler, en groupe, à une proposition d'aménagement sur plusieurs sites, à partir d'une problématique commune. Cette semaine d'atelier mêle conférences (chercheurs et acteurs locaux), visites de terrain, travail d'atelier et restitution du travail des étudiants. Le travail par groupe vise à réaliser un diagnostic du site à étudier, à en identifier les enjeux pour formuler des pistes de proposition ou d'aménagement. Cinq équipes ont travaillé cette année sur différents sites du plan Canal : îlot Shell, Birmingham, D'Ieteren, Petit Château, Ferme des boues. Le présent dossier en restitue les principaux résultats.

Le plan Canal propose un cadre stimulant de réflexions pour notre formation. Enjeu majeur de l'urbanisme bruxellois et objet de réflexions prospectives nombreuses, il repose sur une gouvernance locale et un mode de pilotage de l'urbanisme largement différents des grands projets urbains français. Le poids des pratiques de négociations et des régulations public-privé dans la conception, le montage et la mise en œuvre des projets, interpelle ainsi nos propres grilles de lecture de l'urbanisme. Le plan Canal interpelle également dans son contenu, invitant à une transformation urbaine de cette zone tout en préservant la fonction productive et la mixité. Face à ces partis pris, les dossiers présentés explorent deux principaux registres déclinés par tous les groupes : la réflexion sur la perméabilité des sites et les conditions

de leurs articulations avec le territoire d'une part ; et la réflexion prospective sur les objectifs de mixité fonctionnelle et la programmation des activités associées. Ces deux registres (ouverture / mixité) renvoient aux réflexions en cours portées par les acteurs de l'action publique locale et l'équipe du Plan Canal sur cet espace fragmenté et la nécessité d'en réfléchir les liens et la continuité. Nous espérons que ce dossier puisse participer à ces débats.

Ce travail a été rendu possible grâce au concours de nombreux acteurs que nous souhaitons ici chaleureusement remercier : l'équipe MetroLab pour leur accueil, Frédéric Raynaud et Yves Rouyet de Bruxelles Perspective pour l'introduction à l'urbanisme bruxellois, Mathieu Strale de l'Université Libre de Bruxelles pour la présentation des grands enjeux d'aménagement bruxellois, l'équipe Communa pour ce moment d'échange sur l'urbanisme temporaire, l'équipe d'Extensa pour la présentation du projet Tour & Taxis, et l'équipe BMA du Maître Architecte. Nous tenions à adresser un remerciement particulier à Julie Collet, de l'équipe Plan Canal pour ses pistes nombreuses dans l'identification des sites du Plan Canal, son explication des principaux enjeux de ces espaces en mutation et ses échanges avec les étudiants. Pour reprendre la formule consacrée, les diagnostics, les enjeux et les séquences d'action proposées dans ce dossier n'engagent que leurs auteurs. Mais nous tenions à faire mention de ces rencontres réalisées pendant cette semaine d'atelier de travail.

Les 5 dossiers rendent compte d'une réflexion proposée dans un cadre universitaire. Ils impliquent dans cette position une liberté de ton et un regard assumé et non lissé sur différents aspects des projets en cours. Ici ou là, certains propos paraîtront peut-être aux lecteurs



sans doute par trop engagés, mais ils témoignent d'un investissement fort dans cette semaine d'atelier et de l'interpellation profonde que suscitent les potentiels, mais aussi les fractures de ce Canal que nous avons parcouru durant une semaine. Cette période courte explique la nature de l'exercice : un diagnostic, une grille d'enjeu, un schéma d'intentions, des séquences d'action plus qu'un exercice décliné de programmation. Elle autorise néanmoins, il nous semble, des pistes nombreuses regroupées dans ce dossier.

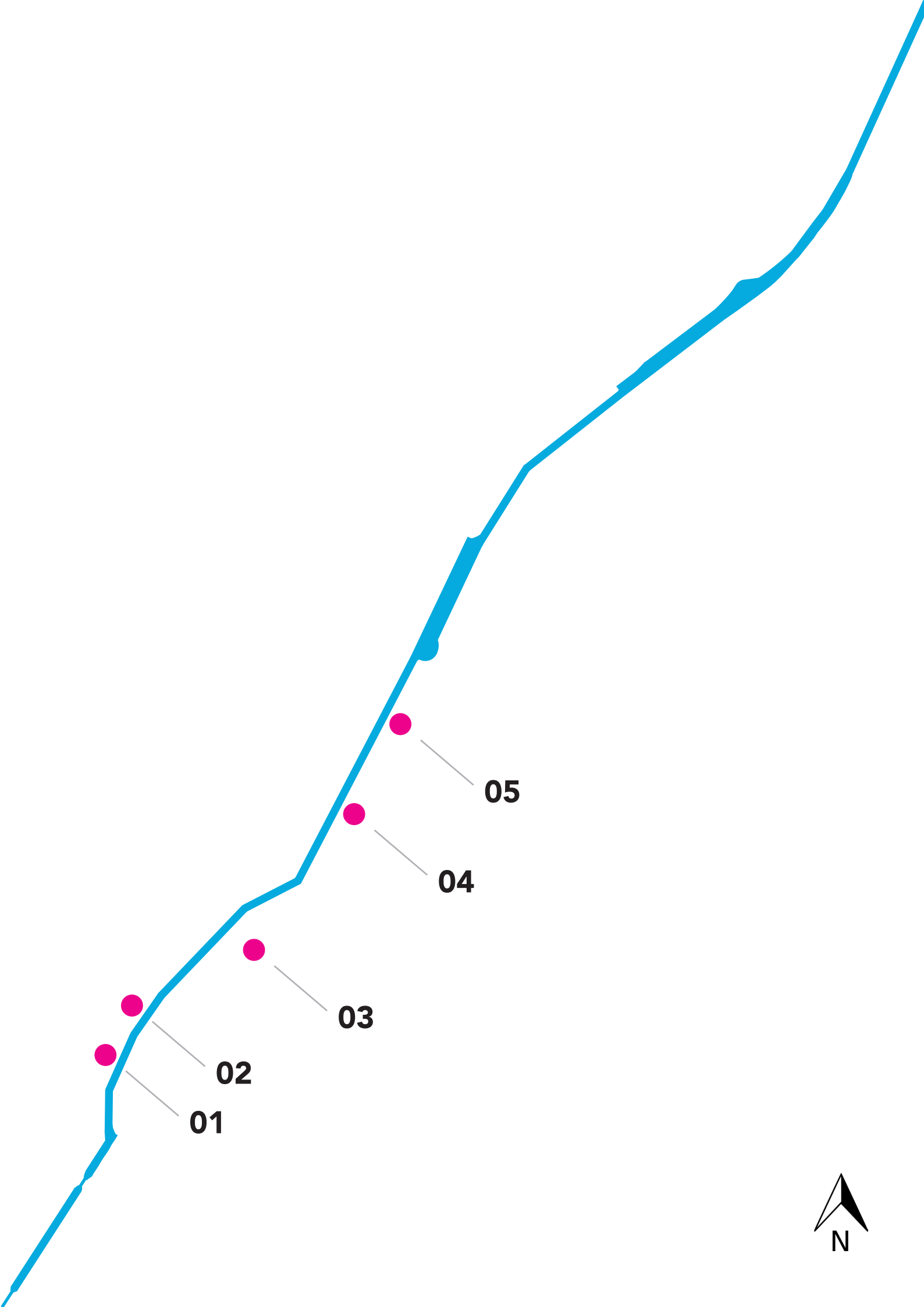
Jean Debie et Juliette Maulat

Enseignants chercheurs, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

---

*Les 38 élèves du Master 2 Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - promotion 2017-2018*





# / SOMMAIRE

<b>01_</b>	<b>ÎLOT SHELL</b>	p.01
<b>02_</b>	<b>SITE BIRMINGHAM</b>	p.19
<b>03_</b>	<b>SITE D'IETEREN</b>	p.41
<b>04_</b>	<b>LE PETIT CHÂTEAU</b>	p.61
<b>05_</b>	<b>LA FERME DES BOUES</b>	p.81





# ÎLOT SHELL

Vue depuis l'intérieur de l'îlot Shell, L. Mellet, oct. 2017





# / MEMBRES DE L'ÉQUIPE



*De gauche à droite : Fanny Cottet, Orane Dias, Camille Krier, Chloé Méchin, Léa Mellet, Fanny Taillandier, Elvia Théron, Juliette Truchetet.*



# / CONTEXTE & DÉMARCHE

L'îlot étudié est situé dans la commune d'Anderlecht, dans la région de Bruxelles-Capitale et au sud-ouest de Bruxelles. Par sa proximité avec le canal qui constitue un axe structurant de la région, le terrain est dans une position stratégique pour le développement actuel et futur de la ville, développement préfiguré dans le Plan Canal.

Deux bâtiments sont présents sur le site de 20 000 m<sup>2</sup> : les anciennes archives de l'Etat et un bâtiment R+4 avec une laverie en rez-de-chaussée. L'îlot appartient à l'architecte Philippe De Bloos, les archives au gouvernement fédéral et la laverie (seul commerce en rez-de-chaussée) à un propriétaire privé. Le projet actuel de De Bloos consiste à construire une marina sur le terrain, ce qui a été rendu possible par le nouveau Plan particulier d'affectation du sol (PPAS).

Nous avons commencé par étudier soigneusement le projet de marina, ses contraintes techniques mais aussi son inscription dans les dynamiques et problématiques socio-économiques du quartier. Ces deux aspects nous ont conduites à ne pas conserver le projet de marina, comme nous l'expliquerons plus loin en détails. Néanmoins, l'idée d'un lien entre le canal et la parcelle nous a semblé fondamentale et vient dès lors structurer l'ensemble de notre proposition. En effet, l'îlot Shell se situe à l'interface de deux grandes zones d'activités liées au canal et prévues dans le PPAS :

- Au nord, un espace récréatif se développe sur les berges du canal avec le COOP, et un encouragement des activités de type Horeca.
  - Au sud, le bassin de Biestebroek est orienté vers une activité industrielle lourde et de logistique liée au BTP. L'objectif a ainsi été de proposer un projet intégré, qui soit une interface entre ces deux orientations du PPAS.
-

# / DIAGNOSTIC

« The Docks », une marina à Anderlecht ?

Le projet de marina prévoit de réaliser sur l'îlot Shell un bassin pouvant accueillir 40 bateaux, 218 logements haut-de-gamme nécessitant la construction d'une tour de 14 étages, 8000 m<sup>2</sup> de commerces répartis en sept unités, 1500 m<sup>2</sup> de bureaux et plus de 300 places de parking (LHUILIER Vanessa, 2017).

Le promoteur-architecte Philippe De Bloos a imaginé ce projet de marina. Il tente, depuis 2010, de trouver l'emplacement idéal pour le réaliser. Le PPAS récemment approuvé par la commune d'Anderlecht et en attente d'approbation par la Région - celle-ci devrait avoir lieu en décembre 2017 - a intégré cette volonté de réaliser un port de plaisance. Elle a ainsi envisagé deux localisations possibles : la « tête de Biestebroek », classée en Zone d'entreprise en milieu urbain (ZEMU), et l'îlot Shell, classé en Zone de forte mixité (ZFM). Sur les plans technique et urbanistique, le premier emplacement était plus avantageux.

Toutefois, il aurait été incohérent de réaliser un port de plaisance en ZEMU puisque très peu d'activités productives auraient pu être conservées. Au contraire, l'îlot Shell se prête davantage à ce type de projet et, malgré les risques et difficultés techniques existants, la commune voit la réalisation d'un port de plaisance comme une opportunité pour le quartier. C'est pourquoi elle a intégré, au sein de son PPAS, les modifications réglementaires qui permettent le lancement du projet.



## Un projet de marina peu pertinent

En plus des grandes difficultés techniques de la réalisation du projet (une excavation longue et chère, la nécessaire ouverture d'une voie d'eau coupant la route), le contexte socio-démographique et urbain de l'îlot tend à remettre en cause la pertinence du projet. La plupart des risques associés au projet ont d'ailleurs été admis au sein du PPAS de Biestebroek (Commune d'Anderlecht, 2017).

Tout d'abord, il faut rappeler les caractéristiques sociales de la population de ce quartier situé au sein du « *croissant pauvre* » de la Région Bruxelles-Capitale : le revenu moyen des résidents est de 11% inférieur au revenu moyen régional (ISBA, 2012). De plus, selon le dernier diagnostic de l'IBSA (2016) sur la commune, un quart des actifs anderlechtois sont au chômage; ces actifs se caractérisent d'ailleurs par une faible qualification. Dans ce contexte marqué par la précarité, l'introduction d'une marina et l'arrivée de résidents ou de visiteurs issus d'un milieu social largement plus favorisé nous semble problématique. En effet, les risques de fracture sociale et de pression sur la population locale préexistante sont très importants et ne peuvent être ignorés.





Illustration n°1 :  
Projet de Marina à  
Anderlecht, D.R.

En outre, d'un point de vue morphologique, le tissu urbain autour de l'îlot est marqué par une faible hauteur du bâti. Or, le projet prévoit une tour de 14 étages, ce qui risque de créer une incohérence urbaine forte. De plus, la présence d'une voirie d'importance nationale (N215) à l'est de l'îlot entre ce dernier et le canal pose problème pour la mise en œuvre du port de plaisance : celle-ci devra être détournée, bouleversant complètement la morphologie et l'organisation du quartier. Ainsi constate-t-on que le projet imaginé par De Bloos pose le problème de l'intégration à la fois sociale et urbaine de l'îlot Shell au sein de ce quartier d'Anderlecht.

Ensuite, l'intérêt économique du projet est tout à fait incertain. Il nécessite un lourd investissement - 500 000€ pour le seul creusement du bassin - qui risque de n'être rentabilisé que très tardivement (Commune d'Anderlecht, 2017), d'autant que la fréquentation risque de ne pas être celle escomptée. Il existe en effet déjà un port de plaisance plus au nord du Canal - le Brussel Royal Yacht Club - dont le taux de remplissage n'excède pas 60%.

Enfin, la question de la gouvernance est problématique. L'îlot Shell appartient à Philippe De Bloos : c'est donc un terrain privé

sur lequel les pouvoirs décisionnaires n'ont aucune prise, d'autant qu'il n'est même pas dans le périmètre du Plan Canal. On peut craindre que s'y développe un projet hors-sol, réalisant la volonté d'un architecte-promoteur ambitieux, sans cohérence ni connexion avec les autres projets insérés dans le Plan Canal. En outre, Philippe De Bloos envisage, après réalisation du projet, de confier la gestion de la marina à un concessionnaire pour 20 ans. Mais que se passera-t-il après ces 20 années ? Si la marina est un échec, que deviendra cet endroit ? Une enclave urbaine et portuaire mécaniquement rétrocedée et à charge du port, de la collectivité ou de la Région ? Il faut en effet se poser la question de l'avenir d'un aménagement aussi coûteux et aussi conséquent au sein de son environnement urbain.

## Un site à fort potentiel

La réflexion sur le projet de marina ainsi que ses contraintes, techniques, financières et de gouvernance nous ont permis d'élaborer différents thèmes de réflexion.

Nous nous sommes dans un premier temps interrogées sur **l'intégration urbaine** du site. C'est un secteur au fort potentiel de développement grâce à sa localisation et à son accessibilité (route nationale N215, métro station Cureghem, tram, piste cyclable le long du canal), d'autant plus que la vocation multimodale du secteur va être amenée à se renforcer avec le réaménagement du carrefour Cureghem. Paradoxalement, l'îlot donne pourtant une impression d'enclavement, isolé des quartiers alentours par les linéaires ferroviaire et routiers ainsi que par un front de bâtiments industriels inoccupés. Ces mêmes éléments urbains coupent enfin l'îlot Shell des nombreux secteurs de projets qui l'entourent. Or, le développement des projets Birmingham, du bassin de la tête de Biestebroek ainsi que des projets City Docks et City Gate va considérablement modifier la morphologie urbaine de ce secteur fragmenté et traversé par les coupures urbaines que constituent les infrastructures. Pour finir, l'absence d'espaces publics de qualité ou de cheminements piétons vers le quartier et vers la ville témoignent encore une fois d'un certain enclavement du site.

Le diagnostic fait donc état d'une nécessaire **double intégration urbaine, d'une part avec la ville, et d'autre part avec le canal**. Le canal est un axe stratégique aux échelles européenne, métropolitaine et locale. Nous observons un mouvement mondial de reconnexion entre les villes et leurs « *waterfronts* » dans l'optique de valoriser les berges et leur accès au public. Comme prédisposé pour cette reconnexion, le site bénéficie d'un léger

dénivelé progressif en direction du canal et de l'espace public jouxtant la voie d'eau. Cependant la différence de niveaux entre chaussée et canal, la présence d'un axe cyclable d'envergure européenne ainsi que la présence de la route nationale complexifient la connexion entre tissu urbain et canal.

En outre, **l'intégration paysagère avec la ville et le bâti existant** est à envisager. Le patrimoine industriel et architectural observé le long de la rue des Orchidées, avec le bâtiment des archives ou encore les bâtiments de l'ancienne brasserie à proximité témoignent d'une qualité de bâti à intégrer dans le projet futur.

**L'intégration du futur projet doit également être d'ordre social.** En effet, les besoins en logements sur la commune d'Anderlecht sont importants du fait de la croissance démographique de la région et de la ville et de la forte vitalité démographique de la commune. Les nombreux projets en attente de permis sur le secteur en attestent. Un projet de réhabilitation des bâtiments de l'ancienne brasserie Atlas dans la rue de l'Aiguille, au nord du site, permettra à la commune de créer des logements sociaux. La commune d'Anderlecht cherchant également à diversifier la population habitant sur son territoire dans l'optique de développer ses ressources fiscales, la rente de situation dont dispose l'îlot Shell, secteur en bord de canal avec de fortes potentialités, permettrait de diversifier les types de logement et d'envisager une programmation mixte entre logements sociaux et logements conventionnés.



Illustration n°2 :  
L'espace public en bord de canal,  
L. Mellet, 2017



**La vocation économique** du secteur est également importante pour une intégration urbaine, sociale et économique complète. Les indicateurs économiques et sociaux de la ville (fort taux de chômage et main d'œuvre peu qualifiée) nous amènent à penser qu'il faut développer sur le secteur des emplois adaptés. Le bâtiment des archives est en effet apte à l'installation d'une activité industrielle ou logistique (par son ancienne fonction, le bâtiment peut supporter des charges lourdes).

Il semble donc que, pour des raisons d'intégration urbaine et sociale, de rentabilité économique et de gouvernance, **le projet de marina présente beaucoup de risques, qui tendent à faire la preuve de son infaisabilité.** Pourtant, ce projet, appuyé de notre diagnostic, suggère deux idées qui

représentent des points forts de la marina et que nous avons voulu conserver et explorer pour développer un projet alternatif : d'une part, l'idée de reconnexion de la ville d'Anderlecht avec l'eau et, d'autre part, l'idée du canal comme espace récréatif.

---



# / ENJEUX

## *Enjeux îlot/ canal*

Notre îlot présente plusieurs échelles d'enjeux en lien avec le canal. Premièrement, la proximité du canal lui permet de s'intégrer dans des enjeux métropolitains. En effet, il existe une question de développement économique pour l'îlot mais également d'inscription au sein du plan canal, du point de vue des activités mais aussi du développement durable. Il s'agit alors de trouver une place nouvelle à un territoire relégué en facilitant ses rapports à Bruxelles mais aussi avec les autres espaces de Bruxelles Capitale.

Deuxièmement, à une échelle locale, le rapport îlot/canal est aussi vecteur d'enjeux. En effet, la création d'un lien direct entre l'îlot et le canal semble essentiel afin de développer des usages variés d'un canal actuellement peu fréquenté en dehors de sa fonction de transport. Ces nouveaux usages pourront s'appuyer sur le patrimoine industrialo-portuaire existant, ce qui permettra de le conserver et de le valoriser. Ce lien entre l'îlot et le canal pose également la question d'une accessibilité facilitée au canal, puisque ce dernier est en contrebas de l'îlot sans qu'il n'y ait réellement de chemin possible pour atteindre le bords de l'eau.

• Schéma des enjeux de l'îlot Shell •

## *Enjeux îlot/quartier*

Enfin le lien avec le reste du quartier est à développer. D'un point de vue économique, l'enjeu principal est d'offrir des activités qui soient adaptées à la sociologie de cette partie d'Anderlecht et puissent accompagner ses évolutions futures. D'un point de vue social, l'ouverture morphologique du quartier devrait permettre à des populations aux critères socio-économiques différents de se côtoyer. Enfin, le projet développé sur l'îlot devra faire cohabiter activités économiques, loisirs et logements, afin de devenir un espace-lien entre les activités du Nord et du Sud.

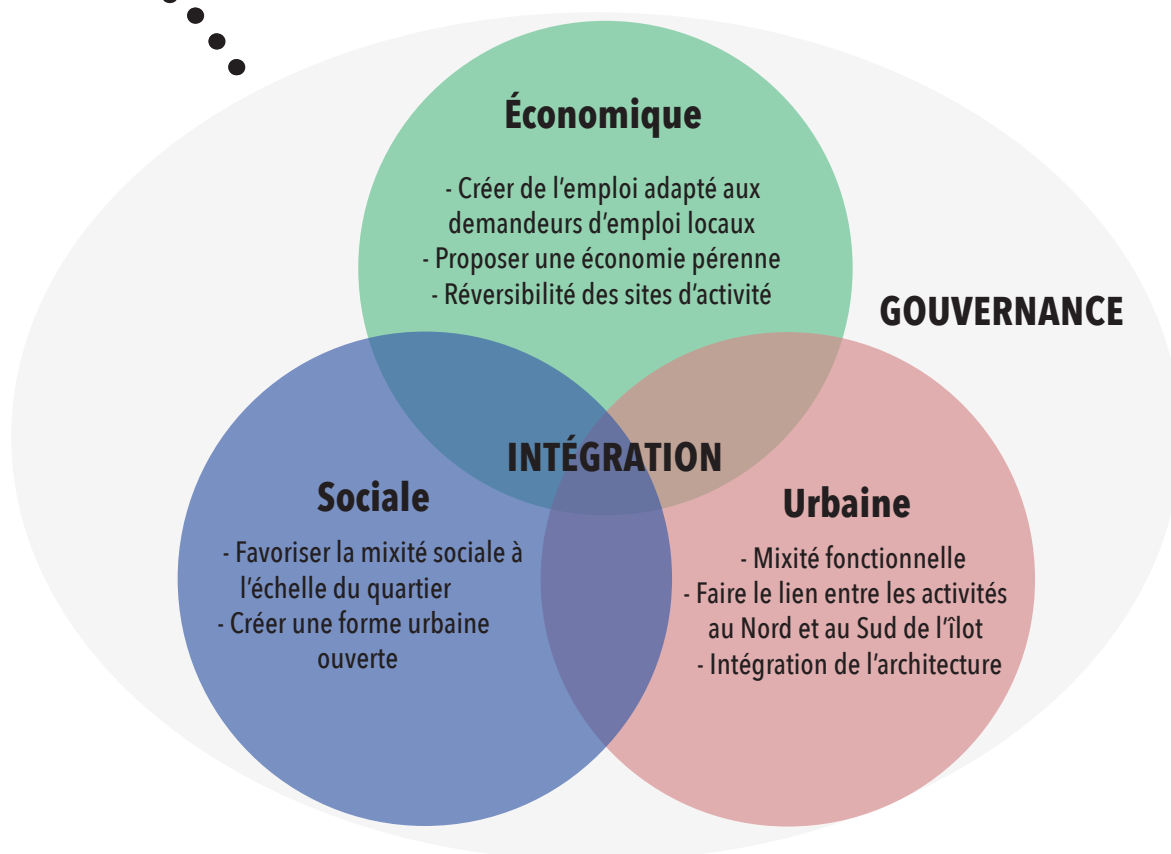


Figure n°1 :  
Schéma des enjeux de l'îlot Shell, réalisation personnelle, 2017



# / PROPOSITIONS

## *Un projet mixte et intégré*

Nous avons travaillé en visant le cumul et la cohabitation des fonctions sur l'îlot, dans une perspective d'évolutivité : que la viabilité économique à court terme n'oblitére pas la possibilité de changement futur. Les pistes de propositions sont attentives aux enjeux économiques, mais aussi à la qualité architecturale et environnementale qui garantit au mieux la résistance du projet au temps.

Nos propositions, qui se présentent comme une alternative au projet de marina, peuvent aussi s'y conjuguer.

**- Des activités durables :** proposer des espaces d'activité convertibles pour les rez-de-chaussée des immeubles, de l'artisanat au bureau mais pouvant être de l'habitation (arrivées + connexions réseaux). L'idée est de laisser la programmation ouverte, de façon à accompagner au mieux les mutations futures du quartier. Installée dans le bâtiment des archives, appartenant à l'Etat, la logistique urbaine (voir plus bas) est multimodale et conforme aux grandes orientations écologiques européennes sur la part modale fluviale. Elle est adaptable à la desserte poids lourds actuellement possible, mais aussi à du triporteur, vélo, etc., qui pourront d'ores et déjà bénéficier de la piste cyclable européenne. Cette activité offre des perspectives d'emploi à une main d'œuvre peu qualifiée et permet donc l'intégration des demandeurs d'emplois à proximité. Elle permet une rentabilisation par la gestion et non par la cession du foncier public et reste cumulable avec d'autres activités dans les étages. En bord de canal, un à deux pas de portes commerciales permettent l'animation de la promenade et des espaces publics avec des activités de petite restauration.

**- L'offre résidentielle** orientée vers la classe moyenne avec du logement conventionné, s'inscrit dans une forme architecturale à la fois variée et cohérente avec le tissu du quartier. Il s'agit d'offrir de l'attention à la qualité architecturale et paysagère : espaces verts, ouverture au canal, lien direct avec des espaces publics rénovés (comme le carrefour de Cureghem).

D'un point de vue économique, l'augmentation de la capacité en logements garantit la viabilité financière du projet tout en tablant de manière plus réaliste sur le public potentiel de l'offre. La base fiscale ainsi développée est aussi plus intéressante pour la commune avec une meilleure garantie de remplissage.

