

## Allocution de Mme Grouwels au “Cercle royal gaulois artistique et littéraire”

Mardi 27 mai 2008

Comment concilier usage industriel, habitat et tourisme

Mesdames et Messieurs,  
Madame La Présidente,

Tout d'abord, j'aimerais exprimer mes plus vifs remerciements à M. Laconte pour m'avoir invitée à venir faire un exposé sur les perspectives d'avenir du canal et du Port bruxellois dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Une ville ne peut en effet se développer que si ses citoyens participent activement à son évolution et à son essor. Je suis très heureuse que votre association a choisi pour thème de cette journée 'le canal bruxellois', et je profiterai donc de l'occasion qui m'est offerte pour vous informer des développements en cours au Port et dans ses abords.

Cette année, le Port de Bruxelles fêtera ses 15 ans et l'an prochain, la Région de Bruxelles-Capitale soufflera ses 20 premières bougies. Le moment idéal de regarder en arrière mais aussi de contempler l'avenir.

Le canal, la zone du canal et le Port présentent de nombreux atouts pour la région bruxelloise que nous nous efforçons d'exploiter et de faire connaître du public.

Ces atouts se situent dans des domaines très variés. J'en cite quelques-uns : la valeur du paysage urbain du canal, la création de logements le long de la voie d'eau, la mise en place de trafics durables sur la voie navigable, le développement de récréations liées à la voie d'eau et du tourisme, ainsi que le renforcement de la fonction industrielle et logistique du Port.

Le thème de ce jour est bien choisie, grand défi auquel nous sommes confrontés sera en effet de trouver un équilibre entre toutes ces différentes fonctions. Un exercice quotidien pour les responsables politiques.

Chaque investissement dans l'embellissement du canal contribue à encourager la construction de nouveaux logements et au déploiement de nouvelles activités de récréation, ce qui ne manque pas d'exercer une certaine 'pression' sur les activités industrielles. Je l'expérimente tous les jours.

Le canal et ses abords connaissent en effet une évolution fulgurante. Quiconque n'aurait pas visité cette zone pendant 10 ans, ne reconnaîtrait certainement plus l'endroit.

Au centre-ville, les projets immobiliers se comptent par dizaines, grâce entre autres aux investissements de la SDRB, les entreprises nouvellement installées dans la zone portuaire se multiplient et le tourisme fluvial s'accroît sensiblement depuis quelques années.

Aujourd'hui, tous ces projets semblent couler de source, pourtant ils représentent une avancée considérable. Un exemple parmi d'autres : à peine dix ans d'ici, il aurait été impensable d'organiser un projet tel que 'Bruxelles les bains' aux abords du canal.

Ces cinq dernières années, le Gouvernement bruxellois a injecté des millions d'euros dans le développement de la zone portuaire.

Le budget a augmenté cette législature avec 50%. Le privé également, ainsi que d'autres instances officielles comme l'Union européenne, ont massivement investi dans cette zone et continuent de le faire. Le réaménagement du bassin Béco a notamment donné une forte impulsion à la vie de quartier de cette partie de la ville.

Bientôt, c'est tout le site de Tour & Taxis qui fera l'objet d'un redéploiement.

Mesdames et Messieurs,

Quelle est ma vision des choses ? Et quels sont les accents que j'aimerais mettre eu égard à la politique de demain ?

Je vois 5 priorités.

1.

Outre l'établissement d'objectifs concrets et la recherche d'un équilibre entre les différentes fonctions qui se développent à même le canal et aux abords de celui-ci, je suis convaincue de la nécessité de rassembler en premier lieu tous les acteurs autour d'un grand masterplan. <avec Un rôle pilot par le gouvernement> Les compétences sont aujourd'hui dispersées, et chacun de son côté agit comme bon lui semble. Nous devons en effet oeuvrer pour une coopération plus étroite entre les différentes instances et les ministres concernés, et pour un renforcement de la collaboration avec le secteur privé, de manière à rassembler toutes les parties derrière ce masterplan et à permettre à chacune de réaliser ses propres projets sans se heurter à ceux des autres. Et pas seulement à Bruxelles, une collaboration est aussi nécessaire avec la région wallonne et la région flamande, en tout cas au moins une concertation régulière, de sorte à harmoniser la vision urbanistique du canal.

