

Du Musée KANAL à Schaerbeek-Formation : l'évolution de la zone du canal, entre enjeux environnementaux et opportunités économiques



Cette balade se propose d'aborder les tensions entre fonctions urbaines autour du canal. Jusqu'à dans les années 1970 et la désindustrialisation, cette voie d'eau constituait une infrastructure majeure pour l'acheminement des marchandises, désormais largement assurée par le transport routier. En revenant sur l'histoire de Bruxelles et les récentes opérations immobilières dans les quartiers jouxtant le canal, cette balade entend mettre en débat les politiques publiques qui s'y rapportent et montrer en quoi le développement du transport fluvial répond à la fois à des enjeux environnementaux (réduire le charroi routier) et économiques (maintenir des activités productives et l'emploi).

En plus d'une carte, ce guide présente pour chaque étape une description générale des enjeux qui s'y nouent. Une documentation plus fournie a été référencée à la fin du document, de manière à pouvoir approfondir la compréhension du canal, son histoire et les opportunités dont il recèle.

Durée : 2h-2h30

Départ : siège de la KBC, 2 avenue du Port, Molenbeek-Saint-Jean)

Arrivée : pont Van Praet (possibilité de faire le parcours retour avec le [Waterbus](#))

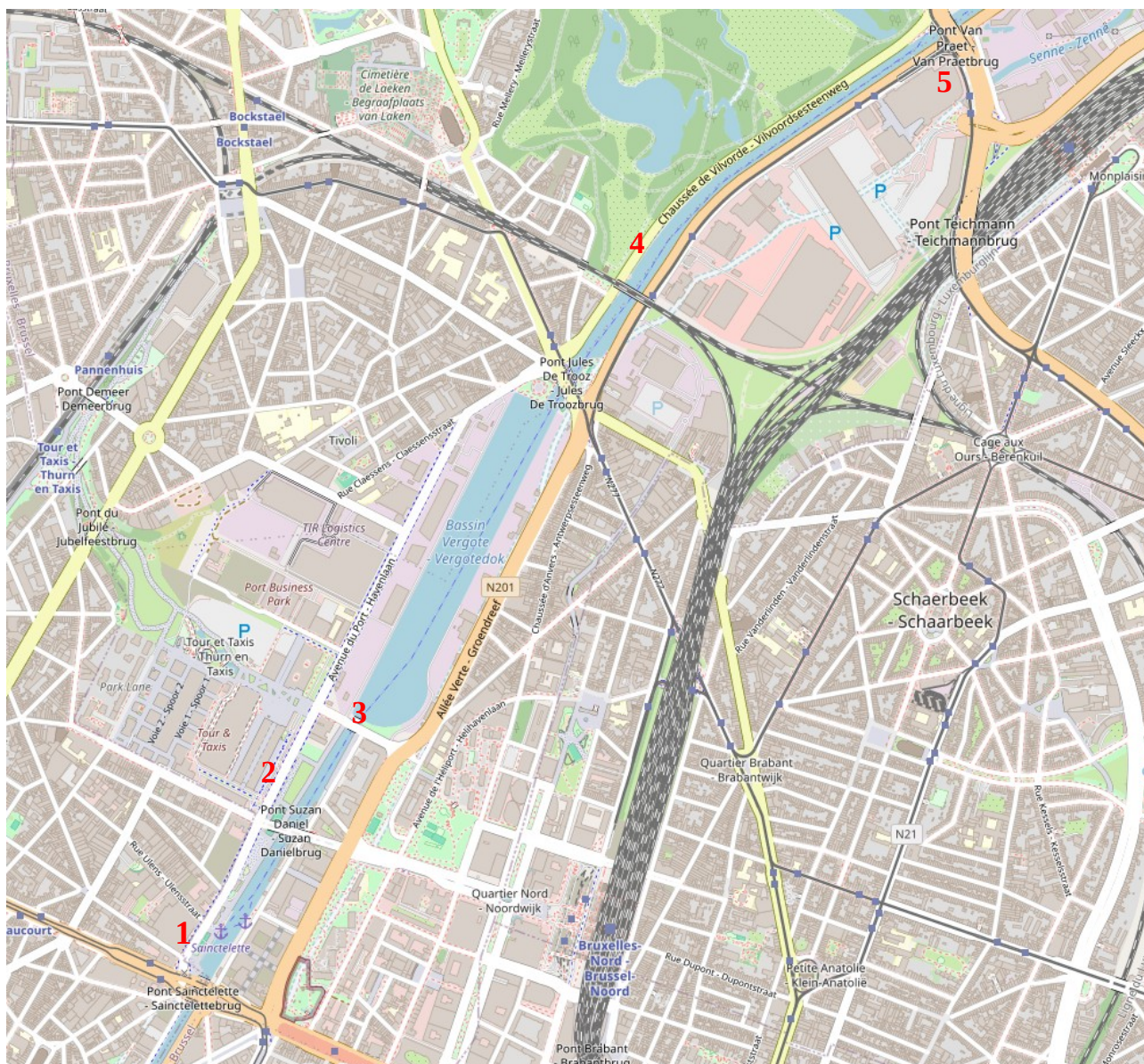


AVEC LE SOUTIEN DE

BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

LA CARTE DE LA BALADE



ÉTAPES DU PARCOURS

► **Étape 1**
 Place Saintelette – siège de la KBC
<https://maps.app.goo.gl/zMXtAqZ6cerZeBhJA>

Le canal a joué un rôle structurant dans l'histoire économique et industrielle de Bruxelles. Réalisé en 1550, le canal a divisé

par quatre le temps de trajet entre Bruxelles et Anvers, et s'inscrit dans un contexte d'essor commercial que connaissent de nombreuses villes européennes. En 1832, les canaux de Willebroeck et de Charleroi sont reliés, amorçant un développement industriel qui a appuyé l'urbanisation des quartiers à proximité

de la voie d'eau, en particulier à Molenbeek et Laeken. L'utilisation du canal connaît un tournant à la fin du 19^e siècle, avec le déménagement du port de Bruxelles en-dehors du Pentagone et la création, en 1895, de la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles.

La rénovation du garage Citroën en bordure du canal, pour en faire le Musée Kanal, témoigne de la relégation progressive des fonctions économiques dans la zone. À la faveur du Plan Canal (2013), le choix a été fait de doter la zone d'infrastructures qui répondent au souhait d'attirer les visiteurs étrangers, conformément aux stratégies de « marketing urbain » que poursuivent la plupart des villes occidentales.