**- Une ouverture de l'îlot** vers le nord et le centre-ville. Le front de canal, en pente douce, ouvert et connecté à l'ensemble du quartier, est à proximité immédiate du Coop et proposera un ou des commerces de bouche. Le canal, espace fonctionnel, devient aussi paysage. La pente progressive de l'espace permet de rendre l'eau accessible et de reconstruire le lien à cet élément au-delà de la seule activité industrielle.

Cet aménagement permet de relier l'îlot, traversant pour les piétons et pourvu d'espaces collectifs voués à l'ensemble des usagers et riverains, à l'aval du canal, de plus en plus orienté vers les activités récréatives et culturelles. La continuité des cheminements sera travaillée à cet effet, avec une mise en valeur de la passerelle ferroviaire, en sus de la piste cyclable.

---





Illustration n°3 :  
Elévation, réalisation personnelle, 2017

site Shell, déjà en grande partie assaini par excavation. Des **cheminements piétons** traversant cet espace vert sont à prévoir, notamment en direction du centre d'Anderlecht au Sud et de la rue de l'Aiguille au Nord en raison de sa qualité architecturale. Des ouvertures dans le front bâti seront aménagées, pour **ouvrir l'îlot sur la ville** et assurer sa **perméabilité piétonne et visuelle**. Au centre de l'espace public du coeur d'îlot, un **lieu de rencontre et de convivialité**, de type maison de quartier, sera aménagé, **sous la forme d'une structure légère et démontable, dans une logique de réversibilité**. Cela permettrait une appropriation du nouvel îlot par les habitants, tout en leur offrant un lieu pour se retrouver et organiser des activités.

Enfin, nous proposons d'étendre la réflexion sur les espaces publics au triangle situé entre le quai Fernand Demets (RN 215) et le canal : un emmarchement descendant vers l'eau sera aménagé, dans la continuité de la légère déclivité du terrain, ce qui permettrait de retisser les liens avec le canal en le rendant plus accessible.

La piste cyclable sera couplée avec la circulation routière tout en sécurisant l'itinéraire réservé aux cyclistes et en proposant une traversée piétonne facilitée.





*Planche n°1 :  
Images de référence  
D.R.*



Planche n°2 :  
Péniche fluviale pour la messagerie expresse à Amsterdam (Source DHL) +  
Vert Chez Vous Paris (Source Vert Chez Vous)



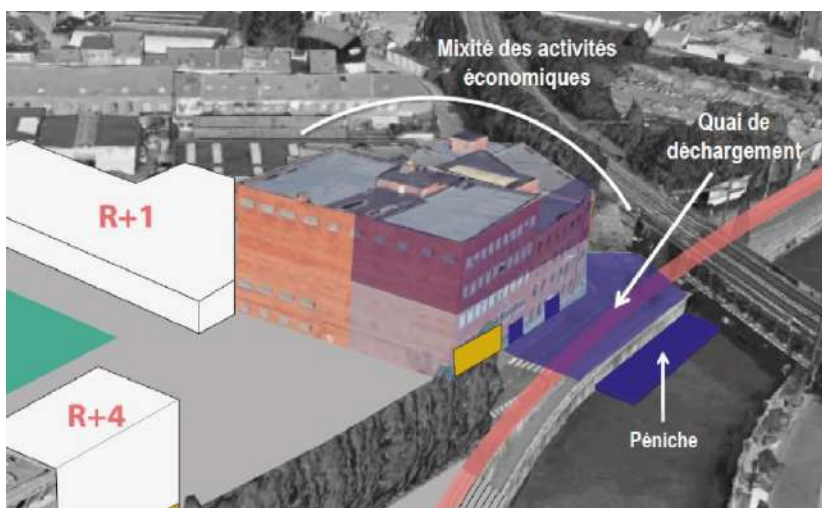
## Logistique urbaine

Dans le cadre du développement économique du territoire d'Anderlecht et de l'espace métropolitain bruxellois, en lien avec le canal, le bâtiment des archives fédérales représente une opportunité immobilière intéressante. Il est conçu pour supporter de lourdes charges au sol à chacun de ses quatre étages, est équipé de monte-charges en état de fonctionnement et trois portes de garages sont dimensionnées de manière à pouvoir laisser passer des camions, tout en étant directement relié à la route, près du carrefour multimodal de Cureghem. Ce bâtiment, propriété de l'Etat, est actuellement en vente.

Plutôt qu'une démolition coûteuse, ce bâtiment présente l'opportunité d'y installer des nouvelles activités économiques par un simple changement de destination, sans modifications structurelles. Il possède toutes les qualités pour être transformé en centre de distribution urbaine (accès multimodaux, capacité de stockage, accessibilité par portes de garage, monte-charges). Ce bâtiment sera le support d'un système de logistique urbaine de proximité. Ici pourront être menées des opérations de réception, tri et expédition de marchandises de petites tailles ou colis. Un service de messagerie express sera installé, activité logistique à forte valeur ajoutée, acheminant rapidement et de manière fiable des colis et marchandises de moins de 3 tonnes en moins de 24 heures.

Le centre réceptionnera les marchandises des péniches fluviales mais aussi utilisera le canal pour la distribution. Enfin, en fonction de l'espace pris par ces activités, il serait possible d'ouvrir l'accès aux deux derniers étages à d'autres activités économiques, en lien avec les secteurs des commerces, des transports et des services aux entreprises, déjà présents sur le territoire communal. Le bâtiment deviendra ainsi le support de multiples activités économiques, destinées à une main d'œuvre qualifiée et peu qualifiée, sources de revenus pour la commune et d'emplois pour la population locale et bruxelloise.

Dès lors, il s'agit de s'adapter aux contraintes techniques, physiques et réglementaires du site. Le chenal du canal forme en cet endroit une courbe, il est peu large et offre un tirant d'air réduit devant le bâtiment des archives fédérales. Le transbordement des marchandises et colis depuis les péniches dans le bâtiment est un processus complexe. Il devrait passer au-dessus ou sur la voirie nationale N215 et la piste cyclable européenne, en toute sécurité, ce qui complexifie le réglementation et les acteurs à mobiliser. L'intervention de petites péniches et d'un bras télescopique intégré au bateau pour décharger et charger les colis et marchandises pourraient être envisagés. Il faudrait envisager la mise en place d'une signalisation et d'un aménagement de la nationale N215 adaptés, couplés à une synchronisation de l'activité sur des plages de faibles trafics (très tôt ou tard le soir).



Enfin, pour minimiser les nuisances que cette activité pourrait entraîner, il s'agira d'utiliser des véhicules à faibles émissions de polluants et/ou des triporteurs et vélos-cargos pour l'acheminement des colis et marchandises depuis le centre logistique.

Illustration n°4 :  
Élévation centrée sur la logistique urbaine  
Réalisation personnelle, 2017

# / PHASAGE & CONCLUSION

En termes de phasage, deux temporalités sont à envisager. Des actions à court terme tout d'abord : l'activité logistique, qui peut être mise en place dès que la situation foncière est clarifiée, la maison de quartier au centre de l'îlot, les cheminements et aménagements paysagers ainsi que l'amélioration de la signalétique et du cheminement piéton vers le Nord du canal pour connecter l'îlot avec le Coop.

Dans un deuxième temps, différents blocs d'habitation pourront être construits et livrés successivement. Les chantiers dans l'espace public devront être échelonnés dans le temps ; il s'agira d'abord de mettre en place ceux concernant le bord du canal, puis ceux permettant une réorganisation du carrefour, plus complexe.

---

Avec ce projet, l'îlot Shell devient un véritable point de jonction entre différents usages et activités, en permettant leur cohabitation et la continuité du développement. Il travaille à construire une cohérence des usages à l'échelle de toute la partie sud du canal dans Bruxelles, mais aussi, plus largement, à approfondir et à développer des orientations métropolitaines.

Il serait intéressant que cette jonction physique et fonctionnelle soit accompagnée d'une jonction dans la programmation. Dans le bâtiment des archives, on se propose de réserver un espace à une « *maison des projets* », pouvant être ouverte dès aujourd'hui pour réunir et permettre la communication entre les acteurs, tant institutionnels que privés. L'enjeu est d'offrir aux promoteurs une visibilité sur les projets à proximité, afin de construire une plus grande cohérence entre les projets.

Cette maison du projet pourrait également être ouverte au public afin que ce dernier ait connaissance des détails du projet. Cela permettrait éventuellement d'engager une participation avec les habitants et les usagers du canal ainsi que des quartiers avoisinants.

---

# / BIBLIOGRAPHIE

- BERNARD, G., « *La (qualité de) vie, à Biestebroek...* », DH.net., 2012
- BREES, G., « *Une croissette à Anderlecht* », *bruxxel* (sans capitales), 2013. Article paru dans le n°263 de « *Bruxelles en mouvements* », 2013
- COULEE, P., & VANDERNOOT, C., « *Bruxelles : Le canal, épine dorsale du renouveau urbain* », Trends Actuelles, 2012
- Commune d'Anderlecht, « *Résumé non technique du rapport complémentaire* », PPAS Biestebroek, 2017
- IBSA, Anderlecht, 2012
- IEB, Communiqué de presse « *Le réaménagement du bassin de Biestebroek: un géant immobilier inadapté sur des pieds d'argile* », 2016
- LHUILLIER, V., « Kristiaan Borret: « *Nous sommes face à un urbanisme du passé* » », Le Soir, 2017
- PPAS de la commune d'Anderlecht, 2016
- PRAS de la Région Bruxelles-Capitale





# SITE BIRMINGHAM

Vue panoramique réalisée depuis le 6ème étage de la COOP,  
À gauche, le début du site Birmingham; P. Geneste, oct. 2017





M

# / MEMBRES DE L'ÉQUIPE



*De gauche à droite : Lisa Bachir, Suzanne Binhas, Anne-Hélène Bouthors, Guillaume Frecaut, Lily Gauthier, Pauline Geneste, Thomas Merlin.*



# / CONTEXTE & DÉMARCHE

Notre démarche s'est appuyée sur un diagnostic sociodémographique et urbain doublé d'une approche sensible du site étudié, qui nous ont permis d'identifier des opportunités et des enjeux, puis de proposer des solutions inspirées de références en Belgique et en France (cf. Annexes). Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la réflexion proposée par Alexandre Chemetoff dans son *Plan Canal*. Sans fixer de masterplan définitif, ce plan donne des orientations permettant de structurer la réflexion sur les projets urbains. Il compte trois directions majeures, qui ont guidé notre travail :

- Créer et favoriser la mixité fonctionnelle en travaillant sur les formes urbaines et les programmes permettant la compatibilité des fonctions
- Rationaliser l'usage des sols et rechercher leur utilisation intensive et optimale
- Partir des espaces publics pour conditionner la forme de la ville.

# / DIAGNOSTIC

Situé au sein de la zone canal, le site Birmingham (correspondant au secteur statistique « *Industrie Birmingham* ») partage avec le reste de son environnement urbain immédiat certaines variables sociodémographiques permettant d'identifier ce que l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) dénomme « *croissant pauvre* »<sup>1</sup>, entendu comme étant la « *zone concentrant depuis plusieurs décennies les populations les moins favorisées sur le plan économique* ». Pour autant, la nature logistique et industrielle de ce site est à considérer puisqu'elle se traduit par l'absence de données socio-démographiques à l'échelle de son secteur statistique<sup>2</sup>, illustrant ainsi la nécessité d'ouvrir à l'urbanisation un site qui s'apparente pour l'heure à une enclave fonctionnelle.

---

## *Birmingham : un site à la frontière du « croissant pauvre »*

Situé à la frontière Est de la zone Canal, le secteur « *Industrie Birmingham* » fait figure de point de jonction entre deux ensembles territoriaux socialement contrastés. En effet, si le contexte socio-économique bruxellois peut être schématiquement résumé par l'opposition entre un centre pauvre et des périphéries riches, la localisation du site Birmingham – en frontière Est de la zone Canal – est aussi illustrative de cette opposition Est/Ouest.

Si l'on considère les variables traditionnellement mobilisées pour caractériser le « *croissant pauvre* » (âge de la population, structure du marché du travail, origine de la population, revenu médian), on observe ainsi de nettes fractures intra-urbaines entre les secteurs « *Cureghem Rosée* » et « *Duchesse* » (situés

à l'Est du site Birmingham, au sein de la zone Canal) et les secteurs « *Scheut* » et « *Anderlecht-Centre-Wayez* » (situés en périphérie de la zone Canal et à l'Ouest du site Birmingham). De fait, ceci se traduit par l'existence d'un gradient Est/Ouest (de « *Cureghem Rosée* » à « *Anderlecht-Centre* ») en termes d'âge moyen de la population (celui-ci étant inférieur de presque 7 ans entre la zone Canal et l'environnement métropolitain ; cf. Annexe 1), de part de la population étrangère parmi la population totale (la part des étrangers à « *Cureghem* » étant de près de 10 points supérieure à la moyenne régionale en 2014, avec une nette surreprésentation de l'immigration en provenance d'Afrique du Nord et d'Afrique subsaharienne dans la zone canal ; cf. Annexe 2), ainsi qu'en termes de dynamisme du marché du travail. Il apparaît en effet qu'au sein de la population active, l'accès à l'emploi semble particulièrement difficile dans la zone Canal avec un taux de chômage total et chez les jeunes significativement élevé à l'Est du site Birmingham, nettement supérieur aux taux communal et métropolitain. Le taux de chômage en 2012 à « *Cureghem Rosée* » étant ainsi près de deux fois supérieur au taux régional (cf. Annexe 3). On soulignera enfin que les inégalités de genre en termes de participation au marché du travail sont plus marquées au sein de la zone Canal, vraisemblablement en raison d'une division sexuée du travail au sein des ménages.

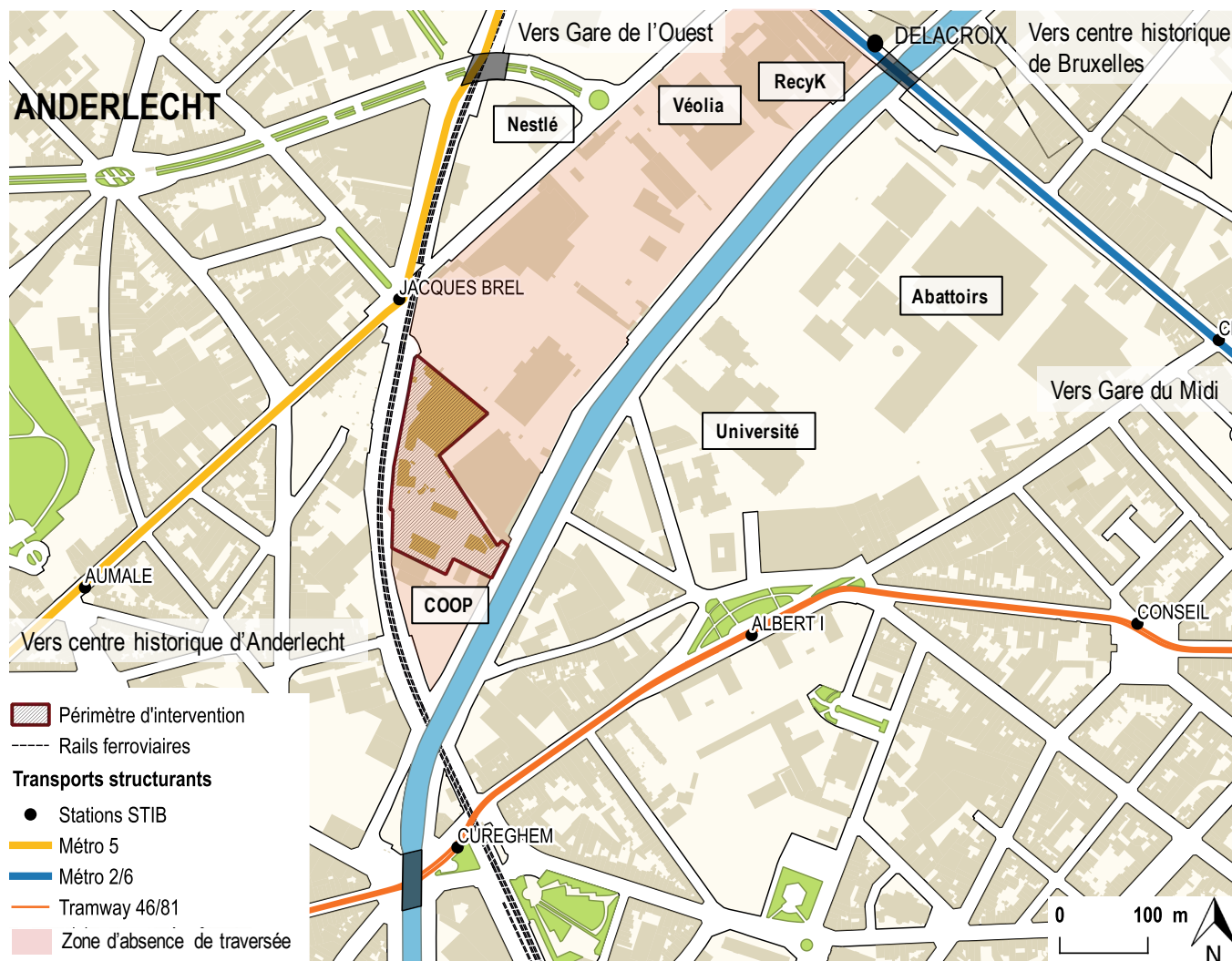
---

### NOTA

<sup>1</sup> Zone concentrant depuis plusieurs décennies les populations les moins favorisées sur le plan économique. Elle reprend les quartiers en première couronne nord et ouest, qui sont parmi les plus pauvres de la Région bruxelloise et qui forment un croissant autour du centre-ville - Source : <https://monitoringdesquartiers.brussels/glossaire/>

<sup>2</sup> « *Industrie Birmingham* » étant l'un des deux quartiers identifiés comme « *grandes zones industrielles* » parmi les 19 quartiers que compte la commune d'Anderlecht.





Carte n°1 :  
Contexte et accessibilité du site Birmingham,  
T. Merlin, 2017

## Une enclave bien desservie

Les réseaux ferroviaires et la trame viaire sont denses à proximité du site (cf. Carte n°1). Il est délimité à l'Est par une voie d'importance régionale (quai Demets), doublée d'une piste cyclable à portée européenne, à l'Ouest par une voie de chemin de fer qui relie la gare du Midi à la gare de l'Ouest en passant par le futur pôle Cureghem et au nord par la rue de Birmingham qui rejoint la N8 (vers Tournai) et la R20 (vers le centre de Bruxelles). Le secteur est également équipé de trois stations de métro et de trois stations de tramway. La proximité du canal relie le site à Charleroi (tronçon sud) et Anvers (tronçon nord).

Malgré cette très bonne accessibilité, la zone est peu fréquentée par les piétons qui ne disposent pas de cheminements appropriés (cf. Carte n°1 et Photographie n°1). Le site, essentiellement privé et industriel, fait partie d'une barrière infranchissable de près d'un kilomètre entre le canal et la rue de Birmingham. Nous avons fortement ressenti cet effet de barrière lors de nos sorties de terrain puisqu'il ne nous a pas été possible de véritablement pénétrer sur le site ou de le voir directement, nous avons seulement pu en faire le tour et l'observer depuis le haut d'un bâtiment proche.



Illustration n°1 :  
Un site hostile aux piétons,  
L. Gauthier, 2017

### *Un terrain industriel à fort potentiel*

Le site et ses abords présentent un tissu bâti faiblement organisé (cf. Illustration n°2), marqué par la juxtaposition de grandes emprises foncières appartenant à des entreprises (Travco, STIB, Véolia et Vivaqua) et de plus petites parcelles en lanières appartenant à des privés (petits entrepôts, habitation). Ce site ne disposant pas de voirie interne, les accès se font par la route principale à l'Est ou bien par une voie secondaire en partie privée à l'Ouest. En l'absence de voirie, la disposition du bâti s'est faite uniquement selon les besoins des entreprises. Il en va de même pour la qualité architecturale qui, en dehors de quelques bâtiments en briques (aujourd'hui COOP, entrepôt et siège d'un groupe religieux), reste assez faible : tôle, portes de garage en front de rue, recul inégal (cf. Illustration n°3).

Malgré une forte densité d'activités dans le secteur, la densité bâtie reste faible. Le végétal dispose donc d'une place de choix et permet de maintenir une bonne perméabilité des sols, conformément aux prescriptions du RRU (Illustration n°4). Au-delà de ce côté végétal, l'équipe de Chemetoff a relevé l'avantageuse topographie du site : un léger dénivelé en direction du canal lui confère une

situation de « balcon sur la capitale »<sup>3</sup> qu'il convient d'exploiter. Enfin, ce site s'insère dans un tissu urbain résidentiel plutôt dense (commune d'Anderlecht) disposant de très peu d'espaces ouverts publics et d'équipements collectifs, ce qui représente une opportunité.

---

### *Un site cœur d'un territoire délaissé mais en mutation*

La présence du canal et les opportunités foncières ont récemment attiré, comme dans de nombreuses autres villes d'Europe, de nouvelles activités, provoquant une montée en gamme dans le secteur. Les structures de COOP (ensemble de bureaux et espaces créatifs) et de RecyK (recyclerie) sont sans doute les meilleurs exemples de cette évolution des activités en bord de canal (cf. Carte n°1).

NOTA

<sup>3</sup> Source : Chemetoff A. & Associés, 2014a, p. 44





Si ce phénomène reste spatialement restreint et s'inscrit dans une commune populaire, il peut néanmoins être considéré comme un support potentiel de développement pour le quartier Birmingham.

De manière plus large, la commune d'Anderlecht accueille aujourd'hui une grande variété de projets urbains et architecturaux en phase de développement. En effet, cette commune semble être en mutation profonde et fait l'objet de nombreuses opérations.

On peut notamment citer le projet de la Marina, fortement contesté (coût, foncier, impact social, etc.), qui devrait accueillir plus de 200 logements dont une partie sous

forme de tour. Le quartier de Cureghem, tout proche du site Birmingham, fait lui l'objet d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) et prévoit d'ouvrir le quartier sur le reste de la ville en améliorant la qualité du bâti actuel du quartier. D'autres projets dans la commune d'Anderlecht ambitionnent de développer les qualités écologiques du territoire avec la mise en place de Contrats de Quartier Durable (CQD) ainsi que la promotion des circuits courts et de l'économie locale (Vogelenzang). Dans cette même dynamique, les cités-jardins du quartier doivent être rénovées dans un souci de durabilité avec un modèle climatique responsable.

Il apparaît que tous les projets situés aux abords de notre site se veulent

Illustration n°2 (ci-dessus) :  
Le site et ses abords,  
P. Geneste, 2017



Illustration n°3 (ci-contre) :  
Industrie et logistique sur le  
site, P. Geneste, 2017



globalement tous « *ouverts sur la ville* » et parfois même sur le fleuve avec une dimension écologique importante.

Pour créer un quartier urbain dans cet espace industriel isolé, il sera intéressant de s'appuyer sur les projets et centralités proches comme les abattoirs de Bruxelles (à l'Est), le campus Erasmus (à l'Est), le pôle tertiaire supérieur (rue de Birmingham, Véolia, Nestlé) ou le pôle Cureghem (au Sud). Les activités présentes ne produisant que peu de nuisances, il est possible de les maintenir sur le site. Enfin, il faut noter que le site Birmingham fait partie d'une série de treize zones pilotes devant permettre d'envisager ce que pourrait être le quartier du canal dans les années à venir. Le projet devra donc s'inscrire dans une dynamique complémentaire à celle insufflée sur les autres sites tout en proposant un projet d'accroche urbaine exemplaire.

d'Industrie Urbaine (ZIU) dans lesquelles la construction de logement n'est pas autorisée. La création de la ZEMU répond à plusieurs préoccupations et notamment au développement de logement, au renforcement des activités économiques porteuses d'emploi et à la recomposition urbaine de zones comme celle de Birmingham. Il s'agit donc de conserver les activités à vocation économique tout en développant les possibilités de mixité selon les évolutions démographiques attendues.

---

### *Un contexte réglementaire en faveur d'une mixité fonctionnelle*

Classé en Zone d'Entreprises en Milieu Urbain (ZEMU) au PRAS démographique de 2013, le site Birmingham a vocation à se transformer dans les années à venir. En effet, la nouveauté de ce PRAS réside dans le fait qu'il implique une mixité fonctionnelle au sein d'une zone aujourd'hui monofonctionnelle et tout particulièrement dans les Zones



Illustration n°4 :  
Végétal et pente sur le site,  
L. Gauthier, 2017



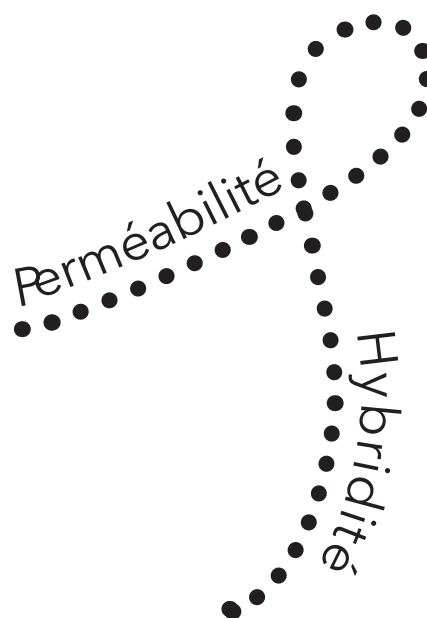
# / ENJEUX

Deux enjeux pour un projet urbain :  
la **perméabilité** et l'**hybridité**

Les différentes caractéristiques du site conduisent à y cerner deux enjeux permettant de structurer un projet urbain : la **perméabilité** et l'**hybridité**. L'absence de connexion, en particulier piétonne, entre les quartiers résidentiels situés à l'Ouest et, à l'Est, le canal ainsi que des pôles d'attraction tels que le cœur de Bruxelles, la Vrije Universiteit ou les Abattoirs induit de chercher à rendre le site traversant, perméable. Si la perméabilité doit être organisée à l'échelle fine par des **cheminements**, il faut aussi en créer les conditions à une échelle plus large : **apaiser les abords immédiats** ; **connecter le site** aux espaces publics existants ou futurs et aux pôles d'attraction proches. La perméabilité ne doit néanmoins pas être totale. Le retrait par rapport aux grands axes viaires offre l'opportunité de **faire quartier** : ne pas uniquement construire un espace de transit mais créer un lieu singulier organisé autour d'un espace public accessible uniquement grâce à des moyens de transport doux.

