

# A+

ARCHITECTURE EN BELGIQUE

[RE]WORK

-----

-----





---

En collaboration avec l'équipe  
du maître architecte de la Région  
Bruxelles Capitale



---

## Fabriquer la ville productive

Comment aller vers la ville mixte  
de demain, qui intégrerait les acti-  
vités productives ? Négociation,  
mix de compétences, hauteur de  
vues : c'est la recette de l'équipe  
Canal qui sensibilise les acteurs  
sur le terrain.

Pour démontrer sur le terrain qu'il est possible de fabriquer la ville productive et d'injecter dans des projets concrets la philosophie et les ambitions du Plan Canal, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée pour 10 ans d'une équipe pluridisciplinaire et transversale : l'équipe Canal. Elle se compose de 3 chefs de projets de la Société d'aménagement urbain, de 2 architectes en charge de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme attachés à la direction de l'urbanisme, et de 3 architectes Research by design sous la supervision du bouwmeester Kristiaan Borret. C'est une structure innovante dans la fonction publique bruxelloise puisqu'elle met en synergie différentes compétences au sein d'une même équipe.

Outre l'application des principes de densification, de mixité fonctionnelle et sociale et d'intégration urbaine défendus par le Plan Canal, nous travaillons à une meilleure qualité spatiale, urbaine et architecturale des projets. Nous pensons que le chemin le plus direct pour y arriver est le partage d'une vision commune entre autorités publiques et porteurs de projet. Mais avant de partager une vision, il faut la créer. Évaluer, tester et confronter des scénarios lors d'ateliers de travail transversaux : c'est de cette manière que l'équipe *Research by design* construit un dessin fédérateur, qu'elle s'attèle à faire évoluer les projets et permet à l'autorité publique de se forger un avis sur base de variantes de projet concret. Lors des ateliers de travail, l'exercice n'est pas de partir d'une page blanche. Au contraire, nous nous appuyons toujours sur l'implantation et les volumétries proposées comme point de départ. Un autre enjeu de la recherche par le projet est le *zoom out*, le travail au-delà de l'échelle de la parcelle concernée. Nous devons souvent conscientiser les porteurs de projet à leur environnement. En parallèle des 75 projets accompagnés depuis janvier 2016, l'équipe développe une démarche prospective sur le territoire du canal.

### DES MODÈLES SPATIAUX DIFFÉRENTS

La première rencontre avec les porteurs de projet est toujours la plus épique. Il y a d'abord un temps d'échange : le porteur nous présente son projet et nous lui exposons les ambitions du Plan



Canal et la structure équipe Canal. Souvent, il arrive que le projet présenté ne réponde pas aux objectifs. Dans ce cas, la discussion s'anime. Si le porteur de projet accepte de s'inscrire dans la démarche, alors la collaboration commence en amont de l'instruction de la demande de permis.

Nous rencontrons deux grands types de porteurs de projet : les acteurs économiques et les développeurs immobiliers. La logique d'un acteur économique est totalement différente de celle d'un développeur immobilier. Alors que l'objectif du développeur pour atteindre une rentabilité optimale est de réaliser le volume le plus grand sur le foncier le plus petit possible, l'acteur économique envisage son expansion économique uniquement en parallèle à son expansion foncière. Si le développeur est gourmand en densité, l'acteur économique est, lui, gourmand en foncier. Une part significative de notre travail est de sensibiliser les acteurs économiques à l'intégration urbaine des activités productives et à l'utilisation parcimonieuse du foncier. Certains acteurs souhaitent développer de l'activité productive en ville, mais uniquement selon des modèles spatiaux périphériques ; ce que nous appelons le modèle « Drogenbos ». Sur base de leurs contraintes, notre ambition est de faire évoluer le projet et de faire la démonstration par le dessin que d'autres modèles spatiaux plus denses, compacts et qui travaillent la verticalité sont possibles sans être plus coûteux ou plus contraignants. La logique du développeur fait appel à une autre stratégie. D'une part, notre travail consiste à redessiner à la gomme l'enveloppe invisible du futur développement initialement toujours trop volumineuse. D'autre part, notre objectif est de les sensibiliser à la mixité des fonctions et de les pousser à aller au-delà des 100% résidentiels.