► Étape 2

Port de Bruxelles – Tour et Taxis – Avenue du Port – Tram 15

<https://maps.app.goo.gl/ntwEBCCXXW3zxf6f9>

Avant la désindustrialisation amorcée dans les années 1970, Tour et Taxis constituait un lieu central quant à l'acheminement de marchandises, notamment en raison de sa Gare maritime et de la connexion au chemin de fer à l'ouest et nord-ouest du site. Ce qu'on appellerait aujourd'hui un « pôle logistique » a, en outre, permis d'assurer de l'emploi peu ou moyennement qualifié.

La reconversion de Tour et Taxis, amorcée dès les années 1990 et la vente des terrains, a fait peu de cas de la fonction logistique et économique : la connexion ferroviaire est désormais perdue et les opérations immobilières qui ont été autorisées visent essentiellement le développement de la fonction résidentielle. Du reste, l'histoire de Tour et Taxis est également celle de la privatisation du foncier, lequel a été bradé à des opérateurs privés dont Nextensa, le promoteur immobilier ayant acquis la plupart des terrains. Cette reconversion hautement problématique du point de vue économique a néanmoins été l'occasion pour les pouvoirs publics de (re)penser la mobilité dans la zone, comme en témoigne le projet de tram 15 qui entend relier, dans un premier temps, Belgica à la Gare du Nord. Projetée jusqu'à la Gare centrale, cette ligne est intéressante en ce qu'elle doterait un tronçon parallèle à l'axe Nord-Midi, notamment

le boulevard Pacheco, d'un transport public de haute capacité.

Si l'évolution résidentielle de Tour et Taxis semble contraindre un éventuel redéploiement des fonctions logistiques et économiques, il reste que le Port de Bruxelles s'est doté d'un ambitieux Masterplan (*Horizon 2040*), qui entend augmenter la part modal du transport fluvial.

► Étape 3

Pont des Armateurs – Bassin Vergote

<https://maps.app.goo.gl/2AFB5RLCYLTShXck9>

Cet endroit constitue un nœud de la balade, où s'entrechoquent deux fonctions urbaines. Vers le sud, on constate l'ampleur des opérations immobilières inaugurées par le Plan Canal (2013), en particulier la tour Upsight construite suite à l'adoption d'un Plan Particulier d'Affectation du Sol pour le moins favorable au promoteur, puisqu'il autorisa une densification extrême de la parcelle. Ce développement immobilier sur les berges du canal empêche désormais l'utilisation des quais à des fins de débarquement de marchandises, tout en empêchant le maintien d'activités productives dont les nécessaires nuisances sont difficilement compatibles avec la fonction résidentielle.