« L'OBJET HYBRIDE EST COMPLEXE ; IL N'EST PAS CLÔT MAIS OUVERT ; IL NE SEGMENTE PAS MAIS MET EN LIEN ; IL N'OPPOSE PAS DES CONTRAIRES MAIS LES ARTICULE DANS UNE TENSION CRÉATRICE DE NOUVEAUTÉ. »

Benjamin Pradel, sociologue



Le classement du site en ZEMU ainsi que sa situation à l'interface d'espaces résidentiels et d'espaces industriels implique d'articuler fonction productive et fonction d'habitation. Pour éviter une simple juxtaposition des différentes fonctions et pour mettre en valeur cette situation d'interface, une réflexion sous le signe de l'**hybridité**, et non pas uniquement sous celui de la mixité, doit être menée : **faire de cette enclave un sas, un espace de transition entre résidentiel et industriel** ; faire en sorte que l'animation du quartier soit **produite par les différents usagers** de la zone (habitants, entreprises, navetteurs, crèche...) ; **favoriser les synergies** entre les différentes activités. Derrière ce terme, il y a l'idée selon laquelle ce que l'on imaginait inconciliable de prime abord finit par fonctionner de manière efficace. La situation socio-économique du territoire implique par ailleurs de penser cette hybridité au sein de chacune des fonctions : développer des activités correspondant aux qualifications des populations locales tout en profitant de la montée en gamme observée ; proposer des logements adaptés à ces populations, mais aussi à celles attirées par la montée en gamme.

# / PROPOSITIONS

## **Créer un lieu faisant lien**

### *Organiser une accessibilité raisonnée*

Afin de créer un quartier au caractère et à l'identité marqués, nous souhaitons proposer un espace certes connecté et bien desservi, mais dont la relative fermeture sera préservée. Concrètement, la connexion aux centralités passera par la création de deux passerelles (cf. Carte n°2, ci-contre) : l'une au sud-ouest enjambant la voie ferrée et reliant le site aux espaces résidentiels proches, l'autre traversant le canal à l'Est, vers des polarités tels que les abattoirs et la Vrije Universiteit. L'accès actuel, au Nord sera également repris, mieux balisé. Le quartier sera structuré par un cheminement piéton, qui traversera notamment un espace maintenu boisé au Nord-Est (permettant de conserver l'importance actuelle du végétal sur le site). Des voies destinées aux véhicules motorisés seront prévues, mais aux marges du quartier, afin qu'il soit un espace de fixation et non de transit : les voies donneront accès à un parking souterrain au Nord, ainsi qu'à la crèche et aux espaces d'activité à l'Est.

---

### *Co-construire un écosystème*

Notre propos s'appuie ici sur la théorie de Philippe Genestier qui développe l'idée de « *lieu devant faire lien* ». Il écrit en effet (ibid., p. 142) : « *si, dans l'imaginaire déterministe et holiste, l'espace physique et l'échelle du lieu étaient considérés comme seconds, voire secondaires, dans l'imaginaire qui domine aujourd'hui, le rôle et la fonction accordés à l'espace local ne se trouvent-ils pas revalorisés de fait ?* ».

---

« LE QUARTIER EST CENSÉ ÊTRE PLUS QU'UNE SURFACE OU UN SUPPORT DE VIE, IL EST VU COMME UN OPÉRATEUR D'INTERACTIONS, UN ANCRAGE EXISTENTIEL QUI CRISTALLISE L'INTERSUBJECTIVITÉ. IL DEVIENT ALORS HYPOTHÉTIQUEMENT LE LIEU DU LIEN SOCIAL »

---

Philippe Genestier, 1999, p. 144

---

Sur le site Birmingham, il nous semble intéressant de créer un de ces lieux devant faire lien. C'est à cette seule condition qu'il pourra devenir un lieu de transition pertinent et pérenne.

Nous proposons donc d'organiser une certaine intimité à l'échelle d'un territoire où les habitants coexisteront plutôt que de seulement cohabiter. Cela s'incarnera par plusieurs actions (cf. Illustrations 5 et 6) :

- Des mesures incitatives au vivre-ensemble, comme un programme de logement mixte, au sein duquel les habitants se « *choisiront* » mutuellement (cf. copropriété de l'espoir située à Molenbeek-Saint-Jean, Annexe 1) ou encore la création de jardins partagés, qui permettront également de réduire les nuisances et la coupure générées par le passage de la voie ferrée, et à partir desquels pourrait être organisé un marché biologique hebdomadaire ;

- Un espace public fédérateur car co-construit : nous proposons la création d'une place à l'origine assez neutre, évolutive, dans la programmation et dans l'animation de laquelle les habitants seront incités à participer afin de créer un lieu singulier, à l'image de la place de la laïcité dans le quinzième arrondissement parisien (cf. Annexe 2). Elle pourra alors rayonner à plusieurs échelles : lieu de vie pour les habitants du quartier, mais aussi lieu connu et repérable par les simples passants ;



Carte n°2 : Une organisation raisonnée des circulations, T. Merlin, 2017

- Une programmation mixte permettant une vie de quartier inclusive et participative : cela passe par l'hybridation entre des activités industrielles, commerciales, résidentielles et de service. Sur le site Birmingham, il y aura des locaux industriels, qui se trouveront au sein du même bâtiment que des logements (forme de mixité verticale) ; on trouvera également des rez-de-chaussée commerçants. Enfin, une crèche prendra place dans le bâtiment situé au sud du terrain, derrière la COOP. Mais il ne s'agira pas d'une simple coprésence : ces différentes affectations développeront des interactions. Les activités situées sous

les logements par exemple pourraient réutiliser les eaux saumâtres de ceux-ci ou partager avec eux les places de parking en profitant du différentiel d'occupation jour-nuit, un supermarché participatif pourrait s'installer dans un local commercial à l'image du supermarché La Louve dans le 18ème arrondissement parisien (cf. Annexe 3), la crèche pourrait accueillir un centre d'insertion par l'activité économique destiné aux parents en difficulté sur le modèle de la crèche les Lucioles à Argenteuil (cf. Annexe 4) et participer à l'animation de la place publique (organisation de jeux pour enfants).



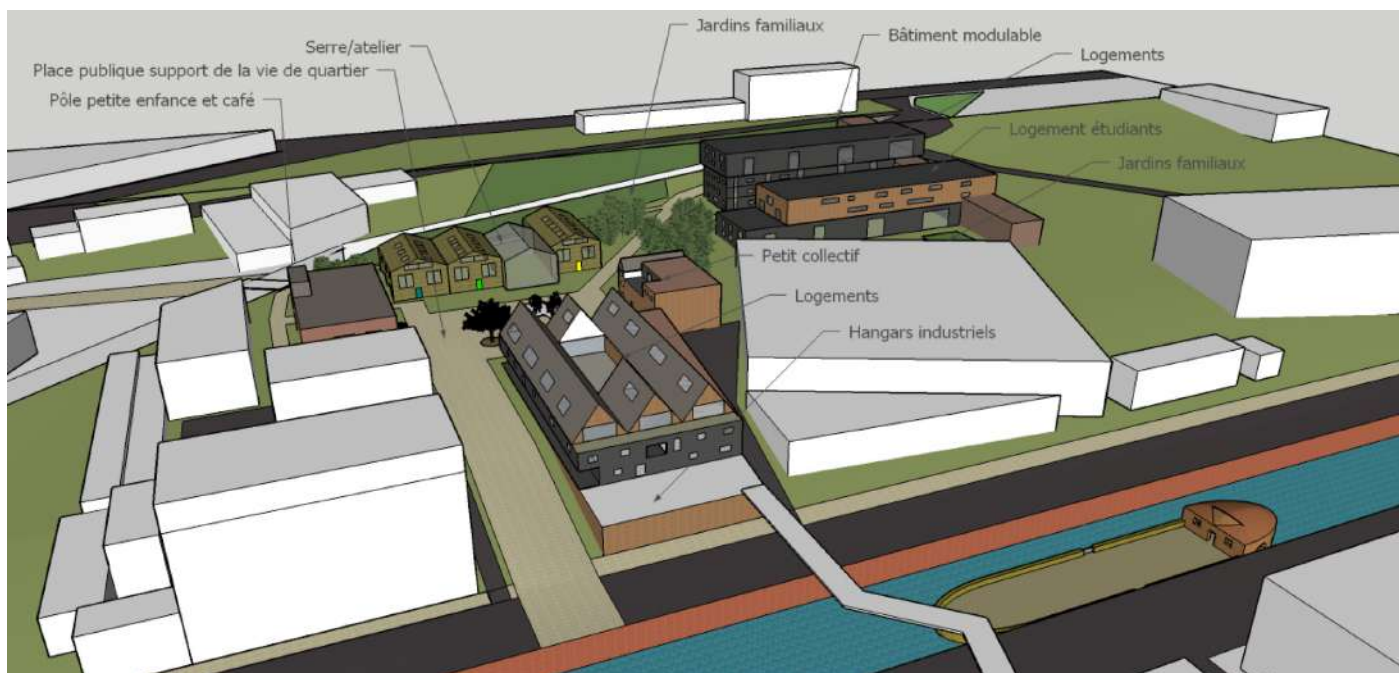


Illustration n°5 : Un quartier entre perméabilité et hybridité - vue de l'Est, ci-dessus. L. Gauthier, 2017 ↑

↓ Illustration n°6 : Un quartier entre perméabilité et hybridité - vue de l'Ouest, ci-dessous. L. Gauthier, 2017



## Créer un quartier durable qui se renouvelle sur lui-même

Cette co-construction du quartier proposé sur le site Birmingham en fera non seulement une zone de transition efficace et pertinente mais aussi pérenne. En effet, ce que nous proposons ici, c'est la création d'outils de participation et de construction qui pourront être réutilisés sur le temps long afin que le quartier continue de se modeler en fonction de l'évolution de ses habitants et utilisateurs. C'est dans cette mesure qu'il s'agira d'un quartier qu'on peut qualifier de durable.

Le projet emblématique de cette durabilité sera la réhabilitation du bâtiment industriel en brique situé à l'entrée nord de la parcelle. Nous proposons pour ce bâtiment une programmation évolutive et participative : les murs et la structure seront réhabilités, afin de créer comme une « *enveloppe vide* » dont le contenu sera mutable, comme cela a été réalisé pour la halle ferroviaire Pajol, dans le 18ème arrondissement parisien (cf. Annexe 5). Ce bâtiment pourrait par exemple contenir des installations temporaires répondant aux demandes et aux besoins des habitants. Nous projetons donc de faire du durable avec de l'éphémère.

Afin que ce renouvellement et cette évolution perpétuelle puissent s'opérer, il est nécessaire d'avoir une identité de quartier et des marqueurs forts, qui permettront de cadrer cette mutation. Pour cela, il nous semble pertinent d'appuyer l'identité industrielle de ce site, en utilisant un vocabulaire commun pour le mobilier urbain par exemple, avec l'utilisation de matériaux évocateurs tels l'acier corten ou la brique, à l'image de la reprise du jardin fluvial du Havre par exemple (cf. Annexe 6). L'entrée nord du quartier, quant à elle, pourrait être reprise et travaillée d'une manière particulière et évocatrice de cette identité.

### Synthèse du projet

Une place publique évolutive et centrale dans la construction du quartier

Deux passerelles permettant de relier le site aux centralités environnantes

Des cheminements piétons et des accès motorisés restreints

Un parking sous les logements au nord

Une offre de logement mixte (logements étudiants, logements destinés à des familles, etc.)

Des locaux industriels en mixité verticale avec du logement

Une crèche

Des commerces en pied d'immeuble

Des jardins partagés

Un site Villo! et un espace d'autopartage

Un immeuble « *enveloppe* » ayant vocation à abriter les activités souhaitées et développées par les habitants

# / PHASAGE

## *Une réalisation en quatre étapes*

Le *Plan Canal* (Chemetoff & Associés, 2014b, p.43) indique le foncier comme étant mobilisable sur le site Birmingham, ce qui facilite la réalisation de projets (contrairement aux terrains proches de la STIB par exemple, difficiles à acquérir car portant des activités essentielles au bon fonctionnement des transports en commun bruxellois). La nature industrielle des activités passées et actuelles de la zone semble néanmoins indiquer qu'un travail de dépollution sera nécessaire.

Le phasage du projet (cf. Carte n°3) a pour objectif de minimiser l'impact sur les entreprises présentes en leur permettant de poursuivre leurs activités pendant la réalisation des travaux, de laisser la co-construction du projet se réaliser et d'en améliorer la faisabilité économique.

01

Dans une première phase, l'objectif, en lien avec le Plan Canal d'Alexandre Chemetoff, serait de rationaliser au maximum l'usage du sol sur le terrain. Pour ce faire, il serait choisi de démolir les bâtiments présents au Sud-Est du site afin de libérer le terrain pour permettre le terrassement de ce dernier et amorcer la construction de l'entrepôt et de la voirie attenante. Un premier travail pourrait ainsi être réalisé sur les cheminements piétons de la zone puisqu'un retrait d'au moins quatre mètres serait établi sur le quai Demets. Dans le même temps, le bâtiment en brique se trouvant derrière le COOP serait réhabilité afin de pouvoir accueillir la future crèche (cf. Illustration n°7). Pendant cette première phase, une maison du projet temporaire serait installée sur le petit terrain situé au nord du site et faisant face à la sortie du métro Jacques Brel (cf. Illustration n°8). Cet espace interstitiel transformé en maison du projet pour un temps aura pour objet d'informer les habitants du quartier résidentiel alentour sur la programmation, le phasage et les objectifs des travaux.

Cette première phase incluerait également la mise en place de discussions avec les propriétaires fonciers des terrains adjacents qui seraient susceptibles d'accueillir l'autre extrémité des passerelles construites sur nos terrains (Océan Marée installé sur le quai de l'industrie côté canal et CDR Construction/Casablanca/SIT installés sur l'avenue François Malherbe côté voie ferrée).

02

Dans un second temps, les entreprises présentes au nord de la zone se déplaceraient dans les nouveaux espaces construits au sud du site, libérant ainsi les bâtiments du nord qui seraient par la suite démolis. Le bâtiment en brique à l'entrée du site, d'une longueur assez importante (90 mètres), serait conservé afin de servir de limite physique aux contours du site, et notamment avec le terrain de la STIB (cf. Illustration n°9). De même, ce bâtiment ferait office de base d'appui pour les nouveaux logements qui se développeraient sur lui. Garder ce bâtiment en brique en entrée de site marque également l'ancrage industriel originel de notre site. La maison du projet sera, à terme, délocalisée au sein de cet espace qui devra constituer, à la fin des travaux, un espace libre à l'usage des habitants du site (salle polyvalente, espace de réunion, occupation temporaire, etc.).

03

Dans une troisième phase, les espaces publics de la zone seraient produits, à savoir la place centrale, les cheminements piétonniers entre les différents espaces, puis les passerelles qui permettent de traverser d'une part la voie ferrée et d'autre part le canal. Une signalétique sur ces cheminements piétons serait imaginée et mise en place afin de guider le piéton au sein du nouveau quartier. Le site faisant face à la sortie du métro Jacques Brel et qui accueillait la maison de quartier lors de la première phase serait finalement aménagé en site Villo! ainsi qu'en zone



d'autopartage afin de créer une plateforme multimodale à l'usage des habitants du quartier rassemblant métro, vélo et autopartage dans la même dynamique que les points d'acuponcture urbaine réalisés sur Bruxelles avant le Plan Canal. Cette plateforme permettrait, à son niveau, de faire le lien, sous la forme d'une couture territoriale, entre le quartier résidentiel du nord-ouest et le quartier récemment sorti de terre. Pour finir, les jardins partagés situés à l'ouest du site seraient aménagés,

dans un premier temps, d'une manière assez neutre afin de permettre aux futurs habitants de s'approprier leur gestion.

Le projet ne devra néanmoins pas s'arrêter sur cette troisième phase : une quatrième devra être organisée, celle de son évolution avec et par ses habitants une fois la construction du quartier achevée.

Carte n°3 : Trois des quatre phases du projet, T. Merlin, 2017





*Illustration n°7 : Le bâtiment à réhabiliter en phase 1*

*Illustration n°8 : Entrée Ouest du site, lieu d'installation de la maison du projet*

*Illustration n°9 : Le bâtiment à conserver en phase 2*

*Crédits photographiques : L. Gauthier et P. Geneste, 2017*

# / ANNEXES

## **Annexe n°1 : la copropriété de l'espoir, Molenbeek-Saint-Jean**

Il s'agit d'une copropriété de 14 ménages qui ont élaboré et mis sur pied ce projet de « *petit collectif participatif* » avec l'aide du CIRE (Coordination et initiatives pour réfugiés et étrangers, association à but non lucratif) et de la Maison de quartier Bonnevie. Ils se sont rencontrés en amont, ont choisi de vivre ensemble, ont participé à la programmation, ont fixé des règles de vie communes, et font aujourd'hui vivre ensemble le bâtiment (entretien des jardins partagés, organisation de marchés bios, animations pour les enfants, etc.).



Illustration n° 10 :  
Copropriété de l'Espoir.  
Source : architectura.be (Tim van de Velde)

## **Annexe n°2 : le mur d'expression de la Place de la Laïcité, Paris**

Il s'agissait de transformer ce lieu anonyme en support de vie collective voué à un usage concerté et pérenne, dont la production et l'animation s'est faite en lien avec les associations du quartier. Une structure a été aménagée en fond de place combinant une scène, un mur d'expression, une grande table, un arbre, des bacs végétalisés, ainsi qu'un petit local de rangement. Du petit mobilier (transat, tables, bacs à arbustes) disposé librement sur la place vient compléter la structure pour des appropriations plus individuelles et spontanées.



Illustration n°11 :  
La place de la Laïcité.  
Source : bruitdufrigo.com



### **Annexe n°3 : le supermarché collaboratif La Louve, Paris**

La Louve a pour but de permettre l'accès à des produits alimentaires de bonne qualité, souvent bio et respectueux de l'environnement, à des prix inférieurs à ceux pratiqués dans les autres commerces. Pour permettre cela, chaque client du futur supermarché est un membre coopérateur : pour pouvoir faire ses courses à la Louve, il devra également y travailler bénévolement 3h par mois. À leur entrée dans la coopérative, les membres doivent également participer à son capital, à hauteur de 100 € (ou 10 € pour les bénéficiaires des minima sociaux).



### **Annexe n°4 : la crèche Les Lucioles, une crèche à vocation d'insertion professionnelle, Argenteuil**

Cette crèche, ouverte en 2007, est la troisième crèche à vocation d'insertion professionnelle créée par l'Institut d'éducation et des pratiques citoyennes (IEPC). Le développement de ces espaces répond au constat que le retour vers l'emploi des parents d'enfants en bas âge est complexifié par les difficultés rencontrées par ces parents dans leur recherche d'une place en crèche. La crèche les Lucioles réserve 50% de ses places aux enfants de personnes sans emploi et propose un accompagnement à ceux-ci sous la forme d'un chantier d'insertion et d'un accompagnement personnalisé. Un contrat est par ailleurs passé entre la crèche et les parents, stipulant que pour conserver la place de leur enfant, ceux-ci doivent décrocher un emploi dans les 3 mois (ce contrat est renouvelable une fois).



*Illustration n°11 :  
Les Lucioles.  
Source : leparisien.fr*

## **Annexe n°5 : une d'enveloppe au contenu évolutif : la halle ferroviaire de la ZAC Pajol, Paris**

La ZAC Pajol est le premier écoquartier parisien. Au coeur de cette ZAC, la réhabilitation d'une ancienne halle de déchargement ferroviaire par l'architecte Françoise Jourda propose des solutions intéressantes en termes de durabilité : le projet est durable au sens de modulable dans l'avenir si le besoin se fait sentir. La structure métallique de la halle a été renouvée et solidifiée, et des bâtiments ont été posés à l'intérieur, mais sans s'appuyer sur elle. C'est comme « *une boîte dans une boîte* », et le contenu de cette boîte peut changer au cours du temps et des besoins.



Illustration n°12 :

La halle ferroviaire de la ZAC Pajol.

Source : <http://www.villaschweppes.com>

## **Annexe n°6 : le marquage de l'espace public par les matériaux industriels : le jardin fluvial du Havre**

Aménagé sur les quais d'un des bassins portuaires historiques, le jardin fluvial, nouveau parc urbain du Havre, a pour cadre singulier le paysage spectaculaire de l'activité industrielle maritime proche, avec ses grues, ses entrepôts, ses cheminées et ses murs de conteneurs. Principal enjeu : éviter de banaliser ce territoire portuaire avec des aménagements qui auraient effacé le caractère des lieux, les traces de l'activité passée (rails.) et l'aspect brut des matériaux (béton, pavés, fonte.), en les remplaçant par un vocabulaire de voirie et un mobilier urbain plus standards. Les principes retenus par l'agence Obras visent au contraire à révéler la force poétique de ce paysage portuaire par un travail sur les échelles, les limites, les textures et les matériaux.



Illustration n°13 :

Le Jardin fluvial.

Source : [marcopolo76.canalblog.com](http://marcopolo76.canalblog.com)





# / BIBLIOGRAPHIE

- CHEMETOFF, A. & Associés,  
2014a, *Plan Canal* 01
- CHEMETOFF, A. & Associés,  
2014b, *Plan Canal* 02
- GENESTIER, P., 1999, « *Le sortilège du quartier : quand le lieu est censé faire lien* », Les Annales de la recherche urbaine, n°82, p. 142-154
- PRADEL, B., « *Hybride, hybridation, hybridité : Les territoires et les organisation à l'épreuve de l'hybridation* », in *L'urbanisme événementiel : vers des espaces publics hybrides ?*



# SITE D'IETEREN

Vue de garages depuis le canal, S. Dinh, oct. 2017







# / MEMBRES DE L'ÉQUIPE



De gauche à droite : Anna Béjanin, Marie-Amélie  
Creps, Violette Deffontaines, Sonia Dinh, Marion Dreuil,  
Eva Jouillat, Mathilde Pedro, Manon Rodier.

# / CONTEXTE & DÉMARCHE

L'aire d'intervention qui nous a été confiée est un terrain de 2 hectares, composé de trois parcelles, et formant un couloir traversant en cœur d'îlot.

Actuellement dévolu à l'activité de vente et stockage automobile au cœur du quartier d'Heyvaert (entrepôts et parking en plein air), l'îlot est situé à l'Est du Canal, entre la place des Abattoirs au Sud et le projet du parc de la porte de Ninove au Nord. A la frontière entre les communes de Molenbeek et Anderlecht, au cœur de la zone Canal, le terrain s'inscrit dans le contexte du départ de l'activité du concessionnaire principal et propriétaire de la parcelle, D'Ieteren.

# / DIAGNOSTIC

## *Un îlot singulier au sein d'une centralité productive transnationale en reconversion*

*Le « quartier voiture » Heyvaert :  
Un territoire « ultra productif »*

### **Une activité productive dominante dans le paysage urbain**

Le quartier s'est historiquement construit autour d'une monoactivité productive. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il était structuré par les activités de boucherie liées aux abattoirs. Depuis les années 1970, l'implantation d'activités variées liées au commerce international de l'automobile lui valent le surnom du « *quartier voiture* » : il constitue une plaque tournante du commerce de voitures d'occasion vers l'Afrique de l'Ouest (300 000 voitures partent d'Anvers vers l'Afrique, dont 50% passe par Heyvaert<sup>1</sup>).

L'histoire du quartier peut se lire à travers celle de son bâti qui elle-même traduit son évolution fonctionnelle. L'activité des abattoirs de Cureghem entraîne la percée de nouvelles rues, dont une partie de l'actuelle rue Heyvaert. D'après la comparaison chronologique d'orthophotoplans (cf. Figures n°3a, 3b, 3c), la structure des îlots ne semble pas avoir été modifiée depuis 1930.

Néanmoins, une recomposition voire une requalification des parcellaires s'est opérée. Concernant l'îlot D'Ieteren, un grand espace agricole a laissé place à une urbanisation minérale, divisée entre un espace bâti destiné à la vente de voitures et un vaste espace aménagé en parking.

La taille de notre parcelle contraste avec le parcellaire « *hybride* » alentour : de petites parcelles étroites et peu profondes dédiées à une urbanisation résidentielle, et de grandes parcelles larges et profondes pour maximiser la profondeur d'intérieur d'îlot, investies par les garages et les activités de stockage. Ce système parcellaire mixte traduit un partage non équitable de l'espace entre les activités automobiles et les logiques résidentielles. A Heyvaert, l'activité économique du commerce de voitures est un vecteur d'urbanité, au moins du point de vue de la structure de la morphologie urbaine, et de l'identité, car il induit une appropriation et des pratiques singulières du quartier par ses usagers.

#### NOTA

<sup>1</sup> Source : Claudel, P., Scohier, C., « Heyvaert : vers une transformation ? », 2014, p.28



Figure n°1 : Les Abattoirs d'Anderlecht



Figure n°2 : Garage ouvert sur la rue Liverpool





Figure n°3a : Le quartier entre 1930-1935 (source : Brugis)

Figure n°3b : Le quartier en 1971 (source : Brugis)

Figure n°3c : Le quartier en 1996 (source : Brugis)



Figure n°4 : La congestion dans la rue Heyvaert

### **Un réseau complexe d'acteurs concernés**

L'activité automobile fédère des acteurs qui répondent à des logiques et ancrages territoriaux divers, avec qui il s'agit de négocier en vue de la reconversion productive et/ou fonctionnelle du quartier. Autour du concessionnaire principal D'leteren, gravitent une multitude de propriétaires de garages, d'ateliers de réparation et de vente de pièces détachées. Ces multiples petits propriétaires privés sont qualifiés par Rosenfeld<sup>1</sup> de « *verrous à la gentrification* ». L'emprise foncière et le bâti industriel spécifique sont les ressources principales de la mutation du quartier Heyvaert.

