

SCHEMA DIRECTEUR SCHAERBEEK-FORMATION RAPPORT FINAL

Synthèse non-technique

A la demande de:
Ministère de la Région Bruxelloise
Directie Studies en Planning
Direction Planning et Etudes
MRBC/AATL – MBHG/BROH
Rue du Progrès 80
1035 Bruxelles

STUDIO 013
Bernardo Secchi, Paola Viganò

IDEA Consult

Mint

Ecorem

Introduction

De par sa position stratégique et sa taille importante, Schaerbeek-Formation constitue un lieu important dans la région. Elle présente un intérêt pour de nombreux acteurs, dont les attentes sont parfois de natures contradictoires. Au vu du fait que Schaerbeek-Formation longe une grande partie du canal, touchant ainsi un territoire vaste, ces enjeux se voient prendre une ampleur considérable. Il est donc important de comprendre quel rôle le site peut jouer dans le territoire.

Au moment de l'appel d'offre, 4 scénarios ont été investigués afin de tester la capacité de la zone à accueillir différents programmes. Des synergies possibles entre ces 4 pistes de réflexion ont été identifiées, ce qui nous a mené à travailler sur deux schémas : le premier prenant en compte la combinaison grand équipement-icône/logements/mixité/parc, le second organisant la zone comme pôle logistique. Si la réflexion a toujours été ouverte, il nous a été consenti de poursuivre sur ces deux hypothèses.

Ces hypothèses ont mis à jour la capacité de Schaerbeek-Formation de répondre aux défis de la ville et de la Région aujourd'hui.

Premier défi : la nécessité d'avoir un pôle logistique multimodal au service de la ville.

L'ouverture de la zone FIF permet d'installer un nouveau pôle multimodal efficace au nord de la zone où les infrastructures sont nombreuses, et d'y développer une série d'activités économiques. Afin que l'efficacité du pôle soit garantie, le périmètre d'étude a été élargi après la phase de l'appel d'offre en ajoutant l'îlot de Mabru. Ce site accueille les marchés matinaux, qui dans le futur pourraient s'installer autour de la nouvelle plateforme logistique multimodale.

Une rationalisation considérable du fonctionnement des flux.

Second défi : dès que les marchés matinaux se déplaceront vers le nord, l'îlot de Mabru et Schaerbeek-Formation pourront répondre à un deuxième grand défi de la Région, avec la croissance démographique, qui se traduit dans un besoin aigu de nouveaux logements.

La taille de l'îlot et sa position en face du Parc Royal et le long d'un nouvel espace public structurant dans la Région – le canal – créent des conditions très intéressantes pour une extension de la ville mixte.

Un morceau de ville, un vrai quartier de Bruxelles.

Troisième défi : la valorisation du RER et de la gare de Schaerbeek Voyageur en particulier.

On imagine le site en tant que zone requalifiée qui change l'image de SF et qui bénéficie de manière optimale de



sa position à côté de la gare de Schaerbeek-Voyageurs, un futur nœud stratégique dans les différents réseaux de transport en commun qui s'y développeront dans les prochaines années (Train IC-IR, RER, Tram, Métro...). Ceci constitue un troisième thème important à l'échelle de la Région - c'est bien là qu'à long terme un équipement de grande envergure pourrait s'installer, rendant ainsi stable cette zone de transition entre le nouveau morceau de ville et la plateforme multimodale.

Quatrième défi: la réalisation d'un connecteur urbain

Schaerbeek-Formation est aujourd'hui un point d'entonnoir entre les quartiers centraux de la ville et les territoires en développement de Neder-over-Heembeek dans le Nord-Ouest et de Haren/Evere dans le Nord-Est. Le développement d'un équipement dans cette zone peut être déclencheur pour des nouvelles connexions urbaines.

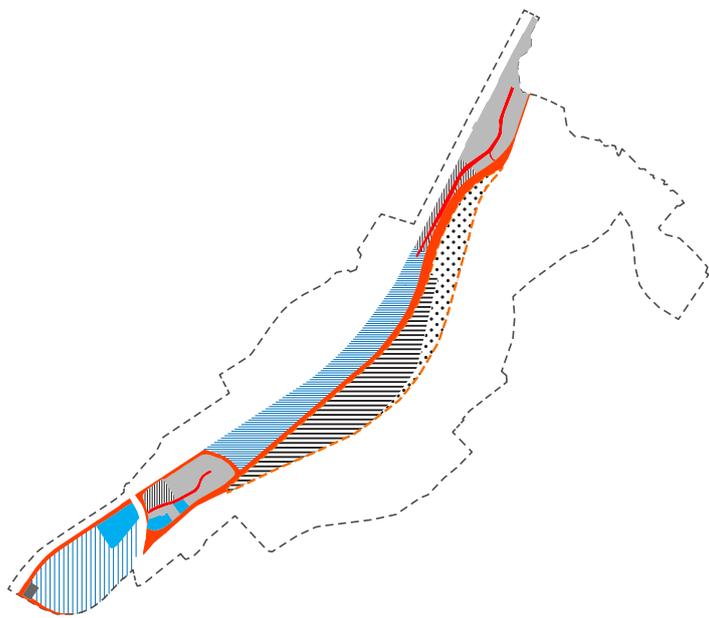
Si le pôle logistique et la nouvelle partie urbaine permettent d'envisager des opérations qui peuvent déjà être élaborées et développées à partir d'aujourd'hui, le troisième défi est lié au renforcement de la gare de SV et à des réflexions à propos du grand équipement qui ne sont pas encore arrivées à maturité. Pour cette raison, nous proposons de momentanément considérer cette zone de transition, comme un estran, 'de branding', dont le rôle futur se précisera au fur et à mesure que les différentes hypothèses auront été vérifiées. Ce qui est fondamental, c'est de ne pas empêcher dans le futur la requalification et la valorisation de la zone autour de la gare de Schaerbeek-Voyageurs par des décisions non cohérentes à une vision de long terme.



Une vision pour le canal : les transformations au nord et au sud remettent l'utilisation du canal et son rôle dans la métropole en question. Le débat du canal a mûri. Son image est en train de se transformer en celle d'un lieu de plus en plus urbain : les projets de T&T, Atenor UP... ne sont que des exemples de cette mutation qui a lieu sous forme d'une multitude de projets disparates. Cette évolution appelle à la nécessité d'intégrer les différents processus en cours dans une réflexion sur l'ensemble du canal. Les rôles de SF, T&T... doivent être inscrits dans une vision à l'échelle de la Région. Par conséquent, il ne s'agit pas de s'arrêter sur le processus du schéma directeur tel que nous l'étudions aujourd'hui, mais de contribuer à un débat. Il est nécessaire de travailler sur les thèmes principaux et les approfondir en collaboration avec les acteurs portant leurs connaissances spécifiques. Le schéma proposé ici n'est donc pas figé, étant donné qu'il pourra s'adapter en intégrant une réponse aux besoins spécifiques régionaux formulés pour le long terme.



Notre ambition, avec la réflexion proposée ici, est de contribuer non seulement à donner une réponse aux défis proposés, mais aussi à l'élaboration d'une vision commune pour le canal. Le «Plan-Kanaal» participe à élaborer cette vision et il en est tenu compte.



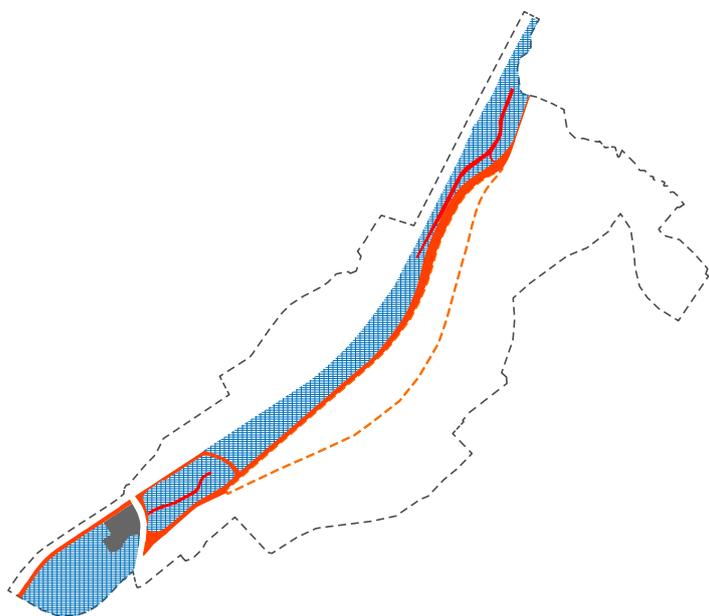
- 594.3 ha - - - - - périmètre d'étude
- 61.9 ha - - - - - ZIRAD (FIF + SNCB)
- 24.3 ha ■■■■■ infrastructure
- 5.2 ha ■■■■■ eau
- 41.2 ha ■■■■■ FIF
- 20.7 ha ■■■■■ surface libre
- 7.1 ha ■■■■■ zone portuaire sousutilisée
- 37.0 ha ■■■■■ port de Bruxelles
- 6.9 ha ■■■■■ industrie urbaine
- 29.7 ha ■■■■■ logistique
- 28.9 ha ■■■■■ services
- 0.8 ha ■■■■■ zone urbaine

Utilisation réelle



- 594.3 ha - - - - - périmètre d'étude
- 61.9 ha - - - - - ZIRAD (FIF + SNCB)
- 41.2 ha ■■■■■ FIF
- 20.7 ha ■■■■■ surface libre
- 7.1 ha ■■■■■ zone sousutilisée

Surfaces disponibles



- 594.3 ha - - - - - périmètre d'étude
- 61.9 ha - - - - - ZIRAD (FIF + SNCB)
- 24.3 ha ■■■■■ infrastructure
- 5.2 ha ■■■■■ eau
- 105.1 ha ■■■■■ zone portuaire et logistique
- 5.4 ha ■■■■■ zone industrie urbaine

PRAS

Situation existante

Le périmètre total du schéma-directeur compte 594,3 ha. Plus de la moitié de cette surface est occupée par des infrastructures ferroviaires, routières ou navigables (342 ha).