Comme le Port de Bruxelles est un acteur de tout premier plan, il est logique qu'il joue un rôle de pionnier dans ce domaine. La politique du Port de Bruxelles est pour une large part tributaire du contrat de gestion conclu entre le Port et la Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, la Région finance notamment une part considérable des investissements du Port. Le contrat de gestion signé en mars dernier couvre une période de cinq ans. Il s'agit donc d'un contrat à court terme, qui doit toutefois cadrer dans une vision à long terme, ceci dans l'intérêt de la région tout entière.

2.

Mesdames et Messieurs,

Concrètement et avant tout, ce Masterplan convient de garantir et d'étendre le rôle industriel et logistique du Port. Le Port constitue une réserve d'emplois - surtout pour les Bruxellois - et assure l'approvisionnement durable de marchandises vers notre Région. D'autre part, le Port contribue de manière non négligeable aux recettes fiscales perçues par la Région. Une zone du canal qui serait privée de ses activités économiques serait une zone morte. **<p.e. Londres>** Il importe que nous déterminions les terrains que nous souhaitons réserver à ces activités industrielles, de sorte à créer une sécurité juridique auprès des investisseurs. Il est évident que l'avant-port constitue la zone préférentielle. A court terme, nous mettrons en exploitation des terrains portuaires actuellement en friche en raison de leur état de pollution. A plus long terme, de nouveaux terrains seront mis à disposition. Le site de Schaerbeek formation offre bien évidemment le plus grand potentiel. **<dia Haven>** A plus long terme, nous devons vérifier s'il y a moyen de créer un bras ou un bassin à cette hauteur du canal, de manière à ce que de nouvelles entreprises puissent s'y établir et ainsi tirer profit du canal comme moyen de transport pour l'acheminement de marchandises. **<dia extra Dok>**

Des grand travaux d'infrastructure sont en cours partout (Canal Albert, Schipdokkanaal etc.)

3.

La création d'un tel bras pourrait dès lors être réalisée dans le cadre du développement du rôle du canal dans l'approvisionnement de la Région. Presque toutes les entreprises situées sur des terrains portuaires utilisent aujourd'hui le canal. Il reste donc peu de potentiel, à moins d'agrandir le canal. Le transport par la voie d'eau est bien plus durable que le transport par voirie. Il est toutefois encore plus coûteux. Si l'on arrivait à mieux accorder les différents moyens de transport entre eux et que l'on répercutait une partie des frais externes

dans le prix du transport, cela pourrait faire démarrer ce type de transport encore sous-exploité. Sans parler du potentiel inexploité du canal. Journallement, il y a peut-être une quarantaine de bateaux qui passent sur le canal bruxellois. Cela est dérisoire comparé aux milliers de camions qui pénètrent chaque jour dans la Région de Bruxelles-Capitale via le ring.

Les pouvoirs publics doivent continuellement inventer des incitations à utiliser la voie d'eau pour attirer de nouveaux trafics. Le succès récent des trafics de transport par conteneurs illustre à merveille la situation. Il faudra entre autres baisser les frais de transbordement si l'on veut faire du transport par la voie d'eau un maillon à part entière du cycle de transport.

4.

Mesdames et Messieurs,

outre les investissements dans l'économie et la mobilité, nous devons relever un troisième défi sous la forme d'une revalorisation du **canal en tant qu'atout paysager**.

Nous sommes face à un potentiel énorme. En effet, la zone du canal s'étend de Drogenbos à Vilvorde sur une longueur de plus ou moins 14 kilomètres. Le paysage change complètement d'une zone à l'autre. De vert à Anderlecht, il devient urbain au centre pour devenir zone industrielle au nord. Pour ma part, deux éléments sont essentiels dans cette revalorisation, à savoir

1. utiliser le canal, qui constitue aujourd'hui encore une ligne de rupture dans la Région, comme **axe de rassembleur pour les Bruxellois**
2. valoriser au mieux la valeur paysagère de l'eau et des berges du canal.