L'activité productive et commerciale a également contribué à créer un véritable écosystème, garant d'un équilibre territorial. Une large partie des autres activités économiques du quartier se sont développées en lien avec le commerce de voitures d'occasion : les « *restaurants de nourriture africaine, épicerie de produits exotiques, églises pentecôtistes ou encore services d'envoi d'argent et de téléphonie* »<sup>2</sup> qui répondent aux besoins des populations, majoritairement d'origine étrangère, impliquées dans cette filière. Réfléchir à la relocalisation de cette activité implique de prendre en compte l'ensemble des activités qui en découlent.

Le quartier Heyvaert :  
Un « *habiter* » difficile pour une population précarisée

### **Nuisances, tensions et conflits d'usage**

L'activité productive est envisagée à l'échelle du quartier comme une nuisance. Les riverains protestent contre les désagréments sonores, la pollution, l'occupation de l'espace public par les camions et par les commissionnaires, et les difficultés de circulation causées par le stockage des véhicules.

L'ambiance induite par la présence de groupes d'hommes, les commissionnaires, sur les trottoirs, l'existence d'activités plus informelles et la carence en places de stationnement pour les résidents est à l'origine de conflits d'usage et mènent parfois à des stratégies d'évitement du quartier par les résidents, permises par la bonne connexion du quartier au reste de la ville.

#### **NOTA**

<sup>1</sup> Rosenfeld Martin, Van Crieckingen Mathieu, 2015, « *Gentrification vs. place marchande. Présent et devenir d'une centralité commerciale euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion* », *Uzance* n°4, pp. 27-38

<sup>2</sup> Ibidem



### **Un cadre de vie peu propice au « quartier de vie »**

Le cadre de vie est peu propice aux pratiques résidentielles de la population actuelle qui présente un profil précaire (36% de chômage, 48% chez les 18-24 ans actifs, revenus annuels correspondants au dernier décile de la Région), jeune et majoritairement immigrée (42%). Il peut freiner également l'ancrage de nouvelles populations : le quartier connaît un fort dynamisme démographique depuis les années 2000 mais un fort taux de mobilité (85%) expliqué par les logiques de parcours résidentiels des immigrés entrants en Belgique par le quartier d'Heyvaert (parc locatif abondant et détenu par des immigrés plus anciens) et par les emplois temporaires proposés.

Le quartier offre aux familles nombreuses, majoritaires, des logements de petites tailles, souvent ancien et en mauvais état, situés dans des rues aux ambiances hétérogènes, mais en carence d'équipements publics. Les trottoirs étroits, le carrefour Heyvaert-Liverpool difficilement praticable à pied ou à vélo et l'imperméabilité de l'îlot sont difficilement compensés par la plaine de Liverpool relativement isolée du reste du quartier malgré l'installation récente d'une crèche.

Conscients de ses déséquilibres urbains, les acteurs publics et privés du CRU et du Plan Canal ont débuté des opérations de réaménagement du quartier et ont fixé des objectifs qui peuvent orienter la vocation future du « *quartier voiture* ».

Figure n°5 :  
L'îlot et photographies des 3 rues  
entourant l'îlot



3 rues aux ambiances différentes



## *L'îlot D'leteren au cœur des dynamiques de reconversion*

La création d'un terminal RO-RO (Roll-on-Roll-off) sur le canal afin de permettre aux concessionnaires de relier le port d'Anvers par voie fluviale devrait dégager le quartier d'une grande partie de l'activité automobile et engendrer la reconversion du quartier productif<sup>3</sup>. On peut espérer que le départ de D'leteren suscite un « effet levier ». Cependant, il ne faut pas négliger la dimension transnationale de cette activité qui complexifie ce déplacement, les éventuelles résistances des acteurs économiques du secteur et locaux, et finalement la persistance de ses activités dans le quartier.

La parcelle D'leteren se trouve également au cœur d'un réseau de micromutations locales : une stratégie de micro-projets en « collier » s'est développée autour de l'îlot, qui constitue le nœud central du projet linéaire de la Sennette entre les deux grandes emprises que sont les abattoirs et le parc de la Porte de Ninove. Les espaces de production tendent à disparaître au profit d'espaces de sociabilité. Les îlots mixtes accueillant une activité productive et résidentielle sont l'objet de transformations visant à « libérer » de l'espace productif en cœur d'îlot pour générer de nouveaux espaces publics, qui alimentent de nouveaux programmes pour le quartier et reconfigurent la voirie. La lente transition en cours se joue dans le passage d'un territoire dominé par l'activité automobile à un quartier aux pratiques et fonctions diversifiées (site classé en ZFM), où de multiples acteurs (îlot au cœur d'un CRU partagé entre Molenbeek et Anderlecht, région) projettent des aménagements variés, tel celui de Citydev aux abords immédiats de notre parcelle.



### NOTA

<sup>3</sup> Le Plan Canal prévoit de « transformer la zone en quartier durable, principalement résidentiel, mais où toutes les autres fonctions (économiques, commerciales, scolaires, en lien avec les infrastructures collectives et les espaces publics,...) cohabiteront de façon harmonieuse » (source : [http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/PosterCanal\\_FR.pdf](http://www.adt-ato.brussels/sites/default/files/documents/PosterCanal_FR.pdf)).

# / ENJEUX

L'îlot étudié et son quartier d'implantation présentent des caractéristiques communes aux sites stratégiques identifiés dans le cadre du Plan Canal. Le « *quartier voiture* » se définit néanmoins par ses propres potentialités et faiblesses de mutabilité, fortement liées à son identité qui a conditionné la structuration du quartier tel qu'on le connaît aujourd'hui. Les quelques 1 000 véhicules qui transitent quotidiennement par la place marchande transnationale bruxelloise témoignent de la productivité du quartier, mais aussi des nuisances qui lui sont associées. Cette spécificité nous incite à réfléchir au départ D'Ieteren à une échelle plus large que la parcelle qu'elle libère.

Le postulat du départ des activités du concessionnaire sur l'îlot constitue en effet un tournant pour l'évolution du quartier, qui se limitait jusqu'ici à la somme de projets localisés plus ou moins avancés. Toutefois, nous émettons l'hypothèse du maintien des activités voisines de commerce de voitures d'occasion dans notre vision du territoire à court et moyen termes, car l'économie du quartier, sa structuration, et les pratiques de ses usagers sont intrinsèquement liées à ces activités.

**Notre démarche vise à considérer le déplacement des activités D'Ieteren comme une opportunité d'introduire une plus grande mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier. Cette mixité fonctionnelle est finalement déjà présente puisque le quartier, outre son activité, accueille de nombreux ménages. Notre projet ne se limite donc pas à la création de logements ou à l'introduction d'une nouvelle activité productive, mais se construit plutôt sur l'ambition de (ré) concilier les dynamiques productives et les dynamiques résidentielles par une rationalisation de l'espace.**

De cette ambition découle divers enjeux hiérarchisés autour du partage de l'espace, du maintien d'une activité productive et de l'accompagnement des mutations du quartier.

- **Le partage de l'espace**

L'idée est de réduire l'effet de domination de l'activité productive sur les pratiques résidentielles, aujourd'hui marquée par des stratégies d'évitement et une faible appropriation des espaces publics (notamment par les femmes). La volonté de rendre le quartier à ses habitants implique la nécessité d'aménager de nouveaux espaces de vie pour le quartier et de clarifier les espaces publics, les espaces de circulation et les espaces de stationnement par une approche programmatique.

Le partage de l'espace ne se limite pas à la cohabitation entre les voitures et les habitants déjà présents dans le quartier. Il nous amène aussi à interroger la fixation des classes populaires présentes et l'arrivée de nouveaux ménages, potentiellement dotés d'un capital économique et culturel plus élevé.

- **Le maintien d'une activité productive**

De nombreuses questions se posent quant au futur de l'activité productive du quartier : faut-il envisager le maintien d'une partie ou de l'intégralité des activités automobiles ? Peut-on dissocier spatialement les activités qui gravitent autour du commerce de voitures ? Doit-on conserver le caractère industriel de l'activité ou développer une activité tertiaire ? La nécessaire réduction des nuisances semble être à ce stade le seul élément de réponse mobilisable pour notre projet. Mais cette dernière ne signifie pas nécessairement la disparition d'une activité productive. Il s'agit donc d'identifier les potentialités de développement d'une activité productive en lien ou non avec le commerce de voitures, qui participerait à l'attractivité du quartier et plus largement, à celle de la zone Canal.

- **L'accompagnement des mutations**

L'identité forte du quartier et les récentes résistances des garagistes face à certaines politiques d'aménagement révèlent la nécessité d'inscrire les acteurs privés dans la réflexion publique. Jusqu'alors, le quartier s'est construit par des dynamiques spontanées depuis l'arrivée des abattoirs jusqu'à celle des garages. L'imposition de mesures institutionnelles nous semble difficile face au poids des propriétaires. La pérennité de notre projet semble déterminée par la mobilisation des usagers du quartier. Cette dernière interroge la convergence des intérêts entre propriétaires-garagistes et pouvoirs publics.

Notre proposition repose sur des partis pris, adoptés afin de répondre au mieux aux enjeux de l'îlot. L'essence de notre projet réside dans un phasage en trois temps qui permettra tout au long de sa réalisation, la meilleure flexibilité possible dans la planification et l'évolution de l'îlot. Pour garantir le succès de chacune de ces phases, et l'aboutissement de la reconversion de notre terrain, nous défendons :

- **Une transition douce**

Au terme du projet, les nouveaux espaces construits et aménagés au sein de la parcelle D'leteren constitueront un point nodal dans la structuration du quartier. Ce nouveau cœur de quartier devra à la fois soutenir et encourager les dynamiques spatiales et les interactions sociales. Pour y parvenir, nous faisons le choix d'alterner les phases opérationnelles lourdes et des phases plus légères. La transition douce qui animera la réalisation du projet se caractérise ainsi par des temporalités lentes qui viendront se succéder, censées laisser le temps de l'appropriation des nouveaux espaces, et de la participation des habitants au projet.

- **Une mixité fonctionnelle évolutive**

Le séquençage chronologique du projet se couple à une logique de découpage parcellaire et fonctionnel. Nous voulons

agir méthodiquement à l'échelle de notre terrain et proposons, du fait de son ampleur, un zonage fonctionnel à la fois horizontal et vertical. A l'échelle de la parcelle, la mixité fonctionnelle doit permettre une meilleure clarification des espaces productifs et des espaces résidentiels. A l'échelle du bâtiment, l'introduction d'une mixité fonctionnelle verticale, se justifie par le développement d'une activité économique résidentielle (ex : commerces de proximité, services destinés aux habitants). Cette double mixité est pensée en cohérence avec le souci de flexibilité du projet.

- **La redéfinition de l'activité productive fondée sur les principes de l'économie sociale et solidaire**

La pérennité du projet repose en partie sur le devenir de l'activité productive de la parcelle, et plus largement celle du quartier. L'activité productive actuelle génère aujourd'hui de trop nombreuses nuisances et constitue un obstacle à la pratique et l'appropriation du quartier pour ses usagers. La redéfinition de l'activité s'impose. Grâce à certains dispositifs destinés à favoriser l'emploi local et à maintenir l'activité d'une main d'œuvre peu qualifiée, nous souhaitons inscrire le développement de l'activité économique du quartier dans une logique de développement de l'ESS qui répond aux enjeux d'intégration et de participation des habitants.

---



# / PROPOSITIONS & PHASAGE

Nos propositions partent de l'hypothèse que l'îlot D'Ieteren est libéré et disponible pour la construction<sup>4</sup>. Au regard des différentes ambiances urbaines autour de l'îlot, nous proposons de commencer l'aménagement par l'est. La chaussée de Mons présente un profil plus urbain, moins exposé aux nuisances de l'activité automobile, et donc plus propice à être aménagé que la rue Heyvaert.

## Phase 1 : Liverpool-Compas Est

La première phase d'intervention se concentre sur l'espace compris entre la Chaussée de Mons, l'est de la rue de Liverpool et la rue du Compas. Elle comprend des actions sur l'habitat, les espaces publics et les activités économiques.

### • L'habitat

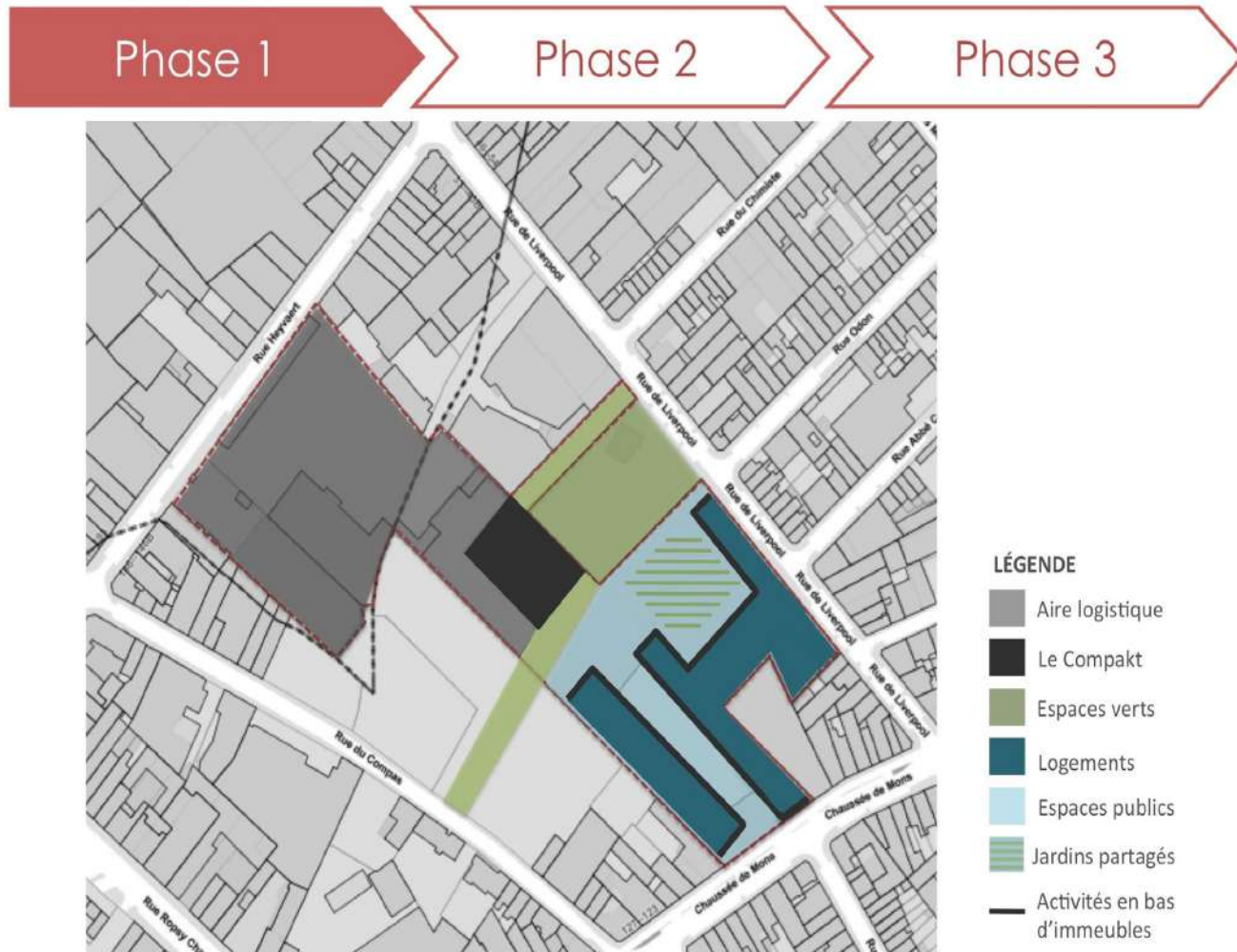
Notre formule une proposition cohérente avec le projet Compas de CityDev en implantant un ensemble de logements reprenant les mêmes caractéristiques<sup>5</sup> dans le but de loger les populations déjà présentes qui souhaiteraient se relocaliser dans le quartier tout en permettant l'arrivée de nouvelles populations.

#### NOTA

<sup>4</sup> Nous ne traiterons donc pas des enjeux de viabilisation ou de dépollution du sol qui pourraient se poser.

<sup>5</sup> Caractéristiques du projet Compas de Citydev : logements passifs en énergie, 50% en accession à la propriété et 50% en location.

Figure n°6 :  
Carte du projet imaginé en phase 1



Des hauteurs moyennes (R+3, R+4) permettraient un front urbain continu et un bâti ouvert sur le coeur de l'îlot. Cela permet d'installer des activités productives (artisanat, petites industries, commerces) en rez-de-chaussée tout en évitant les nuisances sur la rue ; il s'agit également de préserver les perspectives paysagères vers les espaces publics.

- **Les espaces publics**

Nous proposons la réalisation d'une liaison verte entre la rue du Compas et la Plaine de Liverpool. Cela désenclaverait ce parc aujourd'hui peu pratiqué et offrirait une traversée douce de l'îlot, proposant une alternative à la rue Heyvaert aux cheminements piétons difficiles.

- **Les activités économiques**

Notre îlot étant profondément marqué par la fonction productive, introduire seulement des logements déstabiliserait l'écosystème du quartier. C'est pourquoi nous proposons les pistes suivantes pour maintenir une fonction économique sur l'îlot :

- Création d'un linéaire commercial sur la Chaussée de Mons, dans la continuité des commerces existants.
- Mise en place d'une clause d'insertion pour le chantier de l'opération de logements, afin d'employer la population locale, notamment les jeunes chez lesquels le chômage est très important. Cela correspond aux besoins d'emplois faiblement qualifiés, tout en initiant une diversification de l'activité, avec des formations qualifiantes dans le BTP.

Par ailleurs, le temps du chantier devient un véritable temps de projet. D'une part, pour ne pas laisser la partie ouest de l'îlot vide dans les premières phases de l'opération, nous proposons l'occupation de cet espace par les concessionnaires et les garagistes avec la création d'une aire logistique temporaire pour le chargement des camions. Cette aire pourra être occupée conjointement par les véhicules de chantier pour éviter la création de nouvelles nuisances. Cela constituerait une solution temporaire aux problèmes de circulation. D'autre part, l'une des mesures phares de notre « *transition douce* » est d'installer au cœur du chantier une halle pour accueillir la maison du projet, les bureaux des entreprises et une cantine pour les ouvriers. Nous souhaitons ouvrir dans une certaine mesure le chantier aux habitants afin que le projet soit approprié localement. Ce projet s'inspire de la Baraque de chantier du collectif ETC (Encadré 1). L'ouverture du chantier aux habitants ainsi que l'association des acteurs de la filière automobile permet d'accompagner cette mutation et d'aller au-devant des occupants actuels de l'îlot, en proposant un temps de transition grâce à des occupations temporaires et des espaces modulables.

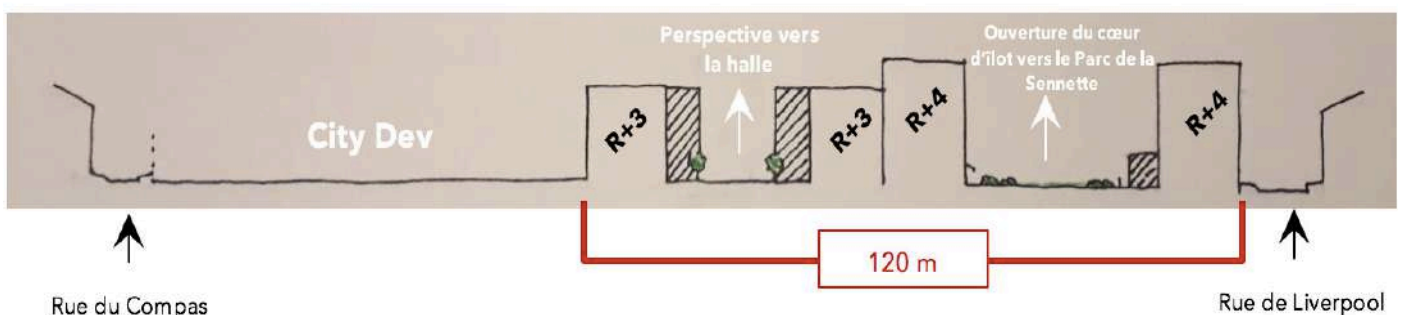
---

**Encadré n°1 :** La baraque du chantier collectif ETC : co-construction et animation en temps de chantier

Au sein du projet de la SEM Normandie Aménagement de reconvertir la grande Halle de Colombelles à Caen, vestige de la Société Métallurgique de Normandie, le Collectif ETC a mis en place une baraque de chantier pour accueillir à la fois les ouvriers le temps du chantier et les futurs usagers de la grande halle. Il s'agissait également d'initier une démarche d'expérimentation de nouveaux modes de conception collective avec notamment la question du recyclage des matériaux (conteneurs du port du Havre).



Figure n°7 :  
Coupe de l'îlot dans l'axe de la Chaussée de Mons





## Phase 2 : Le parc de la Petite Senne

La deuxième phase de notre projet ne comporte pas d'interventions sur le bâti. En rupture avec une première phase lourde, elle cherche à ancrer les nouveaux usages dans les pratiques du quartier.

### • Les espaces publics

Elle consiste essentiellement en la réalisation du tronçon B du parc de la Sennette, prévue par les autorités régionales, qui ont réservé les parcelles correspondant au tracé de la rivière pour réaliser un parc linéaire. Nous proposons de suivre ce tracé en créant un cheminement parallèle à celui réalisé vers la plaine de Liverpool. Il s'agit de créer un parc urbain à l'échelle de l'agglomération bruxelloise, et il est possible d'imaginer un mobilier spécifique harmonisé sur l'ensemble des tronçons, comme cela a été fait dans la vallée de la Bièvre, à Cachan (Encadré 2). Afin d'animer cette traversée et offrir un espace public convivial, nous proposons une animation lumineuse mettant en valeur le tracé de la rivière au sol : cela réinscrit la Senne dans le tissu urbain bruxellois et rappelle son importance dans la construction de la ville - sur le modèle du projet *Trajectum Lumen*, à Utrecht, Pays-Bas (Encadré 3).

Au-delà du parc linéaire, nous envisageons la création en cœur d'îlot d'une « poche » d'espace vert réunissant le parc de la Sennette et la plaine de Liverpool. Le quartier est densément bâti et peu de parcelles peuvent accueillir cette catégorie d'espace publics : cet îlot présente donc un vrai potentiel. Cet espace vert complèterait alors l'offre en espace public du quartier, en lien par le linéaire du parc de la Sennette avec les abattoirs et le parc de la Porte de Ninove qui apportent de véritables aérations au tissu urbain.

### • Les activités

Ce parc serait le lieu d'implantation d'un équipement public, économique et associatif, avec la reconversion de la halle de chantier de la phase 1 en un lieu d'activités, sur le modèle du Solilab à Nantes (Encadré 4). Il serait à la fois un espace de vie de quartier, avec des locaux pour les associations, et un espace productif. La programmation reste à définir mais nous pouvons envisager l'implantation d'activités héritées de la spécialisation automobile, comme de la petite mécanique ou des ateliers de réparations (vélos, électro-ménager), ou encore en lien avec les abattoirs (cantine utilisant les invendus du marché).

### Encadré n°2 : La vallée de la Bièvre à Cachan

Affluent de la Seine, la Bièvre traverse 4 départements sur 33 km de long (Essonne, Hauts-de-Seine, Val de Marne et Paris). Elle avait été recouverte dans sa partie aval, d'Antony à Paris pour des raisons de salubrité du fait des usages industriels qui en étaient faits. Aujourd'hui, le projet de réouverture des tronçons enterrés s'inscrit dans une volonté de reconquête de la nature en milieu urbain. Au-delà des objectifs de création d'une zone naturelle préservée, l'ambition est aussi d'aménager un nouvel espace récréatif pour améliorer la qualité de vie des riverains.



Phase 1

## Phase 2

Phase 3

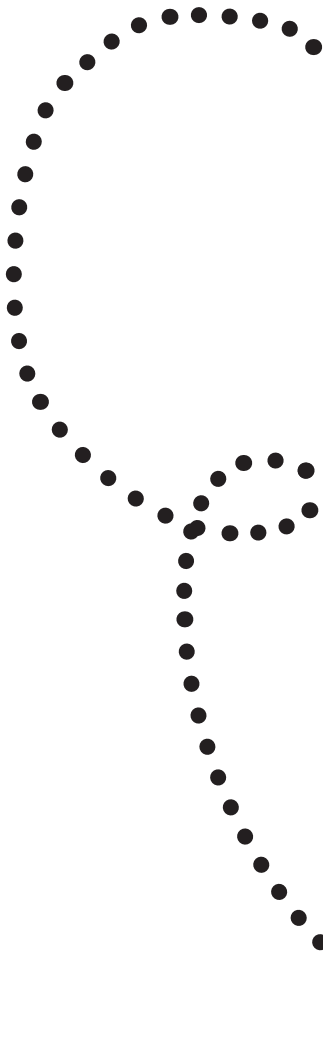


Figure n°8 :  
Carte du projet imaginé en phase 2

### Encadré n°3 : Projet Trajectum Lumen à Utrecht (Pays-Bas)

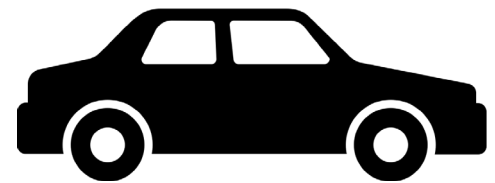
*Trajectum Lumen* constitue un chemin lumineux à travers les différents sites historiques du centre-ville d'Utrecht tous les soirs de l'année. Depuis sa mise en place au printemps 2010, de nombreuses installations lumineuses ont vu le jour et plusieurs artistes reconnus de la lumière sont intervenus. Un rail lumineux, au sol, matérialise et rappelle les limites de la ville de fondation romaine.





L'enjeu de cette phase est d'ancrer la dynamique de diversification des activités et des usages amorcée par la phase 1. A ce stade du projet, nous pouvons envisager deux scénarios :

- (1) dans l'hypothèse que l'action urbaine a fait augmenter les prix fonciers et immobiliers, on peut considérer que les propriétaires des garages préfèrent délocaliser d'eux-mêmes leurs activités et abandonnent leurs parcelles. Cela permet la réduction des nuisances et de poursuivre la transformation de l'îlot vers l'ouest.
- (2) dans l'hypothèse où ces activités ne se déplaceraient pas d'elles-mêmes, il faut envisager les aménagements permettant leur intégration dans le renouvellement du quartier.