Un deuxième constat nous indique que les surfaces potentiellement disponibles ne comptent seulement que 61,9 ha ou 10% du périmètre. Cette surface est composée de la zone FIF et d'une deuxième partie du terrain ferroviaire qui peut être valorisée à terme. Quelques autres terrains sont actuellement en friche (terrain Gillion, quelques terrains le long du canal au nord de Cérès,..) Au nord, sur la frontière régionale, des implantations industrielles vétustes peuvent être trouvées (surtout stockage).

Sur les 108,3 ha de terrains d'activités portuaires et de transport que délimite le PRAS, seulement 69,6 ha sont utilisés pour des activités logistiques. En effet, ce type de zone comprend plusieurs affectations principales, dont les « activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, le processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets. »

Introduction du site

Un projet géographique

Il y a plusieurs façons de lire et voir Schaerbeek-Formation. La perception du site est fortement liée au moyen de transport, si on y va par train, à pied ou en voiture. Selon, on pourra y passer sur le côté ou au plein milieu, en haut ou en bas, à des hauteurs très différenciées suivant le type de train sur lequel on se trouve. A pied, la quantité de talus, plis, fossés, zone humides, relevés qu'on rencontre multiplient les dimensions, les surfaces à franchir. Le dessin simple en plan est en réalité une surface fractale. On découvre entre les plis des lieux publics, des gens qui se promènent, des éléments de nature en ville.

A cette richesse de points de vue on doit ajouter les vues du site qu'on peut avoir de l'extérieur, si on longe le canal, ou bien si on monte sur les collines des deux côtés. Là on peut bien apprécier la « situation » de Schaerbeek-Formation, c'est à dire sa position géographique au milieu de la vallée de la Senne et limitée par les deux coteaux verts.

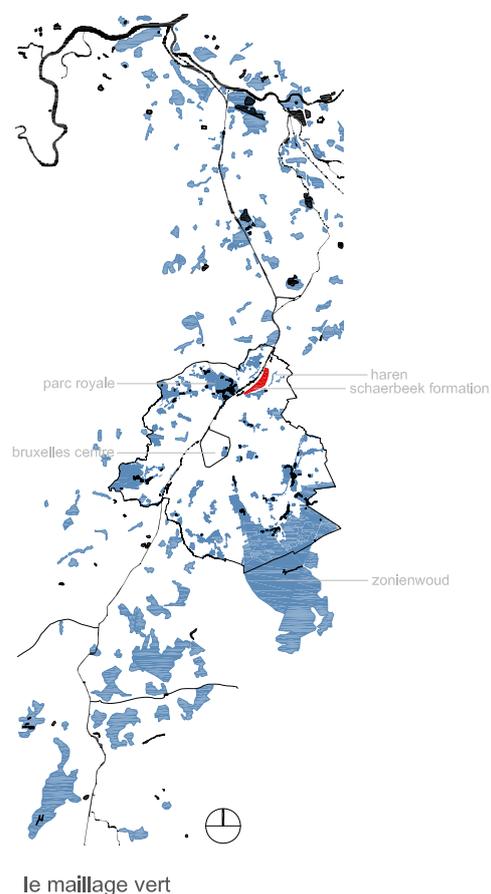
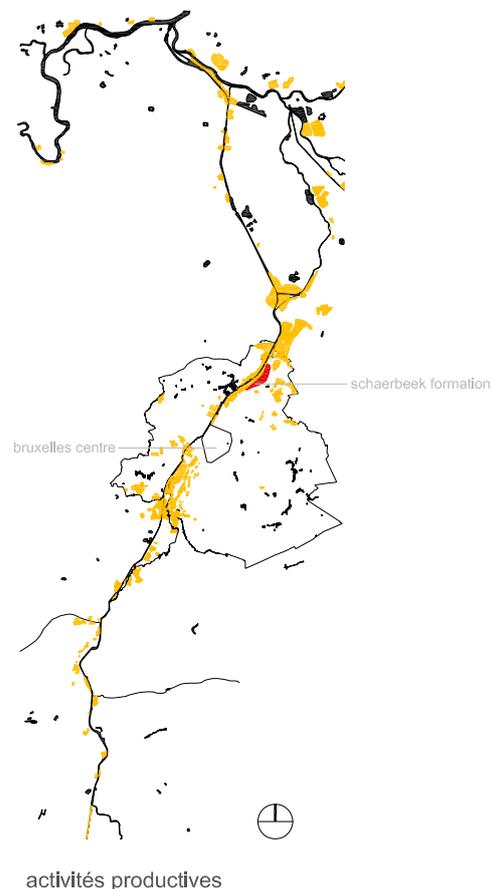
C'est justement la lecture et l'interprétation de cette situation, et des possibilités qu'elle peut développer, qui a orienté toutes nos propositions. Si c'est vrai que sa position le long du canal n'est pas unique, étant donné sa structure linéaire, il est aussi vrai que Schaerbeek-Formation se trouve hors de la partie dense de la ville de Bruxelles, dans une position hybride, qui regarde déjà les villages sur la colline au nord, avec l'agriculture urbaine mêlée aux centres récréatifs en plein air, toute proche du Parc Royal. C'est-à-dire que elle participe d'un paysage étonnant, d'une position de laquelle on voit, par exemple, toutes les architectures symboliques de la ville.

Evidemment cette même position le long du canal et tout près du centre ville laisse aussi envisager un futur de plateforme équipée au service de Bruxelles. C'est en tout cas sa position géographique qui construit le thème de son projet futur.

Qualité/beauté du site

La beauté du site de Schaerbeek-Formation n'est pas évidente ou généralement reconnue.

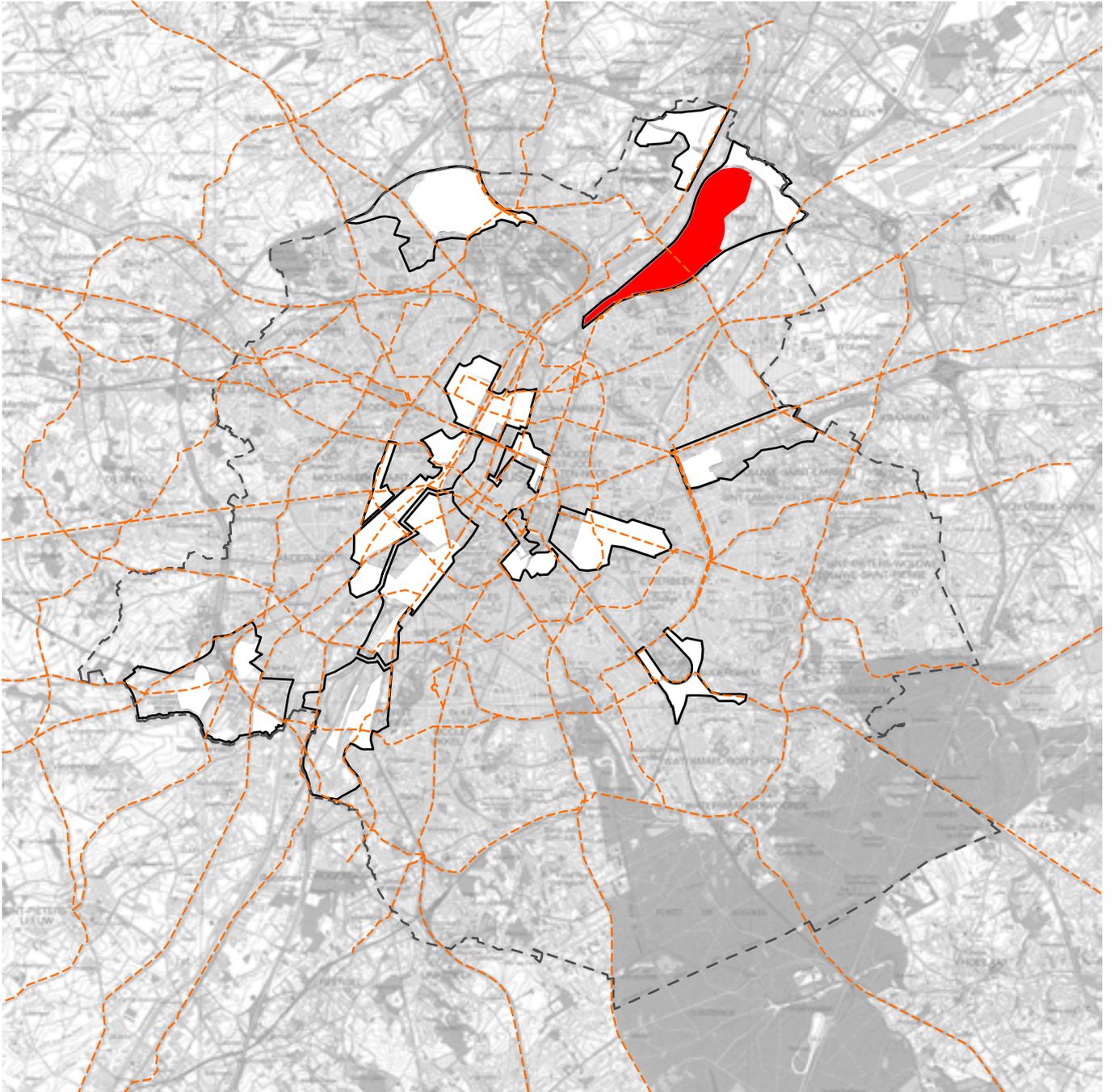
Il s'agit d'une plateforme ferroviaire, remplie de tonnes de déblais, à côté d'une zone industrielle le long du canal. Les plans n'ajoutent pas beaucoup à cette première image : on peut lire quelques morceaux de verdure, les collines semblent lointaines. Il faut aller sur site, s'y promener longuement, non seulement en voiture, mais à pied. Il faut entrer et découvrir des endroits un peu cachés, mais en tout cas habités, il faut remonter les collines des deux côtés. Par exemple, en parcourant le bord entre le canal et le site on découvre des beaux bâtiments industriels qui pourraient être utilisés différemment dans le futur,



