

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR****SCHAERBEEK FORMATION  
(Zone-levier n°11)****Avis de la Commission Régionale de Développement****16 juillet 2013**

Vu la notification de l'approbation, en première lecture, par le Gouvernement, en date du 13 juin 2013, du projet de Schéma directeur de Schaerbeek Formation ;

Vu la demande d'avis du Gouvernement, reçue en date du 24 juin 2013;

La Commission Régionale de Développement s'est réunie en séance plénière les 1<sup>er</sup>, 9 et 16 juillet 2013.

Elle émet l'avis suivant, relatif au projet de Schéma directeur Schaerbeek Formation :

*La Commission remercie le Gouvernement de lui avoir soumis pour avis, le projet de Schéma directeur Schaerbeek Formation.*

**A. Remarques générales****Cohérence entre Schémas directeurs et différents plans**

*La Commission tient à rappeler l'importance qu'il y a de garantir la cohérence entre les différents plans et projets d'aménagements régionaux ou communaux. Ainsi, elle demande que celle-ci soit vérifiée par rapport au Plan directeur Canal.*

**Qualité du projet de Schéma directeur**

*La Commission apprécie le travail réalisé dans le cadre de l'étude du Schéma directeur. Elle trouve l'approche du projet très intéressante et en partage les options de manière générale.*

*Elle souligne, en effet, la qualité de ce projet et, particulièrement, le fait qu'il s'agit d'un projet qui s'insère parfaitement bien dans le contexte existant.*

*La Commission souligne l'importance d'être attentif à ce que des liens structurants établissent une cohérence entre les différentes parties.*

*Elle souligne également que les plans présentés pour illustrer les développements gagneraient à donner plus d'importance à la structuration par les espaces publics.*

## **B. Remarques particulières**

### **Périmètre de l'étude et zones d'aménagement**

*La Commission prend acte des propositions de modification du périmètre de l'étude, qui s'étendait depuis le pont Van Praet jusqu'à la frontière régionale, avec certains quartiers à Haren : le retrait de Haren pour lequel la Ville de Bruxelles mène déjà des études et des projets, l'intégration du Moeraske pour étudier la connexion des espaces verts, l'intégration du site Mabru, vu l'importance du volet logistique du cahier des charges.*

*La Commission émet des réserves quant au fait que Haren ne soit pas repris dans le périmètre. En effet, elle estime que le développement des zones contigües doit être coordonné, en particulier, sur la question de l'accessibilité (notamment pour l'éventuelle future prison) et du potentiel de développement d'une centralité autour des 2 gares de Haren.*

### Mabru et CEFL

*La Commission attire l'attention sur le fait de ne pas mettre en péril l'activité économique de cette zone. Si des déménagements s'imposent il s'agira de prévoir préalablement des terrains accessibles et adéquats.*

*La Commission constate que le Schéma directeur illustre l'avenir du site Mabru à l'aide de scénarios d'occupation (p. 119). L'un prévoit du logement, des services et du commerce, l'autre du logement, des activités logistiques et de la production. La Commission rappelle que cette zone est reprise en zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) au PRAS démographique (2 mai 2013) et qu'il s'agira d'y prévoir des activités productives au rez-de-chaussée.*

*La Commission est d'avis que le développement d'un quartier mixte sur ce site pourrait être consolidé par la création d'une liaison verte suffisamment large de l'autre côté du canal (une bande du parc royal face au site qui rejoindrait la partie située dans le prolongement du pont Van Praet, jusqu'à l'avenue Van Praet elle-même). Cette possibilité d'une utilisation d'une partie du parc royal comme parc public devrait être envisagée. La Commission estime, en effet, que l'urbanisation du quartier invite à cette approche, en permettant la connexion avec la ville, via une nouvelle passerelle.*

### Campus

*La Commission partage l'idée que la zone du « Campus » est une zone stratégique et que la présence de la gare de Schaerbeek-Voyageurs et de son potentiel d'exploitation vers l'arrière en fait une zone centrale.*

*La Commission a noté que l'option retenue s'oriente vers l'équipement dont l'enseignement, ce qui correspond au potentiel de la zone. La Commission estime que cela pourrait répondre aux besoins grandissants de la RBC en matière d'enseignement secondaire et supérieur.*

*De plus, la Commission est d'avis qu'il serait intéressant de développer des activités économiques notamment de production et de recyclage en lien avec des lieux d'enseignement et de formation.*