Ces deux éléments sont nécessaires, bien que parfois contradictoires. D'une part, nous devons veiller à construire des passerelles pour que les Bruxellois puissent traverser le canal, d'autre part, nous voulons donner plus de visibilité au canal. Concrètement, cela signifie qu'à plus long terme de **nouveaux**

tunnels devront être aménagés pour le trafic de passage, et que les ponts existants devront être adaptés, non seulement aux voitures, mais aussi aux vélos et aux piétons. En matière de ponts, le passage des bateaux reste une priorité. Nous devons en même temps abaisser les quais, surtout au centre-ville, de sorte que les piétons puissent flâner le long du canal. Il y a lieu par ailleurs de prévoir davantage de verdure, ce qui nécessitera des investissements considérables de la part des pouvoirs publics. Nous espérons pouvoir associer le secteur privé à ce projet. Des projets de logements existent le long des quais rénovés, ce qui ne manquera pas d'attirer une clientèle plus fortunée, justifiant par là une contribution du secteur privé. Il existe encore un potentiel pour des nouveaux logements le long du canal, sans mettre en péril la fonction économique du Port. Grâce à ces investissements une meilleure mixité sociale pourra être réalisée dans la zone du canal. Aujourd'hui, cette zone est avant tout peuplée de ménages à faible revenus. Afin de stimuler la vivacité sociale du quartier, il convient d'attirer davantage de cafés et de restaurants le long du canal. Le mélange de quais à hauteur des trottoirs, de plans d'eau et de cafés et restaurants a déjà fait ses preuves dans d'autres villes d'eau et constitue sans conteste une formule à succès. <p.e. Malines et Vilvoorde (Waterside)>

5.

Mesdames et Messieurs,

l'embellissement de la zone du canal entraîne à son tour de nouvelles activités dans le domaine récréatif. Indéniablement, le secteur récréative des croisières a fait son entrée dans notre Région. La promotion de ce secteur est un de mes axes prioritaires de mon plan d'action pour cette législature.

Ces activités ont, bien entendu, un impact économique pour la Région. Non pas directement pour le Port de Bruxelles, mais de manière indirecte par le biais du secteur horeca et par les activités marchandes des passagers en visite aux abords du canal. Il est toutefois difficile d'évaluer l'importance de ces recettes. Des tours en bateau, des clubs d'aviron, des événements culturels

s'y déploient de plus belle. Ce secteur en pleine expansion mérite un support continu de la part des autorités. Il attire le Bruxellois en quête de distraction vers le canal et apporte vie au quartier. Aujourd'hui, notre Région dénombre déjà quatre clubs d'aviron, un club de voile et plusieurs divisions de scouts marins. Depuis l'aménagement d'une piste cyclable le long du canal, de plus en plus de cyclistes empruntent désormais le chemin qui mène au canal. Comme avantage supplémentaire et non négligeable, j'ajouterai que le terrain qui borde le canal est plat, ce qui est plutôt rare en région bruxelloise. Les cyclistes parmi nous apprécieront.

Ces dernières années, des investissements considérables ont été consentis en ce sens, tant par le secteur public que par le privé. Je citerai parmi d'autres le nouveau complexe de voile et le réaménagement des berges du bassin Béco. Dans les cinq prochaines années, la dotation régionale pour ce type d'investissements en faveur d'une meilleure intégration dans le paysage urbain sera augmenté de 17% pour atteindre 1,6 millions d'euros. Les grands projets pour les années à venir sont la finalisations de l'aménagement du bassin Béco, entre autre comme zone d'accueil pour les croisières, l'aménagement d'un terminal pour les grands bateaux à passagers dans l'Avant-Port, en harmonie avec les activités portuaires et à long terme l'augmentation des gabarits des ponts pour que ces grands bateaux puissent arriver au quai Beco-Vergote dans le centre. Une étude est en cours.

Mesdames, Messieurs,

Le grand défi consiste notamment, comme je l'ai déjà évoqué tout à l'heure, à combiner toutes ces activités avec la fonction économique du canal. Les terres qui longent le canal et la largeur de ce dernier sont réduites, ce qui nous limite dans nos possibilités.

Il revient aux autorités de définir les grandes lignes des futurs

projets. Si chacun y met du sien avec beaucoup de volontarisme, un grand sens de collaboration et d'activisme, nous profiterons tous du nouveau visage de ce quartier qui constituera, j'en suis sûre, un nouveau fleuron parmi les atouts déjà nombreux de notre chère ville.

Je vous remercie.