Pour réaliser cette collaboration, la confiance est primordiale. Particulièrement dans le secteur des activités productives, les acteurs économiques étant très attentifs à ne pas divulguer leurs projets de peur d'être concurrencés. Les développeurs sont aussi frileux de perdre la main sur la densité, sur le planning, sur la rentabilité. Lors de nos ateliers, les développeurs sont plus fréquemment accompagnés de leur conseil juridique que de leur architecte. Et même si celui-ci est généralement présent, il n'a que

très rarement voix au chapitre. C'est souvent le porteur de projet qui prend les rênes de la présentation. Nous devons réussir à les convaincre de faire évoluer leur projet et activer le mécanisme de la négociation. Négocier c'est faire des promesses. Ensuite il faut tenir ses promesses, et c'est de cette manière que l'on obtient la confiance. Une relation de confiance s'établit d'ateliers en ateliers pour aboutir à un projet gagnant-gagnant.

#### INTÉGRATION, MIXITÉ, DENSITÉ

Intégrer de la mixité est aussi une de nos ambitions. Nous avons accompagné et fait évoluer un projet d'usine à coques à Birmingham avec un maître d'ouvrage public. Le terrain est en affectation ZEMU au PRAS et les porteurs de projet nous ont présenté une usine dont l'implantation et la volumétrie ne permettaient pas de faire évoluer le site en deuxième phase en y intégrant du logement. Sans notre travail de rationalisation, la valorisation du foncier par des logements et l'intégration de mixité programmatique n'étaient plus possibles. L'approche *Research by design* a permis de rendre la ville productive possible. Cette approche s'avère être un moyen de communication et de négociation efficace pour faire évoluer les projets accompagnés dans le cadre du Plan Canal vers plus d'intégration, de mixité et de densité.

Loin d'une recherche par le projet qui travaille sur des modèles purement théoriques et souvent décontextualisée, notre pratique est bien ancrée dans le réel. En plus d'être confrontée aux habitudes et aux idées préconçues du « on a toujours fait comme cela », elle doit aussi passer l'épreuve des modèles financiers, des délais toujours trop courts, et des contraintes aussi banales et peu engageantes qu'un nombre de places de parking ou la sécurisation d'un tas de sable. Un porteur de projet nous a un jour expliqué qu'il se moquait d'être publié dans une revue d'architecture, que son projet devait être fonctionnel et rentable car son *core business* était le stockage et non l'architecture. Un des exercices les plus difficiles et souvent frustrant est de s'arrêter et d'accepter que le résultat de la négociation ne produit pas des modèles aussi hybrides et novateurs que l'ambition de départ. Pourtant, si les adaptations concédées par les porteurs de projets sont rarement