#### **Encadré n°4 :** Le Solilab, la multi-activité d'un lieu dédié à l'économie sociale et solidaire

Le Solilab est une structure légère, modulable, d'une surface totale de 9000 m<sup>2</sup> qui a pour ambition de développer et faire connaître l'économie sociale et solidaire sur l'île de Nantes. Ouvert en janvier 2014, il abrite aujourd'hui un magasin, des open-spaces ouverts à la location, des espaces à louer pour divers événements ainsi qu'une cantine gérée les midis par des prestataires de cuisine de rue. Il accueille toutes les semaines de nombreux ateliers et conférences.



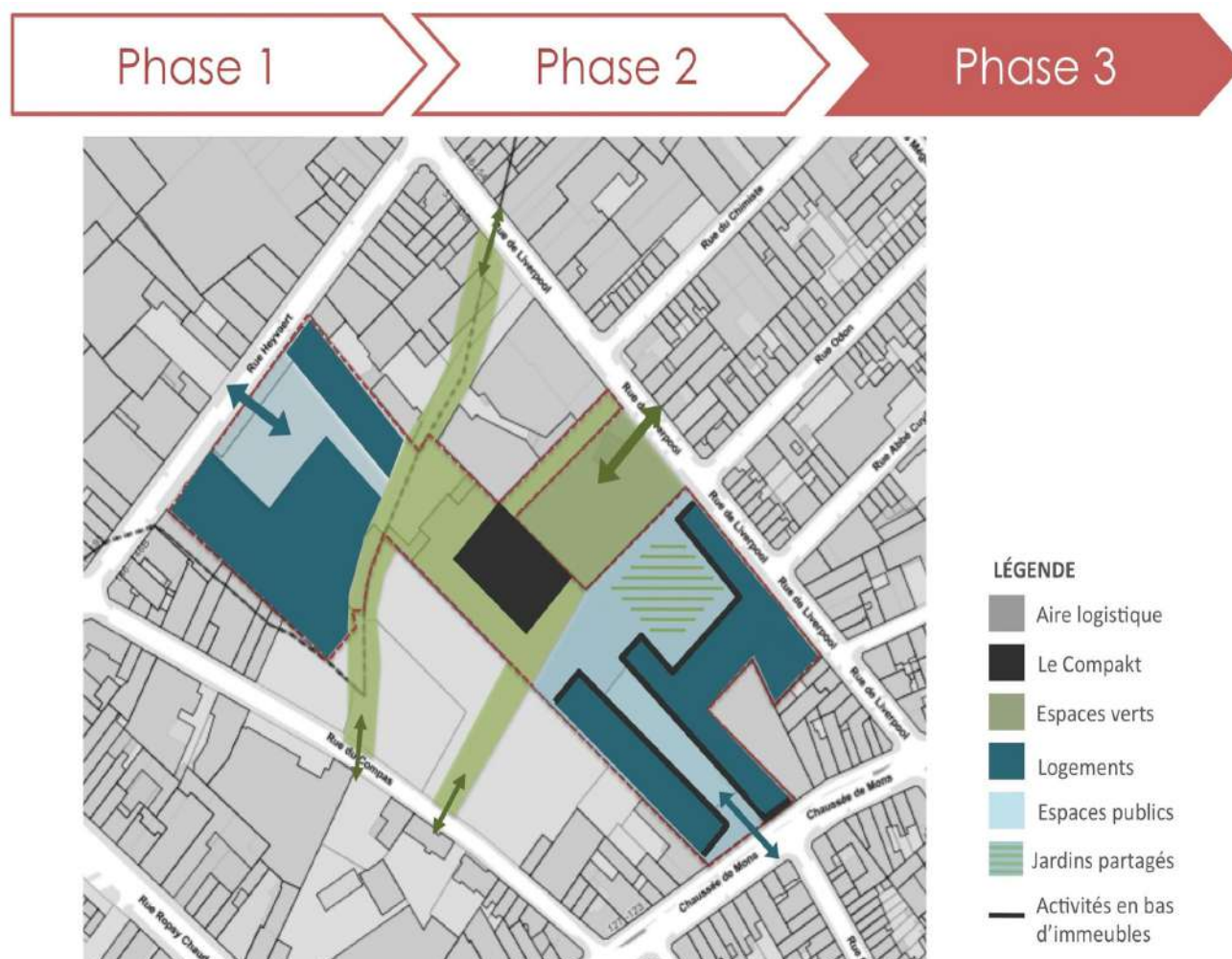


### Phase 3 : Liverpool-Heyvaert Ouest

- **Scénario 1** - Une mutation vers l'activité résidentielle et les services urbains  
Avec le déplacement de l'activité automobile, les nuisances de la rue Heyvaert ne favorisant pas la fonction résidentielle disparaissent. La plateforme logistique serait remplacée par une place publique autour de laquelle viendrait s'implanter un ensemble de logements et qui offrirait une nouvelle centralité au quartier. La traversée piétonne de l'îlot dans le sens de la longueur permettrait une perspective paysagère sur la halle. Néanmoins, l'écosystème économique du quartier sera bouleversé par le départ des

activités automobiles et il faut réfléchir à un volet économique pour la troisième phase. Les garages possèdent de vastes espaces en sous-sols et des entrées calibrées pour le passage des camions. Il peut être intéressant de ne pas transformer ces espaces (front de rue Heyvaert, dans et hors de notre îlot) en tout-résidentiel mais de conserver ces locaux d'activités pour y implanter de nouvelles fonctions productives. Nous pouvons nous appuyer sur la tradition mécanique pour diversifier l'activité vers l'électro-ménager ou des ateliers de réparation. L'enjeu de la logistique douce devra être pensé, pour éviter la reproduction des nuisances.

Figure n°9 :  
Carte du projet imaginé en phase 3



- **Scénario 2** - Aménagement et maintien des activités automobiles

Dans l'hypothèse du maintien des activités économiques, il est dans l'intérêt des autorités de penser le projet avec les propriétaires des garages, car leur expropriation serait difficile. Il s'agira de minimiser les nuisances, de rationaliser l'espace consommé et de réorganiser cette activité. On peut envisager la stabilisation de la plateforme logistique, voire une transformation en hôtel logistique (Encadré 5) qui permettrait le stockage de véhicules sur plusieurs niveaux, une mutualisation des équipements et des trajets groupés vers Anvers.

---

**Encadré n°5** : Hôtel logistique Chapelle International

Bâtiment de 400 mètres de long, l'hôtel logistique accueillera deux navettes ferroviaires par jour, soit une trentaine de camions. L'opération comprend des fonctions mixtes et innovantes : un bâtiment logistique qui portera sur son toit des terrains de sport et une ferme urbaine ; une pépinière « *logistique durable* » et des centres de formation, un restaurant et un data center dont la chaleur sera utilisée pour chauffer le quartier.



# / CONCLUSION

Notre projet transforme profondément le tissu, le profil économique et les dynamiques de peuplement de l'îlot D'leteren et du quartier Heyvaert en général. Celui-ci passe d'une centralité marchande transnationale à un quartier de vie bruxellois, intégré aux dynamiques de la région-capitale, tout en conservant des activités économiques compatibles avec ses nouvelles fonctions urbaines.

Il adopte une forme évolutive et flexible : la programmation se fait de plus en plus lâche au fur et à mesure des phases, ce qui lui permet de s'adapter aux dynamiques endogènes du quartier, alors que ce dernier intègre progressivement cette nouvelle configuration. Il s'agit d'impulser plus que d'imposer une transformation de l'espace urbain, tout en laissant les acteurs et les dynamiques locales infuser le projet.





# PETIT CHÂTEAU

Vue de l'extérieur du Petit Château depuis le canal, M. Abdallah, oct. 2017





# / MEMBRES DE L'ÉQUIPE



*De gauche à droite : Mickaël Abdallah, Ella Becker, Aurélien Faysse,  
Anna Moge, Alicia Ojeda, Paola Piras, Florie Pozzi, Manon Rollet.*



# / CONTEXTE & DÉMARCHE

Le Petit Château de Bruxelles est actuellement un centre d'accueil des demandeurs d'asile sous la tutelle de Théo Francken, secrétaire d'Etat à l'Asile, à l'Immigration et à l'Intégration sociale. Ce dernier envisage aujourd'hui la fermeture du site et le transfert des habitants vers un nouveau bâtiment dans le quartier de Neder-Over-Heembeek, situé plus au nord de la région de Bruxelles.

Nous avons souhaité questionner la pertinence de ce déplacement vers la périphérie de la ville. Parallèlement, nous avons fait le choix de conserver au maximum la morphologie du Petit Château tout en participant à la valorisation du territoire du canal.

# / DIAGNOSTIC

## Contexte général

Le Petit Château se situe dans une zone pivot, entre le quartier de Dansaert, proche du centre ville de la commune de Bruxelles, et la commune de Molenbeek, séparée du site par le canal. Il se situe ainsi à l'intérieur de la zone du Plan Canal dessinée par Alexandre Chemetoff.

Construit en 1852, il fut d'abord une caserne militaire. Il a par la suite endossé le rôle de prison avant de revenir à sa fonction originelle. Depuis 1986, le Petit Château abrite un centre d'accueil de demandeurs d'asile géré par Fedasil, l'agence fédérale pour l'accueil des demandeurs d'asile.

Le bâtiment est de style Tudor, un style gothique tardif d'Angleterre. Initialement, la caserne était composée du seul bâtiment en forme de U. Les autres ailes, construites dans les années 1870, sont composées d'un rez-de-chaussée et de trois étages. L'architecture du Petit Château est fermée et il n'existe d'ailleurs qu'une seule entrée : il va s'agir pour nous d'ouvrir le site sur le quartier tout en conservant l'architecture typique.

Le bâtiment occupe un îlot entier et appartient aujourd'hui à l'agence Fedasil. La parcelle est classée en zone d'équipement dans le PRAS, ce qui signifie que la parcelle est affectée en priorité à des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Aucune fonction productive ne peut y être développée. En revanche, du commerce et des logements peuvent être implantés sur la parcelle, dans une certaine mesure.

En outre, la parcelle se situe à l'intérieur d'un périmètre ZICHEE (Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement) désigné par le PRAS. Celui-ci reconnaît donc une qualité particulière au bâti, qui doit être préservée. Les demandes de permis concernant les bâtiments situés en ZICHEE, « dès lors que

Figure n°1 :  
Entrée du Petit Château,  
face au canal  
M. Abdallah, 2017



*la demande modifie les gabarits ou l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public » (Perspective Bruxelles), sont soumises à l'avis de la commission de concertation. Celle-ci est « une instance consultative, composée des représentant de la commune et des administrations et instances régionales liées à l'aménagement du territoire » (Perspective Bruxelles).*

---

## Profil socio-économique

La zone canal présente des caractéristiques démographiques qui la distinguent des autres territoires Bruxellois. Espace du « *croissant pauvre* » de Bruxelles, il est marqué par un solde naturel élevé et une population plutôt jeune. Le territoire est de plus caractérisé par un déficit en



crèches et en équipements à destination de la petite enfance, la plupart des quartiers du canal ayant une capacité relative de la petite enfance inférieure à 20% - contre un taux de 33% requis par les normes européennes. La commune de Molenbeek, proche du Petit Château, est particulièrement touchée par ce déficit. Ces spécificités constituent un frein à l'employabilité des femmes dont les enfants sont en bas-âge. Le tissu urbain relativement dense accueille une forte proportion de logements sociaux.

Le site du Petit Château se trouve dans le secteur statistique « *Dansaert* » (Code 2), selon le découpage le plus fin de la région par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA). Notre analyse socio-économique portera donc sur ce quartier, au sein de la ville de Bruxelles et à proximité immédiate de Molenbeek-Saint-Jean.

Le quartier Dansaert connaît une croissance plutôt lente de sa population. Ainsi, la population a augmenté de 12% en 34 ans, passant de 7 887 habitants en 1981 à 8 836 habitants en 2015. Il s'agit en revanche d'un quartier densément peuplé, avec 16 884,18 habitants/km<sup>2</sup>, ce qui se situe au-dessus de la moyenne régionale (7 281,92 habitants/km<sup>2</sup>) - données *Monitoring des Quartiers de l'ISBA*. La population est relativement jeune avec une moyenne d'âge de 35 ans, comparée à la moyenne régionale établie à 37 ans. Cependant, à l'instar des autres quartiers de la Zone Canal, cette population connaît des difficultés socio-économiques et est en rupture avec le reste de la région capitale. En effet, le quartier connaît un taux de chômage élevé (26,3% en 2012) quand celui de la moyenne régionale s'élève à 22,7%.



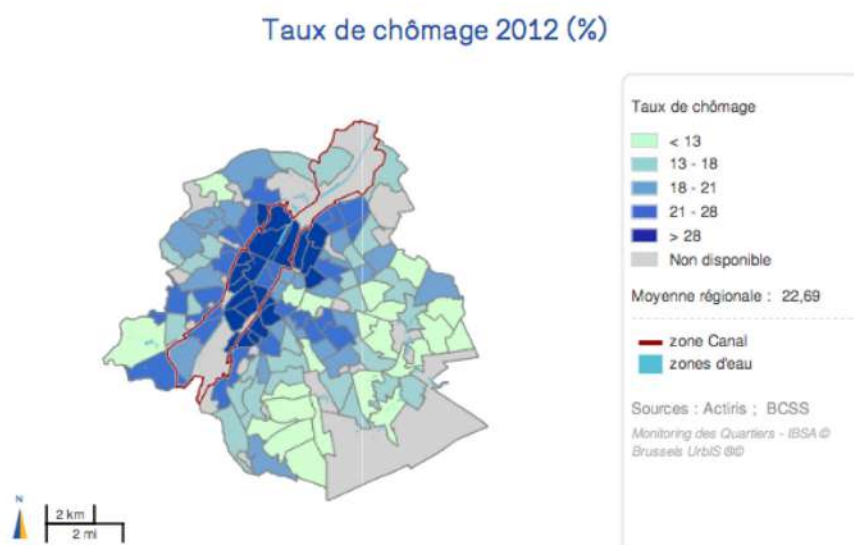


Figure n°2 : Taux de chômage au sein de la région bruxelloise en 2012

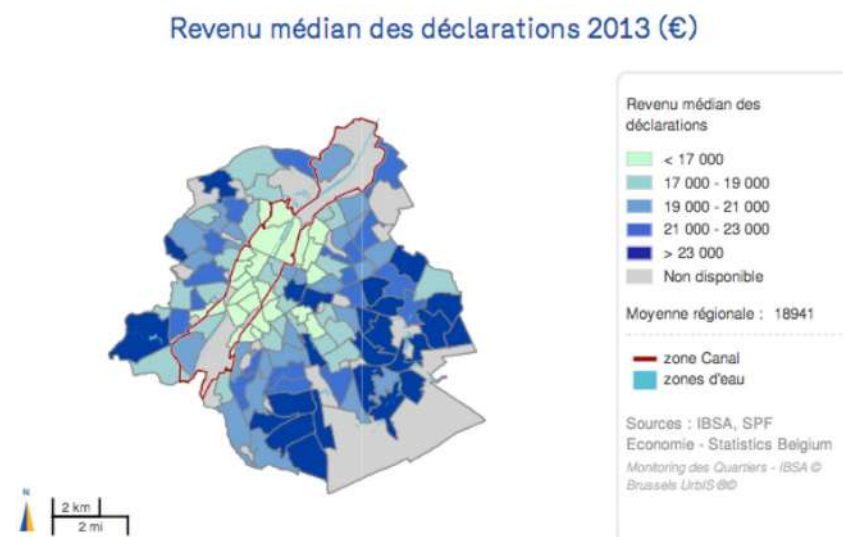


Figure n°3 : Revenus médians au sein de la région bruxelloise en 2013

Il est également caractérisé par un revenu médian légèrement inférieur au reste de la région (17 033€/an contre 18 941€ à l'échelle régionale).

C'est dans ce contexte socio-économique difficile que s'inscrit le site du Petit Château, en plein cœur du quartier Dansaert et de la Zone Canal. Cependant, sa position proche du centre de Bruxelles, renforcée par les différentes lignes de transports en commun qui desservent le territoire, lui permettent de présenter des indicateurs socio-économiques moins défavorisés que ceux des autres quartiers de la Zone Canal. En effet, le quartier est marqué par une certaine gentrification. Bien doté en équipements culturels (nombreux théâtres, cirques, centres culturels, musées, Palais des beaux-arts, résidences d'artistes), auxquels s'ajoutera bientôt le pôle André Citroën et son musée d'art contemporain et moderne à vocation internationale, Dansaert profite également d'un tissu associatif particulièrement actif et dense. C'est un quartier qui attire les jeunes ménages entraînant un processus de gentrification douce sur la partie ouest du canal, encore peu investie par les gentrificateurs. Il s'agit cependant d'un phénomène très localisé.

# / PARTICULARITÉS

## Immigration & demande d'asile en Belgique

### Le Petit Château

Le Petit Château a une capacité d'accueil de 844 places, dont 40 places pour mineurs non accompagnés. Dans une certaine mesure, c'est aussi un potentiel local d'emplois puisque 110 personnes y travaillent.

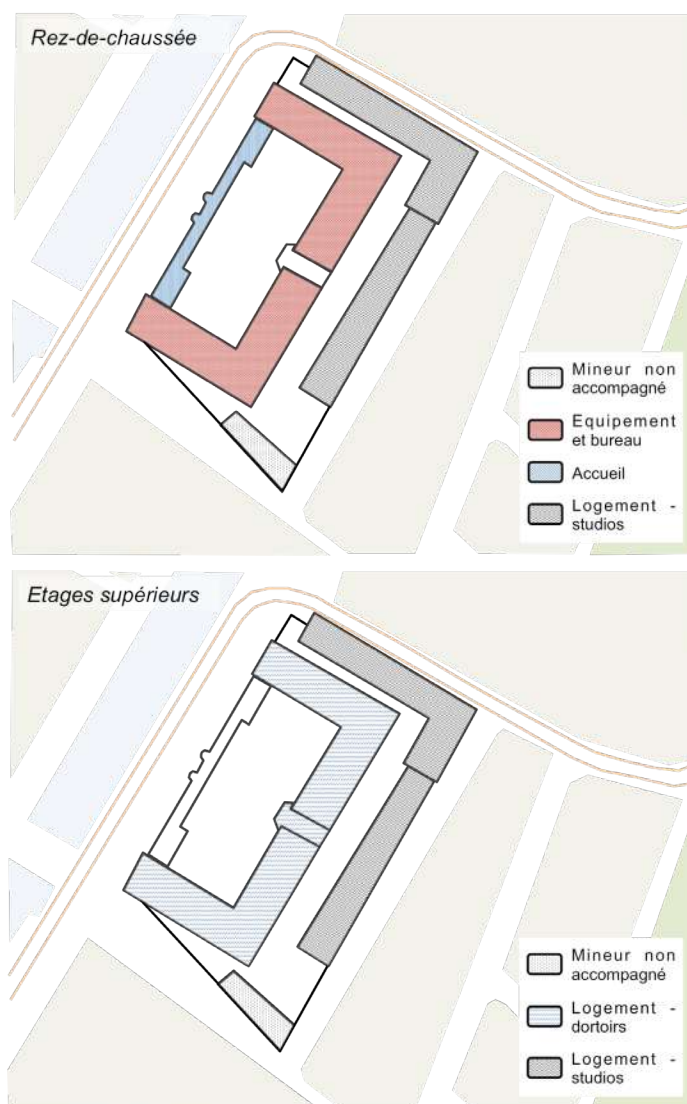
Malgré l'aspect fermé de l'architecture du bâtiment, c'est un centre ouvert : les habitants ont la possibilité d'entrer et de sortir sur une amplitude de vingt heures par jour, l'unique porte étant fermée entre 2h et 6h du matin. Aujourd'hui, l'entrée ne peut se faire que par cet accès donnant sur le canal, contrôlé par un système de portillon fonctionnant avec des badges, empêchant l'entrée non prévue de personnes extérieures. En plus de sa fonction de logement, le centre revêt d'autres missions et notamment celle de l'accompagnement social des demandeurs d'asile, en particulier lié à la scolarisation des enfants. Certains emplois sont également proposés. Ils sont relativement précaires et concernent surtout le fonctionnement du centre : maintenance technique, permanence de certaines salles. Ils permettent néanmoins d'augmenter l'aide financière hebdomadaire qui est donnée aux habitants, celle-ci étant de 7,40 € par adulte et 4,30 € par enfant.

Lorsqu'un migrant arrive sur le territoire belge et qu'il fait une demande d'asile, le Royaume a l'obligation de lui fournir une aide matérielle, droit garanti par la loi d'accueil de juin 2007. C'est Fedasil qui est en charge de cette mission. Cette aide matérielle est interprétée par l'agence comme comprenant « l'hébergement, les repas, l'habillement, l'accompagnement médical, social et psychologique, l'octroi d'une allocation journalière ainsi que l'accès

à l'aide juridique, à des services tels que l'interprétariat et à des formations » (Fedasil, 2017). Il est important de préciser qu'un demandeur d'asile n'a pas l'obligation de vivre dans un de ces centres en attendant le traitement de sa demande s'il a d'autres opportunités ou solutions pour se loger.

Le directeur actuel de Fedasil, Théo Francken, a annoncé à la fin de l'année 2016 son intention de fermer le centre d'accueil de demandeurs d'asile du Petit Château, qui s'accompagnera de la fermeture de

Figure n°4 :  
Organisation actuelle du Petit Château  
Réalisation personnelle, 2017



nombreux autres sites. Il justifie cette décision par différentes raisons : la sécurité, en lien notamment avec la proximité de Molenbeek ; la baisse du nombre de demandeurs d'asile après le pic de 2015 ; et enfin la vétusté des locaux du centre nécessitant de forts investissements de réhabilitation. Face à ces constats, il leur parut approprié de déplacer le centre vers un nouveau bâtiment en périphérie de la ville de Bruxelles, dans le quartier de Neder-Over-Heembeek.

Si l'agence Fedasil maintient son intention de se désengager de ce centre, il est important de noter que ce n'est pas la seule institution à gérer des centres de demandeurs d'asile. En effet, Fedasil a des partenaires, tels que la Croix Rouge. Ainsi, il serait possible de faire appel à ces acteurs en cas de retrait de l'agence fédérale du site.

---

*« AVANT, LES DEMANDEURS D'ASILE ÉTAIENT DIRECTEMENT TRANSFÉRÉS VERS UN CENTRE D'ACCUEIL QUELQUE PART DANS LE PAYS. À LA LUMIÈRE DE LA MENACE TERRORISTE, CE N'ÉTAIT PLUS RESPONSABLE. DANS LE NOUVEAU CENTRE, TOUTE PERSONNE SERA DIRECTEMENT CONTRÔLÉE. »*

Théo Francken, 1er juillet 2017, Sud Info

---

### *La demande d'asile en Belgique aujourd'hui*

L'Etat Fédéral avance la baisse du nombre de demandes d'asile comme une raison de la fermeture du site. Selon le Commissariat Général aux Réfugiés et aux Apatrides (CGRA), la raison de cette baisse est directement imputable à la fermeture de la route entre la Grèce et la Turquie - la majorité des demandeurs d'asile en Belgique venant de pays du Moyen et Proche Orient.

En 2015, le CGRA a recensé 35 476 demandes d'asile et en 2016, 18 710 demandes. Entre janvier et septembre 2017, ce sont 12 661 demandes qui ont été recensées. On note en effet une baisse entre 2015 et 2016, due à un pic exceptionnel de demandes des mois d'août à décembre 2015. Néanmoins, par rapport aux années antérieures, la demande reste constante - 17 213 demandes en 2014. En outre, les derniers mois montrent une augmentation légère des demandes : 1 898 demandes d'asile ont été faites en septembre 2017, soit 6% de plus qu'au mois août. Cette baisse est donc à relativiser en élargissant l'analyse aux années précédant 2015.

---



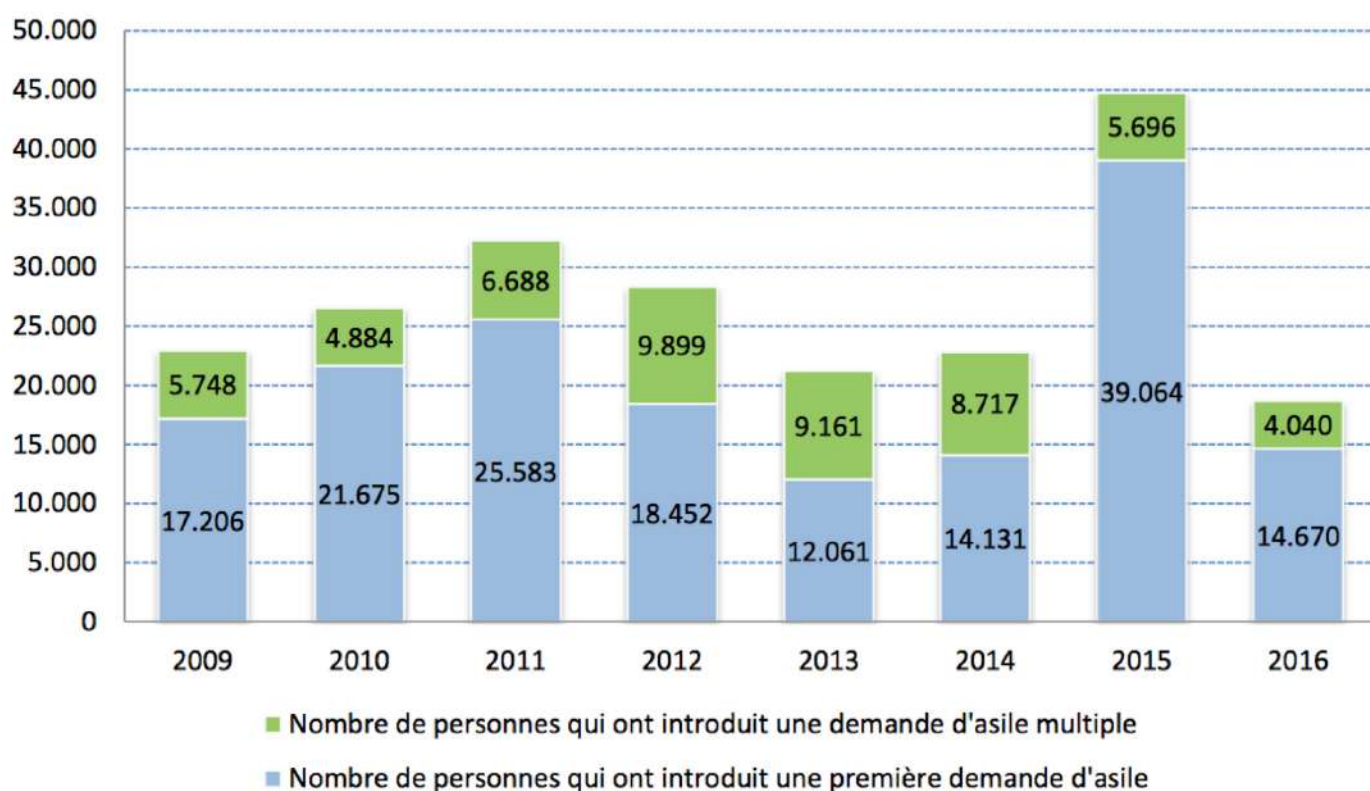


Figure n°5 :  
Évolution du nombre de personnes ayant introduit une demande d'asile entre 2009 et 2016, CRGA, 2017



Figure n°6 :  
 Vue depuis l'intérieur de la cours du Petit Château  
 Sources : Naqeeb Nisar, YouTube

## / ENJEUX

Grâce au diagnostic établi précédemment, nous avons pu dégager des enjeux ainsi qu'une prise de position concernant la future réhabilitation du Petit Château.