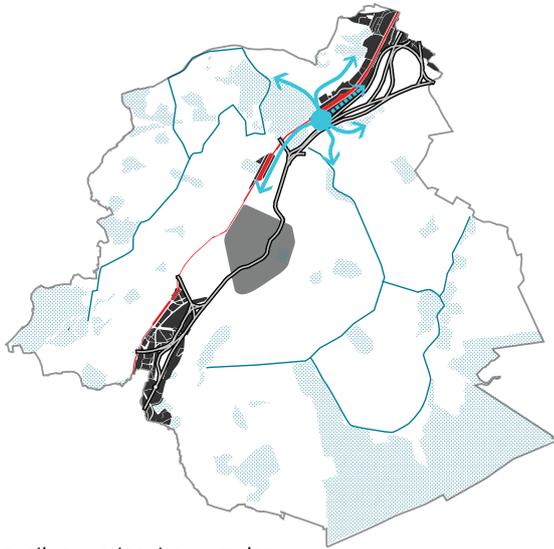
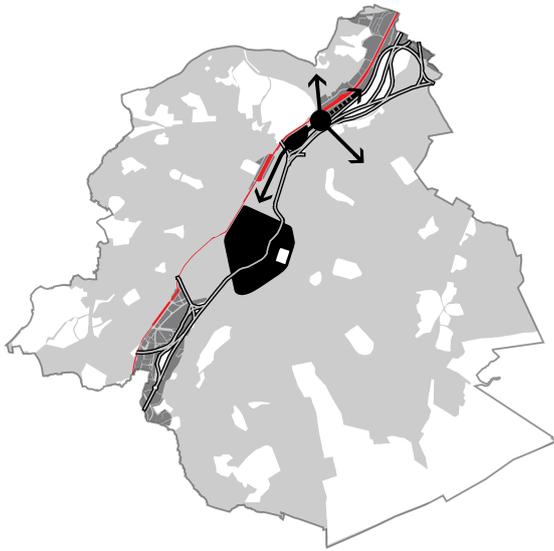
on apprécie la dimension des quais, qui ponctuellement pourraient donner accès à l'eau; on découvre que la Senne est là et qu' elle pourrait être au moins ponctuellement valorisée. En face du site on est surpris par un ensemble monumental de parc en terrasses qui descend du haut de la colline jusqu'en bas et qui pourrait facilement arriver jusqu'au canal. Objet d'un projet des années '80, ce parc qui contient des arbres magnifiques centenaires pourrait être valorisé par une relation transversale avec l'autre coté du canal et qui pourrait remonter la vallée.

Etant donné cette « beauté » dissimulée, Schaerbeek formation a besoin d'un projet attentif et ouvert à une dimension esthétique contemporaine.





les zones leviers identifiées en Région Bruxelles Capitale : (dans le sens horloger depuis le Nord) Schaerbeek-Formation, la Evere Otan-Pole Media Reyers, Rue de la loi, Plaine VUB-ULB Delta, Gare du Midi, Vallée-étangs de la Pede-Anderlecht, Anderlecht Canal Porte de Ninove, Molenbeek canal, Tour et Taxis, Bruxelles Nord, Plateau du Heysel.



connections vertes, transversales

Schaerbeek-Formation comme zone levier

En tant que “zone-levier”, Schaerbeek-Formation présente quelques spécificités qui peuvent être prise comme départ pour élaborer une vision stratégique sur le développement futur de la zone.

Tout d’abord, la zone se positionne sur deux axes de développement urbain fort: le Canal et la Moyenne Ceinture. Ces deux axes connaissent chacun un potentiel de développement fort, comme une chaîne de zones stratégiques.

Sur le Canal, on retrouve notamment le projet pour Biestebroek, le projet Abatan 2020, la Porte de Ninove, le vieux Molenbeek, Tour&Taxis, le quartier Masui et la ZIR Van Praet et le projet du terminal de croisières, déjà dans le périmètre de la zone.

Sur la Moyenne Ceinture, plusieurs zones sont en train de se développer vers des nouvelles pôles fortes : Delta avec la Plaine VUB-ULB, le Pôle Média à Reyers, Josaphat, le projet Neo au Heysel.

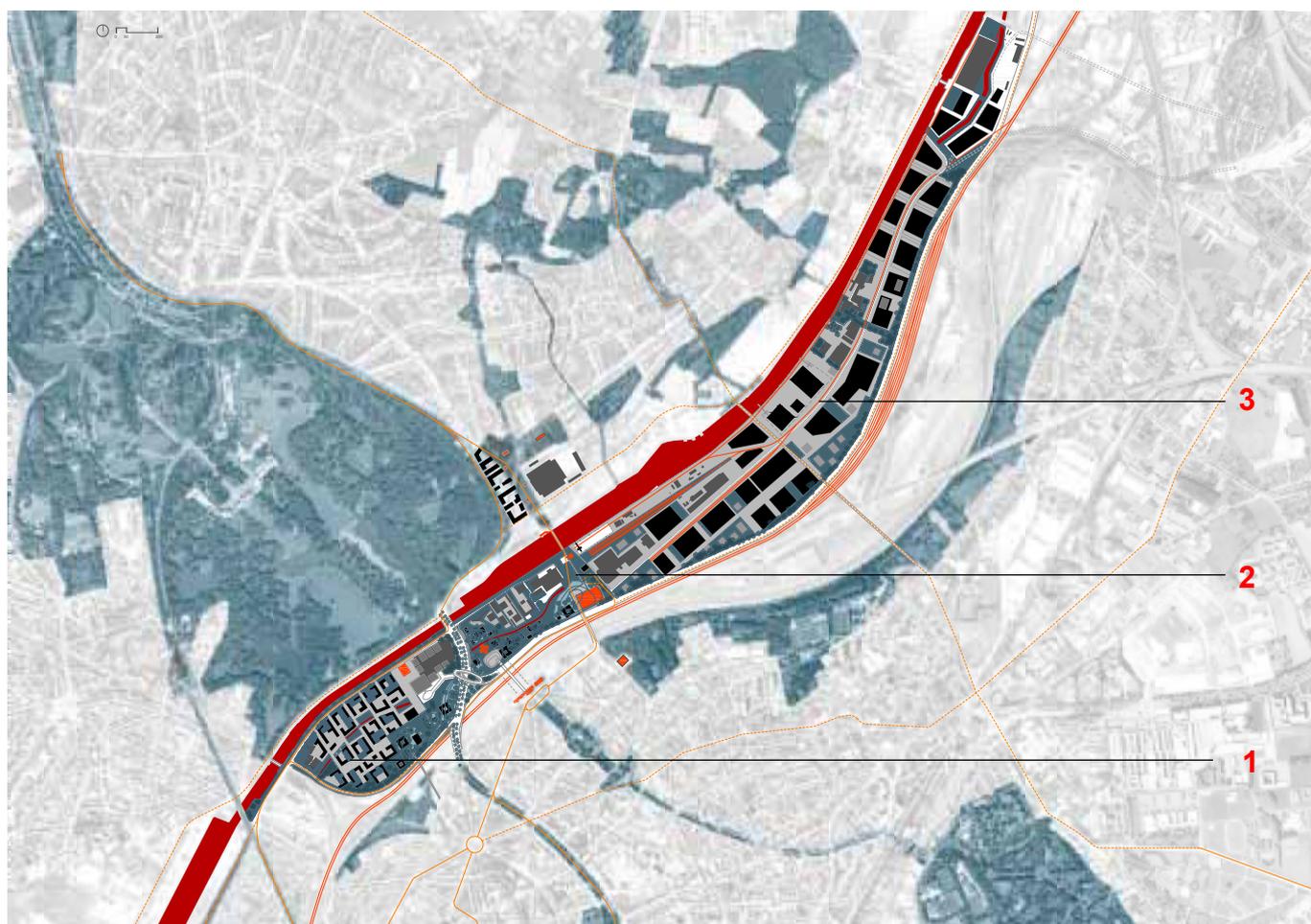
Un projet-levier pour la zone de Schaerbeek-Formation ne doit donc pas seulement répondre aux enjeux propres à cette zone, mais doit aussi résoudre quelques enjeux qui se jouent à une échelle plus large.

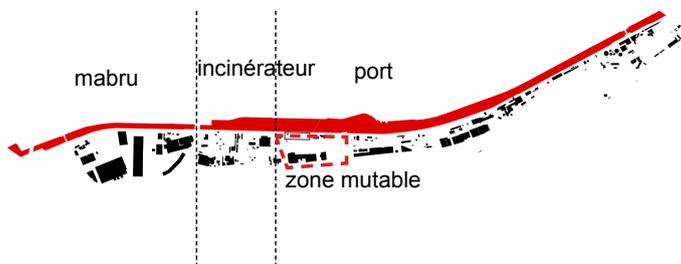
Il semble que nous pouvons proposer les 4 défis principaux suivants :

- **Connecter la ville** : le développement de Schaerbeek-Formation peut jouer un rôle dans l’intégration urbaine de 2 territoires isolés de la ville : Neder-over-Heembeek, une zone en forte croissance avec le Plan Logement et la zone de Haren.
- **Renforcer le paysage de la Vallée de la Senne** : réconcilier la ville avec sa topographie et son paysage peut être un moteur de structuration fort pour le développement urbain. La zone de Schaerbeek-Formation présente plusieurs reliques paysagères qui peuvent être structurantes.
- **Profiter du potentiel de Schaerbeek-Voyageurs**: l’infrastructure sous-exploitée de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs peut être un levier de transport inouï, non seulement pour le développement de la zone avec la volonté d’y réaliser un équipement urbain, mais aussi pour améliorer l’accessibilité de certains autres zones-levier sur le Canal ou la Moyenne Ceinture.
- **Créer une plateforme multimodale** : la zone de Schaerbeek-Formation est aujourd’hui largement utilisée comme zone portuaire et logistique. Vu le potentiel multimodal de cette zone, cette utilisation peut encore être renforcée et mise à disposition de l’organisation logistique urbaine.

Un projet faisable: 3 zones

Le masterplan proposé identifie clairement 3 espaces importants : **la zone mabru (1)**, quartier résidentiel mixte, **le campus (2)** accompagnée d'un grand équipement et **la zone logistique(3)** au nord.