Vers le nord, on voit le bassin Vergote, un bassin de 12 ha accessible aux navires de mer, et la présence d'activités économiques, en particulier Inter-Béton et l'entreprise Stevens. C'est l'occasion de rappeler que la proximité des activités productives aux espaces centraux de la Région constitue un enjeu environnemental parfois oublié en ce qu'elle permet de réduire les distances parcourues en camion. Dans le cas d'Inter-Béton, cette proximité est nécessaire à l'acheminement du béton vers les chantiers, qui ne peut dépasser 90 à 100 minutes.

Plus généralement, les chiffres du Port de Bruxelles indiquent que les activités logistiques et productives, combinées au transport fluvial, permettent de réduire le charroi routier, à hauteur de 2000 camions par jour. Ces activités induisent également 12000 emplois dont 4500 directs.

► Étape 4

Mabru – Dockx
Chaussée de Vilvorde 59c, 1020 Bruxelles
<https://maps.app.goo.gl/ohmRtBKjTr8SzjC19>

La présence d'une plateforme de produits agroalimentaires à proximité du canal présente un double avantage. D'une part, sa localisation relativement centrale permet de réduire les distances parcourues par les camions et camionnettes. D'autre part, elle assure le maintien d'emplois peu ou moyennement qualifiés au sein de la RBC, un enjeu primordial au regard des caractéristiques d'une partie de la main d'œuvre bruxelloise. Il est cependant à regretter que la connexion ferroviaire ait été perdue alors que le chemin de fer borde le Mabru sur son versant ouest.

► Étape 5 : Schaerbeek-Formation

N.B. le site n'est pas accessible. Nous conseillons de faire étape au niveau du Pont Van Praet.
<https://maps.app.goo.gl/CGvaR42g4amboKp56>

Évoquer le site de Schaerbeek-Formation et son avenir offre une synthèse autant thématique que spatiale de la balade. C'est que ce site de 173ha (dont 60 constituent la plus grande réserve foncière régionale), extrêmement bien connecté au chemin de fer, est susceptible de constituer un pôle économique majeur. Caractérisé par ce qu'on appelle une « accessibilité trimodale » parce que connecté à la voie d'eau, au rail et à la route, Schaerbeek-Formation offre l'occasion d'articuler le développement économique à la question environnementale. Développement d'infrastructures cyclo-piétonnes, mise à ciel ouvert de la Senne, préservation de la biodiversité sont ainsi conjugués en lien avec le potentiel économique du site. Schaerbeek-Formation apparaît comme un site où pourraient coexister fonctions écosystémiques et économiques, offrant ainsi la démonstration concrète qu'économie et environnement ne s'opposent pas nécessairement.

POUR ALLER PLUS LOIN

► Documentation générale

- Chloé Deligne, *Bruxelles et sa rivière : Genèse d'un territoire urbain (12e-18e siècle)*, Brepols, 2003.
- Thierry Demey, *Un canal dans Bruxelles. Bassin de vie et d'emploi*, Badaeux, 2008.

► Documentation d'Inter-Environnement Bruxelles

Canal

https://ieb.be/spip.php?page=recherche&recherche=canal&debut_articles=25#pagination_articles

- [C'est quoi le Plan Canal ? \(2014\)](#)
- [Bruxelles : ville marchande ou ville marchandise ? \(2019\)](#)
- [La ville vue d'en bas – Contre la gentrification du canal \(2022\)](#)

Tour et Taxis

<https://ieb.be/spip.php?page=recherche&recherche=tour+et+taxis>

- [Un mauvais plan pour Tour et Taxis \(2017\)](#)
- [1995 : Music City ouvre le bal de la promotion immobilière à Tour et Taxis \(2024\)](#)
- [Tour et Taxis : les pouvoirs publics font cadeau d'un milliard d'euros à Nextensa \(2025\)](#)

Docks Bruxsel

<https://ieb.be/spip.php?page=recherche&recherche=docks+bruxsel>

- [Docks Bruxsel, ou la démonstration des promesses non tenues \(2016\)](#)
- [2008 : de l'utopie Godin au centre commercial Docks Bruxsel \(2025\)](#)

► Documentation des pouvoirs publics

- [Plan Canal bruxellois: un bon exemple européen – perspective.brussels \(2017\)](#)
- [Territoire du Canal \(BKP et Plan Canal\) – perspective.brussels](#)
- [Canal – Société d'aménagement urbain](#)
- [Schaerbeek-Formation – perspective.brussels](#)
- [Masterplan : un engagement durable – Port de Bruxelles \(2021\)](#)