### *L'insertion du Petit Château dans le tissu urbain et social de proximité et de la Zone Canal*

Plusieurs enjeux sont à considérer pour permettre l'inscription cohérente du Petit Château dans le Plan Canal.

Il s'agit d'abord de veiller à la mixité fonctionnelle et sociale tout en prenant en compte l'existant et l'arrivant, c'est-à-dire les bâtiments, les structures (associatives par exemple) et les fonctions déjà présentes ou en projet. La réhabilitation du site doit être adaptée aux besoins du territoire, notamment en termes de formation à destination d'emplois peu qualifiés, de déficit en équipement scolaire

et de petite enfance, mais aussi d'espace public et de logement tout en intégrant les populations présentes dans la réflexion sur la requalification du Petit Château. Il est par ailleurs primordial d'assurer une ouverture du site aux échelles micro-locale, communale et régionale par un désenclavement architectural et fonctionnel. Enfin, l'évolution potentielle de la gouvernance du site pose la question de la propriété foncière, actuellement fédérale : si l'Etat fédéral ne modifie pas sa décision de vendre le Petit Château, qui se portera acquéreur et quel sera son projet ? La commune ou la région auront-elles l'ambition et les moyens financiers de racheter le site ?

---

### *Un lieu nécessaire à la ville : une fonction urbaine pertinente dans le contexte actuel*

Nous avons fait le choix d'ouvrir le Petit Château en maintenant une fonction et une morphologie qui peuvent et doivent s'inscrire dans le quartier. L'insertion économique et sociale des demandeurs d'asile est nettement facilitée par la position centrale du site, alors que le nouveau centre au nord de Bruxelles, situé à plus d'une heure

en bus du Petit Château, représenterait un isolement. Il est intéressant de noter que cela pourrait être également problématique pour les employés de Fedasil, dont le temps de trajet s'allongerait de manière conséquente. Par ailleurs, il faut savoir que le quartier Neder-Over-Heembeek accueille déjà deux centres de demandeurs d'asile, dont un géré par Fedasil. L'arrivée d'un nouveau centre de taille importante au même endroit pourrait engendrer une certaine ségrégation. L'idée pourrait alors être de minimiser la taille de ce nouveau centre. L'enseignement tient, de plus, un rôle essentiel dans le processus d'intégration des populations sur un territoire. Par ailleurs, l'école est obligatoire entre 3 et 18 ans en Belgique et actuellement les enfants d'une même famille de demandeurs d'asile sont souvent séparés en raison du trop faible nombre d'écoles à Bruxelles mentionné précédemment. Ce déficit est d'autant plus fort en périphérie de la région. Le manque de places scolaires et le temps de trajet des parents pour accompagner les enfants à l'école ne seraient donc qu'accentués par le déplacement du centre.

Également, le rôle de la mixité des usages sur le site favoriserait ou renforcerait les liens sociaux et culturels, créant une interface entre les quartiers et pouvant peut-être permettre de limiter la stigmatisation portée par le discours politique sécuritaire. Garder le centre ou une partie du centre conserverait aussi l'atout que représente pour son fonctionnement la proximité avec le tissu associatif dense. En effet, les actions du centre reposent principalement sur les interventions d'associations locales ou de passage du fait du budget faible de Fedasil.

Enfin, nous estimons que le territoire en renouvellement, de par ses dynamiques ascendantes, est capable de porter ce projet ambitieux de maintien de la fonction d'accueil des demandeurs d'asile.



# / PROPOSITIONS

*Afin de faciliter la lecture des propositions et du phasage, nous ferons références aux différents blocs situés sur le schéma ci-dessous.*

---

## *Conserver un centre d'accueil pour les demandeurs d'asiles*

La capacité d'accueil du Petit Château étant réduite par notre projet, nous avons recentré l'accueil vers les familles avec enfants et les mineurs non-accompagnés. Le choix de ces deux profils s'explique par la nécessité pour eux d'être proches des établissements scolaires.

Les familles s'installeront dans les blocs 1 et 4, qui nécessitent moins de travaux. Ces appartements comportent déjà des salles de bain ainsi que des cuisines et sont donc adaptés aux besoins des familles. Les mineurs non accompagnés seront logés au deuxième étage du bloc 3, suite à la réhabilitation de ces dortoirs. Il sera aussi nécessaire de prévoir la création de sanitaires collectifs.

Les bureaux de Fedasil, le pôle d'insertion ainsi que les différents équipements seront conservés dans le bloc 2. Les bâtiments n'étant que peu dégradés, cela ne nécessitera pas de changements complexes pour Fedasil.

---

Figure n°7 :  
Répartition des blocs du Petit Château  
Réalisation personnelle, 2017



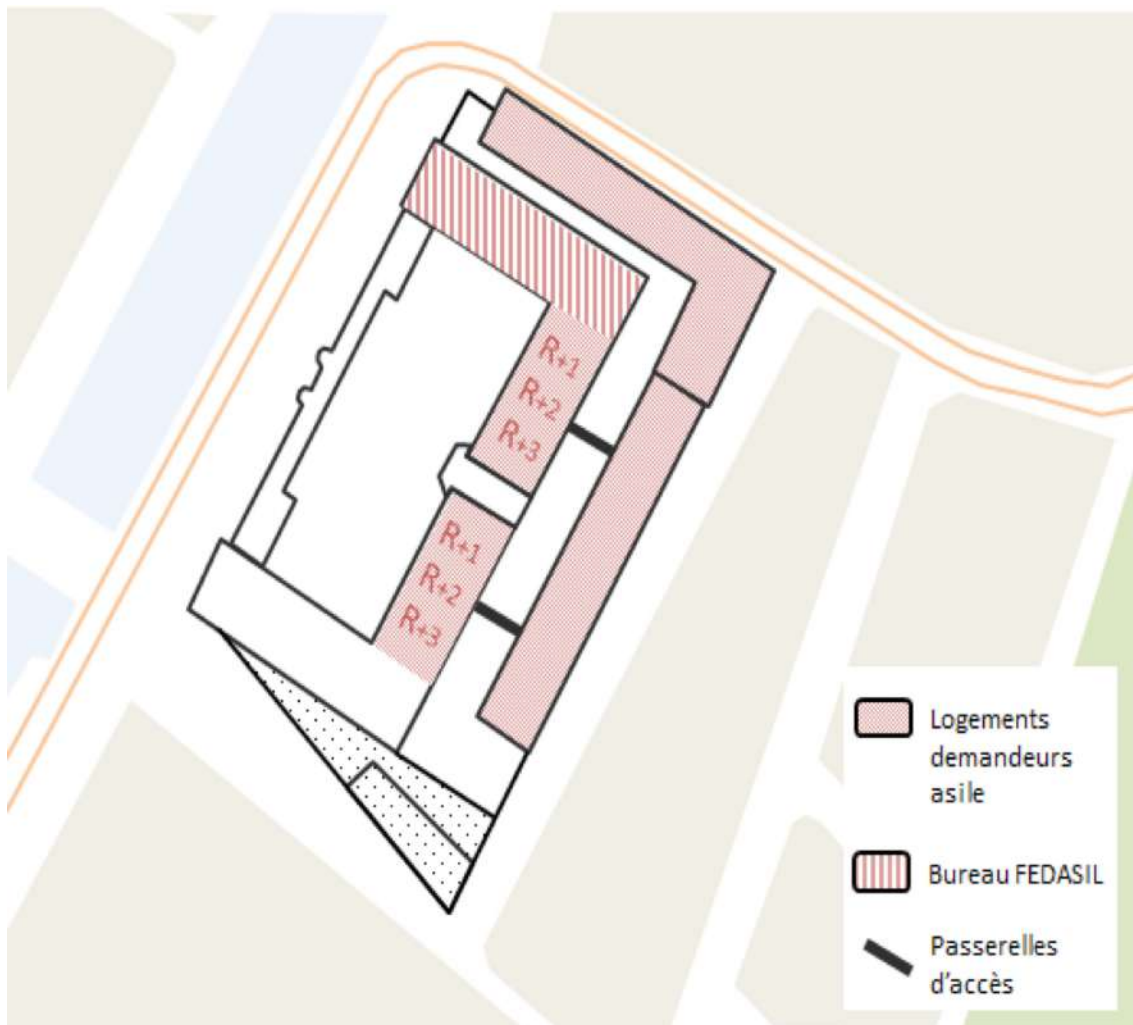


Figure n°8 :  
Localisation des logements pour les  
demandeurs d'asile et les bureaux de Fedasil  
Réalisation personnelle, 2017

## Ouvrir le petit château sur son quartier

Les espaces non sollicités par le centre d'accueil des demandeurs d'asiles seront mobilisés pour faciliter une ouverture et une insertion du Petit Château dans son environnement immédiat, entre les quartiers de Dansaert et la commune de Molenbeek. L'objectif est que les habitants des quartiers alentours fréquentent les nouveaux espaces du Petit Château. Cette réorientation induit la vente de ces parties à une Communauté, responsable de l'enseignement public en Belgique.

Le nombre de crèches et d'écoles primaires est insuffisant le long du canal. En conséquence, nous proposons que le bloc 6 devienne une crèche ou une école primaire. L'établissement accueillera à la fois des enfants issus de familles de demandeurs d'asile et des enfants du

quartier. La cour de récréation sera la cour actuelle du Petit Château. Cet espace, aux dimensions plus importantes que le minimum requis par la loi, sera un espace qualitatif permettant aux enfants d'avoir un grand terrain de jeu dans un tissu urbain dense. La cantine sera située au rez-de-chaussé du bloc 3.

La cour et la cantine de l'établissement seront modulables en fonction des horaires. En dehors des heures de fonctionnement de l'école - les soirs et le week-end - ces espaces auront ainsi d'autres usages. La cantine sera transformée en restaurant solidaire, lieu ouvert sur le canal et le quartier, favorisant ainsi l'insertion du Petit Château dans le quartier. La qualité de l'espace public dans la cour intérieure (architecture préservée, usages récréatifs,

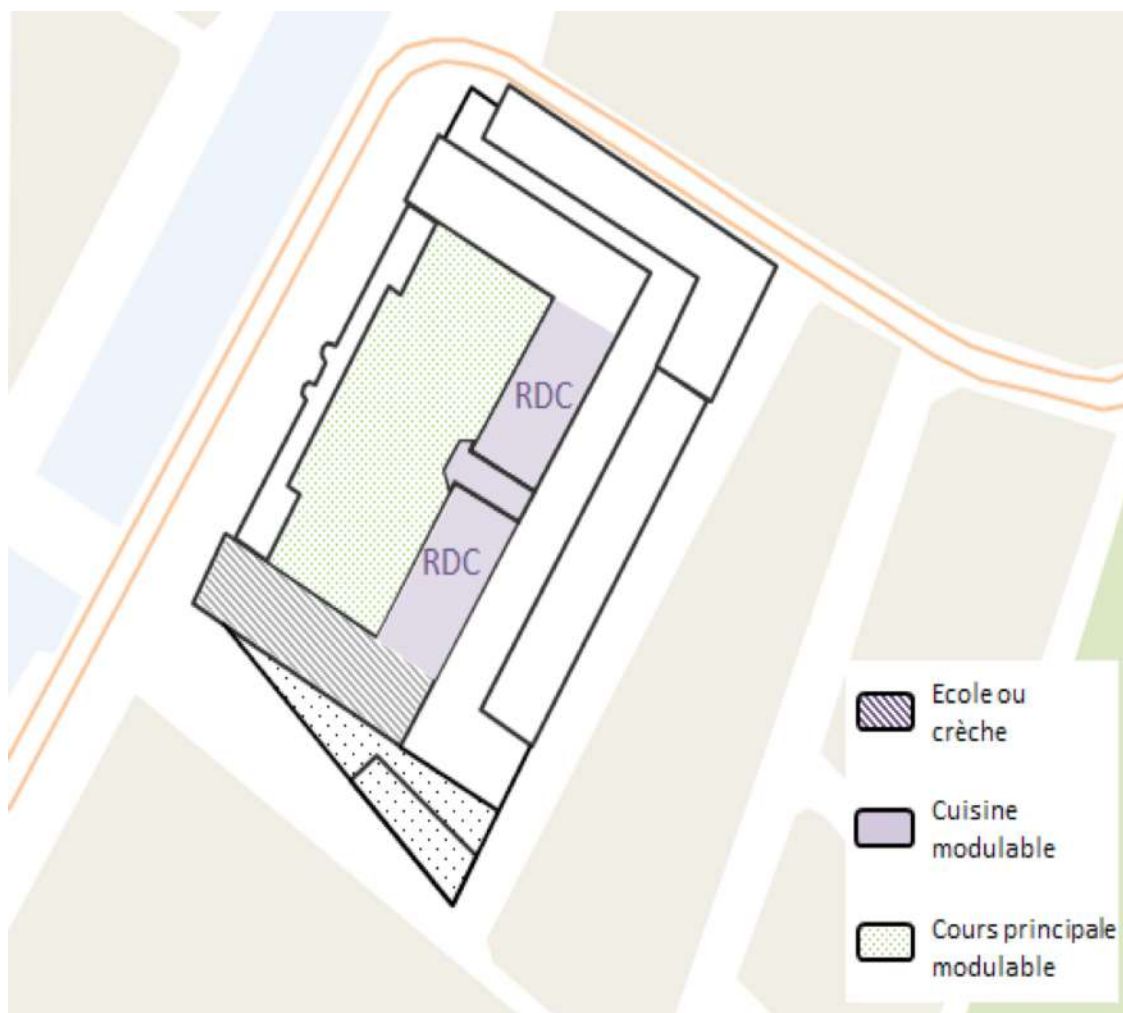


Figure n°9 :  
Localisation de la crèche ou de l'école et de la cuisine modulable  
Réalisation personnelle, 2017

événements) ainsi que l'offre culinaire à prix libres permettront d'attirer un public varié, et notamment les demandeurs d'asile. La cour du Petit Château servira de terrasse du restaurant solidaire et de lieu de détente en dehors des horaires d'ouverture de l'école. Cette modularité s'inspire d'un cas français situé au Havre, dans le quartier Danton, où la cour d'école devient un parc en dehors du temps scolaire. Cette permutation des fonctions dans le temps permet de rentabiliser un maximum les espaces.

Les demandeurs d'asile bénéficieront de formations et d'accompagnement à la recherche d'emploi via le pôle d'insertion. Par ailleurs, le restaurant solidaire sera géré par une association proposant des formations culinaires aux demandeurs d'asile. Cela permettra de pallier en partie

au fort taux de chômage des habitants de la Zone Canal et favoriser la mixité. Ce pôle de restauration permettra à la fois de faire le lien entre les deux rives du canal et d'intégrer les migrants à ces quartiers. Cette initiative de professionnalisation de personnes éloignées de l'emploi vers les métiers de la restauration rappelle l'action de l'incubateur culinaire d'insertion Food de Rue. Cette association gère notamment un restaurant localisé sur le site des Grands Voisins, projet d'utilisation temporaire de l'ancien hôpital désaffecté Saint-Vincent de Paul à Paris d'une surface de 3,4 hectares. Le site occupe aujourd'hui également les fonctions d'hébergement d'urgence et d'accueil de projets solidaires, artistiques, entrepreneuriaux et associatifs. Par sa multifonction, il constitue une inspiration de mixité d'usage comme l'on souhaite instaurer à travers notre proposition



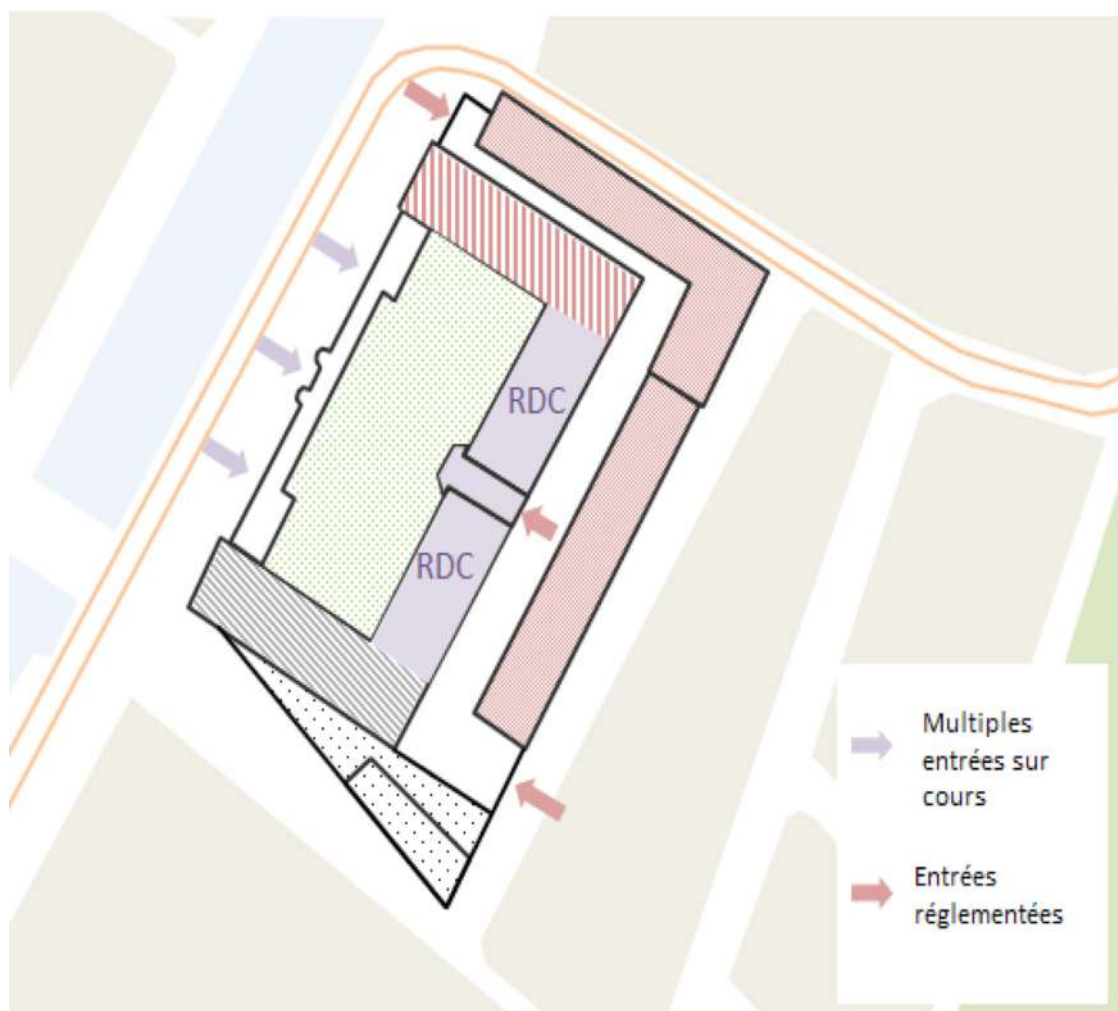


Figure n°10 :  
De nouvelles entrées permettent d'ouvrir le petit château sur son environnement tout en garantissant la réglementation et l'intimité des demandeurs d'asile  
Réalisation personnelle, 2017

de réaffectation pour le Petit Château. Une participation des demandeurs d'asile à la réhabilitation du bâtiment pourra également s'avérer intéressante et formatrice pour ces derniers.

S'ajoutant à cette évolution des pratiques, l'ouverture et l'intégration du Petit Château dans son quartier passera également par de nouvelles ouvertures physiques.

L'accueil de demandeurs d'asile nécessite des entrées spécifiques, car ces derniers ont des droits de sorties différenciés en fonction de l'état d'avancement de leur demande. Deux entrées leur étant réservées seront créées de part et d'autre du bâtiment. Les mineurs non accompagnés accéderont par des passerelles à leur dortoir. L'accès au restaurant solidaire

se fera par une ouverture sur la cour réservée aux demandeurs d'asile. Les portiques de l'entrée principale seront supprimés et le reste de la façade sera percée en suivant le motif d'arches propre au Petit Château. Ces multiples entrées inviteront tout d'abord le regard du promeneur à l'intérieur de la cour et ainsi à y entrer. Néanmoins, pour préserver l'espace lorsqu'il est utilisé en cour de récréation, un système de fermeture rétractable est à envisager.

Afin de laisser une part d'intimité aux résidents, deux nouvelles entrées réglementées sur rue seront créées, réutilisant les accès actuellement condamnés. Ces entrées seront ainsi accompagnées d'une mise en valeur du nouvel espace privatif situé entre les bâtiments, où un potager sera implanté.



Figure n°11 :  
Percée de la façade principale, suivant  
l'architecture en forme d'arcade  
Réalisation personnelle, 2017

## Financement des travaux par la vente d'une parcelle

Une partie des travaux sera financée par la vente d'une parcelle. Fedasil, propriétaire du terrain, doit négocier les droits à construire et sa destination établie par le PRAS afin que la parcelle soit valorisable et éventuellement densifiable. Celle-ci est accompagnée d'une cours, permettant soit la réalisation d'un parking, soit d'un jardin.

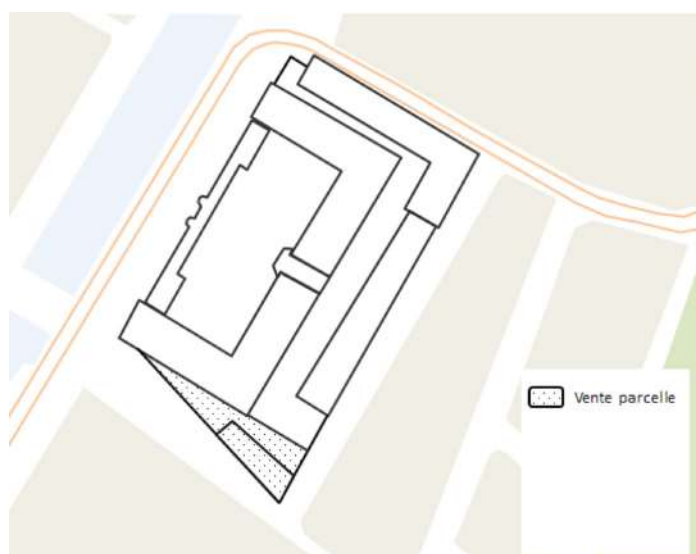


Figure n°12 :  
Plan de la parcelle vendue  
Réalisation personnelle, 2017

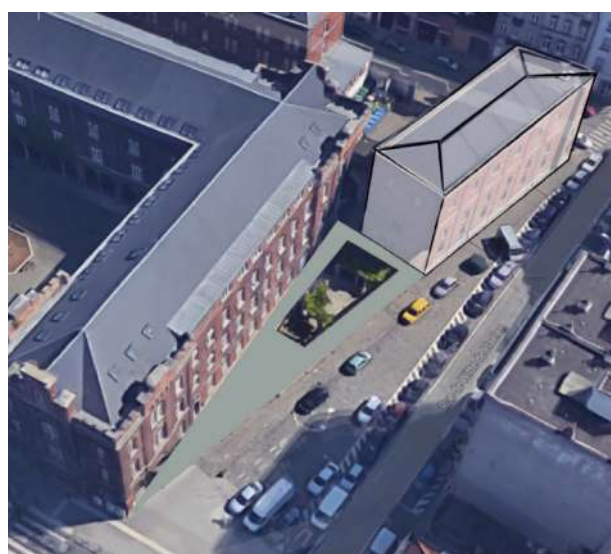


Figure n°13 :  
Visualisation du bâtiment vendu  
Réalisation personnelle, 2017

# / PHASAGE



Figure n°14 :  
Une reconversion et réhabilitation du Petit Château en 4 phases  
Réalisation personnelle, 2017

## **Phase 1 : Vente d'une parcelle du terrain**

Afin de s'assurer du relogement de tous les demandeurs d'asile présents actuellement dans le Petit Château, les travaux débiteront le 1er janvier 2019, date d'ouverture du centre de Neder-Over-Heembeek. Cette période permettra de trouver des places aux personnes sans enfant dans d'autres centres dans le pays ou dans ce nouveau centre.

D'ici cette date, il s'agira donc de négocier avec la région pour faire passer la parcelle vendue en zone logement dans le PRAS et de la vendre. Cette nouvelle orientation octroiera à la parcelle une plus forte valeur permettant d'en dégager un meilleur prix.

## **Phase 2 : percée de la façade et réhabilitation des dortoirs**

Cette phase sera marquée par la percée de la façade. Il est important de commencer par ce geste symbolique de l'ouverture du Petit Château dès le début des travaux, afin d'intégrer le plus rapidement le Petit Château à son quartier. Par ailleurs, cela permettra une longue phase de test du nouvel espace public.