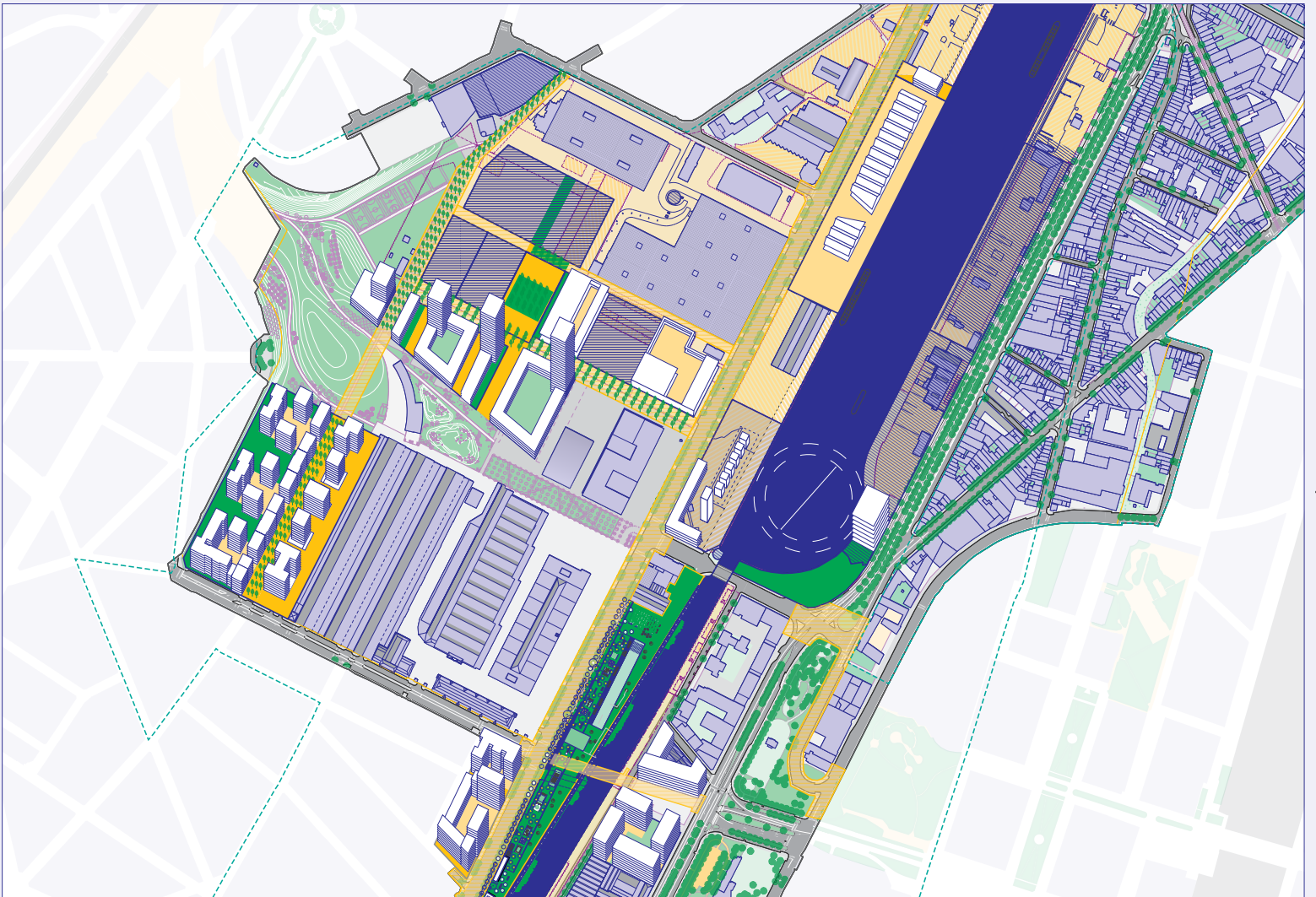








Keep Your Distance Micro-zoning Zone D Tact – Inter-Beton © Équipe Canal



Keep Your Distance Micro-zoning Zone D Tact – Inter-Beton © Équipe Canal



radicales, elles n'en restent pas moins essentielles. Elles permettent souvent de ne pas hypothéquer le développement futur du territoire. Le recul et le choix, peut-être anodin, d'une clôture autour d'un espace de stockage en plein air est un premier pas vers la création d'une continuité publique.

Nous sommes optimistes quant à l'intégration urbaine des fonctions productives. Les acteurs économiques sont des entrepreneurs qui surpassent facilement la peur du risque pour innover. Grâce à la recherche par le projet, l'innovation peut aussi se réaliser au niveau spatial. Nous sommes par contre plus circonspectes quant à la réussite sans incitant à réaliser des locaux capables d'accueillir des activités productives. La séparation des fonctions qui s'est développée dans la ville a donné forme à un secteur immobilier cloisonné se concentrant sur un produit unique (résidentiel, tertiaire, etc.). Cependant, nous remarquons qu'une nouvelle vague de développeurs émerge, qui paraît moins frileuse de développer des projets de mixité programmatique et qui a plus le goût du risque, ou en tout cas de l'innovation spatiale.