état actuel

la zone mabru

Au vu de la croissance de la population bruxelloise, la possibilité d'implanter de l'habitat dans la zone doit être recherchée. Bien que les activités économiques et portuaires aient toujours dominé les lieux, la pression à l'oeuvre sur le canal comme nouvel espace public attractif n'est plus négligeable. C'est au sud du périmètre qu'il est le plus simple d'intervenir lourdement, opérant ainsi une transition entre ville et logistique.

Les quais sont libérés du trafic lourd et intensif. La construction de la plateforme multimodale et les marchés matinaux s'y rattachant, laisse le site de Mabru ouvert au développement d'un tissu urbain qualitatif. Notamment via la réouverture de la Senne sur ce tronçon permettant la mise en place d'espaces publics et de zones renaturées. C'est donc une vraie pièce urbaine qui se prolonge dans le campus et qui sera ainsi connecté avec la gare de Schaerbeek et le futur grand équipement.

le campus

La zone centrale du schéma directeur est stratégiquement intéressante pour créer une zone qui peut intégrer un grand équipement. La présence de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs et son potentiel d'exploitation vers l'arrière est l'accroche principale pour cette zone.

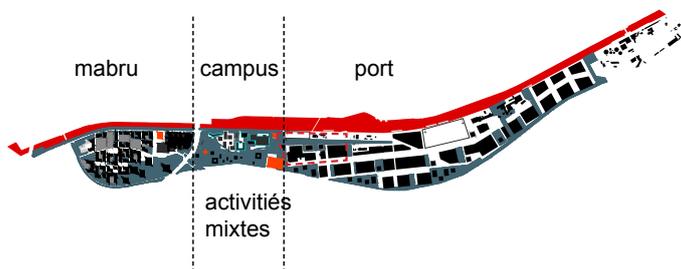
Par ailleurs, cette zone est aussi entourée par plusieurs zones vertes et des reliques paysagères, dont la mise en réseau peut devenir un élément de structuration forte.

L'implantation d'un équipement de grande envergure à cet endroit, tel un campus installe une zone tampon entre les zones urbaines de Schaerbeek, Neder-over-Heembeek, Mabru et la zone logistique au Nord.

La zone logistique

Faire une zone logistique dans la partie au nord du schéma directeur est un choix tout à fait justifié. Non seulement il y a l'activité historique du Port de Bruxelles à cet endroit, mais c'est aussi ici que le potentiel de développement en multi-modalité est le plus présent. Cependant, une logistique au service de la ville doit être prioritairement développée à cet endroit. De cette façon, le projet de CDU intégrera aussi Mabru et CEFL et il aura une priorité absolue pour cette zone.

La libération des faisceaux de rails, à partir de 2020, doit être utilisée pour commencer à développer ce projet au fur et à mesure.

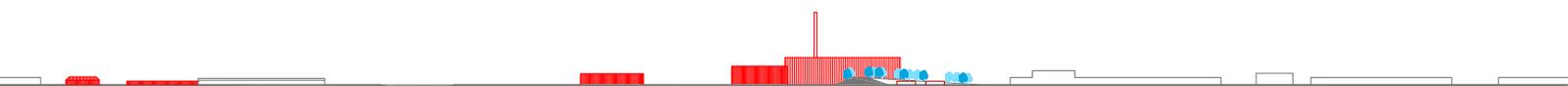
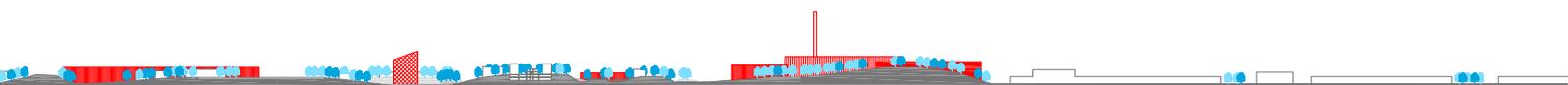


option équipement urbain

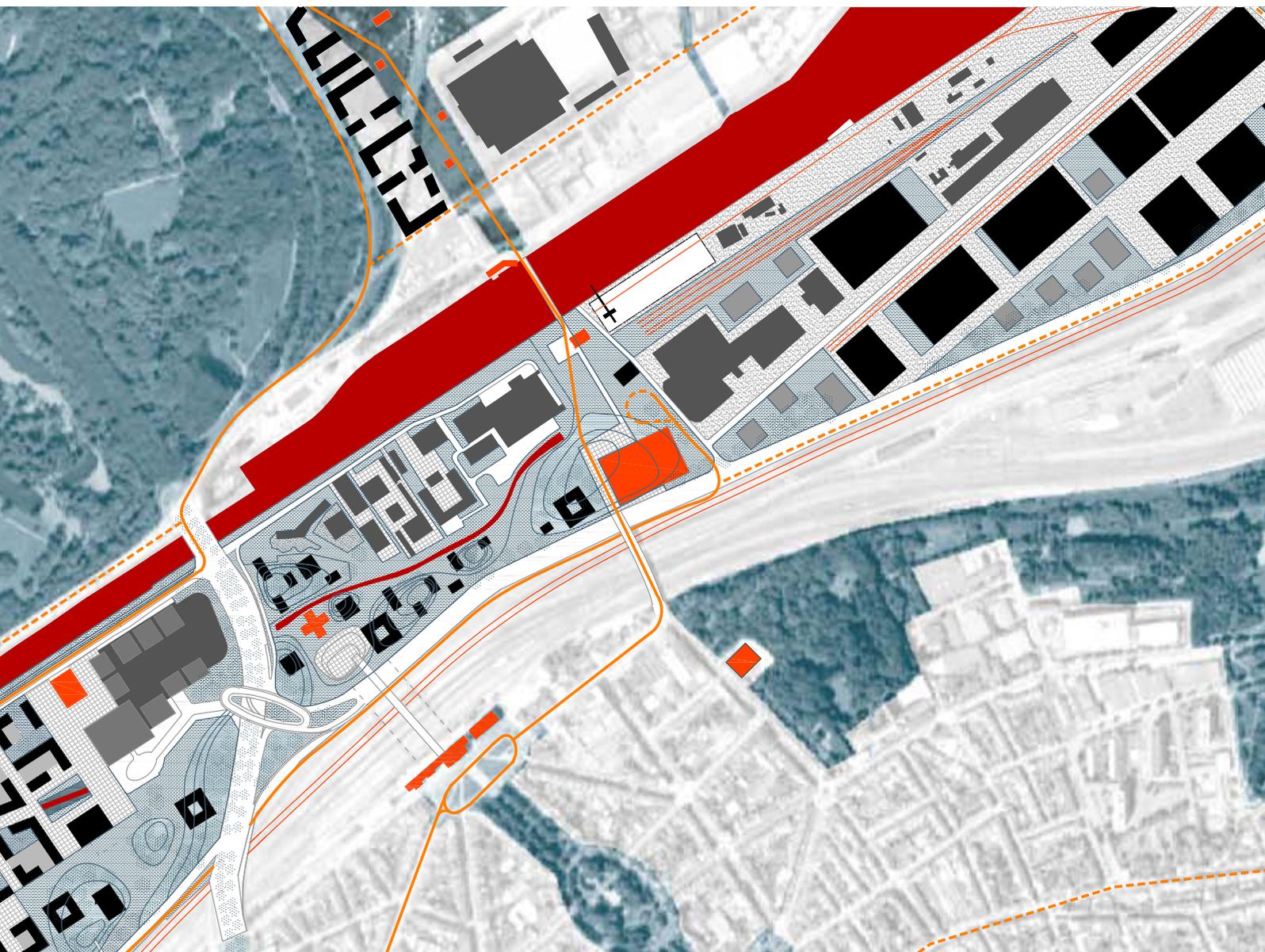
Mobilité douce et réseau écologique

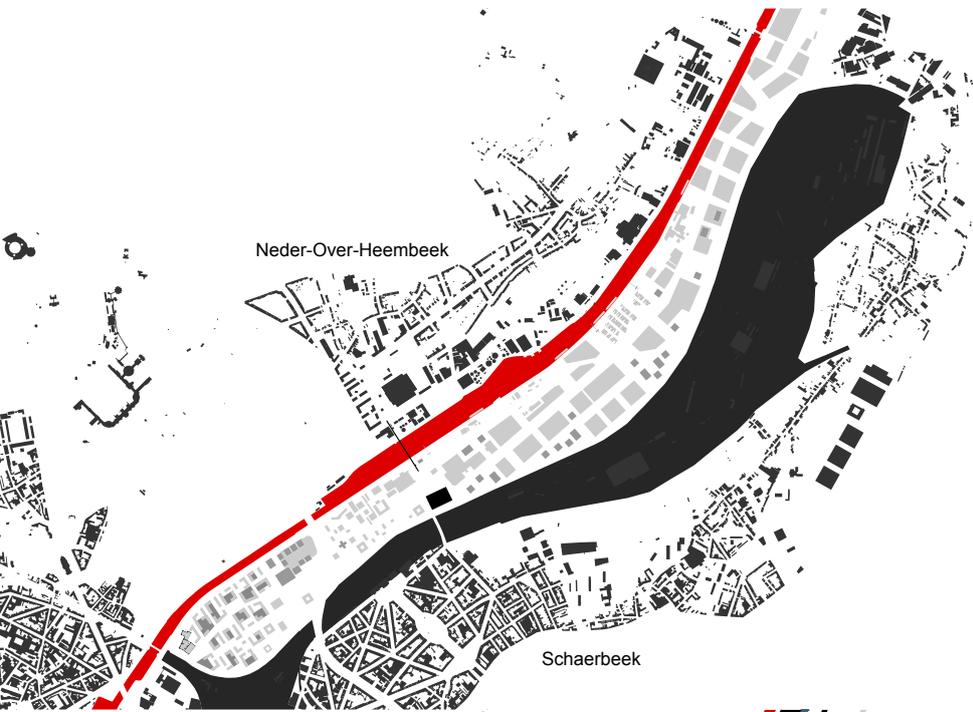
Le projet de Schaerbeek-Formation se développe sur un réseau de nouvelles mobilités urbaines et un réseau écologique.