En parallèle, les dortoirs, aujourd'hui en mauvais état, seront rénovés. Les habitants du centre - familles avec enfants et mineurs - occuperont pendant cette période les studios aujourd'hui habitables malgré les travaux nécessaires. En même temps, les travaux de l'espace privatif du centre, situés entre les deux bâtiments seront réalisés.



### **Phase 3 : réhabilitation des espaces collectifs, création de la cantine et test de l'espace public**

Pendant cette troisième phase, le bloc 2 sera réhabilité. Celle-ci comportera tous les équipements pour le bon fonctionnement du centre : les bureaux de Fedasil, la salle de sport, la salle des ordinateurs et la bibliothèque ainsi que le pôle d'insertion. En parallèle, les travaux de la cantine seront aussi réalisés. Pendant cette période les équipements, aujourd'hui situés dans le bloc 2 ne seront donc plus accessibles. Une mise en place de préfabriqués peut-être envisagée pour conserver les bureaux de Fedasil.

Pendant cette phase, les habitants continueront d'habiter les studios.

Cette phase correspond aussi à la mise en place de la phase test de l'espace public. Ouvrir le petit château au public dès les premières phases des travaux permet aux riverains et autres usagers potentiels de se l'approprier le plus rapidement possible. Comme il s'agit d'une phase test, l'espace public pourrait être modifié et amélioré dans les phases suivantes.

### **Phase 4 : Réalisation de l'école, réhabilitation des logements et ouverture de la cantine**

Durant cette phase, les studios des blocs 1 et 4 seront rénovés. Les dortoirs seront alors en bon état et les habitants y seront logés durant la période de travaux. Cette situation n'est pas optimale mais permet aux demandeurs d'asile de rester sur le même site, ce qui constitue pour nous la priorité. Par ailleurs, les travaux de rénovation des studios seront de courte durée puisqu'il s'agit de petites interventions (peinture, revêtements, etc.).

Dans le même temps, l'établissement scolaire sera construit dans le bloc 6.

En parallèle, les tests de l'espace public poursuivront. La finalisation de la cantine permettra aussi de mettre le restaurant solidaire en phase de test et donc une première expérience du binôme restaurant et espace public pourra être imaginée.

A la suite de ces travaux, tous les bâtiments auront été réhabilités. Tous les équipements pourront fonctionner. Il s'agira donc d'ouvrir l'école et de pérenniser, en fonction des tests réalisés, l'espace public et le restaurant solidaire.

---







# LA FERME DES BOUES

Le site patrimonial de la ferme des boues, M. Marchal, oct. 2017







# / MEMBRES DE L'ÉQUIPE



*De gauche à droite : Meriem Achit, Emmanuel Briolet, Gabriel Czarnobroda,  
Ann Gaël Jéhanneuf, Mélanie Marchal, Sophie Motreuil, Zelda Prou--Kerrec.*

# / INTRODUCTION

Proche du cœur de Bruxelles, le canal a été paradoxalement mis à l'écart de la vitalité urbaine de la capitale du fait de ses activités et emprises industrielles, mais depuis peu cet espace suscite un regain d'intérêt pour le développement de la Région-Bruxelles Capitale. Celle-ci l'envisage comme un espace majeur des requalifications urbaines dans les années à venir.

Elle a, dans cette perspective, élaboré un Plan Canal en collaboration avec l'architecte-urbaniste français Alexandre Chemetoff entre 2012 et 2014. Ce plan, approuvé par la Région de Bruxelles-Capitale en 2013, a pour objectif de mettre en œuvre un projet urbain cohérent de requalification du canal, qui intègre et unifie les projets futurs. A l'intérieur du territoire identifié autour du canal, Alexandre Chemetoff a défini un « *Domaine régional* », constitué des propriétés foncières de plusieurs acteurs publics et sur lequel il propose d'engager les premières opérations. Plus précisément, six sites témoins ont été identifiés pour engager une dynamique de transformation de cette zone linéaire : Biestebroek, Birmingham, Hevaert, Béco, Vergote et Buda.

Notre sujet d'étude porte sur le site de la Ferme des Boues, qui se trouve à la fois au sein du « *site témoin* » du bassin Béco et dans le Domaine Régional. La requalification de ce bâtiment patrimonial classé est ainsi envisagée comme une vitrine exemplaire de l'ambition du projet Canal. Situé au bord du bassin Béco, dans le Quartier Maritime, près du Quartier Nord, le site est localisé à une

quinzaine de minutes à pied du centre-ville de Bruxelles. L'emplacement est un ancien lieu de stockage des boues draguées du canal, et le bâtiment, datant de 1904, a longtemps servi d'écurie. Il est actuellement occupé par les services de la voirie de la Ville qui y entreposent leurs véhicules. Ces services doivent être transférés, dans un futur proche, vers un autre bâtiment près du bassin Vergote : il importe donc de trouver une nouvelle vocation pour la Ferme des Boues.

La recherche de cette nouvelle fonction ne peut occulter le contexte particulier dans lequel la Ferme des Boues s'inscrit : un environnement en mutation profonde ; un contexte socio-économique très contrasté ; et ce, dans une Zone d'Intérêt Régional définie par la Région comme un levier d'affirmation de l'attractivité métropolitaine bruxelloise. L'ensemble du quai Béco va être transformé en quartier mixte (résidentiel, commerces, tertiaire, équipements), avec une fonction récréative et culturelle particulièrement affirmée : il s'agit de trouver, pour la Ferme des Boues, une place adéquate dans ce quartier en renouvellement.



Figure n°1 :  
La maquette proposée par Alexandre Chemetoff  
pour le site témoin du bassin Béco



# / DÉMARCHE

Afin de travailler à l'identification d'une nouvelle vocation pour la Ferme des Boues, nous avons, en amont, réalisé des recherches bibliographiques et un travail de traitement statistique pour la construction d'un diagnostic efficace qui nous a permis de saisir la complexité du contexte dans lequel le site s'inscrit, ses contraintes et potentialités.

Ensuite, nous avons travaillé à la conception du projet dans un temps restreint pour répondre à la commande, soit environ un jour et demi. Pendant cette phase, nous avons pu nous rendre sur le terrain afin d'élaborer les pistes programmatiques. Nous avons également rencontré un des directeurs des services de la voirie qui nous a permis de visiter le site ; il nous a donné des informations essentielles sur les fonctions actuelles du bâtiment et sur les caractéristiques relatives au classement patrimonial. Ce moment d'échange a été primordial pour comprendre dans quelle mesure il était possible d'intervenir dans le bâtiment. Nous avons aussi interrogé des habitants des copropriétés dans le parc Maximilien sur le type d'équipements qu'il auraient aimé voir se développer sur le site.

S'en est suivie une période de réflexion approfondie sur les enjeux au cœur de ce site. Nous avons ensuite pu développer des pistes programmatiques qui pourraient orienter l'aménagement futur de ce bâtiment.

Enfin, les représentations cartographiques, les schémas, les scénarios et la modélisation réalisés ont constitué une partie technique importante de notre travail. Nous avons jugé cet aspect illustratif primordial pour réaliser une réponse claire dans laquelle il est possible de se projeter.

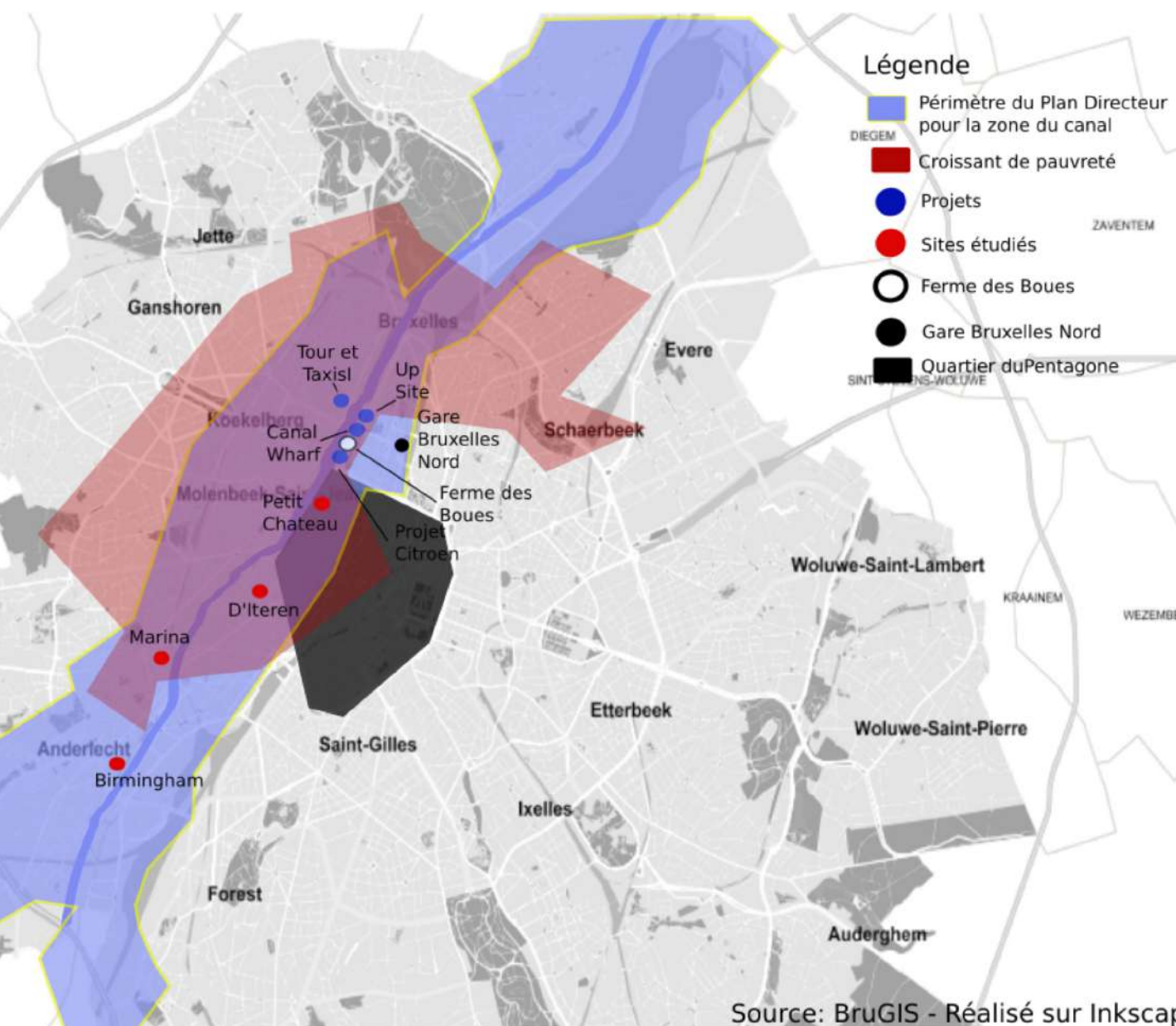


Figure n°2 :  
*Un site au cœur d'enjeux stratégiques*

# / DIAGNOSTIC

*Un site à fort potentiel modelé par de nombreuses contraintes*

Pour appréhender les potentialités et les contraintes du site de la Ferme des Boues, nous avons réalisé un diagnostic synthétique, qui rend compte de nos principaux éléments d'analyse. Il nous a permis de saisir les enjeux associés à ce site patrimonial et à son environnement urbain plus ou moins proche. Il a été décidé de réaliser un diagnostic à trois échelles différentes pour n'omettre aucun enjeu urbain concernant la Ferme des Boues.



### Un site stratégique du Plan Canal

Tout d'abord, il convient de comprendre les enjeux liés à la Ferme des Boues à une échelle large, c'est-à-dire à l'échelle du Plan Canal. Ce plan a pour objectif de revitaliser les espaces du « *croissant pauvre* » que l'on identifie le long de l'axe du canal.

Il semblerait que les premières ambitions de mise en valeur de la Ferme des Boues s'inscrivent particulièrement dans les objectifs du Plan Canal. Le Contrat de Rénovation Urbaine « *Citroën Vergote* » de mai 2017 propose un équipement éducatif de 5900m<sup>2</sup> dans les structures patrimonialisées de la Ferme des Boues et du logement en front de quai. Cette ambition s'inscrit particulièrement dans le contexte de boom démographique

à Bruxelles auquel le Plan Canal tend à répondre. L'ambition de ce plan est de recréer les territoires autour du canal pour en faire réellement des espaces de centralité.

Le site de la Ferme des Boues s'inscrit également dans la temporalité d'un foisonnement des projets d'aménagement urbain, culturels, de loisirs, et économiques autour du Canal qu'il faut prendre en compte pour penser le devenir de ce site. Il existe une myriade de projets autour de la dynamique du canal comme Tour-et-Taxis, l'espace PME Marco Polo, la Manufaktur Abattoir, le Brussels Cruise Terminal et d'autres encore, qui sont très diversifiés et avec lesquels il faudra composer.



Figure n°3 :  
La Ferme des Boues dans son environnement proche  
Réalisation personnelle, 2017

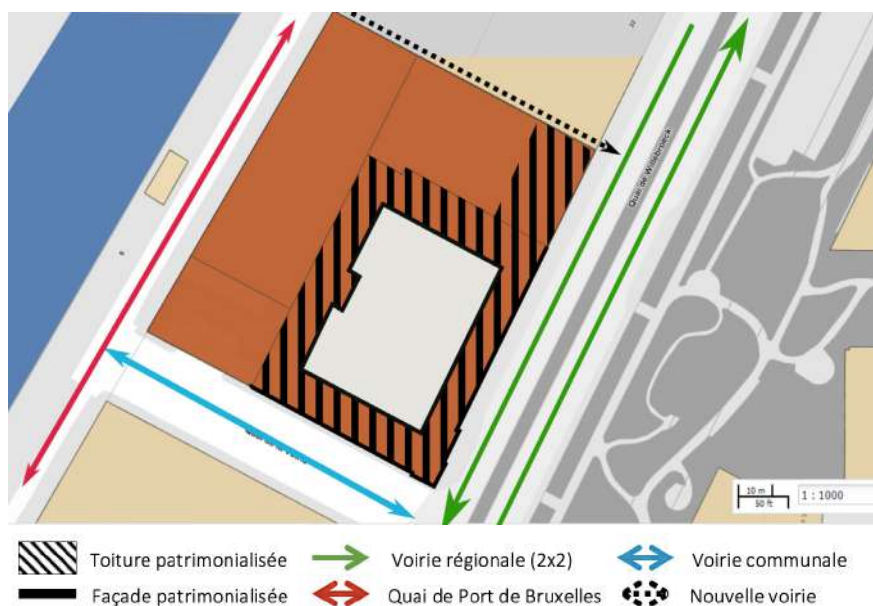


Figure n°4 :  
Un site patrimonialisé  
Réalisation personnelle, 2017

## Un site contraint par son environnement physique et social

A l'échelle du quartier, des fractures physiques et socio-économiques importantes sont perceptibles (cf. Figure n°3).

Il a d'abord été constaté que ce site était assez enclavé, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la Ferme des Boues est enclavée à la fois par un axe routier très circulant, la N201, et par le canal qui constitue aussi une rupture urbaine. Sur la rive gauche, la N201 est un axe socio-urbain clivant puisqu'il crée une séparation entre les espaces du canal et les copropriétés dégradées au sein du parc Maximilien. Il est difficilement modifiable en ce qu'il est structurant dans l'organisation routière et fonctionnelle de la ville. Il permet de rejoindre la gare du nord ainsi que la R21 qui conduit directement au « Ring » autour de Bruxelles. Le quartier est aussi marqué par de grandes emprises monofonctionnelles comme le quartier d'affaire de la Gare du Nord, le bâtiment Citroën ou encore les copropriétés du parc Maximilien qui sectorisent l'environnement du site. Outre les fractures physiques, le site s'inscrit dans un environnement socio-économique contrasté. Les chiffres attestent d'un quartier assez pauvre. Le chômage s'élève notamment à 35% contre 25% dans le Quartier Nord qui jouxte la Ferme des Boues. Le revenu médian (15 549 € en 2012) est aussi bien inférieur à celui de la Ville de Bruxelles (17



610 € en 2012). Enfin, on retrouve dans le quartier étudié une surreprésentation des filières professionnelles et techniques (traitement de données Statistics.brussels).

Par ailleurs, il faut rappeler que le parc Maximilien abrite des situations de grande précarité puisque s'y trouvent des migrants soudanais, érythréens, syriens, afghans et irakiens, au pied du quartier d'affaires de la gare du Nord. Il y a un an, le nombre de migrants est monté jusqu'à 400 ; aidés par les associations, ces migrants qui, pour la plupart, souhaitent passer au Royaume-Uni, vivent dans des conditions sanitaires, sociales et économiques précaires.

Ce contexte de pauvreté et de précarité contraste avec les nouveaux projets récents ou en cours, destinés à des populations aisées et au capital culturel important. Le complexe Up-site, avec sa tour de 41 étages, ses logements de très haut standing et ses services privés (piscine, spa privés...), ainsi que les projets de Canal Wharf et Riva le long du quai Béco, et de Tour et Taxis à proximité, provoquent l'arrivée de centaines de ménages et d'actifs aux revenus élevés. Par ailleurs, il faut supposer l'investissement du territoire par des populations au capital culturel élevé et de touristes, notamment avec le projet de musée d'art moderne et contemporain dans le bâtiment Citroën, et l'événement festif et culturel Bruxelles-Bains. Ces éléments s'ajoutent à une concentration d'équipements déjà présents, qui forment ensemble un pôle culturel métropolitain : Kaaitheater, salles de concert « *Magasin 4* » et « *Barlok* » sur le quai Béco, KVS à proximité... Tous ces projets témoignent des orientations prises pour ce site par la Région Bruxelles-Capitale, qui encourage une dynamique de valorisation foncière et immobilière des abords du canal.

On comprend dès lors que ce territoire est un espace de mutation avec d'importants contrastes socio-

économiques qu'il s'agira de prendre en compte dans la programmation du site de la Ferme des Boues.

---

### *Un potentiel patrimonial à valoriser*

Enfin, il a semblé pertinent de bien identifier les caractéristiques particulières du site en lui-même (cf. Figure n°4).

Tout d'abord, le site est un bâtiment historique de 1904 de grande qualité architecturale et ainsi classé au patrimoine. Cette classification entraîne toutefois des contraintes importantes en termes d'aménagement puisque les façades intérieures et extérieures ainsi que le toit sont classés et donc intouchables. Cependant, c'est un site à fort potentiel valorisable.

Le bâtiment est relativement renfermé sur lui-même puisqu'il est aujourd'hui occupé par les services de la voirie et donc impénétrable par le grand public. Les murs très hauts peuvent aussi donner cette impression d'enclave.

Nous avons aussi identifié une multiplicité d'acteurs à mobiliser pour l'aménagement du bâtiment et des espaces publics autour. En effet, alors que les quais sont propriété du port de Bruxelles, la N201 appartient à la Région, la voie entre la Ferme des Boues et le bâtiment Citroën appartient à la commune. Une nouvelle voie sera créée entre le projet de logements Canal Wharf et la ferme des boues mais l'on ignore encore la nature de sa fonction et de sa domanialité.

---

Finalement, le diagnostic du site aux trois échelles nous a permis de bien identifier les contraintes et les potentialités de ce site qu'il faudra prendre en compte dans le projet d'aménagement de la Ferme des Boues.

# / ENJEUX

Au regard des éléments de diagnostic que nous avons pu mettre en exergue, plusieurs risques ont été identifiés si la complexité qu'impose la rénovation d'un tel site n'est pas prise en compte.

## *Contrastes urbains : risque de renforcement des fractures urbaines et fonctionnelles*

Tout d'abord, il existe un risque de renforcement des fractures urbaines. Si le site de la Ferme des Boues reste pensé comme une forteresse impénétrable, celle-ci risque de produire l'effet d'une « *bunkérisation* ». Cette « *bunkérisation* » replierait, d'une part, le site sur lui-même, et d'autre part, ne ferait que renforcer la multiplicité des enclaves mono-fonctionnelles qui s'organisent en vase clos autour du bassin Vergote et Béco. Par ailleurs, la fracture entre la rive gauche et la rive droite, ainsi que celle entre la Ferme des Boues et le parc Maximilien incarnée par une coupure infrastructurelle, pourraient être renforcées si le site lui-même n'est pas pensé en tant que levier pour désenclaver le quartier. Ainsi se pose la question de la forme urbaine à adopter afin de reconnecter le quartier : comment l'aménagement du site peut servir de levier pour estomper les fractures urbaines ?

## *Contrastes socio-économiques : risque de fractures sociales*

Au risque de renforcement des fractures urbaines s'ajoute celui des fractures sociales et fonctionnelles. Les orientations d'aménagement qui transparaissent des projets actuels pour l'environnement du site traduisent une vocation récréative et haut de gamme et risquent de faire de cette partie du canal un territoire exclusif. Si le projet de la Ferme des Boues

s'inscrit dans ces orientations, il risque de contribuer au renforcement de la fracture sociale entre les nouveaux arrivants et la population déjà présente aux alentours, et de la sectorisation récréative et culturelle de cette partie du canal. Se pose ainsi la question du modèle de mixité sociale à soutenir : le traitement de la mixité sociale par la juxtaposition d'ensembles urbains destinés à certaines classes peut être remis en question. En effet, une proximité spatiale n'implique pas une proximité sociale et peut même favoriser les conflits d'usages<sup>1</sup>. Comment envisager ainsi un lieu qui puisse en son sein réunir divers profils socio-économiques et culturels ?

## *Des acteurs composites : risque de blocage du projet*

Une multiplicité d'acteurs, comme nous avons pu le constater, sont présents sur ce site (propriétaires fonciers, habitants, touristes à venir...). Si la diversité de ces acteurs n'est pas exploitée, l'îlot risque de rester inerte et le quartier dédié uniquement à une population aisée et au capital culturel élevé. Quel processus de gouvernance adopter afin de mettre autour de la table non seulement les acteurs présents sur le territoire mais aussi les habitants qui semblent pour l'instant écartés du futur projet ?

Ces constats nous permettent de formaliser et hiérarchiser quatre enjeux. Tout d'abord, au regard de la multiplicité des acteurs en lien avec le site et sa future reconversion, l'**enjeu d'une gouvernance transversale** entre tous les acteurs sur le site, les potentiels acteurs à mobiliser pour le futur aménagement et la société civile apparaît primordial. Ensuite, le deuxième enjeu que pose la reconversion de la Ferme des Boues est **patrimonial** : comment à la fois transformer la vocation d'un bâtiment classé tout en prenant en compte les contraintes que son statut



Figure n°5 :

Les quais de la ferme des boues s'animent lors de l'événement Bruxelles-les-Bains de juillet à août

Photographie Le cabinet « Le Corps S'éveille »

suppose ? L'enjeu n'est pas d'en faire un musée, un lieu historique figé dans le temps et dans l'espace, mais un lieu vivant, d'usages variés, qui représente un réel levier de développement pour le quartier. En outre, le **désenclavement physique** du site pour lutter contre les fractures urbaines à l'échelle du lieu lui-même, ainsi qu'à l'échelle du quartier, représente également un enjeu important. Comment créer un espace dynamique, public, passant et une nouvelle centralité dans le quartier ? Enfin, face au contexte dans lequel le site se trouve, il existe un **enjeu de mixité sociale et fonctionnelle**. Compte tenu de l'orientation culturelle donnée au site, l'enjeu se situe dans la variation des fonctions afin d'éviter de faire de ce quartier un lieu ciblé uniquement pour certains types de population.

#### NOTA

<sup>1</sup> Chamboredon et Lemaire « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, 1970

## / PROBLÉMATISATION

Les enjeux relevés dévoilent à quel point le site de la Ferme des Boues constitue un site d'intérêt, patrimonial, économique, social et culturel. Compte tenu de ces enjeux multiples et dont la prise en compte est structurante pour l'avenir du lieu, il s'agit dans la démarche de requalification de retenir une problématique à même d'orienter la lecture du site.

***Comment transformer ce lieu à fort potentiel en un lieu fédérateur pour des usages complémentaires et diversifiés ?***

Le terme de lieu fédérateur s'entend comme une mise en dialogue d'activités et de fonctionnalités complémentaires : ce principe se comprend comme une dynamique motrice, un dénominateur commun à toute action sur le site. Ainsi le lieu fédérateur doit s'appréhender



dans sa matérialité comme un lieu ouvert et traversant. Les possibilités de circuler dans le lieu doivent ainsi de manière symbolique dévoiler l'ouverture du lieu, vis-à-vis de son environnement, physique, social et mental. Cette première étape de « *désenclavement* » du lieu comprend également une focale socio-économique. Le lieu fédérateur serait un lieu capable de supporter et stimuler des usages diversifiés et toucher des classes hétérogènes. Les activités présentes sur le site doivent ainsi être pensées en lien étroit avec ce souci de complémentarité. L'espace reconverti de la Ferme des Boues devrait simultanément accueillir des activités de proximité et des fonctions tournées vers des usages récréatifs et culturels d'ambition métropolitaine. L'objectif est donc de proposer un lieu ouvert pour le plus grand nombre, dans un souci de ville inclusive, faisant écho aux objectifs du Plan Canal.

En effet la requalification du lieu ne doit pas s'entendre comme une simple esthétisation du site<sup>2</sup>, dont les usages seraient ciblés prioritairement vers des classes plus aisées, en contradiction avec la sociologie du quartier. Le risque d'une gentrification induite est ainsi pris en compte dans la problématique proposée. La diversification des usages, qu'un lieu fédérateur est à même de susciter, permettrait d'attirer des usagers avec des parcours et des motivations diverses : du touriste de passage au résident du quartier en passant par le citoyen d'une autre commune de Bruxelles. Dans la continuité de ce « *cosmopolitisme* » le

lieu fédérateur serait un espace avec une charge symbolique forte. En effet il s'agirait de considérer à terme la Ferme des Boues comme un lieu de référence pour tous à l'image de l'urbanité de Bruxelles.