*Elle demande également d'examiner la possibilité d'exploiter la présence de l'eau pour des infrastructures sportives.*

Zone logistique

*La Commission pense que la création de la zone logistique devrait être l'occasion d'une réflexion plus large sur la programmation urbaine de cette partie du site, de manière à accueillir des entreprises de transformation de biens matériels, de recyclage, de production d'énergie renouvelable, etc..., tout élément s'intégrant dans une réflexion large concernant le métabolisme urbain dans son ensemble (principe de l'économie circulaire prenant en compte le cycle de vie des matériaux et de l'énergie).*

*La Commission souligne la mention de trois pôles logistiques : l'avant-port de Bruxelles, la zone de Cargovil et Brucargo.*

*Elle note que le projet de Schéma directeur confirme une politique consistant à mettre en place un centre de distribution central qui serait complété par des pôles secondaires. Elle soutient l'idée d'un pôle de distribution urbaine au sud, à Biestebroek, tel que proposé par le Master plan du Port.*

Mobilité

De manière générale, la Commission souligne l'importance structurelle des arrêts (stations de correspondance, terminus...) dans l'organisation des projets urbains. Elle demande qu'ils apparaissent plus clairement dans les plans du Schéma directeur.

**Transport de marchandises**

*D'une manière générale, la Commission est d'avis qu'un accès à la voie d'eau doit être garanti du Pont Van Praet à la limite régionale, sur toute la longueur du canal.*

*Là où il n'y a pas d'activité, il serait judicieux de prévoir le stationnement de péniches en attente.*

*En matière ferroviaire, la Commission estime qu'il est impératif de préserver des accès eau/fer de cette zone et de garantir qu'il n'y ait pas d'option d'aménagement qui mette cette intermodalité en péril. Ainsi, la Commission est d'avis que ce principe doit guider l'organisation du découpage parcellaire futur.*

*La Commission ne peut qu'inciter la Région à mettre en œuvre son Plan Marchandises.*

*Elle est ainsi favorable au développement de Trams marchandises (cargo-tram), comme moyen d'approvisionnement de la ville sur les derniers kilomètres.*

*La Commission approuve, par ailleurs, le projet de réseau de points de transbordements pour la distribution urbaine qui sera mis en place par le Port. Elle insiste ainsi sur le fait que cela nécessite aussi l'accès à l'eau du CDU.*

**Transport de personnes**

*La Commission insiste sur l'intermodalité (train, tram, voiture, bateau-bus, vélo et marche) à développer sur ce site et demande de veiller à la liaison entre le centre du Campus et la gare de Schaerbeek-Voyageurs. De même, elle demande d'intégrer le service de bateau-bus. Elle est d'avis, en effet, que ce mode de transport qui commence à faire ses preuves, devient un pôle intéressant à développer.*

*La Commission souligne que Schaerbeek-Voyageurs est une gare importante en région Bruxelloise, ayant encore un grand potentiel de développement.*

*L'ancienne gare est toujours là, mais est sous-utilisée. La Commission est d'avis qu'elle doit jouer un rôle pivot pour de futurs développements. Elle doit constituer un point d'arrêt du réseau RER et son intégration et son développement pourront effectivement contribuer à faciliter l'accès aux futures zones de développement, et ce, dans un contexte durable.*

*La Commission s'interroge ainsi sur la possibilité de cohabitation de cette gare avec le « Train World », ce dernier pouvant porter préjudice à l'avenir de la gare.*

*La Commission est d'avis, afin d'en garantir l'avenir, que le développement de la gare doit être inclus dans le plan d'investissement de la SNCB.*

*L'avenir de cette zone dont le rôle plus urbain doit pouvoir être garanti, passe par la création d'une gare bi-face (vers Schaerbeek et le Campus). L'objectif étant d'avoir une gare « traversante », ouverte aux deux quartiers. Dans cette même logique, les deux tunnels piétons existants doivent être prolongés et sécurisés jusqu'à l'avenue de Vilvorde.*

*La Commission relève l'importance qu'il y a de garantir des connexions (à pied et à vélo) entre les futures zones habitées et le Campus. Elle demande d'étudier la possibilité d'un cheminement le long de la voie d'eau. De plus, elle demande qu'une servitude de passage soit prévue sur le site de « Just Under the Sky ».*