#### DEUX EXEMPLES : PROBLÉMATIQUE DU SOCLE ET MICRO-ZONING

Biestebroek est une des trois ZEMU présentes dans le territoire du canal, avec Birmingham et le quai des usines, et est l'un des premiers sites-témoins du Plan Canal à être développé. Cette ancienne zone monofonctionnelle située en rive droite du canal et aujourd'hui majoritairement en friche s'ouvre aux logements. L'ambition est de tirer profit de cette *tabula rasa* pour y créer un quartier mixte, *a minima* productif. Cependant, il y a une problématique majeure : les sols sont pollués. Les développeurs, contraints de développer le ratio d'1 parking/logement, souhaitent excaver le moins de mètres cubes de terre possible. Il est donc souvent plus profitable de dédier les socles censés être productifs au stationnement.

Au départ d'une large emprise industrielle devenue friche, la transformation urbaine doit aboutir à préserver la grande échelle. Elle doit permettre à des activités qui aujourd'hui ne trouvent pas ou plus leur place en ville de s'intégrer au contexte urbain. Souvent, les socles productifs sont en réalité trop subdivisés pour accueillir des activités productives. Au départ des grandes friches ou emprises industrielles, le projet doit offrir des espaces de grande taille et non des superficies facilement trouvables dans le tissu urbain existant. À titre d'exemple, dans un projet dont la parcelle a une superficie de 14.000 m<sup>2</sup> et est initialement majoritairement bâtie, la plus grande unité au rez-de-chaussée a une superficie de 1.800 m<sup>2</sup> ; c'est trop petit. De plus, ce même projet propose un local pour une brasserie de 300 m<sup>2</sup>, alors que la demande existe mais pour des superficies de 4.000 m<sup>2</sup>. Cependant, dans un autre projet, nous avons réussi à convaincre les porteurs de projet de joindre deux îlots afin de réaliser un socle suffisamment spacieux pour accueillir une aire de manœuvre centrale et dont les dimensions sont réalistes par rapport au besoin. La trame urbaine doit être agrandie à certains endroits.

À l'intersection entre l'avenue du Port et la place des Armateurs, un nouveau morceau de ville se fabrique. Ce morceau de territoire constitue un exemple de ce que nous appelons *micro-zoning* ou mixité horizontale. Il articule trois entités monofonctionnelles et les juxtapose : la Zone D de Tour & Taxis, le TACT et Inter-béton. Le terrain nommé Zone D sur le site de Tour & Taxis est aujourd'hui en friche et a une superficie de 3,5 ha. Il accueillera un développement résidentiel maximalisé qui flirtera avec la verticalité. Son potentiel de développement est défini par un PPAS.

Le bien nommé TACT (Terrain adjacent au centre TIR) est propriété du Port de Bruxelles et situé entre le Centre TIR et la Zone D de Tour & Taxis. Ce terrain de 2,5 ha, inscrit au PRAS en ZATP, est divisé en concessions et accueillera bientôt des entreprises. Chaque concession, ou presque, fait l'objet d'un concours d'architecture. Les activités, principalement productives et commerciales, qui s'y implantent se développent habituellement selon des modèles périphériques, c'est-à-dire une boîte entourée d'un parking. D'ailleurs, la majorité des entreprises travaillent principalement avec des modèles génériques et duplicables. Ici, la volonté est de réinventer le modèle « Drogenbos », non pas en appliquant des panneaux décoratifs, mais plutôt en intégrant un vocabulaire urbain tel que la mitoyenneté, l'alignement des façades, l'intégration des parkings et des enseignes, mais aussi en organisant des concours avec les acteurs économiques. Il s'agit d'un zoning sur-mesure pour la ville.

Pour maintenir ses activités dans un environnement en évolution, Inter-Béton, site de production de béton situé sur le bassin Vergote, s'est lancé dans un travail de réorganisation et d'intégration urbaine de son activité. Pour réaliser cet objectif, l'entreprise a choisi d'organiser un concours. En deuxième phase, elle souhaite introduire de la mixité fonctionnelle sur le site via l'implantation d'un équipement public compatible avec l'activité productive.

À l'image des porcs-épics de Schopenhauer, le micro-zoning permet la cohabitation entre des fonctions qui ont besoin les unes des autres mais qui ne sont pas superposables et qui ont même souvent besoin d'une certaine distance pour se protéger des nuisances réciproques.

Géraldine Lacasse & Julie Collet