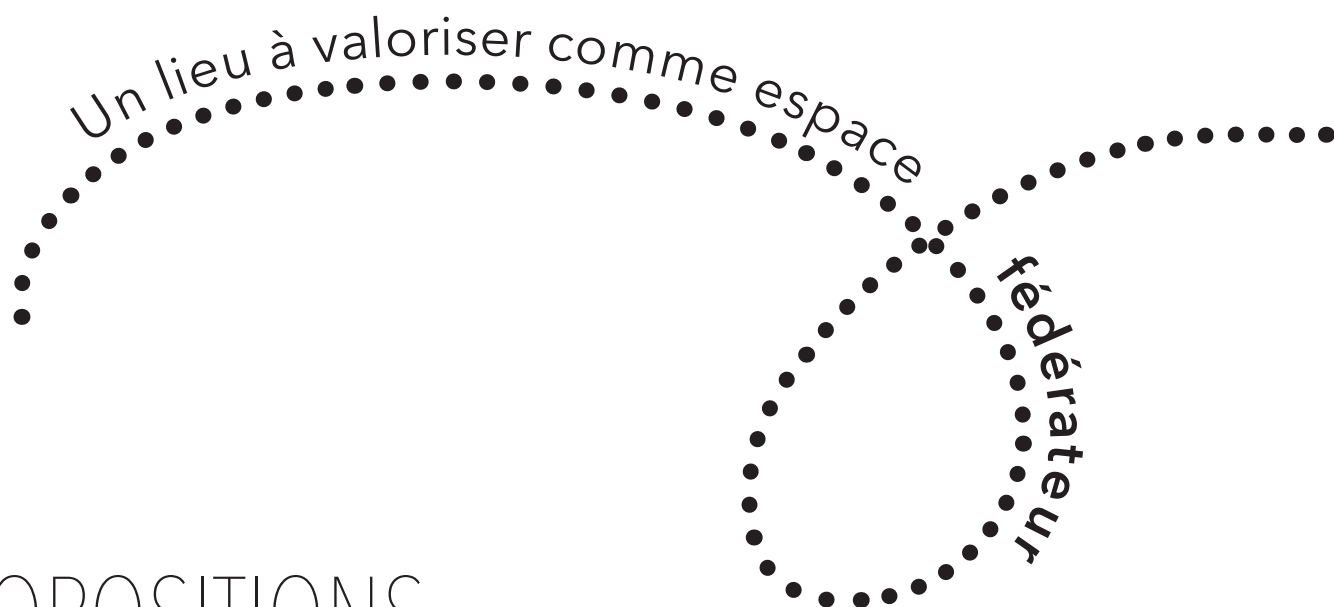
Enfin, et ce de manière générale, le lieu fédérateur doit également l'être dans la méthodologie qui est appliquée à cet espace. L'enjeu de gouvernance nécessite une attention particulière concernant la manière de produire le lieu et d'y associer des acteurs aux moyens et intérêts divers. L'enjeu de la concertation dans la manière de produire du rapport politique entre les différents acteurs constitue un aspect central et novateur pour la production urbaine bruxelloise. Cet enjeu constitue une clé de lecture structurante dans l'évolution des impératifs des politiques publiques, notamment sur les questions urbanistiques. L'aspect fédérateur peut ainsi être entendu dans son « *exemplarité* » de pilotage.

---

---

#### NOTA

<sup>2</sup> La fonction récréative du lieu doit ainsi être fédératrice dans la mesure du possible, dans un contexte où l'aménagement récréatif des lieux induit parfois un processus de gentrification, comme souligné dans : Gravari-Barbas, 1998, « Belle, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique, In: *Noréis*, n°178, Avril-Juin 1998. *Villes et tourisme*. pp. 175-193.



## / PROPOSITIONS

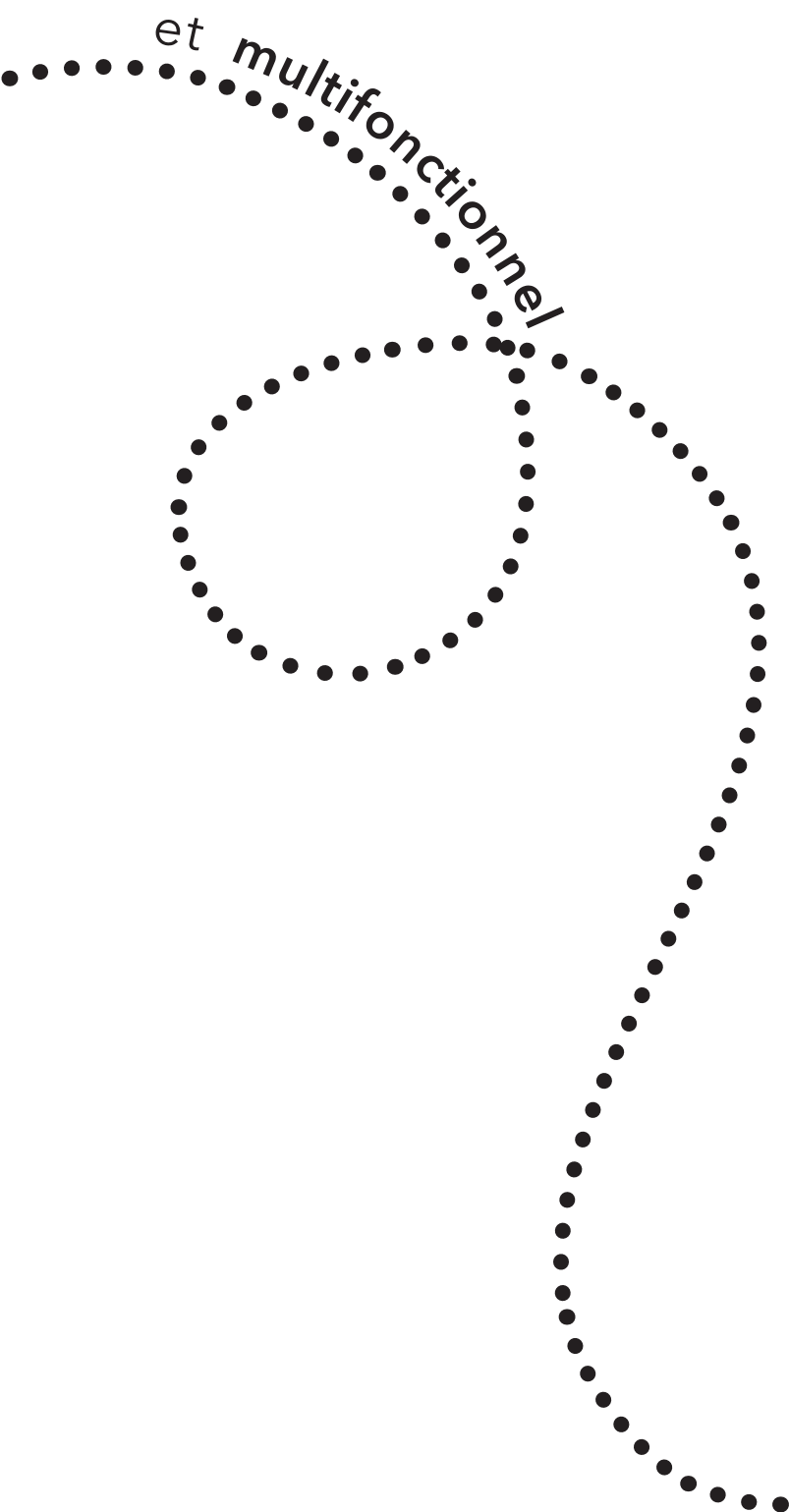
### *Les invariants du projet : création d'un lieu fédérateur*

La réflexion menée sur le site de la Ferme des Boues nous a conduit à proposer des préfigurations programmatiques pouvant permettre à ce lieu patrimonial de devenir un lieu fédérateur à différentes échelles. Les pistes de projet que nous allons développer s'inscrivent dans une réponse cohérente aux enjeux définis au préalable. Nous avons donc dressé une liste d'éléments qui constituent la colonne vertébrale de notre projet et lui donnent sens : les invariants.

Nous avons constaté que la Région de Bruxelles, et notamment le Quartier Maritime où est située la Ferme des Boues, concentre de nombreux indicateurs de pauvreté. Cependant, la Région ne détient que 8% de logements sociaux. Nous avons donc pris le parti de considérer la **construction de logements sociaux** comme le premier invariant de notre projet. Cette ambition programmatique, déjà évoquée dans le Contrat de Rénovation Urbaine, devra bien entendu être fondée sur une étude approfondie des besoins en termes de typologie de logement et de loyers. Le Quartier Maritime étant actuellement dans une dynamique de construction de

logements de haut standing attirant une nouvelle population aisée, il nous a semblé important de penser les logements futurs en fonction de la population déjà présente afin de s'ancrer dans une démarche de mixité sociale et d'annihiler la fracture socio-économique qui s'amorce aux abords du canal.

Le site de la Ferme des Boues est actuellement enclavé par de nombreuses coupures urbaines, mais également par une logique de renfermement des divers bâtiments et équipements sur eux-mêmes. La présence du canal et des quais qui le longent, ainsi que du parc Maximilien à l'Est, encourage pourtant l'ouverture de ces diverses emprises sur l'espace public et une véritable appropriation de celui-ci. C'est pourquoi le deuxième invariant formulé est celui de la **création d'espaces publics dynamiques**. Concernant la Ferme des Boues, nous faisons le choix de créer un espace public récréatif, de détente et végétalisé destiné à tous types d'usagers : touristes, anciens habitants ou nouveaux habitants aisés. L'idée serait de s'inscrire dans la continuité de l'ambiance créée chaque été lors de Bruxelles-les-Bains et de pérenniser celle-ci toute l'année. Nous avons la volonté d'ouvrir le bâtiment sur l'extérieur et de le rendre accessible au grand public, afin de créer du lien avec



les autres composantes du quartier et de transformer cet espace un peu oublié en une centralité urbaine et récréative.

Nous voulions également faire de ce lieu un espace fédérateur dans un environnement compromis par la juxtaposition de logements de standing et de difficultés sociales. Dans ce but, nous avons pris le parti d'implanter des équipements spécifiques qui auraient cette ambition fédératrice et permettraient une mixité sociale dans le quartier. Le troisième invariant est de créer un **espace multifonctionnel** à l'échelle de notre site. L'idée d'implanter une piscine répond à une demande des habitants du quartier depuis plusieurs années, qui n'a pas pu être exhaussée en raison d'un manque de moyens financiers de la part de la collectivité. Nous avons choisi de soutenir cette envie car la piscine est un équipement ayant la faculté d'attirer des populations de toutes classes sociales, de toutes générations, qui s'inscrirait dans l'ambition d'un quartier récréatif et lui offrirait un rayonnement élargi. Le financement de la piscine ainsi que sa gestion pourraient être, en partie, pris en charge par un acteur privé afin d'alléger les efforts financiers de la Région. Nous souhaitons également installer un « *Pôle de ressources et de développement économique* » dans la Ferme des Boues. Il s'agirait de faire varier les fonctions sur l'espace canal et de répondre à la problématique locale du manque d'emplois. Le Pôle reprendrait les codes d'une médiathèque en tant qu'espace mettant à disposition de la population des ressources et des services culturels, mais serait également complété par un « *pôle incubateur* » afin d'encourager les initiatives d'entreprises (auto-entrepreneurs, pratiques artisanales...) dans le quartier, mais aussi dans l'ensemble du secteur canal. Un pôle serait également dédié à un espace d'expositions – par exemple, sur la Ferme des Boues et l'ensemble du patrimoine industriel de Bruxelles – et d'accueil d'associations pour servir de levier aux initiatives locales. Des accompagnements





Figure n°6 :  
Un pôle d'équipements fédérateur;  
Réalisation personnelle, 2017

administratifs et des cours de langues à destinations des populations migrantes pourraient notamment y être dispensés. L'ambition de cet équipement est à la fois d'être en lien avec la structure du bâtiment et sa vocation récréative, en étant un espace presque public de rencontre et de détente, et à la fois d'être un lieu de développement et de concrétisation de projets personnels et collectifs. Le centre Georges Pompidou à Paris peut servir de référence, comme étant un lieu culturel accueillant des populations variées et mettant à leur disposition aussi bien des ressources documentaires que des ateliers pédagogiques. L'idée est de faire de ce site un espace pouvant accompagner des projets de leur conception à leur naissance, en mettant un ensemble d'outils à la portée de ses utilisateurs.

Enfin, le dernier invariant défini par notre équipe est **la mise en valeur du bien patrimonial** qu'est la Ferme des Boues. Actuellement le bâtiment est utilisé par les services de la voirie en tant que lieu de stockage de véhicules. Nous voudrions redonner à ce site une visibilité qui correspond à son histoire et à sa valeur patrimoniale, en le réhabilitant et en le dotant de percées permettant sa traversée.

La Ferme des Boues doit redevenir un lieu de référence pour les Bruxellois où l'on puisse y retrouver l'identité de la ville.

Toutefois, la concrétisation du projet tel qu'il est exposé ci-dessus est confrontée à plusieurs contraintes inhérentes au site et aux questions de gouvernances sur les espaces concernés. En effet, la présence de la route nationale N201 à l'Est de la Ferme des Boues pose la question de la pertinence d'une ouverture sur cette façade et d'une perturbation des circulations automobile sur un axe routier aussi important que celui-ci. Le fait que le bâtiment soit classé au patrimoine peut également interroger les différentes transformations que nous souhaiterions lui imposer, en particulier la question des percées dans la cour intérieure. Un travail avec la Direction des Monuments et Sites sur ces cas devra être effectué. Par ailleurs, la création d'un véritable espace public au sein de la Ferme des Boues et dans ses abords relève d'une diversité d'acteurs (la commune, Port de Bruxelles, la région...) dont la réflexion conjointe est indispensable pour mener à bien ce projet. Ces contraintes ont été prises en compte et ont déterminé des niveaux d'ambition déclinés sous forme de scénarii.

## Une scénarisation aux ambitions différenciées

Dans la continuité des grandes lignes programmatiques présentées, des propositions ont été faites quant aux intentions de reconversion de la Ferme des Boues. Aussi, une fois les invariants posés nous avons déterminé différentes évolutions de programmation, sur la base de trois scénarii, en fonction du niveau d'ambition des porteurs de projets.

À partir de la situation de référence schématisée ci-dessus (cf. Figure n°7), une première évolution du site a été imaginée. À l'issue du départ des services de la voirie, les bâtiments classés seront investis par un pôle de ressource et développement, comme décrit plus haut, auquel s'ajouteront sur le flanc nord-est du site une piscine et des logements sociaux. Une partie de l'actuelle station-service pourrait être reconvertie en espace public et être ainsi réappropriée par le piéton. Toutefois, les fonctions circulatoires doivent être rendues compatibles avec les nouveaux équipements. Il est alors considéré que la mutation des équipements devra à minima s'accompagner de la piétonisation des espaces aux alentours du site. La figure ci-dessus (cf. Figure n°8) permet de voir l'étendue de la zone piétonnisée qui comprend le Quai des péniches et le Quai de la voirie qui jouxte le futur musée d'art moderne et contemporain.

Pour optimiser davantage l'intégration de la Ferme de Boues dans son environnement et dépasser l'impression d'imperméabilité du bâtiment, le second scénario ajoute l'option de créer une ouverture sur la façade nord (cf. Figure n°9). Le percement de la façade a deux effets : il facilite les flux depuis le quai du canal vers le cœur de la Ferme de Boues et donne un usage d'espace public à cet îlot intérieur en le rendant accessible. Cela permettrait de donner un nouvel intérêt au bâtiment au-delà de son aspect fonctionnel et d'en faire un espace de destination. Les habitants, les

actifs du quartier ou encore les touristes pourraient ainsi s'approprier la Ferme des Boues sans pour autant y fréquenter ses équipements. La cour intérieure du bâtiment, transformé en jardin public, deviendrait un espace appartenant à tous où l'on pourrait s'y asseoir, s'y reposer, discuter, pique-niquer, etc.

Le dernier scénario, le plus complet et le plus ambitieux, est fondé sur une intégration du site depuis le sud du quartier. Confiné à l'ouest par la route nationale 201 qui supporte, sur ses quatre voies, un trafic important, l'accès au site peut s'apparenter à un « *parcours du combattant* » pour le piéton. Face à cette difficulté, nous proposons de créer un passage piéton sur le Quai de Willebroeck, depuis l'Allée Verte vers l'entrée principale de la Ferme des Boues (cf. Figure n°10). Si cette option peut apparaître simpliste au regard de l'ouverture de la Senne imaginée à cet endroit par Alexandre Chemetoff dans le Plan Canal, la modification de la trame viaire aura un effet considérable sur le désenclavement et l'accès au site.

Les scénarios présentés associent différentes entités qui, selon le niveau d'ambition de la programmation choisie, pourrait rendre les discussions plus ou moins complexes (cf. Figure n°11, sur la page suivante). La reconversion du site de la Ferme des Boues impliquera la Ville de Bruxelles (propriétaire du terrain), la Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles, les acteurs de l'habitat (Citydev, Société du Logement de la Région bruxelloise et Société Immobilière de Service Public de la commune), les promoteurs et la participation de la société civile. Pour le second scénario, il conviendra de faire appel à un nouvel acteur : la Direction des Monuments et des Sites. Le bâtiment étant classé, le percement des façades est conditionné par l'approbation de la Commission des Monuments et des Sites. Enfin, la voirie étant une voirie régionale, l'hypothèse de la création d'une traversée piétonne sur la RN 201 nécessitera de trouver un accord avec la Région.

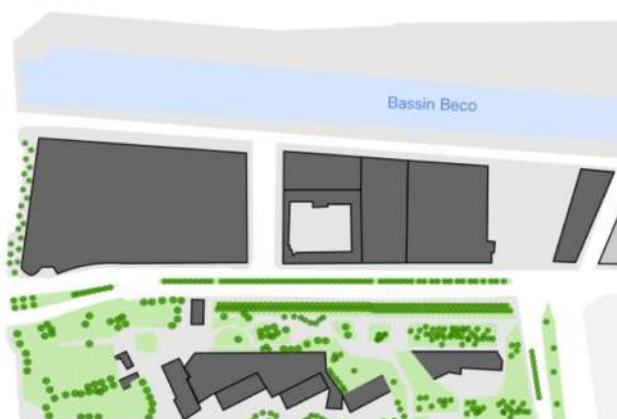


Figure n°7 :  
Schéma de référence



Figure n°8 :  
Scénario 1



Figure n°9 :  
Scénario 2



Figure n°10 :  
Scénario 3

-  Pôle de ressources et de développement économique
-  Piscine
-  Logements sociaux
-  Espaces publics
-  Ouvertures
-  Flux

Réalisation personnelle, 2017



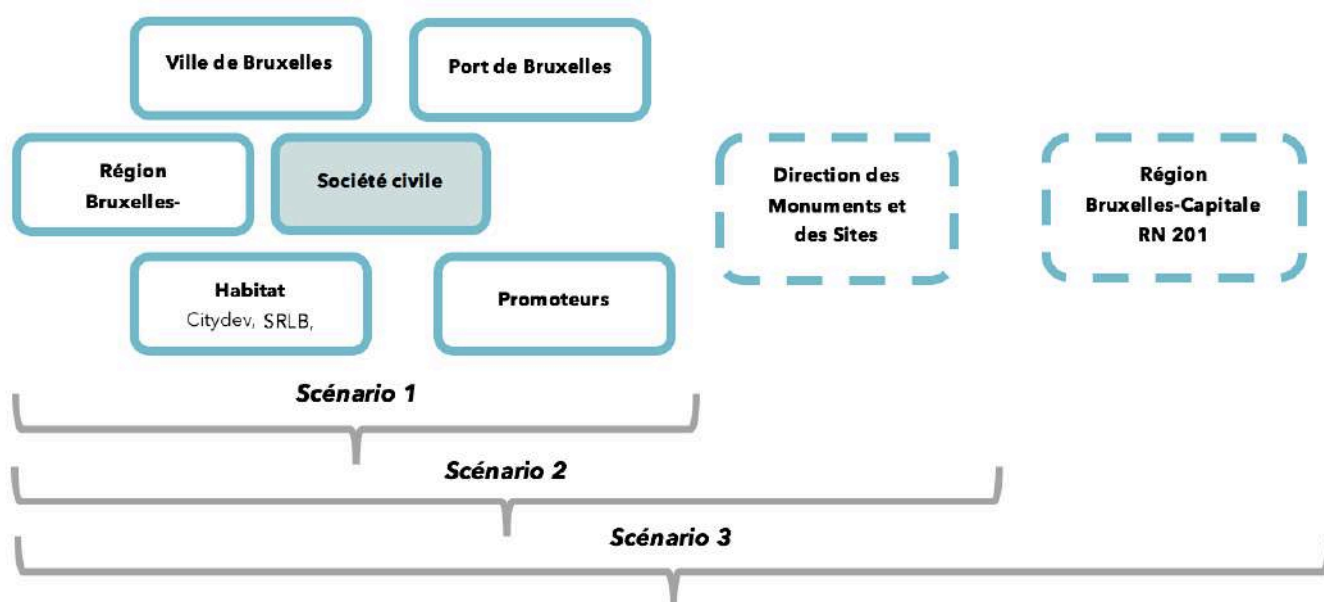


Figure n°11 :  
Une multiplicité d'acteurs  
Réalisation personnelle, 2017

# / PHASAGE

La date du transfert des services de voirie de la Ville dans un autre local n'est pas encore connue. Il reste néanmoins possible de formuler les grandes étapes nécessaires à la reconversion du site, ainsi que leur durée approximative.

La phase pré-opérationnelle doit servir à approfondir (ou modifier) le programme avec les habitants par l'élaboration de différents scénarii, à mobiliser les acteurs publics et privés impliqués et à monter l'opération. Elle peut a priori commencer dès maintenant.

Il apparaît essentiel de mettre en place un dispositif de concertation dès la phase amont de la réflexion pour le site : la multitude de projets et la grande disparité socioculturelle des habitants vivant autour du site invite à tous les impliquer dans la conception du projet, pour créer un lieu véritablement fédérateur. Cela pourra se concrétiser par une démarche participative volontariste, au moyen d'ateliers de co-production et de balades urbaines par exemple.

La phase de travaux peut être envisagée par tranches pour répartir les investissements sur plusieurs années. Il nous semble d'abord important de respecter les principes d'action du Plan Canal en commençant par transformer les espaces publics. L'ouverture au public et la piétonnisation de ces espaces sont au cœur de cette phase. La pérennisation de Bruxelles-les-Bains au sein même de la Ferme peut aussi être envisagée à cette étape. L'objectif est de favoriser une appropriation rapide, par les différents usagers, du site. Un tel travail sur les espaces publics peut être effectué en une à deux années.

Ensuite, les bâtiments classés de la Ferme des Boues peuvent si nécessaire être réhabilités pour accueillir le programme qui leur aura été attribué, ce qui peut prendre, selon l'ampleur des travaux, 2 à 3 ans. En troisième lieu, les constructions neuves à proprement parler peuvent sortir de terre : le pôle de ressources et de développement économique, la piscine, ainsi que les logements sociaux. Les travaux de cette phase peuvent durer de 2 à 4 ans. Au total, dans l'hypothèse de travaux par tranches, nous estimons que l'opération peut s'étaler sur 5 à 8 ans à partir du départ des services de la voirie de la Ville.

---

# / CONCLUSION

Cette proposition de transformation de la Ferme des Boues vise ainsi à créer un lieu fédérateur au sein d'un contexte spatial, social et fonctionnel fragmenté. Elle correspond aux principes portés par le Plan Canal d'ouverture générale des emprises foncières, de création et de requalification des espaces publics, de résidentialisation et d'animation des abords du canal, de mixité fonctionnelle et sociale. Le programme envisagé, qui mêle logements sociaux, équipements publics, activités économiques et événements festifs, constitue en quelque sorte un compromis : s'il faut s'inscrire dans l'orientation d'aménagement récréative et culturelle engagée par la Région Bruxelles-Capitale pour ce site, il nous semble également nécessaire de porter attention à la réduction des cloisonnements urbains, fonctionnels et sociaux de ce territoire. Le fort potentiel de ce site patrimonial classé et bien situé n'est ainsi pas exploité de manière exclusive pour une seule fonction ni une seule classe sociale, mais reste appropriable par tous. Ce programme n'est pas figé et la coproduction du projet avec les citoyens que nous proposons doit servir à l'approfondir ou le modifier.

Cette proposition nécessite in fine un portage politique fort et un lourd investissement financier du public : cette donnée n'est pas de nature à condamner le projet, qui peut, au contraire, représenter un retour de la puissance publique dans la transformation urbaine. L'implication des acteurs privés doit également permettre d'alléger cet investissement ; aussi ce projet nécessite-t-il une recherche active de partenaires privés et un travail ambitieux sur la gouvernance et la gestion future du site.

---



# / BIBLIOGRAPHIE

- P. CORNUT, E. CASTIAU, M. ROELANDTS et M. VAN CRIEKENGEN, 2003, « Réaffectation urbaine et développement socio-économique », *Belgeo*, Numéro 4.
- F. DELMOTTE, M. HUBERT et F. TULKENS, 2009, « Les schémas directeurs, et après ? L'avenir du développement urbain à Bruxelles en questions », *Brussels Studies*, Numéro 30, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)
- PRADELB., 2013, « Rythmes événementiels et aménagement des espaces publics à Paris, Bruxelles et Montréal », *Loisir et Société / Society and Leisure* Vol. 36, Iss. 1
- CHAUDOIR P, 2007, « La ville événementielle : temps de l'éphémère et espace festif », *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 82/3, mis en ligne le 26 mars 2008, consulté le 10 novembre 2017. URL : <http://geocarrefour.revues.org/2301>
- MAZY K, 2012 « Renouer les liens entre la ville, sa voie d'eau et son port? La démarche de projet à l'épreuve du jeu d'acteurs. Le cas de Lille et Bruxelles. » *Fleuves et Territoires*, p. 103 à 114.
- Ville de Bruxelles - PPAS 70-20a « Willebroeck ». 7 avril 2008
- Région de Bruxelles-Capitale, Contrat de Rénovation Urbaine Lot n°1 Citroën - Parc Maximilien - Vergote, Avril 2017
- L'aménagement du territoire et l'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale (site institutionnel). URL : <http://urbanisme.irisnet.be>

# / NOTES

# / NOTES





## **Crédits**

Rédaction : les 38 élèves des classes de Master 2 et Magistère 3 d'Urbanisme et Aménagement  
Sous la direction de Jean Debrie et Juliette Maulat  
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Mise en page : Pauline Geneste  
Réalisation : décembre 2017

Tous droits réservés