*La Commission a noté que l'option du métro vers Schaerbeek-Voyageurs n'est pas retenue, mais qu'un lien entre Schaerbeek-Voyageurs et Verboekhoven est prévu via une ligne est-ouest. La Commission est d'avis qu'il est important de favoriser au maximum l'accès et les connexions vers le reste de la région.*

*La Commission est d'avis que la liaison transversale avec le Houtweg est certainement intéressante à terme, mais difficile à réaliser (dû à la différence de hauteur à cause du TGV). Elle demande cependant d'étudier quelle serait sa faisabilité. Elle souhaite que sa praticabilité pour les modes actifs soit précisée et spécifiée, particulièrement en termes de sécurité.*

#### Dépollution des sols et conditions d'habitabilité

*La Commission soulève le problème du coût de la dépollution du sol sur le site Mabru actuel. L'estimation pourrait revenir à un coût de 250 euros du m<sup>2</sup> de terrain dépollué. Si cela ne représente pas grand-chose pour du logement de standing, ce montant n'est pas négligeable pour du logement social, moyen, des équipements et des activités de type ZEMU.*

*La Commission craint que cela ne mette en péril la maîtrise publique de l'opération et n'incite à une densification mal maîtrisée. La Commission demande, ainsi, d'assurer le maintien, dans le temps, de la maîtrise du foncier public, élément essentiel, à ses yeux, pour la planification à long terme de la politique du logement.*

*Au niveau des stratégies de dépollution, la Commission trouve intéressante la stratégie de phyto-remédiation, avec les parcs appropriables par le public et le paysage artificiel créé par la récupération des terres, qui peut contribuer à structurer le phasage général du développement.*

#### Maillage vert / bleu – Moeraske

*La Commission prend acte des modalités de préservation du Moeraske dans le périmètre du Schéma directeur. Cela répond, en effet, au principe du maillage vert, comme énoncé dans le PRD. Cela permet également d'intégrer celui-ci, dans le traitement global d'un ensemble de zones vertes, d'autant qu'il se trouve à proximité d'un pont futur à intégrer.*

*La Commission demande qu'une attention particulière soit portée à la mise à ciel ouvert de la Senne à Mabru (comme le prévoit le projet). Elle estime, en effet, que tout le potentiel 'eau' est là et qu'il nécessite une volonté décisionnelle de sa mise en œuvre.*

*La Commission souligne la présence de zones sous-utilisées dans le périmètre du Schéma directeur. Elle estime qu'il y a lieu d'y porter un intérêt particulier lors de leur aménagement. La Commission insiste pour que soient exploitées toutes les possibilités de verdoisement dans l'ensemble de la zone Campus.*

### Culture-Patrimoine et Formation

*La Commission a pris note que l'emplacement prévu pour le musée « Train World » ne lui permettra pas d'adjoindre une réserve ni un abri central pour le matériel historique apte à circuler. Or, il lui semble essentiel de préserver ce qui constitue une part importante de l'histoire du chemin de fer.*

*La Commission est d'avis que la conservation et la rénovation de «L'Atelier de Traction Diesel »(ATD), qui sera libéré par la société de chemin de fer, trouverait ici tout son sens.*

*La taille importante de ce bâtiment permet, en effet, des perspectives multiples de réutilisation : réserve pour le Train World, (abri pour le matériel historique apte à circuler – et autres collections qui pourront faire l'objet de restauration et de valorisation) – accueil d'activités d'intégration et de promotion sociales telles que, par exemple, un centre de formation, d'enseignement, et/ ou de familiarisation aux métiers industriels (construction, mécanique, électricité, ..) et à leur environnement. D'autres possibilités s'offrent également, telles, l'intégration d'associations ferroviaires sur le site, un lieu de présentation et de découvertes pour la mobilité de demain (véhicules à échelle réelle, équipements techniques liés au rail,...).*

*Ce projet pourrait se faire à moindre frais et profiter de budgets prévus par Beliris pour le projet muséal.*

*Par ailleurs, l'ATD pourrait offrir une réponse nouvelle aux problèmes de l'emploi en conjuguant la protection du patrimoine historique industriel (chemin de fer), la formation et l'enseignement.*

*La Commission encourage à la réalisation de ce projet qui offre d'importants avantages sociaux et culturels et qui contribuerait à l'attractivité touristique de Bruxelles.*