Le campus autour de la gare de Schaerbeek-Voyageurs est ici un point central où une forte connectivité s'établit entre différents modes et qui établit la nouvelle structure du paysage, notamment est-ouest comme au travers de la rampe du lion.



CAMPUS





Connexions entre les tissus urbains existants



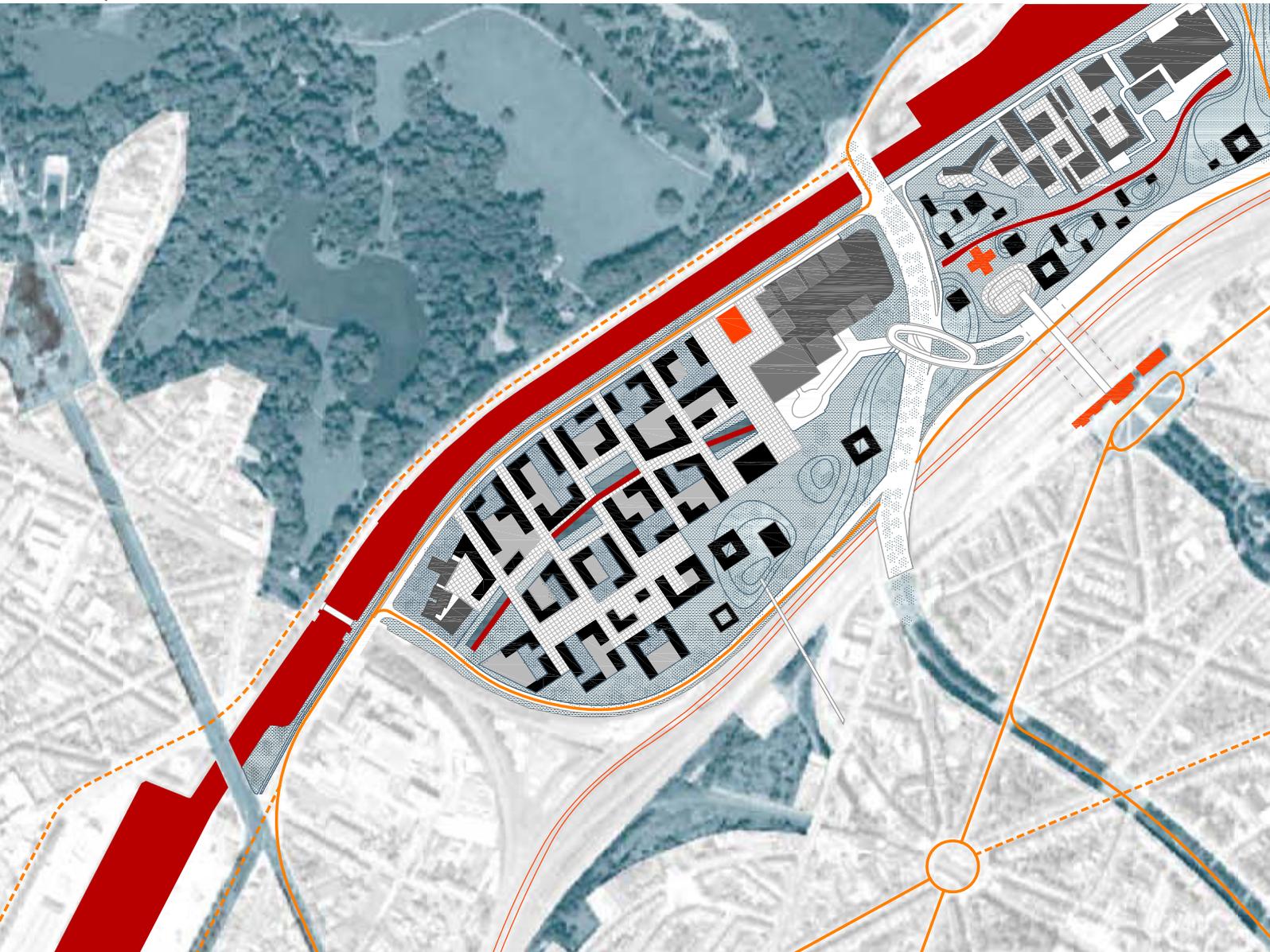
Connexions des nouveaux programmes urbains



Connexions vertes



concept: une ville
masterplan



Mabru

Le développement du tissu est basé sur les lignes de conduites suivantes :

- Le campus pénètre l'îlot de Mabru par la partie parallèle à l'avenue de Vilvorde et forme ainsi un des fils rouges paysagers
- La réouverture de la Senne met le paysage à nouveau en évidence. Elle peut être une forte liaison avec le quartier Masui au sud, de l'autre côté des rails.
- La diminution de l'échelle de la route le long du canal laisse le tissu toucher l'eau dans un espace public très fort.
- En tant que bâtiment classé, le familistère et les usines Godin font partie du patrimoine bruxellois. Ce patrimoine peut jouer un rôle sensible dans l'îlot de Mabru et devenir un autre point de repère.

Ce site peut se développer comme un projet global, après que la relocalisation de Mabru et soit rendue possible au sein de la nouvelle plateforme logistique. Ce lieu peut devenir exemplaire pour les principes des nouvelles ZEMU.



schaerbeek vert



schaerbeek urbain



logements et commerces



commerces



logements collectifs

familistère

equiils

pont van praet

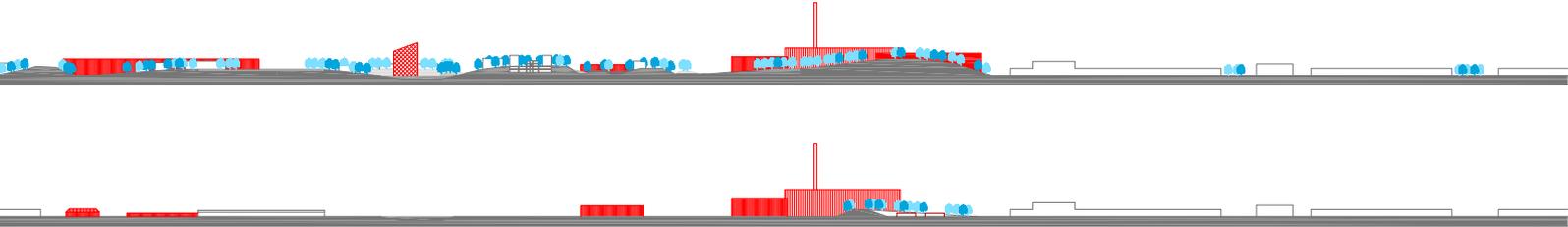
entrée vers la gare
schaerbeek voyageurs

elia

incinérateur

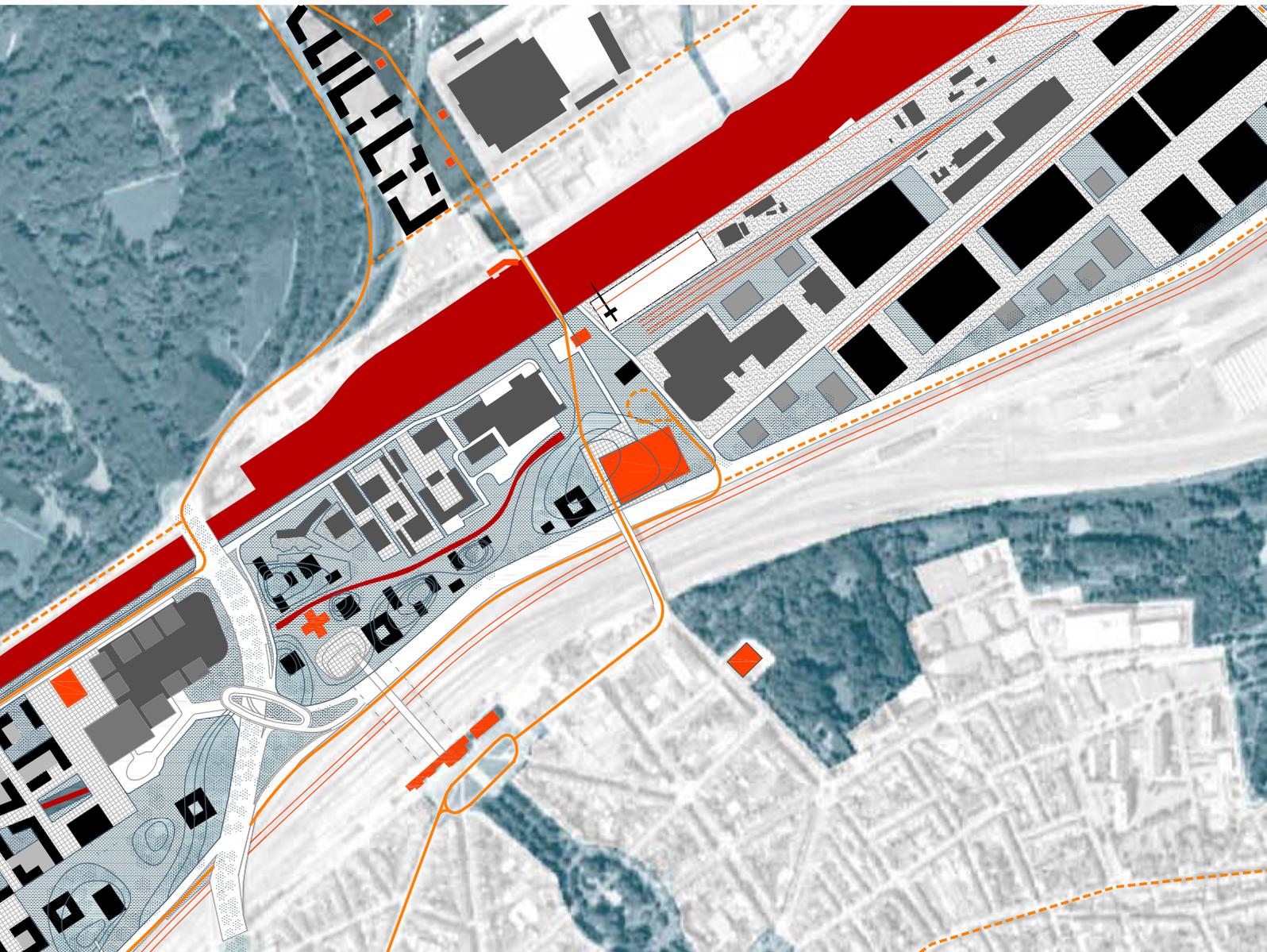
équipement

logistics + port



L'équipement s'inscrit dans le campus urbain

CAMPUS



Campus

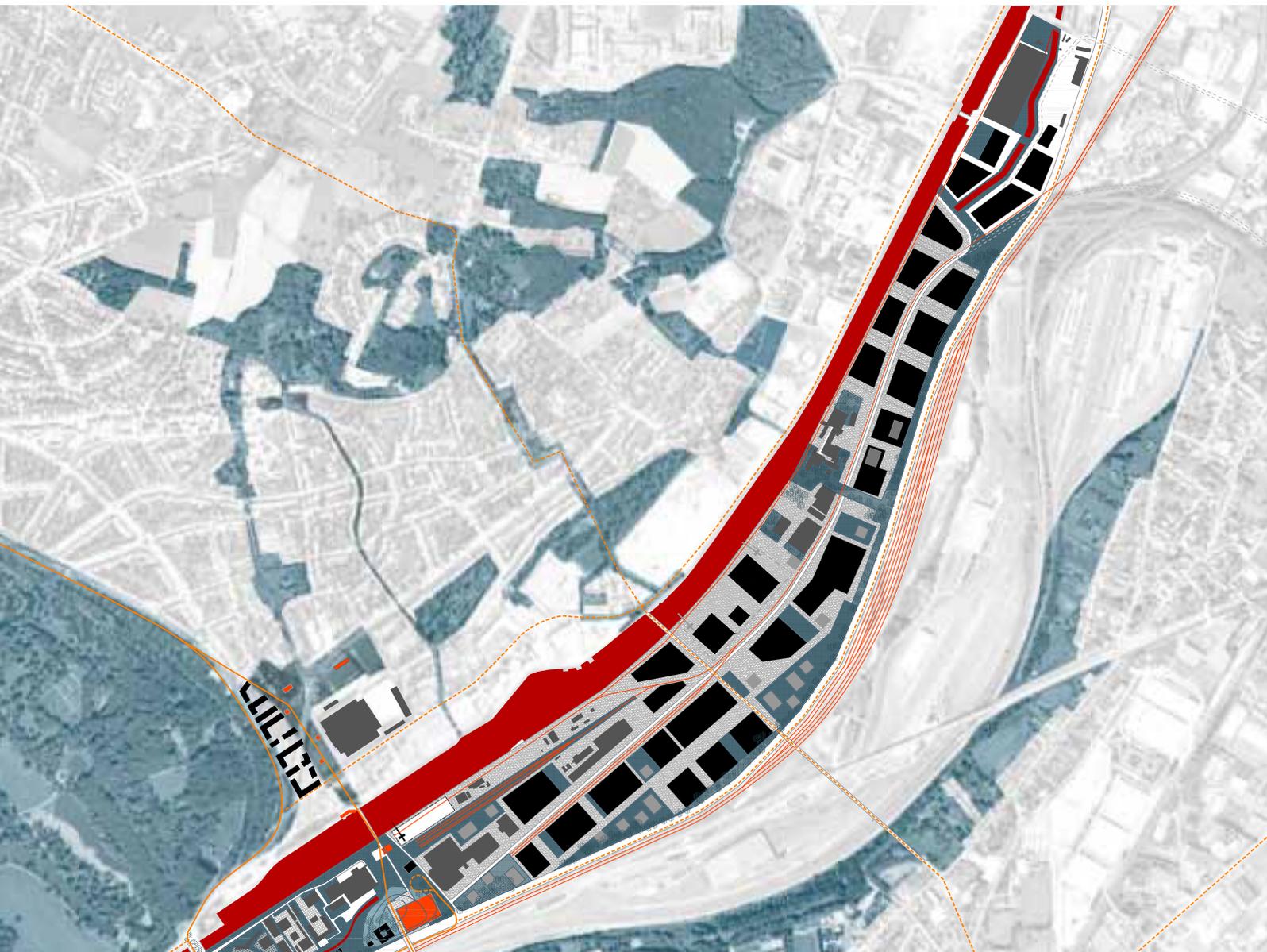
L'organisation du campus pourra s'appuyer sur une connexion est-ouest entre la Rampe du Lion et la ZIR Van Praet.

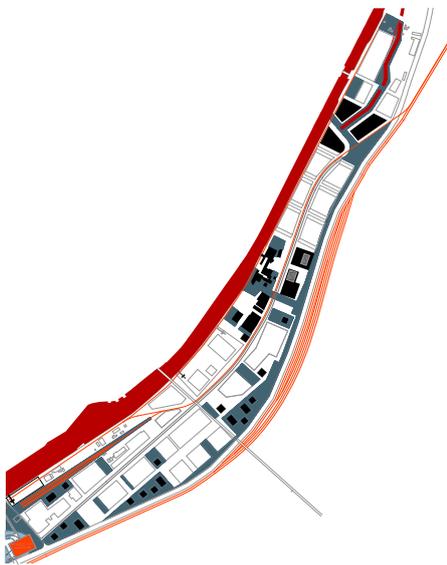
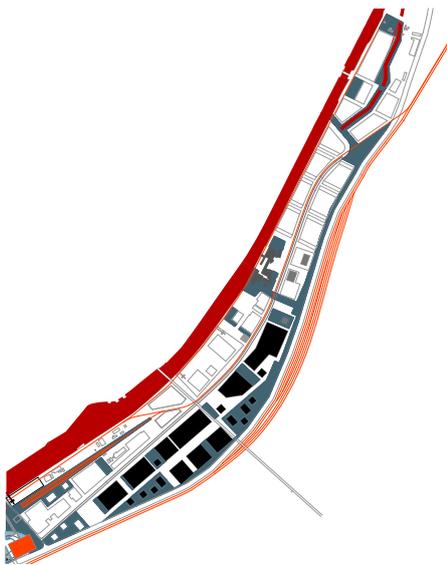
Ceci permettra qu'un équipement d'envergure régionale se réalise sur le terrain dans l'aisselle de la Rampe du Lion. Dans ce sens, ce projet peut être opérationnel à court terme.

Les principes d'aménagement du campus sont : la création d'une continuité verte, le renforcement du potentiel de la Gare de Schaerbeek-Formation pour le transport en commun.

L'opportunité d'une connexion avec la rive gauche du canal est forte, en particulier pour la ZIR Van Praet. La connexion des deux rives permettra en effet d'organiser le campus également perpendiculairement au Canal, renforçant la connexion urbaine avec Neder-over-Heembeek.

Vue que cet équipement peut se réaliser sur un terrain appartenant à la Régie Foncière, cette option présente une opportunité de projet opérationnel. En réalisant l'équipement et le pont du tramway, la structuration de la zone de Schaerbeek-Formation peut être durablement marquée avant que le terrain FIF se libère pour y développer le projet logistique.



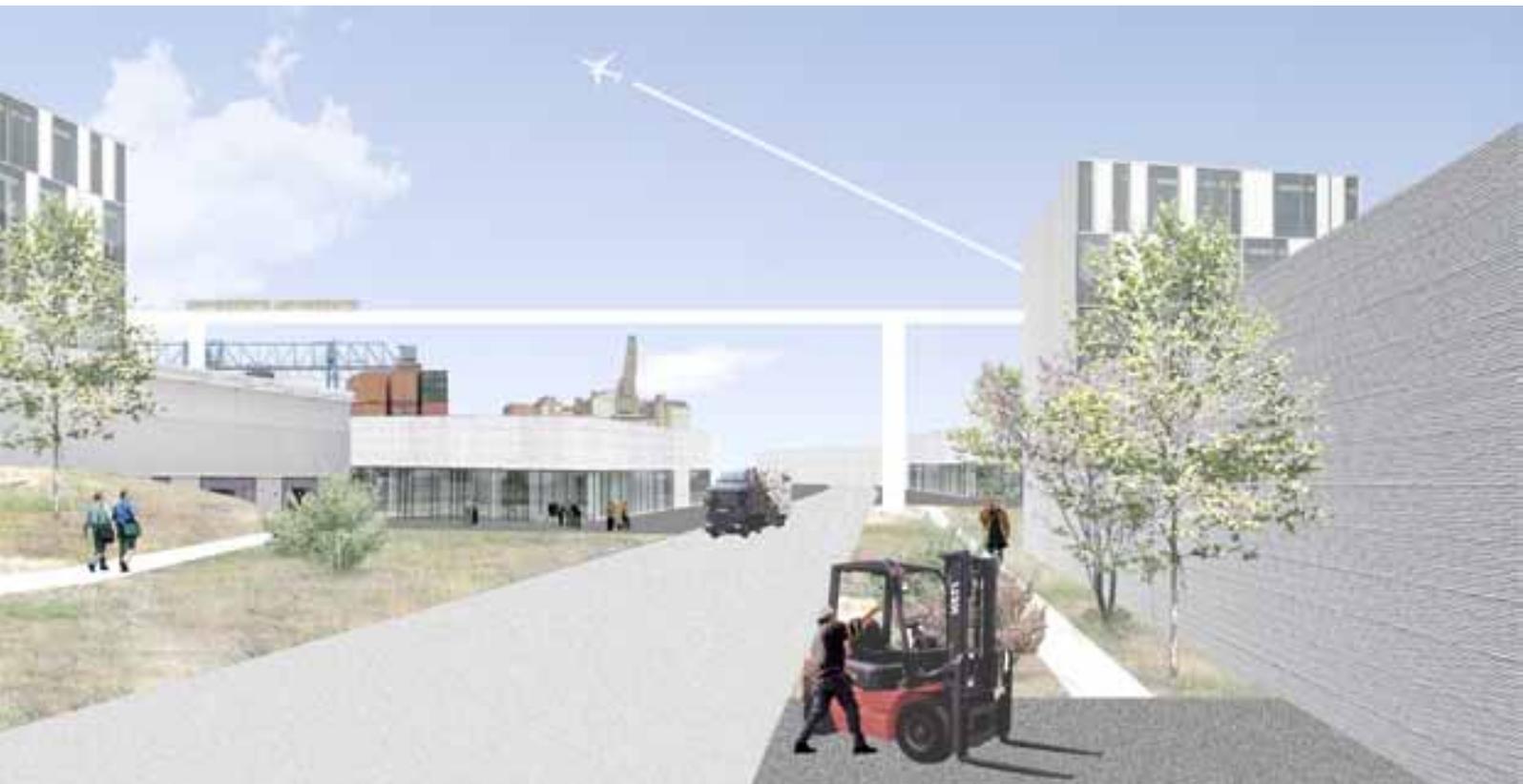


La zone logistique

Dans l'ensemble, le projet d'aménagement du pôle part des principes suivants : au nord des nouveaux terrains portuaires avec des terrains industriels en deuxième couche, un CDU dans le ventre de la zone FIF. Le terminal à conteneurs peut continuer son exploitation dans le sud. Néanmoins, en fonction des besoins futurs (containers, palettes), nous prévoyons à terme aussi la possibilité d'une restructuration de la zone centrale pour qu'elle peut compléter le CDU.

L'espace public et les espaces verts sont répartis de manière nuancée et graduelle depuis un front bâti plus dense coté canal (ouest) vers des plus petits bâtiments, une architecture plus urbaine et un traitement paysager plus fin du côté de l'Avenue de Vilvorde (est).

La proximité de la ville et d'un centre de mobilité autour de la gare de Schaerbeek permet de faire de ce projet une plateforme logistique urbain tournée vers l'avenir, où de nouveaux modes logistiques (par exemple des tram de fret ou l'économie circulaire) peuvent être développés.



1.

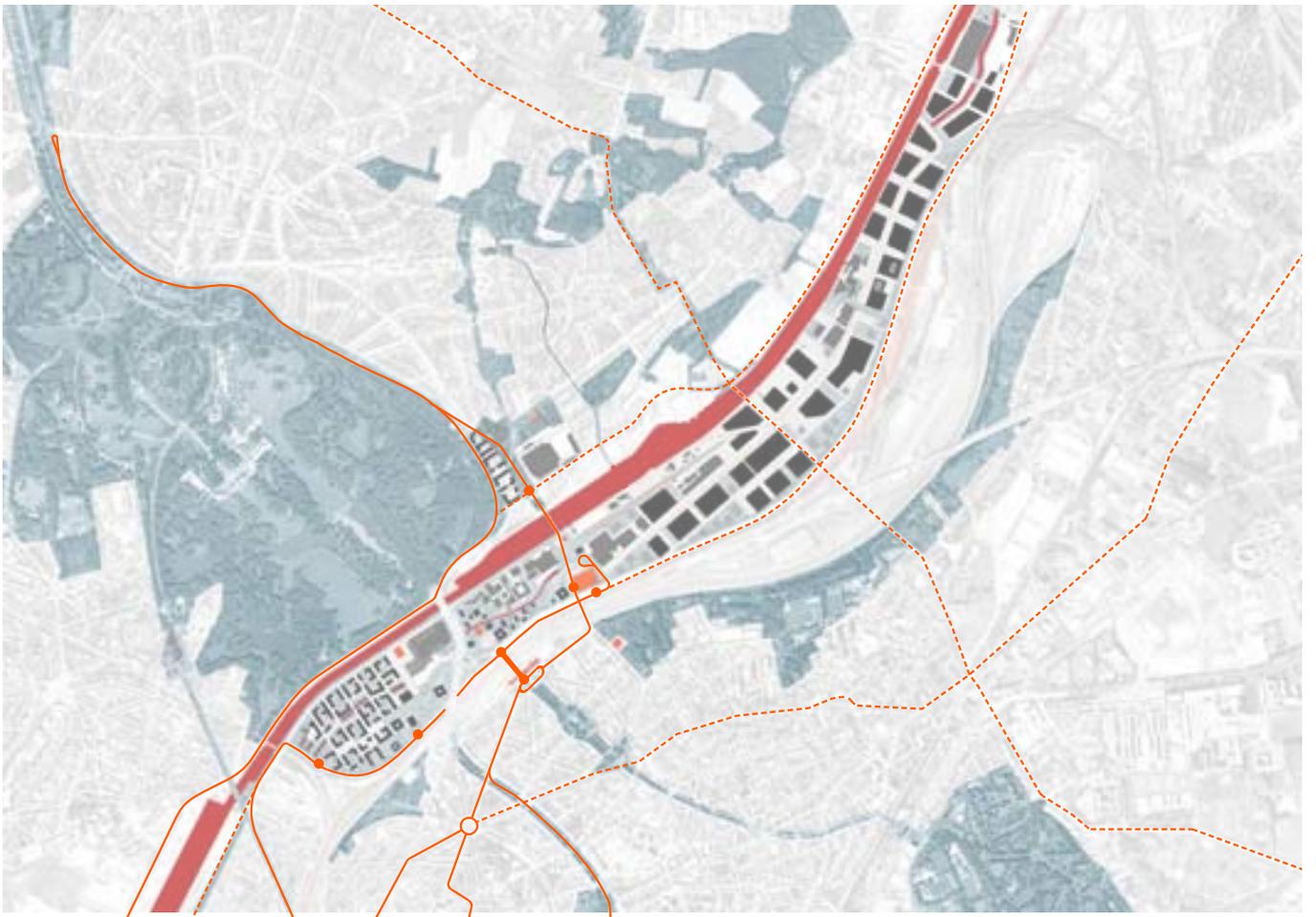
1. zone logistique
2. zone campus
3. zone mabru



2.

3.





masterplan avec équipement urbain



Mobilité

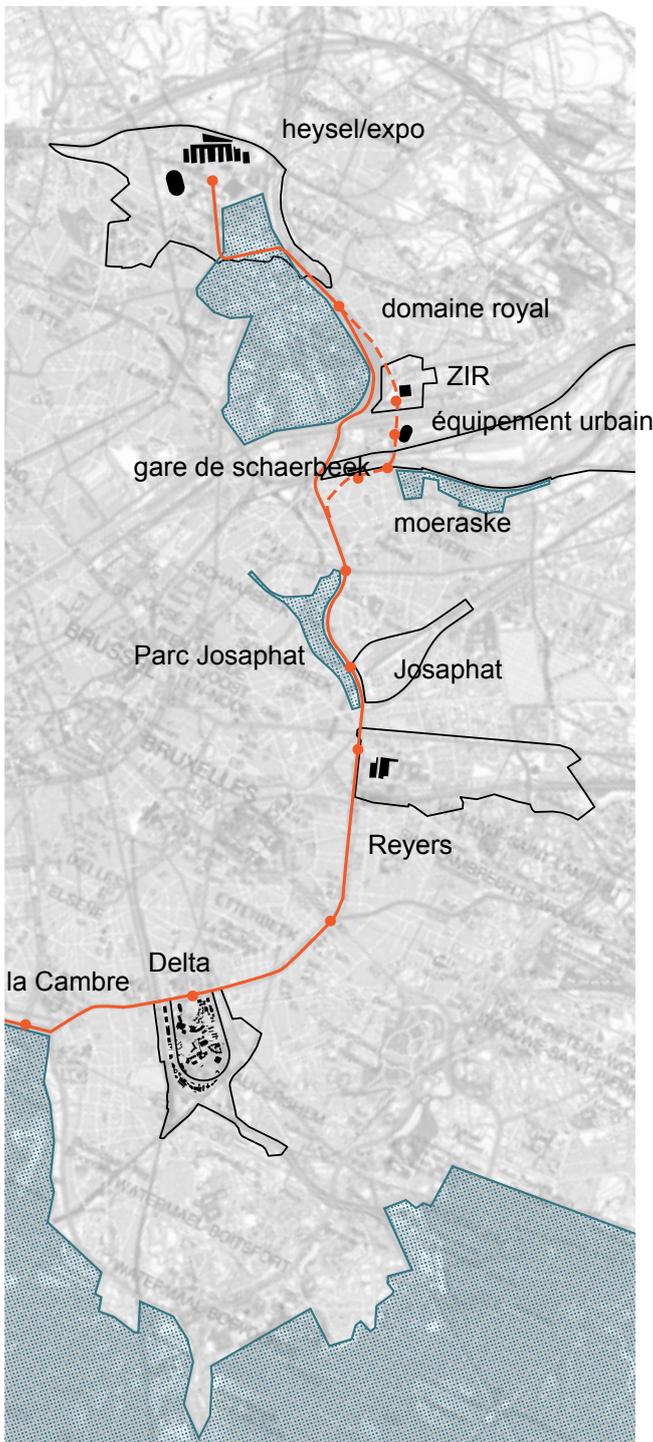
Le potentiel de connexion de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs avec les lignes RER est le point de départ pour le développement des lignes de tram dans la zone de Schaerbeek-Voyageurs.

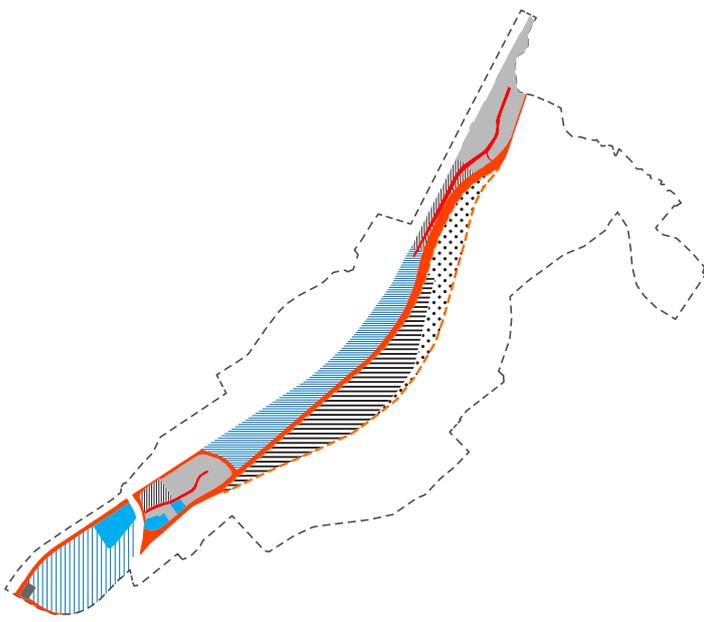
Tout d'abord, et cela est prioritaire dans le projet, il est proposé de détourner la ligne de tramway par la Place Princesse Elisabeth et de la faire continuer vers la Rampe du Lion pour desservir le grand équipement. Empruntant un pont, le tram et les modes doux rejoignent le tracé existant pour continuer vers le Heysel.

Cette intervention est non seulement indispensable pour clarifier le potentiel de l'équipement, mais aussi et surtout stratégique à une échelle régionale. En effet, par ce détournement, plusieurs zones stratégiques comme le Heysel, Josaphat, Reyers, Delta peuvent ainsi bénéficier d'une connexion directe à la Gare de Schaerbeek-Voyageurs !

Une autre intervention, pour la desserte du grand équipement, est un détournement/dédoublage de la ligne 3 à l'intérieur de la zone Mabru pour rejoindre l'arrière de la Gare et le grand équipement. A terme, cette ligne pourra continuer vers Vilvorde.

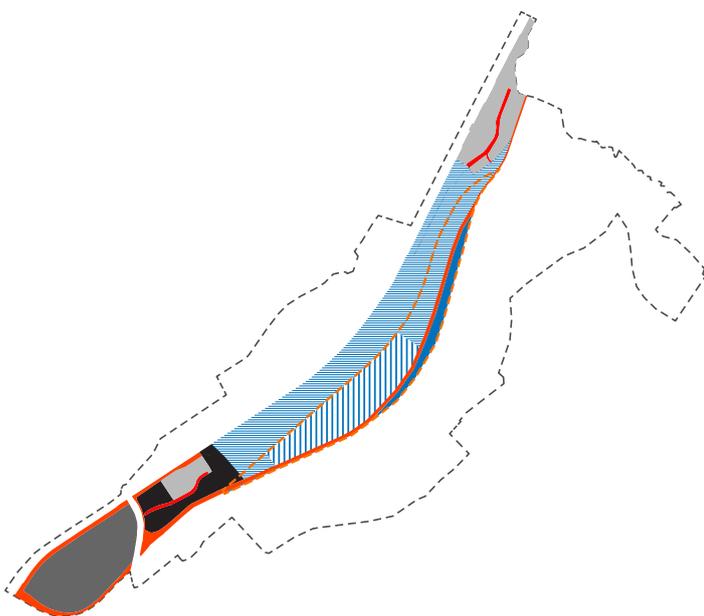
D'autres tracés sont plutôt des suggestions pour le long terme (post 2040) : un tramway depuis la Vallée de la Woluwe, passant par Bordet, traversant la Vallée de la Senne avec un viaduc pour modes doux pour rejoindre les nouvelles zones d'habitat de Neder-over-Heembeek.





- 594.3 ha - - - - - périmètre d'étude
- 61.9 ha - - - - - ZIRAD (FIF + SNCB)
- 23.7 ha ■■■■■ infrastructure
- 5.2 ha ■■■■■ Senne
- 41.2 ha ▨▨▨▨▨ FIF
- 20.7 ha ●●●●● surface libre
- 7.1 ha ▩▩▩▩▩ zone sousutilisée
- 37.0 ha ▨▨▨▨▨ port de Bruxelles
- 6.9 ha ■■■■■ industrie urbaine
- 29.7 ha ▨▨▨▨▨ logistique
- 28.9 ha ■■■■■ services
- 0.8 ha ■■■■■ zone urbaine

Utilisation Reelle



- 594.3 ha - - - - - périmètre d'étude
- 61.9 ha - - - - - ZIRAD (FIF + SNCB)
- 18.4 ha ■■■■■ infrastructure
- 3.2 ha ■■■■■ Senne
- 8.0 ha ■■■■■ faisceau de formation
- 72.4 ha ▨▨▨▨▨ port de Bruxelles
- 30.0 ha ▨▨▨▨▨ logistique (CDU)
- 23.1 ha ■■■■■ services
- 32.6 ha ■■■■■ zone urbaine
- 13.5 ha ■■■■■ campus urbain + équipements

Masterplan

Surfaces

Aujourd'hui le périmètre du Schéma Directeur compte +/- 594 ha, avec seulement +/- 62ha directement disponibles (les terrains du FIF et la SNCB). Des +/- 108ha désignés comme "zones portuaires et de transport" 69,6ha sont réellement utilisés pour des activités portuaires et logistiques.

Afin de pouvoir répondre aux demandes de la Région Bruxelles-Capitale pour la zone, des évolutions dans l'usage des surfaces telles qu' aujourd'hui occupées sont envisagées.

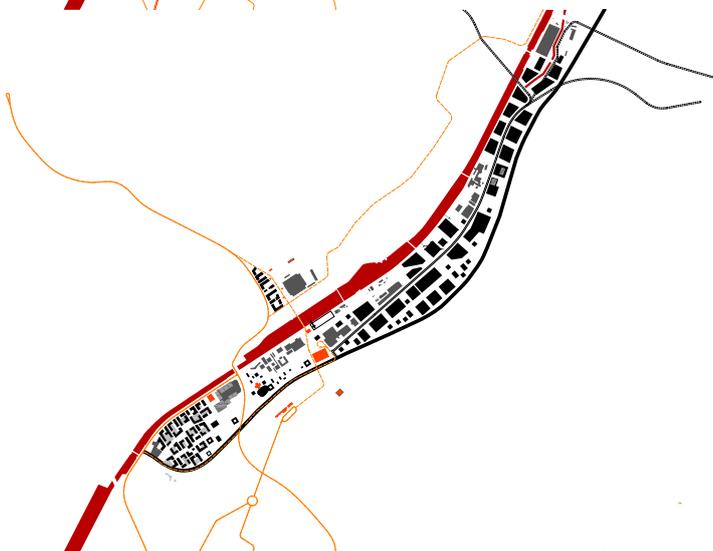
Au cœur de la zone un campus urbain de 14ha est développé. La logistique et la zone industrielle dans la parité nord représente une superficie de 102ha, tandis que Mabru se développe comme zone urbaine sur près de 33ha.



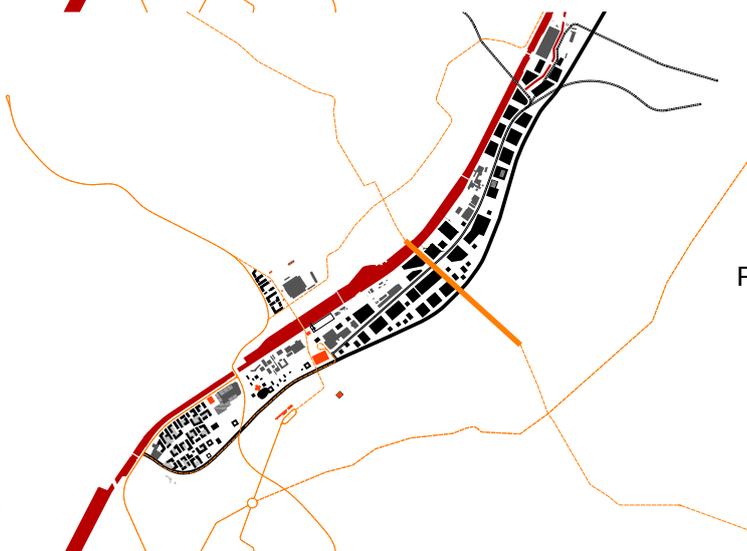
période 1: 2013-2025



période 2: 2020-2030



période 3: 2025-2035



Période 4 : après 2035

Phasage

Le phasage peut être structuré à travers 4 périodes

période 1: 2013-2025

La connexion de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs peut être opérationnelle à court terme et aussi marquer le début de la réalisation du schéma directeur. En effet, le terrain à côté de la Rampe du Lion appartient à la Régie Foncière Régionale.

Ainsi l'équipement avec rayonnement régional et le tramway sont réalisés pour créer une connexion stratégique des zones levier le long de la Moyenne Ceinture

période 2 : 2020-2030

La deuxième étape consiste à la réalisation graduelle du Campus, en fonction des opportunités foncières.

Aussi une première phase du développement de la zone de Mabru peut voir le jour, en fonction de la libération des terrains FIF (afin de pouvoir coordonner la libération de Mabru avec la réalisation d'un CDU)

Période 3 : 2025-2035

Pendant la troisième période, le CDU sur la zone FIF peut continuer à se développer, en fonction des besoins. Aussi la connexion « Route Industrielle » est réalisée.

La deuxième phase du projet sur la zone Mabru pourra aussi se réaliser en fonction de la réalisation du CDU dans la zone logistique au Nord.

Période 4 : après 2035

La Route de Vilvorde déplacée peut suivre le développement de toutes les zones (avec des solutions temporaires éventuellement).

Ultérieurement, la réalisation du SD peut être complétée par un tramway reliant la zone de Hôpital Militaire avec la Vallée de la Woluwe (Roodebeek) en fonction des besoins en mobilité.

IDEA Consult

Jan Verheyen, Katrien Theunis

Kunstlaan 1-2, bus 16

B • 1210 Bruxelles

T +32 2 282 17 10

F +32 2 282 17 15

email : info@ideaconsult.be

STUDIO 013

Bernardo Secchi, Paola Viganò

Qinyi Zhang, Wim Wambecq

Corso di Porta Ticinese 65

20123 Milano

T +39 02 89 40 93 58

F +39 02 83 57 69 1

email: secchi.vigano@secchi-vigano.it

Karmelietenstraat 2a, Rue Des Petits Carmes

1000 Brussel/Bruxelles

T +32 2 350 82 26

email: secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it

Mint nv

Conrad De Poortere, Tim de Roeck

Hendrik Consciencestraat 1b

2800 Mechelen

T +32 15 560 420

F +32 15 560 429

www.mintnv.be

Ecorem

Tom Rommens, Frederik Lerouge

Kontichsesteenweg 38

2630 Aartselaar

T +32 3 87 10 900

F +32 3 87 10 901

info@ecorem.be

<http://www.ecorem.be>